



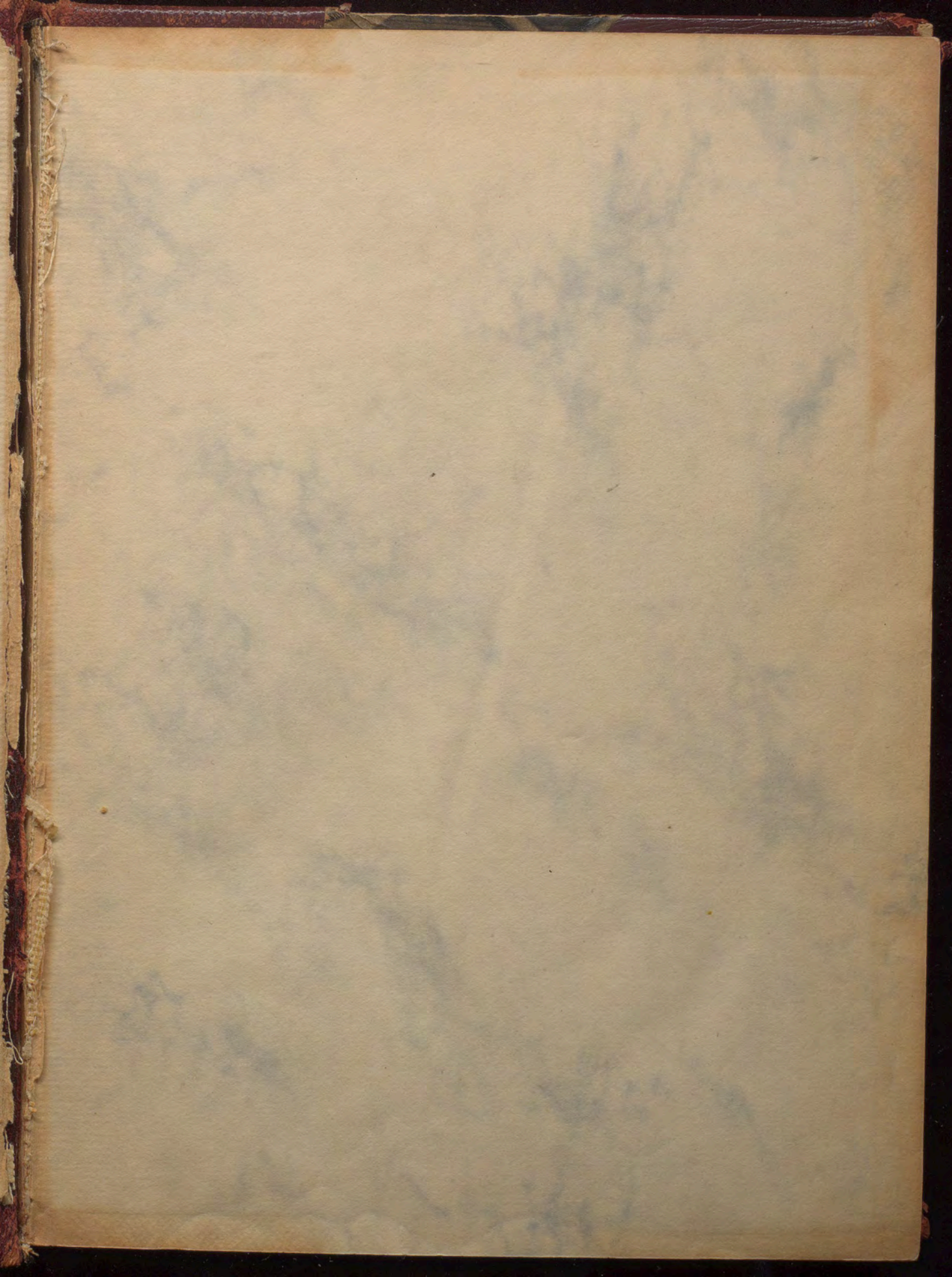
I 305.
Universitetsbiblioteket i Bergen



1 3 2 7 1 1 D A 0



UNIVERSITETET I BERGEN



Minnet om de under verdenskrigen
1914-18 omkomne norske skibsførere
tilegnes dette verk.

REDAKSJONSKOMITÉEN.

UBB HF 42064

LS

NORGES SKIBSFØRERE

1933—1935

REDAKSJONSKOMITÉ:

Skipsreder Torjer Meling, formann

Skipsfører Gabriel Berg, Skipsfører G. Kværnø

Cand. jur. Arnold Chr. Gausel, sekretær

Boktrykker Paul Dreyer

MCMXXXV

DREYERS FORLAG

[stvg.] 1935

94d011551

~~I 302~~ 1 s.



DREYERS GRAFISKE ANSTALT
STAVANGER.

619896 *erst. ekspl.*

INNHold.

Forord	I
Forkortelser og forklaringer. Navneforandringer.....	3
Flagget. Dikt av Nordahl Grieg	5
Skibsførere omkommet ved norske skibes krigsforlis 1914—1918....	7
Skibsførere omkommet med norske skiber som forsvant under krigen 1914—1918 uten at årsaken har kunnet bringes på det rene	9
Vår sjøfart. Av skibsreder Torjer Meling.....	11
Skibsførernes stilling og innsats i norsk skibsfart. Av professor dr. Jacob S. Worm-Müller	17
Norges skibsfart under verdenskrigen 1914—18. Av skibsinspektør A. Ragnv. Brekkhus.....	28
Navigasjonsundervisningens utvikling. Av kaptein Rolf Hansen....	36
Biografier.....	43
Tillegg.....	589

THE HISTORY OF

THE CITY OF BOSTON
FROM THE FIRST SETTLEMENT
TO THE PRESENT TIME
BY
JOHN S. BROWN, M.D.
OF THE MEDICAL SCHOOL
OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA
PUBLISHED BY
JOHN S. BROWN, M.D.
OF THE MEDICAL SCHOOL
OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA
1880

FORORD.

De færreste av bokens lesere vil formentlig gjøre sig op nogen mening om det umåtelige arbeide, som ligger bak dette stoffs innsamling og bearbeidelse. Dreyers Forlag var allerede på forhånd fullt opmerksom på disse store vanskeligheter og når Forlaget under tvil gikk i gang med arbeidet, skyldes det nærmest den velvillige bistand som på forskjellig vis blev ydet av våre sjømannsforeninger og andre organisasjoner, samt enkelt-personer.

For ikke å sprengre bokens ramme og naturlige begrensning er i stoffet medtatt de nulevende, norske skibsførere, som fører eller har ført skib på over 200 brutto registertonn.

Nogen samlet fortegnelse over disse førere har man intet sted. Sjømannskolenes protokoller gir kun eksamensresultatet, men ingen veiledning om senere virksomhet og adresse. Vi har derfor vært henvist til å søke fornøden opplysning fra andre kilder, fortrinsvis fra de store sjømannsorganisasjoner, lokale sjømannsforeninger og fra rederiene. Dessuten har vi ved annonser i sjøfartsbladene, ved opslag i norske konsulater i alle havnebyer av nogen betydning verden over, i sjømannsmisjonens leseværelser i de store havner og ved henvendelse til firmaer, som er i intim kontakt med sjøfartsnæringen, forsøkt å nå frem til så mange skibsførere som mulig.

Når man tar i betraktning hvor vidt omspennende vår skibsfart er, vil man forstå at et arbeide av denne art krever uforholdsmessig lang tid. I mange tilfelle har man måttet treffe ekstraordinære foranstaltninger for å nå frem til adressaten, tildels har purringen måttet gjentas — dessverre ikke alltid med det forønskede resultat, fordi adressen ikke har kunnet opspores, eller fordi vedkommende simpelthen har oversett alle henvendelser. Som illustrasjon av korrespondansens vidtløftighet skal vi få opplyse at våre utgående postforsendelser alene når et antall av over 25 000 ekspedisjoner.

Vi har derfor ikke den tilfredsstillelse å kunne si: «at alle er med, — ingen er glemt!» men vi vover å påstå at vi har ydet det mest mulige for å få verket så komplett som mulig. I denne forbindelse må man ikke bortse fra den kjennsgjerning, at noen går bort ved skibsykke eller andre uheld, enkelte forsvinner i verdensmylderet med overlegg, og atter andre har av overdreven ømfintlighet eller ulyst stillet krav om å bli holdt utenfor. En sådan egenhet medfører for oss visse ulemper, men vår respekt for personlig følelsesliv er så stor, at vi har ment det riktigst å bøie undav.

Efter at materialet er innsamlet og bearbeidet er enkelte av skibsførerne avgått ved døden. Selvsagt er de ikke strøket av den grunn, men i de tilfelle, hvor vi har fått vishet om at vedkommende er død, har vi satt en *) ved siden av.

Gjennem hele boken har vi konsekvent forsøkt å holde teksten så nær vedkommendes stil og skrivemåte som mulig. Våre spredte rettelser er derfor av rent bagatellmessig art. Dette mener vi er en vesentlig fordel. Hovedmassen av stoffet er oss tilstillet fra vedkommende skibsfører personlig.

Oprinnelig var det forlagets hensikt kun å utgi en fortegnelse over Norges nulevende skibsførere, men under utarbeidelsen av denne plan, blev idéen også

optatt om et avsnitt vedkommende de under verdenskrigen omkomne skibsførere. Det herom innsamlede materiale viser sig imidlertid å være så litet at et helhets inntrykk blev umulig. Forlaget har derfor istedet gjengitt en fullstendig opgave over samtlige norske skibsførere, som fant sin død ved krigsulykke. Fortsatt bearbeidelse av krigsstoffet vilde neppe gi tilfredsstillende resultat og vilde utskyte utgivelsen i uberegnelig fremtid.

Så vil vi til slutt herigjennem takke alle, som har vært oss behjelpelig under vårt arbeide. En ganske spesiell takk må det være oss tillatt å rette til formannen for Norges Skibsførerforbund, kaptein Eivind Tønnesen, Oslo, som i særlig grad har ydet oss effektiv bistand.

Stavanger i november 1935.

REDAKSJONSKOMITEEN.

Forkortelser og forklaringer:

A.D.S.	Arendals Dampskibsselskab, Arendal
b.d.	bjergningsdamper
B.D.S.	Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen
bk.	bark eller barkslib
br.	brigg
brt.	brutto register tons
cml.	commercelester
d.	dampskib
d. e.	den eldre
D.S.D.	Det Stavangerske Dampskibsselskab, Stavanger
D.S.N.D.	Det Søndenfjeldske Norske Dampskibsselskab, Oslo
d.t.	damp-tankslib
d. y.	den yngre
f.	født, — forbund, forening
flg.	følgende
fl.k.	flytende kokeri
f. t.	for tiden
H.S.D.S.	Hardanger-Sunnhordlandske Dampskibsselskab, Bergen
hv.b.	hvalbåt
m.	motorslib
medl.	medlem
M.F.R.	Møre Fylkes Ruteselskab, Molde
m.m.	med mere
m.t.	motor-tankslib
N.A.L.	Den Norske Amerika Linje, Oslo
N.F.D.S.	Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, Trondheim
nrt.	netto register tons
N.S.F.	Norges Skibsførerforbund, Oslo
o.n.	ovennevnte
R.B.F.	Ruteskibenes Befalsforbund, Bergen
repr.	representant
repr.sk.	representantskap
s.	seilskib
sk.	skonnert
sk.s.	skonnertslib
s.n.	sistnevnte
V.D.S.	Det Vesteraalske Dampskibsselskab, Stokmarknes

(— —) Nar intet annet er sagt angir alle tall i (— —) skibets dødvekt-tonnage.
Alle tonnagetall er angitt cirka.

Betydningen av de anvendte forkortelser vil forøvrig fremgå av sammenhengen.

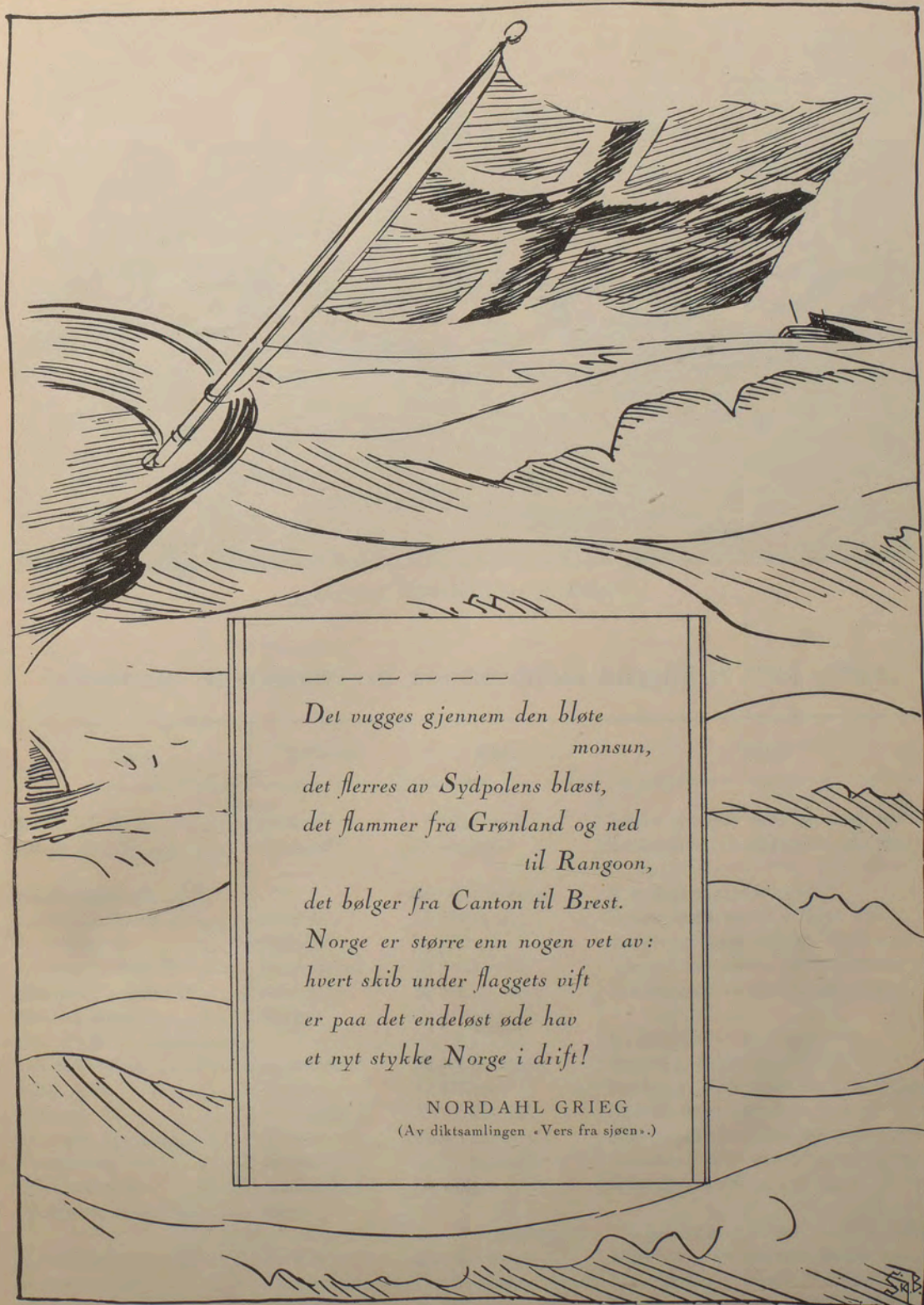
Navneforandringer.

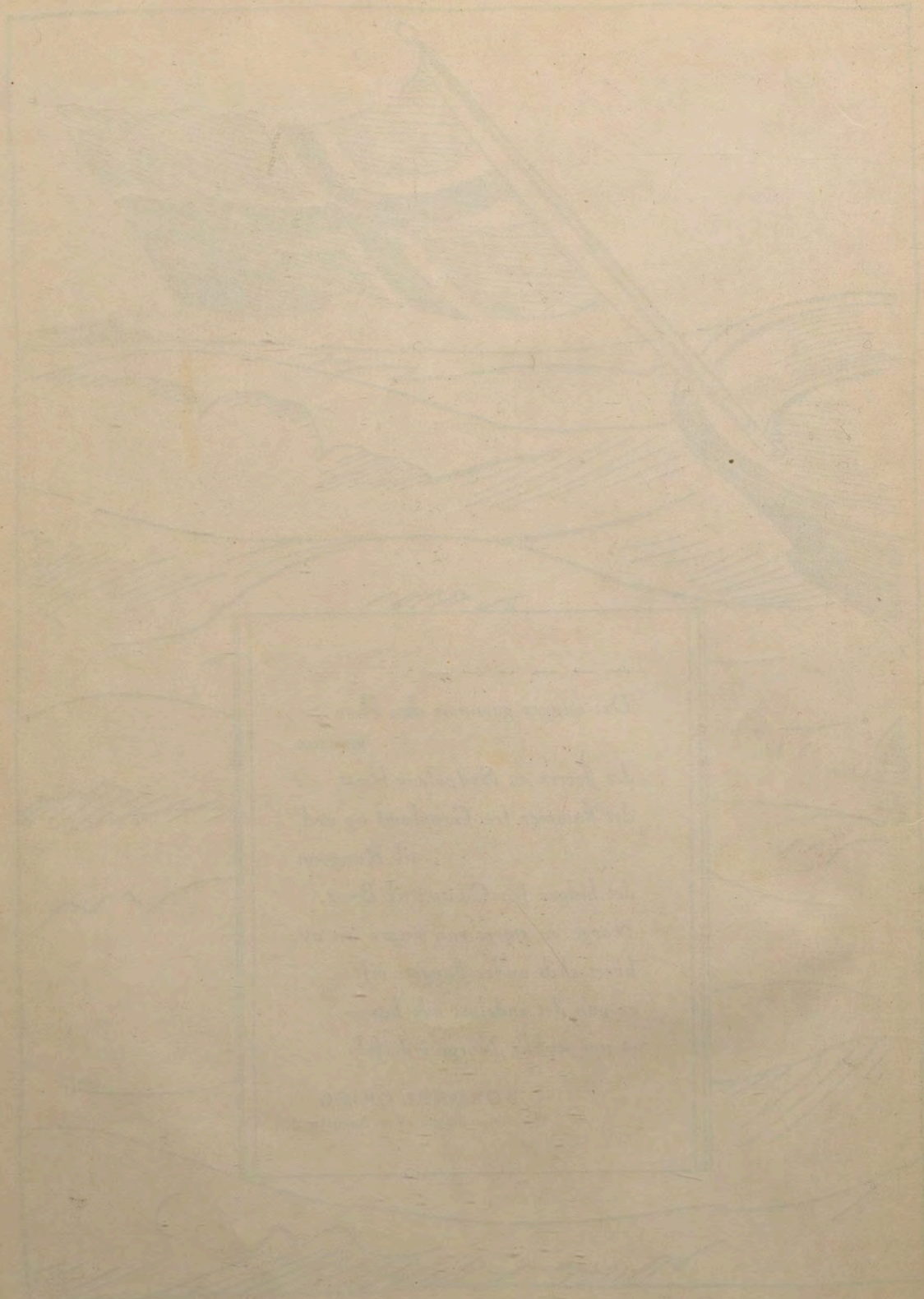
Før:

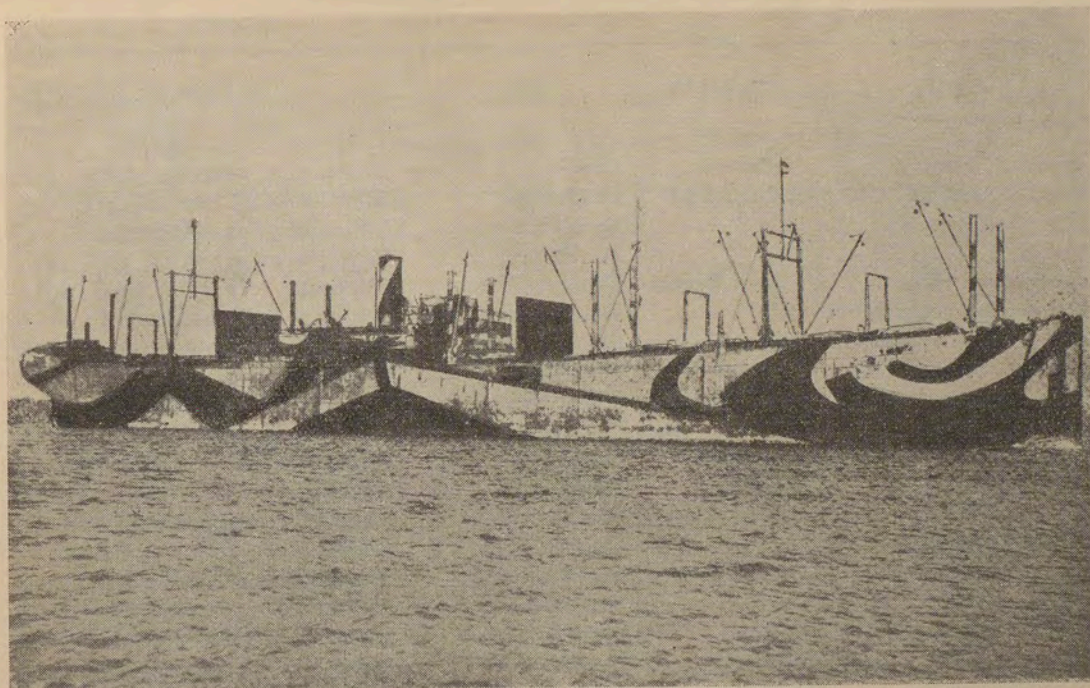
Aanensen, Øystein
Andersen, Henrik
Kristensen, Kristoffer
Nilsen, Albert Selvin
Olsen, Edvin Andreas
Sareusen, Haakon O. B.
Syversen, Syver

Nu:

Spinnangr, Øystein
Kongstein, Henrik
Vadum, Kristoffer
Selvin, Albert
Edwin, E. A.
Zareus, Haakon O. B.
Felling, Syver







Malm-d. «DAGHILD» av Oslo.

Skibsførere omkommet ved norske skibes krigsforlis 1914—1918.

Navn	Hjemsted	Skib	Dato
Aakre, O. A.	Svolvær	D. «C. Sundt»	Senket av tysk ubåt 24. mars 1917.
Aarøe, Dagfin	Farsund	D. «Laly»	Senket av tysk ubåt siste uke mars 1917.
Abrahamsen, E.		Bk. «Cedarbank»	Krigsforlist medio 1917.
Andersen, Jacob	Cardiff	D. «Pluton»	Senket uten varsel 9. sept. 1917.
Andresen, O.	Stabekk	D. «Ravn»	Senket av tysk ubåt 29. sept. 1916.
Augensen, John A.	Fredrikstad	Bk. «Carmel»	I brand av ubåt 1. uke i juni 1917.
Bjørndal, Kristen O.	Arendal	Bk. «Majorka»	Senket uten varsel 14. aug. 1917.
Bolstad, Gerh. J.	Bergen	D. «Gurre»	
Bull, P. B.		D. «Navarra»	Krigsforlist mars 1917.
Bølstad, Julius	Drammen	Bk. «Mentor»	Senket 4. juli 1918.
Eide, Alex.	Bergen	D. «Ymer»	Senket av tysk ubåt 23. jan. 1917.
Eriksen, M.	Stavanger	D. «Gjertrud»	Senket uten varsel 1. okt. 1918.
Evensen, Hans.	Tjømo	D. «Prosper III»	Mine- eller torp. eks. 20. mars 1916.
Fredriksen, Fr.	Hvaler	D. «Venus»	Torpedert uten varsel 14. apr. 1917.
Grindheim, P.	Haugesund	D. «Argo»	Mineulykke 28. januar 1917.
Gulliksen, Lars O.	Husø pr. Tønsberg	D. «Kolaastind»	Torpedert uten varsel 11. april 1917.
Handeland, A.	Bergen	D. «Nordkyn»	Minespr. i Østersjøen januar 1915.
Hatlestad, Ole	Haugesund	D. «Dronning Maud»	Mineulykke 1. september 1916.
Haug, Anton	Hadsel	D. «Ørnen»	Minesprengt 12. desember 1916.

Navn	Hjemsted	Skib	Dato
Henriksen, Hans	Nøtterøy	D. «Noris»	Senket uten varsel 19. desbr. 1917.
Hjelseth, Abraham	Kristiansand	D. «Selma»	Mineulykke 25. oktober 1915.
Holter-Sørensen, R.	Oslo	D. «Bonheur»	Minesprengt 23. desbr. 1918.
Høie, S. A.		D. «Heim»	Senket uten varsel 18. april 1917.
Ingebrigtsen, Hans	Tysnes, Bergen	D. «Peter Hamre»	Mine- eller torp. eks. 1. april 1916.
Jacobsen, Anders Chr. ..	Oslo	D. «Guttorm»	Senket 11. juli 1918.
Jacobsen, Nils Kristian ..	Lillesand	Bk. «Hermes»	Senket av tysk ubåt 2. mars 1917.
Jacobsen, Terje	Strengereid	Bk. «Najade»	Senket uten varsel 1. april 1917.
Jensen, Nils Hertzberg...	Røed, Arendal	Bk. «Urania»	Senket uten varsel 28. mars 1917.
Johnsen, Nils Karl	Bergen	D. «Skreien»	Senket uten varsel 10. mars 1917.
Jørgensen, J. M.	Haugesund	D. «Vinæs»	Senket uten varsel 8. juni 1917.
Karlsen, Kristian	Sarpsborg	D. «Eidsfoss»	Minesprengt 17. desember 1918.
Knudsen, J.	Brevik	D. «Trosvig»	Mine- eller torp. eks. 9. febr. 1916.
Knudsen, Kristen	Oslo	D. «Reidar»	Senket uten varsel 17. mars 1918.
Kristensen, Bjarne	Oslo	M. «Borgund II»	Torp- eller mineeksp. mars 1916.
Krogvik, Bjørn	Oslo	D. «Kong Alf»	Mineulykke 13. oktober 1916.
Larsen, Gerner	Farsund	Bk. «Carlo»	Senket uten varsel 14. mars 1918.
Larsen, Lars	Tønsberg	D. «Ingrid II»	Mine- eller torp. eks. 19. des. 1917.
Linboe, Erling J.	Trondheim	D. «Solbakken»	Senket uten varsel 1917.
Mathiesen, Olaf.	Bergen	D. «Algol»	Senket av tysk ubåt 10. mars 1917.
Nilsen, N. J.	Oslo	D. «Obj»	Senket i Nordishavet novbr. 1917.
Nilsen, N. O.	Arendal	D. «Monarch»	Mine- eller torp. eks. 23. mai 1917.
Pedersen, Peder Martin ..	Stavanger	D. «Stabil»	Torp- eller mineeks. 30. mars 1918.
Pettersen, Oscar Trygve ..	Vallo	D. «Prosper III»	Mine- eller torp. eks. 6. juni 1916.
Reinenes, Hans	Haugesund	D. «Aalesund»	Senket uten varsel 23. januar 1918.
Ring, Carl Johan	Vrengen, Tønsberg	Bk. «Eglantine»	Senket 20. juni 1918.
Sandvig, Martin	Bergen	D. «Edvard Grieg»	Senket uten varsel 2. mars 1917.
Schøttelvig, Erling	Oslo	D. «Leka»	Krigsforlist 24. september 1917.
Seeberg, Thomas	Oslo	D. «Prosper III»	Mine- eller torp. eks. 6. juni 1916.
Sjursen, R.	Manger	D. «Joachim Brinch Lund»	Senket av tysk ubåt 16. nov. 1916.
Syvertsen, Bernt A.	Drammen	Bk. «Silius»	Mine- eller torp. eks. 9. mars 1916.
Terjesen, John.	Lillesand	M. «Castor II»	Mine- eller torp. eks. 11. mars 1919.
Thorsen, Thor	Kragerø	D. «Garant»	Senket av tysk ubåt siste uke mars 1917.
Tobiassen, Thommas Kristian	Grimstad	D. «Verjø»	Senket uten varsel 27. april 1917.
Valaas, Alfred	Bergen	D. «Vaaren»	Mineulykke 16. desember 1914.
Vold, C.	Trondheim	B.d. «Sterkodder»	Mineulykke 17. november 1917.

Skibsførere omkommet med norske skiber som forsvant under krigen 1914-18 uten at årsaken har kunnet bringes på det rene.

Navn	Hjemsted	Skib	Dato
Aase, Magnus M.	Sandnes	S. «Avirnore»	Forsvunnet 1917.
Andersen, Anders	Risør	M. «Lina»	— 1915.
Andersen, Bernh. Ludvig	Hvaler	S. «Gerd»	— 1916.
Andersen, Sofus	Fredrikstad	D. «Halfidi»	— 1916.
Ask, Frithjof	Sandefjord	S. «Celtic Queen»	— 1917.
Baandal, Godfred	Ulstein	D. «Arctic»	— 1917.
Beiermann, Halfdan Kr. .	Haugesund	D. «Sigurd»	— 1915.
Borgund, Sverre Ludvig .	Fane	D. «Mauranger»	— 1916.
Brandal, Karl J. H.	Hareide	D. «Admiralen»	— 1917.
Brandal, Ole N. O.	Hareide	D. «Lundheim»	— 1917.
Børresen, J.	Larvik	S. «Phyllis»	— 1914.
Carlsen, Oscar Valvig ...		Sk. «John»	— 1916.
Edwardsen, Jacob	Brevik	S. «Athenian»	— 1916.
Eilertsen, A.	Hvaler	Galeas «Grethe»	— 1916.
Ekeland, R. O.		D. «Prompt»	— 1917.
Eksund, Jørgen J.	Ålesund	D. «Aslak»	— 1917.
Eriksen, Hjalmar Gunerius	Fredrikstad	D. «Mimona»	— 1916.
Eriksen, Lorentz	Solum	S. «Bonanza»	— 1917.
Flangeborg, J.C.T. Jensen	Tromøy	D. «Kronprins Olav»	— 1915.
Fritzner, Nils J.	Bærum	D. «Wagama»	— 1918.
Gogstad, Hans Albert ...	Sandar	S. «Nor»	— 1917.
Gulliksen, Hilmar S.	Oslo	D. «Bogstad»	— 1918.
Haave, Thrond A.			
Tellefsen	Eide, Sogn	D. «Graziella»	— 1916.
Hagland, Steffen	Haugesund	M. «Lyna»	— 1918.
Halvorsen, Anders	Flosta	S. «Alcides»	— 1917.
Halvorsen, Hans Chr. ...	Kragerø	D. «Rutil»	— 1916.
Halvorsen, Hans Karl ...	Porsgrunn	S. «Henrik Ibsen»	— 1916.
Hansen, Harald	Bergen	D. «Norheim»	— 1917.
Hansen, Johan	Langesund	D. «Pors»	— 1915.
Hansen, John Kristian ..	Kristiansand S.	D. «Skraastad»	— 1915.
Huseby, August K. O. ...	Ålesund	D. «Heim»	— 1917.
Jacobsen, John	Torvestad	D. «Sirius»	— 1914.
Jacobsen, Sverre Hj.	Bergen	D. «Anna Lea»	— 1918.
Jakobsen, Johannes	Brevik	S. «Emilie»	— 1918.
Jensen, Jens	Fjære	S. «Primus»	— 1916.
Johannesen, Eiler	Bergen	M. «Garnes»	— 1918.
Johannesen, Herman Horn	Hedrum	S. «Heinrich»	— 1916.
Johannesen, Johs. Emil ..	Tjømo	D. «Ceres I»	— 1917.
Johannesen, Lars A.	Hisøy	S. «Blanca»	— 1917.
Knudsen, Karl R.	Oslo	S. «Push»	— 1917.
Larsen, H. J. Wendelboe	Porsgrunn	D. «Fredrik»	— 1916.
Larsen, Peder Olai	Kopervik	D. «Fram»	— 1914.
Lund, Henrik M.	Oddernes	D. «Ren»	— 1917.

Navn	Hjemsted	Skib	Dato
Lund, Peder	Stavanger	D. «Suldal»	Forsvunnet 1915.
Løvold, Christoffer	Hisøy	M. «Emmy»	— 1918.
Madsen, Mads K.	Hvaler	S. «Fredriksten»	— 1917.
Martinsen, Nils Marius .	Glemmen	S. «Olivia»	— 1916.
Mathisen, Hans M.	Holmestrand	S. «Firekløver»	— 1918.
Melsom, Thomas	Oslo	D. «Ågot»	— 1917.
Nilsen, Paul	Fjære	S. «Socotra»	— 1917.
Olmesdahl, Otto	Ålesund	M. «Hellebro»	— 1917.
Olsen, Georg Emil	Arendal	M. «Goodwin»	— 1915.
Olsen, Gustav Julius	Kragerø	D. «Heidrun»	— 1915.
Olsen, Herman, Lorentz Martin	Bergen	D. «Orion»	— 1917.
Olsen, Ingebret	Brevik	S. «Oryx»	— 1916.
Olsen, Knut L.	Borgund, Møre	D. «Herkules II»	— 1917.
Pedersen, Carl Zachristi- nius	Arendal	M. «Goodwin»	— 1915.
Pedersen, Eidor	Tromsø	M. «Sjøløven»	— 1918.
Pedersen, Markus	Mandal	S. «Isafjord»	— 1916.
Rommestvedt, Rasmus T.	Stord	D. «Garøy»	— 1917.
Simonsen, Simon	Åkre	Kutter «Gry»	— 1915.
Svendsen, Sverre	V. Moland	S. «Craigisla»	— 1916.
Taraldsen, Christen	Hisøy	D. «Origen»	— 1915.
Thomassen, Th.	Lillesand	S. «Rimac»	— 1914.
Thomsen, Odin Sverre Aleksander	Bergen	D. «Borgli»	— 1917.
Torgersen, Ole	Nøtterøy	S. «Trans I»	— 1915.
Vaagnes, Edv.	Borgund	D. «Lihaug»	— 1915.
Waale, Thor Hjalmar ...	Oslo	D. «Lolly»	— 1916.
Wærner, Ragnv.	Drammen	D. «Starkad»	— 1916.



Sjømennenes Minnehall i Stavern.



Vår sjøfart.

AV SKIBSREDER TORJER MELING.

Sjøen.

På Jærstranden, nordvest for Ognabukten ligger Raunen, Kvalbeinraunen er dens egentlige navn, velkjent som et farlig strandingssted for skiber, som søkte land eller for vinddrivere, som var kommet ut av kurs. Gjennem århundrer på århundrer har forlisene der vært årvisse og antallet av druknede sjøfolk kan sikkerlig telles i tusener. For cirka fem og tyve år siden blev fyrlykten på Kvalbeinraunen erstattet av et moderne fyr med sterk lysstyrke og ditto tåkelur på Kvasheim, noget nordligere. Siden er det blitt helt slutt med strandingene på denne raunen, og seilslidte vinddrivere er også snart en saga blott. Her som annensteds har teknikken seiret over elementene, og raunen ligger nu som en liten idyll med avvekslende sjøsprøit eller solstreif efter som det behager værgudene å irritere eller berolige det store, åpne hav.

Et par kabellengder rett innenfor raunen ligger en gammel gravhaug. Der er forresten to, en litt mindre — litt nordvest; men den minste teller likesom ikke, derimot ligger den store i ophøiet storhet for sig selv. Et herlig gravmæle for en sjekonge eller en høvding. Hvem den begravne stormann er, vet vi intet om. Gravfreden har naturligvis vært forstyrret mange ganger, men høiens konturer er nogenlunde uforandrede og dens grønne gress virker festlig i all sin enkelhet.

I sjøkortene heter høien Ørnekulen og fra uminnelige tider har den vært et fast tilholdssted for havørnen, når den fra fjellene søkte ned til kysten efter furasje for sig og redets grådige unger. Når jeg er ute på de kanter, er det for mig en daglig nødven-

dighet å gå op på Ørnekulen og stirre utover havet eller innover de store sletter, hvor sanden, den grønne utmarken og i bakgrunnen eng, akker og skog gir hele landskapet en egen, skiftende farvebetoning. Som det er gått med forlisene på raunen, er det gått med havørnen på gravhøien. Også den er forsvunnet, nu er det måkene og andre sjøfugler, som lever op i omgivelsene.

Utenfor den hvite sandstranden, så langt øiet rekker, mot syd, vest og nord brer havet sig i all sin mektighet. Det er forunderlig hvilken dragende makt havet har hatt på vårt folk gjennom tidene. Man kunde være tilbøielig til å tro at det er noget som ligger oss nordmenn i blodet å søke sjøen som erhverv. Den gir utløsning for livsmotet, eventyret, lengselen mot det fremmede og fjernsynte. Det er ikke heimføyningen, som tenker således, derimot den ungdom som formelig svulmer av våkemot og dådskraft. Derfor har det alltid vært den mest pågående, den mest virkelystne del av vårt folk, som har tatt sjøen fatt. Puslingen, mammagutten har aldri godvillig søkt sin fremtid ute på det stormende, oprørte hav.

Geografien belærer oss om at jordbruket er landets viktigste næringsvei, og det er vel også så, men sjøen har i langt høiere grad preget vår historie enn gårdsbruket, og det er også først og fremst fra sjøen at kulturens bølger har svømmet innover vårt land og gitt de materielle og åndelige verdier, som vi aldri vil kunne overskue betydningen av. Allerede i oldtiden, i vår histories første morgengry knytter vi den livligste forbindelse sjøværts, fra Kongshelle til Vardøhus. Byer, som Trondheim, Bergen, Stavanger, Tunsberg og Oslo er alle byer med årtusentallet bak sig. Ennu sterkere markerer dette trafikkliv sig nu. Hele kysten fra Svinesund til Kirkenes ligger byene i rekke, tallrige som perler på en snor, mens de byer, som må betegnes som rene innlandsbyer, er fåtallige og ikke i nogen henseende kan måle sig med de ledende kystbyer, hverken i folketall, økonomisk makt eller historisk betydning. Selvsagt er det ikke bare fra sjøen at disse byer har hentet sitt liv og sin velstand, dertil har deres opland gjennom tidene hatt sin innflytelse, men denne tosidige forbindelse, sjøen på den ene side og landet på den annen side gir verdier, åndelige og materielle, som innlandsbyen ikke får direkte andel i.

Og sjøen er og blir, alle opfindelser til tross, den billigste og naturligste vei for våre forbindelser med hjemlandet og utlandet. Vi lever midt oppi de mirakuløse, tekniske opfindelsers tid. Der organiseres jernveisforbindelser, så hurtige at ingen firføttet kan slå følge, og i luften flyver de store aeroplaner så overlegent at både ørn og falk ligger sørgelig efter, men trafikkmessig vil jernbanen og luftskibet alltid ligge under skibet i den store dagligdagse konkurranse. Tross alle protester og alle forsikringer om havets grumhet, er og blir det våte element dog menneskehetens nyttigste velgjører.

Hvis man skulde tenke sig den mulighet, at vår klode var uten vann eller at det var tildelt oss i så små porsjoner, at trafikk til sjøs var en umulighet, mon vi da kunde hente korn fra Argentina så billig, at fraktutgiftene for et kilo mel kom under 2 øre eller la oss ta bensinen til våre biler. Nu får vi den mot et fraktutlegg av 1,2 til 1,3 øre literen fra den meksikanske gulf eller for ca. 1½ øre, hvis vi vil hente den helt borte i Ostindien. Mon der var noget firma, som for disse små fraktutgifter vilde påta sig slik transport av korn eller bensin pr. bane eller luftlinje? Nei sjøen er og blir vår beste forbundsfelle og nu efter at vi har gjennomstudert havets luner og unoter, efter at vi teknisk har funnet midler til å gjøre sjøreisene hurtige og behagelige, har vi all grunn til å synge lovsanger

til havets pris. Dette store, vidunderlige hav, som på sin rygg gjennom årtusener har ført liv og last fra verdensdel til verdensdel. Det er ikke til å undres over at våre forfedre allerede fra den forhistoriske tid omfattet havet med rørende kjærlighet og ønsket sig begravet så nær sjøen, at man fra gravhaugen, kunde lytte til havbraket og bølgeskvulpet.

Skibet.

Egypten har sine pyramider, Hellas sine templer, våre stolteste monumenter er vikingeskibene. Vi har minnene om dem fra primitive riss i glatte fjellsider og fra opgravne oldtidslevninger, som gir så tydelige opplysninger om konstruksjon og innredning, at det idag er den simpleste sak av verden å bygge skib efter Gokstad eller Osebergmodellen. Disse skiber har gjennom århundrer pløiet Nordsjøen, Østersjøen og Middelhavet. De for viden om og hvor de søkte land stod der skrekk av dem. Med sine høie stevner og sitt svulmende squareseil var de som uhyggelige uværshugler, store fabeldyr, som det ikke nyttet å ta kampen op imot. Således forteller sagaen oss det i en uendelighet av variasjoner. Ved skibets hjelp evnet vi å skape et Norgesvelde, som holdt sig næsten et halvt tusen år. Det, som i særlig grad imponerer oss ved vikingeskibet er dets fine linjer, som type er det uovertruffet og kan på sin vis i skjønnhet sidestilles med antikkens fineste kunst. Det vilde være umulig for et primitivt, barbarisk folk å skape så fullkomne båttyper. Derfor er disse oldtidens vikingeskib de mest soleklare beviser for at kulturen stod høit i Ultima Thule allerede i bronse- og jernalderens tid. Men kulturen fikk en annen, barskere form enn i sollandene rundt Middelhavet. Vinteren var lang og streng, distansene var store, naturen mektig og vill. Tilværelsen fikk et brutalt tilsnitt. Befolkningen befant sig endnu på veidestadiet, derfor denne ulyst til stillesittende liv, derfor denne higen mot fremmede strander og derfor blev «skibet» midlet til å gi utløsning for dådstrangen og utferdslengselen. Men intet er varig i denne verden, de evige jaktmarker finnes ikke på denne klode. Også vikingeskibet hadde sin tidsbegrensning. Det var brukelig for krigsferd og sjørøveri; men blev overflødig, da forholdene blev fredeligere og der intet mere blev å erobre. Handelen, den sterkeste av alle makter fikk overtaket. Som handelsmenn kunde vi nordmenn ikke hamle op med de utenlandske kjøpmenn, heller ikke blev vårt land styrt slikt at vi kunde følge med i skibsteknikkens utvikling, og så oplevet vi den store forsmedelse, at det hav, våre forfedre hadde ansett som sitt rette virkefelt, blev i den grad nyttiggjort av mere vinnskipelige, fremmede folkeslag, så vi sågodtsom uten motstand fra vår side, blev satt ut av spillet og smått om senn gikk i glemmeboken.

Vår historie kunde blitt en helt annen, om vi hadde forstått å verne om vår sjøfart. Vi var de første til å befolke Island, vi var alene om å grunnlegge kolonier på Grønland, og vi var rukket så langt at vi hadde fått fotfeste på det store nordamerikanske kontinent. Alle sådanne store opdagelser blir kun varige ved statsmidler. Sådan støtte fra norsk side har vi ingen beviser for, derfor blev opdagelsene uten følger, og tiden la efterhånden et glemselens slør over dem. Ja, det gikk så vidt, at det ute i Europa blev benektet eller i hvert fall betvilt at nordmenn hadde vært over i Amerika før Kolumbus. Man mente det var en umulighet for et åpent vikingeskib uten dekk å krysse Atlanter-

havet. Da Chicago i slutten av det nittende århundre feiret fire hundre års dagen for Amerikas opdagelse med en verdensutstilling blev kopier av Kolumbus tre kraveller slept over fra Spania, hvorimot Andersen med «Viking», som var en tro kopi av Gokstad-skibet på normannavis seilte over med eget mannskap og for all verden beviste, at man med et vikingeskib uten vanskelighet kunde krysse de store oceaner nu som for tusen år siden. Derved fastslo Magnus Andersen Norges uomtvistelige rett til æren av å være det store vestlige kontinents første opdager. Siden er det samme ocean krysset av småbåter av nær sagt alle mulige typer.

Endelig i det nittende århundre tok vårt land tilbake den rett, som det tilkom som sjøfartsnasjon. Det nittende århundre er seilskibenes strålende epoke. Det var merkelig nok ikke Europa, som gikk i spissen for en reform på seilskibsbygningens område. Det var kanadieren og særlig yankien som brøt med de gamle tungvindte skutetyper og lot bygge de store stolte klippere, som snart fikk sin efterligning hele verden over. Også vi tok idéen op og maktet i løpet av en menneskealder å bygge fullriggere så strålende, at de blev gjenstand for den mest smigrende opmerksomhet, hvor de viste sig. Disse havets stolte svaner førte skibsromantikken med sig. De betinget godt sjømannskap og dyktig navigering. I denne vår seilflåtes glanstid fikk våre sjøfolk anledning til å utvikle og fremvise sine ypperste egenskaper. Dessverre, denne strålende periode blev ikke stort mere enn som en lysende komets ferd på himmelbanen. Nu har forgjengeligheten tatt dem alle. Ikke en norsk skute seiler lenger på de store hav med vårt trefarvede flagg under gaffelen. En stor og skjøn epoke er forbi og kommer aldri mere tilbake. Den eneste fortrøstning som vi har, er bevisstheten om at vi fikk rikelig del i denne periode, og at den i sin eftersød gav oss frøkorn, som viste rikelig spiredyktighet.

Den strålende riddertid fikk sitt dødsstøt da projektilet overflødiggjorde brynjen og sverdet. Den prosaiske dampmaskin utkonkurrerte seilføringen. Vinden som drivkraft blev mindre nyttig, mindre økonomisk enn damptrykket. Avviklingen skjedde forholdsvis hurtig om ikke smertefritt. Med tårer i øinene stod de gamle sjøulker og så på hvordan dampskibene styret sin kurs uanfektet av vær og vind. Til en begynnelse blev skutene overflødige på hjemmefarvannene, så forsvant seilet etterhånden også på de store oceaner, og det mest tragiske var, at mens seilskutene slet med samme slags greier år ut og år inn, blev skibsmaskinene stadig forbedrede på samme tid som de vant i fart og i økonomi. Skruen avløste skovlene. Man fikk compound, tripple og turbine-maskiner. På toppen av det hele kom motormaskinen som gjorde det mulig for de store båter å reise hele jordcirkelen rundt uten å søke land for å komplettere brenselbeholdningen. I denne nye utvikling har vi fulgt gledelig med. I så henseende har vi intet å bebreide oss. Skibet av idag er helt anderledes enn for et hundre år siden; men vi har dog den store tilfredsstillelse at vi ikke er slått ut på dette område, og at det Norgesvelde som vi var så stolt av i middelalderen, har vi på en annen måte erobret tilbake. Skibet er og blir tross alt vårt stolteste symbol.

Skipperen.

Det gamle, hederlige skippernavnet er dessverre forlenget kommet ut av kurs. Anderledes var det i de gode, gamle dager, da het chefen for en hel flåte krigsfartøier

«skipper». Nu heter han admiral med vice, kontra eller ingenting foran. Senere blev skippertittelen forbeholdt førerne av de laste- og transportfartøier, som fulgte storflåten på tokt. Senere blev det «navnet» for skibsføreren i koffarditjenesten. Nu heter det ikke lenger et koffardiskib, men et damp-, turbin- eller motorskib. Føreren heter kaptein og skipperhvervet er ikke mere. Det er med skipperne, som med jomfruene, vi har dem gudskjelov fremdeles, tallrikere enn nogensinne, men tiden og forfengeligheten har forsøkt å forfine dem. Tittelen er gått nedad i verdighet i motsetning til landarméens marsjaller. Marsjallen betød oprindelig hestepasser eller stallknekt, men nu er den så fin at den representerer toppen av den landmilitære rangstige med tosnutet hatt og kommandostav av elfenben.

Vi har ingen grunn til å glede oss over denne utgang av skippereventyret, for det var under dette navn at vi grunnla vår stilling som sjøfarende nasjon. Enhver, som har noget kjennskap til liv og virksomhet i kystdistriktene for to—tre menneskealdre siden, vil ha lagt merke til hvilket herlig element skipperborgeren var for de små by- eller landssamfund. Der stod aktelse og respekt av skipperen. Utallige er de skipperer som fra messegutt har arbeidet sig frem til fører, og som etterpå på landjorden har sluttet som reder, konsul, direktør m. m.

Ennu eksisterer der på vår værharde kyst en skokk av gamle, hårdføre gubber, som ikke for nogen pris vil gi skippernavnet fra sig. De er stolte representanter for den skole, som vi nu kanskje ser på med billig medlitenhet; men de øvet sin dont under forhold, som var utrolig vanskelige. Under omstendigheter, da der hverken stod telefon eller telegraf til tjeneste, da selve seilassen var et ganske annet vågespill enn nu. Sannelig er det trist å tenke på at et så godt navn skal helt forsvinne. Hvem blir den siste skipper i vårt land? Han fortjener minnesmerket over sin grav som et synlig bevis på at vår slekt i hvert fall vil la minnet leve.

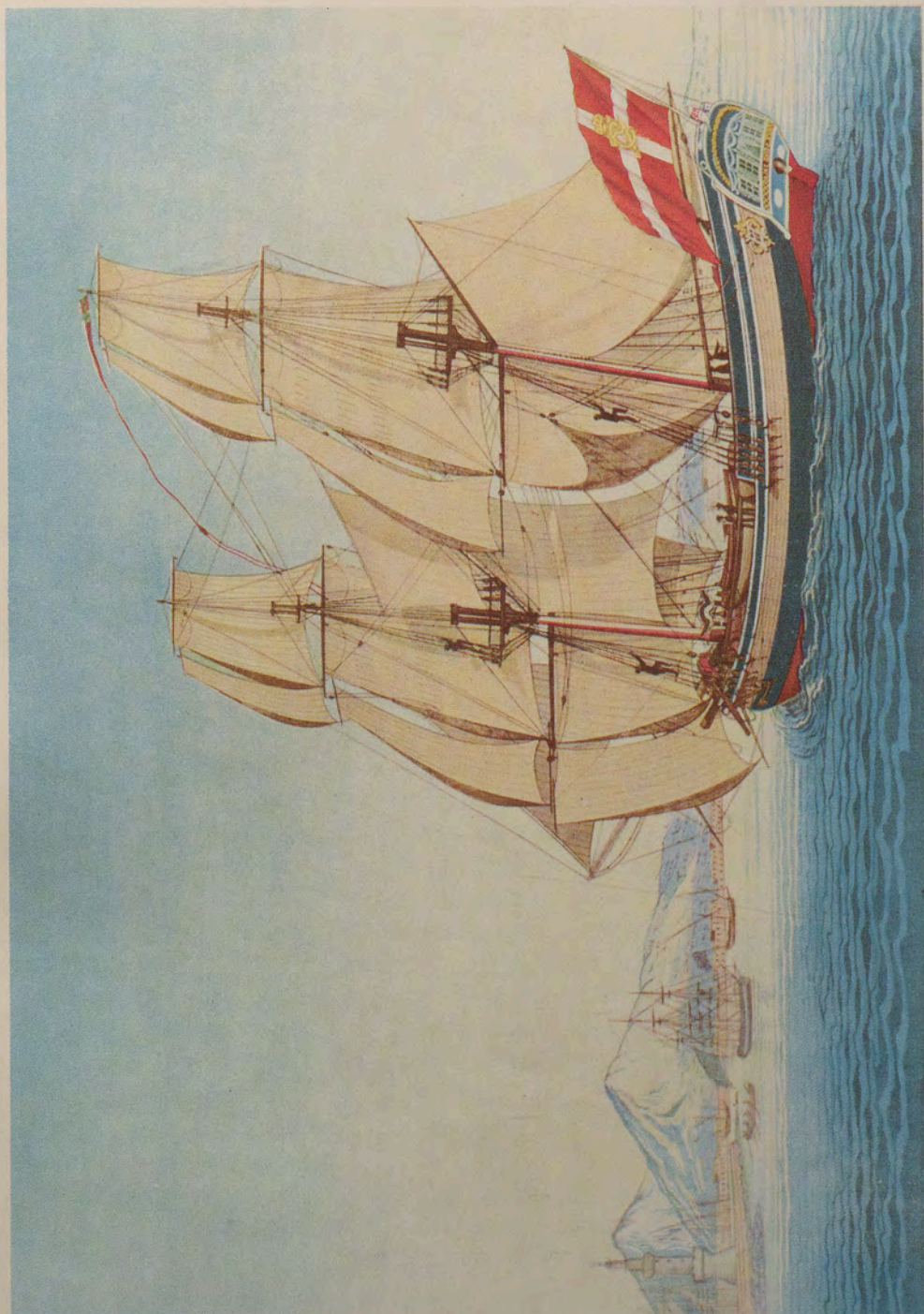
Ordet skipper er forresten ikke av norsk opprinnelse. Formodentlig er det kommet til oss fra Holland, hvorfra vi forresten har tilegnet oss så mange tekniske sjømannsord og uttrykk. Det var den gang, våre sjøgutter befolket kaiene i Amsterdam for å sikre sig en jobb. Vår egen handelsflåte var for liten for de mange som søkte sjøen, og så holdt vi oss mest på hjemmefarvannene, mens hollenderne var oceanfarere mere enn noget annet. Der stod ry av den matros som hadde kryssset linjen, han var gjenstand for hjembygdens udelte beundring.

Hvad enten betegnelsen er skibsfører, skibskaptein eller bare kaptein, betyr navnet imidlertid litet i sammenligning med personen. Hovedsaken er at han i ordets riktige betydning er «skipperen» på skuten. Professor, dr. Jacob S. Worm Müller har i et avsnitt i boken gitt utfyllende forklaring om skibsførerens stilling og innsats i norsk skibsfart. Likeledes har skibsinnspektør A. Ragnv. Brekhus i et annet kapittel tilstrekkelig påvist den ildprøve, som vår sjømannstand måtte gjennomgå under verdenskrigen 1914—18. Her blev påkjenningen av krigens gru like intens for alle fra første officer til dekksgutten; men for skibsføreren, som stod for det hele blev ansvaret selvfølgelig størst, idet hans forordninger og navigeringsmåte hadde avgjørende følger for både besetning, skib og last. I løpet av de siste seks hundre år har vel neppe nogen del av vårt folk arbeidet under en så krevende oppgave, som den vår sjømannstand blev tvunget inn i som

følge av krigens meningsløse utskeielser. Stort sett har Norge sluppet billig fra de store sociale og politiske omveltninger, billigere enn nogen annen européisk stat. Det blod, som vi blev tvunget å ofre ved reformasjonens gjennomførelse, ved adskillelsen fra Danmark og i 1905 ved adskillelsen fra Sverige kan ikke engang telles i litervis, men i disse fire forferdelige krigsår var det allikevel Norge som utenfor de krigførende makter kom til å yte det største offer til krigsgudens Molok, og dette offer blev utelukkende hentet innen vår tapre sjømannstand, uansett stilling, alder eller forsorgsplikter. Jo mindre vi gjenkaller for oss redslene fra de vanvittige torpederinger av nøytralt skib på åpent hav, desto snarere kommer våre egne nerver til ro, men vi skal til skrekk og advarsel for kommende slekter ikke se bort fra at det var verdens — på kulturlivets områder — førende nasjoner, som gjorde sig skyldig i ødeleggelse av nøytral skibsfart på en måte som aldri mere må gjenta sig. Det tragiske er at disse meningsløse krigsmetoder overfor nøytral skibsfart ikke i det allerringeste grad øvet innflytelse på krigens endelige resultat, men tvert imot fremkalte instinkter og følelser av sådan art, at hele vår høipriste kultur, hele vår civilisasjon på nytt må i støpeskjeen.

Verden må engang bli klar over at humanisme og barbari umulig kan trekke samme vei.

Skibsføreren av idag har en annen innstilling enn den, som var normen for en eller to slektledd siden. Tiden, teknikken, verdenskonkurransen har skjerpet kravene på alle områder. Nu er det ikke nok at skibsføreren er en bra mann med ærlig vilje og stort pågangsmot. De verdier, som han har i sin varetekt kan økonomisk alene representere et lite bysamfund eller en hel landskommune, så man behøver ikke å være utstyrt med overmål av intelligens for å forstå, at kvalifikasjoner og evner må nøie siktes for en så ansvarsfull stilling. Jeg erindrer at man her tillands en gang for fullt alvor drog i tvil om vi hadde fullt kompetente menn til å føre våre største linjebåter. Ja tenk, der eksisterte vitterlig i vårt land tvilere, som trodde at vi til en begynnelse burde hente skibskapteinen fra de store utenlandske linjerederier eller til nød fra vår egen marine. Dette siste er ingen underkjennelse av vår egen marine, dens officerer viste tilfulle sin dyktighet i den periode, da vi hadde statsdrift for våre ruteskib på kysten og på utlandet, navn som «Constitutionen» og «Prinds Carl» vil ennu lenge huskes i takknemmelighet; men utenom disse utmerkede officerer i vår dessverre nokså mishandlede marine, har vi idag en overtallig flokk av dyktige skibsofficerer, som tilsjøs er hvilken som helst oppgave voksen. De har i fullt mål de personlige, krevende egenskaper, mannsmot, rådsnarhet, koldblodighet, praktisk og teknisk innsikt, deres utdannelse ved våre sjømannsskoler og skibsførerskoler gir dem fornødent teoretisk utstyr, så de kan betros de største skib. Denne gledelige bevissthet gir oss også en solid trygghet og en tilstrekkelig garanti for at vi forhåpentlig aldri skal skorte på førsteklases befal, så sant vi bare holder vår interesse for skibsfarten og dens trivsel vedlike. Vårt lands beliggenhet, dets lange kyststrekning gir oss fullgyldige beviser for at vi aldri må opphøre å være en aktiv sjøfartsnasjon.



Norsk brigg (1793).

Skibsførernes stilling og innsats i norsk skibsfart.

AV PROFESSOR DR. JACOB S. WORM-MÜLLER.

Det er mange faktorer, som har bestemt utviklingen av norsk skibsfart gjennom tidene, men skal noen enkelt fremheves, må det være skibsførerens innsats. Den var nemlig den avgjørende gjennom seilskibstiden og i overgangen fra seil til damp. I den gamle Bjarkøyrett sammenlignes hans stilling i det rettssamfund skibet skapte likefrem med kongens. Og i seilskibenes storhetstid i det 19. århundre var han som en konge ombord. Hans vilje var høieste lov, og ubetinget lydighet var den første og siste paragraf i loven. Hans titel innen besetningen var da også «han sjøl». Ellers kalte man ham «gamlen» eller «kallen» selv om han var aldri så ung. Forholdet mellem skipper og mannskap var naturligvis forskjellig på de mange skuter, men det var skipperens lynne, karakter, som bestemte det, og det blev derfor enten patriarkalsk, hvor skipperen var en sann familiefar for sine folk, eller despotisk, hvor han var en brutal tyrann, urettferdig, manneplageren, Lille-Fan, som sultet mannskapet og utnyttet arbeidskraften til det ytterste og derved drev dem til å rømme. I gamle konnossementer, helt op i det 19. århundre, lød formelen: «Jeg underskrevne N. N., skipper næst Gud på mitt førende skib . . . ;» og bedre kan ikke forholdet uttrykkes hverken overfor mannskap, reder, ladningseier eller mottager.

Det kom selvfølgelig av at skibsføreren helt fra middelalderen av ikke bare var nautisk dirigent, men også kjøpmann, rederiets forretningsfører, befrakter og til slutt ladningseierens merkantile fullmektig på destinasjonsstedet, han var selv soloreder eller medreder — i begynnelsen i handelsfellesskapet var alle redere skippere, og skibsrådet hadde besluttende myndighet —, han var seilende og korresponderende reder og han gav ofte støtet til byggingen av skibet og dermed til rederiet. Disse forskjellige former finner vi jevnstidsvis frem gjennom tidene. I det 19. århundre var mange skippere eneredere, det var mest i kystfart, Danmarks- og Østersjøfart, med små skuter, som ikke krevde store kapitaler, men mange var partredere og hvor det ikke, som f. eks. i Bergen, var et kjøpmanns- og eksportør-rederi, bedriftens grunnleggere, slik som den store Grimstad-reder Morten Smith-Petersen karakteriserte det i 1857: «Nu skal man meget sjelden kunne påvise rederier som en egen stand i samfundet. De største skibsredere her ere gamle skippere, som have lagt sig noget til bedste.»

Men selv i de mange tilfelle, hvor skipperen kun var skibets fører, inntok han som oftest samme stilling «næst Gud.»

Det hang sammen med, at rederiet inntil innførselen av hurtig og ensartet posttjeneste og telegraf, til dampens og elektrisitetens seier, stort sett ikke var noen selvstendig bedrift og at disponeringen som regel var overlatt skipperen. Den i land værende korresponderende reders arbeide bestod som oftest i en forholdsvis enkel bokføring og utlodning av utbytte; farvann og markeder hadde han i almindelighet ikke kjennskap til. Og om han hadde det, manglet han en så viktig faktor som skibets posisjon.

På korte farvann sluttet gjerne rederen den første frakt for å få skibet i fart, og gav ellers muntlig ordre; men selv om han i en utførlig instruks*) her anviste, hvad skipperen skulde gjøre, til hvilke huse han skulde henvende sig, overlot han ham ofte disposisjoner over ladningen, som han skulde selge best mulig og igjen kjøpe last av kull, korn, salt eller forskjellige varer til salg hjemme, eller til rederens husholdning og personlige bruk.

De skib som seilet i oversjøisk fart eller på fjernere farvann, var omtrent stadig overgitt til førerens disposisjon, og han hadde meget frie hender. Han måtte jo ha myndighet, idet han ikke hver time pr. telegraf kunde sette sig i forbindelse med rederen. Det eneste rederen kanskje gav anvisning på var hvilke farvann skibene helst burde seile på. Resten overlot han til føreren. Fra Sørlandet fortelles, at en reder sa følgende til sin skipper, som skulde på langtur: «La mig nu ikke høre noget fra dig, før du er hjemme igjen». Kaptein Dyre Halse skriver om Kristiansund: «Jeg vet at mange av førerne, når de gikk hjemmefra kun fikk den generale ordre: «Tjen penge.» Det er klart at førerens stilling da måtte bli ansvarsfull, utviklende og i alle deler interessant, og dyktige menn blev de både i sjøen og ved land.»

Enda mer betegnende er hvad en Langesundsskipper har fortalt mig om sin reder. «Jeg spurgte ham om vinteren, hvor jeg skulde seile ut til våren. «Seil hvor fan du vil, bare du tjener penge,» sa han. Jeg gikk ut med trelast for ham. Jeg sluttet i den tiden næsten all ting selv. Jeg holdt på å slutte frakt for Amerika, sendte papirene til rederen og bad om ordre Helsingør, men fikk ingenting, telegraferte så og fikk endelig svar at jeg skulde seile til Tjueholmen. Jeg seilte dit, fikk brev fra rederen, han hadde aldri hatt så mange ubehageligheter, sa han, han vilde aldri mere slutte selv. «De skal ikke utsette mig for slike ubehageligheter» sa han. Det var disponent det.»

Av en fører i langfart blev der krevet meget mer enn av andre skippere. Han skulde ikke bare være navigatøren, som forstod sine sailingdirections fullt ut, men den omsorgsfulle far «med den moralske og borgerlige lov alltid for øie» som en gammel skipper skriver. Han måtte være læge, jurist, diplomat og forretningsmann, som kjente de forskjellige markeder og på hvilken årstid man skulde søke dem, kunde beregne frakter og vekselkurser og finne ut kjernen i de utallige rykter om fraktene som svirret rundt. Skibsføreren fra de dager, skriver Joachim Grieg, som selv hadde vært det, «var mannen, på en gang «navigatøren, seileren, forretningsmannen, fraktsøkeren, han som opdaget nye felter for våre skibes virksomhet.» Skipperen innkasserte frakten og avregnet den med rederen, besørget selv tollklarering, arrangerte lossing, proviantinnkjøp og andre innkjøp, vedlikehold og reparasjoner efter beste skjønn, underhandlet under lossingen om utfrakt, hvis han ikke fant det bedre å avseile fraktsøkende. Han gikk endog på børsen og sluttet frakten. Som det heter i et sjømannsdikt om skipperen: Med børsen bekjent, konossementer forstår, for sin reder han handler, som kjøpmann han går.

Det var en mangesidig virksomhet en slik langfartsskipper utfoldet, og det krevde et sammenspill av evner: Boklig dannelselse, kjennskap til vår egen sjøfartslov og de forskjellige landes sjøfartskotyper, vekselrett, assuranseregler og pengeforhold, konduite og evne til å sno sig i de utallige tilfelle, som kunde tilstøte mannskap, skib, ladning og frakt,

*) Enkelte instrukser var dog så utarbeidet, at skipperen så å si hadde ordre for alle tilfelle.

både til sjøs og i utenlandske havner, i kranbler med ladningsmottagere, meglere og havarikommisjonærer. Et stort ansvar hvilte på ham, idet rederens eiendom og utbytte jo var i skipsførerens vold. Han var dog ikke bare rederens fullmektig, men også ladningseierens, og derfor kom han undertiden i et vanskelig dobbeltforhold, hvor begge interesser stod i strid med hverandre. Han skulde vareta begges tarv, og øve rett mellom to, hvorav den ene var hans overordnede, det var likefrem straffbart for ham ensidig å stå på den enes beste. Han måtte selv svare for sine handlinger. I havaritifelle måtte han vareta alles interesser. Det var opdragende og skapte en rekke stø, insiktsfulle menn med viljekraft, ansvarsfølelse og sund dømmekraft, men det forutsatte, at der mellom reder og skipper ikke bare bestod et forretningsforhold, men et følelsesforhold, basert på gjensidig tillid, slik som det fremgår av det brev, sørlandsrederen om våren overgav skipperen ved avreisen, hvor innholdet kunde veksle, men slutningen alltid var den samme: «Forøvrig befaler jeg Dem den Herre Gud ivold og vil De vide å handle som det sig en ærlig og brav norsk sjømann egner og anstår.» Dermed seilte vi — sier en skipper — og stelte så med skuta, som vi best kunde, og hørte sjelden eller aldri mere fra rederen før høsten, når vi igjen kom igjen.»

I langfarten visste rederen som regel lite, inntil skipperen trätte inn og avla regnskap for reisen, og var den heldig kunde rederen si med omkvedet i operetten *Reisen til Kina*: «Vår kaptein er mange penge verd, fallera.»

Betegnende for forholdet er den historie, som fortaltes om skipper Jon Tønnesen, som 1799 avseilte fra Kristiansand med briggen «Tvende Brødre» med en ladning bord til Amsterdam, og da han der ikke kunde få avsatt ladningen, seilte han videre til Smyrna, hvor der hadde vært en stor brand, uten å underrette rederen. Derefter gikk han i fraktfart i Middelhavet og Vestindia og tjente svære penger og var borte 5 år, så rederen og familien trodde han var død og begravet forlengst. Men en sommermorgen kom han til alles forbauselse seilende inn på hjembyens havn, han blev rodd i land, hilste på rederen og fortalte om seilasen i de 5 år. Bare om pengene, fortjenesten eller regnskapet nevnte han ikke et ord, men da han hadde sagt godnatt vendte han sig i døren og sa til rederen: «Du Claes, når jeg imorgen får halt inn briggen, så kan du sende ned «de to brune», så skal du få regnskapen». Da «de to brune» kom ned på bryggen, lesset Jon på pengesekker så meget som han syntes passende for «de to brune» i et lass, og så sier han til rederen som står og ser på: «Der har du ditt, jeg har tatt mitt og folkene har fått sitt», og dermed var de 5 års regnskap op- og avgjort.

Under Krimkrigen var «Urania» av Sandefjord borte i 3 år, og i 21 måneder var rederen uten etterretning fra sitt skib, men en vakker dag lå det på havnen og skipperen la 12000 spd. på rederens bord, netto fraktutbytte av den 21 måneders reise.

Skipperen på skonnertribrigg «Hanna» av Kristiansund var i slutten av 1860-årene borte i årevis uten å la høre fra sig og ingen visste hvor skibet var henne, inntil det kom et rykte om at skibet var sett i La Plata. De hjemmenværende parthavere sendte da ut en ny fører, hans første oppgave var å finne skibet og den neste å forsøke å få den gamle fører i land. Langt om lenge fant han «Hanna» i Buenos Aires, avrigget og i fart som lekter mellom denne by og Rosario. Det blev vanskeligere — forteller Dyre Halse — å få kapteinen iland uten hans eget ønske. Skibet var nemlig under et langt certeparti, som var godt innbringende og noen positiv forseelse kunde ikke overføres ham. Skibet hadde

under det lange fravær seilt godt og føreren avla på sitt vis et efter omstendighetene tilfredsstillende regnskap. Revisjon blev det visstnok ikke tale om. Alt opløste sig i at den nye kaptein overtok skibet som fører. Så vel han som rederiet var fornøiet over å få hånd over sin eiendom igjen, og der hørtes ikke mere om det.

Frakten blev ofte av skipperen remittert dels til rederen, dels til dennes megler eller bankforbindelser i England eller Hamburg. Men ofte kom han hjem med fortjenesten vekslet i gull- og sølvmynt, som var stoppet i seildugposer. Det hendte også at man tok det mindre formelt. En jekteskipper fra Bergenskanten var en sildetur til Königsberg. Ved hjemkomsten møtte rederen ombord sterkt interessert for hvordan situasjonen stillet sig. Nede i kahytten tok skipperen frem en skinnpose: «Her er fortjenesten», sa han, «og regnskapet står på veggen». Det var markert med en del kridtstreker — og dermed strøk han iland. Fra Risør fortelles lignende historier om en slik prompt regnskapsavleggelse, men det sies også, at da tiderne blev litt mer moderne og de yngre slektledd begyndte å styre, forlangte de regnskap, en gammel Risørskipper sa da til rederen, at det alltid vilde bli mindre penger, for han måtte da ha en til å gjøre op regnskapet og det kostet mange penger. Rederen skal da ha funnet det best at det blev fortsatt på den gamle måte.

Under slike forhold måtte skipperen være rederens altbetrodde mann; hele reisens utfall, ja ofte rederiets skjebne avhang jo av ham. Det berodde på hans forretningssans om han fikk den beste frakt. Om mange av dem var heldige og tjente mange penger, var det også dem, som i uvitenhet, ukyndighet eller uvorrenhet satte skibet til. Det er ikke bare et vandresagn historien om skipperen, som seilte fraktsøkende hele kloden rundt, og alltid kom frem til markedene efter at sesongen var forbi. Om en av seilskibtidens mest bekjente skippere, som var en glimrende seiler og alltid hadde lykke på sjøen, påpasselig, aktiv, meget økonomisk inntil det smålige — han gikk gjerne oppe hele natten, sier en, som var styrmann med ham, ifall skibet kunde tjene 10 øre — og derfor som regel kunde sende hjem mange penger til sin reder, fortaltes følgende: «Regnskapsførsel kjente han lite til og ofte kunde han la sig narre til å utføre dumme ting, som å ville slutte sitt skib til Moskva med bomull uten å tenke over at dette sted lå langt inne i landet; men når han så først opdaget at disse mennesker, meglere etc. hadde holdt ham til beste, da var det vanskelig for ham å tilgi dem sin brøde.» Andre skippere kunde slutte dårlige frakter som bare bragte tap eller bære sig likeså dumt ad som skipperen, hvis skib i Marseille blev befraktet med salt for Trapani. Dit ankom det for å innta ladningen, men kjøpmannen var gått fallitt og certepartiet kunde ikke oppfylles. Istedetfor å skaffe skibet en annen frakt fra samme sted, skrev skipperen fra Trapani hjem til sin reder: «Jeg fikk ikke saltet og seiler derfra idag tilbake til Marseille for å tale med de gode folk». Atter andre kunde komme op i vanskeligheter, så skibet blev liggende i havn i månedsvis, og hele fortjenesten og mere til strøk med. Hvor mange havarier er ikke opgjort til skade for reder og assuranseforening! Hvor mange skippere blev ikke under borgerkrigen i Amerika narret til å slutte frakt, mens certepartiet var således innrettet at han blev utbetalt med papirpenger, som ikke hadde $\frac{1}{3}$ verdi.

Men det kunde også hende at Gud var dårenes formynder og at en dumhet blev til velsignelse: Der var således en Vestlandsskipper, som lå med sin skute og losset kull i Middelhavet. Fra rederen lå ordre om å forseile til Sortehavet og kjøpe rug; men uhel-

digvis vilde skjebnen at hans myndige ektehalvdel forlangte at han skulde ta salt og skynde sig hjem. Her var to viljer representert, så kapteinen gerådet i svære tvil. Det være usagt om også hans egne motiver medtokes i betraktning; men sikkert er det, at han satte seil — for Trapani og kom hjem med saltlasten. Denne disposisjon viste sig imidlertid meget fornuftig. Det år innfant kulden sig i Sortehavet usedvanlig tidlig. En hel del skuter blev innefrosset der nede, og dette fartøi, som var i backward posisjon, vilde neppe kommet bedre fra det. Ved derimot å kjøpe salt kom skuten til sitt hjemsted midt i travleste sildesesong, og eftersom saltlagrene var små, blev der stor rift om saltet, som solgtes til gode priser. Rederen sa intet — formodentlig fordi resultatet blev så fint.

Det er selvfølgelig galt å tale om skibsførerstanden som en enhet. Det var mange avskygninger, for ikke å si lag i den. Forskjellen mellem en jegteskipper og en ostindiekaptein i kultur, kyndighet og anseelse var overordentlig stor. Omkring 1850 var dog den almindelige mening at de norske skippere stod tilbake for de amerikanske i merkantil dyktighet. I en tid uten folkeskole, uten skippereksamen, måtte der være ikke så få skrive- og regnskaps-ukyndige skippere på et lavt kulturtrinn. Omkring midten av det 19. århundre var der nok gamle skippere som ikke visste, hvad en veksels var, og historien om en blekkklatt som underskrift — captains mark — er visstnok sann. Det kunde gå an i en fart som gikk som et urverk, f. eks. i trelastfarten i Nordsjøen, hvor de seilte til de samme steder og hadde med de samme huser å gjøre. De tok det lunt og gemytlig, og de syntes ikke alltid at det hastet med å komme avsted. «Det var svært så lenge, De var i i Cherbourg», sa rederen. «Ja, det er riktig», svarte skipperen, «men det var også karneval i Cherbourg». Selv om de ikke var så drevne i korrespondanse eller skikket for op treden i det selskapelige, fantes blandt dem mange eksempler på ekte norske sjøfolk, som mangengang ved høst- og vintertiden slet hårdt med de gamle trelastskuter over Nordsjøen og Atlanteren. Men der var også mange høit dannede, kunnskapsrike, sprogkyndige og forretningskyndige skibsførere, — i mange distrikter kan man næsten tale om en skipperadel, hvor skibsførerstillingen var i slekten —, og denne krets blev hurtig større, da ekspansjonen av flåten for alvor begynte. Nøtterøyskipperen Even Tollefsen, en meget kultivert og begavet mann, en genial skibskonstruktør som opfant tankseilskibet og blev pioneren i tankfarten, er et lysende eksempel på det. Det bør også nevnes at en rekke assuranceselskaper i mange år blev bestyrt av tidligere skippere.

Det voldte visstnok i begynnelsen av seilskibenes storhetstid en del vanskeligheter, at så få skippere var kjent utenfor de hjemlige farvann. Det var ikke mange som hadde vært i Middelhavet og de i oversjøisk fart kunde telles på fingrene; men det varte ikke lenge, eftersom de fikk se sig om i verden, før mange norske skippere var likeså fortrolig med verdenshavene som med Planke-Kina, og de fikk ord på sig å være fremragende navigatører, som forstod å komme hurtig og sikkert frem, som ikke var bange for å kappseile med de stolte engelske og amerikanske skuter, og som holdt lengst ut på høsten i værharde og farlige farvann. De satte sin ære i ikke å bli akterutseilt, og det å komme først gav dem en preferanse ved befraktning. Fart skulde det være og sjømannsstil. De sparte hverken skib eller mannskap eller besetning og aller minst sig selv. Og alt ombord skulde være i tipp-topp stand. Skibets utseende og vedlikehold våket de over, og de hadde tilsyn med reparasjoner om vinteren. De sørget for hurtig ekspedisjon og hurtig lossing, og mange var mestre i en gjennomført økonomi, som undertiden var urimelig

overdrevet. De var praktisk utdannet i fraktslutning og fraktvalg og forstod å beregne lønnsomheten. Enkelte vandt endog et stort ry ved selv å føre rederiets sak for retten og vinne med glans. I en del byer hadde skibsførerstillingene vært forbeholdt visse familier, men Morten Smith-Petersen hadde brudt med den tradisjon og tok sine styrmenn og kapteiner blandt dem, som han anså for de pålideligste og beste. De fleste norske skippere hadde slidt sig gjennom gradene fra dekksgutt og opover ved egen dyktighet. Det var en hård skole, og det tok lang tid å lære å føre et skib, men den skapte menn med karakter og ypperlige seilere. Det var disse menn som i 1850—60-årene vesentlig ved norsk kapital, men også ved lån fra engelske meglere, startet de fleste partrederier, så flåten blev 5-doblet på 30 år. Det var dem, som ved sin hederlighet, sin kyndige og omsorgsfulle behandling av skib og ladning, skapte og grunnfestet den tillid og anseelse norsk skibsfart ennu nyder og som er grunnlaget for vår maktstilling på sjøen. Både i kultur, anseelse og merkantil dyktighet kom de hurtig til å stå over de engelske kapteiner, som kun var navigatører. Når det ansete amerikanske tidsskrift «Atlantic Monthly» 1880 skrev, at nordmennene har «i de siste år krysset fraktsøkende over den hele verden; for å opnå dette fredelige mål, have de utviklet den samme kraft som deres forfedre på vikingetogene. De finne veien til alle amerikanske havner, deltar i vår utenlandske skibsfart med like stort antall fartøier som vi selv, og det er nordmennene som bestemmer fraktene», skyldes det i første rekke de dristige, initiativrike norske skippere, som i erobringen av verdenshavene var blandt pionerene, som trengte inn i nye farvann og oparbeidet nye «trades».

Ingen har bedre skildret hvor høit de stod i den internasjonale kappestrid enn Sir Karl Knudsen i en fremstilling han har skrevet for Den norske sjøfarts historie. Han sier her, at det som slo ham mest, da han i 1890-årene kom til London, var at Norge hadde så mange ypperlige sjøfolk, og særlig styrmenn og skippere. Med stor beundring så han, hvorledes enkle menn fra Norges skjærgård ordnet forretninger med enestående dyktighet og tilforladelighet. Alt i alt lærte han, at når nogen trang et skib fra en del av kloden, selv om det var en helt ny trade, som nettopp var blitt startet, var de norske skibsredere de rette folk å gå til for en kjøpmann. Han var i høi grad forbauset, når han så at norske skippere og styrmenn alltid hadde det rette kjennskap til hvordan de skulde behandle lasten, stue den ordentlig, å bruke den riktige «dunnage». Hvor de kom — selv til de mest primitive steder, visste de hvordan de skulde beskytte ladningseierens interesse. De forstod sine certepartier, de kunde sine konossementer, de visste hvordan de skulde undertegne dem og ikke undertegne dem. De innkasserte frakten og passet på at de veksler de mottok var av utvilsom verdi. De måtte beskytte sig mot å bli snydt av landhaiene. «En ting er sikker, at det norske seilskib og senere det norske dampskib blev alltid ansett av den britiske kjøpmann som fullt jevnbyrdig med noget annet skib i verden. Det var virkelig med en sterk følelse av stolthet man kom til britiske forretningsmenn og fant at de satte skib under norsk flag fullt ut i klasse med de britiske, hvorimot de overfor andre nasjoners skib var tilbøielig til å ta sine forholdsregler. Og senere, da månedsbefraking blev almindelig, erfarte jeg at norske skippere og styrmenn utvilsomt fikk et fortrinn og en forrang endog langt over de britiske kapteiner og styrmenn. Ikke fordi de siste i og for sig var av ringere kvalitet, men fordi britisk skibsfart på den tid var blitt mer eller mindre industrialisert og kapteinen var blitt en navigatør, hvis opgave

var å føre skibet fra havn til havn, og han hadde ikke den samme posisjon eller ansvar overfor sin reder som den norske skipper.»

Innførelsen av telegrafene — især fra 1860-årene av, fremkalte en endring i rederiets karakter og skipperens stilling, som litt efter litt gjorde sig gjeldende. Den korresponderende reder hjemme kunde nu ved skipperens ankomst- og avseilingstelegram straks kjenne skibets posisjon og selv gripe inn, og det blev efterhånden mer almindelig at han sluttet befraktingen. I langfarten vedblev skipperen gjennom hele århundret, som regel å slutte selv, men han stod stadig i korrespondanse med rederen. Det er ganske betegnende at en skipper, som inntil 1905 vesentlig for i det indiske osean med Mauritius som hovedkvarter, like fra India til Syd Afrika eller i Stillehavet på Amerika, skrev til sin reder, da han vilde slutte sjøen, at han måtte sende en skipper, som var forretningsmann. Men det bør på den annen side fremheves, at i 1893 skrev konsulen i Melbourne: «For enkelte af vore fartøier har farten herude i senere aar givet et gandske udmærket resultat og for andres vedkommende vilde det samme fundet sted, dersom rederierne blot havde givet sine skibsførere fuld frihed til at disponere over fartøierne istedetfor at ville dirigere dem hjemmefra.»

Den avgjørende omveltning kom først under overgangen fra seil til damp. Det var visstnok en forretningsmann som tok initiativet til lastedampskibsfarten, og flere av våre første dampskibsredere i denne tid var kun merkantilt utdannet, men utgikk av skibslederslekter. Men hovedmassen av de nye redere var skibsførere, og det er dem som har æren for å ha bygget op vår dampskibsflåte. Det var en naturlig utvikling, at sjøens menn tok bokholderens plass og blev disponenter, den nye tids redere. Som den mann har skrevet, der fra skibsfører blev megler med et verdensnavn, og mer enn noen annen har formidlet overgangen, Joachim Grieg, sier nemlig i sine erindringer, at skibsførerstandens hadde de beste forutsetninger, fordi skipperen var helt fortrolig med forholdene på alle farvann og med sakkunnskap kunde bedømme de frakter og vilkår som blev dem forelagt. De hadde i sin praktiske bedrift lært, hvorledes et skib ikke alene skulde bygges, men også hvor og hvorledes det burde anvendes. «Fra denne rike kilde var der nok av dyktighet å hente.»

Denne skildring dekker helt forholdene i Bergen, hvor rederiet var et kjøpmannsrederi, forholdene øst- og sørpå var noget forskjellige, men stort sett er den riktig.

Og helt op til årene før verdenskrigen var det særlig skibsførerne som tok initiativet til å starte nye rederier, som gikk rundt til venner og bekjente, især folk hvis forretning var knyttet til skibsfarten som befraktere, meglere og skibshandlere i inn- og utland, og som samlet kapitalen. Det var helt riktig hvad mønstringskomitéen i 1908 skriver i sin innstilling til lov om sjømenn: «Det maa heller ikke oversees, at den store skibsfart, vi kan rose os af, ikke mindst skyldes det, at mænd, der ønsker at bli skibsfører, har sat sig i bevægelse for at skaffe kapital til nye skib».

Sjømannselementet — rederskipperne — var således det vesentlige i vår rederstand.

Også i linjefarten var skibsførerne pionerer. Det er nok å nevne 3 navn på skipperer som blev linjeredere, Rolf Andvord som skapte Østlandske Lloyd, der betegner et gjenembrudd, Otto Thoresen som stiftet Spanske- eller Middelhavs- og Kanarylinjene og G. M. Bryde som opretter den første oversjøiske linje Mexico Gulf-linjen. Og i Fred. Olsens stolte herskerskikkelse forenet skipperen seilskibs-, dampskibs-, motorskibs- og

linjefartens tid og fylte de nye former med patriarkalsk og samfundsmessig ånd. Han var i sannhet en konge til sjøs og i land, skipper næst Gud på alle sine skuter.

Men selv om skibsføreren nu rykket op til disponent, blev skibsførerens stilling, forpliktelser og myndighet forandret og svekket ved dampskibsfarten. Det gjaldt for det første hans stilling ombord. I Seilskibstiden hadde føreren sin vesentlige besetning fra sin egen hjemstavn, som hadde seilt med ham i årevis, og hadde ofte et intimere personkjennskap til sine folk. Og seilskibets manøvrering krevet samarbeide og disiplin. Det blev nu forandret. Mannskapet på dekk var ikke lenger sjømenn i gammel forstand, og de blev delvis rekruttert alle vegne fra. Skipperen var ikke lenger enevoldskonge, hans autoritet blev begrenset. I sjøfartslovene av 1893 og 1923 blev hans tukterett og disiplinære myndighet begrenset. Det hang i virkeligheten sammen med at han ikke lenger var ansvarlig ombord, idet han i et dampskib ikke var sakkyndig som i seilskibet, et forhold som ennu mer er utviklet ved den tiltagende spesialisering. Maskinisten var kommet imellem, og selv om skipperen var hans overordnede, inntok han en selvstendig stilling, og derved blev det ikke lett for skipperen å holde disiplin. Maskin- og dekkfolk har, sier Dyre Halse, til alle tider hatt vanskelig for å omgås hinannen. Som regel ansatte rederiet første-maskinisten, som igjen ansatte sine folk. Det er betegnende at mønstringskomitéens flertall foreslo at 1. styrm. og 1. maskinist skulde få en «noget mere selvstendig og paa samme tid mere ansvarlig stilling ombord», mens mindretallet anså det betenkelig «i loven paa dette omraade at gjøre noget skaar i skibsførerens myndighet og derved svække ansvaret som ombord maa være samlet paa en haand.»

Også hvor det gjaldt reparasjoner og nybygninger begynte skipperen å trå i bakgrunnen. Hvor det gjaldt noget så komplisert som et damp- eller motorskib, manglet skipperen teoretisk utdannelse og full kompetense i det faglige tilsyn, og rederiet måtte henvende sig til andre enn sin fører for å få sakkyndig råd. Han måtte ansette en teknisk konsulent og inspektør, som blev en mellommann mellom reder og fører. Ofte, hvor rederen ikke var sjømannsmessig utdannet, ansatte han en skibsinspektør, som enn ytterligere begrenset skipperens ansvar og myndighet med hensyn på økonomi og vedlikehold.

Og den omstendighet at dampskibsfarten i motsetning til seilskibsfarten krevet kapitalsterke aktieselskaper, førte til at det ikke lenger alltid var den personlige dyktighet som gjorde utslaget. Mange rederier var henvist til å velge førere, som kunde tilføre selskapet øket kapital, og det skjedde ofte på sjømannskapets bekostning, og dermed blev adgangen til kahyttøren stengt for mangen ungdom. Det kunde nok sies til forsvar for dette at en skibsførers økonomiske interesse i skibet vilde virke som en spore til å vareta dettes tarv. Der var dog mange farer og misbruk knyttet til dette system med førerparter. Det bidrog i mange tilfelle til at forholdet mellom reder og fører ikke blev godt. Mange skippere blev, især ved fratreten, ruinert ved en hensynsløs behandling fra disponentens side, og det er derfor visstnok riktig at førerparten som betingelse for ansettelse nu er forbudt ved skibsaktieloven av 1916. Sjømannsloven av 1923 gir skipperen en mer betrygget stilling overfor rederen.

Den største forandring i skipperens stilling er imidlertid foregått i forholdet til rederen. I det den gamle rederibedrift blev omdannet til et aktieselskap, blev skipperen funksjonær og derved blev det subjektive tillitsforhold borte. Han er kommet i et fjernere forhold så vel til aksjonærene som til bedriften. Prosten Barmann karakteriserer

dampskibskapteinen som en slags kontorchef for et flytende varelager, der hvor han enn befinner sig, så omtrent daglig får sin ordre fra skibsrederen, som mer og mer er blitt en kjølig beregnende forretningsmann, som må kunne handle hurtig og som for å kunne bestå i den knivskarpe konkurranse må utregne alt med matematisk nøiaktighet. Den trådløse telegrafi har enn mer fremmet denne utvikling. Han er ikke, sier professor Platou, lenger som før alltid henvist til sitt omdømme og til den kreditt han kan reise på skib og ladning, han kan stadig konferere med sin reder og pengeaffærer ordnes lett vint fra hjemstedet av. Mens sjøfartsloven av 1860 utvidet hans myndighet med hensyn til befraktning og som merkantil fullmektig, har lovene av 1893 og 1923 mer og mer fritatt ham for disse forpliktelser, og han er i flere henseender ikke lenger ladnings-eierens merkantile fullmektig på destinasjonsstedet. Ved loven av 1893 blev skipperen ikke lenger personlig ansvarlig for de ved certeparti og konossement overtatte forpliktelser. Disponenten slutter nu alle frakter, kjøper kull og andre fornødenheter, endog proviantering er ofte ordnet fra rederiet. Skipperen får ordre at det og det certeparti er sluttet, hvilken agent han skal bruke, som igjen ordner med stevedorer. I faste ruter holder rederen kommisjonærer, ekspeditører på faste anløpssteder. Skipperen er mer og mer blitt en skyss-gutt, som fører skibet hurtig over sjøen og leverer det i god stand til å losse til agentene. Ved havarier har han heller ikke samme stilling som før, idet rederiet anvender kommisjonær og ingeniørassistanse. Samtidig er hans arbeide blitt intensere, mer strabasiøst og opsplitende og rastløst, som f. eks. i tankfarten, hvor skibet ikke ligger mange timer i land, og alltid er i fart som en flyvende hollender. Han har aldri ro i havn, mangfoldige og forskjelligartede plikter beslaglegger hans tid og arbeidskraft. Månedsbefraktingen har ofte gjort ham avhengig av tidsbefraktersens forgodtbefinnende, og han har her bruk for all sin diplomatiske evne, hvor han må tjene to herrer. Og endelig er hans innflydelse svekket ved at skibsfarten mer og mer er blitt merkantilisert og kapitalisert, mer er blitt en finansaffære enn en sjøbedrift, og ved at rederstanden ikke mere som før rekrutteres vesentlig fra sjøens menn. Her ligger en stor fare. Skal skibsfarten vedbli å være en stor nasjonal og social bedrift, må den ikke tape forbindelsen med sitt utspring, med sjøen og kysten, og derfor har skipperen fremdeles en stor oppgave å løse. Han er ennå en av hovedforutsetningene for vår maktstilling på sjøen.

Som nautisk dirigent har han den samme myndighet, som vel aldri kan berøves ham, og kravene til ham til sjøs er vel så store som i seiltiden. Som forretningsmann spiller han endnu en rolle, og om enn hans myndighet er begrenset, er hans ansvar overfor rederi og assurandører av langt større betydning enn før. Hvilke veldige verdier representerer ikke nu et moderne skib og ladning! En eneste av vår tids båter er mer verd enn en hel flåte av 1860-70 årenes seilere. Og hvad vil det ikke si at skipperen er på selve stedet og er fortrolig med markedsf forholdene. Likesom telegrafien ikke har overflødiggjort diplomati, har den heller ikke i vesentlig grad endret skipperens stilling som rederiets og landets representant utad.

Jeg har engang skrevet at sjømannen er vår første sendemann. Dette gjelder først og fremst skipperen. I 1849 heter det at «vort flag næsten overalt, fornemmelig i Middelhavet, helst søges paa grund af den omhu og nidkjerhed som vore skippere have ord for at anvende ogsaa for befragterens interesse.»

I årene fremover og til idag kan vi lese i konsulatberetningene fra alle steder i verden, fra Kingston på Jamaica, London, Galatz, Tunis, Akyab, Konstantinopel, Hongkong, Shanghai, New York, Mexico, Smyrna, Quebec, Kappstaden, Barbados, Sydney, Melbourne, Rio, Barcelona, Messina, Havre og Bordeaux, bare for i fleng å nevne enkelte av de viktigste rapporter, om den tillid, den anseelse norske skippere og sjøfolk hadde fått og som igjen kastet glans over Norge. Det skyltes ikke først og fremst deres sjømannsdyktighet, som står høit, men deres hederlighet, pålidelighet, den måte de varetar ladningseierens og assurandørenes interesser, deres omhyggelige og sakkyndige behandling av lasten. Der er de de første i verden. «We d'ont charter your ships, but your captain's» het det i kystfarten på Kina og den amerikanske fruktfart.

Nogen stikkprøver fra konsulatberetningene, som er vår skipperstands adelsbrev, vil klart vise at her er en av hovedlinjene i vår nyere økonomiske historie.

Det heter fra London i 1868: «Begge landes flag vedblive at nyde god anseelse, skibsføreren roses for duellighet og omtanke, besætningen for paapasselighet og god opførsel.» Fra Tunis i 1871: «Norske og svenske skibsførere nyder hersteds med rette den bedste anseelse for deres hæderlighed og sømandsdygtighed.» Fra Marseille i 1872: «De herværende handlende sætte stor pris paa vore fartøier — hvis førere vise langt mere omhu for sin ladning end de italienske og græske.» Fra Akyab samme år og 1875: «Norske og svenske skibe ere meget søgte paa grund af den omhu skibsførerne vise ved indladningen (med hensyn til stuvning, ventilasjon etc), saa at varerne i regelen udlosses i god stand.» Fra Konstantinopel i 1873: «Vi kunne altsaa med fordel endnu konkurrere, takket være den anseelse, vort flag staar i hos befragtere og assurandører, formedelst den dygtighed og redelighed, vor sømandsstand er bekjendt for.» Fra Messina i 1874: «Vore fartøier og dygtige skibskapteiner nyde forøvrigt i almindelighed en stor anseelse, hvilket er et kraftig motiv til en end yderligere udvikling af de forenede rigers handelsflaader.» Fra Hongkong meldes samme år at de forente rikers flåter har hevdet det ry, som førerne har erhvervet sig i årenes løp for pålidelighet og omsorg for ladningenes interesser. Fra Smyrna 1890: «Franske kjøbmænd vil gjerne have at gjøre med norske skibsførere som har deres fulde tillid, idet alle med deres dampskibe afsendte varer ankommer i god tilstand.»

1893 rapporterte handelsstipendiat Simon Arnold om skibsfartsforhold i Kina: «Ligesaa viktig det er at have en passende baad, ligesaa viktig er det at have en paa samme tid skikket kaptein, idet denne paa farten herude spiller en meget væsentlig rolle. I hans hænder ligger nemlig meget, og paa ham personlig og hans stilling overfor chineserne kan det ofte bero, hvorvidt en god fragt vil erholdes eller ei. Det gjælder derfor for kapteinen at komme ind med chineserne og vinde deres tillid.» Fra Rio heter det i 1895: «Det er tilfredsstillende at kunne konstatere, at vore skibsførere stadig befæste det gode ord, de har paa denne kyst baade for omhu med det anbettede gods som for evne og vilje til at varetage og fremme fartøis og ladnings interesse ikke blot ved jevnt arbeide under vanlige vanskelige forholde, skapte ved epidemi og losseulemper, men som under den sømilitære revolte, selv hvor opslidende energi og personlig risiko maatte til.» Det kan i denne forbindelse nevnes det opofrende, utrettelige arbeide som Lillesands-skipperen A. J. Abrahamsen utførte 1891—92 under gulfeber-epidemien i Santos, som gjorde ham til den første Olavsridder blandt skibsførere. 1908 rapporterer

generalkonsulatet i Melbourne følgende: «Naar norske fartøier har været foretrukket i guanofarten paa Stillehavssøene, kan æren derfor væsentlig tilskrives skibenes førere. I herværende skibsfartskredser har man ikke kunnet undgaa at lægge merke til dem paa grund av deres dannede fremtræden og den dygtighed, de udviser i udførelsen af sine pligter, hvorved de har bidraget til at opretholde den gode anseelse, som den norske sømandsstand nyder ogsaa i denne verdensdel.»

At disse stolte tradisjoner ennå er like levende, at skipperen har formådd å bevare og øke det grunnfond av tillid, den uendelige rikdom, som ligger i dette ord og som de har oparbeidet gjennom slektledd, viser rapporten fra den norske konsul i Los Angeles for 1931, som sier at Norge har all grunn til å være stolt av sine sjøfolk. «Norske kapteiner», skriver han, «har vi uten undtagelse funnet å være menn av høi karakter og dyktighet, og det er en fornøielse å gjøre forretninger med dem. Og vi er sikre på å kunne si, at de ikke overgås av menn i lignende stillinger i noe annet land. Dette gjelder ogsaa de øvrige norske officerer. Den utmerkede posisjon som norske skib, officerer og mannskap har i denne havn, er fullt ut fortjent».

I disse ord ligger i virkeligheten forklaringen på den veldige ekspansjon i norsk sjøfart efter 1850 og 1918. Hemmeligheten ved flåtens vekst og i at den ennå holder sjøen mot overmektige, subvenerte konkurrenter, ligger i det levende materials overlegenhet. Det er denne stolte stilling, som den norske skipper fremdeles inntar ute i verden, og som hele nasjonen bør kjenne til for å forstå, hvilke ressurser vi har og som vi ikke i en krisetid i mismod må kaste vekk. Det er denne store innsats han har gjort og ennå gjør i vårt folks liv.

Norges skibsfart under verdenskrigen 1914—18.

AV SKIBSINSPEKTØR A. RAGNV. BREKKHUS.

«Norge må være et stort land, kaptein», sa den skjeggete poilu'en som med opplandet bajonett holdt vakt over tyske krigsfanger som losset oss. Han slo ut og pekte mot alle de norske båtene på begge sider av Rouens havn. Der lå de — stilk i stevn — flagget viftende lett i morgenbrisen; nasjonalitetsmerkene på siden fiffet litt op i kullstøvet. Slik samling norske båter i ett øiekast ses ikke hver dag, hverken før eller siden, og det var med en viss vantro landstormsmannen hørte at i hele Norges land og rike var folketallet mindre enn i Paris alene. — Kanskje trodde han det var en skipperskrøne.

Her er ikke stedet å komme med lovtaler over den norske skibsfarts og de norske sjømenns innsats i den fryktelige verdenskrig. Men jamen er det rart igrunnen når man tenker over hvorledes vårt lille, folkefattige land — klemmt mellom de krigførendes motsatte interesser og krav, og med den uundgåelige nødvendighet og hensikt å være nøytral — spillet en rolle. Fordi vi hadde en stor, brukbar handelsflåte og en uforferdet sjømanns- og rederstand. Dette er ikke noget som passer kun å si i en feststund — det er den nakne, usmykkede sannhet som vi med stolthet kan huske nu og fremtidig.

«Der er ingen som skal skremme oss vekk fra sjøen — vi som er føtt og opvokset der» — sa min nu avdøde standsfelle. Og han hadde rett. Torpedoer, granatild, bomber og miner fikk ikke de norske sjømenn vekk fra havene, som de brukte å drive sin gamle næring på. Men det kostet — selv om fortjenesten nok kunde synes stor iblandt. Det kostet mange menneskeliv under norsk flagg — og det kostet mangt et dyrt skib som gikk nedenom og hjem. Det var en slitsom og spennende tid — ikke minst kanskje for skipperen som hadde ansvaret for alt og alle.

I havn var det vanskelig — der var nye, ukjente og usikre forhold. Og mangeslags omskiftelser — ofte på dagen — så de som styrte med last, skib og folk hadde sin fulle hyre ofte med å få alt til å jenke sig. Så kom man til sjøss — og skulde føle sig lettet — trass i de direkte krigsfarer. De kom ofte i bakgrunnen — eller rettere: de var bare en del av farene.

Den skipper som en beksvart vinternatt med ballastet skib i pålandsstorm og usikre strømforhold måtte famle sig langs østkysten av England, i blinde så å si, kunde med god grunn anstille betraktninger over hvor ganske anderledes lettvindt alt var før krigen. Når fyrer og fyrskib, lys- og lydbøier, båker, merker og tåkesignaler gav veiledning. — Nu dudde ikke den gamle forholdsregel å styre til sjøs lenger. Der lå minefeltene som var farligere enn både bankene og landet i le. Så måtte man holde det gående — stole på bestikket, erfaringen, og sin gode lykke. Ingen god utvei å ankre op for å vente på dagslys — der var nok de som blev tvunget til det, og kom godt fra det. Men så var der mange som mistet både anker og kjetting, og arbeidsbyrden ved land vokset når erstatning skulde skaffes. Det var ikke et spørsmål om penger — «permit» var ordet også her — for der var ingen overflod av nogenting efterhvert som krigen drog ut.

Og styrmenn, maskinister, eller gutta på dekk og dørk — eller stuert, kokk og annen betjening — de tok sine byrder. De var vandt med sjøens tildragelser og hendelser, og blev innforlivet med krigsfarene — tok alt med godt humør. For de visste jo at det var meget, meget verre for de som stod i løpegravene tilskrevs i iskalt vann og med hylende granatsplinter, gass, flammekastere og alskens djevleskap til daglig, måned efter måned, år efter år.

År etter år, ja. Skal det da aldri bli slutt på helvetesskapen, sa vi alle. Også fordi det etterhånden blev nokså trist for sjømennene i krigssonen. Hva hjalp det om hyrene var tålig bra. Ingen — eller iallfall en høist innskrenket landlov. Der satt gutta ombord i et mere eller mindre mørkt fartøi — havn efter havn, kveld efter kveld. Ingen anledning å adsprede sig, drikke et glass med kamerater eller svinge en pike. Det frie sjømannsliv var ikke mere — eller var iallfall blitt temmelig ufritt. Og ufriere efterhvert som luftkrigen og spionfrykten tiltok. Ikke alltid var det forståelig at de militære distrikschefer måtte være så streng i sine forordninger. Men som styrmannen sa da han sammen med maskinisten — skjegget og skitten, sulten og røketrengt — blev utløst efter 2 dages arrest, fordi de hadde gått i land på nærmeste pub. for efter utskjeining å ta en drink: «Det er krigstider. Vi får betale og se gla ut». Det blev flere punds mulkt på hver — endda maskinisten hadde sagt «Yes, my lord» til politidommeren ustanselig. Efter styrmannens anbefaling — mester var ikke særlig stiv i sproget. Og så hadde han heller ikke på sig politipasset med foto og fingeravtrykk. I Frankrik greiet det sig med en trykt rød lapp med skibets navn de første årene.

Der var de steder hvor bare skipperen slapp iland noen timer midt på lyse dagen — og det til og med norske skippere som gjennemgående var velset allesteds. Efter å ha faret omkring som et oljet lyn for å ordne skibets forretninger og kanskje fått tid å sluke en matbit og et glass med standsfeller som hadde det like travelt — så var tiden ute og man måtte tilbake til den halvmørke kahytt, snadden og kjedsomheten. Samt for å underholde sig med tanken på uforutsette vanskeligheter som var opstått i en eller annen retning. Det kunde ellers bli adskillig løping hvis man lå i noen havn nær fronten, hvor telefonen var stengt og drosje eller bil var uerholdelig — apostlenes hester kom til heder og verdighet igjen. Good for the stomach.

Men så var der jo lyspunkter og håp også. F. eks. håpet om å komme til en fransk havn, hvor alle fikk gå iland — iallfall til kl. 9 eller 11 om kvelden. I den østligste — Dunkerque — naturligvis ikke. Der måtte gutta nøie sig med å høre kanonaden fra fronten på de store artilleridager. Av og til kom der luftbombardement som man ikke alltid visste noget om før neste morgen, da det opdaget sig at noen av lagerhusene ved havnen var ramlet i grus. Eller man lå så nær østbyen at varselshylene fra Sandettie fyrskib som lå der i en av kanalene hørtes — med 4 stöt når de fiendtlige eskadriller nærmet sig. Så begynte det med ilter bjefing fra antiluftskytset, lyskasterversving og blålige bombenedslag. Interessant og litt farlig, men man nøt skuespillet til tåkeluren gav 2 stöt, og det var over for den gang.

Og det største håp — ja, det var vel å komme til Rouen, hvor alle karene fikk landlov til kl. 11. Ikke minst skipperen var gla for det — gudskelov at gutta kunde få litt adspredelse. De staute trusleperne som stod ombord tur efter tur, år efter år. Det kan nok hende at de var litt høistemt og høirøstet når de ved ellevetiden kom ruslende nedover

mot kaiene — de sang både «Tipparary» og andre passende eller upassende viser. Men så hadde de noget å snakke om senere — i andre hull hvor de måtte sitte ombord og kjede livet av sig. Det er ikke sikkert at hverken kullfarten, eller annen fart, hadde gått så fint uten disse vel fortjente avspenninger. —

— — Så var man kanskje så heldig i England å få kjøpe i butikkene noen hundre sigaretter eller litt tobakk ekstra — og gutta kunde få røke litt mere enn det som var tilmålt på utførsel. Eller man fikk kanskje en bunke brever på konsulatet — uventet. For ingen visste hvad tid censuren tok for å pløie gjennom posten. Brevene og avisene (hvis man fikk dem) hadde mangedobbelt verdi i krigstiden — fremkomsten var både usikker og uberegnelig. Og rederbrevene — ja, de var omtrent som vanlig. Mens meget var ganske anderledes derute. Det tok sin tid før dette gikk op for herrene hjemme; men det opdaget sig jo efterhvert naturligvis. — For ikke å tale om telegraferingsfeilene som blev opklart brevlig — lenge efterat skipperen hadde handlet — riktig. En tid til å få forstand av både ute og hjemme.

Torpederingene — ja, de hører i høi grad med, når en skal tale om det daglige liv i krigstiden. Og blev efterhvert ikke anskuet anderledes enn som dagligdagse foreteelser. — Spør en sjømennene, så var det ikke selve torpederingsfaren de fryktet — nei, det var den mulighet i vintertiden å måtte bli lenge i båtene. Hvad denne mulighet innebar behøver ingen nærmere beskrivelse — mangen en sjømann fikk ikke bare mén, men kanskje en knekk for livet efter livbåtturen.

«Det gikk endda an for de som kunde ro og holde varmen», sa styrmannen som lå avkreftet av blodtap efter granatsplinten som gikk tvers gjennom brystet, da hele konvoien blev skudt i senk. «Men guttene var snilde mot mig, og de som ikke rodde la sig en på hver side og holdt mig varm» — han var taknemmelig for det. Og ikke mange ukene efter gikk han til sjøs igjen — hyrene var gode og familien skulde ha sitt daglige brød, dyrt som det blev efterhvert. Og skralt var det med økonomien efter 12-14 mdrs. verneplikt og nøytralitetsvakt.

Og den gode spøk gjorde sig selv om man var midt opi det. Som kokkens — der han fra dekket av bevoktningsbåten som lå vest av Holmengrå for å samle op livbåter fra en nedskudt konvoi, og fikk øie på en kamerat i en av dem: «Ok — e' det deg så kommer roende te by'n på båt? Velkommen, far.» De trette, forfrosne karene i livbåten kunde ikke annet enn flire av denne velkomsthilsen fra den bergenske «kjuagutt» — med sans for både humoret og ordspillet. Og varmt i livet fikk de fortære enn fortest — det var kokken mann for. Han hadde ordre om å holde gloende te og kaffe klar. For da chefen gjennom marinelægen iland hadde rekvirert 2 fl. kognac til bruk for skibbrudne og til medicin, så fikk han blank nei. Varm te gjør samme nytten — hadde vi kanskje ikke totalforbud? Og man hadde visse prinsipper hvad brennevinsrecepter betrefrer. Yes, sir!

Konvoiseiladsen — den kom sent — men virket sikkert mere enn noget annet til å trygge skibsfarten mot torpederingsfaren — og efterhvert som konvoitrafikken blev utbygget trakk man pusten lettere. Men anstrengende var den allikevel — særlig nattseilassen med slukte lanterner. Det var kollisjonsfaren som nu avløste selve navigeringsfaren. Underlig nesten hvor godt det gikk — uensartet som konvoiene nødvendigvis måtte sammensettes — særlig de skandinaviske, men også Middelhavskonvoiene. For de oversjøiskes vedkommende søkte man å gjøre etslags utvalg med henblikk på marchfarten.

Uvær og især tåke var konvoienes største hemsko — det hendte ikke sjelden at man da kom fra hinannen. Og blev der — som av og til forekom — puttet en «dauseiler» med liten fart og ellers dårlig fremkommelighet inn i konvoien, så skaffet dette ikke bare ergrelse for de andre, men også adskillig bryderi for eskortskibene. Det hendte at man måtte la umuligheita seile i sin egen sjø — og skjebnen var forskjellig. — Efterhånden blev handelsskibene ganske god til å holde formasjonen — ballastbåtene var det ikke alltid så greit for — og slitsomt var det både for de på broen og maskinistene som var så å si naglet til trotlen. Men alt gikk — selv om det ikke alltid var komplimenter man fikk fra jagerne som fløi att og fram som buhunder, hvad de på sitt vis jo også var.

Det kunde ha vært morsomt å fortape sig i «set og hørt» — og la dagliglivets mangfoldighet gi billedet av våre sjømenns liv i krigsårene. Men det vilde kanskje ikke bli høitidelig nok — og så får vi skifte kursen noen streker.

2.

I senere år er der kommet mange verker, ofte bindsterke, om sjøkrigen 1914/18. Man vil snart merke sig hvorledes beskyttelsen av handelsskibsfarten efterhånden blir mere og mere viktig. — Til å begynne med — iallfall efterat den tyske stormbølge vestover brøt sammen i Marneslaget september 1914, var der vel mange som trodde at nu vilde der komme et stort sjøslag. Noe stort sådant blev der ikke i européisk farvann, men ved Coronel og Falklandsøyene fikk tyske og engelske flåteavdelinger vasket op med hinannen i november og desember s. å. — Her skal vi ikke befatte oss med selve sjøkrigen som sådan, men det nevnes at den snart kom inn i former som tidligere var ubrukt — vesentlig grunnet ubåtvåbnet og den utstrakte minekrig. Ved disse kom også den sjøverts blokade i nye former.

Efterat «Krigsforsikringen for norske skib» med prisverdig hurtighet var lovlig vedtatt 21. august kom vår skibsfart snart i full sving igjen — med de vanskeligheter som fulgte av fyrslukning m. v. Man seilte i de européiske hovedkrigsfarvann — Nordsjøen og Kanalen — til å begynne med efter anbefalte ruter som var bevoktet. For de store havs vedkommende blev det anbefalt skibene å søke bort fra de vanlige «tracks» — av hensyn til bl. a. tyske handelskryssere som måtte bortskaffes, hvilket tok tid. Tilpassingen tok sin tid, særlig ved skjerpene forandringer i Londonerdeklarasjonens kontrabanderegler, som fikk største følger både for handel og skibsfart der er så nøie forbundet. Til sjøs kjennetegnes den første tid ved visitasjon i åpen sjø og hyppige sammentreff med bevoktningsfartøier — eller for å uttrykke det med en kollegas ord «du har ikke før slengt dig ned for å få en lur, før en eller annen patruljebåt er der og hylar og skriker så du må op igjen». Men man blev jo snart vandt med å «ligge rund» på frivakten, som vi alle vet. Og hvem husker ikke flaggheiset M.N. («stopp farten øieblikkelig») som var bevoktningsbåtenes «yndlingssignal». — Så var der senere den sterkt nyttede visitasjonsplass The Downs — man skulde ankre der. Dårlig holdebunn, strømhårdt, man var gla å komme vekk uten å ha klappet sammen med noen. Og porten i nettsperringen ved Folkestone — når hele koblet skulde gjennom der, så gjaldt det at Ola styrte godt.

3.

Nu er det ikke efter forlagets eller redaksjonskomitéens kokebok at jeg skal fylle storparten av dette bind — tvertimot. La mig derfor videre kun nevne noen erindringsdata:

1914. Krigserklæringene: Østerrike/Serbia 28. juli. — Tyskland/Russland 1. august. — Frankrike/Tyskland 3. august. — England/Tyskland 5. august. — Japan/Tyskland 23. august. — Tyrkia med 5. november. (Italia med 24. mai 1915).

7. august: Tyskland advarer nøytrale ianledning sin minelegning ved engelske og franske kyster. Første norske krigsulykke: D.s. «Tysla» på mine ved Schelden.

22. august: Tyske minefelter ved Tyne og Humber.

25. august: England advarer nøytrale ianledning tyske miner, anløp eng. havn anbefales. — Britiske forandringer i kontrabandereglene foranlediger i denne tid en rekke protester fra nøytrale.

22. september. Tysk u-båts senkning av 3 britiske kryssere i sydl. Nordsjø åpner fullt øinene for det nye våbens betydning.

2. oktober: Br. minefelt Goodwin Sd./Ostende; senere denne måned opdages tyske miner ved Irland.

2. november: England erklærer Nordsjøen for militærområde. Kanalruten og seilas langs eng. østkyst anbefales — dette kunde dog ikke opprettholdes.

1915. 24. januar: Doggerbankslaget.

4. februar. Tysk erklæring om at fra 18. februar vil ethvert fiendtlig handelsskib som påtreffes ved Storbritannia, Irland og i Kanalen bli senket. Nøytrale får selv ta risikoen for feiltagelser, idet gjøres oppmerksom på skjeddte flaggmisbruk.

15. februar: Norges Rederforbund anbefaler våre skib å påmale nasjonalitetsmerker. (Dette falt bort da uinnskrenket u-båtkrig igangsattes).

19. februar første norske skib, d.s. «Belridge», torpedert i Kanalen.

11. mars: Britiske handelsblokade skjerpes.

29. mars: Tyske ubåtkomm. i Flandern opprettes.

13. mai: Første tyske u-båt ankom Middelhavet.

I årets første mdr. blev de br. blokadestyrker n. og v. for Orknøy omordnet (eldre krigsskib erstattet med større og mindre linjebåter). — I sommerens løp br. bunkerrestr. innført.

1916. Tyske minekrig mere og mere plagsom (U-båt-reirene) i Ostende og Zeebrügge).

7. mai: «Lusitania» senkes nær Irland.

31. mai: Jyllandslaget.

7. juli: Londonerdekl. opheves helt av allierte.

Beg. av august tysk minefelt i Kvitsjøen. Slutten av sept. blev s.steds senket en rekke norske skib. Beg. av oktober tysk u-båt ved Nantucket senker 5 dampere, hvorav 1 norsk. Mot slutten av året engelsk kullforbud mot Norge til februar 1917.

1917. 1. februar: Tyskernes uinnskrenkede u-båtkrig begynner.

6. april: U. S. A. inntre i krigen.

Juni: Tonnasjeavtalen, kulloverenskomsten, fraktkonsessjonsloven; i juli maksimalfraktloven. August: U. S. A. rekvirerer de norske nybygn.kontrakter. September: Statens skibsfartsdirektorat opprettet.

1918. 20. april: Seilskibsoverenskomsten med U. S. A.; Juni-august: Senkninger i vestl. Atlanterhav, derav en rekke norske. Fra august en leidebrevsavtale med Tyskland. 11. november: Våbenstilstand inntre kl. 11 fm.

Denne opregning er helt ufullstendig, men inneholder visse springende punkter. — Våre skib seilte på alle hav — blev torpedert, nedskutt, satt i brand, minesprengt eller forsvant sporløst — omtrent som om vi var krigførende. Men våre sjøfolk gjorde sin gjerning. Det aktivum vår handelsflåte utgjorde var godt å ha under de vanskelige forhandlinger om landets inn- og utførsel. Og som mellempfolkelige «fraktemenn» var vi

meget sårbar — og måtte holde for. Også selfangerflåten i Nordishavet måtte holde for, både i 1917 og 1918.

Tapsprosentene — beregnet efter landenes tonnasje ved krigsutbruddet — stiller sig slik:

Norge 49,6 %, Italia 46,9, Grekenland 41,8, Frankrike 39,1, England 37,6, Danmark 25,1, Belgia 24,4, Spania 20,9, Sverige 17,9, Holland 13,5, Japan 7,5, U. S. A. 6,8, Brasilia 6,4. «Vi som var våbenløse» tok vår tårn.

La tallene tale videre for Norge: Tapte skib 829. Tapt tonnasje 1,239,283 brt. Tapte menneskeliv 1162. Tonnasjetapets kostende kr. 903,163,000. — Omtrent halve vår handelsflåte strøk med (derav i 1917 tils. 424 skib og over halvparten av tonnasjen, samt det året 737 menneskeliv). Dette er de officielle, faktiske opgaver. Men dessuten forsvant i krigsfarvann 65 skib med omkring 975 mann — uten kjent årsak. Rikstrygdeverket har som krigsulykke derfor godkjent 2101 ulykker med døden til følge (herav ved drukning 2003), idet tvilen er kommet de trygdene til gode.

4.

Første halvår 1917 betegnes med rette som den kritiske tid — det tegnet derhen at den skånselløse ubåtkrig skulde bli avgjørende. For vår handelsflåte, ubevebnet, så det også meget mørkt ut. Fra engelsk side kom der forespørsel om salg av hele den norske utenrikstonnasje; men dette blev der heldigvis ikke noget av. Vi fikk istedet i juni en tonnasjeavtale mellom Norges Rederforbund og den britiske legasjon i Oslo, — men med billigelse av den norske regjering. Om man vil etslags bransjeavtale. I korthet gikk den ut på at en viss norsk tonnasje skulde stilles til de alliertes rådighet for å beskjeftiges utenfor Nordsjøen — mens kull til Norge skulde føres i engelske skib som var bevebnet. Av Stortinget blev der 5. juni i hemmelig møte vedtatt den såkalte fraktkonsessjonslov, hvis håndhevelse blev tillagt Norges Rederforbund. Dette forbund spilte ellers en for den norske skibsfart særdeles betydningsfull rolle og måtte efterhånden påta sig opgaver som tidligere var helt uforutset. Men det skal sies til forbundets ros at det stod alle påfristninger med glans. Utover fra august 1917 blev 151 norske skib satt under engelsk flagg og av disse krigstaptes 35. Resten blev tilbakelevert våren 1919, mens fraktkonsessjonsloven stod ved makt til juli 1920 og maksimalfraktene til oktober s. å.

Som det vil forstås er det kun streifvis det her omhandlede emne kan behandles, og der må da sies noget om konvoiseilassen som sammen med de rent krigsmessige foranstaltninger overvandt skibsfartskrisen. Av slike foranstaltninger nevnes her den forbedrede anti-ubåtskrig som igangsattes. Her tenkes da på kampmidler såsom dypvannsbomber, nettsperringer og en sterkt utvidet minelegging. Som det vil erindres blev der endogså utlagt et stort minefelt fra Orkney til Utsira efterat U. S. A. kom med i krigen. Norge måtte legge et minefelt vest av Karmøy, sluttende til det amerikansk/engelske.

De første krigsår var man av den opfatning at konvoiering av skibsfarten frembød så store vanskeligheter at denne utvei måtte ansees mindre hensiktsmessig. Der var også en stor mangel på eskortskib, og skjønt der allerede fra 1914 var konvoiert oversjøiske troppetransportskib, stod man i den formening at en almindelig konvoiering var vanskelig så vel m. h. t. selve seilassen som av andre hensyn, bl. a. ophopning og forsinkelse av den sterkt avtagende tonnasje. — Men i april 1917 besluttet man sig for å innrette et full-

stendig konvoisystem, og i slutten av denne måned kom den skandinaviske konvoi i sving. I mai kom Atlanterhavet og i oktober Middelhavet med i systemet som etterhånden blev utbygget — bl. a. ved at der fra juni opprettedes en egen konvoiavdeling i London, hvorfra så vel konvoienes samling som seilas blev bestemt. Man bygget på erfaringer etterhånden op et utmerket system, og ute på Blåmyra gikk det over forventning godt. Skibene holdt formasjonen bedre og bedre — man lærte sig endogså å seile i zik-zak, utviklet sin signaleringsferdighet, forstod konvoilederen o. s. v. — og trygghetsfølelsen steg gjennomgående. Det er ganske fornøielig å lese at i februar 1918 nevnes det i et sirkulære til de engelske redere, at norske og danske skib i konvoi er flink m. h. t. «station-keeping». Man så om natten bare et svakt lys fra forangående fartoi — om man ikke skimtet de på siden av sig hørte man bølgeskvulpet hvis man kom for nær hinannen. Mot krigens slutt antar man at over 90 % av skibsfarten seilet i konvoi.

Den skandinaviske konvoi (som senere også optok trafikken til og fra Kvitsjøen og Murmansk) avseilte fra Lerwick på Shetland og hadde følgende anduvningspunkter i Norge: Skudenesfjorden, Selbjørnsfjorden, Korsfjorden, Holmengrå, Aspøfjord, Båtalden. Ialt gikk her ut og kom inn i konvoi 6655 skib — derav flest ved Holmengrå (2734) og Korsfjorden (1384). Konvoidagene var i begynnelsen 4 for uken, senere 2 à 3, men med større skibsansall. Man begynte med 6 skib og endte med bortimot 50 — med sterk eskorte — en forholdsregel som blev tatt efter angrep av tyske overflatefartøier.

Fra og til Lerwick (senere Leithsfjorden) blev skibene tatt i den såkalte East Coast Convoy. Som samlingssted på denne side bruktes fornemmelig Bergens havn der frembød et livlig skue. Det norske losvesen med sine spredte og delvis tynt besatte stasjoner var ikke beregnet på slik trafikk, og der blev da som «Statens losdamper» avgitt et skib fra marinen (en leiet hvalbåt) til formidling av lostrafikken. Dette møte på de hemmeligholdte inn- og utseilingssteder og var dermed en særdeles nyttig ordning istandbragt. Høsten og vinteren 1917 var meget stormfull — det var en slitsom jobb for alle, men intet klikket. — Og ikke mindre slitsomt var det for marinens nøytralitetsvakt som over 4 år lå i havbrynet langs hele vår værharde kyst — det var ikke spøk mangel gang med små torpedobåter å gjøre samme arbeide som man ellers bruker minst jagere til. Endel konvoiering over åpne norske havstykker blev også utført. Marinens nøytralitetsvakt skal forøvrig her nevnes med største honnør — dens faste og vernepliktige befall, underbefall og mannskaper var ingen undermålere — tvertimot — de greiet brasene fint og vant anerkjennelse. Og gav ofte en god håndsrekning til skibsfarten og fiskeriene, bl. a. ved å fiske bortimot 6000 drivminer. En farlig jobb som også krevet menneskeliv.

Den franske kullfart kom under konvoi fra mars 1917, og de oversjøiske konvoier blev samlet i Gibraltar, Sierra Leone, Dakar, Hampton Roads, New York, Halifax N. S. og Sidney C. B. — På denne side var det Lamlash, Milfordhaven, Queenstown, Falmouth og Plymouth. — For Middelhavet var Gibraltar og Port Said de viktigste steder.

De torpederte sjøfolk — noen av dem var med på «himmelspretten» gjentagne ganger — hadde ofte vanskeligheter med å komme hjem, eller få ny hyre ute efterat så mange norske skib var gått nedennom og hjem eller satt under engelsk flagg. Så blev de gående og slenge i sjøbyene. Særlig vanskelig var det i 1917 — på eftersommeren var der engang omkring 2000 mann som skulde hjemover (repatriation var det offisielle navn de engelske myndigheter brukte) og der var rift om plassene på de skib som fra Aberdeen eller Leith

underholdt trafikken efterat den gamle B. D. S. forbindelse på Tynen måtte innstilles fra februar. Man vil erindre selskapets d.s. «Jupiter» i full krigsmaling under engelsk flagg (rekvirert) fra høsten dette år. — Hvilket opofrende arbeid de norske konsulater i de lange år nedla for sjøfolkenes vel er ikke beskrevet. Men la det være nevnt med største takk her.

Om minekrigen som efterhånden utviklet sig så sterkt er å si at den krevet en svær flåte av minefeiere. Langs den engelske østkyst var der en rende som man søkte å holde ren for miner — fra Cromer op til Flamborough Hd. opmerket ved war-buoys (senere til Leithsfj.). Men overraskelser måtte man alltid være forberedt på. Tyskerne satte inn særlige u-båter for minelegging, og så kom dertil nye miner som var slik at de efter å være utkastet blev liggende en viss tid på bunnen, hvorefter de steg op og innstillet sig i den bestemte dybde («delay-mines»). Følgeligvis kunde vedkommende minefeierflotilje ha rensket op og meldt klart for seilas; men så var der plutselig en ny og ukjent paddemark som tok sitt bytte. Den tyske ubåtkommando i Flandern kom efterhånden å råde over mange mine-ubåter som var meget virksom. Intet under at engelskmennene derfor søkte å korke Zeebrügge, således ved det berømte angrep i april 1918. Den utstrakte minekrig medførte et stort behov for minefeiere, og England fikk her en fortrinlig hjelp gjennom sin store fiskerflåte og dens sjøvante besetning. Det var en slitsom og farefull jobb både vinter og sommer. Ja, med en sjømannsmessig vurdering av forholdene kan man trygt si at det i grunnen var underlig at trafikken gikk så fint som den virkelig gjorde.

Til slutt så noen ord om u-båtene som spillet en slik rolle. Ved fredsbruddet hadde tyskerne 20 frontbåter; aug. 1915 45, aug. 1916 74, aug. 1917 128, aug. 1918 124. Største tall var okt. 1917 140 frontbåter. Der taptes av tyskerne ialt 199 u-båter, største tapsmåneder var sept. 1917 13 u-båter og mai 1918 14 båter.

5.

Vanskelige tider var det for de norske sjøfolk under krigen og rent streifvis er litt av dette foran omtalt — men sikkert altfor ufullstendig og springende. Jeg vil slutte med å gjengi noen av de ord som statsråd Lindvig uttalte på Norges Rederforbunds generalmøte i desember 1918:

«Vår skibsfart og våre sjøfolk var viden kjent før krigen, men de er blitt det ennu mere under krigen, ti der er ingen av de nøytrale nasjoner, som i den grad har trosset alle de djevelske foranstaltninger som har vært lagt i veien for oss og for den fredelige skibsfart, som den norske sjømann, og der er heller ingen som har ofret det for sitt land og folk som den norske sjømann har gjort under denne krig. — Hele verden forstår dette. Vi har vist hvad det lille Norge med sin sjøfart og sine dyktige sjøfolk har kunnet utrette».

Navigasjonsundervisningens utvikling.

AV KAPTEIN ROLF HANSEN.

Før innførelsen av kompasset i det 14. århundre hadde Vesteuropas og Nordens sjøfarere intet annet praktisk middel for navigering enn å holde sig i sikte av kysten, eller styre fra land ved hjelp av sol og stjerner. Seilassen ute på det åpne hav var m. a. o. for det meste overlatt til lykke og slumpetreff før innførelsen av kompass og kart. Disse primitive forhold nødvendiggjorde heller ingen teoretisk undervisning. Det var det praktiske skjønn som rådet, offentlig undervisning i navigasjon kunde man heller ikke få her i landet før i det 17. århundre.

Samtidig med kompassets anvendelse blev også de nautiske instrumenter forbedret. Således utvikler sekstantens forløper Jacobstaven sig til Davis kvadrant, også benevnt engelsk kvadrant. I forbindelse med kompasset ansåes disse instrumenter for uvurderlige aktiva for ethvert fartøi som våget sig ut på det åpne hav.

Efterhånden blev der utgitt sjøkart, eller kompasskart som de også kaltes, da kompassrosen var avsatt i dem. De eldste bevarte er fra det 13. århundre, og avløste til dels de skrevne losbøker eller peripler, en slags farvannsbeskrivelser, som var kjent allerede i oldtiden. «Søkartet offour Øster og Vestersøen, prentet i Kiøbenhaffn aff Laurentz Benedicht 1568,» har i innledningen et avsnitt om «hourledis mand skulde begynde at vorde en styrmand.» Den første betingelse er at man kan lese og skrive. I kartet finnes også et avsnitt om «hourledis mand skal seyle i Norge».

I Norden er det den alltid våkne og myndige Kristian IV som først griper inn for å forbedre navigasjonsundervisningen. Som sjømann har han vel bedre enn andre monarker forstått at skipper og styrmenn burde gis grundig veiledning av duelige lærere. Han oprettet også en navigasjonsskole. Det antas at den begynte i 1605, da kongen innkalte englenderen William Huntries, for at hans innsikt i navigasjon kunde komme danske sjømenn til nytte. Hollenderen Joris Karolus blev ansatt i samme egenskap i 1619. Der skulde holdes skole om formiddagen fra kl. 8—10 og om eftermiddagen fra 12—3. I fritiden måtte Joris undervise andre, når kongens folk derover ikke forsomtes.

Efter 1624 hører vi i lang tid intet til navigasjonsskolen, da der i nesten et kvart århundre ikke var ansatt nogen lærer i navigasjon. Men om at der følte trang til en sjømannsskole, vidner en ytring av kongen fra 1641, hvori han påstår, at der blandt 200 mann ombord i «St. Sofie» neppe var 40 mann som kunde «tælle et kompas omkring». Og i samme retning peker Hanibal Sehesteds klage (1640 «over vore styrmænds store» forseelse, vanvittighed og uerfarenhed.)

Den lenge savnede navigasjonsskole åpnedes endelig igjen 1647, og sønderjyden Bagge Vandel blev ansatt som lærer eller, som han selv kaller sig «Director».

I dette tidsrum fremkom der en del nautiske verker, som blev lagt til grunn for undervisningen i navigasjon. «Søkartet oufer Øster og Vestersøen» av 1568 utkommer i ny

utgave, og som det heter: «Av de beste, især hollandske piloter og Søkort uddragen om Søens Leilighed og Skikkelse med Grunder, Dyb, Strømme og andet, som Skibsfolket er fornøden at vide, med skønne Figurer og andet, som dertil er tjenligt.» — Det er egentlig et hydrografisk skrift, men forsynt med et tillegg om nautiske instrumenter og deres bruk. I 1633 utkom i første oplag, og i tre efterfølgende utgaver: «Compendium Cosmograficum», en kort beskrivelse over alt kjent land og hav på den tid. Den beretter om sjøen og sjøfarten, om stjerners og solens deklinasjon og m. a. I 1641 utgav Hans Knudsen en «Nyttig Tavle» «hvorudi er daglig at finde solens op- og nedgang», dagens og nattens lengde ved timer, minutter og sekunder for hele året. Det følgende år utkom «Ars Navigasjonis» i 3 deler, hvori finnes alt «en sejlingsmand fornøden gjøres ude i Søfarten.» Forfatteren har utarbeidet boken særlig på grunnlag av engelske forfattere. Endelig utkom i 1649 Bagge Vandel med sin: «Det vaagendes Øie». Den var beregnet som lærebok for nybegyndere i «den ædle Kunst Navigation, eller Søfarten.» Den bygger på ikke mindre enn selveste Tygo Brahes beregninger.

Ved undervisningen innøvdes også bruken av de forskjellige nautiske instrumenter. Til beregning av bredden bruktes især kryss-staven og astrolabiet, et sirkulært instrument med en bevegelig viser, som var forsynt med to sikter. Også kvadranter og sekstanter nevnes. Av andre instrumenter anvendtes den cølestiske globe, æquinocial-kompasset, nattviseren eller nocturlabium, bakstaven og fl. foruten kompasset og kikerten. Den sistnevnte forekom 1611 til sjøs, da den danske flåte lå i Stockholms skjærgård: H. Maj., heter det, gikk selv op til flagstangen ombord i «Victor» med en «chicker», og der han så sig runden om». Dette optiske redskap, som kort iforveien var opfunnet, treffer man ikke hyppig i denne periode, men i siste halvdel av det 17. århundre forekommer det oftere.

Fra disse primitive forhold på navigasjonsundervisningens område hentet vi her i landet det fundament som skulde tjene til utvikling av vårt eget navigasjonsvesen. Var forholdene mangelfulle i Danmark, kan man ikke vente, at de skulde bli bedre hos oss i allfall i den første tid. Og sikkert er det, at navigasjonsundervisningen arbeidet sig hos oss bare langsomt frem til å innta den stilling den burde innta for å sikre skibsfarten og dens utøvere.

Det har fra visse hold vært fremholdt, at Bergen var den sjøfartsby i Norge, hvor der først blev oprettet navigasjonsskole, idet der i Holbergs «Bergens beskrivelse» fra året 1737 forekommer følgende bemerkning:

«Foruden denne latinske skole er en stor navigasjonsskole, gemenligen kaldet styrmannsskolen, stiftet for mer enn 50 aar siden. Den var tilforn meget talrig, saa at den kunde holdes for den største navigasjonsskole udi disse nordiske lande, men nu er den temmelig avtagen.»

Man kan sikkert gå ut fra, sier borgermester Vilhelm Lie i «Bergen — 1814—1914», at der i en sjøfartsby som Bergen har vært meddelt undervisning til utdanning av styrmenn og skibsførere adskillig lengere tilbake enn den tid, da den av Holberg omtalte skole skulde være stiftet (ca. 1687). Hvad den omtalte skole angår, må det antas, at den har vært av privat karakter.

Nu viser det sig at en navigasjonsskole blev oprettet i Kristiansand den 5. mars 1666, da der påbydes opprettelse av en «Søskole» for regning, skrivning og søkunst, hvortil

degnepengene i Agdesiden tillegges. Den viste sig til liten nytte, hvorfor subsidiene blev fratatt skolen og henlagt til Stavanger skole og domkirke i 1671. Det kan vel derfor like så gjerne være tilfelle, at den av Holberg omtalte skole har vært hel eller delvis offentlig. For denne antagelse taler også den omstendighet, at sjømenn fra Kristiansand i disse årene måtte reise helt til Bergen for å underkaste sig eksamen. Først i 1789 fikk Kristiansand anledning til å oprette ny navigasjonsskole, idet Hans Pedersen blev ansatt som navigasjonseksaminator uten rett til å holde skole, men med plikt til å føre opsyn med den.

Om navigasjonsundervisningen i Norges sydlige byer vet vi at Peter Johannesen Holst blev beskikket til navigasjonsinformatør og eksaminator i Arendal og Nedenes. Han efterfulgtes i 1793 av sønnen Jacob Torgrim Holst, som ansøker i 1791 om å bli hjelpelærer hos sin far på grunn av dennes fremskredne alder (85 år). I 1799 søker Lars Nilsen Røer om å bli navigasjonsinformatør og oppretter en skole på Voxnes i Tromsund. Samtidig flytter Jacob Holst til Grimstad.

I Langesund blev i 1790 Anders Høeg ansatt som informatør. Han hadde bl. a. med kgl. privilegium utgitt et kart over Nordsjøen, som skal ha vært meget anvendt av så vel norske som utenlandske skippere. Nogen år tidligere hadde Hans Jørgen Bøhle, som blev ansatt i Drammen, hatt navigasjonsskole i Kristiania. Tønsberg og Drammen fikk i 1791 sine navigasjonseksaminatorer.

I Trondhjem blev der i 1686 utnevnt en «navigasjonsmester». Det var Nicolay von Helm, klokkeren ved Vår Frues Kirke, som innehadde denne stilling med lønn av kommunen. Nordenfor Trondheim har der så vidt vites ikke vært ansatt navigasjonseksaminatorer før mange år senere.

Som man av det foregående vil se, er det vanskelig å opdagde nogen bestemt plan eller utviklingslinje for navigasjonsundervisningen i vårt land. Staten og kommunene følte sig ikke videre forpliktet overfor et ordnet navigasjonsvesen. Det en skipper og styrmann hadde å lære kunde de lese sig til i forordningen om sjøinnrulleringen av 1. februar 1770.

Her heter det i § 29 bl. a.: «Angir nogen sig at ville være styrmann, da skal han for sessionen bevise at have faret til sjøs i 7 aar som matros, og i den tid gjort et par reiser til Vestindien eller andre lange farvande og er bekjent med kanalen. Ligeledes skal han fremlægge attest fra et av de i rigene værende skipperlaugs huse gaaende ud paa at have bestaaet en prøve i navigastion for navigasjonsdirekt..» I 1803 blir denne bestemmelse gjentatt og det fastsettes at der skal være to karakterer til eksamen: «Bequem» og «Ei Ubequem». Man befinder sig m. a. o. fremdeles i kaotiske forhold med offentlig understøttede skoler i konkurranse med private informatører.

Så kommer den store omveltning i 1839. Iflg. lov av 9. august dette år skal der avholdes to eksamener, 1) den almindelige styrmannseksamen som enhver var forpliktet til å underkaste sig, og 2) den høiere styrmannseksamen som var frivillig, og kunde tas av dem som hadde tatt almindelig styrmannseksamen. Blandt fordringene blev der inntatt en betingelse om at ingen tillotes å underkaste sig eksamen før han hadde fylt 17 år og hadde gjort minst en sjøreise. Det beskjedne krav til fartstid blev gjeldende helt til 1891. I mellemtiden ophevet man i en tilleggslov av 23. juni 1854 bestemmelsen i loven av 1839 om at man skulde ha fylt 17 år for å underkaste sig eksamen. Efter 1854 var der m. a. o. ingen aldersgrense nedad. Begrepet sjøreise blev opfattet meget for-

skjellig. Nogen aspiranter møtte frem til eksamen med flere års fartstid, andre med kun en reise over Nordsjøen.

Det avsnitt i navigasjonsundervisningens historie som spenner fra 1839 til 1891 omfatter de største og mest epokegjørende begivenheter i seilskibstiden. De skyldtes i første rekke den britiske navigasjonsakts ophevelse i 1849 og Krimkrigen 1853—56. Der opstod pludselig et hittil uanet behov for skuter, sjøfolk og navigasjonslærere. Og når man går til et så drastisk skritt som å opheve aldersgrensen nedad for å få adgang til å tå styrmannseksamen, må der ha vært en påtrengende mangel på navigatører. Det forekom jo heller ikke så sjelden at gutter med en reis over Nordsjøen tok eksamen allerede i 15—16 årsalderen.

I 1840 blev der beskikket 4 faste navigasjonseksaminatorer: marinekapteinene Carl Henrik Albrechtson i Kristiansand og Gustav Adolf Diriks i Bergen, Capteinløytnant Christian Due i Trondheim, og for Kristiania kaptein Hans Jocum Horn. Og foruten en hel rekke privat drevne skoler, blev der opprettet offentlige navigasjonsskoler i: Kristiania 1845, Porsgrunn 1848, Trondheim 1852, Bergen 1853, Stavanger 1853, Kristiansand 1853, Larvik 1854 og Tønsberg 1859. Utviklingen fortsatte inntil der i 1887 var 15 offentlige navigasjonsskoler i virksomhet.

Men såvel staten som kommunene viste i de følgende 50 år allikevel liten forståelse av navigasjonsundervisningens betydning for vår fremadstrebbende skibsfart. De offentlige skoler dekker på langt nær ikke behovet, og det yrer kysten langs av privatlærere og privatskoler, ikke bare i byene, men også i de små strandsteder og uthavner. Navigasjonsundervisningen er for mange heller ikke deres egentlige yrke. Den drives sammen med et eller annet håndverk, eller av skippere og styrmenn, som seiler til sjøs om sommeren og underviser om vinteren. Og enhver navigator er berettiget til å demitere elever til eksamen.

Fra dette tidsrum foreligger der mange morsomme beretninger og overleveringer, som kaster et eiendommelig skjær over forholdene ved navigasjonsundervisningen i denne seilskibenes gullalder.

Der forekom selvfølgelig dengang — som der vel til alle tider har forekommet — snille og medgjørige eksaminatorer og censorer, mens andre anstrengte sig til det ytterste for å opkonstruere vanskeligheter for eksaminanden. Som regel blev en urettferdig behandling og bedømmelse sjelden påtalt, men det hendte at der blev klaget til departementet, og ved enkelte leiligheter kom det i et par av våre kystbyer til ville demonstrasjoner som i Larvik overfor daværende marineløytnant K. Hele byen blev alarmert, idet en tropp håndfaste sjømenn gikk til et veritabelt bombardement med stenkast på hotellet, hvor eksaminator bodde. Der fantes til slutt ikke en hel rute i husets fasade. Foranledningen var at K. hadde rejisert samtlige kandidater til den høiere styrmannseksamen, da en observasjon med månen på sitt laveste var utregnet efter engelsk Nautical Almanac istedenfor ved hjelp av Norsk Sjøkalender. Et forlangende som hverken skolen eller elevene hadde hørt tale om på forhånd.

Der hadde tidligere vært ført flere klager til departementet over K.s eksaminasjon og bedømmelse uten at det hadde resultert i annet enn den allerede dengang gjengse formular: «Departementet finner o. s. v. ikke». Men denne gang måtte departementet gripe inn. K. blev entlediget fra eksaminatorstillingen, og kandidatene fikk sin eksamen.

Til øvelse i høidemålinger benyttet man i mangel av fri horisont gjerne av et hustak eller en takrenne. Ved en eksamen fikk en kandidat å føre solen ned til et takmøne og gjorde det visstnok ganske bra. Men da eksaminator spurte om hvad han vilde gjøre ute på havet i en lignende situasjon, svarte eksaminanden uten å nøle: «Da setter vi Sola ner te rofstage!» Hvorvidt fyren strøk beretter historien intet om, men urettferdig vilde det ikke ha vært.

Og hvem kjenner ikke Elias Kremmers uforlignelige, høit op i årene komne Dirrik fra Bolærn, som på eksaminators spørsmål om hvorfor magnetnålen alltid pekte mot nord — fikk det eiendommelige svar, at «hu har det vel for vane.» Og da dette svar ikke så rent uten videre blev godkjent — blev møtt med den innvending fra eksaminator: «Men sett nu at magnetnålen opgir denne vane, hvad gjør De da?» — «Da — seiler vi etter sola og klokka,» sa Dirrik, og blev med et lys våken. Og dermed halte han op et stort sølvur i dobbelt kasse. Med det hadde han seilt fra Newfoundlandsbankene til Barrow på 12 etmål med bark «Himalaia» av Holmestrand. — Eksaminatoren har nok vært av den godslige slagen, for efter hvad Kremmeren beretter, fikk Dirrik virkelig eksamen. Det var hans 5te forsøk.

Denne forresten utmerkede prestasjon i seig utholdenhet og manglende fatteevne er imidlertid for intet å regne mot en eksamenskandidat, som sjømannsskolebestyrer Henrik Tellefsen beretter om i «Kristiansands Sjømannsskole 1853—1933». Han fikk til alles forundring, og vel ikke minst sin egen, eksamen efter å ha strøket 10 ganger. Ved det 11. forsøk blev han «Ei Ubequem».

I Stavanger var der i sin tid en skomaker som drev med navigasjonsundervisning. Og i Kristiansand var der i 90-årene en gartner, som underviste om vinteren ved en privat navigasjonsskole, og dyrket kål og annet til faget henhørende om sommeren. Som hjelpelærer hadde samme skole også en kontorist. Han hadde visstnok aldri vært til sjøs. Begge var de forresten anerkjent som helt fortreffelige lærere i teoretisk navigasjon.

Videre kjent er det vel heller ikke at dikteren Aasmund Olafsen Vinje har vært navigasjonslærer i Mandal. Han var i årene 1844—48 lærer ved byens borgerskole. Han skriver selv i «Dagbladet» 10. februar 1872 blandt sine offentliggjorte optegnelser om sitt eget liv:

«Ved skolen hadde jeg det godt. Jeg traff snille folk og jeg gikk som skolegutt med i de høieste klasser, og mine medlærere gav mig fri undervisning i tysk, fransk og latin. En lærer i navigasjon var min beste ven, og vi læste Vegas matematikk sammen, og jeg blev hans underlærer på skolen i begyndelsesgrunnene til sjømannsvidenskapen. Jeg lærte å bruke Günterskalen og ta solhøiden, og jeg kunde ha tatt den officielle styrmannseksamen.»

Vinje tenkte også en tid på å bli sjømann, og han gikk virkelig også til sjøss. Men sjøsyke og manglende evne til å klatre i master og rigg gjorde straks denne løpebane til en pine. Han opnådde derfor ikke å få danse med kreolerinner på Kuba, som han hadde fantasert om.

Den 20. juni 1891 blev der vedtatt ny navigasjonslov, og til denne knyttet et reglement av 12. mai 1892. Loven inneholdt foruten den almindelige styrmannseksamen også dampskibsstyrmannseksamen og frivillig skippereksamen, og den gamle eksamensordning blev bibeholdt. Der blev forlangt 6 måneders fartstid med dekksfartøi over

25 tonns eller fart på Ishavet eller bankfiske. Loven av 1891 er heller ikke annet enn en modernisering av den gamle lov.

Så kommer loven av 7. april 1906 med opprettelse av faste offentlige skoler. Den gir alle private skoler grunnstøtet, da det blev umulig for enkeltpersoner å konkurrere med de offentlige skoler, som fikk bidrag fra både stat og kommuner. Med den nye lov innførtes styrmannseksamen, skibsførereksamen og kystskipperprøve, samtlige tvungne, samt frivillig skibsførereksamen. Kystskipperprøven holdtes av skolens bestyrer, og eksamnene av en kommisjon som består av skolens bestyrer, faglærere samt to av departementet opnevnte navigatører. Ved den høiere eksamen består kommisjonen av bestyrer og faglærere med en av departementet opnevnt censor. Ved denne lovs ikrafttreden 1. januar 1907 blev det slutt med eksaminatorsystemet.

I 1918 blir det innført et nytt navigasjonsreglement som bestemte, at der så vel i styrmanns- som skipperavdelingen skulde holdes to kurser på hver ca. 7 mnd. varighet. Allerede tre år efter blev kursenes varighet satt til ca. 10 måneder med bare 1 eksamen pr. år. Fartstiden var efter reglementet av 1918 30 måneder, hvorav minst 12 måneder i utenriks fart efter fylte 15. år, og i skibsførerklassen 42 måneder efter samme minimumsalder.

Men heller ikke dette siste reglement synes å tilfredsstille tidens rivende utvikling til sjøs. Allerede i 1924 fremkommer De Sjøkyndiges Forbund til Handelsdepartementet med forslag om visse endringer, bl. a. at aspiranter til våre navigasjonsskoler burde være i besiddelse av visse forkunnskaper før de begynte på undervisningen. Senere har forslagene om skjerpelser av fordringene og krav om en optagelsesprøve, evt. på middel-skolens grunnlag, vært innsendt til departementet både fra skolene og Norsk Styrmannsforening, støttet av Norges Skibsførerforbund. Dette resulterte i en departemental komité, som avgav sin innstilling i 1933. Nogen optagelsesprøve blev ikke innført, skjønt kravet herom var anbefalt på det sterkeste av så vel komitéen, departementet, sjømannsskolene og universitetets fagskolekollegium, blev det nedstemt i stortinget. Den nu gjeldende undervisningsplan er fra 1934, og trådte i kraft samme år. Den er heller ikke annet enn en svak endring i fordringene, særlig i matematikk og fysikk til styrmannseksamen, og en del omleggelse av planen for skibsførereksamen.

Der er for tiden 15 navigasjonsskoler i virksomhet, nemlig i Oslo, Fredrikstad, Tønsberg, Sandefjord, Porsgrunn, Arendal, Kristiansand, Farsund, Stavanger, Hauge-sund, Bergen, Ålesund, Kristiansund, Trondheim og Tromsø. Hertil kommer sjøkrigsskolen på Horten, som gir uteksaminerte officerer anledning til styrmanns- og skippercifikater.

Til navigasjonsskolene hører også kontrollkontorene for nautiske instrumenter. En del av skolene har også kurser for utdanning av skibsradiotelegrafister. I 1934—35 blev der på skolen i Oslo avholdt det første kurs for luftnavigering under marineløitnant Lambrechts ledelse.

Av lærebøker i navigasjon har der fra siste del av forrige århundre vært benyttet: Gelmeydens, Grans, Ziesler & Horns, Bergesens, Fossum & Jensens, og av mindre bøker O. Storms, Hugo Askengrens, samt Willes repetisjonskursus.

Navigasjonen som fra det 17. århundre blev inndelt i en terrestrisk og en astronomisk del, har i det 20. årh. fått en tredje og høist viktig tilvekst i den tekniske navigasjon,

som er kommet til anvendelse gjennom radioen til sjøs. Dens betydning for navigeringen i forbindelse med flere andre tekniske oppfinnelser og forbedringer av apparater og instrumenter: som gyroskopkompasset, automatisk styring og dybdemålinger og m. a. har fullstendig revolusjonert navigeringen og setter stadig større fordringer til navigatørenes teoretiske utdanning. En vel utdannet navigatør skal i vår tid være i besiddelse av styrmanns- og skippereksamen, og helst radioeksamen. Den høiere skibsførereksamen er utelukkende tvungen for dem som vil bli navigasjonsskolebestyrere, og er lite søkt av andre navigatører. Konkurransen driver også fremadstrebbende unge menn til å underkaste sig dispasjøreksamen. Denne eksamen forlanges ikke offisielt, men den regnes for et stort aktivum i kampen for å nå frem til de høieste stillinger ombord. Den kan også tjene som springbrett til attråverdige stillinger i land.

Literatur: Holberg «Bergens Beskrivelse» 1737. H. D. Lind: «Kong Kristian og hans Mænd paa Bremerholm», Kjøbenhavn 1889. J. F. Schroeter i «Kristiania og Skibsfarten» Oslo 1917. O. S. Giertsen: «Bergens Sjømannsskoles Historie 1853-28». Henrik Telefsen «Kristiansands Sjømannsskoles Historie 1853-1933». K. S. Andorf: «Trondheims Sjømannsskoles Historie 1852-1928». Fossum & Jensen i «Sjøfartens Historie». P. Hansen «Kristiansands Næringsliv i ældre og Nyere Tid», Oslo 1905. Edvard C. Endresen: Utskrift av Larviks Sjømannsskoles styreprotokol.

NORGES SKIBSFØRERE
BIOGRAFIER

AA — A

AADNE, HARALD ANDREAS EDVARDSSEN,



Holmestrand, f. 8. juni 1882 i Strømmen pr. Svelvik. Til sjøs 1896 med s. «Bjørnen» (46 brt.) av Svelvik, tilh. hans far Edvard Edvardsen. Styrme.eks. 1904 ved Sjømil. korps i Horten. Styrme. bl. a. med d. «Constance», d. «Odin», d. «Navarra», d. «Belle Ile», d. «Coruna». Blev i 1921 fører av d. «Asturias» (3050) av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Sluttet sjøen 1923. — Senere havnefogd, mønstringsmann, losformann m. v., forr.fører for trygdekassen og tilsynsmann for Rikstrygdeverket. — Styremedl. i Holmestrand Sjømandsforening. — Gift. 3 barn.

Forliste ved Skagens Rev i 1900 med sk. «Bjørnen». Det var under reise fra Oslo til Veile med trelast at vi i juli måned kom ut i en forrykende storm av nord. Fartøiet kantrret og det var kun undertegnede som blev reddet (av en dansk fisker). Min far, som var fører, og en bror forsvant. Fartøiet blev senere innbjerget til Fredrikshavn og kondemnert.

Krigsforliste i november 1916 med d. «Belle Ile» av Oslo under reise fra Bilbao til Middlesborough med jernmalm. Fartøiet blev senket med torpedo av tysk undervannsbåt ca. 20 naut. mil av Start Point. Etter å være kommet i livbåtene blev man efter en tids forløp optatt av engelsk patrullbåt og landsatt i Veximouth.

Tjenestgjorde senere i marinen (nøitralitetsvakt i ca. 2 år), bevoktning i Oslofjorden og ved minefeltet Utsira.

AANDERUD, CARL AUGUST,



Skien, f. 29. nov. 1884 i Tønsberg. Til sjøs 1901 med s. «Norge» av Porsgrunn, tilh. Leif Gunderesen. Styrme.eks. 1903 og skibsf.eks. 1914 i Porsgrunn. Styrme. med forskj. skib til 1915. På hvalfangst 1910—14 og efter 1925. Blev i 1916 fører av d. «Frithjof» (2200) av Tønsberg, tilh. konsul Alf Monsen, og fører nu fl. k. «Southern Empress» (17 000) av Port Stanley, tilh. The Southern Whaling & Sealing Co. Ltd. — Gift. 2 barn.

Torpedert høsten 1917 på nordkysten av Spania. Alle reddet.

AANES, MARTIN VILHELM,

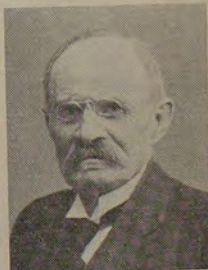


Shanghai, f. i Vesterålen. Til sjøs 1914 med d. «Norrøna» (500 brt.) av Vesterålen, tilh. Hindø d.s.selskap. Styrme.eks. 1921 i Trondheim. Styrme. med m. «Sigberth», d. «Torny», begge av Bergen, og 2 kinesiske dampere. Blev 1926 fører av d. «Kwang-Foh» (6000) av Shanghai, tilh. Moller & Company. — Medl. av sjørett i Shanghai. — Gift. 1 barn.

Sluttet i Moller & Co. i 1928, da dette kompani gikk over til engelsk flagg. — Blev da ansatt som Pilot i Woosung & Hankow Pilot Ass., i hvis beskjeftigelse jeg fremdeles er. Er den første og eneste nordmann som har innehatt en sådan stilling mellom Shanghai og Hankow.

Woosung & Hankow Pilot Ass. er et engelsk konsern som begynte i 1911. — Der er nu 14 engelske pilots, 3 amerikanske, 1 dansk og 1 norsk.

AANONSEN, AANON,



Arendal, f. 22. des. 1856 i Arendal. Til sjøs 1872 med s. «Veritas» (258 com.l.) av Arendal, tilh. kjøbm. Knud Baade. Styrme.eks. 1875 i Arendal. Styrme. med bk. «Kobé» av Arendal (3 år). Blev i 1881 fører av bk. «Kobé» (450) av Arendal, tilh. Chr. Th. Boe. Har senere ført sk.s. «Lyra» (800) av Arendal og følgende fra Bergen: S. «Australia» (1800), d. «Stalheim» (3200), d. «Ulrikken» (3600), d. «Løvestakken» (5000). Sluttet sjøen i 1916. — Har senere vært kass. i Tromsø Sogns Sparebank. — Sjørettsmedl. Æresmedl. av Arendals Sjømannsf. — Enkem. 5 barn.

AANONSEN, NILS,

Jar pr. Oslo, f. 20. april 1885 i Sønedeled. Til sjøs 1900 med bk. «Union» av Risør, tilh. Darius Prebensen. Styrme.eks. 1904 i Risør og skibsf.eks. 1914 i Oslo. Styrme. med bk. «Union», bk. «Morgengry», d. «Tento» av Risør og d. «Chr. Knudsen» av Porsgrunn. Blev i 1914 fører av



d. «Chr. Knudsen» (6750) av Porsgrunn. Har senere ført d. «Standford» (3050) av Oslo, s. «Bright» (3600) av New York, d. «Alm» (2300) av Oslo, d. «Nina» (7000) av Oslo og fører nu m. «Chr. Knudsen» (8490) tilh. Aktieselskabet Borgestad, Porsgrunn. — Medlem

av Skipsførerforbundets repr.skap 1923—27. — Gift. 4 barn.

Har amerikansk skipsførereksamen for seil- og dampskib.

I nuværende rederi har jeg faret fra april 1910 til august 1915 og fra januar 1926.

AANONSEN, SVERRE ALEKSANDER,



Kristiansand, f. 16. aug. 1881 i Kristiansand. Til sjøs 1897 med s. «Jomfruland» (1056 brt.) av Porsgrunn, tilh. Aksel J. Myhre. Styr.m.eks. 1900 og skibsf. eks. 1906 i Kristiansand. Styr.m. med s. «Jomfruland», s. «Thora», s. «Kosmos» og s. «Sørfareren». Blev 1913

fører av s. «Sørfareren» (2970 brt.) av Kristiansand, tilh. S. O. Stray & Co. Har senere ført d. «Alfen» av Kristiansand (rutebåt mellom Arendal og Kristiansand). Sluttet sjøen 1925 og har senere vært handelsreisende for A.s. Walhalla Sæpefabrik. — Gift. 2 barn.

AARØE, AXEL SIGVARD,



Hammerfest, f. 28. jan. 1866 i Grimstad. Til sjøs 1882 med s. «Leviatan» av Arendal, tilh. skibsr. Boe. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1888. Styr.m. med en rekke skib tilh. N. F. D. S. Blev i 1903 fører av d. «Nor», tilh. N. F. D. S. Har senere ført d. «Trond-

hjem» (606 brt.), d. «Sigurd Jarl» (740 brt.), d. «Haakon VII» (1347 brt.), samtlige tilh. N. F. D. S. Sluttet sjøen i 1916. — Senere adm. direktør i Finnmark Fylkesrederi. — Form. i Ruteskibenes Befalsforbund, form. i Nord-Norges Lokalturistselskapers Forbund (40 skib), medl. av Mønstringskomitéen av 1908, Dampskibs-

fartskomitéen av 1929, Hammerfest sjørett, repr. og direksjon i Finnmarkens Privatbank, Hammerfest sykehusstyre og Finnmarkens Turisttrafikkomité. — Gift. 3 barn.

Forliste med d. «Nordland» i januar 1892. Skibet sank etter grunnstøtning i løpet av ¼ time. Intet blev berget.

Har vært fører av hurtigruten mellom Bergen og Kirkenes i 7 år og mellom Bergen og England i 1915—16.

I det Nordenfjeldske dampskibsselskap var jeg ansatt i 26 år, 1890—1916.

AASEBØ, GEORG,

Ålesund, f. 13. jan. 1891 i Volda. Til sjøs 1910 med d. «Egil» av Ålesund, tilh. Oskar Larsen. Styr.m.eks. 1915 i Kristiansund. Styr.m. med d. «Hjørungavåg», d. «Geiranger» og d. «Nordalsfjord». Blev i 1918 fører av d. «Nordalsfjord» (300 brt.) tilh. Søndmøre Dampskibsselskap. Har senere ført d. «Ternen», d. «Hjørundfjord», m. «Sunnmøre» og fører nu d. «Erik Jarl» (213 brt.), samtlige tilh. M. F. R. — Medlem av styret i Ruteskibenes Befalsforbund. Gift. 4 barn.



Som skipsfører i ca. 20 år har jeg ført mange tusen passasjerer, bl. a. Dronningen av Holland med gemal og det norske kronprinspar.

ABELSEN, ALFRED JOAKIM,

Bergen, f. 22. feb. 1882 i Bergen. Til sjøs 1898 med d. «Thor» (2500) av Bergen, tilh. Kuhnles rederi. Styr.m.eks. 1907 i Bergen. Styr.m. med damperne «Nordkap», «Balder», «Stavenes», «Hornelen» og «Firda». Blev jan. 1916 fører av d. «Balder» av Bergen, tilh.

Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane. Har senere ført d. «Stavenes», d. «Gula», d. «Hornelen» og fører nu d. «Sogn» (383), samtl. tilh. Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane. — Gift. 2 barn.

Sølvpokal av den norske stat, samt belønning av Carnegies heltefond for redning av besetningen på bark «Delta» av Oslo i nov. 1920.



ABRAHAMSEN, ABRAHAM,

Risør, f. 2. mars 1871 i Risør. Til sjøs 1888 med brig «Larus» (197 nrt.) av Risør, tilh. I. W. Prebensen. Styr.m.eks. 1891 i Risør og skibsf.



nrt.) av Tvedestrand, bk. «Risør» (1588 nrt.) av Risør og d. «Frøde» (359 nrt.) av Risør. Sluttet sjøen 1930. — Gift. 5 barn.

Under min stilling som fører av bark «Paragon» av Risør beredes i Nord Atlanteren den 8. april 1900 på ca. 37° 50' n. br. og 65° 40' l. v. gr., besetningen (15 mann og 1 kvinne) på bark «Annie Bingay» av Liverpool, der var på reise fra Pensacola til Bristol med en ladning Pitch Pine bjelker. Ang. bergningen, der må betegnes som en forsynets styrelse, viser følgende beretning:

Bark «Paragon» avgikk fra Savannah Go. den 1. april 1900 til Rotterdam med en full ladning av harpax og terpentin. Reisen forløp uten noget å bemerke til den 6. da vinden tiltok til orkanaktig storm av S.V. med voldsomt hav og sterkt fallende barometer. Om aftenen besluttet de å fastgjøre alle seil og legge skibet til for st. b. halse med kun en liten stormmesan. Olje og terpentin blev stadig helt på sjøen for å dempe bråtene. Slik lå man til dagvakten den 8. Været syntes da å bedre sig noget og holdtes rett undav og tilsatte 2 stumper og fokk. Kl. 8½ så jeg ca. 8 mil av på st. b. baug riggen av en bark tilsynelatende uten seil på. Varskudde rormannen å holde den litt på styrbord baug og tilsatte stor mersseil for å komme op under den. Straks efter så man der heistes 2 signallagg på den, kommet nærmere og flaggene kunde skjælnes, viste det sig de betød: at skibet var i havsnød og måtte forlates og bad om å bli optatt av oss. Da det fremdeles var storm med oprørt hav og forbundet med stor fare å sette båt på vannet anmodet jeg dem om å holde det gående rett undav været så skulde vi holde oss ganske nær for om været i løpet av dagen skulde bedre sig noget. Vind og vær syntes efterhånden å bedre sig og ut på eftermiddagen blev der besluttet at vi skulde sette båt ut. Efter en del signalisering om hvordan vi skulde forholde oss og de fornødne tilberedelser var gjort (olje og terpentin blev rikelig helt ut) og «Paragon» i passende avstand sattes livbåten ut bemannet med 2. styrmann og 4 båt-vante folk og fikk i den første vending den halve besetning og i den næste vending den øvrige og kapteinen. Risikerte endog en 3. tur for å få en del proviant etc. og tillike få stukket skibet i brand da natten stundet til og skibet lå farlig til for skibsfarten. «Annie Bingay» var full av vann og forøvrig i en sørgelig forfatning. Ved mørkets frembrudd var alt ordnet, seil blev tilsatt på «Paragon» og kurs satt østover. Et godt mannskap hadde vi da, så vi gikk trøstig igang. Det bemerkelsesverdige var at allerede ut på første vekten måtte atter berges seil. Vinden var sprunget N.V.-lig og tiltagende til orkanaktig storm igjen, så vi atter måtte holde rett undav for 2 stumper og revet fokk. Det forulykkede mannskap var meget glade og takknemlige for å være kommet ombord til oss da det ellers vilde ha vært deres visse død eftersom det blåste op til uvær igjen som vedvarte flere døgn i trekk. Efter 28 dagers seilas ankom «Paragon» til Rotterdam hvor det engelske konsulat tok sig av de skibbrudne.

Har mottatt belønning for bergningen av «Annie Bingay».

I sølvbolle fra British Government og fra: Liverpool Shipwreck and Humane Society diplom med sølvmedalje og fra rederiet et gullur med inskripsjon.

ABRAHAMSEN, ABRAHAM,

Kristiansand, f. 22. des. 1871 i Nordre Undal. Til sjøs 1888 med s. «Kittel Motzfeldt» (105 nrt.) av Kristiansand, tilh. Daniel Pedersen. Styrm.eks. 1897 i Kristiansand. Styrm. med bl. a. brigg «Ariel», bk. «Rosenius», og jernbk. «Thora» av Kristiansand.

Blev i 1905 fører av s. n. skib (793 brt.) tilh. C. L. Endresen. Har senere ført s. «Imacos» (1600), s. «Bargany» (1800), s. «Olav» (2500), alle av Tvedestrand, d. «Torridal» (860) og d. «Kolsdal» (800), begge av Kristiansand. Sluttet sjøen 1921. Senere vaktmester ved Sjømandsforeningens Aldershjem. — Gift. 3 barn.

I nov. 1916 blev jeg senket med d. «Torridal» i Kanalen av tysk u-båt. Alle reddet.

1921 var jeg styrmann med s. «Bragdo», som vi skulde hente hjem fra Liverpool for å gå i oplag, men reisen blev avbrutt grunnet en hård storm, og blev vi tvunget til å seile skibet i land i nærheten av Tyberon kanal på Jylland. Alle mann (26) blev berget i land i redningsstolen. Skibet blev vrak.

ABRAHAMSEN, ABRAHAM,

Skien, f. 9. sept. 1875 i Skien. Til sjøs 1891 med s. «Castro» (300) av Skien, tilh. skibsr. Cappelen. Styrm.eks. 1895 i Porsgrunn. Styrm. med følgende skib fra Skien: «Einar Tambarskjelver», «Bass Rock» «Montgomerishire». Blev i 1906 fører av s. «Ganges» (1600) av Tvedestrand, tilh. Robert Salvesen. Har senere ført s. «Euphrosyne» (3000) og bk. «Heimdal» (1600), begge av Porsgrunn. Sluttet sjøen i 1913. — Har senere vært havneassistent i Skien. — Sjørettsmedl. — Gift. 3 barn.

Forliste i 1906 med «Montgomerishire» på Tonga Tabu på reise fra Peru til Australia. Alle reddet.

Forliste i 1911 med «Euphrosyne». Påseilt i Kanalen ved Dungenes av d. «Darlington» av London, 2 mann omkom. Den engelske båt dømt skyldig og erstattet alt tap. Skibet var på reise fra Hull til Santos med kull.

Forliste med bark «Heimdal» i 1913 i Den engelske Kanal. Blev påseilt av den belgiske postbåt «Prinsess Clementine» som også blev kjent skyldig i kollisjonen. Skibet blev senere innberget til Dunkirk og kondemnert, og jeg sluttet da sjøen.



ABRAHAMSEN, ABRAHAM,



Høvåg f. 25. aug. 1886 i Høvåg. Til sjøs 1901 med s. «Fonograf» (700) av Lillesand, tilh. Henrik Hansen. Styr.m.eks. 1905 i Kristiansand. Styr.m. med s. «Fonograf» og bk. «Pleione» av Grimstad. Blev i 1912 fører av hvalbåt, tilh. Bugge & Olsen, Larvik. Har senere ført d. «Nobel» (240) av Oslo, d. «Grimstad» (290) av Arendal, d. «Acasta» (8000) av Kristiansand og d. «Radix» (10040) av Kristiansand. Fører nu m. t. «Brajara» (12000) av Oslo, tilh. Ludv. G. Braathen. — Gift.

ABRAHAMSEN, ABRAHAM,



Porsgrunn, f. 10. aug. 1890 i Porsgrunn. Til sjøs 1906 med d. «Mabel» (1000) av Oslo, tilh. Richard Pettersen. Styr.m.eks. 1912 og skibsf.eks. 1913 i Porsgrunn. Middelskoleeks. i 1906. Styr.m. bl. a. med d. «Falkanger», d. «Davanger», d. «Porsanger», tilh. Westfal-Larsen & Co. A.s. Blev i 1919 fører av m. «Thora Fredrikke» (700) av Porsgrunn, tilh. skibsr. Fred. Th. Bergh. Har senere ført følgende skib tilh. Westfal-Larsen & Co. A.s, d. «Hosanger» (2400), d. «Falkanger» (2400), d. «Samnanger» (7365), m. «Orkanger» (11610) og fører nu m. «Hallanger» (13585). — Gift. 3 barn.

Blev torpedert uten varsel med d. «Davanger», 10 500 t.d.w. Vi var da i Nordsjøen 40 n. m. vest av Rotterdam. Da det var i mars 1917, så det var meget surt og kaldt. Hele mannskapet som alle blev reddet blev fordelt i skibets 3 livbåter, og kom inn til en liten plass i Holland. På denne plass blev man forpleiet på det beste og av den norske generalkonsul i Rotterdam, som også sørget for oss på beste måte, blev vi alle sent hjem til Norge.

Da jeg var fører av d. «Hosanger» påtraff jeg i 1922 på reise fra England til Memel en tysk trelastet stållekt med 4 manns besetning drivende i Østersjøen ca. 60 n. m. syd av Trelleborg. Lekteren, som sammen med flere andre hadde vært under slep fra Finland til Kielerkanalen, hadde under stormfullt vær brukket sleperen, og da vi traff på den hadde den det internasjonale nødssignal N. C. heist. Vi fikk tross den høie sø slepeforbindelse og slepte lekteren inn til Trelleborg.

Jeg har tjenestgjort hos herrer Westfal-Larsen & Co. A/s, fra juni 1915, hvorav 4 år som styrmann.

ABRAHAMSEN, ANDERS MARTIN,



Midtgaard pr. Sandefjord, f. 14. mars 1882 i Sandar. Til sjøs 1897 med s. «Jarl» (170) av Sandefjord. Styr.m.eks. 1900 i Sandefjord og skibsf.eks. 1910 i Tønsberg. Dispasjøreks. 1920. Styr.m. bl. a. med d. «Staut» og d. «Malm». Blev 1910 fører av s. n. damper (2000) av Sandefjord og Oslo. Har senere ført d. «Slotholm» (2050) av Oslo og d. «Harpon» (7000) av Buenos Aires. Sluttet sjøen i 1930. Siden ansatt som driftsbest. ved Compania Argentina de Pesca's hvalfangststasjon og rep.verksted på Syd Georgia. — Var havarichef i Hvalfangernes Assuranseforening og Eidsiva 1918—21. Medlem av Sandefjord sjømannsforenings styre 1919—1921 og delegert til Fellesforeningens møter disse tre år. — Gift. 2 barn.

ABRAHAMSEN, ANTON THEODOR,



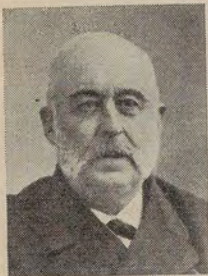
Tjerve pr. Farsund, f. 7. juni 1885 i Tjerve. Til sjøs 1900 med d. «Dalbeatie» (1800) av Kragerø, tilh. O. A. Lindvik. Styr.m.eks. 1911 i Farsund og skibsf.eks. 1913 i Kristiansand. Styr.m. med d. «Avoca», d. «Ellavore» og d. «Andora». Blev i 1915 fører av s.n. skib (2200) av Oslo, tilh. A. H. Arvesen. Har senere ført d. «Aranda» (2600) av Farsund, d. «Andora» (2200) av Oslo og atter d. «Aranda». Sluttet sjøen 1927. — Har senere vært skibsreder og disponert d.s. a.s. «Aranda» — Herredstyre-medl. og medl. av Lista form.skap. — Fransk redningsmedalje for redning av fransk skibsmannskap i 1921 i Franskebukten. — Gift. 5 barn.

Seilte med amerikanske seil- og dampskib fra 1904—10. Opholdt mig i San Francisco under jordskjelvet 1905. Det hus jeg bodde i ramlet sammen, men kom uskadd fra det og deltok deretter i redningsarbeidet kommandert av officerer og soldater.

Forliste med d. «Avoca» i Hvitehavet i sept. 1914. Alle mann reddet. Vi opholdt oss 14 dager på den ubeboede murmansk kyst på grunn av storm og uvær, før vi blev optatt av norsk bergningsbåt «Jason», som var stasjonert i Arkangel.

Blev torpedert 1916, da jeg førte d. «Aranda», mellom Irland og Hebriderne. 2 mann omkom ved eksplosjonen. Resten av mannskapet opholdt sig i skibets båter i et døgn, da vi blev optatt av en engelsk patruljebåt og ført inn til Londonderry.

ABRAHAMSEN, DANIEL,



Høvåg pr. Kristiansand, f. 1. sept. 1856 i Høvaag. Til sjøs 1872 med s. «Chararina» (240 brt.) av Kristiansand, tilh. skibsr. Strømme. Styrme.eks. 1874 i Kristiansand. Hoiere styrme.eks. 1874 i Kristiansand. Styrme. med brigge «Meteor» og bk. «Ceres» av

Grimstad. Blev 1881 fører av s. n. skib (340 brt.), tilh. P. B. Einersen. Har senere ført s. «Gnad» (300), s. «Ferm» (1000), begge av Grimstad, d. «Fragtemand 2» (201 brt.), d. «Trio» (225), begge av Oslo, d. «Lund» (1850) og d. «Storaker» (5350), begge av Kristiansand. Midlertidig også ført d. «Grimstad», d. «Loyal» og d. «Nobel». Sluttet sjøen 1923. — Har senere vært gårdbruker. — Gift. 4 barn.

I 1878 var jeg styrmann med «Meteor» av Grimstad. Kom fra Haiti bestemt til Hamburg. En formiddag klokken 10 lå vi for bakbord halser sydover fra Folkestone mot Varne fyrskib. Vinden østlig, solskinn og fint vær, min vakt på dekk. 3 tyske orlogsskib kom østenfra i triangelstilling. «Grosser Kurfürst» og «König Wilhelm» side om side, «Pröisen» aktenfor. «Grosser Kurfürst» kunde gå aktenom oss, «König Wilhelm» kunde ikke komme foran oss, den gav bakbord ror (dengang styringsregel) og gikk med full fart inn i bakbord side på «Grosser Kurfürst» så dennes kryssrig gikk overbord. Da skibene kom klar hverandre satte «Grosser Kurfürst» kurs for land, men innen ½ time begynte skibet å krenge til bakbord, gikk så helt rundt og tilbunns med bunnen op. Ca. 250 mann gikk vekk.

Under den uinnskrenkede undervannsbåtkrig i 1917/18 var der mange spennende timer i farten mellom Middlesbrough og Rouen. Over Nordsjøen og Atlanteren gikk jeg i 7 konvoyer uten uhell. I en av disse gikk vi i april 1918 36 dampskib i konvoy fra Halifax til Liverpool. En dag N.V. av Irland signaliserte konvoychefen til «Storaker»: «Stopp Deres maskin og bli liggende hvor De er.» Vi hadde 2 jagere på hver side av konvoien. Disse blev sendt vekk og konvoien tøynet helt rundt og gikk vestover igjen i 3 timer. Vi kunde da såvidt se røken av båtene i horisonten i vest. Atter rundt med konvoien og 3 timer senere signaliseres «Storaker»: «Full fart i maskinen, innta deres plass i konvoien.» Grunnen til denne manøvre antokes å være at man hadde mistanke om at vi var forfulgt av en undervannsbåt, og da «Storaker» var den eneste nøytrale båt i konvoien, skulde den være tyskerens bytte, hvis han var der. I disse 6 timer var alle mann på dekk speidende efter periskopet på undervannsbåten. Alle hadde livbelter på og var klar til å gå i båtene.

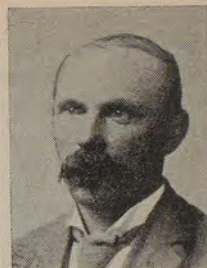
ABRAHAMSEN, EDWARD,

Langesund, f. 20. nov. 1852 i Brevik. Til sjøs 1868 med s. «Kort Adeler» (270 brt.) av Brevik, tilh. M. Helland. Styrme.eks. 1875 i Risør. Styrme. med bk. «Trosvik» og bk. «Waar». Blev fører i 1882. Har senere ført bk. «Hermes»

(350) av Brevik, s. «Athenian» (600), s. «Derment» (650), s. «Worden Law» (700), alle av Grimsby, s. «Kappa» (750), bk. «Løvspring» (770), bk. «Gumø» (1200) og bk. «Havne» (1000), alle av Stathelle, d. «Freidig» (450), d. «Bjørn» (350), begge av Brevik og d. «Venus» (500) av Oslo. Sluttet sjøen 1916. — Noen år vaktmann ved en fabrikk. — Medl. av sjøretten. — Enkem. 2 barn.

Førte i 16 år skib i istraden for Great Grimsby Ice Comp., alle disse skib (ca. 12) seilte før under engelsk flagg, men blev overført til norsk flagg. Der var skarp konkurranse mellom skibene i istraden mellom Brevik og Grimsby i 80- og 90-årene, og mange hurtige reiser blev gjort.

Under krigen da jeg bugserte et trelastet barkskip fra Fredrikstad til Hull (med d. «Venus»), blev jeg praiet av en u-båt, som satte det trelastede skib i brand.



ABRAHAMSEN, HARALD,

Mandal, f. 16. aug. 1897 i Mandal. Til sjøs 1912 med 4. m. bk. «Spartan» (2215 nrt.) av Arendal, tilh. Grefstad & Herlofsen. Styrme.eks. 1917 i Mandal og skibsf.eks. 1917 i Kristiansand. Styrme. med bl. a. fregat «Lyngo», b. «Disa», d. «Fagertun», d. «Valdemar Skogland» og m. «Roseville». Blev i 1927 fører av d. «Vale» (2950) av Oslo, tilh. H. N. Hartmark. Har senere ført m. «Roseville» (9265) av Oslo og fører nu m. «Pleasantville» (8300) av Oslo, begge tilh. A. F. Klaveness & Co. A.s. — Ugift.

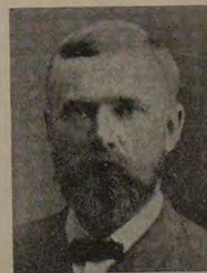
Passerte Falklands-øene mens «Falkland-slaget» stod på.

Vel 2 års fart i europeiske farvann under krigen uten uhell.

D. «Vale» blev i mai 1927 seilt med presenninger mesteparten av reisen fra Rio de Janeiro til Montevideo og red av en kraftig pampéro utenfor Cape Polonio med nedbrukt maskin. Fikk ankret utenfor kysten, red stormen (pålands) av og bragt skibet i havn, Montevideo, uten ekstraavgifter, idet opankringen foregikk med velvillig assistanse av fransk passasjerbåt, der la sig til luvart og dempet sjøen med olje.

ABRAHAMSEN, INGVAR MARINIUS,

Larvik, f. 29. mars 1851 i Larvik. Til sjøs 1866 med s. «Primar» (700) av Larvik, tilh. prokurator Seblow. Styrme.eks. 1871 i Porsgrunn. Styrme. med s. «Excelsior» (750), tilh. konsul M. Oppen, Larvik. Blev 1878 fører av o. n. fartøi. Har senere ført s. «Zenobia» (700),



s. «J. B. D.» (600), s. «Galera» (700), s. «James G. Pendleton» (1350) og s. «Lady Blessington» (1600), samtlige av Larvik. Sluttet sjøen i 1905 og har siden vært stadsveier i Larvik. — Gift. 5 barn.

Forliste med bark «Galera» i Mossel Bay, Syd Afrika, i august 1892 i en blach souter under meget farefulle omstendigheter, men blev endelig berget med rakettapparat. Var på reise fra South Sea Island til Marseilles.

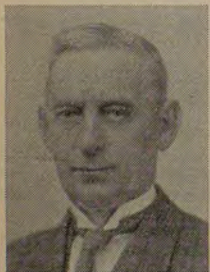
ABRAHAMSEN, MADS,



Kragerø, f. 22. jan. 1891 i Kragerø. Til sjøs 1907 med s. «Alfarin» av Kragerø, tilh. skibsr. Bredsdorff. Styr.eks. 1911 i Kragerø og skibsf.eks. 1914 i Porsgrunn. Styr. med d. «Regina», d. «Eika 2» og d. «Silja». Blev i 1916 fører av d. «Silja» (2000) av Kragerø, tilh. K. Sandaas. Har senere ført for samme rederi d. «Bjerka» (1640), «Eika 3» (1850), «Silja» (2000) og fører nu d. «Grana» (2000). — Gift. 5 barn.

1917 den 17. oktober førte jeg d. «Silja» og blev da skutt isen av 2 tyske kryssere i Nordsjøen. Var 42 timer i livbåtene. Kom iland ved Holmengrå.

ABRAHAMSEN, MARTINIUS,



Sandefjord, f. 21. des. 1878 i Sandeherred. Til sjøs 1893 med s. «Haabet» av Sandefjord (150). Styr.eks. 1900 i Sandefjord og Skibsf.eks. 1905 i Tønsberg. Styr. med bl. a. d. «Uller» av Tønsberg, d. «Lionel» av Oslo og d. «Sandefjord» av Sandefjord. Blev i 1907 fører av d. «Lionel» (2000) av Oslo, tilh. skibsreder O. Mohn. Har senere ført damperne «Wacousta» (6500), «Sandefjord» (1100), begge av Sandefjord, «Snetinden» (7000) av Bergen, «Ingrid» (3500) av Sandefjord, og fører nu «Willy» (8500) av Oslo, tilh. Victor Jenssen. — Gift. 4 barn.

Var med på første generalforsamling i Norsk Styrmannsforening og styremedlem i 4 år fremover.

Førte båt under nesten hele krigen mellom Amerika/Frankrike og England/Frankrike, i fraktfart for den franske regjering, men hadde aldri uhell. Lasten var korn, tre, piggetrød og jernvarer fra Amerika til Frankrike og kull fra England.

ABRAHAMSEN, RAGNVALD SEVRIN,

Ålesund, f. 20. mars 1875 i Ålesund. Til sjøs 1890 med s. «Energi» (250) av Ålesund, tilh. Rønneberg & Sønner. Styr.eks. 1897 i Stavanger. Styr. bl. a. med «Korsvei» av Sandefjord, d. «Storfjord» tilh. Søndmøre D.s.selskap. Blev i 1910 fører av s.



«Sylvia» (250) av Stavanger. Har senere ført d. «Aksla» (160), d. «Driftig» (150), begge av Ålesund, d. «Vesleper» (285) av Oslo, d. «Hvithavet» (140) av Ålesund. — Mangeårig styremedl. i Ålesunds Skipperforening. — Gift. 1 barn.

I årene fra 1892 seilte jeg med barkskipene «Expeditt» og «Passepartout» tilhørende Bjørns rederi i Kragerø. Senere seilte jeg med engelske seilskib og dampskib.

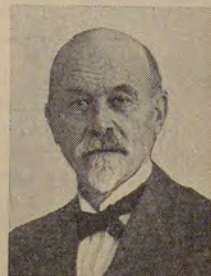
Siden 1907 har jeg drevet sel- og hvalfangst.

1917 blev et sørgelig år for ishavsflyten fra Ålesund, da 6 fangstfartøier av 12 forliste i Ishavet den 19. april i en svær snestorm fra N.O., et stykke nordost for Jan Mayen. De seks fartøier blev antagelig knust av isen og 74 mann blev borte på en natt. De tilbakeblevne 6 fikk mer eller mindre skade og måtte returnere hjem.

Jeg førte da d/k «Driftig», og var nok de to døgn de verste jeg har hatt på Ishavet.

ABRAHAMSEN, TØNNES,

Høvåg pr. Kristiansand, f. 13. aug. 1858 i Høvåg. Til sjøs 1873 med s. «Dagmar» (375) av Lillesand, tilh. O. & P. Knudsen. Styr.eks. 1877 i Kristiansand. Styr. med bk. «Emanuel» av Grimstad. Blev i 1885 fører av s. «Deodata» (350) av Grimstad, tilh. J. E. Einersen. Har senere ført s. «Njörd» (850) av Grimstad, og følgende fra Kristiansand: S. «Pleione» (1600), s. «Storskog» (3500), s. «Svarvarnut» (2800). Sluttet sjøen i 1924. — Gift. 2 barn.



Efter å ha seilt heldig i 2 år med «Storskog» under krigen blev vi den 7. februar 1917 praiet av tysk u-båt der signaliserte «send båt». Da chefen hadde gjennomsett papirene erklærte han at skibet skulde senkes. Mannskapet gikk da i båtene og skibet blev skutt i senk. Vi befant oss ca. 50' S.Ø. av Fastnet Rock. Det var kuling av N.Ø. og meget kaldt så der var liten utsikt til at vi kunde nå land i båtene. Chefen tilbød derfor å slepe båtene op under Irland så langt han povet å gå.

På grunn av kulde og sjøsprøit blev alle mann tatt ombord i u-båten og den gikk med sakte fart op mot land. Om natten brakk sleperen og vi tapte båtene, men fant dem igjen efter en del søkning. Den ene var imidlertid da full av vann og måtte

forlates. Vi var 22 mann og u-båten mannskap bestod av 35 mann. Der var lite proviant ombord hvorfor chefen bestemte at jeg på morgensiden måtte ta en del av folkene med i båten og søke å nå land selv. Imidlertid blev 1. styrmann og tømmermann i båten for å holde den lens.

Nettop da jeg kl. 5 om morgenen med en del av mannskapet skulde gå i båten kom en britisk torpedojager. Tyskerne kappet straks sleperen på vår båt og dykket ned. Der blev senere ingen anledning til å komme bort, så vi blev ombord i 3 uker da u-båten returnerte til Helgoland, hvor flere av mannskapet, russer, finner, engelskmenn og amerikanere blev tatt som krigsfanger. Vi andre nøytrale kom efter ophold på de forskjellige steder hjem over Wilhelmshafen, Bremen, Warnemünde og København.

Der blev under vårt ophold i u-båten senket 5 skib og det så iblandt ut som de skulde få ram på oss også. Vi skulde således en dag ved Dungenes op for å se hvorledes det så ut på overflaten og tillike for å blese inn frisk luft, men traff da like på et engelsk vaktsskib. Vi dykket straks, men man hadde sett oss og straks begynte dypvannsbombene å eksplodere på bunnen rundt oss, men ingen traff.

Styrmann og tømmermann, der blev latt tilbake i skibets båt under Irland, blev optatt samme dag av et vaktsskib.

«Storskog» var på reise fra Buenos Aires til Queenstown f. o. med en ladning mais.

I J. E. Einerssens rederi, Grimstad, seilte jeg i 38 år. Derav 29 år som skibsfører.

AGDESTEEN, HARALD,



Bergen, f. 28. nov. 1880 i Bergen. Til sjøs 1895 med d. «Olaf Kyrre» (5000) av Bergen, tilh. Bergh & Hølland. Styrm.eks. 1902 og skibsf.eks. 1904 i Bergen. Styrm. med bl. a. s. «Ellida», samt 8½ år i B.D.S. Blev i 1915 fører av d. «Venus II» (1200) av Bergen, tilh. Otto Andersen. Har senere ført d. «Thorunn» (1550), d. «Kristin» (2200), d. «Margret» (2350), d. «Boreas» (2300), samtlige fra Bergen, og fører nu d. «Siggen» (1000) av Bergen, tilh. Fredr. Gundersen A.s. — Gift. 4 barn.

Mars 1916 med d. «Venus II» underveis fra Grimsby til Lorient med rujernslast, reddet vi 3 mann fra engelsk damper «Feilmar» som blev minesprengt ca. ½ n. mil fra «Venus II» i nærheten av Kentish Knock. Efter at besetningen på «Feilmar» var rodd bort bemerkedes at der var flere igjen som løp rundt på midtskipet. Mot den engelske los protest stoppet jeg skibet og lot stb. livbåt sette på vannet. Denne blev rodd bort til det annet skib som da lå med fordekket under vannet. De gjenværende, som var 3 av officerene, hoppet i sjøen og blev tatt op i livbåten, hvorefter de blev overført til en annen engelsk damper.

AGDESTEEN, OSCAR,

Bergen, f. 26. aug. 1875 i Bergen. Til sjøs 1890 med d. «Vanadis» (800) av Bergen, tilh. P. G. Pettersen. Styrm.eks. 1894 og skibsf.eks.

1898 i Bergen. Styrm. med s. «Frey», s. «Songa» og s. «Captain Benneth». Blev i 1902 fører av d. «Aasta» (1750) av Bergen, tilh. D. W. Ellerhusen & Co. Slutet sjøen i 1915. — Senere skibsfører (til 1924), siden agent. — Gift. 1 barn.



Forliste i 1892 med bark «Ocean» av Bergen i Atlanterhavet.

AGERSBORG, ANDREAS,

Harstad, f. 14. feb. 1874 i Ofoten. Til sjøs 1889 med s. «Ofoten». Blev i 1896 fører av ovenn. skib. Har senere ført d. «Senjen», d. «Leonhard Nilsen», d. «Kvenangen», d. «Tore Hund», d. «Sigurd Hund», alle av Harstad, og fører nu «Leonhard Nilsen» (850) av Harstad, tilh. A.s. Nordlandslinjen. — Gift. 2 barn.



AKSELSEN, ALFRED ANTONIUS LIND,

Bergen, f. 4. mai 1890 i Viktoriahavn. Til sjøs 1906 med d. «Augusta» (6000) av Sandefjord, tilh. Grøns rederi. Styrm.eks. 1911 og skibsf.eks. 1914 i Bergen. Styrm. bl. a. med damperne «Hafnia», «Skaala», «Tilt-horn», «Sulitjelma». Blev i 1920 fører av m. «Fagerheim» (1300) av Narvik, tilh. Nils Jacobsen, og fører nu d. «Sulitjelma» (549 brt.) av Bodø, tilh. Nordlandske D.s. Selskap. — Gift. 2 barn.



Som Narvikmann tilbragte jeg naturligvis mine første år til sjøs ombord i de svenske malmbåter. Efter å ha tatt styrmannseksamen begynte jeg så å seile fra Bergen først i William Hansens rederi og siden hos Adolf Halvorsen.

Den 16. desbr. 1914 lå jeg i West Hartlepool da denne by blev bombardert av den tyske flåte. Jeg var da 1. styrmann med d. «Hafnia» av Bergen. Vi var ikke høi i hatten nogen av oss, da skuddene gikk som trommeslag og granatene eksploderte over hode på oss. Vi forsøkte jo å gjemme oss så godt vi kunde. Der blev opsamlet hundreder av granatsplinter på dekk.

AKSELSEN, HANS OLAF,

Tønsberg, f. 26. okt. 1897 i Stokke. Til sjøs 1913 med d. «Flid» (200 brt.) av Tønsberg. Styr.m.eks. 1919 i Tønsberg og skibsf.eks. 1925 i Oslo. Styr.m. med d. «Thode Fagelund», d. «Titania», m. «Templar» og m. «Toronto», samtlige tilh. Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg. Blev i 1933 fører av s. n. skib (6608) — Gift. 1 barn.

ALNE, AKSEL MARTIN,

Vikebygd, Sunnhordland, f. 13. jan. 1886 i Vikebygd. Til sjøs 1902 med galeas «Progress» av Haugesund, tilh. Stener Hervig. Styr.m.eks. 1905 og skibsf.eks. 1910 i Haugesund. Styr.m. med d. «Activ» og d. «Rask», begge av Haugesund. Blev i 1913 fører av s. n. damper (1500) tilh. Sigvart Rasmusen. Har senere ført d. «Risøy» (1750), d. «Eikhaug» (800), d. «Gulhaug» (2000), d. «Haraldshaug» (3100), d. «Formica» (1000), alle av Haugesund, og fører nu d. «Snar» (5500) av Haugesund, tilh. Kr. Høgh Hervig. — Gift. Ingen barn.

Var i England da krigen blev erklært og seilte under hele krigen, uten ferie, mest mellom vestkysten av England/Spain, Portugal og Frankrike. Blev ikke torpedert eller utsatt for alvorlige uhell under krigen.

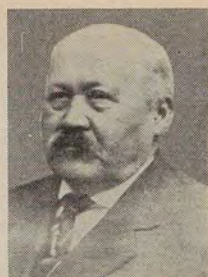
En mørk natt 1917 reddet 26 mann fra et torpedert skib (d. «Aparima», New Zealand). Takkeskrivelse fra den britiske regjering og 40 pund til utdeling blandt mannskapet.

15. desbr. 1910 reddet besetningen fra den engelske damper «Cornucopia» i den Biskaiske bukt. Lasten forskjøvet i storm og synkeferdig. Bemannet en livbåt med 4 mann og mig selv og tok mannskapet av i to vendinger. Folkene måtte hales gjennom vannet fra vraket. Begynte kl. 3 em. og først ferdig mellom 6—7 om kvelden. Fikk B. T. sølvmedalje og en sølvbeslått nattkikkert i mahognikasse med sølvplate og inskripsjon. De øvrige sølvmedalje og 3 pund hver. Var den gang 2. styrmann med d. «Rask».

ALNÆS, KNUD MARTINUS,

Kristiansund, f. 9. juni 1858 i Eidsvågen. Til sjøs første gang i 1872. Styr.m.eks. 1878 i Kristiansund. Eks. ved Sjømilitære korps i Horten 1882. Styr.m. bl. a. med bk. «Sjofna», av Arendal og bk. «Ina» av Kristiansund. Blev

i 1890 fører av d. «Nils Rossing Parelius» (600) av Kristiansund. Har senere ført «Ganger Rolf» (150 brt.), «Nordmøre» (180 brt.), «Surendalsfjord» (350 brt.), alle tilh. Nordmøre D.s. A.s., og fører nu passager-skibet «Driva» (320 brt.) av Kristiansund, tilh. Møre fylkes ruteselskab. — Gift. 6 barn.



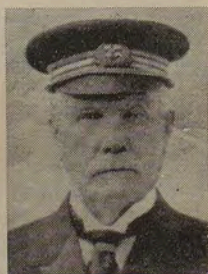
I 1886 mens jeg var styrmann med barkskip «Ina» — var jeg med og reddet besetningen på den tyske bark «Fritjev» av Rosbak (11 mann) ca. 150 kvartmil vest av Shelly Island. Disse blev landsatt i Falmouth. «Ina» var på reise til Brasilien kullastet. Barkskip «Fritjev» sank et par timer efter at vi hadde fått besetningen ombord. Dette var i januar måned 1886 (har senere ikke hørt noget fra disse). Seilte riggen overbord på barkskip «Ina» ca. 100 kvartmil øst av Batua, Brasilkysten, og reddet skibet inn til Batua ved egen assistanse ved opprigging av nødmaster.

Brukte en gang 130 dager fra Rio Grande til Boston; var næsten utsultet.

Har ført den første redningsskjoite som var stasjonert på Mørkysten 1895 — slepte mange fiskerbåter inn til sine bestemmelsessted. Har siden 1896 vært i Kristiansunds Dampskibsselskap og har ført selskapets skib på forskjellige ruter i den lokale dampskibsfart. Som en kuriositet kan nevnes at jeg i 1879 seilte over Atlanteren med brig «Fosna» med 5 manns besetning; brukte 60 dager til Kjøbenhavn; alt gikk godt, men var det meget strevsomt. Med samme skib var vi på hjemreise i januar 1880 — fikk los utenfor Kvitholmen, men drev av i en orkanaktig storm nordover med losen ombord i 4 uker og 3 dager før vi kom opunder Kristiansund. Skibet så da ut som en ribbet fugl. Brukket begge undermeraserer og innslått rekken på begge sider. Den hårdeste og værste reise jeg har hatt.

ALONSO, NIELS THORVALD NIELSEN,

Sandar, f. 21. feb. 1853 i Stokke. Til sjøs 1867 med ishavs fartøi «Jan Mayn» av Tønsberg. Styr.m.eks. 1881 og skibsf.eks. 1883 i Oslo. Høiereskibsf.eks. 1883 i Hull. Styr.m. med br. «Svanen» av Tønsberg. Blev 1885 fører av d. «Alonso» (2100) av Hull, tilh. Edv. Leetham.



Sluttet sjøen i 1905. — Har senere drevet rederi, særlig hvalfangst. — Forskj. gjøremål innen sjømannsstanden. — Direktør i 3 forskj. banker. — Gift. Ingen barn.

N. H. & S. T. skrev på hans 80-årsdag:

7 dager efter konfirmasjonen gikk Nielsen Alonso første gang til sjøs med ishavsbriggen «Jan Mayn», som førtes av den velkjente ishavsskipper Arent Bryde. Vi skal nedenfor nevne de mange fartøier hr. Nielsen har trampet dekket og broen på. Det er

antagelig rekord på dette område. Men aller først må vi nevne at hans far hadde vært skytter med Sven Foy, og det gav ikke sønnen rist eller ro før han selv blev bokført som — for å bruke prost Langes uttalelse om avdøde kaptein Castberg — en «selens morder og manndraper». Nielsen Alonso kan nemlig som selskytter notere 300 dreperkudd på en dag. Dette er ganske sikkert også en rekord. Men det kolde sel blod har ikke animert Nielsens samvittighet det aller minste. Senere finner vi ham igjen som moderne hvalfanger langt foran sin tid med «Bas II», utstyrt med hvalspill og innredning for flensning på åpent hav så vel på dekk som langs siden. Han er således pioneren på den pelagiske hvalfangst område.

N. T. Nielsen Alonso er født på Veierland. I 1881 tok han sin skippereksamen for daværende kommandørkaptein Ferd. Wedel Jarlsberg, og to år senere tok han den engelske mastereksamen, som det ikke er liketil for en utlending å erverve. Som «Master Mariner» var han i. officer på et britisk troppetransportskip under den engelsk-egyptiske krig. Og under krigen mellom Russland og Tyrkia stod han som officer ombord i det skip som først vovet seg inn til Odessa med en ladning kull. Byen lå nemlig i fullstendig mørke på grunn av kullmangel, men de kom lykkelig frem, uaktet havnen var stengt av de utlagte miner. Hr. Nielsen utførte sin siste dåd som sjømann, da han under den russisk-japanske krig førte et med krigskontrabande lastet skip fra Europa frem til en av Østens havner.

Som nevnt gjorde hr. Nielsen sin første sjøtur til ishavet med br. «Jan Mayn». Det var i 1867. Senere farte han med ikke ferre enn 20 forskjellige skip, derav som fører av 8 engelske dampskip. Vi nevner dem i rekkefølge: Br. «Tre Brødre», sk. «Norden», sk. «Andrea», br. «Ishavet», bk. «Wapna», d. «Hekla», br. «Svanen», br. «Barden», d. «Ganos» av Hull, fullr. «Balmoral» av Drammen, samt følgende engelske dampskip: «Alonso» av Hull, «Nerissa», London, «Beryl», Hull, «Queen» (passasjerskip) av Liverpool, «Cotterstone», Sunderland, «Iris», Hull. Derefter finner vi hr. Nielsen som fører av følgende tre norske dampskip: «Allemania» av Sandefjord, «Haldis» og «Hermod» av Drammen.

Det er et langt og dådrikt liv som sjømann og især som fører, hr. Nielsen Alonso kan se tilbake på. Hans sjeldne dyktighet, hans samvittighetsfullhet og påpasselighet, hans energi og uforferdethet har da også innbragt ham megen og vel fortjent anerkjennelse. Og hans store innsats på hvalfangstens område er vel kjent, ikke bare over hele Norge, men også i utlandet. Han fortjener tilfulle den heder som er blitt ham til del ved at et av våre største flytende kokerier bærer hans navn.

På rederinæringens område har hr. Nielsen Alonso også gjort sig fordelaktig bemerket. Han var reder for «John», som gikk på Grønland, var enereder av «Bas», som var engagert i ishavsfangst, envidere reder av fullr. «Alonso», der som hvalkokeri tjente svære summer, samt hvalskibet «Bas 2», som senere gikk i fraktfart. Det som i særlig grad kjennetegner denne manns rederivirksomhet er, at han så godt som aldri la penger ut til sakkyndig bistand. Men hvorfor skulde han også gjøre dette. Han har jo selv fart på alle verdensdeler og kjenner alle land undtagen Spitsbergen og vestkysten av Amerika, og så vet han jo alt som angår praktisk shipping i denne verden. Han har som kjent også rede på hvorledes man kan forsere, smyge sig gjennom en blokad, som en krigførende stormakt etter alle kunstens regler har laget av miner og krigsskip.

Det sier sig selv at hr. Nielsen Alonso har innehatt viktige tillits-hverv innen sin hjemstavnskommune og personlig er han en av de få som har orket å bære den tyngste bær, som kan legges på et menneskes rygg, hyldet og virak. Han er den samme hyggelige og omgjengelige mann idag, som han var for et par menneskealder siden. Hans uopslitelige humør, hans åpne vennesele sinn og helstøpte karakter er egenskaper som har gjort ham populær og avholdt i vide kretser. Dette vil han motta mange beviser for fra det hele land, når han imorgen feirer sin 80 års dag.

ALSAKER, KARL OLAI,

Alsaker, Hardanger, f. 22. jan. 1874 i Onarheim. Til sjøs 1891 med s. «Fransiska» av Stavanger. Styr-m.eks. 1893 i Haugesund. Styr-m. med s. «Borghild», d. «Freia», d. «Vøringen» og d. «Vikingen». Blev i 1907 fører av d. «Lyderhorn», tilh. H.S.D.S. Har senere ført dette selskaps d. «Rosendal» og d. «Vikingen». Sluttet sjøen i 1916 og har siden vært gårdbruker. — Gift. 1 barn.



ALSAND, JOHANNES,

Støle pr. Grimstad, f. 16. mai 1877 i Landvig. Til sjøs 1892 med s. «Fraternitas» (750) av Grimstad, tilh. Jørgen Jørgensen. Styr-m.eks. 1895 i Grimstad. Styr-m. bl. a. med d. «Atlas» av Strinda og s. «Wellore» av Kristiansand. Blev i 1911 fører av s. n. fartøi (1635 brt.), tilh. S. O. Stray & Co. Har senere ført d. «Heiren» (2200) av Oslo, tilh. H. Bjelland. Sluttet sjøen i 1923 og har senere vært gårdbruker. — Gift. 4 barn.



Med «Wellore» var jeg i Europa 3 ganger under krigen, siste gang 1917. Etter endt utlossing i Le Havre slebte vi til Falmouth og blev liggende der ca. 6 uker, da vi ikke fikk lov til å seile uten god vind grunnet tyske undervannsbåter. Lille julaften 1917 lertedes anker og gikk tilsjøs med Delaware Breakwater som bestemmelsessted med halvlastet skip. Om aftenen kl. 11 blev vi beskudt av en tysk undervannsbåt. Alle mann forlot skibet i 2 livbåter, 11 mann i bakkords båt og 10 i styrbords båt. Vi var da ca. 50 mil vest av Shelly (St. Agnes fyr). Etter å ha blitt opholdt på undervannsbåten dekk i ca. 2½ time fikk jeg ordre om å kvittere. Protester angående senkningen var til ingen nytte. Det var kun min båt (styrbords), som blev opholdt så bakkords seilte mot land med det samme og kom inn under land ved Pensans, hvor de blev optatt av en vaktbåt. Vi kom inn til Shelly efter 15 timer i båtene.

ALSHAGER, SAMUEL,

Bergen, f. 22. okt. 1890 i Stavanger. Tilsjøs i 1908 med d. «Joseph De Georgio» (1250 brt.) av Flekkefjord, tilh. Bernhard Hanssen. Styr-m.eks. 1912 og skibsf.eks. 1914 i Stavanger. Styr-m. bl. a. med d. «Imperator», og de fleste av D. S. D. kystbåter. Blev i 1928



fører av d. «Sanct Svithun» (1375 brt.), tilh. D.S.D. og fører nu dette skib. Gift. 2 barn.

Under verdenskrigen kom jeg som 2. styrmann ombord i en antikvit av en tramp som blev innkjøpt til Norge, og reparert i utlandet. Her haglet det med begivenheter av alt som kan tenkes oplevd på sjøen. Spesielt var det galt fatt med maskineri og kjeler. En gammel hedersmann som kom ombord som maskinist, efter første vendereis, sa alltid: «Jeg har oplevd mer ombord her på nogen måneder, enn på mine øvrige 30 år til sjøs». Lå vi til ankers i en havn og det røk op til storm, var vi sikkert i drift til skrek for oss selv og de andre ankerliggende. En januar-natt i N.V.-storm hadde vi meismelig slått oss ut Westra-Firth med en fart av 2 til 3 mil, da sprang hoveddampprøret fra den ene kjel. Den utstrømmende damps brøl blandet sig med stormen. Nogen få kvartmil fra den ublide Orkney kyst med slukkede fyr, lå vi med stopp i maskinen og drev mot kysten, mens maskinistene arbeidet for livet på den glohete kjeltopp for å blindpakke røret, så vi muligens ved hjelp av den annen kjel kunde holde oss klar fjellveggen og totalt forlis, hvor ikke en sjel vilde bli berget. I en nødhavn som blev søkt for å få skaden utbedret, viste det sig tross vår klasse 1 A, så uhyrlig det enn høres ut, at røret hadde lappe på lappe, tinnloddet og surret med kjetting. Asbest og maling dekket over syndene. Men da her ingen kobberslager var, måtte vi påny gi oss tinnet i vold og ta Nordatlanten fatt. Det gikk et halvt døgn så sprang det igjen, denne gang skulde vi søke havn ved ordentlig verksted. Den seilas nedover vestkysten av Skotland med en kjel glemmer jeg aldri. Den blev bratt avsluttet en aften mellem Ratlin og Mull of Cuntary, hvor vi blev arrestert av et engelsk krigsskib. Vi hadde helt uvitende forsert det største minefelt på denne side. Som ved et under var 25 mann undgått den visse død. I havn fikk vi nytt rør og ellers en del utbedringer, men da vi som sagt hadde vår klasse 1 A kunde den samvittighetsfulle kontroll som her fantes, ikke stoppe oss og påny måtte vi ta Atlanteren fatt. Denne gang kom vi, riktignok efter mange gjenvordigheter over til Amerika, men vi hadde brukt nærmere 3 måneder om dette. Mannskap hadde vi bare over sjøen. Vann i køiene, svalg på dørken, uopvarmede lugarer og dertil ustanselige hendelser, hørte jo ikke til det 20. århundres sjømannsliv. Ved hjelp av elektrisk sveis og usedvanlig dyktighet fra maskinistenes side, gjorde vi en 4—5 turer frem og tilbake mellem Europa og Amerika, til vi senhøstes blev senket av tyske u-båter i Atlanteren. Den sank med anstand den gamle «Lørie», og tross jeg den hele tid hadde vært skamfull over å være ombord i den, var det med vemod jeg så den slukes av bølgen. Den hadde vært et usselt hjem, men rik på erfaringer og hendelser. I 57 timer drev vi i to små båter, livbåtene var knust, i storm med oprørt hav og regn og hagelbyger mot kysten. Båtene var for det meste fylte så vi satt til livet i vann, av årer hadde vi bare en å styre med. De andre brakk ved første tak, gamle og morkne som de var. Vi blev meget forkomne berget i land av en redningsbåt. Så drastisk det mange ganger hadde sett ut, var vi tross alt kommet i fra det med livet. Selv om lysten mange ganger var tilstede å dra rette vedkommende til ansvar over det alt annet enn sjødyktige fartøi, ebbet det ut i gleden over å ha livet i behold. Som tyskerne beleilig senket den, senket vi glemselens slør over det hele; kun satt vi igjen med følelsen av å ha vært skammelig misbrukt til et av forhåpentlig sjøfartens sorteste blad.

AMBLE, OLAF,

Haugesund, f. 16. mai 1875 i Haugesund. Til sjøs 1889 med d. «Alf» (350) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styrm.eks. 1897 i Haugesund. Styrm. bl. a. med bk. «Vikar», d. «Sif», d.

«Rask», d. «Karmø», d. «Skogland» og d. «Risøy». Blev i 1912 fører av d. «Qvindslan» (1400) av Haugesund, tilh. T. H. Skogland. Har senere ført d. «Veni» (860), d. «Johan Mjelde» (3000), d. «Veni» (4880), d. «Ruth» (5900), samtlig av Haugesund.

Sluttet sjøen i 1927. — Bestyrer av Haugesunds Sjømandshjem siden des. 1928. — Gift. 1 pleiedatter.

Siste tur jeg reiste som styrmann var med d. «Qvindslan» 1912. På reise fra Sverige til Preston fikk vi øie på en skonnert som lå med flagg på halv stang. Vi styrte op under den og det viste sig da at de holdt på å synke, da der var mange fot vann i den og den var lastet med jern. Da begge deres båter var knust, måtte vi sette en båt på vannet og vi gikk da hele dekkbesetningen, begge styrmenn og 3 matroser, da den 4. gutt ikke kunde ro. Det var et meget vanskelig arbeide å få dem i båten, da de var så forkomne at de våget ikke å hoppe på sjøen. Skibet rullet forferdelig, så det var vanskelig å nærme sig vraket da det var en forrykende storm med høi sjø, men det lykkedes til slutt i et godt øieblikk. Kapteinen fikk Robins legat det år. Alle som var med i båten fikk overrakt sølvmedalje med diplom av den svenske konsul i Manchester.

Seilet under krigen både på Nordsjøen og i et helt år på Bristolkanalen og Nord-Frankrike. Det var nogen måneder vi gjorde 5 turer med kull fra Swansea til Frankrike, men var alltid heldig, så jeg kom aldri op i konflikt med tyskerne.

AMDAL, MARTIN EVENDSEN,

Haugesund, f. 3. feb. 1865 i Nedstrand. Til sjøs 1881 med galeas «Avance» (200) av Haugesund, tilh. Mikal Lindøe m. fl. Styrm.eks. 1887 i Haugesund. Styrm. med bk. «Actie» av Egersund, sk.s. «Bondevennen» av Haugesund, briggen «Dacapo» av Stavanger. Blev i 1891 fører av s. «Haugar» (300) av Haugesund, tilh. Gjerdsjø & Bakkevig m. fl. Har senere ført d. «Imbs» (400), d. «Dana» (630), d. «Thore Hafte» (500), d. «Vibran» (500), samtlig av Haugesund. Sluttet sjøen 1928 (syk). — Gift. 8 barn.

AMUNDSEN, AMUND,

Sarpsborg, f. 3. des. 1889 i Borge. Til sjøs 1905 med br. «Anna» av Sarpsborg. Styrm.eks. 1910 og skibsf.eks. 1913 i Fredrikstad. Styrm. med bl. a. d. «Dageid», d. «Aztec», m. «Dag-





land» og m. «Dagrun». Blev i 1916 fører av d. «Banan» (2000) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Har senere ført d. «Dageid» (2400) og senest m. «Dagrun» (8310), begge tilh. s. rederi. — Gift. 3 barn.

Jeg begynte som lettmatros i rederiet John P. Pedersen & Søn, Oslo, 1907 og har siden med undtagelse av 3 år, fra 1917 til 1920, da jeg innehadde stilling som marine superintendent for det amerikanske firma United Fruit Co. ved dets avdeling i Preston, Kuba, seilet hos John P. Pedersen & Søn. F. t. styrmann med m/s «Dagrun».

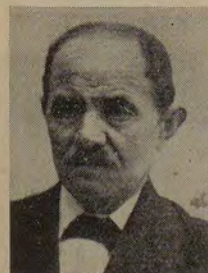
AMUNDSEN, GUSTAV CARL ARTHUR,



Jeløy pr. Moss, f. 26. juli 1886 i Saaner. Til sjøs 1903 med bk. «Magdalena» av Drammen, tilh. skibsr. Bruusgaard. Styr.eks. 1907 og skibsf.eks. 1911 i Oslo. Styr. med bl. a. d. «Condor» av Bergen, d. «Henrik» av Drammen og d. «Altair» av Oslo. Blev i 1913

fører av s.n. damper (2500), disp. A. Krøger. Sluttet sjøen 1916. — Fra 1917 til 1921 disp. for A.s. Romsdals Dampskibsselskap, Molde, og fra 1921 disp. for Aktieselskapet Alpha, Moss, hvor han fremdeles er (7 skiber). — Medl. av styret i Redernes Arbeidsgiverforening, Oslo. Form. i Lokalskibenes Forening i Oslo. Sjøretsmedl. Stifter av Molde Sjømandsforening i 1919. — Gift. 3 barn.

AMUNDSEN, JOHAN,



Haugesund, f. 1860 i Mølstrrevåg. Til sjøs 1874 med d. «Spitsbergen» av Bergen, tilh. skibsr. Eke. Styr.eks. 1879 i Haugesund. Styr. med galeas «Venus», bk. «Elieser», sk.br. «Vang» og sk.br. «Sigurd». Blev i 1887 fører av s. «Sigurd» av Haugesund, tilh. Arne Lothe.

Har senere ført s. «Rask» (325), s. «Fin» (230), d. «Carlotta» (750), d. «Saga» (570), samt alle av Haugesund. Sluttet sjøen i 1909. Senere skibsr. — Sjøretsmedl. Form. i Haugesunds sjømannsf. Medl. av bystyret i flere perioder. — Enkemann. 4 barn.

AMUNDSEN, JØRGEN HENRIK WALDEMAR,

Fredrikstad, f. 24. des. 1850 i Skjeberg. Til sjøs 1863 med br. «Skjeberg» av Fredrikshald. Styr.eks. 1870 i Fredrikstad. Styr. med bl. a. seilskibene «Solertia» og «Botvid». Blev først fører av s. «Botvid» (600 brt.) av Fredrikstad. Har senere ført br. «Thomas» (450), s. «Sofie» (600), s. «Oscar» (1100), s. «Ochurst» (1500), s. «Natuna» (1600), s. «Baunen» (2000), samtl. av Fredrikstad. Sluttet sjøen i 1920. — Æresmedl. av Fredrikstad Sjømandsf. — Enkemann. 4 barn.

Krigsforliste med s. «Oscar» 1915. Blev senket av undervannsbåt i Nordsjøen.

Krigsforliste med «Natuna» i Atlanterhavet. Torpedert av undervannsbåt 70 kvartmil av Shetland i 1917.

AMUNDSEN, SALEMON,

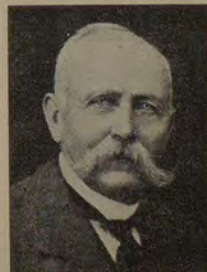
Hallandvik pr. Kristiansand, f. 4. okt. 1888 i Søgne pr. Kristiansand. Til sjøs 1905 med d. «Eros» (600) av Kristiansand, tilh. skibsr. O. A. T. Skjelbred. Styr.eks. 1910 og skibsf.eks. 1913 i Kristiansand. Styr. med d. «Sigyn» av Tønsberg, «Eva» av Farsund samt «Barmston» og «Pytheas» av Kristiansand. Blev i 1916 fører av s.n. skib (4500), tilh. skibsr. O. A. T. Skjelbred. Har senere ført d. «Sangara» (4600) og fører nu d. «Truth» (6130), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.



Har vært i skibsr. O. A. T. Skjelbreds rederi siden 1906. Blev torpedert med mitt skib «Pytheas» den 26. februar 1918 i Middelhavet. 2 mann omkom. Seilte mellom England og Frankrike og Østersjølandene den første tid av krigsårene. Fra våren 1916 mellom Amerika og Europa og hadde til jeg kom hjem 18. april 1918 vært på sjøen i et trekk 4½ år. Har vært fører av d. «Truth» siden 1922.

AMUNDSEN, SEVERIN AUGUST,

Grimstad, f. 4. aug. 1851 i Landvik. Til sjøs 1866 med sk. «Seagull» (64 cml.) av Grimstad, tilh. J. Munch m. fl. Styr.eks. 1870 i Grimstad. Styr. med br. «Tordenskjold», br. «Alona» og bk. «Medbør», alle av Grimstad. Blev i 1879 fører av s.n. skib (760), tilh. J. Jørgensen m. fl. Har senere ført bk. «Trudvang» (600), br. «Tre kroner» (380), bk. «Høsten»



(800), bk. «Fraternitas» (650), bk. «Jason» (800), bk. «Decima» (1050), samtl. av Grimstad, bk. «Alastor» (1250), bk. «Glance» (1350) og fullr. «Svalen» (3250), alle av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1920. — Gift. 4 barn.

Har hatt en meget lang reise fra Marseille til Rio Janeiro grunnet stille under linjen. Var nødt til å krysse Ekvator 3 ganger, da Ekvatorialstrømmen satt skibet («Decima») nordenfor Cape San Rock i Brasilien og måtte op i N.O. passaten for å komme sydover igjen. Innkam til Batua etter 119 dagers reis fra Marseille. Fra Batua blev «Decima» buksert til Rio Janeiro, da mottageren av ladningen ikke vilde tillate lossing i Batua. Ladningen bestod av taksten og et parti Vermouth.

Da jeg førte «Svalen» som var lastet med kull fra Norfolk (Virginia) bestemt til Santos, kolliderte vi med d. «Iperia» av Montreal ca. 2000 m. n. fra Azorene og fikk baugen sterkt skadet. Kollisjonsskottet holdt, ellers hadde «Svalen» gått til bunns. — I Horta, Azorene, hvor vi kom inn for å utbedre skaden midlertidig, blev vi liggende i 3 måneder for å losse, reparere og innta ladningen igjen. Fra Santos gikk «Svalen» til New York hvor den endelige reparasjon blev foretatt. Den kostet 58 000 dollars. «Iperias» assurandører måtte betale «Svalen»s rederi, S. O. Stray & Co., 200 000 dollars for kollisjonsskaden og tidstapet. — Av Agders assuranseforening fikk jeg gullur med kjede. — Reiste hjem fra New York i mai 1920 og har senere ikke vært til sjøs. — Synes jeg hadde hatt min tørn, da jeg har vært til sjøs i 54 år, for det meste på oversjøiske farvann.

ANDA, TØNNES,



Bygdø, f. 15. nov. 1884 i Sandnes. Til sjøs 1900 med s. «Enigheden» (200) av Sandnes, tilh. M. Aase. Styrme.eks. 1902 og skibsf.eks. 1905 i Stavanger. Styrme. med bl. a. bk. «Sigurd», d. «Sandnes» og d. «Agnella». Blev i 1910 fører av s. n. skib (1250) av Bergen, tilh. C. Mathiesen. Har senere ført d. «Marietta di Giorgio» (1550), d. «Escondido» (1550), d. «Hallgjerd» (2400), d. «Livingstone» (2500), d. «Kari Skogland» (7000), samtlige av Bergen, og fører nu d. «Viking II» (7000) av Oslo. — Gift. 3 barn.

ANDENES, MARTIN JOHAN,

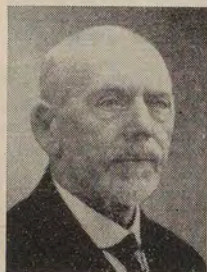


Gloppen, f. 5. okt. 1882 i Florø. Til sjøs første gang i 1898. Seilte (i kystfart). Senere utenriks med d. «Florida» (8000) av Kjøbenhavn. Eks. artium i 1908. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1912 i Oslo. Styrme. med d. «Bravo» og d. «Brüssel». Blev i 1914

fører av d. «Norden» (1450) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Har senere ført d. «Brüssel» (2200) og d. «Baltique» (4000) begge tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen 3. nov. 1919 og har senere vært gårdbruker og sølvrevopdretter. — Gift. 5 barn.

ANDERSEN, ADOLF EMIL,

Sandnes, f. 13. nov. 1854 i Stavanger. Til sjøs 1868 med d. «President» av Stavanger, tilh. Scaramanga Taganrog, Rusland. Styrme.eks. 1874 i Stavanger. Blev i 1878 fører av br. «Smaragd» av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Har senere ført damperne «Nora», «Agnar», «Rogaland», «Vulkan», samtl. tilh. s.n. reder, og d. «Thistle» av Stavanger, tilh. ham selv og Ths. S. Falck. Sluttet sjøen 1900 og har senere vært disponent ved Lura Teglværk samt skibsreder. — Enkemann. 4 barn.



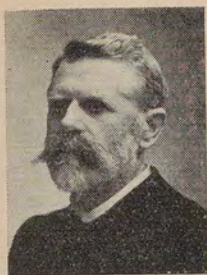
ANDERSEN (HOPOEN), ALBERT,

Brunlanes pr. Larvik, f. 18. okt. 1890 i Tjølling. Til sjøs 1907 med br. «Sterling» (300) av Larvik. Styrme.eks. 1913 og skibsf.eks. 1915 i Sandefjord. Blev i 1913 fører av d. «Fritjof» (50) av Larvik, tilh. Chr. Nielsen. Fra 1913 ført følgende hvalfangerskiber: «Eik» i 5 sesonger, «Bjerk» 1 sesong, «Commonwealth» 5 sesonger, «Chr. Nielsen» 2 sesonger, alle tilh. Chr. Nielsen, Larvik, hvor han har gjort tjeneste 17 år, «Fogo» 1 sesong på Cabedolo, Brasilia, for N. Bugge, Tønsberg. 2 år skytter og bestyrer på «Lancing», tilh. Melsom & Melsom, Larvik. 1 år kapt. og bestyrer på d. «Solglimt» for Chr. Nielsen & Co., Larvik, og nu kapt. og bestyrer på samme skib (14000) for A.s. Thor Dahl, Sandefjord. — Gift. 3 barn.



ANDERSEN, ALBERT EMIL,

Tønsberg, f. 13. sept. 1853 i Tønsberg. Til sjøs 1868 med s. «Gorilla» (187 cml.) av Tønsberg, tilh. C. E. Semb. Styrme.eks. 1869 i Tønsberg. Styrme. med «Resolut» av Tønsberg og «Thetis» av Drammen. Blev i 1876 fører av s.



«Helvetia» (213 cml.), tilh. o.n. reder. Sluttet sjøen 1882 og blev samtidig ansatt som kontorist ved Tønsberg Los- & Mønstringskontor. Fra 1906 losoldermann & mønstringsmann. — 6 år lærer ved Tønsberg sjømannsskole og i 6 år formann i s.skolens bestyrelse. — Sekretær i Tønsberg Sjømannsf. (1884/31). Kompasskorrigør for Tønsberg distrikt. — Kongens fortjenstmedalje i gull og æresmedl. av Tønsberg sjømannsforening. — Enkemann. 5 barn.

ANDERSEN, ALF,



Kjøbmandskjær pr. Tønsberg, f. 7. mars 1883 i Nøtterøy. Til sjøs 1898 med s. «Oscar» (450) av Tønsberg, tilh. Sev. Dahl & Co. Styrme.eks. 1902. Skibsf.eks. 1911 i Tønsberg. Styrme. med br. «Nova Scotia», d. «Fagersand», d. «Eiger», d. «Selun» og m. «Storsten».

Blev i 1912 fører av d. «Fagersand» (1200) av Tønsberg, tilh. Alf Monsen. Har senere ført d. «Eiger» (2000), d. «Selun» (2200), begge av Oslo, d. «Ada» (4150) av Tønsberg, tilh. Rafen & Løennechen, og fører nu m. «Leiesten» (9310) av samme rederi. — Gift. 3 barn.

Har seilt det meste av min tid i tropene og har vært heldig. Lite sykdom og ingen gang forlist. Var med en gang på Kina og berget 16 mann fra en forlist djunke.

ANDERSEN, ALF PEDER,



Fredrikstad, f. 11. jan. 1892 i Hvaler. Til sjøs 1907 med s. «Broderfolket» (850) av Oslo, tilh. Fredrik Olsen & Co. Styrme.eks. 1912 og skibsf.eks. 1921 i Oslo. Styrme. med d. «Taurus» av Tønsberg og d. «Aztec» av Haugesund. Blev i 1924 fører av s.n. skib (8500), tilh. Chr. Haaland, og fører nu m. «Nyholt» (8650) av samme rederi. — Gift. 2 barn.

Reddet mannskapet på skonnerten «General Moud» av Grand Bank, New Foundland, den 28. mars 1927. Skibet var på reise fra Cadix til New Foundland med salt og hadde vært i sjøen ca.

6 uker. Under stormer hadde skibet mistet alle seil og drev hjelpeløst omkring. Mannskapet hadde de siste 15 døgn levet på hårdt brød og vann. Om høsten samme år mottok jeg diplom fra regjeringen i New Foundland.

Jeg var ombord i d. «Aztec» i ca. 14½ år som styrmann og fører.

ANDERSEN, ANANDUS NICOLAI EUGEN BECK,

Holt pr. Tvedestrand, f. 21. juni 1882 i Holt pr. Tvedestrand. Til sjøs 1898 med s. «Ilos» av Arendal, tilh. Smith & Hansen. Styrme.eks. 1905 og skibsf.eks. 1908 i Arendal. Styrme. bl. a. med 4 m. bk. «Daghild», bk. «East-African» og d. «Dageid». Blev i 1914 fører av s. «Philadelphia» (3300) av Tvedestrand, tilh. Erling Monsen, London. Har senere ført d. «Frisk II» (1650), d. «Patrick» (950) og d. «Nina» (2300), samtl. av Oslo. — Medl. av ligningsnevnd, revisor, etc. — Gift. 3 barn.

ANDERSEN, ANDERS,

Sandøyststrand pr. Brevik, f. 26. septbr. 1860 i Eidanger. Til sjøs 1876 med br. «Aglia» (225) av Brevik, tilh. hans far Anders Andersen. Styrme.eks. 1878 i Brevik. Styrme. bl. a. med bk. «Oscar» og bk. «Warden Law». Blev i 1891 fører av s. «Athenian» (470) av Brevik, tilh. C. Røe. Har senere ført bk. «Derwent» (480), bk. «Warden Law» (650), sk. «Otto» (500) og bk. «Marie», alle av Brevik. Førte senest s. «3 Søstre», tilh. ham selv, i kystfart. Sluttet sjøen i 1918. — Enkem. 3 barn.

Opholdt mig ca. 8 år i U. S. A. Seilte som matros og styrmann på insjøene.

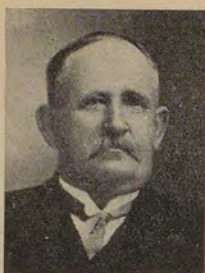
ANDERSEN, ANDERS BARTOLD,

Fredrikstad, f. 9. okt. 1893 i Hvaler. Til sjøs 1910 med d. «Norway» av Oslo, tilh. Fred. Olsen. Styrme.eks. 1914 og skibsf.eks. 1916 i Fredrikstad. Styrme. bl. a. med d. «Bør» og d. «Balduin». Blev i 1927 fører av d. «Borgholm» (2500) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co., og fører nu dette skib. — Gift. 2 barn.



ANDERSEN, ANDERS ROBBERØD,

Tønsberg, f. 3. des. 1865 i Nøtterøy. Til sjøs 1881 med br. «Fortuna» av Drammen. Styrme.eks. 1883 i Nøtterøy. Engelsk skibsf.



eks. 1893 i Hong Kong. Styr. med bl. a. tysk bk. «Orient», engelsk bk. «Sebastian Back», d. «Pei Ping», d. «Patriot». Blev i 1895 fører av s. «Claro Babuyan» (460 brt.) av Hong Kong, og har senere ført en rekke kinesiske seilskib og dampere. Sluttet sjøen i 1926. — Gift. 2 barn.

Sluttet sjøen i 1926 efter 39 års fart på Kina-kysten i seil- og dampskib.

ANDERSEN, ANDERS HERMAN,



Høvåg, f. 26. sept. 1879 i Høvåg. Til sjøs 1895 med sk. «Siba» (100) av Lillesand, tilh. Ths. Tønnessen. Styr. m.eks. 1898 og skibsf.eks. 1904 i Kristiansand. Styr. bl. a. med bk. «Congo» av Grimstad, bk. «Sophie Helene» av Kristiansand og d. «Skogstad» av Oslo. Blev i 1907 fører av d. «Star» (900) av Kristiansand, tilh. A. J. Grefstad & Co. Har senere ført Oslo-damperne «Sjøstad» (1800), «Mandeville» (2000), «Taunton» (1600), «Bowden» (1600), «Port Antonio» (1600) og «Sosua» (1600). Sluttet sjøen i 1928. Senere gårdbruker. — Medl. av formannskapet. — Gift. 5 barn.

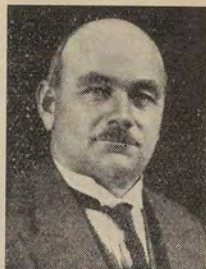
Seilte med d. «Taunton» i Nordsjøfart i 1915 uten uheld. Seilte senere i fruktfarten for United Fruit Co. på U. S. A.

ANDERSEN, ANDREAS THEODOR,



V. Sandøya, f. 1. aug. 1874 i Sandøya. Til sjøs 1889 med s. «Advena» (600) av Tvedestrand, tilh. J. M. A. Marcussen. Styr. m.eks. 1892 i Sandøya. Styr. med bk. «Sunniva» og d. «Ren». Blev i 1902 fører av s. «Advena» (600) av Tvedestrand. Har senere ført s. «Dybvaag» (2800) av Askerøya, d. «Gran» (1750) av Lyngør, «Ruth» (5800) av Oslo og m. «Svale» (4000) av Trondheim. Siden 1920 fører på Kinakysten med kinesiske dampskib (senest «Ping Fu», som gikk i fast rute Schang—Chunking, 1500 mil op Jangtselven). — Gift. 5 barn.

ANDERSEN, ARNE MAURITZ,



Søgne pr. Kristiansand, f. 12. aug. 1882 i Høllen pr. Kristiansand. Til sjøs 1897 med s. «Pilotas» (400) av Kristiansand, tilh. skibsr. Jørgensen. Styr. m.eks. 1906 i Lillesand og skibsf.eks. 1906 i Kristiansand. Styr. med d. «Egerø» (2000) og d. «Eros» (700). Blev i 1913 fører av s.n. skib av Kristiansand, tilh. O. A. T. Skjelbred. Har senere ført d. «Barmston» (2000) av Kristiansand, d. «Pluton» (2200) av Oslo, d. «Royal» (6300) av Kristiansand, d. «Vestmanrød» (1050) av Oslo, og fører nu d. «Listo» (3350) av Kristiansand, tilh. Herlof Andersen. — Gift. 3 barn.

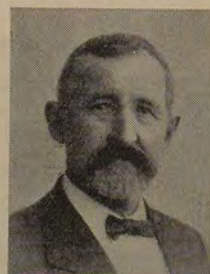
ANDERSEN, AXEL,



Porsgrunn, f. 25. feb. 1884 i Skien. Til sjøs 1900 med s. «Vesta». Styr. m.eks. 1906 i Porsgrunn. Styr. med «Sjøfrøkenen» og «Lady Penhryn». Blev i 1909 fører av s.n. fartøi av Drammen, tilh. Johansen & Egelien. Har senere ført s. «Disa» av Tønsberg, s. «Lota» av Horten, s. «Spica» av Drammen og d. «Havmøy» (1300) av Oslo. — Gift. 4 barn.

Mottok 1918 sølvbolle med inskripsjon for godt utført sjømannsverk i krigsårene.

ANDERSEN, BIRGER SAMUEL,

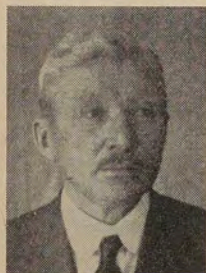


Arendal, f. 3. nov. 1856 i Arendal. Til sjøs 1871 med s. «Elisebeth» (550) av Arendal, tilh. Lund & Co. Styr. m.eks. 1873 og skibsf.eks. 1877 i Arendal. Styr. med s. «Katrine» av Fredrikstad, s. «Bygdin» og s. «Rex» av Arendal. Blev i 1883 fører av s.n. skib, tilh. Jens Thommesen. Har senere ført s. «Avanti» (2200), s. «Sterling» (1800) og «Svolder» (3200), samtl. av Oslo. Sluttet sjøen 1911. Siden 1914 kjøpmann i Arendal. — Æresmedl. av Arendals skipperforening (1934). — Enkemann. 3 barn.

1879 forliste vi med bark «Bygdin» av Arendal ved innseilingen til Bordeaux. Vi støtte ved lavvann om aftenen og neste morgen

på lavvand forlot vi vraket på tørre sandstranden. — I 1882 blev jeg styrmann med «Rex» og i 1883 fører. Førte «Rex» i hele 20 år uten nevneverdig uhell. Solgte den til slutt i Deligoa Bay, South Afrika. Fra dette skib har jeg mine beste minner fra sjølivet. — I 1905 forliste jeg skib «Avanti» i Floridastredet. — 1909 kom jeg ombord i «Svolder» i Hamburg og gikk derfra til Adelaide (Australien) på 78 dager, — en av mine fineste reiser på sjøen. — 1911 forliste jeg med 4/m bark «Svolder» trelastet for Melbourne ved Vinga utenfor Göteborg og dermed forlot jeg sjøen etter et stygt forlis.

ANDERSEN, CARL,

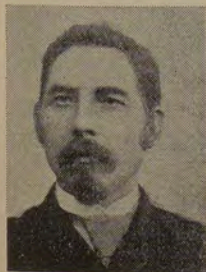


Oslo, f. 30. des. 1863 i Stokke. Til sjøs 1878 med s. «Harald Haarfager» (500 brt.) av Sandefjord, tilh. skibsr. Linaae. Styrm.eks. 1884 i Oslo. Styrm. med bl. a. s. «Norway», s. «Vildanden» og s. «Bredablik». Blev i 1894 fører av s. «Ønund» (300 brt.) av Tøns-

berg, tilh. Hans Ellefsens hvalfangerselskap. Har senere ført s. «Norma» (1100), d. «Hugin» (2300), d. «Halvard» (2600), d. «Hermion» (8600), d. «Hero» og «Henrik» (2050), samtl. tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co., Drammen. Sluttet sjøen 1923. — Nu gårdeier i Oslo. — Gift. 3 barn.

Jeg seilte først som styrmann med konsul Johansons (Glasgow) skib i 6 år. Senere i ca. 34 år for Bruusgaard, Kiøsterud & Co., Drammen. Var med som 1. styrmann og forliste «Premiere», samt den store 2450 tons 4/m «Bredablik» ved Syd-Afrikas østkyst år 1895. Stygt forlis. Senere forliste jeg bark «Norma» som fører for samme rederi, i februar 1900. — Senere fører på Kinakysten uten annet uhell enn en brand ombord i «Hermion» i New York under krigen.

ANDERSEN, CARL ALFRED,



Hvaler, f. 31. okt. 1856 i Hvaler. Til sjøs 1873 med bk. «Søskumneren» av Fredrikstad, tilh. skibsr. Kjer. Styrm.eks. 1878 i Fredrikstad. Styrm. med bl. a. bk. «Ansgar», sv. fullr. «Regulus», d. «Fri» og d. «Rønnaug». Blev i 1893 fører av br. «Mentor» av Halden, tilh. Torval Lund. Har senere ført s. «Gangerolf» av samme rederi. Sluttet sjøen 1916 og har senere vært tollopsynsmann. Nu gårdbruker. — Gift. 6 barn.

ANDERSEN, CARL EUGEN,

Muruviken pr. Trondheim, f. 19. jan. 1881 i Oslo. Til sjøs 1897 med s. «Skåne» (500) av Nyhamn, Sverige. Styrm.eks. 1901 og skibsf. eks. 1903 i Trondheim. Styrm. med bl. a. d. «Prima», d. «Ivanhoe», d. «Cederie» og d. «Gurth». Blev i 1913 fører av d. «Baldewin» (1700)

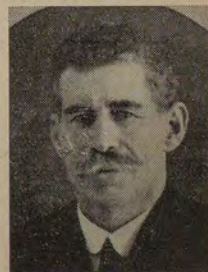


av Trondheim, tilh. A.s Det Selmerske rederi. Har senere ført d. «Ivanhoe» (1700), d. «Lochsley» (4400) og d. «Albr. W. Selmer» (4000), begge tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen 1922. — Senere bestyrer for A.s. Meraker Smelteverks Import & Eksportanlegg i Muruviken pr. Trondheim. — Gift. 2 barn.

Jeg begynte i Selmerske rederi i året 1905 og tjente her som styrmann og fører i 17 år, inntil jeg gikk inn i nuværende stilling. Reiste under hele verdenskrigen, når undtas 1 år, da skibene enten var torpedert eller rekvisjonert, og undgikk torpedering.

ANDERSEN, CARL ROBERT,

Rotterdam, f. 9. okt. 1871 i Halden. Til sjøs 1886 med s. «Hvide Ørn» (850), tilh. Andreas M. Wiel. Styrm.eks. 1891 i Halden og skibsf.eks. 1895 i Oslo. Høiere styrm.eks. 1892 i Halden. Styrm. med bl. a. bk. «Rogate», bk. «Hvite Ørn» og d. «Tiger». Blev



i 1899 fører av d. «Themis» (2800) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Tancred» (6200), d. «Taurus» (7600), d. «Tabor» (6700) og d. «Tellus» (13000), alle tilh. s.n. reder. Sluttet sjøen i 1913. Er nu havariagent og besiktigelsesmann for Norske Assurandører i Rotterdam. — Bestyrelsesmedl. i Norske Forbund i Holland 18 år, hvorav 4 år form. — St. Olavs Ordenen (1. kl.) for fortj. av norsk skibsfart og norske interesser i Holland. — Gift. 3 barn.

Som styrmann (20 år gammel) og eneste navigatør ombord måtte jeg under de utroligste vanskeligheter med en delirios skipper i desember 1891 navigere fartøiet fra Schilly Island til Halden under S.V. storm og regntykke på hele reisen.

Som ung fører lykkedes det mig under en orkan tvers av Hatteras 2. januar 1900 å berge hele mannskapet på amerikansk 5/m skonert «W. Wallace Ward» umiddelbart før skibet sank lastet med fosfat. For dette mottok jeg president Mc. Kinley's påskjønnelse i form av en prismekikkert med inskripsjon.

Fra mine prinsipaler De norske Assurandører mottok jeg i 1928 deres høieste påskjønnelse: en stor sølvbolle med inskripsjon.

ANDERSEN, CONRAD HOLM,



Kragerø, f. 5. mai 1885 i Kragerø. Til sjøs 1900 med s. «Succes» (300) av Kragerø, tilh. J. Mørland. Styr-m.eks. 1906 i Kragerø og skibsf.eks. 1912 i Oslo. Styr-m. bl. a. med bk. «Fama», bk. «Wanadis», d. «Ada» og d. «Hermod». Blev i 1915 fører av d. «Athene» (3050) av Kragerø, tilh. K. Salvesen. Har senere ført d. «Ada» (1800), d. «Athene» (3050), d. «Ada» (4350 brt.), samtl. tilh. s.n. reder, og d. «Hermod» (2350) av Drammen. Fører nu d. «Hafthor» (2050) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. — Gift. 5 barn.

Den 3. oktober 1916 blev senket med d. «Ada» på reise fra Bilbao til Air 21 n. m. av Woolf Rock (malmlastet). Den 18. oktober 1916 blev igjen senket med d. «Athene» på reise fra Narvik til Newcastle (malmlastet). Alle reddet i begge tilfelle. November 1917 blev m. «Ada» rekvirert i Amerika.

ANDERSEN, DAVID EMANUEL,



Sandefjord, f. 24. april 1888 i Østergötland, Sverige. Til sjøs 1904 med skoleskibet «Gladan», tilh. Svenske Marine. Styr-m.eks. 1913 og skibsf.eks. 1916 i Sandefjord. Styr-m. med fullr. «Melete», og en rekke hvalfangere. Blev i 1927 fører av d. «C. A. Larsen» (14783) av Sandefjord, tilh. A.s. Rosshavet. Har senere ført d. «Pythia» (5700), d. «Torodd» (10000), begge tilh. A.s. Odd, Sandefjord, og fører nu d. «Ole Wegger» (16480) av Sandefjord, tilh. A.s. Ørnen. — Gift. 1 barn.

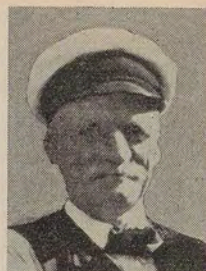
Hvalbåt «Norvegia» var egentlig det første skib jeg førte. Denne seilte under chilensk flagg på Chilekysten, og hadde jeg denne å føre en kortere tid dernede i 1912, altså innen jeg fikk styrmanneksamen. Hadde den fornødne chilenske kysteksamen. Var senere skytter og fører på «Viking 2» ved Syd Georgia i vintervesongen 1915. I 1916 og 1917 var jeg 1. styrmann med d. «Mefjord» som i denne tid gikk i fart mellom England og Frankrike.

Hele den tid som jeg seilte til sjøs, har vært rik på opplevelser av forskjellig og tildels spennende art, såvel før som under og efter krigen.

ANDERSEN, ELIAS,

Porsgrunn, f. 15. mars 1868 i Bamle. Til sjøs 1883 med s. «Høvding» (767 nrt.) av Porsgrunn,

tilh. Chr. Knudsen. Lav. og høiere styr-m.eks. 1888 i Porsgrunn. Styr-m. med bk. «Brilant», sk. «Fortuna», bk. «Dr. Metzger» og d. «Nereus», alle fra Porsgrunn. Blev i 1895 fører av s. «Charlotte Marie» (180 nrt.) av Brevik, tilh. M. Svensson & Søn. Har senere ført sk. «Fortuna» (227 nrt.), bk. «Folkvang» (557 nrt.), bk. «Erna» (1188 nrt.), samtl. av Porsgrunn, og sk.s. «Stanley» (300 nrt.) av Brevik. Sluttet sjøen i 1914 og er nu havneassistent i Porsgrunn. — Enkemann. 6 barn.



1885 med barkskib «Brilant» av Porsgrunn, kapt. H. C. Hansen, reddet vi på reise fra Liverpool til Quebec på Newfoundland-bankerne i isen 11 mann fra bark «Bajar» av Hvitsten og 16 mann fra d. «Marie Louise» av Liverpool. Kapt. Griff, styrmann og 8 mann i båt nr. 2 gikk ombord i et engelsk skib som var i nærheten. Landsatte folkene i Quebec 14 dager senere. «Brilant» blev rent i senk av en engelsk båt på Liverpool red 1886.

«Charlotte Marie» forliste i Nordsjøen 7. november 1895; alle reddet av en fiskekutter og landsatt i Lowestof.

Med «Erna» den 10. november 1911 på reise fra Paysandu til Barbados for ordre blev 1. styrmann, Johan Strandnes, slått overbord av mesan stagseil og blev borte. Hadde båt og tre mann ute, men kunne ikke finne ham.

I mai 1912 blev jeg bragt iland syk i Montevideo og kom hjem 12. august 1912. «Erna» blev solgt i Buenos Aires. Har hatt flere meget pene reiser.

ANDERSEN, ELLING JOHAN,

Homborsund pr. Lillesand, f. 11. april 1892 i Eide pr. Lillesand. Til sjøs 1911 med bk. «Bølgen» (2250) av Grimstad, tilh. O. T. Tønnevold. Styr-m.eks. 1918 i Grimstad og skibsf.eks. 1921 i Lillesand. Styr-m. med d. «Lysefjord», d. «Gansfjord» og d. «Smaragd». Blev i 1931 fører av s.n. skib (1540) av Oslo, tilh. skibsreder Thor Helliesen, og fører dette skib fremdeles. — Gift. 3 barn.



Jeg seilte med seilskib til høsten 1920, derav omkring et år med skonnerter på den amerikanske kyst. Den siste av dem var «General Adelbert Ams» fra New York. 1914 den 14. januar, i en pålands snestorm, seilte vi påland utenfor Mono Moy Point (Cape Cord). Vi opholdt oss i riggen i 10 timer, og blev i redningsstol halt i land. Vi var da i en meget forfrossen tilstand. Skonnerter blev stående ca. 400 meter fra land og var aldeles istykkerbrukt straks efter at besetningen var kommet i land.

Jeg begynte i fruktfart 1923 og seiler fremdeles der.

ANDERSEN, EMIL AUG.,



Oslo, f. 12. mars 1876 i Tønsberg. Til sjøs 1890 med s. «Areola» (1500) av Tønsberg, tilh. Olaus Røed. Styrme.eks. 1892 og skibsf.eks. 1910 i Tønsberg. Styrme. med bk. «Sleipner» av Egersund, bk. «Einar Thamber-skjelver» av Stavanger, bk. «Madura» av Drammen, d.

«Taurus» og d. «Sark» av Tønsberg. Blev i 1911 fører av d. «Times» (3100) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Trafalgar» (3300), d. «Troid» (5050), d. «Tricolor» (7000), turbind. «Tana» (8400), m. «Teneriffa» (9500), m. «Tancred» (9900), m. «Taronga» (9750), og fører nu m. «Tancred» (9900), samtl. tilh. s.n. rederi. — Form. i Skibsførernes Klubb i New York 1917. — Gift. 4 barn.

Seilte under hele krigen med d. «Tricolor». Så minesprengninger og torpedosprengning — men kom alltid uskadt frem. Oplevde jo under krigen mange bemerkelsesverdige hendelser.

ANDERSEN, EMIL THEODOR,



Bergen, f. 26. des. 1892 i Bergen. Til sjøs 1910 med skoleskipet «Alfen» av Bergen. Styrme.eks. 1914 i Bergen. Radiocertifikat 1915. Skibsf.eks. 1918 i Bergen. Styrme. fra 1915 med 25 skib i B.D.S., avvekslende i kyst- og oversjøisk fart. Blev i 1928 fører av d.

«Lynx» (1366 brt.), tilh. B.D.S., Bergen. Fører nu d. «Vesta» (1310 brt.) av samme rederi. — Gift. Ingen barn.

Tross opvokset i sjøfartsbyen Bergen, fikk jeg først for alvor lyst til sjølivet ved 17-års alderen. Min elevtid med skoleskipet «Alfen» er noget av den gladeste, interessanteste og lærerikeste tid jeg har oplevet. Blev for mig gjennombruddet og helt bestemmende for min senere livsstilling, idet jeg ved avgangen derfra fikk jungmannsplass ombord i d. «Jonas Lie», tilhørende Det Bergenske Dampskibsselskab, i hvilket selskap jeg siden har tjenestgjort med fradrag av et års langfart og 1¼ års marine-tjeneste.

Under verdenskrigen reiste jeg to år i krigsfaresonen, Norge—Frankrike, England—Island. I april 1917 i Nordsjøen blev øienvitne til d. «Kolaastind» (av Alesund) torpedering, og i juni—juli s. å. torpederingen og senkningen av dampskibene «Boletta» av Oslo, «Prince-Albert» (engelsk), «Vanda» (svensk), der alle sank i løpet av noen minutter med tap av menneskeliv.

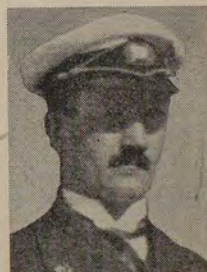
Jeg var i styrmann med d. «Urso» på reise fra Bergen til Hull via Lerwick sammen med 8 skandinaviske skib under engelsk konvoy, da jeg den 24. juni, like før solrenningen, en

stille fin morgen ca. 40 n. m. vest av Holmengraa fyr, brutalt blev revet ut av morgenstemningen ved et tordenlignende skrell og så vår sidekammerats akterdekk springe i luften. Skibet, der var d. «Boletta», tilhørende Fred. Olsen, var truffet av torpedo om b. b. mellom maskin og akterrommet, begynte straks å synke med akterenden. En flåte og livbåtene kom hurtig og i god orden på vannet. Fem min. efter forsvant det siste av stevnen. Vi måtte i henhold til ordre holde vår kurs og fart uforandret og kunde av den grund ingen hjelp yde. Mannskapet blev optatt av engelskmennene. Til undervannsbåtene sås intet tegn.

Våren og sommeren 1918 under blokaden og den engelske rekvisisjon av norske skib, var jeg beskjeftiget ved et av rasjoneringskontorene i Bergen og senere ved Bergenskes Maritime avelingskontor. For øvrig har mitt sjøliv artet sig ganske almindelig, vekslende i gråveir og solskinn.

ANDERSEN, FRANTZ BERNHARD,

Bergen, f. 17. aug. 1878 i Bergen. Til sjøs 1892 med d. «Aurora» (2000) av Bergen, tilh. Kahrs & Co. Styrme.eks. 1900 og skibsf.eks. 1904 i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Alf», d. «Frey», d. «Eir» og d. «Ran». Blev i 1911 fører av d. «Sif» (5200) av Bergen, tilh. Jacob R. Olsen. Har senere ført d. «Urd» (4800), d. «Frey» (4800), ny d. «Urd» (5500) og senest d. «Tilt-horn» (10 800), samtlige tilh. s.n. rederi. — Ugift.



Gikk første gang til sjøs 1892 med d. «Aurora». — Senere seilte jeg med norske, amerikanske og danske fullriggere på langfart til 1900 — da jeg tok styrmannseksamen. — Efter min eksamen seilte jeg i Jacob R. Olsens rederi i 26 år — gjennomgikk gradene fra matros til skibsfører og har ført de fleste av rederiets skib.

Da verdenskrigen brøt ut i august 1914 lå jeg full-lastet og seilklar med d. «Urd» av Bergen i russisk Sortehavn havn bestemt for Tyskland. Tross protest og advarsler, gikk jeg ut fra denne havn, manøvrerte gjennom minefeltet og ankom til Konstantinopel. Her blev jeg underrettet om, at Dardanellene var lukket med minefelt. Fortsatte allikevel og lå noen dager innenfor minebeltet for å avvente en chance å slippe igjen. Til alt hell kom to tyske krigsskib — som var jaget inn av fienden og søkte nu inn minefeltet — jeg navigerte ut der disse to kom inn og kom vel ut i Middelhavet. Navigeringen gjennom Middelhavet bød på mange vanskeligheter med min tyske kornlast, men ved knep lyktes det under visiteringen at fremlegge tyrkiske og russiske papirer, som var uforståelige — og passere — ja endog på en fin måte å lure forbi det sterkt bevoktede Gibraltar. På grunn av kullmangel, måtte jeg inn til en Nord-Spansk havn. Men gikk atter ut til sjøs igjen. Jeg var klar over at vår tyske kornlast ikke vilde få passere av franske eller engelske vaktsskib. Jeg blev utført Skotland tatt inn av en engelsk jager til en havn. Men om natten gikk jeg ubemerkt med slukkede lanterner ut av havnen, passerte og blev visitert av engelske vaktsskib, men — som lot oss passere. Efter ca. 7 ukers reise fra Sortehavet kom vi vel frem til norsk havn; hvor den kjærkomne kornlast blev solgt og opppist. Der var 7 skib som gikk ut fra Sortehavet med kornlast, men kun mitt skib kom vel frem med lasten gjennom alle disse fremmede krigsskib. Jeg blev godt påskjønnnet for denne farlige reise.

I krigsårene 1914—15 og 16 seilte jeg med rederiets skib

mellem Syd- og Nord-Amerika og Europa i krigsfarvannene. En reise hadde 3 tyske officerer på en fiffig måte forhyrt sig til mitt skib i U. S. A. som danske matroser. Da vi kom opunder den skotske kyst en mørk natt, blev jeg var, at der blev «morset» fra mitt skib på akterdekket — til en mørk tingest — som senere kom langs siden, det var en tysk u-båt. Men plutselig blev der skutt på oss (den tyske u-båt gikk visst ned). Det var en stor engelsk jager som kom bort til oss. Vi blev tatt inn til en engelsk havn, og de 3 tyske officerer blev internert. Jeg hadde forøvrig mange farlige opplevelser i krigssonen, men heldigvis ingen torpedering.

I året 1907, da jeg var styrmann med s. «Frey», gikk vi med en last amunisjon fra Philadelphia til Mexico. På reisen utbrøt der brand i bunkers-kullene. Vi arbeidet i flere døgn med slukningen. Det var spennende søvnløse dager og netter, som heldigvis gikk ufarlig over.

I seilskibsdagene hadde jeg min lykkeligste tid til sjøs.

ANDERSEN, GEORG ANDREAS,



Hisøy pr. Arendal, f. 8. okt. 1863 i Tromøy. Til sjøs 1877 med bk. «Caleb» (730) av Arendal, tilh. Per Josefsen. Styrm.eks. 1882 i Arendal. Styrm. med bk. «Esra», b. «Lord Dufferen» og bk. «Pierre». Blev i 1890 fører av s.n. skib (600) av Arendal, tilh. Didrik Herlofson, Paris. Har senere ført sk.s. «Osean» (225), bk. «Garfield» (1050), galeas «Island» (150), samtl. av Arendal, og fører nu d. «Hill» (670), tilh. ham selv. — Gift. 7 barn.

ANDERSEN, GUNNAR,



Langesund, f. 21. april 1862 i Stathelle. Til sjøs 1877 med s. «Feronia» (350 brt.) av Brevik, tilh. H. C. Albretsen. Styrm.eks. 1880 i Porsgrunn. Styrm. med br. «Norden» av Stathelle og «New Granada» av Brevik. Blev i 1886 fører av s. «Gunhild Back» (999 nrt.) av Larvik, tilh. A. C. Andersen. Har senere ført bk. «Sophie» (360 brt.), s. «Cito» (470 brt.), begge av Larvik, d. «Aquila» (3300), d. «Etna» (6300), d. «Nordfeld» (6000), d. «Eidsfos» (3050), m. «Ester Elina» (4600), disse av Oslo, og d. «Rødskjær» (4000) av Langesund. — Sluttet sjøen 1928. — Form. i Langesunds sjømannsforening. — Gift. Ingen barn.

Efter alt må jeg si at jeg har vært heldig i min lange fartstid. Forliste en gang den 15. april 1888 med bark «Gunhild».

Seilte i land på Orkenøene (øen Landa) hvor vi alle kom vel i land. Skibet totalt vrak. Forøvrig har jeg gjennomgått de strabasser og glade dager som enhver sjømann nok har gjennomgått.

1897 gikk over fra seil til steam.

ANDERSEN, HAAKON,

Lystad pr. Sandefjord, f. 14. juni 1887 i Stokke. Til sjøs 1903 med s. «Elim» av Oslo. Styrm.eks. 1907 i Tønsberg og skibsf.eks. 1916 i Sandefjord. Styrm. bl. a. med d. «Ellen», d. «Sandefjord» og m. «Sangstad». Blev i 1919 fører (vikar) av d. «Gaute» (3250) av Oslo, tilh.



Biørn Biørnstad & Co. Har senere ført m. «Sangstad» (7890), og senest m. «Snestad» (7600), begge av Oslo. — Gift. 3 barn.

Seilte de første år i krigstiden i Atlanterhavsfart. Fra 1916 til krigens slutt i kanalfart uten uhell.

ANDERSEN, HAAVALD MARTINIUS HELSETH,

Oslo, f. 26. okt. 1862 i Drammen. Til sjøs 1878 med s. «Mentone» av Porsgrunn, tilh. J. C. & G. Knudsen. Styrm.eks. 1881 og høiere styrm.eks. 1883 i Drammen. Styrm. med br. «Barden» og d. «Norrøna». Blev i 1896 fører av s.n. skib (1750) av Porsgrunn, tilh. Jørgen C. Knudsen. Har senere ført av samme rederi d. «Taormina» (1345 brt.), d. «Frednes» (2500) og d. «Ottar» (2500). Sluttet sjøen 1919. Har senere vært insp. ved Oslo havnelager. — Medl. av Oslo sjørett. — Gift. 2 barn.

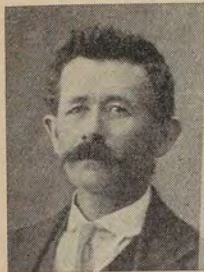


Begynte som dekksgutt i bark «Mentone» av Porsgrunn 27 måneder. Min første reise gikk rundt jorden: Porsgrunn, Gefle, Melbourne, Vestkyst av Syd-Amerika, Hamburg. Deretter som lettmatros i bark «Dione» av Porsgrunn, likeledes: Porsgrunn, Cardif, Vestkyst av Syd-Amerika. Gikk efter styrm.eks. ut med brig «Barden» som 2. styrmann i meksikansk mahognyfart, hvor vi ankom på den tid da den voldsomme gulfeber raste i Vera Cruz. Føreren, kapt. Olsen, og 4 mann døde hos oss. Jeg overtok så 1. styrmannsposten, stod ombord her i 2 1/4 år.

Under verdenskrigen gikk jeg 2 reiser over til Europa, oktober 1916 til Havre og desember 1917 til Trondheim. Efter denne siste tur blev skibet tvangsrekvirert til å gjøre 11 pliktreiser Bristolkanalen—vestkyst av Frankrike i kullfart. Blev aldri utsatt for uhell under krigen, og gikk heller aldri i konvoy.

Min hele fartstid fra Porsgrunn er 37 år og 7 1/2 måned.

ANDERSEN, HANS ADOLF,



Larvik, f. 18. nov. 1862 i Larvik. Til sjøs 1878 med s. «Kronprins Karl» (400) av Larvik, tilh. Søren Andersen m. fl. Styr.eks. 1883 i Larvik. Blev i 1887 fører av bk. «Mary» (ca. 500) av Larvik, tilh. H. Andersen m. fl. og førte senest dette skib. — Gift. 4 barn.

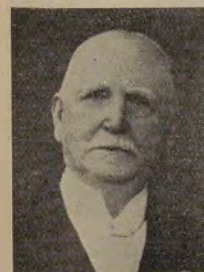
ANDERSEN, HANS MATHIAS,



Tønsberg, f. 22. juni 1888 i Nøtterøy. Til sjøs 1902 med d. «Solferino» (1300) av Oslo, tilh. Otto Thoresens Linie. Styr.eks. 1906 og skibsf.eks. 1910 i Tønsberg. Styr. med en rekke skib tilh. s.n. rederi. Blev i 1921 fører av d. «Hermes» (6700) av Drammen, tilh.

Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Har senere ført d. «Tabor» (6000), d. «Hesperos» (8700), begge av Drammen, «Talabot» (11700) av Tønsberg og fører nu m. «Pan Scandia» (14 750) av Oslo, tilh. Leif Høegh. — Gift. 4 barn.

ANDERSEN, HANS PETER MAGNUS,



Oslo, f. 28. nov. 1857 i Larvik. Til sjøs første gang i 1872 og blev skibsfører i 1880. Æreskapt. med skoleskibet «Sørlandet» til Chicago-utstillingen i 1934. — Ridder av St. Olavs orden (1927), Kongens fortjenstmedalje i gull (1928), æresmedl. av N.S.F.

— Utgav i 1932 «70 års tilbakeblikk» og i 1934 «Skoleskibet «Sørlandet»s utstillingstokt 1934».

Nedenfor gjengis utskrift av «Norsk Biografisk Leksikon», bind I, s. 141—42:

A. gikk til sjøs i 1872 og blev skibsfører i 1880. Han tildrog sig første gang oppmerksomhet i 1886 ved sammen med styrmann Christensen å starte fra Kristiania i åpen skjette for å seile over Atlanterhavet. De kom etter 60 dages opphold i sjøen så langt som til New Foundlandsbankerne, hvor de lot sig opta av et skib. Færdens beskrev han året etter i en bok «Sjøgten Ocean». — I de følgende år oppholdt han sig i New York, hvor han i 1887 opprettet Det Skandinaviske Sjømandshjem, og hvor han i 1889 tok initiativet til stiftelsen av Norsk-Amerikansk Sjømandsforening. — I

1893 startet han «Norges Sjøfartstidende» (det nuværende Norges Handels- og Sjøfartstidende) i Kristiania, hvis redaktør han var til 1895. Etter i nogen år å ha drevet forretning i Kristiania startet han i 1901 sjøfartsbladet «Kysten», som han redigerte til 1903. — Allerede i 1894 var han av Stortinget valgt til medlem av Sjødyktighetskommissjonen, hvis arbeide resulterte i lov om statskontroll med skibes sjødyktighet av 9. juni 1903. I det ved denne lov foranledigede nye embede som sjøfartsdirektør blev A. utnevnt i 1903. I sin nye stilling utfollet han stor kraft og energi og har hovedæren av «trelastlinjen» og av å ha fått de norske lastelinjeregler godkjent av England. Stillingen var imidlertid meget vanskelig, idet den nye lov medførte statskontroll og statsinngrep på områder hvor slikt var aldeles uvant. De uundgåelige rivninger som fulgte med den nye stilling, utviklet sig derfor hyppig til stridigheter mellom A. personlig og institusjoner og personer, som han i egenskap av sjøfartsdirektør kom i berøring med. En sådan konflikt med daværende utenriksminister Irgens førte til, at han i 1911 blev entlediget som sjøfartsdirektør. A. redegjorde for sitt syn på saken i en bok: «Norges første sjøfartsdirektør. Ansettelse, virksomhet, entledigelse», Kr.a 1912. Det følgende år blev han utnevnt til mønstringschef i Kristiania. Også utenfor sin egentlige livsgjerning har A. satt spor efter sig og vunnet et navn i sjømannssaker. Han var således en av stifterne for Norsk Skibsførerforening i 1889, hvis sekretær han var i de to første år, likesom tanken om å få en valgordning, der gav færende sjøfolk adgang til å stemme ved offentlige valg, visstnok først utgikk fra ham. — Efter hans initiativ blev det besluttet å sende en nøiaktig kopi av Gogstadskibet over til verdensutstillingen i Chicago i 1893, og A. førte selv som skibsfører dette nye vikingeskib «Viking» lykkelig over til Amerika efter 40 dages seilas. Skibet står nu i Lincoln Park i Chicago. Om denne ferd skrev han i 1895 en bok «Vikingeferden». — Som sjøfartsdirektør var A. formann i forskjellige kommisjoner, og han er fremdeles dels formann i, dels medlem av styret for forskjellige almenntilgitt institusjoner til gagn for sjømannsstanden.

ANDERSEN, HARALD,

Halden, f. 18. mars 1892 i Halden. Til sjøs 1908 med s. «Odin» (600) av Halden. Styr.eks. 1911 i Halden og skibsf.eks. 1914 i Oslo. Styr. med d. «Terrier», d. «Toluma», d. «Delaware» og m. «Tortugas». Blev i 1917 fører av d. «Terrier» av Tønsberg (8400), tilh.



Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Louisiana» (7000), m. «Tampa» (6200), d. «Tugela» (8400), m. «Tai Ping Jang» (10 000), og fører nu m. «Touraine» alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.

ANDERSEN, HERLOF JOHAN,

Kristiansand, f. 3. okt. 1876 i Søgne. Til sjøs 1891 med s. «Lista» (300) av Kristiansand, tilh. skibsr. Balchen m. fl. Styr.eks. 1894 i Farsund og skibsf.eks. 1900 i Kristiansand. Styr. bl. a. med sk.s. «Vamos», bk. «Gudrun», bk. «Gloria» og bk. «Alfred Gibbs». Blev i 1904 fører av d.



«Eros» (700) av Kristiansand, tilh. skibsr. O. A. T. Skjelbred m. fl. Har senere ført d. «Crothorne» (4100) og d. «Pytheas» (4600), begge av Kristiansand. Sluttet sjøen 1916. Har senere vært inspektør og siden 1930 skibsreder. Fra 1924 drevet kull- og koksforretning i Kristiansand. — Medaljen for edel dåd i sølv. — Gift. 8 barn.

ANDERSEN, JOHAN AUGUST,



Bergen, f. 4. juni 1866 i Gjelberg, Sverige. Til sjøs 1884 med bk. «Skaregrøm» av Eides rederi, Arendal. Styr.m.eks. 1888 i Arendal. Styr.m. med bk. «Karen Wedel Jarlsberg», bk. «Leviathan» og d. «Ørnen», og senere med alle «Fylkesbåtane». Blev i 1913 fører av passagerskip (50), tilh. Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane, Bergen. Har senere ført d. «Stavenæs», d. «Gula», d. «Aardal» (310 brt.) og fører nu d. «Gudvangen» (575), alle tilh. s.n. selskap. — Gift. 2 barn.

Jeg var med og forliste barkskibet «Grevinne Karen Wedel Jarlsberg» i Nordsjøen i en forrykende N.V. storm. Vi kom fra Vest Hartlepool og skulde til Riga. Da vi var kommet midt i Nordsjøen sprang den lekk og sank så å si under føttene på oss, men heldigvis hadde været bedaget sig nok til at vi klarte å få livbåten og prammen på sjøen uskadt. Jeg, i. styrmannen og en matros gikk i prammen. Kapteinen og det øvrige mannskap gikk i livbåten, og så lå vi og andøvet i le av skibet; men så begynte livbåten å lekke så det var næsten uråd å holde den lens.

Kapteinen beordret i. styrmann og mig til å borde skibet igjen og kappe riggen og forsøke å lage en flåte. Heldigvis da riggen falt, blev vi observert av nogen engelske fiskere som kom og berget oss og tok oss inn til Grimsby.

I krigstiden da jeg førte d. «Aardal» i fart mellom England og Vest-Norge blev vi forfulgt av en tysk undervannsbåt. Vi var lastet med tran og skulde til Aberdeen. Vi var 5 min. av Marstenen da jeg opdaget den; den halte fort inn på oss. Jeg satte kursen slik at jeg fikk den i akterenden og så rigget jeg til en kanon oppe på rorristen akter og satte en mann til å ligge på kne og sikte på den. Det varte ikke lenge før det virket. Den kom ikke nærmere, men den fortsatte å forfølge oss 2½ time, så dukket den og vi pustet lettet.

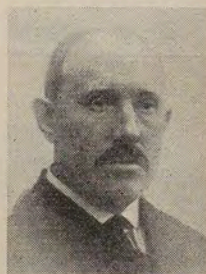
ANDERSEN, JONAS MARINIUS,

Rønningen, f. 2. okt. 1867 i Hvaler. Til sjøs 1884 med s. «L' Union» (213 brt.) av Hvaler, tilh. A. Andersen. Styr.m.eks. 1888 i Halden. Styr.m.

med d. «Frigga», d. «Nora» og d. «Georg». Blev i 1895 fører av s.n. skib av Hvaler, tilh. A. Andersen m. fl. Har senere ført s. «Lydia» (376 brt.), s. «Contant», s. «Professor Lintner» (525 brt.) og s. «Rifondo» (734 brt.), samtlige av Hvaler. Sluttet sjøen 1902. Senere drevet gårdsbruk. — Ugift.

ANDERSEN, JULIUS HALFDAN,

Nøtterøy pr. Tønsberg, f. 10. april 1880 i Nøtterøy. Til sjøs 1895 med botelnosfanger «Saga» (90) av Tønsberg, tilh. Ole Aarvold m. fl. Styr.m.eks. 1898 i Nøtterøy og skibsf.eks. 1901 i Tønsberg. Styr.m. bl. a. med s. «Balena», d. «St. Andrews» og d. «Themis». Blev i 1918 fører av d. «Alderney» (5000) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «St. Andrews» (5000), d. «Sark» (6000), d. «Tungus» (3000), d. «Tabor» (6300), d. «Maricopa» (10300), d. «Mexicano» (6000), d. «Jethou» (7000), alle tilh. s.n. reder og fører nu d. «Madrone» (8600) av Tønsberg, tilh. Hans Borge. — Gift. 3 barn.

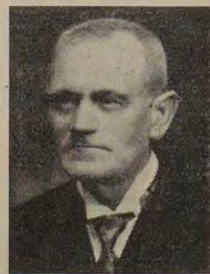


ANDERSEN, LAURITZ,

Nøtterøy pr. Tønsberg, f. 6. mai 1870 i Nøtterøy. Til sjøs 1886 med s. «Trio» (220) av Tønsberg, tilh. Nils Henriksen Hengerød. Styr.m.eks. 1890 i Porsgrunn. Blev i 1901 fører av d. «Hailand» (1000) av Hayshang, China. Har senere ført d. «Freya» (1500) av Tønsberg, d. «Hellik» (1600) og d. «Brink» (2300), begge av Oslo. Seiler nusom styr.m. — Gift. 6 barn.

I 1898 da jeg var styrmann med seilskibet «Thomas S. Stowe», på reise Punba Cabbea—Bremen, fikk vi en meget lang og besværlig reise. Der utbrøt også sykdom ombord, idet mannskapet blev angrepet av skjorbuk og Berri Berri. Kapteinen og 2 mann døde på 8 dager. Vi måtte søke inn til Monte Video. Dertil fra Punba Cabbea hadde vi 3 måneder. Skibet som var jernskib blev meget begrodd under bunnen.

På Kinakysten da jeg førte d. «Hailand» var jeg flere ganger med på å redde mannskaper. En gang reddet vi mannskapet fra et engelsk dampskib, tilsammen 43 med mannskap og passagerer. En annen gang 7 mann fra en amerikansk skonnert og en tredje gang 7 mann fra et kinesisk skib etter at vi hadde gått gjennom en cyklon. Fikk herfor en kinesisk og en fransk guldmedalje med diplom.





Fullrigger «Lancing» (2785 rt.) av Oslo.



Bk. «Bell» (3755 rt.) av Tønsberg.



Bk. «Bellhouse» (2348 ft.) av Tønsberg.



Bk. «Alonso» (1927 rt.) av Sandefjord.

I 1916 da jeg førte d. «Brink» blev vi torpedert 50 min. ut for Vardø. Vi var da på reise Onega—Hull med trelast. Vi fikk varsel og blev satt ombord i undervannsbåten og av samme ført inn til Vadsø.

ANDERSEN, LAURITZ WILLIAM,



New York, f. 8. okt. 1883 i Stavanger. Til sjøs 1900 med s. «Orion» (1200) av Stavanger, tilh. E. Berentzen. Styrme.eks. 1904 og skibsf.eks. 1910 i Stavanger. Styrme. med d. «Krosfond», d. «Kalfond», d. «Hafursfjord» og d. «Sola». Blev i 1912 fører av d. «Kalfond»

(1800) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Har senere ført d. «Barbara» (1425), d. «Ledaal» (3600), d. «Plenting» (750) og d. «Burstad» (1250), samtlige av Stavanger. Sluttet sjøen 1921. — Ansatt ved New Haven jernbaneselskap N. Y., hvor han fremdeles er. — Gift. 1 barn.

Mars 1905 var jeg 2. styrmann med d. «Røskva» av Stavanger, tilh. Torjer Meling jr., da den brandt op ca. 10 mil syd for Kristiansand. Hele mannskapet gikk i skibets båt og rodde inn til Oxx hvor vi blev godt mottatt av fyrforvalteren med familie.

Som styrmann med d. «Krosfond» i 1911 forliste vi ved Haisboro sand. Alle mann berget og landsatt i Yarmouth.

Oktober 1916 som styrmann med d. «Sola» av Stavanger, tilh. Lauritz Kloster på reise fra New York til Havre med stykkgoods, blev senket av tyske undervannsbåter ca. 80 mil vest av Schilly Isl. og efter ca. 60 timers ophold i livbåten i orkanaktig vær blev vi optatt av engelsk trawler og landsatt i St. Marys, Schilly Isl. Alle mann berget. Det bemerkes at kapteinens båt med det halve mannskap var kommet til lands ved 6-tiden om morgenen og rapporterte da at styrmannens båt måtte være utfør i nærheten. Kommandanten på plassen sendte da ut 10 trawlere i forskjellig kursretning og kl. 1.30 em. blev vi optatt av steamtrawler «Rambler Rose». Det var også på høi tid, for da begynte uværet for alvor. En storm som der ikke hadde vært i manns minne. Vi blev værfaste i flere dager førenn der kom båt og tok oss over til fastlandet. Efter ca. 6 måneders ophold hjemme gikk jeg ut som fører av d. «Barbara», som efter et par turer blev rekvisjonert av englenderne.

Førte siden d. «Ledaal», «Plenting» og «Burstad» i fart mellom England og Kontinentet samt Middelhavslandene til 1921 da jeg sluttet sjøen.

ANDERSEN, LEIF,



Sandar pr. Sandefjord, f. 23. okt. 1874 i Sandefjord. Til sjøs 1890 med s. «Kamfjord» (1200) av Sandefjord, tilh. A. C. Gogstad. Styrme.eks. 1893. Styrme. bl. a. med d. «Fascalino», d. «Hilda», d. «Texas». Blev i 1899 fører av d. «Fascalino» (1520) av Oslo, tilh. Mail-Halby.

Har senere ført d. «Hilda» (2300), d. «Galveston» (1800), d. «Vitalia» (1800), d. «Roald Amundsen» (6650), alle hjemmeh. i Oslo, og fører nu m. t. «Belita» (9880) av Tønsberg, tilh. R. Røed. Gift. Ingen barn.

Fra 1916 til 1922 disponent for seilskipsrederiet/s «Alexandra». Fra 1922 bestyrer av a/s «Laboremus» hvalekspedisjon i Antarctic, samtidig fører av kokeriet «Roald Amundsen».

ANDERSEN, MAURITZ HALFDAN,

Nøtterøy pr. Tønsberg, f. 24. des. 1890 på Nøtterøy. Tilsjøs 1905 med s. «Ønund» av Moss. Styrme.eks. 1910 i Oslo og skibsf.eks. 1913 i Tønsberg. Styrme. med d. «Karen», d. «Noruega», d. «Cubano», m. «Tampa», alle av Tønsberg. Blev i 1919 fører av d. «Noruega» (5600), tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført m. «America» (7560) og fører nu m. «Toledo» (7100), begge tilh. s.n. reder. — Robins legat (1926). — Gift. 4 barn.



Begynte i Wilh. Wilhelmsens rederi i 1914 som 3. styrmann med d. «Noruega» og har siden den tid vært i tjeneste i samme rederi. Under hele krigen seilte jeg mellom Meksikogulven og Norge uten noget nevneverdig å bemerke.

Som fører av m. «America» reddet jeg i januar 1926 besetningen fra amerikansk taugbåt «Endurance» av New York på Floridakysten. Det var ved anledningen sterk pålandsstorm. Taugbåten hadde slept et mudderapparat som tidligere på dagen var forlist og mannskapet fra denne tatt ombord i «Endurance». Under voldsomt hav tok vi ombord om aftenen alle mann fra taugbåten, inkludert 4 mann fra muddermaskinen, ialt 11, og taugbåten blev forlatt synkende. Påfølgende dag reddet vi 4 mann fra amerikansk 4-mastet skonnert «Tifton» som foregående aften under stormen hadde kantret utenfor Palm Beach, Florida. De 4 mann som blev reddet satt suret til akterriggen på vraket som lå kantret helt over og stadig overvasket av sjøene. Av de 15 mann som blev reddet var 9 norske eller norskamerikanere. For nevnte redning mottok jeg Robins legat og kikkert med inskripsjon fra den amerikanske president (Coolidge).

ANDERSEN, NILS JØRGEN,

Barbu, Arendal, f. 30. juli 1888 i Narestø. Til sjøs 1903 med s. «Ocean» (507 brt.) av Narestø, tilh. Chr. Tharaldsen. Styrme.eks. 1906 og Skibsf.eks. 1910 i Arendal. Styrme. bl. a. med d. «Sommerstad», d. «Bora» og d. «Nordlyset», alle av Oslo. Blev i 1917 fører av



s.n. damper (640), tilh. Thorvildsen & Co. Har senere ført d. «Odland» (2100) av Arendal, d. «Vanja» (2200), d. «Juan» (1600) og fører nu m. «Orla II» (5550), tilh. Bergvalls Rederi A.s., alle av Oslo. — Gift. 3 barn.

ANDERSEN*), OLAF ALBERT,



Salterød pr. Arendal, f. 27. mai 1888 i Salterød. Til sjøs 1904 med d. «Harriet» av Lyngør (2000) tilh. Christian Bernt. Styr.m.eks. 1908 og skibsf.eks. 1919 i Arendal. Styr.m. med d. «Vestmanrød», d. «Standford», d. «Gyda» og div. skib tilh. N.F.D.S. Blev i 1923 fører av d. «Tore Jarl» (1500 brt.) av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Har senere ført fl. skib for dette selskap, m. «Johsa» (900) av Arendal, og fører nu d. «Hardy» (1000) av Sarpsborg. — Ugift.

*) Omkom ved d. «Hardy»s forsvinden i Østersjøen febr. 1934.

ANDERSEN, PETER TIDEMAND,

Tromøy pr. Arendal, f. 9. mai 1879 i Tromøy. Til sjøs 1894 med bk. «Lady Gladys» (1600) av Tønsberg, tilh. Bentzen, London. Styr.m.eks. 1897 i Arendal og skibsf.eks. 1903 i Oslo. Styr.m. med fl. barkskib (bl. a. bk. «Ragna» av Oslo). Blev i 1907 fører av bk. «Bonheur» (1400) av Arendal, Johan Klocker. Har senere ført s. «Barbo» (1850) av Arendal, s. «Mastoria» (2200), s. «Manicia» (2900) og fører nu d. «Marita» (3100), tilh. A.s. Bruusgaard. — Gift. 6 barn.

Fører i Bruusgaards rederi fra 10. februar 1910.

I 1910 da jeg var fører af bark «Mastoria» av Drammen, lastet vi pitchpine i Gulfport for Rio de Janeiro. Avgikk 11. oktober. Den 15. kom vi ut i en orkan der varte i 3 døgn. Skibet hadde bjelker til dekkslast, der arbeidet sig løs under orkanen, og rammet inn skanseklædning, davider og båtgalger, brak røstjernene og festigheter til stående rig, så den til slutt hang og slang. Efter en stunds forløp gikk alle 3 master overbord, samtidig rev stormasten op dekksp plankene rundt mastekraven og vannet strømmet ned i rummet. I mørkningen den 16. oktober så det ikke lyst ut. Der var 8 fot vann i rummet og skibet sank stadig dypere. Heldigvis kom en stor engelsk dampbåt «River Plate» op rett akterut. Hørte senere, at dens tanke var å ligge stand by til morgenen, i håp om at stormen skulde avta; men ombord i «Mastoria» visste vi at skuten ikke kunde holde sig flytende så lenge. Vi hadde en beskadiget båt tilbake, og da vi fikk den på vannet blev den øieblikkelig vannfylt; men vi måtte gjøre forsøket og klamret oss fast til båten best mulig, og blev kastet av sjøene nedover mot «River Plate», hvor mannskapet stod klar med ender, og vi blev alle pikkert op i god behold. Straks efter sank «Mastoria».

Våren 1911 fikk jeg fullrigger «Manicia» å føre og seilassen

gikk heldig uten nogen særskilte hendelser til august 1914, da verdenskrigen brøt ut. Vi lå i New-Caledonia og lastet nikkelore for Rotterdam. Da vi i slutten av august var lastet blev vi nektet utklarerling, grunnet lasten var solgt til det tyske firma Krup. Vi lastet i Pouembout, ca. 100 mil fra Noumea, og jeg reiste dit ned for å forsøke å komme til en ordning med autoritetene; men det eneste resultat blev at vi blev klar av tollvakten. Tyskerne hadde kuttet telegrafkabelen til øen, og det var næsten umulig å komme i forbindelse med rederiet. Vi hadde da ligget lastet i over 3 måneder og jeg bestemte mig, efter samråd med styrmannen, å vove forsøket å rømme med skibet fra New-Caledonia. Jeg hadde telegrafert til styrmannen å bende seilene og gjøre sjøklart og ventet i Noumea til jeg så tollvakten kom til Noumea. Fikk så skibseilighet med en kyster, og kom til Pauembout, hvor jeg sendte i land et konnossement for lasten, og satt bestemmelsesstedet til Glasgow. Tidlig neste morgen hev vi op ankrene og kom vel ut mellom koralrevne og ut i åpent farvann. Hørte senere der var blitt opstyr i Noumea, og at der var sendt torpedobåter ut for å bringe «Manicia» tilbake. Syd for New-Zealand fikk vi en «southern bliser» der stekte og brak hver eneste rå. St. merserå og forre bramrå brak i 2 deler, og vi var ordentlig vingeskudt. Begynte å reparere rærne lille julaften, benyttet reservespirene etc., og var i seilbar stand igjen nyttårsdag og rakk Glasgow på 106 dager fra Caledonia.

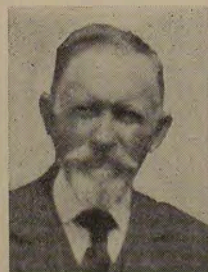
Sen-høstes 1916 lå vi i Buenos-Aires og lastet linsed for Rotterdam. Vi lå da 38 store, norske seilskib i dokkene. Dessverre blev halvparten senket av tyske undervannsbåter på opturen til Europa. Vi gikk ut fra Buenos Aires 5 norske seilskib på en dag; av disse kom kun «Manicia» og «Sandvigen» av Kristiansand frem. I Kanalen blev vi 3 ganger stoppet av tyske undervannsbåter og beskutt en gang; men hver gang fikk jeg da lov til å ro over med skibets papirer, og fikk tillatelse til å fortsette, da tyskerne antagelig trodde at det kom deres land tilgode, hvis vi rak frem til Rotterdam. Utenfor Portland blev vi opbragt av en engelsk patruljebåt, og blev liggende innenfor breakwateret i 6 måneder, da skibet blev buksert til Southampton og lasten losset.

Gullur med kjede fra Dampskibsassuranseforeningen «Vidar» ved Ole Wickborgs fond.

Våren 1919 reiste jeg ut til Shanghai for å overta førerposten på d. «Marita», der blev bygget derute for A/s Bruusgaard, Drammen, og har senere vært ombord i denne båt.

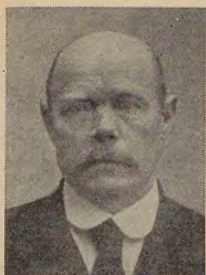
ANDERSEN, SØREN,

Veierland pr. Tønsberg, f. 28. des. 1856 i Veierland. Til sjøs 1871 med sk. «2 Venner» av Veierland. Styr.m.eks. 1875. Styr.m. med skiber både i koffardi og hvalfangst. Blev i 1890 fører av s. «Aries» av Sandefjord. Sluttet sjøen 1914. — Senere vært gårdbruker.



ANDERSEN, TELLEF,

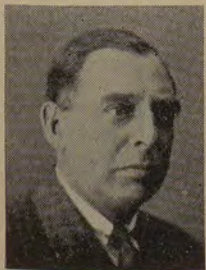
Porsgrunn, f. 20. mai 1864 i Bamble. Til sjøs 1880 med sk. «Emanuel» av Brevik, tilh. Tangval og Gundersen. Styr.m.eks. 1887 i

**ANDERSEN, TERJE,**

Narestø pr. Arendal, f. 27. aug. 1846 i Flosta. Til sjøs 1861 med s. «Albatros» (500) av Narestø, tilh. N. Chr. Olsen. Styrm.eks. 1864 i Arendal. Styrm. med br. «Ægir». Blev i 1870 fører av s. «Herdis» (150) av Narestø, tilh. Gregert Terjesen. Har senere ført br. «Flosta» (300) av Tvedestrand, bk. «Prinsessen» (650) av Tvedestrand og bk. «Pharos» (2100) av Oslo. Sluttet sjøen 1900. — Ordfører i Flosta og forlikskommissær i fl. valgperioder. — Enkemann. 2 barn.

Jeg overtok førerposten på «Flosta» i St. Valery sur Somme i Frankrike sist i desember 1870, hvortil den var kommet under styrmannens ledelse. Kom så å si like op i krigssonen. Jeg glemmer aldri den forstyrrelse det vakte blandt befolkningen der, den dag der kom underretning om at tyskerne hadde inntatt den tett ovenfor liggende by og festning Amiens. Man ventet da hver dag så lenge jeg lå der tyskerne derned for å foreta rekvisisjoner og utskrive krigsskatt. Kreaturer, matvarer og hvad man tenkte tyskerne vilde forsyne sig av blev i all hast pr. jernbane ført over Somme-floden og nordover for å være i sikkerhet. Frakten for hvilket der på forhånd var stillet bankgaranti, blev mig betalt i bare tusenfranc-sedler som jeg der ikke kunde få vekslet, da all slags andre penger var forsvunnet. Jeg måtte reise til Boulogne til en bank der og betale 1 prosent for å få vekslet så meget at jeg kunde få betalt utgiftsregningene.

Med «Flosta» på reise fra Memel til Lissabon var jeg ute i Kjøgebukst-orkanen 13. november 1872 og slapp fra den med tap av klyverbom og 5 seil. Hadde orkanen vedvart fra samme kant en 3 timer lengere var det blitt stranding.

ANDERSEN, THORSTEIN,

Sandar pr. Sandefjord, f. 30. aug. 1883 i Sandar. Til sjøs 1898 med s. «Eira» (1000) av Sandefjord, tilh. Anton Andersen. Styrm.eks. 1901 i Sandefjord og skibsf.eks. 1908 i Oslo. Styrm. bl. a. med d. «Sommerstad», d. «Verona» og d. «Frithjof Nansen». Blev i 1916 fører

av s.n. damper (3400) av Sandefjord, tilh. Sandefjords Hvalfangerselskap. Har senere ført d. «Bommestad» (1700), d. «Pythia» (6500), begge av Sandefjord, fl. k. «Southern Queen» (8000) av Liverpool og fl. k. «Ernesto Tornquist» (9000) av Buenos Aires. Sluttet sjøen 1928. — Senere vært hvalfangstbestyrer (landstasjon Durban, S. Afrika). — Gift. 1 barn.

Som første gangs fører — d. «Frithjof Nansen» — blev vi med kullast fra England til Norge mai 1916 torpedert i Nordsjøen, ca. 8 timers gang fra Norskekysten. Skibet fikk 2 torpedoer — en midtskibs og en akter, så det sank i løpet av 1 a 2 minutter. Været var imidlertid pent og som ved et under blev alle mann reddet.

ANDERSEN, THORVALD,

Sandefjord, f. 9. okt. 1853 i Lahelle i Sandar. Til sjøs 1867 med s. «Jecolia» (200) av Sandefjord, tilh. hans far Anders Abrahamsen. Styrm.eks. 1878 i Porsgrunn. Styrm. med s. «Toivo» og s. «Hamburg». Blev i 1878 fører av s. «Toivo» (800) av Sandefjord, tilh. skibsr. Cristophersen. Har senere ført s. «Aktiv» (1200), s. «Kongo» (300), s. «Grimstad» (320), begge tilh. ham selv, og s. «West Lothian» (2700), alle av Sandefjord. Sluttet sjøen 1913. — Senere gårdeier. Kjøpmann til april 1933. — Æresmedlem i Sandefj. og Omegns sjømandsf. (1924). — Enkemann. 8 barn.

ANDERSEN, CARL JOHAN,

Oslo, f. 27. mars 1875 i Nøtterøy. Til sjøs 1889 med bk. «Trio» (225 nrt.) av Tønsberg, tilh. Nils Henriksen m. fl. Styrm.eks. 1893 i Nøtterøy. Styrm. bl. a. med d. «San Telmo» og d. «Sorento». Blev i 1912 fører av d. «San Mateo» (2400) av Oslo, tilh. Otto Thoresens Linje. Har senere ført d. «San Telmo» (2000), d. «Sardinia» (2400), d. «San Mateo» (2400) og m. «Sardinia» (3000), tilh. s.n. linje, og fører nu m. «Knut Nelson» (11000) av Oslo, tilh. Fred Olsen & Co. — Inneh. Rederf. gullmedalje. — Gift. 6 barn.



Jeg tjente min verneplikt i 1896 på tokt med korvetten «Nordstjernen». Da vi efter endt tokt kom til Horten høsten 1896, kom Frithjof Nansen med «Fram» hjem fra den første «Framferd». Jeg var ombord i «Nordstjernen» som gikk i spissen for toget som fulgte «Fram»-karene fra Horten til Oslo, under stor jubel.

Efter 11 års tjeneste i forskjellige seilskib, gradvis opover fra dekksgutt til 1. styrmann, sluttet jeg med seil og begynte som matros i Otto Thoresens Linje januar 1900. Var matros 2 år

2. styrmann 2 år, 1. styrmann 8 år og fikk skib å føre i rederiet 1912. Da Otto Thoresens Linje blev overtatt av Fred. Olsen & Co. i 1921 fulgte jeg med som fører av m. «Sardinia» og fortsatte med dette skib til 1928, da jeg blev forflyttet over i Pacificlinjen som fører av m. «Knut Nelson», hvor jeg fremdeles er.

Jeg seilte hele tiden under Verdenskrigen. Førte d. «Sardinia» fra krigens utbrudd til 23. januar 1917 da vi blev senket av tysk u-båt 114 n. m. S.W. av Ushant på reise fra Kanariene til London. Blev landsat i Lagos. Derfra kom vi oss til Lissabon og reiste derfra over land hjemover, men kommet til London i begynnelsen av februar 1917 måtte vi dessverre vente i England i 3 måneder før vi fikk skibsløshet til Norge.

Jeg kom hjem i mai måned 1917 og i juni blev jeg ansatt som fører av d. «San Mateo» i mitt gamle rederi og fortsatte med dette skib til krigens slutt.

ANDERSSSEN, HANS GABRIEL HOLST,



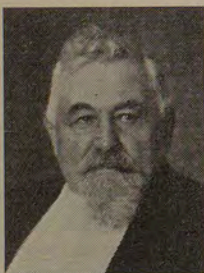
Antwerpen, f. 16. mars 1890 i Ofoten. Til sjøs 1906 med s. «Marpesia» (2200) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Styrms.eks. 1912 i Bergen og skibsf.eks. 1917 i Oslo. Styrms. med d. «Songa». Blev i 1922 midlertidig fører av d. «Songa» (5150)

av Bergen, tilh. Lorentz W. Hansen. Har senere ført d. «Hastings County» (8000), d. «Songa» (5150), d. «Dokka» (1918), og fører nu d. «Grey County» (8250), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. Ingen barn.

Jeg seilte som 2. styrmann og styrmann under hele krigstiden (dog med undtagelse av tidsrummet fra desember 1916 til september 1917, da jeg var hjemme for skibsførereksamen,) i fart på Nord- og Syd-Amerika til England og Kontinentet. Det siste krigsår i Middelhavsfor. Var dog aldri utsatt for hverken miner eller undervannsbåter.

Den 10. mars 1910 mønstret jeg som lettmatros ombord i d. «Songa» tilhørende Lorentz W. Hansen i Bergen og har senere gått gradene opover innen samme rederi, hvor jeg fremdeles er.

ANDERSSSEN, LOUIS THORBJØRNSSEN,



Oslo, f. 17. sept. 1862 i Hvitsten. Til sjøs 1878 med s. «Richard Cobden» (700) av Oslo, tilh. skibsr. Swane. Styrms.eks. 1879 i Fredrikstad. Styrms. med bk. «Richard Cobden», bk. «New-York» og s. «Fredrikstad». Blev i 1883 fører av bk. «New-York» (800)

av Moss, tilh. A. P. Andersen. Har senere ført s. «India» (1200) av Moss, d. «Jeanne d'Arc» (2000), d. «Brilliant» (2000), d. «Norway» (1000),

d. «Scotland» (1200), d. «Brisk» (2700), d. «Bra-Kar» (8000) og m. «Borga» (7500), alle tilh. Fred. Olsen & Co., Oslo. Sluttet sjøen 1915. — Skibsinspektør i s.n. rederi. — Medl. av motormaskinistlovkomiteen. Medl. av Rederforbundets forhandlingsutvalg. Rådgiver under Genuakonferansen 1920. — Gift. 3 barn.

Med seilskibene seilte jeg til 1895 og bare i langfart.

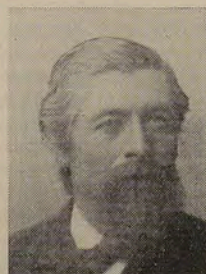
ANDREASEN, ARTHUR MARINIUS,

Sundene, Tjøme, f. 5. sept. 1877 i Tjøme. Til sjøs 1892 med selfangeren «Samson» av Arendal, tilh. Smith & Thomsens rederi. Styrms.eks. 1895 i Tjøme og skibsf.eks. 1905 i Tønsberg. Styrms. med fl. tyske og franske dampskib. Blev i 1905 fører av d. «Sylvia» (2000) av Tønsberg, tilh. Johs. Bull. Har senere ført d. «Gerd» (2250) av Tønsberg, d. «Thorigny» (1000), d. «Thorgerd» (4250), m. «Beaumont» (8650) og fører nu m. «Washington Express», tilh. Bjørn Bjørnstad & Co., alle av Oslo, — Gift. 2 barn.



ANDREASEN, JOHAN MARTIN,

Kirkehamn, f. 13. nov. 1844 i Kirkehamn. Til sjøs 1861 med s. «Gyda» (183 cml.) av Arendal, tilh. Stian Eriksen m. fl. Styrms.eks. 1866 i Stavanger. Styrms. med br. «Clølia», br. «Flosta» og bk. «Nebo». Blev i 1870 fører av br. «Flosta» (210 reg.) av Tvedestrand, tilh. Johan Smidt. Har senere ført br. «Rufus», tilh. samme reder, «La Plata» (360), «Benguela» (687), de siste av Flekkefjord. Sluttet sjøen 1899. Senere landhandler og gårdbruker. — Gift. 4 barn.



Med skonnertskip «La Plata» lå jeg til ankers på Montevideo red. Kommet fra Peisanden lastet med saltede huder. Natt til 9. mai 1890 blåste det op en sterk pampero og blev da pådrevet av en stor engelsk damper, tilhørende det engelske rederi Lambert & Hall, Liverpool. Det blev bevist at det lå for i anker. Kom i prosess. Vant saken og dampskibet måtte betale skib og last. «La Plata» sank nemlig, men mannskapet blev reddet. Saken blev voldgiftsbehandlet og gikk i mange måneder.

ANDREASEN, SEVERIN,

Rasvåg pr. Flekkefjord, f. 6. des. 1862 i Kirkehamn. Til sjøs 1878 med s. «Souvenir» (496 brt.)

av Flekkefjord, tilh. R. Ingvaldsen. Styrme.eks. 1882 i Stavanger. Styrme. med d. «F. C. Seiben», d. «Sofie Josefa» og d. «Dovre». Blev i 1892 fører av s. «F. C. Seiben» (630 brt.) av Flekkefjord, tilh. H. S. Jacobsen. Har senere ført s. «Saga» (450), s. «Louise» (600 brt.), d. «Belita» (1020 brt.) og d. «Cancettina Di Georgio» (1611 brt.), alle av Flekkefjord. Sluttet sjøen 1916. — Drev sildeforretning en del år. — Medl. av skolestyre og ligningsnevnd. — Gift. 1 barn.

ANDREASSEN, ANDREAS,

Søgne pr. Kristiansand, f. 27. aug. 1855 i Kristiansand. Til sjøs 1869 med fullr. «Rjukan» (318 com.l.) av Kristiansand, tilh. O. P. Moe & Søn. Styrme.eks. 1874 i Kristiansand. Styrme. bl. a. med bk. «Alfred Gibbs», sk. «Elgen», sk. «Somerset» og sk. «Kjartan». Blev i 1882 fører av s.n. fartoi (161 com.l.) av Kristiansand, tilh. O. P. Moe & Søn. Har senere ført s. «Bams» (145 com.l.), s. «Søgne» (170 nrt.) og s. «Vaarbud» (361 com.l.) av Kristiansand, tilh. D. Ditlefsen og Ferdinand Langfeldt m. fl. Sluttet sjøen 1917. — Senere drevet litt fiskeri. — Enkemann. 3 barn.

Skonnert «Otto Lee» seilte vi i land på Grand Cay Men V. I. I. i juli 1879 og blev fullstendig vrak. Mannskapet reddet.

2. pinsedag 1900 med bark «Vaarbud» reddet vi mannskapet (27 mann) og kapteinens hustru (hun kom ombord til oss i sin brudekjole, sort silke, da hun var på bryllupsreise) fra en italiensk steamboat utenfor Portugal. Været var nogenlunde moderat. Steambåten hadde mistet roret og efter sigende var båten lekk, men den blev siden berget inn til Portugal. Mannskapet forblev ombord i vårt lille skib i 4 dager, og blev de satt i land i Nantes. Alle meget taknemlig.

Den 17. oktober 1910 kom vi med bark «Vaarbud» ut i en orkan i den Meksikanske Golf. Efter orkanen reddet vi mannskapet, 14 mann, fra den norske bark «Smerae» av Porsgrunn og satte dem i land i Kay West, Florida. «Smerae» var fullstendig vrak da mannskapet forlot den. Vi gikk da ombord i den og satte fyr på den, da den lå til fare for skibsfarten.

I august 1916 kom vi med «Vaarbud» ut i en orkan N.V. av Kuba, den sterkeste storm som jeg har vært ute i efter 48 års seilas på sjøen. Det var natt da stormen raste; alle seil og roret surret fast så skibet lå uten kommando og drev for stormens rasen. Den lå så meget over at vannet stod ca. 2 fot inn på kahytssdørken. I sannhet en uhyggelig natt, men vi slapp fra det uten nevneverdig skade.

I 1887 avgikk vi fra Rosario med bark «Bams». Ned floden blev en mann syk og blev bragt i land i Buenos Aires. Reisen fortsattes. Efterhvert blev omtrent hele mannskapet syk — 1. styrmann døde, 2. styrmann hoppet overbord (i vildelse) og blev borte. — Vi var da 3 mann igjen som var friske. Jeg besluttet da å søke nødhavn og kom inn til Rio Janeiro. Blev jaget ut derfra — en slepebåt slepte oss ned til karantenestasjonen Illa Grande hvor en læge kom ombord — blev liggende der i 8 dager og kom oss da op til Rio igjen, hvor de syke kom i land og friske kom ombord, og fortsatte reisen til Rotterdam. Reisen fra Rosario

via Buenos Aires, Rio, Illa Grande, Rio til Rotterdam var 140 dager.

«Vaarbud» blev skudt i senk den 25. juli 1917 utenfor den engelske kanal. Min sønn Hans A. Andreassen var da fører av skibet. De slapp alle vel fra det med livet.

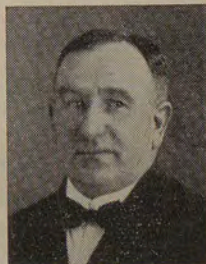
ANDREASSEN, GUDMUND,

Haugesund, f. 15. feb. 1893 i Sønneordland. Til sjøs 1910 med d. «Dana» (650) av Haugesund, tilh. Gjerd-sjø & Bakkevig. Styrme.eks. 1915 og skibsf.eks. 1921 i Haugesund. Styrme. bl. a. med fl. skib tilh. Knut Knutsen O. A. S., Haugesund. Blev i 1929 fører av d. «Varøy» (2200) tilh. s.n. reder. Har senere ført d. «Poljana» (7500) for denne reder og fører nu m. «Vinland» (7525) av Haugesund, tilh. Ole Andreas Knutsen. — Gift. 2 barn.



ANDREASSEN, GUSTAV ANDREAS,

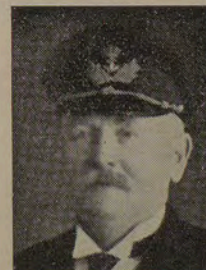
Stavanger, f. 15. okt. 1880 i Stavanger. Til sjøs 1894 med bk. «Eastern Light» (2150) av Haugesund, tilh. Johan Thorsen. Styrme.eks. 1899 i Stavanger. Skibsf.eks. 1903 i København. Styrme. med d. «Egil», d. «Mjølner», d. «Kong Inge» og d. «Kong Trygve» av København. Blev i 1909 fører av s. «Sylvia» (240) av Stavanger, tilh. G. & T. Andreassen. Har senere ført s. «Fremad» (490) av s.n. rederi. Sluttet sjøen 1913. Senere havnebetjent. — Gift. 2 barn.



ANDREASSEN, HANS LUDVIG,

Svolvær, f. 29. april 1865 i Helgeland. Til sjøs 1885 med s. «Kystal» av Kragerø, tilh. skibsr. Wiborg. Styrme.eks. 1890 i Kragerø. Styrme. bl. a. med br. «Siam» og bk. «Klaus Tønnesen». Blev i 1900 fører i Haalotalandske D.s. A.s., Harstad. Har senere ført d.

«Svolvær», d. «Gunnar Berg», d. «Frigg», alle av Svolvær, samt d. «Tore Hund» av Harstad. Sluttet sjøen 1910. Senere disp. for A.s. Tore



Hund. Siden 1920 havnefogd i Svolvær. — Sjørettsmedl. — Form. i Harstad Skipperf. Medl. direksjonen i Harstad og Svolvær Sparebank. — Gift. 12 barn.

Fra seilskibstjenestens dager kan bemerkes: Jeg seilte med statsråd Lindviks skib da jeg var i langfart. Et av disse (bark «Siam») var jeg med i ca. 2 år som 2. styrmann. Ved årsskiftet 1894 gikk vi fra London stykkgodslastet for Mauritius. Det skal bemerkes, at av lasten var der ca. 2 tons sprengstoff, så farlig at vi fikk pålegg, ikke ta det i rummet. Partiet blev derfor anbragt på akterluken, forsvarlig surret med kjettinger og tau. Straks vi kom ut møtte vi motvind og storm med høi sjø. Efter 12 døgn seillas måtte vi i general orkan lense unda til Dungenes red. Under forsøk på å få bragt tilankers, mistet vi begge baugankere med 120 favner på hvert. Ved mørkets frembrudd måtte vi skvære inn, og for 2 stumper gå så langt unda, at der blev plass for å ligge for en hals i ca. 2 timer. Den næste dag løiet vinden sig så meget, at vi på eftermiddagen kom op under Dover. Der fikk vi taubåt som tok oss inn i havnen, hvor vi blev liggende til vi med jernbanen fra Glasgow fikk ankere og kjettinger. Derpå fortsattes reisen. Kommen godt og vel sønnenom Dungenes, fikk vi nøiaktig samme veir som vi sist hadde, og det rare var, at det holdt oss nøiaktig i 12 døgn, uten å være kommen vesentlig vestom Schilly-øene. Ved 8. glass den tolvte dag, var stormen og sjøen verre og ikke bedre. Jeg sa da til kapteinen: «Jeg vil på det instendigste tilråde, vi før frivakten går inn, lempet overbord dette «trollskepet» vi har på akterluken, ti i dette sjøføre kan ingen vite hvad henne kan. Går det løst og begynner å valse mellom rekkene, er vi dødsdømt.» Dette mitt råd blev fulgt. Ved to-tiden begynte vi overbordkastningen (et farefullt arbeide) og ved firetiden var vi ferdig, men da var også S.V.sten ferdig. Ved 6-tiden hadde vi fin N.O.-bris. Denne tok oss helt inn i passaten. Reisen fortsattes derpå uten særhendelser til målet.

Fra Mauritius gikk vi til Bangkok i ballast. Omtrent midtveis dertil våknet jeg en eftermiddag på frivakten, ved at en hval pustet like utenfor ventilen av min og seilmakerens lugar. Hvalen foretok dette eksperiment 5 a 6 ganger, dukket ned og kom op just utenfor vår ventil, og blåste så vannet næsten føk inn. Jeg gjorde mig straks op den mening at en av oss var feig og kunde ikke få sove mere. Denne min anelse slo også til, ti ikke mange dager efter døde seilmakeren og blev begravet i Det Indiske hav. Det er vel mulig at jeg blir karakterisert som overtroisk ved disse mine iakttagelser, men jeg er ennu idag overtydet om at sprengstoffkastningen reddet oss alle, likesom at hvalen var en «Fegdefisk».

ANDREASSEN, JACOB EDWIN,



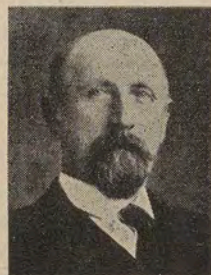
Farsund, f. 5. april 1900 i Farsund. Til sjøs 1915 med d. «Doravore» (4200) av Farsund, tilh. Lundegaard & Stray. Styrm.eks. 1920 og skibsf.eks. 1925 i Farsund. Styrm. bl. a. med d. «O. A. Knudsen», d. «Skogheim» og m. «Sud Expreso». Blev i 1929 fører av s.n. skib (10500) og fører nu m. «Lise» (10 575), begge tilh. Ivar An. Christensen, Oslo. — Ugift.

Jeg var strock ved det første Internationale Livbåttrace i New York 1927, hvor vi vant første premie.

Blev i februar 1917 torpedert av tysk undervannsbåt i Middelhavet.

ANDREASSEN, JACOB ELIAS HANS PALLUDAN,

Farsund, f. 29. des. 1858 i Farsund. Til sjøs 1873 med s. «Knyggen» (400) av Farsund. Styrm.eks. 1877 i Farsund. Styrm. med bl. a. bk. «Silo» av Arendal og bk. «Buland» av Farsund. Blev i 1883 fører av sk.s. «Hainan» (500) av Farsund, tilh. hans bror A. S. Ohlsen, Farsund. Har senere ført bk. «Hannah» (600), bk. «Belona» (800), bk. «Arkturus» (1000), bk. «Buland» (2900), samtl. av Farsund, og bk. «Sirdal» (1500) av Kristiansand. Sluttet sjøen 1922. — Enkemann. 8 barn.



Jeg har forlist 2 ganger. Første gang med «Hainan» i Gulfe du Lion. Under en storm gikk skibet fullt av vann og riggen måtte kuttet. All proviant var gått overbord og vi blev alle berget av et Østerriks skonnertskeib efter at vi hadde vært 8 dager ombord, sågodtsom uten mat. Vi blev landsatt i Busje, Africa. Reiste derfra til Marsailes hvortil vraket var innslept av et engelsk dampskib. Skibet blev kondemnert. Break.

Næste forlis var på innsiden av Delaware Breackwater hvor vi lå til ankers med bark «Hannah». Under en N.O. snestorm gikk skibet i drift og tok grunn. Redningsstasjonen fra land skjøt ut liner og alle mann kom vel i land i redningsstolen. En del av riggen var kuttet og skibet blev kondemnert.

Under hele krigen seilte jeg i Amerika- og Europafart uten større uhell. En time efter «Lusitania» var torpedert passerte jeg stedet og patruljebåten kom langs siden for å forhøre om jeg hadde berget nogen, men jeg hadde kun sett forskjellig drivgods.

I begynnelsen av krigen gikk vi 3 seilskib ut fra Seattle, U.S.A., med hvetelast. Jeg kom vel frem til Cardiff, men et av skibene blev senket utor Buenos Aires og det annet i Kanalen.

I slutten av krigen kom jeg fra Rosario med linsed for New York med 4 mastet bark «Masana», som gikk under Uruguaysk flagg. En eftermiddag fikk jeg følge med 2 norske seilskib ut fra Philadelphia. De var begge bestemt for New York. Jeg kom andre dagen til New York, men de andre to blev senket.

ANDREASSEN, JOHAN JØRGEN,

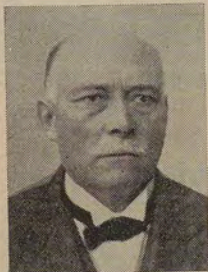
Sandnessjøen, f. 20. okt. 1870 i Dønnes. Til sjøs 1889 med s. «Sylphite» av Bergen, tilh. skibsr. Trøye. Styrm.eks. 1895 i Bergen. Styrm. med d. «Nora» av Bergen og med Det Helgelandske D.s. skib. Blev i 1905 fører av d. «Haarek» (86 brt.) av Sandnessjøen,



tilh. s.n. selskap. Har senere ført d. «Thorolf Kveldulfson» (225 brt.) og d. «Ranen» (462 brt.), tilh. dette selskap. Sluttet sjøen 1918. Bestyrer av Det Helgelandske D.s. selskaps eksped. i Sandnessjøen fra 1919. — Medl. av Sandnessjøens Havnestyre fra dets opr. 1910 (en tid formann). — Gift. 1 barn.

Hadde et større havari utenfor Cap Finisterre med d. «Nordkap» av Bergen, tilhørende Harlof & Bøe. Dette var i året 1892 på tur fra Sortehavet til Hull i England. Man blev overfalt av en storm fra V.S.V. som varte i over 2 døgn, og var så sterk at man fikk ikke skibet til å ligge på været. Følgen var at skibet kastet lasten som bestod av korn, og fikk en veldig slagside, så det var så å si manøvreudyktig. Alt på dekk, hytter, båter, skylligter og delvis lukene, blev knust. Lasten blev for det meste ødelagt av vann som trengte sig ned gjennom de ødelagte luker. Likeså all proviant på undtagelse av 1 td. mel, 1 boks te og nogen bokser hermetikk.

ANDREASSEN, JOHAN SEVERIN,



Arendal, f. 5. okt. 1871 i Arendal. Til sjøs 1887 med br. «Nor» (200 brt.) av Arendal. Styr.m.eks. 1889 i Arendal. Styr.m. med bk. «Hebron» og «Camilla» av Arendal. Blev i 1897 fører av s.n. skib (510 brt.), tilh. C. H. Sørensen. Har senere ført d. «Skreien» (700) av Bergen, d. «Donstad» (1000) av Arendal og d. «Granli» (2600) av Oslo. Sluttet sjøen 1913. — Til 1915 insp. i D.s. A.s. Bygland, senere skibsleder. — Bystyremedl. og direksjonsmedl. i fl. assuranceselskaper. — Gift. 8 barn.

ANDREASSEN, REINERT,

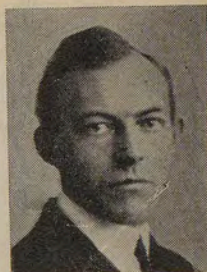


Nedgården pr. Fredrikstad, f. 4. mars 1866 i Hvaler. Til sjøs 1881 med s. «Jenny» (420) av Fredrikstad, tilh. gross. Jakobsen. Styr.m.eks. 1885 i Halden. Styr.m. med bk. «Nora», sk. «Lærkan» og br. «Mentor», alle av Halden. Blev i 1890 fører av s. «Emanuel» (420) av Halden, tilh. Ths. Aschehoug. Har senere ført s. «Helene» (400) av Fredrikstad og fører nu m. «Asta» (80) i kystfart (som han eier selv). — Gift. 3 barn.

Har fart til sjøs over 50 år

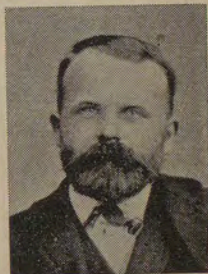
ANDREASSEN, SIGURD KRISTOFFER,

V. Sandøya, f. 9. des. 1888 i V. Sandøya. Til sjøs 1903 med s. «Desideria» (1100) av Risør, tilh. J. W. Prebensen. Styr.m.eks. 1906 i Oslo og skibsf.eks. 1911 i Arendal. Styr.m. bl. a. med d. «Dagrun», d. «Snepe», d. «Sommerstad» og d. «Brighton». Blev i 1919 fører av s.n. skib (1260) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. A.s. Har senere ført d. «Skogstad» (6170), m. «Snestad» (7600) og fører nu m. «Sir Karl Knudsen» (11180), samtl. tilh. s.n. rederi. — Gift. Ingen barn.



ANDREASSEN, TØNNES,

Egersund, f. 11. jan. 1862 i Egersund. Til sjøs første gang i 1880. Skibsf.eks. 1882 i Stavanger. Styr.m. bl. a. med d. «Norden», bk. «Eikundasund» og bk. «Superb». Blev i 1895 fører av seilskib tilh. Th. Nordaas, Egersund. Har senere ført d. «Sea» og d. «Star» for denne reder. Sluttet sjøen 1901. Senere drevet ophugning av skib. — Sjørettsmedl. — Gift. 5 barn.



Bark «Aliance» hjemmehørende i Egersund forliste ved innløpet til Cette, Frankrike. Skibet blev totalt vrak, alle mann berget. Sølvkikkert av den franske marine.

ANDRESEN, ANDREAS,

Gravene, Kristiansand, f. 30. juni 1878 i Kristiansand. Til sjøs 1892 med s. «Urda» (200) av Kristiansand, tilh. Syvert Olsen. Styr.m.eks. 1900 og skibsf.eks. 1907 i Kristiansand. Styr.m. bl. a. med frg. «Odderø», frg. «Svaland» og 4 m. bk. «Songdal». Blev i 1914 fører av s.n. fartøi (3150) av Kristiansand, tilh. S. O. Stray & Co. Har senere ført 4 m. bk. «Sydnes» (3950), frg. «Sandvigen» (3075) og bk. «Svarvarnut» (2875), samtl. tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen 1926. — Inspektør under bygning av skoleskibet «Sørlandet». Nu havnebetjent i Kristiansand. — Medl. av sjøretten. — Enkemann. 3 barn.



Med 4/m bark «Songdal» blev jeg torpedert den 2. februar 1917. Vi mistet 1 mann. Blev optatt av italiensk d. «Familia» efter et døgn i livbåtene, senere overført til d. «Samarinda» av Rotterdam, som landsatte oss i Vigo, Spanien. Efter et kort ophold fortsatte vi reisen til England, og fikk anledning til å reise hjem med d. «Polux» av Bergen, hvor vi blev torpedert 19. mars 1917. 23 mennesker druknet og frøs ihjel. Dagen efter blev vi optatt av en engelsk trawler og landsatt i Aberdeen, Skotland. Efter alle strabasser smakte det godt å komme i land. 1 måned efter fortsatte vi reisen mot Bergen med et engelsk krigsskib, hvor ca. 1800 norske sjøfolk medfulgte. Jeg hadde under hele tiden min hustru og 3 år gamle sønn med.

Efter 1 måneds ferie hjemme gikk jeg ombord i 4/m bark «Sydnæs» og førte dette skib til den sprang lekk i Nord-Atlanteren og sank den 7. mars 1920 på reise fra New York til Australien. Efter 11 døgns ophold i livbåten i storm og uveir, uten mat og drikke, blev vi optatt den 11. dagen av d. «Vaarli» av Bergen, kapt. Henrik Olsen, og landsatt i New York. Styrmann Wang med sin båt og halve mannskap (15 mann) blev optatt den 6. dag av en italiensk damper og landsatt i Italien. Hadde 1 mann død og vi var alle meget forkomne, så vi hadde et kort sykehusophold.

I mine unge dager seilte jeg i flere år med engelske seilskib i ulltraden på Australien. Jeg har oplevet litt av hvert i mine 34 år i seilskibene.

ANDRESEN, ANDREAS,



Hvitsten, f. 17. sept. 1896 i Hvitsten. Til sjøs 1912 med d. «Bruno» (1750) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Styr.m.eks. 1916 og skibsf.eks. 1922 i Oslo. Styr.m. med m. «George Washington» og m. «Theodore Roosevelt». Blev i 1928 fører av s.n. skib (10850) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. og fører nu m. «Borgland» (6500) for dette rederi. — Ugift.

ANDRESEN, MARENTIUS,



Fredrikstad, f. 6. mai 1860 i Raade pr. Fredrikstad. Til sjøs 1875 med s. «Napoleon» (700 brt.) av Sarpsborg, tilh. Jens Amundsen. Styr.m.eks. 1894 i Fredrikstad. Styr.m. bl. a. med sk.s. «Alert» og sk.s. «Ganger Rolf». Blev i 1898 fører av sk. «Homborsund» (550) av Fredrikstad, tilh. Karl Langvik. Har senere ført sk. «Maagen» (200), br. «Duen» (255), bk. «Friheden», sk. «Nornen» (215), alle av Fredrikstad, bk. «Careolanus» av Oslo og m. aux. «Johannes» (500) av Porsgrunn. Sluttet sjøen 1921. — Gift. Ingen barn.

Seilte vel 2 år under den skjerpede undervannskrig i Nord-sjøfart som styrmann med bark «Sognedalen» av Fredrikstad. Blev tatt av en tysk u-båt som satte fyr på skibet. Blev optatt av en svensk båt, og kom inn til Grimsby og blev sendt hjem. Det var 29. august 1915.

1916 var det likedan. Blev tatt av en tysk u-båt med sk. «Nornen» av Fredrikstad; var da fører av samme. Blev tatt ombord i u-båten og bragt til Emden. Her blev vi opholdt i nogen dager ombord i en stor krysser, hvor vi blev holdt under vakt. Siden blev vi transportert til Hamburg under militær eskorte. Var der i 2—3 dager i kasernen. Blev så til slutt sendt hjem efter lang sjøforklaring. Mat fikk vi i lange baner.

ANDRESEN, SIGURD ANDREAS,

Stokke, f. 19. okt. 1896 i Sem. Til sjøs 1911 med d. «Normandie» (1200) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Styr.m.eks. 1915 i Tønsberg og skibsf.eks. 1929 i Oslo. Styr.m. bl. a. med d. «Granli», d. «Jotunfjell» og d. «Ørnefjell». Blev i 1930 fører av d. «Haukefjell» (4150) av Oslo, tilh. Olsen & Ugelstad og fører nu dette skib. — Gift. Ingen barn.



ANKER, OLE JOHAN,

Langesund, f. 1. april 1873 i Langesund. Til sjøs 1890 med s. «Mignon» (600) av Brevik, tilh. skibsr. Chr. Røed. Styr.m.eks. 1898 i Porsgrunn. Styr.m. med bk. «Solid» og bk. «Respit». Blev i 1903 fører av s. «Solid» (750) av Langesund, tilh. skibsr. H. Skougaard.

Har senere ført s. «Teutonia» (900) av Langesund, s. «Strix» (2400) av Oslo og m. «Østfjeld» (600) av Skien. Har de senere år av og til seilt som styrmann. — Gift. 4 barn.



ANONSEN, CARL LEOPOLD,

Oslo, f. 14. juli 1863 i Halden. Til sjøs 1875 med br. «Olaf Kyrre» (207 cml.) av Halden, tilh. hans far Petter Christian Anonsen. Styr.m.eks. 1880 i Halden. Styr.m. med bk. «Laura», br. «O. Haneborg», fullr. «Macduff» og bk. «Abesynian». Blev i 1897 fører av





Fullrigger «Forth» (1813 rt.) av Sandefjord.



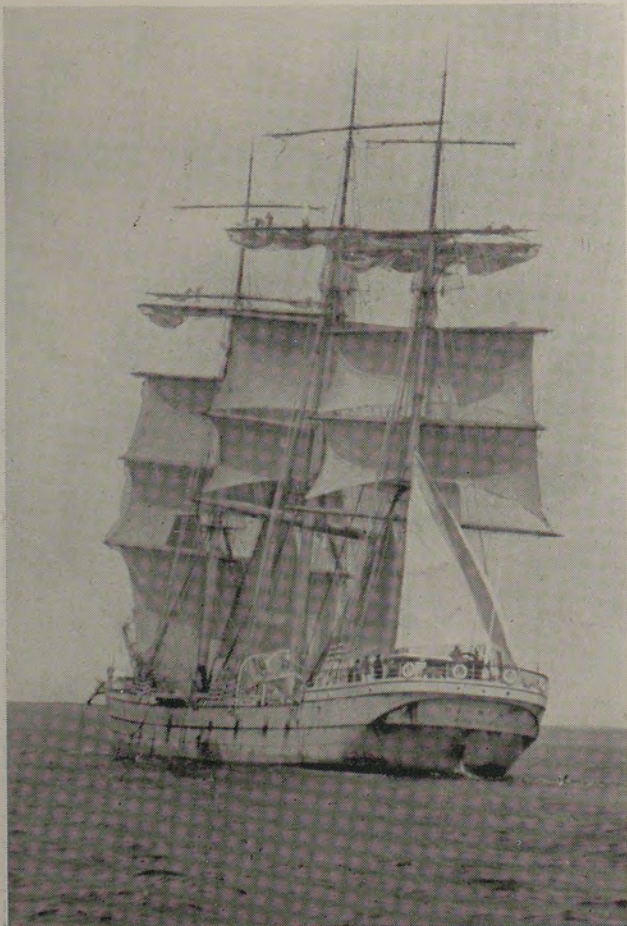
Fullrigger «Scottish Glens» (2116 rt.) av Larvik.



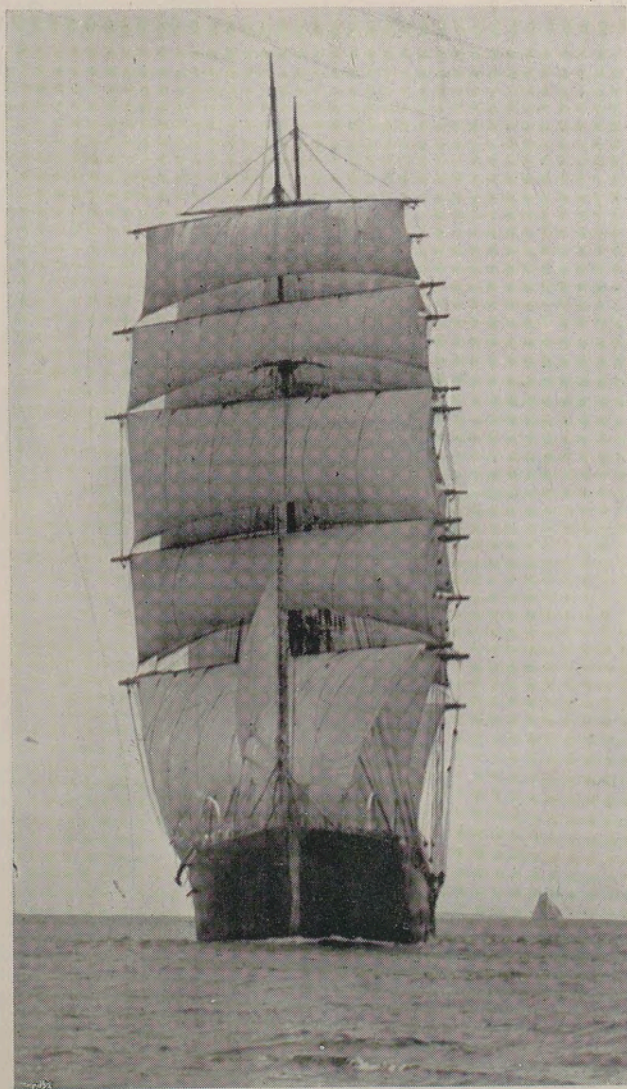
Bk. «Bannockburn» (2068 rt.) av Porsgrund.



Bk. «Lady Elizabeth» (1208 rt.) av Tvedestrand.



Fullrigger «Derwent» (1931 rt.) av Arendal.



Bk. «Ferm» (2050 rt.) av Grimstad.



Fullrigger «Saga» (2063 rt.) av Lillesand.



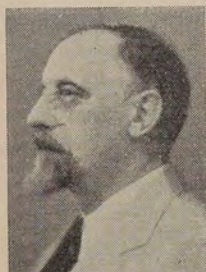
Fullrigger «Sørfareren» (2649 rt.) av Kristiansand.

d. «Mimona» (556 nrt.) av Fredrikstad, tilh. K. Andersen & Co. Har senere ført d. «Gerona» (609 nrt.) av Fredrikstad, d. «Dampen» (1428 nrt.), d. «Dampfem» (2568 nrt.), m. «Bianca» (3445 nrt.) og m. «Britta» (3651 nrt.), alle tilh. Arth. H. Mathisen, Oslo. — Gift. 3 barn.

Seilte under krigen inntil mars 1917 (da mitt førende skib blev oplagt på grunn av krigens gang).

Jeg har i min ca. 33 års føretid seilet uten uhell av slik art at saken er blitt behandlet innfor domstol, ei heller har jeg mistet nogen mann overbord eller hatt annen ulykke av betydning.

ANONSEN, HANS MARTIN,



Oslo, f. 3. jan. 1879 i Drammen. Til sjøs 1895 med s. «Elda» (1200) av Oslo, tilh. skibsr. Møller. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1900 og 1903. Styr. med d. «Kong Alf» av Oslo, tilh. D.S.N.D. Blev i 1910 fører av d. «Daphne» (2250) av Oslo, tilh. skibsr. Willy Gørissen. Har senere ført d. «Etterstad» (3200) og fører nu d. «Dalvangen» (3500), begge tilh. Gørissen & Co. A.s., Oslo. — Kroningsmedaljen (Håkon VII). — Gift. 4 barn.

Fastlønnet officer i marinen fra 1903. Kommandør i marinens overgangsetat i nov. 1933. Tjenstgjorde i marinen under hele krigen.

ANTONIUSEN, ANDERS OLAUS,



Kråkerøy pr. Fredrikstad, f. 6. mars 1879 i Onsøy. Til sjøs 1895 med s. «Svift» av Fredrikstad, tilh. I. N. Jacobsen. Styr. eks. 1901 i Fredrikstad. Styr. bl. a. med s. «Fraternitas», s. «Marpesia», d. «Rondane» og d. «Røsheim». Blev i 1920 fører av «Rondane» (1600) av Oslo, tilh. Erling Lund. Har senere ført d. «Ragni» (1300) av Oslo, d. «Audax» (600) av Fredrikstad og fører nu d. «Korsvik» (1500) av Oslo, tilh. Bogen & Johnsen. — Gift. 5 barn.

Med «Fredriksten» 195 dager Antifugasta/Delsyl.

ANZJØN, MATHEUS,

Vestre Aker, f. 8. april 1885 i Vikten. Til sjøs 1902 med bk. «Jomfruland» (1030 nrt.) av Porsgrunn.

Styr. eks. 1906 i Trondheim og skibsf. eks. 1908 i Oslo. Høiere skibsf. eks. 1910 samme sted. Styr. med bk. «Lilla», frg. «Samuel Hansen», d. «Cassiopeia», d. «Bogstad», d. «Tysla», d. «Kristianiafjord» (overstyr.). Blev i 1915 fører av d. «Tanafjord» (7500) av Oslo, tilh. N.A.L. Har senere ført av s.n. rederi d. «Ranenfjord» (7850), d. «Lyngenfjord» (7820), d. «Skiensfjord» (7714), d. «Kristianiafjord» (9050), d. «Randsfjord» (5700), d. «Norefjord» (5450), d. «Stavangerfjord» (13156 brt.), m. «Larviksfjord» (5770) og fører nu d. «Idefjord» (6307), samtl. tilh. N.A.L. — Repr. medl. flere perioder og farende viceordfører i N. S. F. — Gift. 3 barn.

Oplevet «Larviksfjords» brand i Østersjøen 26. septbr. 1931.

APOLD, LARS OLSEN,

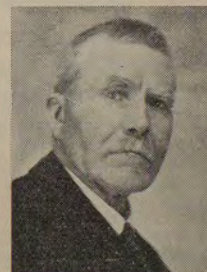
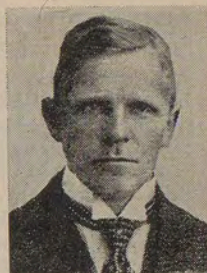
Odda, f. 2. april 1871 i Odda. Til sjøs 1889 med s. «Enigheden» (278 nrt.) av Risør, tilh. skibsr. Finne. Styr. eks. 1894 i Arendal og skibsf. eks. 1900 i Bergen. Styr. med damperne «Tordenskjold», «Anna», «Nordlyset», «Dana» og «Laila». Blev i 1904 fører av d.

«Dana» (1000) av Bergen, tilh. William Hansen. Har senere ført d. «Victoria» (1300), d. «Laila» (970), d. «Bauta» (960), d. «Vesla» (1785) og fører nu d. «Sekstant» (2400), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.

Jeg seilte under hele krigen, men gikk klar av miner og tyske undervannsbåter.

APOLD, OLAF,

Geilo, f. 23. mars 1884 i Apold, Odda. Til sjøs 1903 med d. «Harald» av Bergen, tilh. skibsr. Irgens. Styr. eks. 1906 og skibsf. eks. 1908 i Bergen. Styr. med d. «Victoria» av Bergen, tilh. William Hansen og blev i 1912 fører av dette skib. Har senere ført d. «Diana», d. «Laila», d. «Vesla» og fører nu



«Agga» (1750) for denne reder. — Kongens fortjenstmedalje i gull. — Enkemann. 2 barn.

Har vært i rederiet fra 1909. Mistet propellen med d. «Diana» i Nordsjøen på reise fra Stavanger til Tyne i april 1915; satte reservepropellen på og kom til Tyne ved egen hjelp. For dette fikk jeg fortjenstmedaljen i gull.

I 1916 om høsten blev jeg torpedert med d. «Laila» på reise fra Archangel til Hull. Var ombord i undervannsbåten mens den senket 15 engelske trawlere. Blev senere landsatt i Tyne av d. «Trump» av Tønsberg.

Har med d. «Agga» seilet på de amerikanske innsjøer og har vært det første utenlandske skib til å besøke mange av de store innsjøer. Tildels fått storartede mottagelser.

ARCHER, WILLIAM,



Larvik, f. 24. juni 1879 i Larvik. Til sjøs 1895 med s. «Excelsior» (1400 brt.) av Larvik, tilh. konsul Oppen. Styrme.eks. 1901 i Larvik og skibsf.eks. 1902 i Oslo. Styrme. bl. a. med bk. «Figaro» av Larvik og bk. «Celurka» av Holme-

strand. Blev i 1902 fører

av s. «Sonora» (900) av Larvik, tilh. Chr. Nielsen & Co. Har senere ført en galeas og siden et fisketransportfartøi, begge i fart på Danmark. Sluttet sjøen i 1916. — Senere vært forretningsmann (soda- og såpefabrikk) og drevet handelsvirksomhet. — Gift. 9 barn.

Var en gang med på et nokså stygt forlis med «Adelgunde» av Tønsberg. Kom fra London med koks for Oslo og fikk orkanaktig S.O. storm. Sprang lekk, holdt skibsråd, holdt av for Leithsfjord, men tørnet om natten 19. oktober på grunn, riggen overbord, en mann forsvant, resten blev reddet.

ARENTSEN, BJARNE,



Borøy, f. 10. mars 1893 i Borøy. Til sjøs 1907 med s. «Grasmere» (1850) av Tvedestrand, tilh. skibsr. Chr. Buring. Styrme.eks. 1912 og skibsf.eks. 1915 i Arendal. Styrme. med d. «Husø» av Arendal, d. «Benedicte» og d. «Dagrun», begge av Oslo. Blev i 1917 fører av

s.n. skib (1800), tilh. John P. Pedersen & Søn. Har senere ført d. «Femund» (3300), d. «Rendal» (3300), m. «Pan-Gothia» (14300), alle av Oslo, tilh. Ragnar Moltzau, og fører nu m. «Slem-dal» (10780) for denne reder. — Gift. 2 barn.

Av oplevelser hadde jeg mange under Verdenskrigen, og med et tilbakeblikk på min 4 års fartstid fra 1915 til 1919, den hele

tid mellom England og Frankrike, må jeg si at det er heldig jeg kom uskadt fra alle de alvorlige situasjoner man i den tid kom op i.

Vinteren 1931 var jeg fører av d. «Rendal» av Oslo. Vi frøs inne i Finskebukta og brukte 50 dager fra Leningrad til Sarpsborg, en temmelig lang reise for et dampskib. Vi kom imidlertid vel frem til Sarpsborg efter mange gjenvordigheter og adskillig skade på skibet.

ARENTSEN, KLEMMET,

Cardiff, f. 9. mai 1880 i Borøy. Til sjøs 1894 med s. «Argo» (650) av Tvedestrand. Styrme.eks. 1898 i Arendal og skibsf.eks. 1905 i Oslo. Styrme. med bl. a. s. «Robert Schrafton», d. «Spurt» og d. «Malm». Blev i 1907 fører av d. «Malm» (2200) av Tvedestrand, tilh. skibsr. N. A. P. Staubo. Har senere ført d. «Spurt» (1750) av Tvedestrand, d. «Eidsiva» (1400) av Bergen og d. «Rendal» (3300) av Oslo. Sluttet sjøen 1924. — Ansatt i skibshandlerfirmaet C. H. Huss Ltd., Cardiff. — Gift. 3 barn.

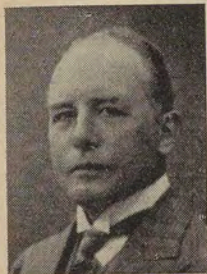
ARENTZ, CHARLES ARCHER,

Vinderen i Aker, f. 8. nov. 1878 i Kabelvaag. Til sjøs 1895 med bk. «Emerald» av Larvik, tilh. konsul Oppen. Eks. 1900 ved Sjøkrigsskolen i Horten. Dispassjøreks. i Oslo 1915. Styrme. med d. «Alma» og d. «Aasta», begge av Bergen. Blev i 1905 fører av d. «Nora» (1700) av Bergen, tilh. Ellerhusen & Co. Har senere ført følgende Oslo-båter: D. «Doris» (2300), d. «Ottawa» (4300), d. «Erle» (8825), d. «Concordia» og fører nu d. «Lindvangen» (3500), tilh. Gørrisen & Co. A.s. — Viceform. i N.S.F. Form. i Vpl. Sjøoffiserers Forening. — Inneh. Olympisk gullmedalje. — Gift. 3 barn.

ARENTZEN, ARENT LAURENTIUS,

Arendal, f. 7. nov. 1869 i Arendal. Til sjøs 1888 med bk. «Milanton» av Arendal, tilh. Julius Hansen. Styrme.eks. 1892 i Arendal. Styrme. med bk. «Carl Imenas», bk. «Agda», bk. «Seris» og sk.s. «Advena». Blev i 1911 fører av s. «Septa» (1300) av Arendal, tilh. Bendiks Grefstad. Har senere ført bk. «Madura» (1600), fullr. «Manecia» (3000), begge av Drammen, og bk. «Juno» (2400) av Oslo. Sluttet sjøen 1929. — Gift. Ingen barn.



ARNESEN, CHRISTIAN FREDRIK,

Jar, Bærum, f. 20. feb. 1886 i Brunlanes. Til sjøs 1902 med s. «Regent» av Drammen, tilh. Pehrson & Wessel. Styrme.eks. 1905 i Bergen og skibsf.eks. 1909 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Sicilia», d. «San Lucar», d. «Noruega» og d. «Drammensfjord». Blev i 1916 fører av d. «Hercules» (6700) av Stavanger, tilh. Lauritz Kloster. Har senere ført d. «Lyn-genfjord» (8000) av Oslo, d. «Breifond» (8500) av Stavanger, d. «Liss» (9350) av Oslo, og fører nu m. «Britta» (9100) av Oslo, tilh. Arth. H. Mathiesen. — Gift. 4 barn.

Blev i oktober 1917 ansatt som inspektør ved Statens Skibsfartsdirektorat og overtok i mai 1919 bestyrelsen av Russian Forest Industry Ltd.s tidbefraktede skiber og befraktningskontor. På grunn av de politiske forhold i Russland, som senere bevirket selskapets likvidasjon, gikk jeg til sjøs igjen mars 1920 som vikari-erende fører av d. «Breifond».

Overtok i mars 1921 tilsynet med bygningen av t/d «Liss», tilhørende Arth. H. Mathiesen og har senere fortsatt som fører i dette rederi.

ARNESEN, DIDRIK ALFRED,

Vrængen pr. Tønsberg, f. 25. mars 1874 i Nøtterøy. Til sjøs 1888 med br. «Svanen» (263 nrt.) av Tønsberg, tilh. D. Danielsen. Styrme.eks. 1892 i Nøtterøy og skibsf.eks. 1907 i Tønsberg. Styrme. med br. «Svanen» og jerns. «Emma Parker» av Larvik. Blev i 1907 fører av d. «Tanc-red» (6200) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Vinstra» (8200), d. «Bessa» (11700), m. «Thalatta» (9563), m. «Trianon» (9651) og fører nu m. «Troja» (10704), samtl. tilh. s.n. rederi. — I besiddelse av rederiets ur og assuranseforeningen Vidars sølvbolle. — Gift. 5 barn.

Var med og forliste i august 1894, da trebark «Emma Parker» av Arendal blev rent i senk av en engelsk damper i den engelske kanal. Var da matros med dette skib, og blev så i februar 1895 2. styrmann med et innkjøpt jernskib som blev opkalt efter foran-nevnte trebark. Dette siste skib blev fra høsten 1895 disponert av konsul Oppen, Larvik. Seilte i langfart med dette skib (Australiafart og andre farvann). I mars—april 1896 hadde vi en meget hurtig reise, bomullslastet, nemlig 21 dager fra Charle-ston, S. Ca., U. S. A. til Kjøbenhavn. — Sa farvel til dette skib i Swansea november 1899 og reiste hjem for å begynne i damp-skib. — Begynte så i Wilh. Wilhelmsens dampskib i mai 1900, og har senere vært ansatt i dette firma. Seilte under hele Verdens-krigen med undtagelse fra 3. september 1916 til 2. januar 1917. Med undtagelse av å ha hatt brand i 3 forskjellige skib, så de har måttet settes under vann, har jeg ikke oplevet noget særlig til sjøs. Den siste brand var i m. «Thalatta» i april 1929. Bran-

den utbrøt på reise Hamburg—Stavanger i kopralasten, men lyktes det å komme inn til Egersund, hvor skibet blev satt på grunn i Hovlandsbukten, og derefter fylt med vann. Både skib og last fikk betydelig skade.

ARNESEN, JOAKIM MARTIN NICOLAI,

Brønnøysund, f. 14. mai 1888 i Dyrøy, Finland. Til sjøs 1911 med d. «Songa» (4500 brt.) av Bergen, tilh. Lorentz W. Hansen. Styrme.eks. 1914 i Tromsø. Styrme. med d. «Rimfaks», d. «Heilhorn» og d. «Vegtind». Blev i 1919 fører av d. «Heilhorn» (191 brt.) av Brønnøysund, tilh. A.s. Torghattens D.s.selskap. Har senere ført d. «Vegtind» (236 brt.) og fører nu d. «Torgtind» (285 brt.) for dette selskap. — Medl. av havnestyret i Brønnøysund. — Gift. 3 barn.

**ARNESEN, PETTER EDWIN,**

Oslo, f. 20. aug. 1873 i Hal-den. Til sjøs 1888 med s. «Emanuel» av Grimstad. Styrme.eks. 1891 i Kristian-sand. Styrme. med fl. D. S.N.D.-skib. Blev i 1902 fører av d. «Kong Ring» av Oslo, tilh. D.S.N.D. Har senere ført damperne «Vidar» av Halden, «Hippolyte Du-mois», «Frutera» og «Mesna» av Oslo, «Thora» av Tønsberg, «Bygdønes» av Oslo, og følgende motor-tankskib tilh. Hagb. Waage, Oslo, «Raila», «Ranja» og fører nu «Ruth» (8200). — Gift. 1 barn.

Drev eget skibsrederi i Oslo fra 1916 til 1924.

**ARNESEN, THEODOR KRISTIAN,**

Fjære pr. Grimstad, f. 23. feb. 1898 i Fjære. Til sjøs 1915 med s. «Socotra» (1604 nrt.) av Grimstad, tilh. O. T. Tønnevoold. Styrme.eks. 1921 i Grimstad og skibsf.eks. 1924 i Arendal. Styrme. med d. «Thorhild», fl. A.D.S.-skib og d. «Stran-na». Blev i 1927 fører av d. «Stranna» (2635) av Oslo, tilh. A. H. Arvesen og fører nu dette skib. — Gift. 3 barn.



ARNET, MARTIN,



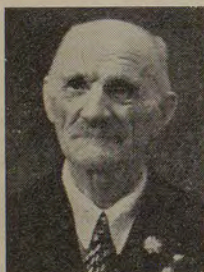
Fjøsanger pr. Bergen, f. 4. okt. 1857 i Bjugn. Til sjøs 1879 med d. «Agdenæs» av Trondheim. Styrms.eks. 1881 i Trondheim. Styrms. med bk. «Eviva» av Grimstad og bk. «Sistri» av Arendal. Blev i 1901 fører av d. «Kong Eystein» (300), tilh. N.F.D.S. Har senere

ført i kyst- og oversjøiske ruter før, i og efter krigen damperne «Henrik Wergeland», «Knut Jarl», «Haakon Adalstein», «Erling Jarl», «Ragnvald Jarl» (1200 brt.), «Haakon VII» (1750 brt.) og «Kong Gudrød» (1090 brt.), alle tilh. N.F.D.S. Sluttet sjøen 1926. — Har senere innehatt pensjonat i Fjøsanger. — Gift. 2 barn.

Høsten 1917 med d. «Haakon VII» i Nordsjøen blev vi beskudt av tysk undervannsbåt, hvorved en del skade blev påført skibet. Den tok 11 russiske passagerer til fange fra oss.

1 år som reservefører i N.F.D.S. og førte i det tidsrum 10 av selskabets skiber i de forskjellige ruter. —

ARNTSEN, ARNT,



Oslo, f. 6. mars 1860 i Tjømo. Til sjøs 1875 med s. «Barden» (370 brt.) av Porsgrunn, tilh. Johan Jeremiassen. Styrms.eks. 1881 i Oslo. Styrms. bl. a. med seilskibene «Hellespont», «Ruby» og «Svea». Blev i 1888 fører av s. «Anthon» (775), tilh. familien Olsen,

Tjømo. Har senere ført s. «Svea» (328 brt.), s. «Anthon» (1310) og s. «Urania». Sluttet sjøen 1921 og har senere vært fisker. — 3 barn.

ARNTSEN, ARNT PETTER,



Hvaler f. 7. des. 1891 i Hvaler. Til sjøs 1907 med s. «America» (1200) av Fredrikstad, tilh. hans far J. A. Arntsen. Styrms.eks. 1911 og skibsf.eks. 1914 i Fredrikstad. Styrms. med d. «Barbro» av Oslo, d. «Fjordheim» av Tønsberg og d. «Mascot» av Oslo.

Blev i 1916 fører av s.n. skib (900), tilh. Rich. Peterson. Har senere ført d. «Nystrand» (2000)

av Porsgrunn, d. «Jelø» (950) av Oslo, d. «Margot» (1850) av Oslo, d. «Brunla» (1000), d. «Mascot» (1900) og fører nu d. «Akershus» (1150), de tre siste tilh. Fred Olsen & Co., Oslo. — Gift. 4 barn.

Under Verdenskrigen, år 1916 den 19. desember i Nordsjøen, ca. 80 nautiske mil sydvest av Lindesnes, under kuling fra nordost med sne, blev skibet jeg da førte — d. «Nystrand» — senket av tysk undervannsbåt nr. 81. Undervannsbåten tok oss alle ombord til sig og satte oss i land på øen Sylt den næste dag. Vi var på reise fra Uddevalla til West Hartlepool lastet med kontrabande (props). Vårt ophold ombord i undervannsbåten varte i 24 timer. Idet vi gikk i fra vårt skib tok vi med ikke så lite mat, hvilket vi blev bedt om av ubåtens chef, særlig bad han om smør og såpe. — På øen Sylt blev vi gående i flere dager. Da vi jo ikke var så langt fra danskegrensen bad jeg om å få reise over Danmark ad korteste vei. Nei, vi måtte først til Cuxhafen, for grundig undersøkelse. Og så videre med jernbane gjennom Tyskland til danskegrensen bevoktet av soldater.

Som før nevnt blev vi gående på øen Sylt i flere dager. Vi kunde ikke komme der i fra grunnet storm. Imidlertid kom en 3000 tons dansk damper som var kullens inn til øen. Damperen hadde ligget i Nordsjøen i flere dager som tysk prise med prisemannskap ombord for å ta op krigsforliste sjøfolk. Ved ankomsten til øen hadde den 60 krigsforliste sjøfolk ombord, alle skandinavere. Vi blev også ført ombord i prisedamperen og efter at den hadde fått litt kull ombord, fortsatte den til Cuxhafen. I Cuxhafen fikk jeg først lov til å telegrafere hjem til min familie og min reder. Der var da hengått 10 dager siden vi krigsforliste.

ARNTSEN, JOHAN ARNT,

Fredrikstad, f. 17. mars 1865 i Hvaler. Til sjøs 1880 med br. «Mariane» av Fredrikstad, tilh. H. Jacobsen m. fl. Styrms.eks. 1887 i Halden. Styrms. med bk. «Alma» (573 nrt.) av Moss, tilh. konsul R. M. Pettersen. Blev fører i 1890. Har senere ført seilskutene

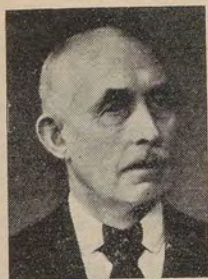


«Dronning Sofie» (660), «Anna» (606 brt.), «Amerika» senere kalt «Minde» (849 brt.), «Delta» (1073 brt.), samtlig av Fredrikstad, og 4. m. bk. «Hafsfjord» (1958 brt.) av Holmestrand, senere Oslo. Sluttet sjøen nyttår 1924—25. Nu kjøpmann. — Vært medl. av ligningsnevnd og herredstyre ca. 3 år. — Enkemann. 7 barn.

Jeg seilte med «Dronning Sofie» fra Fredrikstad i begynnelsen av februar 1892 og drev i land ved Gally Head (Irland) 21. samme måned i en orkanaktig snestorm. Alle mann berget.

ARNTSEN, JUST BERNHARD,

Ørdal, f. 18. des. 1867 i Hvaler. Til sjøs 1882 med s. «Laurel» (300 brt.) av Fredrikstad. Styrms.eks.



1890 i Halden. Styr. med br. «Marta», bk. «Dronning Sofie», bk. «Clodion», bk. «Delto», alle av Fredrikstad. Blev i 1898 fører av s. «Aurora» (750 brt.) av Fredrikstad, tilh. O. A. Johannesen. Har senere ført bk. «Svea» (800 brt.), bk. «Lovise» (600 brt.) og bk. «Blendheim» (1000 brt.), alle av Fredrikstad. Sluttet sjøen 1916 og har siden vært gårdbruker.

ARNTZEN, ANDERS ALBERT,



Kirkeøy pr. Fredrikstad, f. 10. okt. 1865 i Hvaler. Til sjøs 1881 med s. «Stanley» (40 brt.) av Halden. Styr. med br. «Fix», sk.s. «Wilhelm Ludvig», bk. «Ocean» og bk. «Brødrene». Blev i 1899 fører av s. «Dersty Miller» (520 brt.) av Oslo, tilh. O. M. Halvorsen. Har senere ført br. «G.P. Harbitz» (633 brt.), bk. «Mentor» (400 brt.), bk. «Respit» (325 brt.), d. «Varulv» (750), bk. «Charles Racine» (2550) og fullr. «Kalliope» (2600), samtl. av Oslo. Sluttet sjøen 1924. — F. t. revisor i Hvalers Sparebank. — Gift. 5 barn.

19. februar 1916 forliste med d. «Varulv» i Nordsjøen i en orkanaktig storm av N.V. (var lastet med props fra Oslo til Leith-fjorden). Fikk et bråt over forskibet som rev vekk dekkslasten, brøt op forlukkene, fylte rummet, knuste livbåtene og roret, så skibet blev fullstendig vrak. Blusset og satte op raketter. Kl. 2 morgen kom en dansk damper ned mot oss (lå der til det lysnet av dag), hvor vi efter meget besvær kom ombord og blev landsatt i Newcastle.

Juli 1915 avgikk vi fra Dynekilen med br. «G. P. Harbitz» lastet med props bestemt til Newcastle. Søndag aften den 18. juli, omtrent midt i Nordsjøen, kom en tysk undervannsbåt op på siden av «Harbitz», og gav ordre om at vi måtte forlate skibet øieblikkelig. Vi gikk i båtene som vi var, reiste ombord i u-båten, hvorefter tyskerne satte fyr på «Harbitz». U-båten satte oss ombord i en dansk damper som landsatte oss i Newcastle.

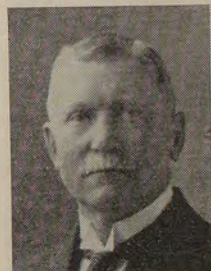
Mai 1916 med bark «Respit» på reise fra Brevik til Blyth, lastet med props, kom vi op i det da meget omtalte Nordsjøslag. Det var lenge vi ingen vei kunde komme. Ilden blev åpnet kun en kvartmil borte. Det var nogen fryktelige minutter da kulene føk rundt i alle retninger uten å treffe oss. Det var et under at vi ikke blev skudt i senk. Det var en øredøvende kanontorden.

Bark «Charles Racine» var vel i sin tid Norges stolteste seilskib, og bekjent for sine mange hurtige reiser. Blandt annet kan nevnes at jeg seilte fra Newport News til Rio på 32 dager, kullastet. Førte skibet på alle farvann i 5 år. I 1922 på reise fra Durban til Kanada kantret den på Øst-Afrika. Under storm kastet den ballasten. Måtte kappe riggen for å få lukene op av vannet, da

de ikke var skallet mer en på lesiden. Efter at veiret hadde bedret sig fikk vi den rettet op og drev omkring i tre uker. Blev så av en engelsk man-of-war innslept til Durban hvor den blev kon-demnert.

ARNTZEN, ARNE,

Oslo, f. 17. mai 1870 i Tønsberg. Til sjøs første gang i 1886. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1891. Styr. med damperne «Guernsey», «Tordenskjold», «Tyr» og «Tiger» tilh. Wilh. Wilhelm-sen. Blev i 1903 fører av d. «Tellus» (4000), tilh. s.n. reder. Har senere ført d. «Anna» (2500) av Tønsberg, tilh. H. A. Meyer. Sluttet sjøen 1918. — Efter å ha tatt dispasjører-eks. 3 år i assuranceselskapet «Norske Lloyd». — 10 år medlem av repr., 3 år viceordfører og f. t. ordfører i N.S.F. — Japansk orden: «Den hellige skatt». — Gift. 3 barn.



ARNTZEN, KRISTIAN JOST.,

Høvåg pr. Kristiansand, f. 30. okt. 1896 i Høvåg. Til sjøs 1912 med s. «Kyle-moore» (1600) av Kristian-sand, tilh. Kristian Knut-sen. Styr. eks. 1916 og skibsf. eks. 1919 i Kristiansand. Styr. med damperne «Huldra», «Truth», «Benwood» og «Anatina». Blev i 1932 fører av t.s. «Aker» (7875) av Risør, tilh. Prebensen & Blakstad, og fører nu dette skib. — Ugift.



Var i marinen 1917—18. Verneplikt — nøytralitetsvakt. En gang jeg skulde i permisjon, reiste jeg med d. «Halden» og skulde i land på Ramsøysund. Jeg gikk op til kaptein Olsen og spurte om han vilde stoppe så jeg kunde komme i land, men han sa han var forsinket, så det kunde ikke la sig gjøre. Jeg måtte absolut i land, så jeg hoppet overbord mens båten var i full fart og svømte i land. Jeg var da nestkommanderende på bevokningsfartøiet «Odin» av Trondheim. Der blev litt opstandelse ombord. Jeg reiste flere ganger etterpå med «Halden», hadde aldri nogen vanskelighet med å få den til å stoppe.

ARONSEN, OLE JULIANUS,

Tønsberg, f. 3. nov. 1882 i Tønsberg. Til sjøs 1897 med s. «Patagonia» (1231 brt.) av Tønsberg, tilh. Gustav Conrad Hansen. Styr. eks. 1901 og skibsf. eks. 1904 i Tønsberg. Styr. med damperne «Viking», «Dott» og «Maudie». Blev



i 1909 fører av d. «Dott» (1400) av Lillesand, tilh. Henschien & Co. Har senere ført s. «Siam» (1742 brt.) av Grimstad, s. «Dovario» (1543 brt.) av Oslo, d. «Melville» (10700) av Tønsberg, fl. k. «Maudie» (8700) av Tønsberg og fører nu d. «Melville» (10700) av Tønsberg, tilh. N. Bugge. — Gift. 3 barn.

Jeg har aldri forlist eller hatt nogen større uhell, dog mistet jeg en gang alle seil på en natt. Seilet i 3 år mellom U. S. A. og Rio de Janeiro. Hadde jevne reiser. Min lengste reis var 50 dager og korteste 40 dager, ellers var det 43—45 dager. Det kan også gjøres jevne reiser med seilskib, når de ikke blir liggende for lenge ved land og blir begrodd.

ASBJØRNSSEN, CARL WILLIAM MUNCH,



Nordstrandshøgda, Oslo, f. 15. juni 1889 på Bekkelaget. Til sjøs 1906 med s. «Sjømand» av Oslo, tilh. kapt. Oscar Iversen. Styrme. eks. 1910 og skipsf. eks. 1917 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Brilliant», d. «Gustav Vigeland», d. «Bjørnstjerne Bjørnson». Blev i 1920 fører av d. «Chr. Krogh» (3310) av Bergen, tilh. skibsr. Olaf Ørvig. Har senere ført d. «Gunnar Heiberg» (4020), d. «Lisgar County» (4500), d. «Alexander Kielland» (4500), d. «Gustav Vigeland» (3600), samtl. tilh. s.n. reder, og fører nu d. «Dan» (3800) av Oslo, tilh. A.s. Skibsfart. — Gift. 3 barn.

ASDAL, OLE KNUDSEN,



Arendal, f. 28. juli 1885 i Øiestad. Til sjøs 1900 med s. «Jupiter» (600) av Arendal. Styrme. eks. 1907 og skipsf. eks. 1915 i Arendal. Styrme. bl. a. med d. «Tysla», d. «Rinda» og fl. engelske skib. Blev i 1918 fører av d. «Rena» (8900) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Losna» (7000) av Tønsberg, d. «Karin» (655) og fl. hv. båter hjemmehørende i Durban. — Medl. av sjøretten i Durban. I forskj. tilfeller besiktigelsesmann for sjøkontrollen. — Gift. 1 barn.

Min hovedsakelige fart med seilskib var på Nord- og Syd-Amerika, Vest-Indien og Øst-Indiske øer samt Syd-Afrika. Særskilt husker jeg en gang da vi var oppe og gjorde fast store mersseil, at masten som var av jern og rustet, sank sammen ca. 5 fot. Heldigvis at svakheten var helt i nederste enden og ikke i øverste dekket. Fant senere ut at fokkemasten var omtrent likeså dårlig. Messanmasten var ikke stort bedre, men med en hel del mursten stablet rundt den, da den blev solgt, passerte den for salg.

Mitt første forlis var 8. august 1914. Jeg var styrmann med d. «Tysla» av Tønsberg da den blev minesprengt utenfor Flushing (ca. 12 mil av). Vi mistet 3 mann. Det var det første krigsforlis under Verdenskrigen.

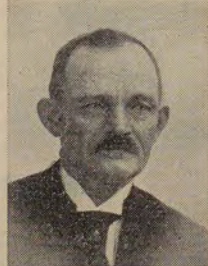
I 1921 forliste jeg på Syd-Afrika-kysten. Ingen omkom, og alle fikk sine private saker reddet. Årsaken var grunnstøtning. I 1925 forliste jeg på Zululand-kysten (Syd-Afrika). Årsaken var at båten sprang lekk. Sank i åpen sjø.

I 1927 forliste jeg igjen like utenfor Durban med en kystbåt. Den kapseiste. Alle blev reddet undtagen en innfødt.

Jeg seiler fremdeles på kysten her og har seilet for samme rederi siden 1924 med undtagelse av en sesong på hvalfangst 1925

ASKELAND, LAURITZ INGVALD,

Haugesund, f. 25. sept. 1871 i Haugesund. Til sjøs 1889 med s. «Kristine Elisabeth» (330) av Haugesund, tilh. Brødrene Jakobsen. Styrme. eks. 1901 i Kragerø. Styrme. med galeas «Norden», d. «Nanna», d. «Gottfrid» og d. «Sollund». Blev i 1904 fører av s. «Gurda Allette»



(200) av Bergen, tilh. Th. Lofthus. Har senere ført d. «Vibran» (500), d. «Agder» (400), d. «Kronprinsesse Victoria» (500), alle av Haugesund, og d. «Mallula» (300) av Espevær. — Gift. 4 barn.

Jeg seilte under hele krigen fra 1914—18 som fører, men var ikke ute i nogen uhell. Senere fra 1926 har jeg ført en del mindre motorfartøier i utenriks fart, nemlig «Makrellen», «Enos», «Isod», tilhørende G. Garvik, Espevær, samt d. «Aldebaran» tilhørende Olav Østensjø, Haugesund. Er for tiden fører av m. «Pct» tilhørende Jon Kyvik, Haugesund.

ASKELI, HELGE,

Krakerøy, Fredrikstad, f. 19. juli 1895 i Hvaler. Til sjøs 1912 med d. «Brüssel» (2000) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Styrme. eks. 1917 ved Sjømil. korps i Horten og skipsf. eks. 1918 i Oslo. Styrme. med d. «Breda», d. «Brüssel» og d. «Borgsten». Blev i 1924 fører



av d. «Brüssel» (2000) og fører nu d. «Borgsten» (2550), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

Jeg har innehatt alle stillinger fra dekksgutt til fører av d. «Brüssel»

ASKELUND, MARTIN AUGUST,

Farsund, f. 27. aug. 1895 i Farsund. Til sjøs 1911 med d. «Bravore» (2500) av Farsund, tilh. Lundegård & Stray. Styrme.eks. 1916 og skibsf.eks. 1919 i Stavanger. Styrme. med bl. a. dampene «Sisto», «Facto», «Dicto» og «Elven». Blev i 1925 fører av d. «Aslak» (1420) av Haugesund, tilh. A.s. Brommelands rederi. Har senere ført d. «Thekla» (7100) av Farsund, og fører nu d. «Novasli» (5450) av Farsund, tilh. Samuelson & Olsens rederi. — Ugift.

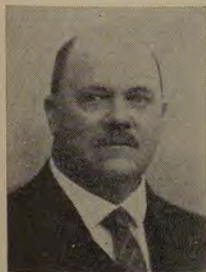
ASKELUND, OLUF ANDREAS,

Stavanger, f. 16. mai 1859 i Egvaag pr. Farsund. Til sjøs 1874 med bk. «Emanuel» (250) av Grimstad, tilh. skibsr. Einersens. Styrme.eks. 1882 i Farsund. Styrme. med bk. «Lindesnes», bk. «Agder», bk. «Bellona» og bk. «Rollo». Blev i 1891 fører av bk. «Lindesnes» (725) av Farsund, tilh. skibsr. J. M. Jonassen. Har senere ført bk. «Bellona» (825) av Farsund, d. «Nereus» (1900), d. «A. R. Thorp» (1575), begge av Oslo, d. «Ida» (1570) av Mandal, d. «Bravore» (2400), d. «Ellavore» (4200), begge av Farsund, og d. «Progresso» (2500) av Bergen. Sluttet sjøen 1916. — Følgende 2 år tilsynsm. for nybygninger i Holland for 3 Bergens-redere. — Enkemann. 4 barn.

Med dampskib «A. R. Thorp» var jeg en tur på et par måneder på vestkysten av Afrika opover floden Niger River (Qvarra) blandt de sorte afrikanske negre langt inn i landet hvor flodhest, slanger og apekatter levte et fritt liv. Negrene var svært vennlige og tjenstvillige. Omtrent hele mitt eget mannskap lå syke av feber. Jeg kom dog ut derfra med alle levende.

En annen tildragelse med d. «Thorp» var at jeg på en tidlig Arkangel-tur blev kjørt på land av isen utenfor Cap Orloff. Kom dog av igjen uten assistanse, men det blev en større reparasjon etterpå.

Med d. «Bravore» blev jeg efter lengere tykk tåke av strømmen kjørt på land ved Cap Finnesterre. Også denne gang kom jeg av uten assistanse og fortsatte til Bilbao.

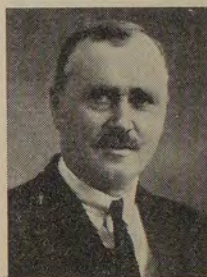
ASLAKSEN, AKSEL EMIL,

Arendal, f. 10. april 1875 i Skilø. Til sjøs 1890 med bk. «Diak» (800) av Arendal, tilh. Hans H. Pettersen. Styrme.eks. 1897 i Arendal. Styrme. med bk. «Smart», bk. «Enterprise» og fullr. «Vasdale». Blev i 1900 fører av s. «Smart» (600) av Arendal, tilh. A. Aanon-

sen. Har senere ført sk. «Unda» (300), br. «S. N. Hansen» (450), bk. «Glenshee» (1400), d. «Tromøi» (700), m. «Zebu» (1200), m. «Georg» (200), d. «Loyal» (300), samtl. hjemmehørende i Arendal. Sluttet sjøen 1934. — Gift. 4 barn.

ASTING, HARALD,

Jeløen pr. Moss, f. 3. april 1880 i Vefsen, Helgeland. Til sjøs 1896 med s. «Latona» (800) av Risør, tilh. konsul Prebensen. Styrme.eks. 1898 i Arendal og skibsf.eks. 1904 i Oslo. Styrme. med d. «Nordpol», d. «Bergen» og d. «Finn». Blev i 1912 fører av s.n.



(6800) av Bergen, tilh. Jacob Christensen. Har senere ført d. «Jonas Rein» (1130), m. «Hallenut» (975), d. «Inga I» (1850), d. «Pan» (2130), d. «Aud» (1850), samtlige av Bergen, dessuten et par passagerskib og kystseilere (jakter) under ledighet 1917—22. Fører nu d. «Eva» (2350) av Bergen, tilh. August Kjerland & Co. — Gift. 4 barn.

I 1897 som dekksgutt med bark «Latona» lå vi i 11 uker i Bahia uten forbindelse med land. Gulfeber og berri-berri raste, og på mange norske skib, som lå der, var over halve besetningen død. Alle mann ombord i «Latona» sårer som 2 stk. var sterkt angrepet av berri-berri. Seilte derfra til Barbados, skjønt ingen av oss syke kunde komme høiere enn til merserærne, og da måtte vi gå på knærne. Kom frem med 1 mann død og fikk lang karantene.

I 1914 lå jeg med d. «Finn» i 3 uker i Neapel og kunde ikke få forbindelse med hverken reder eller de amerikanske time-charterer. Gikk da på eget initiativ til Huelva, og da jeg heller ikke der kunde få forbindelse med nogen, lastet jeg på eget ansvar kis for Philadelphia. Da skibet kom frem, hørte jeg hverken ondt eller godt for dette fra nogen kant, antagelig av den grunn, at dette var det eneste som kunde gjøres.

Under krigen så jeg flere ganger brennende skib i Nordsjøen, men ingen folk eller båter i nærheten, kun en masse miner. Likeledes har jeg flere ganger vært i umiddelbar nærhet, når andre skib gikk på miner, uten at vi av de engelske vaktsskib fikk lov å komme til hjelp.

Ialt har jeg reddet 24 mennesker fra å drukne. Første gang i 1897 i Glasgow, da en gutt falt i dokken og slog sig sanseløs. Annen gang med d. «Jonas Rein» i 1915, da 10 mann fra en hollandsk fiskekutter blev tatt op. Disse, der var blitt ravende sinnssyk av Nordsjøens redslar under krigen, fortalte åpenlyst, at de hadde drept 3 av sine kamerater og ombord i kutteren var der nok av synlige beviser herfor. De var helt hjelpeløse, da de i vanviddet hadde kastet alt løst overbord, luker, seil, rigg, mat, vann etc. Tredje gang var med d. «Pan» i 1930 under en storm i den vestlige del av den engelske kanal, da skibet lå dreiet på været. 13 mann blev da tatt op fra den engelske damper «Mary Rose», der var sprunget lekk og sunket under stormen. 2 passagerbåter hadde gått like forbi uten å turde gjøre forsøk på redning i den høie sjø.

Under oversvømmelse i Leningrad i 1923 (eller 1924) måtte jeg en dag jeg kom fra land ty inn — og senere op i øverste etasje — i et hus ute på landet på vei ned til trelasthavnen. Der tilbragte

jeg natten sammen med 11 russere, der var kommet i samme situasjon som mig, mens vannet stod kloss til gulvet i øverste etasje og tømmerstokker, lektere etc. forsøkte å slå huset overende. Neste dag måtte jeg stå tilrette likeoverfor bolshevikene, fordi jeg hadde «deltatt i hemmelig møte», hvilket var strengt forbudt.

ASVALD, TELLEF ASHWORTH,



Langesund, f. 16. april 1890 i Langesund. Til sjøs 1905 med s. «Respit» (600) av Langesund, tilh. H. Skau-gaard. Styrms.eks. 1909 og skibsf.eks. 1916 i Porsgrunn. Styrms.bl.a. med bk. «Acorn», d. «Times» og d. «Inga I». Blev i 1919 fører av d. «Material» (400) av Oslo, tilh. B. Schattenstein. Førte senest d. «Inga I» (1850) av Bergen, tilh. Johan Eliassen. — Gift. 5 barn.

AUGENSEN, ADOLF IDEUS,



Oslo, f. 3. nov. 1867 i Fredrikstad. Til sjøs 1881 med s. «Aster» av Fredrikshald, tilh. skibshandler Dahl. Styrms.eks. 1892 og skibsf.eks. 1897 i Oslo. Styrms. med d. «Christiania», d. «Norway», og fl. D.S.N.D.-skib. Blev i 1902 fører av d. «Kong Trygve» (500) av Oslo, tilh. D.S.N.P. Har senere ført d. «Childar» (3500), d. «Ragnar» (3500), begge av Halden, d. «Oscar II» (5000), d. «Ching Too Foo» (4500), d. «Erviken» (3500), d. «Nordnes» (3500), d. «Storviken» (7500) og d. «Erviken» (10800), samtl. av Bergen. Sluttet sjøen 1923. — Gift. Ingen barn.

Den eneste reise jeg har vært med på, som er utenfor det almindelige, var da jeg under min tjenestetid ombord i d. «Erviken» tok en hvetelast i Portland (Ore.) bestemt for Karatchi, som til slutt blev losset i Birkenhead, efter at vi hadde bragt den over Stillehavet og videre gjennom Zues. Det var vanskelig å få kanal-autoriteten til å tro at våre papirer var i orden.

AUGESTAD, HANS NIELSEN,

Nanset pr. Larvik, f. 19. april 1875 i Larvik. Til sjøs 1890 med s. «Kragerø» (600) av Kragerø, tilh. Henrik Biørn. Styrms.eks. 1894 i Larvik og skibsf.eks. 1897 i Tønsberg. Styrms. med sk. «Balder», Stavanger, bk. «Eglantine», Kragerø, sk.s. «Helena», Larvik, og d. «Anna», Larvik. Blev i 1901 fører av d. «Olga» (500) av Larvik, tilh. Bugge & Olsen. Har senere ført d. «Fritzøe»

(900), d. «Hogstad» (1000), d. «Rigel» (2400), samtlige av Larvik, og fører nu d. «Skaraas» (5300) av Larvik, tilh. Iver Bugge. — Form. i Larviks Sjømandsforening. — Gift. 2 barn.

Har seilt i Bugge & Olsens rederi siden 1903 med en kort avbrytelse, da rederiet ingen skib hadde og til deres siste skib blev solgt i 1929.

Seilte under hele krigen på Nordsjøen og mellom England og Frankrike uten uhell.

AUNE, JOHANNES,

Hop pr. Bergen, f. 23. juni 1883 i Ørkedalen. Til sjøs 1899 med d. «Dag» (1800) av Trondheim, tilh. Backes rederi. Styrms.eks. 1903 og skibsf.eks. 1910 i Trondheim. Styrms. med en rekke skib tilh. N. F. D. S. Blev i 1913 fører av d. «Svein Jarl». Har senere



ført «Orm Jarl», d. «Kong Helge», d. «Kong Magnus» og d. «Rio de Janeiro». Alle tilh. N. F.D.S. Sluttet sjøen 1916. — Sammen med kapt. Fred. Jessen repr. for Nordens Bundstof i Bergen (til 1921). Senere reisefører i B.D.S. — Officer av Tunesisk orden «Nishan Iftikar». — Gift. 4 barn.

Jeg reiste for første gang som 2. styrmann ut med bark «Veritas» av Trondheim, og forliste med den i en sykklon ut for de Cap-Verdiske øer i september 1903. Fløt omkring på vraket uten mat og vann i 4 dager og blev tilsist berget i land på St. Vincent og sendt hjem via Liverpool, Newcastle, Bergen, til Trondheim — hvor rederiet (Schjerviks Rederi) hadde innkjøpt fullriggeren «Monrovia», som lå i England. Samtlige officerer og mannskaper gikk ombord der.

Tjenestgjorde i Nordenfjeldske — på dette selskaps fleste båter, som 2., 1. og delvis som fører — på kysten i passasjerskib, lasteskib og turistskib og senest i Syd-Amerika-ruten, inntil 1916.

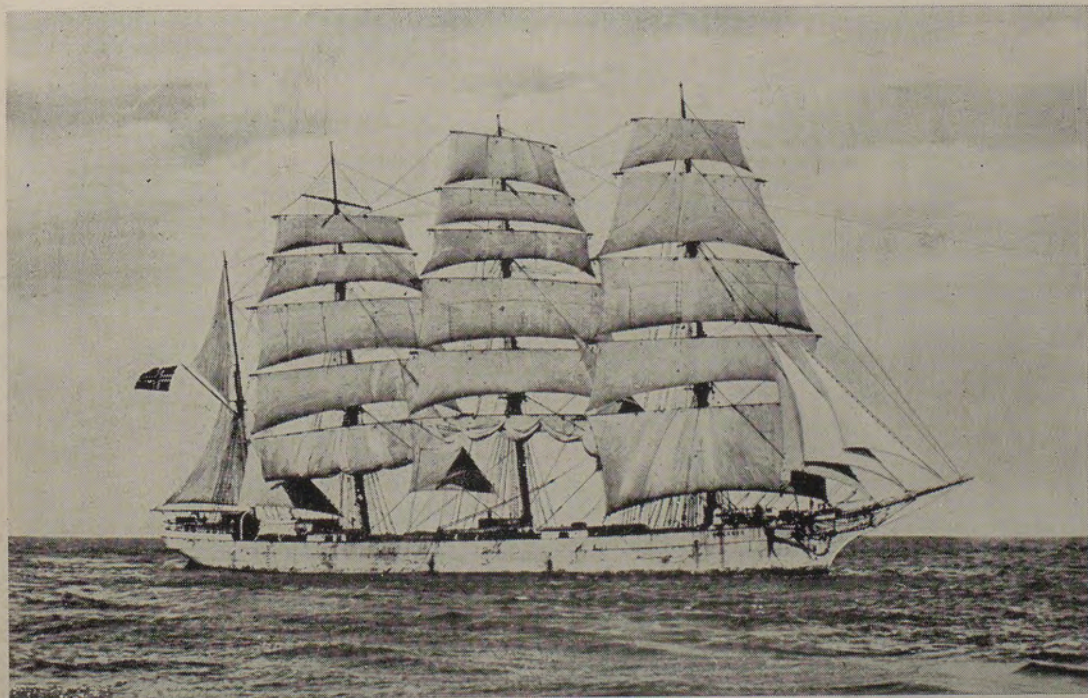
I året 1921, da Det Bergenske Dampskibsselskab hadde kjøpt sin turistbåt s/y «Meteor», gikk jeg inn i dette selskap som bestyrer av reisekontoret ombord og reisefører på de forskjellige ruter og reiser som dette skib foretok inntil 1927, da m/y «Stella Polaris» blev bygget. — Har siden vært og er fremdeles reisefører og bestyrer av reisekontoret ombord på m/y «Stella Polaris» for Det Bergenske Dampskibsselskab og har som sådan hatt anledning til å komme meget inn i det indre av de forskjellige land som vi sjøfolk tidligere kun så havnebyene av.

AUNE, JOHN L.,

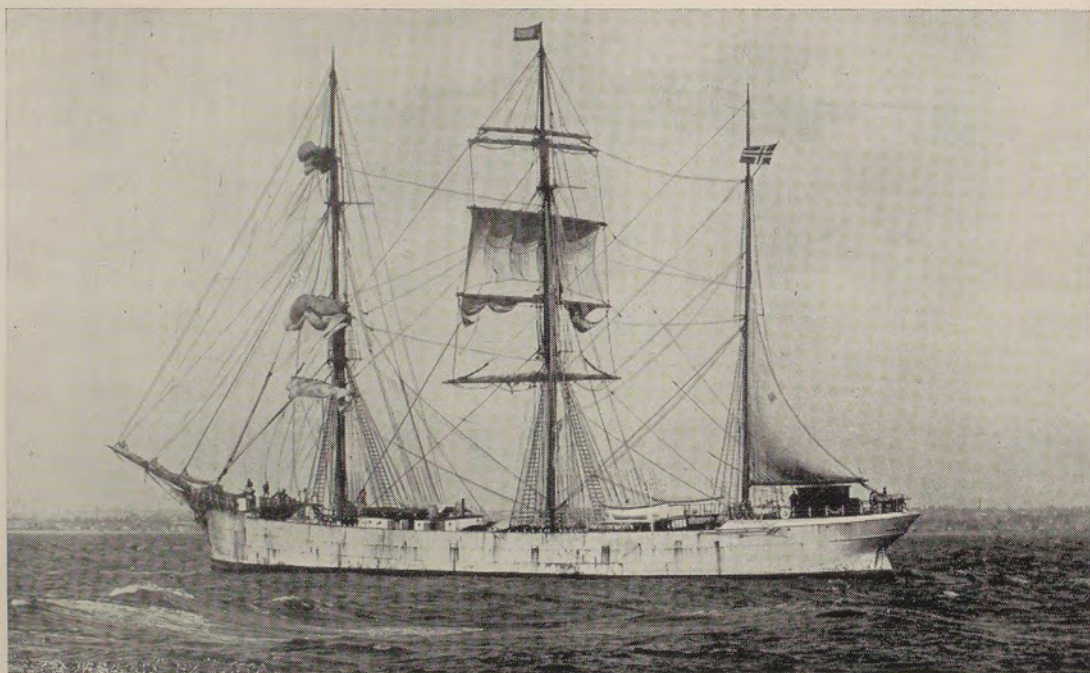
Kristiansund, f. 20. nov. 1867 i Nordmøre. Til sjøs 1886 med s. «Kappelen» av Haugesund, tilh. skibsr. Enes. Styrms.eks. 1893 i Kristiansund. Styrms. med d. «H. A. Hartmann», d. «Stralsund», d. «Sardinia» og d. «Segovia». Blev i 1901 fører av d. «Stralsund» av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Har senere ført d. «Solferino», d.



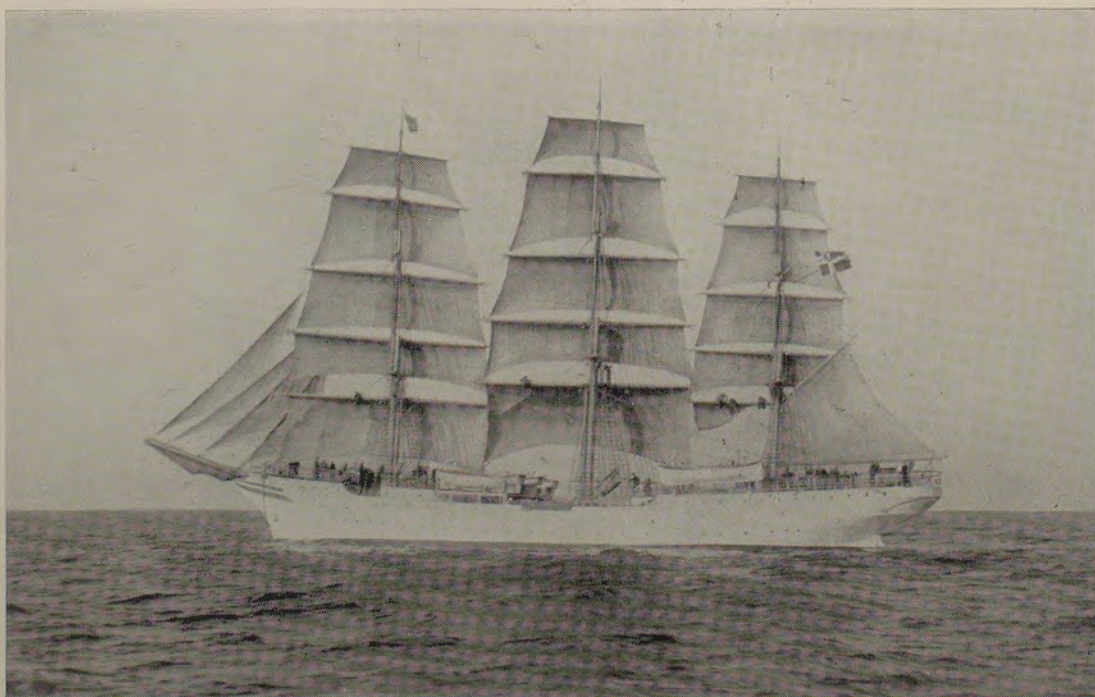
Bk. «Svartskog» (2307 rt.) av Kristiansand.



Bk. «Seileren» (2092 rt.) av Kristiansand.



Bk. «Storesand» (1638 rt.) av Kristiansand.



Skoleskibet «Sørlandet» (577 rt.) av Kristiansand.



«Sulitjelma», d. «Sardinia», d. «Segovia», d. «Salamanca», d. «Setubal», d. «San Jose» (3000), d. «Buena Vista» (3000), m. «Banaderos» (3800), m. «Bajamar» og fører nu m. «Brenas» (3400), alle av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. — Fransk sølvmedalje (Chambre de Commerce de Dieppe). Rederforbundets gullmedalje. — Gift. 2 barn.

Seilte under Verdenskrigen uten uhell. 1911 reddet en engelsk damper i nød i den Biscayiske bukt og fikk den i det stormende vær frelst inn til Coruna — til heder for det norske flagg, mens der var 3 andre skib som fant å måtte gå den forbi.

AUNE, LUDVIG KALMAR,



Namsos, f. 1. okt. 1872 i Otterøy. Til sjøs 1889 med s. «Krydseren» av Namsos, tilh. A. Bjerkhoel. Styrme. eks. 1901 i Kristiansund. Styrme. med d. «Rollaug» og d. «Folla», begge av Namsos. Blev i 1909 fører av d. «Herlaug» (178) av Namsos, tilh. Namdalens

Aktie Dampskibsselskap. Har senere ført d. «Rollaug» (221) og fører nu d. «Folla» (249), begge tilh. s.n. selskap. — Gift. 6 barn.

Høsten 1922, natt til 1. oktober, fikk jeg meddelelse om at barkskibet «Bessfjeld» av Grimstad, drev inn mot brenningene ved Flatanger. Jeg lå i Namsos da jeg fikk høre om skibets stilling. Gikk straks ut (klokken var 16.30). Kom ut til skibet kl. 19. Den hadde satt styrbord anker med 90 fot kjetting og lå da inne i brenningene. Vår disponent, Løftnes, gikk ombord i «Bessfjeld» for å avgjøre en kontrakt om bergningslønn. Vi fikk sleper ombord og gikk i gang med å forsøke å få skibet ut. Arbeidet var meget vanskelig, da vi hadde brenninger på begge sider. Etter 2 timers iherdig arbeid fikk vi den velbeholden ut. Vi fortsatte slepningen for å hjelpe den ut til sjøs. Været var bra, utpå natten gikk vinden til spak S.V.-lig. Da skibet neppe kunde gå klar Vikna, blev vi enige om å slepe den i havn. Vi gikk inn til Namsos med den, og kom inn kl. 8 om morgenen og fikk den fortøiet. Bark «Bessfjeld» var på 2000 tons, hadde lastet høvlet trelast i Namsos og Bangsund for Australien. Vi blev tilkjendt av høiesterrett 35 000 kroner og renter. Det var med d. «Folla» vi utførte bergningen.

AXELSEN, ADOLF CHRISTIAN,

Kristiansand, f. 7. okt. 1874 i Randøesund. Til sjøs 1889 med s. «Elida» av Kristiansand. Styrme. eks. 1898 og skibsf. eks. 1909 i Kristian-

sand. Styrme. med bl. a. bk. «Oakland» og d. «Bygland». Blev i 1910 fører av d. «Zeus» av Kristiansand, tilh. konsul A. Boysen. Har senere ført d. «Sørland» (3050) av Kristiansand, tilh. S. O. Stray & Co. Sluttet sjøen 1923. — Gift. 5 barn.

Jeg seilte under hele Verdenskrigen. Da den utbrøt var jeg på reise til Island med d. «Zeus». Siden seilte vi mellom Stenkjær—Manchester—Grimsby til i august 1915, da vi gikk inn i fart på Bristolkanalen og Frankrike. Seilte i denne fart til i november 1916. Siden på Middlesbro og Rouen (med rujern) til i juni 1917. Da gikk vi til Leith og lastet kull for Kristiansand.

Vi seilte således i den værste faresone og var oppe i mange vidervedigheter, men gikk klar av alt. Kom hjem til Kristiansand med vår kullast, som da var meget velkommen, da man var nesten oprødd for kull på lagrene.

I 1915, august måned, på reise Stenkjær/Grimsby med tremasse, blev vi, ca. 12 kvartmil av Peterhead, stoppet med skarpe skudd fra en tysk u-båt med ordre om å stoppe øieblikkelig og bringe skibspapirene ombord. Jeg gikk da i livbåten med 4 mann og rodde til u-båten. Blev opholdt ombord i ubåten i ca. 40 minutter mens en tysk officer og 2 menige var ombord i d. «Zeus» og undersøkte hvad slags last vi hadde. De hadde 2 bomber med for å sprengte skibet i fall vi hadde hatt trelast, men da man intet sådant fant fikk vi lov til å fortsette.

Jeg blev i den anledning opkalt til London, og var hos den øverste admiral-lord for å avgi opplysninger.

Fra 1918—23 førte jeg d. «Sørland» i rutefart mellom Amerika og Norge.

AXELSEN, OLE BERNHARD,

Stavanger, f. 26. sept. 1864 i Skudeneshavn. Til sjøs 1881 med bk. «Elisa» (650) av Skudeneshavn, tilh. skibsr. L. Riisdahl m. fl. Styrme. eks. 1886 i Stavanger. Styrme. bl. a. med sk.br. «Hans Olsen» av Skudenes, bk. «Marie» av Stavanger og bk. «Louise» av



Flekkefjord. Blev i 1893 fører av s. «Marie» (300) av Kristiansand, tilh. kullhandler Syvertsen. Har senere ført slupp «Hvalen» (130), sk. «Skudenes» (200), 3m.sk. «L. Riisdahl» (230), 3 m. sk. «Jarstein» (330), alle av Skudeneshavn, d. «Grønhaug» og d. «Snenut» (1050), begge av Stavanger. Sluttet sjøen 1923. — Drev en tid med skibsproviantering. — Gift. 8 barn.

Jeg førte de 4 forannevnte Skudenesskib i 20 år, fra 1896 til 1916 i fart på New Foundland, Middelhavet og Brasilien.

8. august 1914 kom jeg til Falmouth med 3/m skonnert «Jarstein» for ordre med en ladning huder fra Rio Grande. Krigen

var da nettop brutt ut og det blev meget vanskelig å få forbindelse med rederiet hjemme. Etter ca. 14 dagers forløp innløp et telegram som beordret skibet til Altona kai. Mannskapet gjorde først innvendinger mot å gå med skibet, men da de engelske myndigheter intet hadde imot å utklare, blev man enig om å fortsette reisen — men å gå nordenom Skottland. Vi stakk så til sjøs, vestenom Irland og nordenom Skottland og kom efter nogen dagers forløp op i Nordsjøen. Ca. 100 mil N.V. av Utsira blev vi omringet av 7 engelske kryssere som sendte prisemannskap ombord og beordret oss til å gjøre fast alle seil. Man sendte sleper ombord til oss, forandret kursen og styrte med sakte fart for Kirkwall. Den ombordværende engelske officer lot mig forstå at han pr. trådløs lå i underhandling med de engelske myndigheter, da han ikke riktig visste hvad han skulde foreta sig med oss. Ved mørkets frembrudd forlot han fartøiet og gikk ombord i sitt eget skib, idet han bad oss være opmerksom på om han praiet. I ti-tiden om kvelden hørte jeg ham rope ut og tok da styrmann og et par andre til vidne på dette. Ordren lød: You are released. Jeg gav nu ordre til å sette seil for vårt oprinnelige bestemmelsessted Altona — men manskapet var høist uvillig til dette og påstod jeg hadde lovet å sette kursen for Stavanger — hvorfor dette blev gjort. Vi ankom dit neste kveld.

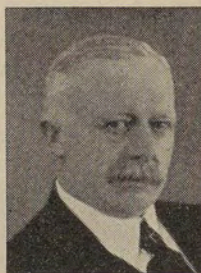
Lastens eiere i Hamburg holdt fast ved sitt forlangende om at lasten skulde losses ved Altona kai — og opnådde tillatelse til om mulig å gå veien om Kielerkanalen. Dette lyktes efter mange vidervedigheter. Jeg mottok erkjennelse fra Hamburg børs og assurandøren derfor.

21. okt. 1916 med d. «Grønhaug» på reise fra Göteborg til Hull med en ladning stykkogods, blev vi alarmeret av flere skudd fra en undervannsbåt. Maskinen blev stoppet og vi gikk i båtene. Jeg lot mig sette ombord i undervannsbåten og leverte chefen som stod i tårnet samtlige konossementer. Han henvendte sig til mig på engelsk, men da jeg lot ham forstå at jeg behersket det tyske sprog, undergikk han en merkbar forandring og bød på en dram og en cigar. Flere menn fra undervannsbåten blev beordret ombord i «Grønhaug», hvor de nedla bomber som eksploderte, den ene efter den annen, og skibet begynte å synke med akterenden først. Hele denne tildragelse foregikk under utvisning av den for omstendighetene størst mulige høflighet fra tyskernes side. Jeg spurte chefen om han vilde forlate oss nu. Han svarte der var en annen damper underveis i samme kurs og forsvant dermed. Dette var ca. kl. 8 om morgenen og «Grønhaug» sank ganske langsomt. Vi besluttet å holde oss i nærheten av

vraket så lenge som mulig. Plutselig var der en som kom med den bemerkning at vi hadde glemt å redde kattungene. Alle var enige i at kattungene skulde berges, og en av båtene la til ved det synkende skib og fikk fatt i dem. Efter noen timers forløp fikk vi øie på et stort skib som nærmet sig og styrte rett mot oss. Det viste sig å være Wilhelmsens «Losna». Mens vi holdt på å borde dette skib, dukket undervannsbåten op nær ved og gav «Grønhaug» nådestøtet med 21 skudd. Vi reiste oss i båtene og hilste vårt synkende skib med et 3 × 3 hurra. Neste dag var vi i Oslo hvor sjøforklaring blev avholdt.

AXELSEN, THOMAS NICOLAI ANDREAS,

Kristiansand, f. 13. des. 1873 i Vestre Moland. Til sjøs 1889 med s. «Ararat» (444 brt.) av Lillesand, tilh. O. C. Heldal. Styrm.eks. 1892 og skibsf.eks. 1902 i Kristiansand. Styrm. med bk. «Decima» av Grimstad, d. «Kong Ragnar» og d. «Stiklestad», begge av Oslo.



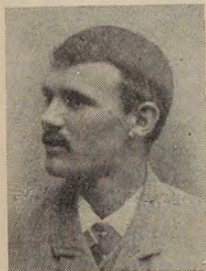
Blev i 1904 fører av s.n. skib (3200), tilh. A. F. Klaveness & Co. Har senere ført d. «Sommerstad» (6400), tilh. samme rederi. Sluttet sjøen høsten 1916. Skibstilsynsm. fra 1. juli 1920 og dessuten losolderm. fra 1. jan. 1928 i Kristiansand. — Form. i kontrollkomitéen for Sør. Kreditbank i likv. u. o. a. 1926—30. Viceform. i Kristiansands sjømannsforening fra 1930. — Gift. 7 barn.

Ved krigens utbrudd bodde min familie, hustru og 4 barn, i Belgien, ikke langt fra den tyske grense. De kom som flyktninger til Rotterdam, hvorfra jeg tok dem med over til Amerika høsten 1914.

Jeg var den første norske skibsfører som nektet å gå ut med fornødenheter til tyske krigsskib.

B

BAARSEN, STEFFEN,



Haugesund, f. 30. mars 1873 i Førde i Hordaland. Til sjøs 1889 med s. «Peggy» (450 brt.) av Arendal, tilh. Smith & Thomsen. Styr-m.eks. 1893 i Haugesund. Styr-m. med jernbk. «Cel-lox» og bk. «Amety». Blev i 1901 fører av d. «Tunge» (380 brt.) av Stavanger, tilh.

konsul Thorbjørn Waage. Har senere ført Haugesunds-båtene «Triton» (800 brt.), «Urd» (350 brt.) og «Susanne» (550), og fører nu d. «Steinar» (350 brt.) av Haugesund, tilh. Kr. Høgh Hervig. — Gift. 8 barn.

BACHE, ERIK,

Drammen, f. 12. april 1888 i Drammen. Til sjøs 1905 med s. «Mabella» (2500) av Drammen, tilh. Karl Bruusgaard. Styr-m.eks. 1908 i Drammen og skibsf.eks. 1910 i Oslo. Styr-m. med d. «Falk» og d. «Bosbøn». Blev i 1912 fører av d. «Fagertun» (1150) av Tønsberg, tilh. Alf Monsen. Sluttet sjøen i 1916. — Senere skibsmægler. — Form. i Drammens Sjømannsf. — Gift. 3 barn.

BACHEN, HANS PETTER ULDESTAD,

Stjørna, f. 6. sept. 1880 i Frøya. Til sjøs 1894 med jakt «Johanna» av Frøya, tilh. hans far P. A. Bachen. Styr-m.eks. 1905 i Kristiansund. Styr-m. med d. «Rein», d. «Einar Tambarskjælvar» og «Fosen». Blev i 1898 fører av jakt «Johanna» av Frøya. Har senere ført d. «Rein» (183), d. «Einar Tambarskjælvar» (190 brt.), d. «Fosen» (230), d. «Frøya» (340), og fører nu d. «Yrjar» (383) av Trondheim, alle tilh. Fosen Dampskibsselskap. — Form. i Lokalskibenes Befalsforbund. — Gift. 5 barn.

BACKE, OSCAR,

Shanghai, f. 23. okt. 1894 i Numedal. Til sjøs 1911 med d. «Sobraon» (2385 brt.) av Sandefjord, tilh. A.s. Odd. Styr-m.eks. 1920 i Drammen og skibsf.eks. 1922 i Tønsberg. Styr-m. med fullr. «Maleta» av Drammen, d. «Maud», d. «Chiping»

og d. «Prosper». Blev i 1930 fører av d. «Hwah Wu» (7000) av Shanghai, tilh. South China S. S. Co. Har senere ført Shanghai-damperne «Da Shing» (4755) og fører nu «An Shing» (4030), tilh. An Tung S.S. Co. — Gift.



Var lettmatros med bark «Nord-lyset» av Drammen da dette skib forliste utenfor Galway på vestkysten av Irland, november 1914, og matros med fullriggeren «Svendsholm» da denne blev skudt i senk av tysk u-båt i Atlanteren 1917. Siden våren 1924 i øst-asiatisk fart.

BAKKE, MARTINUS,

Bergen, f. 28. aug. 1884 i Tysnes. Til sjøs 1901 med d. «Victoria» (1300) av Bergen, tilh. William Hansen. Styr-m.eks. 1906 og skibsf.eks. 1910 i Bergen. Styr-m. med d. «Maraval» av Glas-gow, d. «Otta» av Bergen, samt 16 år i forskj. skib tilh. H. S. D. S. Blev i



1929 fører av d. «Hordaland» (148 brt.) av Bergen, tilh. H. S. D. S. og fører nu d. «Aalvik» (245 brt.) av samme rederi. — Gift. 2 barn.

BAKKEN, GUNERIUS BERNHARD (PETTERSEN),

Trondheim, f. 24. jan. 1878 i Hitra. Til sjøs 1905 med d. «President Christie» (612 brt.) av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Styr-m.eks. 1906 i Kristiansund. Styr-m. med d. «Fosen» og d. «Rein». Blev i 1911 fører av d. «Rein» (132 brt.) av Trond-heim, tilh. Fosens Aktie Dampskibsselskap. Har senere ført d. «Einar Tambarskjælver», d. «Fosen» (273 brt.) og fører nu d. «Hitra» (282 brt.), tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 voksne barn.



BANG, BJARNE ANDREAS,

Hammerfest, f. 4. april 1899 i Rødøy, Helgeland. Til sjøs 1914 med d. «Granfos» av Oslo, tilh. skibsr. Thoresen. Styr.m.eks. 1918 og skibsf.eks. 1923 i Tromsø. Styr.m. bl. a. med d. «Sørøy», «Brynlen» og «Kong Eystein». Blev i 1925 fører av d. «Renøy» (286) av Hammerfest, tilh. Finnmarks Fylkesrederi, og fører nu dette skib. — Gift. 2 barn.

Reiste utenskjærs under krigen og var med d. «Baldvin» av Trondheim når den blev skudt i senk utenfor spanskekysten, på tur fra Vest-Afrika til England, sommeren 1917.

Opholdt mig i London under flere luftangrep og hadde også den tvilsomme fornøielse å se to seppelinere skutt i brand. Var med og havarte i Nordsjøen, senere praiet av tysk u-båt som skjød tre skudd; men fikk fortsette da skibet antagelig blev ansett som ferdig. Det har forøvrig skiftet med godt og dårlig vær, mest av det siste.

BANG, EVALD SVERDRUP,

Stavanger, f. 5. des. 1880 i Verdalsøren. Til sjøs 1897 med s. «Dacapo» av Stavanger. Styr.m.eks. 1904 i Stavanger. Styr.m. med d. «Suldal», d. «Jarl», d. «Langfond», d. «Kalfond» og d. «Krosfond». Blev i 1915 fører av d. «Dina Lea» av Bergen, tilh. Erik Grant Lea. Har senere ført d. «Robert Lea», d. «Dora Lea», d. «Vitalia», d. «Lerke», samtlige av Bergen, d. «Mercator» og d. «Dictator», tilh. Holdt & Isachsen, Stavanger. — Gift. 4 barn.

Seilte under hele krigen i Nordsjøfart med forskjellige skib og gjorde 97 turer mellom Englands østkyst og Frankrike.

«Robert Lea» blev tatt som prise og bragt inn til Zeebrügge av tyskerne, og «Dora Lea» rekvisjonert av englanderne.

BANG, HANS CHRISTIAN,

Oslo, f. 9. sept. 1884 i Drammen. Til sjøs 1901 med bk. «Hildur» (1800) av Drammen, tilh. Wessel & Co. Styr.m.eks. 1904 og skibsf.eks. 1904 i Oslo. Styr.m. i Red Star Line, i American Line og med d. «Kristianiafjord». Blev i 1914 fører av d. «Trondhjemsfjord» (7800) av Oslo, tilh. N.A.L. Har

senere ført d. «Lyngenfjord» (8300), d. «Foldenfjord» (10800), d. «Trondhjemsfjord» (9500) og fører nu m. «Tønsbergfjord» (5720) — alle tilh. N.A.L. — Gift. 2 barn.

Var med forskjellige seilskib til 1906 da jeg gikk over til Red Star Line. Her var jeg til 1910. Hadde da avansert fra 5. styrmann til senior second officer.

Kom i 1910 over i American Line i dens ekspressrute Southampton—New York som senior second officer. Var her til jeg i 1913 kom ombord på N.A.L.s «Kristianiafjord» som 1. styrmann og etter en tur overstyrmann.

Som kaptein på «Trondhjemsfjord» var jeg med, da vi den 28. juli 1915 blev torpedert av tysk u-båt. Hadde ved anl. engelsk prisemannskap ombord, som skulde ta skibet inn til Kirkwall. Lurte disse folk forbi tyskernes nese, idet vi kladdet dem op i gamle fillete klær og lot dem passere som fyrbøtere og lempere.

I 1918 gikk jeg fra N.A.L. og tjenestgjorde som premierløytnant i den amerikanske marine. Var fredsdagen i Bordeaux. Sluttet i 1919 i den amerikanske marine og førte siden et par skib for American Line, bl. a. «Independence» og «Champion», til jeg i 1921 kom tilbake til N.A.L.

BANG, PEDER ASBJØRN,

Vadsø, f. 24. juni 1897 i Vesterålen. Til sjøs 1913 med d. «Sneland» (2000 brt.) av Bergen, tilh. Th. Halvorsen. Styr.m.eks. 1918 og skibsf.eks. 1920 i Tromsø. Styr.m. med samtl. skibe i Finnmarks Fylkesrederi, Hammerfest. Blev i 1931 fører av d. «Renøy» (275 brt.) og fører nu d. «Alta» (261 brt.), begge tilh. s.n. selskap. — Gift. Ingen barn.

Da jeg førte «Renøy» i februar 1932 berget vi en tysk tråler som der hadde gått på land i snetykke i nærheten av Loppa. Skibet var forlatt av mannskapet. Herfor blev vi tilkjent bergeløn. Jeg gullur, styrmannen kr. 250 og nogen av besetningen kr. 100 hver, utenom vår andel i bergelønnen.

Seilte i utenriksfart med forskjellige skib fra 1913 til sommeren 1917 da jeg kom hjem for å gå styrmannsskolen. Seilte i denne tid også en del på kanalen, men slapp godt fra det.

BANG, THOROLF ERLING,

Oslo, f. 1. jan. 1883 i Bergen. Til sjøs 1898 med d. «Reidar» av Oslo, tilh. Erling Lund. Styr.m.eks. 1903 og skibsf.eks. 1909 i Oslo. Styr.m. med sk. «Lars Riisdahl», d. «Reidar» og d. «Djerv». Blev i 1909 fører av d. «Djerv» (2800) av Trondheim, tilh. Andreas Gjersøe. Har senere ført d. «Rondane»



(1600), d. «Rønnaug» (1800), d. «Skrymer» (2500) og d. «Skard» (3000). Sluttet sjøen 1920. — Gift. Ingen barn.

BARSTAD, GEORG MATHIAS,



Førde i Hordaland, f. 19. des. 1877 i Ålesund. Til sjøs 1892 med s. «Scandinavie» av Ålesund, tilh. skibsr. Rønneberg. Styrme.eks. 1900 i Haugesund og skibsf.eks. 1901 i Bergen. Styrme. med d. «Paran», d. «Hugin» og d. «Niord». Blev i 1907 fører av s. «Speranza» av

Brevik, tilh. skibsr. Skjelbred. Har senere ført d. «Concordia» (1000), d. «Caprivi» (4800), begge av Bergen, og d. «Wascana» (8200) av Oslo, og fører nu d. «Reinunga» (1750) av Bergen, tilh. Stener S. Müller. — Gift. Ingen barn.

BARTH, ROLF ABRAHAM GOTTFRED,



Preston, Cuba, f. 27. jan. 1882 i Lødingen. Til sjøs 1897 med d. «Tordenskjold» av Bergen. Styrme.eks. 1901 og skibsf.eks. 1905 i Bergen. Styrme. i rederiene Irgens og William Hansen, Bergen. Blev i 1910 fører av d. «Hafnia» av Bergen, tilh. William

Hansen. Amerikansk skibsførereks. 1917. Deretter Port Captain i Nafr Line, fører av skib tilh. U.S.A. Shipping Board og United Fruit Company (til 1921). Siden 1928 Port Captain i Havana, og siden 1930 for Preston og Banes Divisions på Kuba. I 1934 utnevnt Lieutenant Commander i U.S.N.R.

Håper engang å få komme tilbake til Norge. Lenges tilbake til norske folk, norske forhold og norske skib. Det er i hjertet og blodet og blir aldrig anderledes.

Kunde jeg få et godt norsk skib å føre igjen, skulde jeg med glede gi avkall på alt her bare for å komme hjem.

BARTOLF, HJALMAR,



Oslo, f. 24. juli 1886 i Oslo. Til sjøs 1904 med s. «Pauline» av Oslo, tilh. Bernh. A. Ellingsen. Styrme.eks. 1908 og skibsf.eks. 1912 i Oslo. Styrme. med damperne «Amanda», «Karen», «Brunla» og «Akershus». Blev i 1916 fører av d. «Akershus» (1200) av Oslo, tilh. Fred.

Olsen & Co. Har senere ført d. «Jelø», d. «Karen», d. «Brunla», d. «Mascot», d. «Bastant», m. «Bob», og fører nu d. «Mailand» (1200), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

BASBERG, BJARNE,

Aarøen pr. Ask st., f. 29. sept. 1893 i Oslo. Til sjøs 1909 med bk. «Earls court» (2000) av Porsgrunn, tilh. Pettersen & Ulnæs. Styrme.eks. 1914 og skibsf.eks. 1918 i Oslo. Styrme. med d. «Salamanca» og d. «Belgot», begge av Oslo. Blev i 1923 fører av s.n. skib (3400), tilh. Christen Smith. Har senere ført m. «Beldis» (3400) og m. «Belpareil» (10400) for samme rederi. Sluttet sjøen i 1928. — Senere gårdbruker. — Gift. 2 barn.



BASTIANSEN, OTTO BERNHARD,

Drammen, f. 21. okt. 1855 i Drammen. Til sjøs 1870 med br. «Annette» (200 brt.) av Drammen. Styrme.eks. 1874 i Drammen. Styrme. med s. «Æren» (380 brt.), tilh. Thor A. Wärner, Drammen. Blev i 1883 fører av br. «Inga» (238 brt.), tilh. s.n. reder. Har senere ført br. «Hebe» (240 brt.) og bk. «John Vesly» (380 brt.), begge tilh. ham selv. Sluttet sjøen 1900. — Drev en tid navigasjonsskole i Drammen og var senere lærer ved den off. sjømannsskole der. — Senere Leiegårdsbestyrer. Best. av Drammens off. arbeidskontor 1908—26. — Medl. av bystyret, sjøretten og styret i sjømannsf. (2 år form.) — Gift. 2 voksne barn.



Har seilt tilsjøs med seilskuter i 30 år.

Med briggen «Hebe» reddet jeg i oktober 1890 i Østersjøen mannskapet fra en synkende finsk skonnert. Det var storm av V.S.V. med krapp sjø. Med vår gode livbåt fikk vi berget 6 mann i 2 vendinger. 1 finne omkom. Vi hadde alle disse folk ombord i 14 dager til vi kom til København. Gjennom vort utenriksdep. fikk jeg senere overlevert herfor en verdifull sølvpokal med inksripsjon. 3 mann som var med i livbåten fikk 100 mark hver.

Da vi senere (i novbr.) på samme reise kom i Nordsjøen fikk vi et brått som kantret fartøiet. Skibet blev fylt med vand, mistet dekkslasten men rettet sig op igjen. I synkende tilstand blev vi reddet av en engelsk steamtråler, og hjemsendt fra England. Fartøiet som var uassurert blev efter 10 dager senere berget ind til et sted i Hamburgerbukten. Da jeg skulde

begynne skolen, tilskrev jeg konsulen om å greie oppjøret for mig. Men da det var ordnet var der desværre omtrent intet igjen til mig.

Min siste reise var med mitt eget skib «John Vesly». Underveis Drammen/Gent med stav, grunnstøtte dette med sjølos ombord ved Terneusen pier på høivann. Da ebben kom brekkedes akterskibet. Skibet blev slept til marinens tørrdokk i Antwerpen og provisorisk tettet. Jeg opholdt mig der i lang tid. Rigget av skibet og solgte inventaret og skroget til op-hugning. Da fartøiet var uassurert blev min siste sjøtur ikke rar.

BATALDEN, SIGVAR JOHAN ALSTRAND,



Bergen, f. 7. nov. 1883 i Kinn. Til sjøs 1899 med d. «Bergenseren» (120) av Bergen, tilh. Harald Wesenberg. Styrme.eks. 1902 og skibsf.eks. 1908 i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Echo», d. «Colombia», d. «Sneland», alle av Bergen. Blev i 1903 fører av d. «Batalder» (145) av Florø, tilh. A.s. Bataldens Havfiskeselskap. Har senere ført d. «Colombia» (1200), d. «Jern» (1400), d. «Sneland» (2550), d. «Lysland» (1950), d. «Collingwood» (1900), d. «P. G. Halvorsen» (1850), samtlige av Bergen, tilh. Adolph Halvorsen. — Sluttet sjøen i 1929. Nu forretningsmann. — Gift. 1 barn.

Jeg har i hele min sjøfartstid ikke vært med på grunnstøtning, kollisjon eller større havari (mindre sjøskader undtatt), før jeg som fører i novbr. 1921 med los ombord hadde min første grunnstøtning, og senere på under 6 måneder fikk to grunnstøtninger til, hvorav den ene med los ombord.

D. «P. G. Halvorsen», — som er opkalt efter rederens far, som bekjent startet den første Englandsrute med den langt forut for sin tid bekjendte d. «Britannia» — førte jeg i 10 år.

BECH, CARL CHRISTIAN BASSØE,



Oslo, f. 18. mai 1870 i Trondheim. Til sjøs 1887 med s. «G. P. Harbitz» (650) av Tønsberg, tilh. skibsr. Georg Knap. Styrme.eks. 1891 og ds.styrme.eks. 1895 i Oslo. Styrme. bl. a. med bk. «James S. Stone», d. «Norway», d. «Columbus», d. «Anvers» og d. «Sovereign». Blev i 1899 fører av d. «Foldin» (890) av Oslo, tilh. Østlandske Lloyd. Har senere ført d. «Frigga» (1050), d. «Sterling» (760), d. «Memento» (1150), d. «Star» (1280), alle tilh. Østlandske Lloyd, d. «Stanford» (1640), d. «Stanton» (1850), d. «Stalheim» (2500), d. «Stanja» (3000), d. «Starkad»

(3700), og fører nu m. «Stanford» (8400), alle tilh. J. B. Stang, Oslo. — Har ført tilsyn med fire nybygninger for s.n. reder. — Gift. 2 barn.

Forliste i Nord Atlanteren i oktober 1892 med barkskip «James S. Stone» av Oslo, på reise fra Antwerpen til Para (Brasil), lastet med mursten, cement og jernrør. Skibet sprang lekk under uvær i det oprørte hav. Vi forlot skibet i synkeferdig tilstand i vår egen livbåt, og blev noget senere optatt av skonnert «Leon» av Arendal, der landsatte oss i Lissabon.

Som styrmann på d. «Prospero», under reise fra Arendal til Tyne Dock, berget vi vinteren 1897/98 i Nordsjøen under N.V. kuling og oprørt hav, 5 mann fra vraket av en svensk skonnert som var trelastet og full av vann, og gått riggen overbord, hengende fast rundt vraket, hvilket i den høie sjø i høi grad vanskeliggjorde bergningen av de utmattede 5 mann.

Blev under Verdenskrigen torpedert uten varsel to ganger. Første gang i Nordsjøen, sommeren 1917, annen gang på Østkysten av Sicilien, sommeren 1918. Hele besetningen blev ved begge anledninger reddet.

Har vært i mitt nuværende rederis tjeneste som fører siden desember 1906.

BECK, CHRISTIAN DIRCKS,

Oslo, f. 28. aug. 1880 i Moss. Til sjøs 1895 med s. «Pioner» av Skien, tilh. C. A. Larsen. Styrme.eks. 1900 i Tønsberg og skibsf.eks. 1907 i Oslo. Styrme. bl. a. med damperne «Harald», «Haldis» og «Halvard». Blev i 1913 fører av s.n. skib (2600). Har



senere ført d. «Hellas» (2200), «Halvdan» (2000) og fører nu d. «Hafthor» (2000), alle tilh. Bruusgård, Kiøsterud & Co. Drammen. — Gift. Ingen barn.

BECK, HENRY,

Porsgrunn, f. 19. mars 1887 i Porsgrunn. Til sjøs 1902 med s. «Nina» (650) av Porsgrunn, tilh. kapt. H. J. Hansen. Styrme.eks. 1905 og skibsf.eks. 1913 i Porsgrunn. Styrme. med sk. «Fortuna», frg. «Høvding», d. «Nereus», samtlige av Porsgrunn, og d. «Bras» av Skien. Blev i 1911 fører av s. «Høvding» (2800) av Porsgrunn, tilh. skibsr. Martin Olsen. Har



senere ført d. «Brei» (3500), m. «Østfeldt» (600), begge av Skien, d. «Lab» (1800), d. «Helle» (3800), begge av Porsgrunn, og fører nu d. «Måkefjell» (2400) av Oslo, tilh. Olsen & Ugelstad. — Gift. 3 barn.

D. «Bras» skutt i senk av tysk u-båt i Nordsjøen 1915.

Årene 1919—25 ansatt som lærer ved Porsgrunn sjømannsskole og assistent ved Porsgrunn off. kontrollkontor for skibsinstrumenter.

BECK, SIGURD JUELL,



Hølen pr. Sånær st., f. 16. april 1889 i Moss. Til sjøs 1907 med s. «Pericles» (2040) av Porsgrunn, tilh. Leif Gundersen. Styrme. eks. 1913 og skibsf. eks. 1917 i Kristiansand. Styrme. med damperne «Mefjord», «Bras» og «Bess», alle tilh. Harald Hansen, Skien. Blev i 1929 fører av d. «Leif» (3000) av Oslo, tilh. skibsr. C. T. Gogstad & Co., og fører nu d. «Lago» (4135) av samme rederi. — Gift. Ingen barn.

Den 20. august 1917 reiste jeg som passager med Wilsonbåten «Oslo» fra Bergen via Lerwick, for å gå ombord på d. «Mefjord» av Skien, som da var beliggende i Cardiff. Ca. 30 kvartmil østenfor Lerwick blev vi senket, uten varsel, av tysk undervannsbåt, hvorunder omkom to fyrbøtere og en kvinnelig passager. Vi blev optatt av møtende patruljebåter og bragt inn til Lerwick. Derfra blev vi sendt videre med d. «Noro» og kom nogen dager efter ombord på «Mefjord». Med denne båt seilte jeg så i 9 måneder i fart mellom Bristolkanalen og Frankrike.

Den 22. mai 1918 blev vi senket utenfor Trevose Head, ca. 10 mil av land, av tysk u-båt uten varsel. Vi kom oss til land i livbåtene. Min båt landet ved Trevose Head og kapteinens ved New-Quay. Derfra blev vi da sendt hjem via Cardiff—Newcastle og Aberdeen, og ankom 1 måned senere, lykkelig og vel, til Bergen med Bergensbåten «Jupiter», som den gang gikk under engelsk flagg.

BECKMAN, SALOMON,



Drøbak, f. 1889 i Drøbak. Til sjøs 1906 med bk. «Dina» (1100) av Drøbak, tilh. S. H. Hågensen. Styrme. eks. 1912 og skibsf. eks. 1919 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Heim», d. «Mendocino» og d. «Madrone». Blev i 1922 fører av s.n. skib (8700) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Mantilla» (8600), d. «Tysla» (8400), d. «La Habra» (10400), samtlig tilh. s.n. rederi, m. «Pan Europe» (14300) av Oslo, tilh. Leif Høegh, og fører nu m. «Laurel» (15000) av Panama City, tilh. Compania Maritima Escandinavia. — Ugift.

BEER, ANDERS,

Stend i Fana, f. 16. des. 1858 i Flekkefjord. Til sjøs 1875 med s. «Zingara» (850 brt.) av Arendal, tilh. Eyde & Stephansen. Styrme. eks. 1879 i Stavanger og skibsf. eks. 1880 i Bergen. Styrme. med s. «Carl Haasted», s. «Wenkita» og s. «Strind». Blev fører i 1883. Har senere ført s. «Clytie» (480) av Oslo, s. «Unionen» (2500) og d. «Nordkyn» (5100), begge av Bergen. Sluttet sjøen i 1905 og har senere vært medinnehaber av Kommanditaksjeselskapet Heidenreich & Co. Ltd., Oslo, og er gårdbruker. — Gift. 2 barn.



«Unionen» var det første og såvidt vites også Norges eneste stål tankseilskib, utstyrt tipp topp moderne for den tids forhold, med to dobbeltvirkende dampplumper, som pumpet skibet lens i 24 timer, elektrisk lys etc. Skibet var barkrigget med dobbelte bramrør og master, rær, baugspryd og klyverbom alle av stål. Skibet var en utmerket seiler og utførte, i løpet av 14 måneder, 5 rundreiser mellom Bergen, Philadelphia og København og brukte regelmessig 29 a 30 dager vestover fra Bergen til Philadelphia eller Dieppe Philadelphia, samt 16 til 19 dager østover.

Våren 1893 kolliderte skibet med et isfjeld ved New Foundland-bankene og fikk baugen fullstendig inntrykket. Skibet blev meget lekk, men holdtes dog lens ved pumpene og skibet kom vel frem til Dieppe efter 16 a 17 dagers reis.

BEER, HERMAN WILHELM,

Stavanger, f. 20. okt. 1878 i Stavanger. Til sjøs 1892 med s. «Telefon» (1100) av Stavanger, tilh. Brødrene Berner. Styrme. eks. 1901 i Stavanger. Styrme. med fullr. «Constance», d. «Kuba», og fl. i D. S. D.-skib. Blev i 1917 fører av d. «Sauda» tilh. D. S. D. Har senere ført damperne «Kong Haakon», «Kong Sverre» og fører nu «Christiania», alle tilh. D. S. D., Stavanger.



BEHN, JUST HALFDAN BERNHARD,

Moss, f. 25. sept. 1879 i Moss. Til sjøs 1895 med d. «Bjarne» (1200) av Moss, tilh. konsul Reinert. Styrme. eks. 1900 i Tønsberg. Styrme. med br. «Nova Scotia», bk. «Vega», br. «Theodor», d. «Valhal». Blev i 1905 fører av d. «Mils» av Bryssel, tilh. l'Etat Inde-

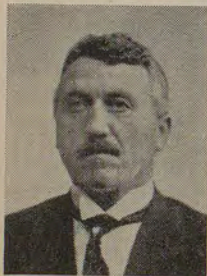


pendant du Congo. Har senere ført fl. dampere tilh. den belgiske koloni. Sluttet sjøen 1920, og er nu mønstringsm. og losform. i Moss. — Inneh. ordenen l'Etoile de Service fra Belgisk Congo. — Enkemann, 3 barn.

Av lange reiser var jeg med på en i 1898 med jernbarken «Fyt-honus» av Moss. Vi kom fra Port Perrie i Australien og skulde til Cartagena i Spanien. På denne reise hadde vi 170 dager i sjøen. Traff på meget kontrari vind ved Kap Horn og meget stille ved ekvator og nord over. Slet meget vondt ved Kap Horn, vintertid den gang.

Jeg har tjenestgjort i Belgisk Kongo som skibskaptein i ca. 15 år. I Kongo har jeg distriktsvis under denne tid beseilt floden i hele dens lengde, der den er seilbar; også ovenfor Stanleyville til Bukama, — en strekning der den gang tok ca. 30 dager å seile for opgående fra vestkysten. Likeledes har jeg beseilt hele Itimberi-floden der går opover til Nilen og hele Kasai-floden og Lukenie ved Lac Leopold II.

BEIERMANN, HARALD NORMANN,



Haugesund, f. 22. jan. 1873 i Dønnes, Helgeland. Til sjøs 1891 med d. «Told-inspektør Thue» (900) av Kristiansund. Styrme.eks. 1897 i Haugesund. Styrme. bl. a. med galeas «Regres», d. «Frithjof» og «Ida». Blev i 1906 fører av s.n. damper (1750) av Haugesund, tilh. K. Knutsen O. A. S. Har senere ført d. «O. A. Knutsen» (6000), d. «Aztec» (7500), d. «Wascana» (7200), d. «H. C. Flood» (3080), samtlige tilh. s.n. rederi, og fører nu d. «Susan-na» (1140) av Haugesund, tilh. Kyvik & Fresvik. — Form. i Haugesunds Skipperf. (2 år) — Gift. 5 barn.

Seilte under hele krigen. Blev i mars 1917 torpedert med d. «O. A. Knutsen». Hull i bakbords side, 20 × 30 fot. Maskinen helt ødelagt. Blev innslept til Southhampton. Lå under reparasjon til november 1917. Seilte så til krigens slutt.

BELGAU, ANDERS MARTIN,



Sandefjord, f. 13. nov. 1873 i Sandeherred. Til sjøs 1890 med sk. «Jarl» (250) av Sandefjord, tilh. Sjulstok & Hansen A.s. Styrme.eks. 1897 i Sandefjord og skibsf.eks. i Tønsberg. Styrme. med bk. «Solheim», bk. «Fram», d. «Troid», d. «Turbin» og d. «Unita». Blev i 1910 fører av d. «Tanke» (1100) av Sandefjord, tilh. P. A. Grøn. Har senere ført

s. «Vik» (3000), s. «Marion», d. «Ula» (1200), alle av Sandefjord, d. «Southern Queen» (9000), d. «Southern Empress» (17000), d. «Southern Princess» (17000), alle Engelske, d. «Audax» (1000) av Fredrikstad, fl. h. «Fraternitas» (12000), og d. «Ranvik» (7600) begge av Sandefjord. — Gift. 3 barn.

Den 22. september 1893 forliste jeg med bark «Elida», tilh. skibssreder Klavenes, Sandefjord, på Norport reden, Kanada, i en orkan som den gang gikk over størstedelen av Amerika og Nord-Atlanteren. Alle mann blev berget i løpet av natten og tatt ombord i barkskib «Venus», tilh. samme rederi. «Elida» blev totalt vrak.

Den 4. april 1917 som fører av bark «Marion» avgikk jeg fra Lemrik (Irland) bestemt til Pensacola. Den 6. april om eftermiddagen blev vi beskutt av en tysk undervannsbåt ca. 150 kvm. vest av Irland. Vi måtte da forlate skibet og gå i livbåtene. Under utsetningen av styrbord båt falt stuerten og 2 mann i sjøen, hvorved stuerten, en finnlender, druknet.

Vi lå med begge båter et stykke aktenom skibet og så på at u-båten beskjøt og senket skibet med kanonild. Da skibet sank forsvandt u-båten uten å bekymre sig om oss. Etter 2 døgns seilas med gunstig vær og vind kom vi påskedags eftermiddag inn til fiskerbyen Waterwille på Irlands vestkyst. Etter første natts seilas blev styrbord båt, som blev en del skadet ved utsetningen, så lekk at vi måtte gå alle over i en båt. Til tross for den friske N.V. vind vi hadde, satt vi lunt og godt i båten, da jeg hadde latt båtene forsyne med shelterseil, en duks bredde, like i overkant og strukket fra stevn til stevn spilet op med jernstenger på esingen. Med dette oppe på luvart og nede i le side var man fri både for den kolde vind og sjøsprøit.

Dette med shelterseil på båtene blev med stor begeistring av mannskapet oplyst ved sjøforklaringen i Liverpool og var det den første livbåt som under krigen kom inn til England med sådanne seil.

Konsul Vogt i Liverpool blev meget interessert for samme og skrev den gang et lengere stykke i N. H. & S. T. og anbefalte det sterkt. Senere blev det også påbuddt å forsyne alle livbåter med kalesie med sidesail.

Samme gang blev også en engelsk damper torpedert, hvis ene livbåt kom inn til samme plass om morgenen dagen efter oss, disse hadde intet shelterseil på båten, og var i en meget ynkelig tilstand grundet sjøsprøit og kulde. En mann døde straks efter de landet og flere måtte bringes på hospitalet.

BELLESEN, BERNHARD GEORGE,

Stavanger, f. 13. juni 1859 i Stavanger. Til sjøs 1875 med s. «Urda» av Stavanger. Styrme.eks. 1878 i Stavanger. Styrme. med s. «Sahla», s. «Nor», s. «Løwdal», d. «Dronning Sofie» og d. «Elgen». Blev i 1891 fører av d. «Elgen» av Stavanger, tilh. T. Meling. Har senere ført d. «Leif», d. «Alektø», begge av Stavanger, og d. «Eshcolbrook» av Brevik. Sluttet sjøen 1914. — Har siden vært kontrollør. Kon-torchef. — Gift. 2 barn.



BELT, OLE,

Tysnes, f. 12. juli 1892 i Tysnes. Til sjøs 1908 med d. «Gambetta» (1000) av Bergen, tilh. S. M. Kuhnle & Søn. Styrme.eks. 1914 og skibsf.eks. 1915 i Bergen. Styrme. med bl. a. damperne «Henrik Ibsen», «Bjørnstjerne Bjørnson», «Evanger» og «Heranger». Blev i 1922 fører

av d. «Norheimsund» (1850) av Bergen, tilh. Willy C. Gilbert. Har senere ført «Grey County» (8210), m. «Hindanger» (8400) d. «Leikanger», og fører nu d. «Risanger», tilh. Westfal-Larsen & Co. A.s., alle av Bergen. — Gift. 4 barn.

BENDIXEN, HELMER RUDOLF,

Oslo, f. 25. jan. 1873 i Kristiansand. Til sjøs 1889 med bk. «Mod» (519 brt.) av Lillesand. Styrme.eks. 1893 i Oslo. Styrme. med bk. «Bianca», bk. «Tasmania», d. «Hadsel» og d. «Richard With». Blev i 1911 fører av d. «Tanahorn» av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Har

senere ført d. «Trondhjem», d. «Haakon Adalstein», d. «Haakon Jarl», d. «Erling Jarl», samtlige tilh. N.F.D.S., og d. «Skard» (3000) av Oslo. Sluttet sjøen 1930. — Har siden vært gårdeier i Oslo. Gift. 2 barn.

Fransk anerkjennelse fra guvernøren av Senegal oversendt den norske regjering for redning av 6 innfødte senegalesere der i januar 1927 i fralandsstorm på Senegal-kysten blev reddet i meget forkommen tilstand sammen med deres 2 kanoer. Redningen var ikke forbunden med nevneverdig risiko for skibets vedkommende, mens de reddede der hadde drevet 2½ døgn i Atlanteren hadde oppgitt alt. Den franske anerkjennelse, hvor redningen omtales som en «dåd», må formentlig gjelde at det var 6 sorte senegalesere, der av et norsk skib blev reddet og behandlet så godt.

Som dekksgutt på bark «Mod» av Lillesand, på reise fra Santos til Barbados 1889, falt jeg overbord en morgen mens skibet seilte med ca. 8 mils fart. Efter en svømmetur på 25 minutter blev jeg optatt av skibets pram. Haiene holdt sig på ærbødig avstand.

BENDIXEN, TORRES SEVERIN,

Lillesand, f. 12. mai 1890 i Fjære. Til sjøs 1905 med s. «Shirra» (600) av Grimstad, tilh. O. T. Tønnevold. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1913 i Kristiansand. Styrme. med bk. «Lalla Rookh», bk. «Queen», d. «Mexicano», d. «Thelma» og

d. «Thordis». Blev i 1914 fører av bk. «Lalla Rookh» (1300) av Grimstad, tilh. O. T. Tønnevold. Har senere ført s. «Siam» (2600) av Grimstad, d. «Havbør» (1500), d. «Havmøy» (1300), d. «Havbør» (12400), m. «Havfru» (12500) og fører nu m.t. «Havprins» (12500), alle tilh. P. Meyer, Oslo. — Gift. 2 barn.

**BENGTSON, AUGUST,**

Fagervold i Fjære, f. 4. feb. 1870 i Skåne (Sverige). Til sjøs 1890 med s.

«Fatum» (299 brt.) av Grimstad, tilh. skibsr. O. T. Tønnevold. Styrme.eks. 1891 i Grimstad. Styrme. med sk.s. «Chondor» av Grimstad. Blev i 1896 fører av s.n. skib (319 brt.),

tilh. skibsr. O. T. Tønnevold. Har senere ført s. «Linnea» (558 brt.), s. «Decima» (776), s. «Dagny» (1115 brt.), s. «Skaregrøn» (3000), og fører nu d. «Sørland» (3050), tilh. skibsr. Johan H. Bang, samtl. av Grimstad. — Gift. 7 barn.



Jeg kom til Grimstad fra Skåne i Sverige 1888 som bondegutt, hvorefter jeg i 1890 tok til sjøs. Vinteren 1890 var jeg med og kjørte last til bark «Linnea» som jeg siden førte i 13 år.

Skonnertskip «Chondor» var jeg med i 6 år fra navigatør til jeg fikk skibet å føre i 1896; skibet var da på reise fra Søderhamn til Rio de Janeiro. Vi avgikk den gang fra Hesnes i midten av oktober 1895 og lå og krysset hele tiden til den 1. januar 1896. Skibsføreren (Salve Danielsen) fikk da slag og døde. Vi befant oss da ca. 30 kvm. syd for Landsend og bestemte jeg mig da til å fortsette reisen til Rio, da vinden endelig var blitt god. Vi hadde derfra 40 dager til Rio. Jeg blev da forfremmet til fører.

Dette skib forliste jeg i februar i Nordsjøen. Skibet sank og var det med nød vi berget oss i skibets storbåt. Livbåt fantes ikke den gang. Vi lå og drev i havisen i to dager og en natt og fikk klore oss inn ved egen hjelp til øen Pelvorn, hvor vi blev liggende i 3 uker før vi kunde komme til fastlandet grunnet havis. En del av mannskapet blev i lang tid på sykehus grunnet forfrysning. Dette var den frykteligste tid jeg har oplevet.

I året 1900 på reise fra East London til Hamlin Harbour med bark «Linnea» i ballast kastet skibet ballasten i nærheten av Amsterdam, Island (Indiske Ocean) i en orkan og lå med rånokkene i vannet. Jeg og første styrmann stod på skibssiden med hver sin øks klar til å kappe riggen og det øvrige mannskap var i rummet under skalkede luker, for å lempe ballasten (sand). Dette hendte om eftermiddagen i mai måned; sjøene røk over oss, men ut på morgensiden var skibet så pass rett at vi fikk den til å lystre roret og undav veiret. Var dermed denne kritiske natt, som ingen av oss ventet å se enden av, endelig over, men i dette vær brak 14 stønnere og 32 reidersbolter, ruffen løsnet i dekket og

mistet vi en masse seil som blåste av rærne. Vi kom oss imidlertid frem uten tap av menneskeliv. Tømmermannen blev slått overbord, men blev heldigvis fisket ombord igjen.

Dette skib som jeg hadde i 13 år forliste jeg oppe på Celebes i 1908 uten tap av menneskeliv.

BENTSEN, ABRAHAM,



Hallandvik pr. Kristiansand, f. 18. aug. 1890 i Stølen i Søgne. Til sjøs 1907 med s. «Hans» (300) av Kristiansand, tilh. K. F. Langfeldt. Styr.m.eks. 1910 og skibsf.eks. 1913 i Kristiansand. Styr.m. med br. «Takma» og d. «Kristine Tysland». Blev i 1913 fører

av s. «Takma» (370) av Kristiansand, tilh. T. A. Christiansen. Har senere ført bk. «Vision» (2400) av Kristiansand, d. «Kristine Tysland» (1550) av Bergen, d. «Heilo» (1550), d. «Heien» (1550) og fører nu d. «Heire» (1180), alle av Oslo, tilh. H. Heitmann & Søn. — Gift. 4 barn.

Førte brigg «Takma» fra 1913 til 1917; den største del av tiden i fart mellom Nord-Europa og Rio Grande do sul, Brasilien.

BENTSEN, BENT MARTIN,

Sønedeled pr. Risør, f. 13. sept. 1861 i Sønedeled. Til sjøs 1875 med sk. «Jones» (48) av Risør, tilh. kapt. Peder Torjusen. Styr.m.eks. 1881 i Risør. Blev fører i 1888. Har senere ført s. «Alf» (470) og s. «Aggi» (2089), begge av Lyngør. Sluttet sjøen 1914 og har siden vært gårdbruker og poståpner. — Har vært viseordfører i herredstyret og medlem av Sjøretten. — Gift. 4 barn.

Henlå 7 måneder 1889/90 i Syd-Amerika i gulfeberperioden uten å få losset lasten. 1000 sjøfolk (deriblandt 18 norske kapteiner) døde under mitt opphold der.

Forliste i Atlanteren 1891 og kom inn til St. Thomas i båtene. Alle reddet. —

Seilte for samme rederi fra 1881 til 1914.

BENTSEN, EMIL BERNHARDT,



Oslo, f. 6. okt. 1890 i Oslo. Til sjøs 1905 med skole-skibet «Statsråd Erichsen» av Oslo. Styr.m.eks. 1913 og skibsf.eks. 1918 i Oslo. Styr.m. bl. a. med d. «Ramfoss», d. «Erviken» og d. «Bromma». Blev i 1921 fører av d. «Bøvra» (3200) av Oslo, tilh. Hans Hanson. Har

senere ført Oslo-damperne «Byna» (3200), «Begna»

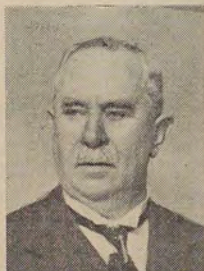
(3200), «Belgot» (3200) og «Løke» (4200). Sluttet sjøen i 1930 (syk). — Gift. 6 barn.

Var i Kinafart som 2. styr.m. med d. «Bøilefoss» i 2 år. Kom hjem i 1915 og seilte resten av krigen i krigsfarvann. Blev torpedert i 1917 med d. «Erviken» av Bergen av tysk u-båt i Middelhavet. Seilte i livbåtene inn til Spania. Stuerten omkom.

BENTSEN, HANS JØRGEN,

Bergen, f. 27. aug. 1871 i Stølen i Søgne. Til sjøs 1887 med s. «Liberal» av Kristiansand, tilh. T. Bentsen m. fl. Styr.m.eks. 1891 i Høllen i Søgne. Styr.m. med bk. «Brillant» og 3 m. sk. «Nina». Blev i 1897 fører av s.n. skib av Kristiansand, tilh. T.

Bentsen m. fl. Har senere ført sk. «Solstreif» og bk. «Idun», begge av Kristiansand. Sluttet sjøen 1901. — Er nu medinnehaber av firmaet H. J. Bentsen & Wige, fiske-eksportører, Bergen. — Gift. Ingen barn.



BENTZON, JOHAN NORDAHL,

Bergen, f. 13. mai 1869 i Bergen. Til sjøs 1886 med fullr. «Union» (900) av Bergen, tilh. Rasmus F. Olsen. Styr.m.eks. 1889 i Bergen. Styr.m. med d. «Eugenie», d. «Albert», d. «Björgvin» og d. «Peter Jebsen», samtlige av Bergen. Blev i 1897 fører av D. «Brage»

(700) av Bergen, tilh. Bergh & Helland. Har senere ført d. «Peter Jebsen» (6000), d. «Christian Michelsen» (6000), begge av Bergen. Sluttet sjøen 1916. — Medinteressert i skibshandlerfirmaet Johan H. Bentzon A.s., Bergen. — Sjørettsmedlem. Diverse tillitshverv innen Bergen Skipperf. — Gift. 1 barn.

I krigsårene 1915—16 var d. «Christian Michelsen», som jeg da førte, vesentlig i tidsbefraktning for Holland—Amerika-linjen, i fart mellom Amerikas østkyst og Holland. Alt gikk O. K.

BENUM, SVERRE,

Tromsø, f. i Tromsø. Til sjøs 1896 med bk. «Prudol» av Arendal. Styr.m.eks. 1902 i Tromsø. Styr.m. bl. a. med bk. «Alm», sk.s. «Alfred Gips», i V.D.S. og i Troms Fylkes Ruteselskap. Fører i s.n. selskap 1927—32, da han sluttet p. g. av dårlig syn. — Gift. 6 barn.



BERBOM, ARNE,

Oslo, f. 20. mars 1865 i Tønsberg. Til sjøs 1880 med s. «Christiane» (400) av Tønsberg, tilh. Elias Wolf. Styrme.eks. 1883 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med bk. «J. B. Stone», bk. «Westwood», d. «Salamanca» og d. «Sardinea». Blev i 1895 fører av d. «Salamanca» (1300) av Oslo, tilh. Otto Thoresens Linje. Har senere ført forskj. skib for denne linje, både damp- og motorskib, senest d. «Salerno». Forlot rederiet ved ophøret i 1922. Har siden ført d. «Granero» (2050) og «L. A. Christensen» (7800), begge av Drammen. Sluttet sjøen 1930. — Gift. 1 barn.

BERG, BIRGER,

Stavanger, f. 13. des. 1859 i Stavanger. Til sjøs 1877 med s. «Fransiska» av Stavanger, tilh. G. & A. Berg. Styrme.eks. 1878 i Stavanger. Styrme. med s. «Alexander», s. «Stavanger» og s. «Seladon». Blev i 1882 fører av d. «Uller» av Stavanger, tilh. Madsen & Jespersen. Har senere ført d. «Reserven» og d. «Suldal», begge tilh. s. n. rederi. Sluttet sjøen 1897. Senere skibsdisponent. — Gift. 2 barn.

Forliste i Nord-Atlanteren med seilskibet «Stavanger», kaptein R. Tonning, under reise fra New York til England med en ladning korn.

BERG, GABRIEL,

Stavanger, f. 22. nov. 1891 i Stavanger. Til sjøs 1907 med s. «Michael Berentsen» (664 brt.) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Styrme.eks. 1911 og skibsf.eks. 1914 i Stavanger. Styrme. med bk. «Charles Racine», d. «Donator», d. «Jarl», d. «Fokstein». Blev i 1918 fører av d. «Plenting» (900) av Stavanger, tilh. Brødrene Olsen. Har senere ført d. «Blidensol» (900), d. «Mercator» (1600), begge av Stavanger, m. «Folkvard» (5000) av Oslo, «Plenting» av Stavanger, og fører nu «Zephyros» (8400) av Haugesund, tilh. Waldemar Skogland. — Var 2 år lærer ved Stavanger Sjømannsskole. — Gift. 1 barn.

BERG, GEORG EMIL,

Bergen, f. 23. feb. 1879 i Bergen. Til sjøs 1896 med d. «Vignæs» (900) av Bergen, tilh. Bergh & Helland. Styrme.eks. 1901 og skibsf.eks. 1907 i Bergen. Styrme. med d. «Fridtjof Nansen», d. «Christian Børs», d. «Bjørnstjerne Bjørnson» og d. «Gimle», alle av Bergen. Blev i 1914 fører av d. «Otto Sinding» (1450) av Bergen, tilh. Wilhelm Torkildsen. Har senere ført d. «Inger Elisabeth» (1950) av Bergen, tilh. Jacob Kjode. Sluttet sjøen 1917. — Fra okt. 1917 passkontrollør ved fremmedkontrollen i Bergen. — Gift. 2 barn.

BERG, HARALD,

Tønsberg, f. 13. sept. 1869 i Tønsberg. Til sjøs 1887 med d. «Talabot» (1800) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Styrme.eks. 1891 i Tønsberg. Styrme. med d. «Michigan». Blev i 1896 fører av d. «Talisman» (1600), tilh. s.n. reder. Har senere ført damperne «Thor-dis» (6000), «Terrier» (1800), «Times» (2600), «Rena» (8000), m. «Tennessee» (9600) og m. «Talleyrand» (10000), alle tilh. denne reder. Sluttet sjøen 1931. — Gift. 2 barn.

**BERG, HENRIK MATHIAS,**

Husøysund pr. Tønsberg, f. 3. sept. 1878 i Tønsberg. Til sjøs 1892 med bk. «Lindsay» av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Styrme.eks. 1896 på Nøtterøy og skibsf.eks. 1906 i Oslo. Styrme. med d. «Troll», d. «Trafalgar» og d. «Tabor». Blev i 1910 fører av s.n. skib (6000) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Tancred», d. «Tyr», d. «Thyra», d. «Tellus», d. «La Habra», d. «Maricopa», d. «Yarra», d. «Vinstra», m. «Topeka» og fører nu m. «Triton» (10277), alle tilh. s.n. reder. — Gullmedalje samt gullur med kjede for redning av mannskap. — Gift. 3 barn.



Fører av d. «Elisabeth 4» (ex d. «Tellus») da dette skib i septbr. 1916 blev senket av en u-båt i Middelhavet 80 kvm. utenfor Marseilles. Vi kom den gang fra Java bestemt til Marseilles. Lasten bestod av 125 000 sekker sukker. S/s «Elisabeth 4» lastet 12 750 ton. Mannskapet bestod ved anledningen av kinesere. Vi blev alle reddet, efter ca. 4 timer i livbåtene, av d. «Petritzis» av Syra. Med dette skib kom vi til Savona i Italien.

BERG, JENS,

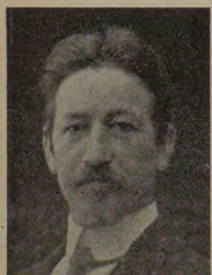


Nøtterøy pr. Tønsberg, f. 13. mars 1876 i Aremark, Østfold. Til sjøs 1892 med s. «Karl Haasted» (800) av Staubo pr. Tvedestrand, tilh. John P. Pedersen. Styrme.eks. 1894 og skibsf.eks. 1897 i Tønsberg. Styrme. med d. «Troid», d. «Tancred» og d. «Talisman».

Blev i 1906 fører av s.n. skib (2700) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Tancred» (6000), d. «Terje Viken» (6000), d. «Tungus» (3000), d. «Maricopa» (10000), d. «Tysla» (8250), m. «Titania» (8000), m. «Templar» (9600) og fører nu m. «Tarn» (10 200), samtl. tilh. Wilh. Wilhelmsen. 1932/33 losolderm. i Tønsberg. — Repr. sk. i N.S.F. — Gift. Ingen barn.

Har fart i Wilh. Wilhelmsens Rederi fra jeg tok styrmannseksamen i 1894. — Førte skib for det meste av krigen mellem Amerika og Rotterdam (d. «Tungus»). Blev i grålysningen en morgen overfalt av en tysk u-båt i Nordsjøen, som begynte å beskytte skibet, men da det omsider lysnet og u-båten fikk se at vi hadde Belgian Relief malt på skibssiden, ophørte skytningen. Vi måtte da ro ombord og vise våre papirer og fikk derefter lov til å fortsette for bestemmelsesstedet Rotterdam.

BERG, JOH. ROBERT,



Larvik, f. 1. sept. 1878 i Larvik. Til sjøs 1895 med s. «Credo» (365 nrt.) av Larvik, tilh. Chr. Nielsen & Co. Styrme.eks. 1903 i Larvik. Styrme. med bk. «Alf» og d. «Urda» av Larvik samt d. «Pine Branch» av Stavern. Blev fører i 1908. Har senere ført d. «Liberta» (480), d. «Benny» (600), begge av Sandefjord, og d. «Hovland» (5250) av Larvik. — Enkemann. 2 barn.

Seilte hele krigens tid mellem Frankrike—England, undtagen 1916 da jeg gikk mellem England og Norge med props.

BERG, JOHANNES PAULSEN,

Eidem i Fosen, f. 27. sept. 1871 i Aafjord. Til sjøs første gang i 1887. Styrme.eks. 1892 i Kristiansund og skibsf.eks. 1902 i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Welhaven», d. «Sverre» og d. «Gambetta». Blev i 1903 fører av d. «Welhaven» (750) av Bergen, tilh. S. M. Kuhnle & Søn. Har senere ført d. «Sverre» (6200) og d. «Arna» (9250), begge tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen 1922 (syk). — Gullmedalje fra redningsselskap i Bremen (1911). Gift.

Har seilt i 26 år for rederiet S. M. Kuhnle & Søn, Bergen.



BERG*), OLAF,

Stavanger, f. 12. feb. 1857 i Stavanger. Til sjøs 1872 med s. «Helios» (600) av Stavanger, tilh. G. & A. Berg. Styrme.eks. 1875 og høiere styrme.eks. 1879 i Stavanger. Styrme. med bk. «Franziska», bk. «Mercator» og sk.s. «Ideal». Blev i 1879 fører av s. «Rask»

(300) av Stavanger, tilh. Johan Nyman jr. Har senere ført s. «Diana» (600), s. «Stavanger» (1000), d. «Breifond» (550), samtlige av Stavanger, og d. «Columbia» (1000) av Bergen. Sluttet sjøen 1900. På rederikontor 1909/12, derefter skibsmegler. Sjørettsmedl., styremedl. i Stavanger Maskinist-skole. Gift. 4 barn.

Lå til ankere på Batavia Red (Java) under jordskjelvet i aug. 1882.

*) Død 12/8 33.



BERG, SIGVART, CHRISTIAN

Trondheim, f. 19. des. 1859 i Trondheim. Til sjøs 1876 med s. «Skjold» (400) av Arendal. Styrme.eks. 1880 i Trondheim. Styrme. med sk. «Rio» og bk. «Benguela» samt flere N.F.D.S. skib. Blev i 1902 fører av d. «President Christie» (700) av Trondheim, tilh. N.F.

D.S. Har senere ført d. «Kong Eystein», d. «Trondhjem», d. «Tore Jarl», d. «Kong Helge», d. «Kong



Harald», d. «Sverre Sigurdsson», d. «Olaf Kyrre», d. «Haakon Jarl», d. «Nidelven», d. «Atle Jarl» og d. «Olaf Trygvesson», samtl. tilh. N.F.D.S. Sluttet sjøen 31. des. 1927. — Gift. 5 barn.

Min tjenestetid til sjøs er 52 år, hvorav ca. 10 år med seilskib på fjerne farvann og ca. 42 år med dampskib i kyst- og utenriks fart med ruteskib, tilhørende Nordenfjeldske Dampskibsselskab, Trondheim. — Av belønninger er jeg tildelt sølvbeger med inskripsjon fra Den norske Stat, samt sølvbolle med do. fra Selskapet til Skibbrudnes Redning for redning av mannskapet på galeas «Fryd» av Koppervik, der var kantret utenfor Egersø desbr. 1910. — Sølvpokal med inskripsjon fra the British Guvernment for redning av mannskapet på d. «Woodbridge» av London, forlist på Hustadviken, desember 1917. — Falt for aldersgrensen 66 år 31. desember 1925, men fortsatte tjenesten til 31. desbr. 1927.

BERGAN (ZACHARIASSEN), CONRAD HALVARD,



Ullevoll Haveby pr. Oslo, f. 8. april 1886 i Oslo. Til sjøs 1902 med s. «H. H. Strand» av Brevik. Styr.-eks. 1910 og skibsf.eks. 1914 i Oslo. Engelsk skibsf.eks. 1913 i Durban. Styr.-bl. a. med d. «St. Andrews» og d. «Modiva». Blev i 1916 fører av s.n. damper av Oslo, tilh.

Ivar An. Christensen. Sluttet sjøen i 1917. — Senere revisor. — Gift. 2 barn.

Forliste i 1907 med 3 m. bk. «Bergliot» av Oslo på Lombock (Sundaøene).

På reise fra West-Hartlepool—Rouen i 1917 med d. «Modiva» blev dette torpedert uten varsel. Skibet sank i løpet av 5 min. 3 fyrbøtere mistet livet ved den anledning, idet 1 blev med skibet ned og 2 frøs ihjel i båtene. Blev tatt op av svensk d. «Lona» av Helsingborg og landsatt i Grimsby.

BERGE, HJALMAR,



Oslo, f. 17. mars 1887 i Kabelvåg. Til sjøs 1904 med d. «Vibran» av Haugegesund, tilh. skibsr. Knutsen, O. A. S. Styr.-eks. 1911 ved Sjømilitære Korps i Horten og skibsf.eks. 1913 i Larvik. Styr.-med forskj. skib tilh. D.N.D.S. og D. S.N.D. Blev 1922 fører av

d. «Kong Bjørn» (1300) av Oslo, N.S.N.D. Har senere ført d. «Kong Ragnar», d. «Kong Alf», d. «Kong Frode», d. «Kong Dag» og d. «Kong Inge», samtlige tilh. dette selskap. — Ugift.

Var med som æresvakt med panserskibet «Norge» under avhentningen av Bjørnstjerne Bjørnsons lik i København.

BERGE, PER,

Strandebarm, Hardanger, f. 17. feb. 1890 i Strandebarm. Til sjøs 1905 med skoleskibet «Alfen», Bergen, derefter d. «Otto Sverdrup» (6000) av Bergen, tilh. Berg & Helland. Styr.-eks. 1909 i Bergen og skibsf.eks. 1911 i Oslo. Styr.-med passasjer- og lasteskib i B.D.S.



1911/23 i de fleste ruter. Blev i 1923 fører av m. «Columba» av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført d. «Draco», d. «Diana» og d. «Pollux», samtl. B.D.S., d. «Lilly Margrethe» og d. «Svane» (4150), begge tilh. Sigurd A. Brækhus, Bergen. F. t. uten skib, da d. «Svane» blev solgt 5. feb. 1934. — Ugift.

BERGERSEN, ALF,

Constantza (Rumenia), f. 27. nov. 1896 i Oslo. Til sjøs 1913 med s. «Hydra» av Tønsberg, tilh. Haraldsen & Søn. Styr.-eks. 1917 i Oslo. Skibsf.eks. 1922 i Rumienien. Styr.-med svensk bk. «Grippen», sk. «Yrsa» av Skien, d. «Alderney», «St. Andrews», «Tyr»,



alle av Tønsberg, d. «Muntenia» (rumensk). Blev i 1923 fører av d. «Monica» (2850) av Braila. Sluttet sjøen 1923. — Skibsmegler og assuranceforretning. — Gift. 2 barn.

Blev 1918 påmønstrert som 2. styrmann med svensk bark «Grippen» som samme reise blev skutt i brand i Nordsjøen.

I 1923 sluttet jeg sjøen og begynte forretning her i Rumenia. Først i Donauhavnene og kom i 1928 hertil og gikk inn som med-innehaver av meglerfirmaet Sterie Dalla & Co., hvor jeg fremdeles er.

BERGERSEN, DANIEL HENRIK MEITZNER,

Laksevåg, Bergen, f. 10. des. 1889 i Bø. Til sjøs 1909 med d. «Richard With» (500) av Stokmarknes, tilh. V.D.S. Styr.-eks. 1916 og skibsf.eks. 1918 i Bergen. Styr.-med bl. a. d. «Spica II», d. «Hansi» og d. «Elna E.» Blev i 1930 fører av d. «Elna E» (1900) av Bergen, tilh. Leif Erichsen og fører nu dette skib. — Gift. 2 barn.



BERGESEN, KRISTOFFER JOHAN,

Bergen, f. 4. jan. 1888 i Askevold. Til sjøs 1903 med d. «Tyr» (3500) av Bergen, tilh. Harloff & Rødseth. Styrms.eks. 1908 og skibsf.eks. 1911 i Bergen. Styrms. bl. a. med d. «Jolanda de Giorgia», d. «Björgvin», fl. engelske og amerikanske skib og fra 1914 i B.D.S. Blev i 1927 fører av d. «Iris» av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført d. «Draco» (600), d. «Ara» (1250), d. «Ursa» (1420) og fører nu d. «Severoles» (2450), samtl. tilh. B.D.S. — Gift. 2 barn.

BERGGREEN, JOHN EMIL,

Sandefjord, f. 15. nov. 1876 i Sandefjord. Til sjøs 1892 med s. «Telefon» av Sandefjord, tilh. P. A. Grøn. Styrms.eks. 1894 i Sandefjord og skibsf.eks. 1899 i Tønsberg. Styrms. med bk. «Eidsiva», d. «Telegraf», d. «Therese», d. «Tanke», d. «Turbin», d. «Augusta»

og d. «Ernesto Tornqvist». Blev i 1902 fører av d. «Telegraf» (1000) av Sandefjord, tilh. P. A. Grøn. Har senere ført Sandefjordsbåtene d. «Tanke» (1000), d. «Felix» (3600), d. «Sandefjord» (11000), fl. k. «Thor I» (6300), fl. k. «Guvernøren» (6300), fl. k. «Pythia» (5800), og senest fl. k. «Sven Foyen I» (5800). — Gift. 3 barn.

Som fører av dampskib i kofardifart var jeg engagert i P. A. Grøns Rederi i Sandefjord i ca. 16 år. Rederiet blev da oppløst og skibene solgt, hvorpå jeg gikk over i hvalfangst. — Før hele tiden under krigen uten uheld.

BERGH, EGIL KRISTOFER,

Fyrøen, Stord, f. 12. april 1889 i Gildeskål. Til sjøs 1904 med d. «Thyra» (980) av Bergen, tilh. William Hansen. Styrms.eks. 1912 og skibsf.eks. 1914 i Trondheim. Styrms. med d. «Sigurd», d. «Inger Johanne», d. «Frigga» og d. «Inger Elisabeth». Blev i 1916 fører av

sn. skib (1950) av Bergen, tilh. Jacob Kjøde A.s. Har senere ført d. «Nordpol» (2050) og d. «Nora» (1700), begge Bergen. Sluttet sjøen 1929. — Vokter ved Lervik fyr og tågesignal. — Gift. 2 barn.

Har tjenestegjort ca. 12 år i Jacob Kjøde A/s rederi. Seilte praktisk talt under hele krigen i faresonene.

I 1922 blev «Inger Elisabeth» grunnert dravis og tåke satt på land på Prins Karls Forland ved Spitsbergen ved høivann, ca. 500 meter fra land. Skibet stod vanskelig med undervannsskjær på begge sider av propellen og under 3 luken. Kunde ikke gå akterover, varpankrene tok ikke fast. Loddet nøiaktig op i en radius av ca. 400 meter, satte ut bakkords anker, 15 fot kjetting, halv fart forover, svinget skibet helt rundt, hev inn anker og kjetting, full fart forover og tok skibet på dypt vann efter 3 grunnstøtninger. Lastet inn full last og gikk til Norge med 2 rorbolter vekke.

Under kullstreiken i 1926 førte d. «Nora» til Kings Bay, Spitsbergen, efter kullast i slutten av november. Presset skibet gjennom svære drivmasser, fast is, tåke og mørke. Spitsbergenrekord med hensyn til årstiden.

BERGH, KARL THORSTEIN,

Kirkøen, Hvaler pr. Fredrikstad, f. 2. jan. 1891 i Stockholm (av norske foreldre). Til sjøs 1908 med d. «Rein» (1820) av Oslo, tilh. Anders Jacobsen. Styrms.eks. 1916 og skibsf.eks. 1921 i Tønsberg. Styrms. bl. a. med d. «Tysla», d. «Dageid», d. «Tisona» og m. «Sydhav». Blev i 1930 fører av m. «Sydhav» (11200) av Oslo, tilh. T. Lodding. Har senere ført m. «Svolder» (9500) og m. «Rigmor» (9610), begge tilh. Waages Tankrederi, Oslo. — Gift. 3 barn.

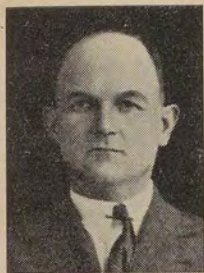


Under krigen i 1915 gikk vi på mine på Dogger Bank med d/t «Maricopa», tilhørende W. Wilhelmsen, Tønsberg. Skibet var underveis fra Port Arthur, Texas, med en ladning petroleum til Rotterdam.

Det var omtrent kl. 5.15 em. den 20. mai 1915 at skibet støtte på minen, engelsk ankermine. Skibet blev svært ramponert forut. Så godt som hele baugen under vannet var blåst vekk og det vannet skott mellom forpik og tørrelastrum satt op, så vannet fosset inn og fylte dette. Der pumpedes ca. 3500 ton parafin overbord for å lette forskibet. Efter at dette var gjort var akterskibet kommet så langt ned i vannet at man kunde bruke propellen. I følge skibsråd besluttedes å gå den samme vei tilbake med Tyne som bestemmelsessted. Skibet ankom dertil 22. mai 1915 akkurat på årsdagen for prøveturen sammesteds i 1914.

Efter en måneds ophold i North-Shields fikk skibet sjødyktighetsattest å gå til Rotterdam med det gjenværende av lasten. Ingen reparasjon blev foretatt og englenderne vilde ikke ha lasten. Skibet blev reparert i Rotterdam. Under reparasjonen tok det fyr i skib og flytedokk. Årsaken hertil var at noget parafin som var oversett av inspeksjonen rant ut i dokken og blev antendt. Hele styrbords side blev ødelagt.

Det hadde nok ikke hendt nu i fredstider, at et skib med dekkplatene brukket midtskibs og baugen borte hadde fått sjødyktighetsattest, men den gang gikk jo alt.

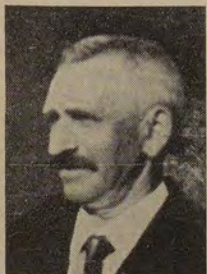
BERGH, SIGURD SVERRESØN,

Bergen, f. 31. jan. 1882 i Oslo. Til sjøs 1897 med s. «Solgran» av Stavanger. Styrms.eks. 1900, skibsf.eks. 1907 og høiere skibsf.eks. 1919 i Bergen. Styrms. med d. «Fritjof Nansen», d. «Peter Jebsen» og d. «Songa», alle fra Bergen. Blev i 1915 fører av s.n. skib, tilh. Lorentz W. Hansen. Har senere ført d. «Uller», d. «Otta», d. «Songa» og d. «Grey County» og fører nu d. «Dokka» (1918), samtl. tilh. s.n. reder. — Gift. 4 barn.

BERNER, JØRGEN AMBROSIOUS,

Stavanger, f. 7. jan. 1889 i Stavanger. Til sjøs 1906 med s. «Albania» (1500) av Oslo, tilh. skibsr. Johanson, Glasgow. Styrms.eks. 1910 og skibsf.eks. 1912 i Stavanger. Styrms. med damperne «Alabama», «Norfolk», «Storefos», «Waldermar Skogland». Blev i 1926 fører av d. «Skogland» (5100) av Haugesund, tilh. T. H. Skogland & Søn A.s., og førte senest dette skib. — Gift. 1 barn.

Seilte under hele krigen. Tok i 1919/20 disposisjonsamen. Var havarichef og disposjør i Vestlandske Forsikringsaktieselskap, Stavanger.

BERNTSEN, ANDERS MARTINI,

Borøy, f. 17. jan. 1875 i Eker. Til sjøs 1891 med br. «Fido» (240 brt.) av Tvedestrand. Styrms.eks. 1895 i Borøy. Styrms. med s. «Merle», s. «Louise», s. «Bissel», m. «Norfold», d. «Sir James Clark Ross». Blev i 1904 fører av jern-s. «Atlantic» (520 brt.) av Tvedestrand, tilh. I. K. Christophersen. Har senere ført s. «Aleida» (1126 brt.), s. «Viola» (420 brt.), begge av Tvedestrand, d. «Ethel» (1750) av Bodø, s. «Lione» (595 brt.) av Sandefj., og seiler nu som styrms. på hvalfangst. — Gift. Ingen barn.

BERNTSEN, HENRIK ARNOLD,

Sydney, f. 11. juli 1890 i Dypvåg. Til sjøs 1905 med s. «Vardevik» (480) av Lyngør, tilh. skibsr. J. Marcussen, Askerøen. Styrms.eks. 1909 i Arendal og skibsf.eks. 1913 i Oslo.

Styrms. med bk. «Akaroa», d. «Waterloo», d. «Tuddal», d. «Themis», m. «Tourgoing» og m. «Touraine». Blev i 1916 fører av d. «Tuddal» (6000) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmssen. Har senere ført d. «Steinar» (400) av Haugesund, d. «Stocksley» (1100), d. «Holland» (1100), begge av Oslo, 4 m. bk. «Souvenir» (3500) av Tvedestrand og d. «Wollert» (6759) og d. «Goviken» (3620), begge av Bergen. — Er nu besiktigelsesm. og repr. for Paul & Gray Ltd., Sydney, Australia. Besiktigelsesm. for Det Norske Veritas og for Sjøfartskontoret. — Gift. 2 barn.



Jeg har erhvervet min sjømannsutdanning på seilskib. Min avdøde far, Henrik Berntsen, førte seilskib da jeg vokste op. I krigsårene var han reder for fire av verdens største seilskib med kontor i Tvedestrand.

Under den store verdenskrig seilte jeg som styrmann og fører av forskjellige fartøier og var meget heldig, når tas i betraktning det farefulle forhold vi da seilte under.

I 1917 da jeg var 1. styrmann med d. «Themis» var jeg med dette skibs forlis. Vi blev torpedert utenfor Cape Bon. Skibet hadde ca. 13 000 tons med hvete på kjølen for Marseilles fra Karachi. Heldigvis kom vi alle fra det med livet og blev reddet av en engelsk tråler som landet oss i Bezerta, hvorfra vi alle efter en meget besværlig reis kom hjem.

Siden førte jeg flere små båter i fart mellem England og Frankrike. Efter våbenstillstanden var jeg ca. 2 år i shipping i London. Men da hr. Kverndal sen. dersteds offererte mig førerpost på hans nyinnkjøpte 4/m bark «Souvenir» kunde jeg ikke motstå fristelsen til atter å gå i seil. — Jeg førte dette skib over 2 år. Hr. Kverndal solgte skibet til ophugning. «Souvenir» var et av de siste norske seilskib i langfart.

Det har gledet mig usigelig å se at min gamle reder, hr. O. Kverndal, nylig har fått St. Olavs Orden.

Vi gjorde ikke nogen særskilte kvikke reiser med «Souvenir». Det var ingen skarpseiler. Det meste vi kunde få skibet op i var 13 knop.

For tiden er jeg bosatt i Sydney, hvor jeg hovedsakelig driver skibsmeglerforretning. I den senere tid har jeg blandt annet formidlet flere skibssalg og for ikke å glemme mitt sjømannsskap, tar jeg ofte selv kommando over de skib jeg selger og leverer samme til de kinesiske kjøpere, enten i Hong-Kong eller Shanghai.

Jeg har også besiktelsesforretning og besiktiger som regel alltid for Det norske Veritas og Sjøfartskontoret som her sorterer under det norske konsulat.

BERNTSEN, BERNT EMIL,

Kilsund pr. Staubø, f. 4. des. 1866 i Flosta. Til sjøs 1882 med s. «Emanuel» (149 brt.) av Tvedestrand, tilh. Ole Lydersen. Styrms.eks. 1885 i Tverdalsøen. Styrms. med s. «Sjohvat», s. «Juno», s. «Vigo», s. «Argo», samtl. av

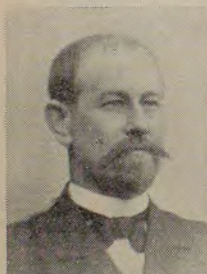


Tvedestrand. Blev i 1909 fører av s. «Argo» av Tvedestrand, tilh. Carl Beck & Co. Har senere ført s. «Nordhav» og s. «Trio» av s.n. rederi, og fører nu m. «Tekla» (80) av Tvedestrand, tilh. ham selv. — Har vært form. i Tverdalsøens Sjømannsf. (5 år). — Gift. 3 barn.

Seilte med seilskib under verdenskrigen uten noget særlig uhell. Har en gang under min fartstid fått belønning av det finske Senat for redning av menneskeliv.

Seilte først som styrmann i Hagbert Nilssens Rederi, Tvedestrand, i 12 år. Derefter seilte jeg som styrmann og fører i Carl Becks Rederi, i 25 år, inntil 1921 da seilskibenes tid var forbi. — Begynte i kystfart i 1924.

BERNTSEN, BERNT GEORG,

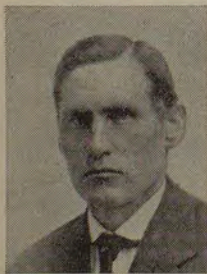


Sandøya, f. 22. sept. 1858 i Sandøya. Til sjøs 1873 med s. «Memoranda» (450) av Tvedestrand, tilh. B. C. Berntsen. Styrm.eks. 1877 i Risør. Styrm. med s. «Memoranda», s. «Minde», s. «Macduff» og s. «Sichem». Blev i 1882 fører av s.n. skib (750) av Tvedestrand, tilh. B. C. Berntsen. Har senere ført s. «Minde» (550) av Tvedestrand. Sluttet sjøen i 1892 og har senere drevet landhandel og vært poståpner. — Gift. Ingen barn.

Forliste med brigg «Memoranda» på reise fra Lisabon til Oslo den 1. november 1880 på Blåvannshuk like inn for Horns Rev. Jeg var den gang styrmann.

Min siste reis på sjøen var 1892 fra Delagoa Bay til Barbados med bark «Minde». Jeg blev syk av malaria og blev så dårlig at man måtte søke inn til Ascension, hvor jeg blev liggende ca. 14 dager og kom hjem med dampskib.

BERNTSEN, HALLVARD,



Botne pr. Stavanger, f. 21. des. 1884 i Høgsfjord. Til sjøs 1900 med jakt «Allegro» (98) av Stavanger, tilh. Mauritz Langeland. Styrm.eks. 1909 og skibsf.eks. 1918 i Stavanger. Styrm. bl. a. med bk. «Charles Racine», d. «Imperator», d. «Kannik», d. «Inga». Blev i 1919 fører av d. «Plenting» (900) av Stavanger, tilh. Brødrene Olsen. Har senere ført d. «Agnella» (1250) av Stavanger, d. «Malm»

(2050) av Skien og m. «Folkvard» (5000) av Oslo. Sluttet sjøen i 1927. Nu gårdbruker. Enkemann. 3 barn.

Blev i 1901, da jeg før som jungmann med bark «Saga», syk av berri-berri. Blev sammen med 5 andre innlagt på likhuset på Flores Island ved Montevideo. Etter 8 dagers opphold der, blev vi overflyttet til hovedhospitalet og utskrevet derfra efter ialt 15 dagers opphold.

Torpedert med d. «Kannik» 23. mars 1916 på Havre Red. Sluttet sjøen da det blev umulig å få nogen plass, og da jeg ikke hadde midler til å kjøpe nogen, så sliter jeg som bonde på en gård.

BERNTSEN*), JOHAN ARNT,

Åsgårdsstrand, f. 10. nov. 1873 i Borre. Til sjøs 1888 med s. «Ingeborg Kirstine» av Åsgårdsstrand, tilh. H. Svensen. Styrm.eks. 1895. Styrm. bl. a. med d. «Arabia», d. «Unison», d. «Standar», d. «Undine» og d. «H. Heitmann». Blev i 1910 fører av s.n. skib (1200) av Oslo, tilh. H. Heitmann & Son. Har senere ført d. «Annare» (2400), d. «Hauk» (2125), d. «Vard» (1050) og d. «Ole Aarvold» (1175), samtlige av Oslo. Sluttet sjøen 1929. — Gift. Ingen barn.



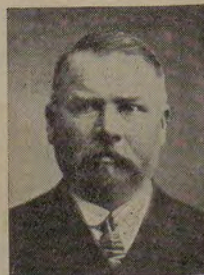
D. «Ole Aarvold» avgikk fra Montreal den 30. november 1928. Hadde forskjellig slags vær inntil den 14. desember, da fikk vi en forrykende storm, først fra S.S.O. og så fra V.N.V. Den 15. desember 1928 mistet vi propellen. Skibet befant sig da på 55° 38' n.b., 20° 47' l.v. Begynte så med oprigning av presenninger og seil for mulig å få styring på skibet, men uten resultat. Lå så og drev i forskjellige retninger og forskjellig slags vær inntil 10. januar 1929, da vi blev tatt på slep av en tråler «Wimpoll» av Grimsby. Etter obs. var vi da 100 mil S.V. av Færøene. Ankom til Aberdeen 13. januar 1929. Fikk så propellen påsatt der og ankom til Göteborg 27. januar 1929.

Fra januar 1916 til krigens slutt førte jeg d/s «Annare» i faresonen mellem Tyne og Rouen, og så da mange båter som blev torpedert og minesprengt. Der var skrekkelig å se mange ganger, men jeg var heldig, kom godt og vel i gjennom det. Forliste så d. «Annare» i Sivillaroveret 1921.

*) Død 1934.

BERNTSEN, JOHAN MARTIN ENGH,

Sigerfjord, Sortland, f. 23. sept. 1876 i Sigerfjord. Til sjøs 1892 med d. «L. N. Rener» (45 brt.) av Sigerfjord, tilh. A.s. Hindø Dampskibsselskap. Styrm.eks. 1899 i Trondheim. Styrm. med d. «Hekla» og d. «Michal Sars». Blev i 1905 fører av d. «Værø»



tilh. s.n. selskap. Har senere ført d. «Langø», d. «Norrøna», d. «Christoffer Ellingsen» (550), d. «Domen», d. «Ragnar», samtl. tilh. s.n. selskap, og d. «Strøna» av Melbo. Begynte som kystlos mellom Varangerfjord og Kopervik i 1930, da A.s. Hindø Dampskibsselskap måtte innstille. — Sjøretsmedl. — Gift. 8 barn.

Med fullrigger «Main» av London hadde vi 630 emigranter fra Calcutta til Vest-India. Reisen tok 113 dager med anløp av St. Helena for proviant. Skibet var 1540 nett registrert.

Var observatør med d. «Skolpen» på Statens forskningsfiske i Nordishavet 1901. Derefter har den store fiskebanke fått navnet Skolpenbanken.

Under verdenskrigen seilte jeg med d. «Christoffer Ellingsen» i Nordsjøfart og i kanalfart Frankrike—England. De siste 6 måneder av krigen i Middelhavet Marseille—Afrika.

I A/s Hindø Dampskibsselskap har jeg vært fører i ca. 25 år uten avbrytelse og bestandig vært min egen los langs Norges kyst.

BERNTSEN, THOMAS,



Bergen, f. 3. mai 1881 i Fitjar. Til sjøs føste gang i 1896. Styrme.eks. 1910, skibsf.eks. 1913 og høiere skibsf.eks. 1920 i Bergen. Styrme. bl. a. med damperne «Hosanger», «Sandviken» og «Daviken». Blev i 1917 fører av d. «Helma» (1850) av Bergen, tilh. K. S. Nord-

green. Har senere ført d. «Hosanger» (2400), d. «Kronviken» (3523) og senest d. «Daviken» (3500), samtl. av Bergen. — Gift. Ingen barn.

I året 1908 var jeg med d. «Carrabi» av London, som forliste i en sykklon ved Florida-kysten. En mann kom vekk og vi andre blev optatt av en amerikansk skonnert efter 12 timer i livbåtene.

I 1907 var jeg med d. «Fortuna» av Bergen, og hadde en orkan utenfor Florida. Vi mistet 2 mann. Broen, skorstenen, livbåtene med øvrigt utstyr på dekk blev slått overbord. Brakk tre luker og halve maskinrummet i vann, men reddet oss til sist ved egen hjelp inn til Newport News.

I 1915 var jeg styrmann med d. «Sverresborg» av Bergen og blev torpedert uten varsel 18. august. Alle mann kom i livbåtene på 6 minutter. Dette var i Bristolkanalen kl. 10 aften. Vi var i livbåtene i to timer og blev optatt av en fransk båt som land-satte oss i Cardiff. Yngste mann ombord, en fyrbøter, fikk sitt ene ben avrevet under eksplosjonen, men merkelig nok overlevet han det.

Februar 1917 mens jeg lå og lastet med d. «Helma» begynte den uinnskrenkede u-båtkrig. Jeg avgikk fra Newcastle to dager efter denne melding og kom som første båt til Gibraltar. Brøt således u-båtblokaden til denne havn. Torpedobåter og andre marinefartøier kom rundt skibet og en kommisjon kom ombord for å få vite hvilken rute jeg hadde fulgt. Jeg la frem karter som viste mine kursar, peilinger og observasjoner.

Hele Gibraltar havn lå full av skib som ventet å få sin tillatelse å seile og den aften fikk samtlige skib ordre om at de kunde seile. Om natten før jeg kom til Gibraltar og efter at jeg hadde rundet Cape St. Vincent, fikk jeg tre torpedoer efter skibet, men ingen traff. Jeg kunde høre utskytingen og se lysstripen i

vannet forbi skibet. Jeg stoppet maskinen og da jeg ikke så flere torpedoer komme, satte jeg full fart; gikk kloss ved land den hele tid.

Den 24. juni 1917 var jeg som fører av d. «Helma» av Bergen utenfor Spanske-kysten, da en tysk u-båt beskjøt oss og vi måtte forlate skibet i livbåtene og levere alle skibets papirer til u-båtchefen. Vi måtte alle 18 mann gå i en livbåt og u-båtmannskapet tok den ene båt og reiste ombord i «Helma». Tok all den proviant som båten kunde bære, satte tre bomber i skibet som kort efter sprang i luften. Losset provianten i u-båten og lot livbåten gå i drift, hvorefter vi tok den i besiddelse igjen. U-båten forsvant og vi var overlatt til vår egen skjebne 250 n. mil fra nærmeste land. Vi rodde i godt vær i to døgn og seilte det tredje og kom til lands i Nord-Spanien, San Siprian, hvor vi blev vel mottatt av innbyggerne.

I begynnelsen av 1926 reiste jeg til Kina i Wallems Rederi. Var styrmann med d. «Sandviken» da denne blev sjørøvet den 21. august samme år. Vi tok last og 400 passagerer i Canton bestemt for Shanghai. Kort efter avgangen viste det sig at vi hadde 38 sjørøvere ombord som overtok kommandoen av skibet og tvang oss med revolvere i den ene hånd og øks eller kniv i den annen til å gjøre som de befalte i alt. Vi blev alle hvite (mannskap og officerer) internert. Hadde en å navigere til bestemmelsesstedet Bias Bay, og en maskinist å passe maskinen, alt under bevoktning med revolvere. Skibet var under røvernes herredømme fra kl. 5 aften til kl. 7 fmd. Da dagslyset kom forlot de skibet i en hast, for ikke å bli opdaget av orlogsfartøier. Da røverne forlot skibet blev jeg og en russer som var supercargo tatt med til lands som gisler, men slapp merkelig nok fra røverne da de var kommet vel iland. De var nemlig redd for at de skulde bli beskutt fra skibet da de forlot dette. Vi kom oss ombord og skibet forlot Bias Bay 22. august. Alle mann mistet sine klær og eiendeler.

Jeg reiste på Kina i ca. 6 år og kom tilbake til Norge i 1931.

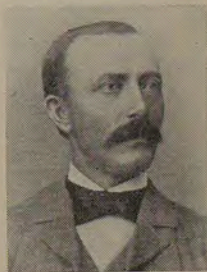
BERTHELTSEN, BERNHARD NICOLAI,

Stavseng fyr, Kragerø, f. 1. mars 1864 i Skåtøy. Til sjøs 1879 med s. «Thor» (550) av Kragerø, tilh. T. D. Schweigaard. Styrme.eks. 1882 i Kragerø. Styrme. med seilskibene «Mjølner», «Skjold», «Høiden», «Ursus-Minor», samtlige av Kragerø. Blev i 1897 fører av

s. «Expeditt» (450) av Kragerø, tilh. H. B. Bjørn. Har senere ført s. «Dusty Miller» (800) av Oslo, s. «Johanne» (750) av Kragerø, s. «Petro-polis» (800), d. «Dalbratli», d. «Andora» og d. «Falk», alle av Oslo. Sluttet sjøen 1917 og har senere vært fyrvokter. — Enkemann. 1 barn.

En tur vil jeg nevne, som uutslettelig står i min erindring. Det var med bark «Johanne». Vi hadde losset kull i Pernambuco og skulde derfra gå til Kanada. Straks efter avgangen begynte folkene å bli syke, av gulfeber. Jeg hadde efter nogen dager kun 2. styrmann, stuerten og en matros, som var nogenlunde friske. Jeg bestemte mig for å nå Barbados. Dit kom vi også, men da var vi temmelig slitne, 2 mann døde.

Jeg var i Petrograd da krigen brøt ut, og det tok oss lang tid før vi kom ut derfra.



Seilte til utgangen av 1916. Det var d. «Falk» jeg da førte. Seilte mellom Bristolkanalen og Frankrike til katastrofen kom i en u-båts skikkelse. Den senket skibet. Jeg var ikke ombord den tur. Styrmannen hadde båten. Alle blev reddet etter et døgnsoophold i båtene.

BERTHELTSEN, BERTHEL,



Arendal, f. 29. okt. 1851 i Arendal. Til sjøs 1866 med br. «Cito» (200) av Arendal, tilh. konsul P. L. Lund. Styr.m.eks. 1873 i Arendal. Styr.m. med bk. «Anita» og bk. «Gefion», begge av Arendal. Blev i 1877 fører av br. «Dovre» (200) av Arendal, tilh. o.n. reder. Har

senere ført bk. «Argo», br. «Frithjof» og m. «Kong Karl», sk. «Melita» og d. «Thorgny» (1000), samtlige av Arendal. Sluttet sjøen 1914. Senere arbeidet i bank. — Enkemann. 2 barn.

Jeg var styrmann ombord i en bark fra Arendal, da vi på kysten av Meksiko en natt skulde ankre for tåke. Jeg gikk overbord med ankeret, og fikk høre legg knust, men kom dog som ved et under ombord igjen. Senere har jeg hatt en krokete legg. Dette var i januar 1889. Har dog seilt siden i alle disse år, men har foten geneit mig sterkt.

BERTHEUSSEN, JONAS HARTVIK,



Stavanger, f. 23. nov. 1869 i Vågan. Til sjøs 1892 med bk. «Sea» av Egersund. Styr.m.eks. 1898 og skibsf.eks. 1904 i Stavanger. Styr.m. med d. «Moss», d. «Hafursfjord», d. «Earnford», d. «Smaragd» og d. «Vestlandet». Blev i 1904 fører av s. «Olga Pauline»

(200) av Stavanger, tilh. E. Houeland m. fl. Har senere ført d. «Elin» (200), d. «Sørhaug» (1500) og s. «Guri» (130), samtlige av Stavanger. Sluttet sjøen 1920. — Har senere drevet med sildesaltning. — Gift. Ingen barn.

Jeg seilte under hele krigen, dog uten at jeg var utsatt for nogen ulykker.

BIERING, CHRISTIAN,

Tvedestrand, f. 15. juli 1878 i Tvedestrand. Til sjøs 1894 med s. «Nina» (800) av Tvedestrand, tilh. A. Biering Olsen. Styr.m.eks. 1896 i Tvedestrand og skibsf.eks. 1899 i Oslo. Styr.m. med

bk. «Dovre», d. «Dag» og d. «Dagbjørg». Blev i 1902 fører av s.n. skib (900) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Har senere ført d. «Salvatore di Giorgio» (1300) og d. «Dagrun» (1650), begge tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1916. Siden 1918 havnefogd, mønstringsmann og losform. i Tvedestrand. — Sjørettsmedl., viceform. i Tvedestrand Sparebanks direksjon, medl. av bystyret, overformynderiet og Tvedestrand Høiere Almenskoles forstanderskap. — Gift. 3 barn.



BIGSETH, LAURITZ PETER GUSTAV,

Ek pr. Tønsberg, f. 22. juni 1892 i Hareide. Til sjøs 1907 med selfangeren «Fri» av Brandal. Styr.m.eks. 1913 ved Sjømil. Korps i Horten og skibsf.eks. 1916 i Bergen. Styr.m. med d. «Havø», d. «Sosua», d. «Øvre» og d. «Perth». Har senere ført d. «Turicum» (800), d. «Huftero» (8600), d. «Benedicte» (980), samtlige av Bergen, og senest d. «Perth» (5200) av Tønsberg. — Gift. 3 barn.



Under en orkanaktig storm i Nordsjøen vinteren 1921 fikk vi rorstammen brukt inne i hylsen. Ved godt arbeide av alle mann ombord fikk vi båten, ved egen hjelp, inn på havnen i Kristiansand. Skaden skjedde ca. 100 kv.m. av Leithsfjorden.

BILSTAD, JACOB MAGNUS,

Egersund, f. 18. aug. 1869 i Egersund. Til sjøs 1886 med bk. «Sylvia» (1800) av Egersund. Styr.m.eks. 1889 i Stavanger. Styr.m. med bk. «Leif» og sk.s. «Otøen», begge av Egersund. Blev i 1893 fører av s.n. skib (294 brt.) og førte dette skib til det i 1901 blev solgt til Sverige. Sluttet sjøen i 1901, da B. overtok sin fars seilmakerforretning og seildugshandel. Disponerte dessuten 11 småskibe i fiske og fraktfart på England, Island og Østersjøen. Nu haynefogd, losoldermann, mønstringsmann. Bystyremedl. (1 år varaordf.), skolestyre-



medl., sjøretsmedl., styremedl. i skoleskibet «Sørlandet», form. i direksjonen for Egersunds Fayancefabrik m. m. — Gift. 3 barn.

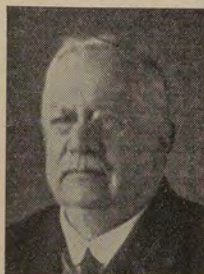
BING, JENS,



Oslo, f. 25. nov. 1873 i Oslo. Til sjøs 1888 med s. «Herolden» (125 brt.) av Oslo, tilh. Carl Evensen. Styrme. eks. i Oslo. Styrme. med d. «Fremad», d. «Produce» og d. «Prosper». Blev i 1899 fører av d. «Leif» (1800) av Oslo, tilh. C. T. Gogstad & Co. Har senere ført d. «Drufar» (2500) av Halden. Sluttet sjøen i 1916 og har senere vært skibsreder. — Gift. 2 barn.

Var yngstemann med Magnus Andersen med «Viking» til Chicagoutstillingen i 1893.

BIRCH, JENS,



Bergen, f. 2. april 1868 i Moss. Til sjøs 1883 med sk. «Frode» af Moss. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1888, og tjenestgjorde deretter som løytnant 1888—90. Styrme. med forskj. skib tilh. B.D.S., Bergen. Blev i 1898—99 fører av d. «Mars» tilh. B.D.S. Har senere ført damperne «Orion», «Diana» og «Polux», samtl. tilh. B.D.S. Sluttet sjøen 1908. Intendant og inspektør ved B.D.S.s passageravd. 1908—17, og havnefogd i Bergen 1917—34. — Form. Bergens Skipperf. 1913/18, form. Bergens Stuertskoles styre 1916/26, form. Havnefogdenes Landsforening 1919, medl. av styret for Bergens Skoleskib. — Gift. 1 barn.

Ved avgangen som havnefogd i Bergen skrev «N. H. & S. T.» Kaptein Birch har vært en kyndig, myndig og i enhver henseende en dyktig administrator for Bergens havn. Dertil er han i høy grad en representativ person, hvilket også har sin betydning for en havneadministrator.

Det falt i Birchs lodd å være havnefogd i Bergen under krigen. Dette medførte oppgaver av et omfang og en art som neppe noen sinne er tilfalt en norsk havneadministrator, og som forhåpentlig heller ingen annen vil få. Bergens utsatte stilling og dens betydning som centrum for trafikken mellom Norge og England, ikke minst under konvoitiden, stilte de aller største krav til havnefogden. Det var ikke lenger bare spørsmål om almindelige gjøremål, men om mellemløse oppgaver som krever stor takt og megen smidighet ved siden av organisasjonstalent. Dette kom i tillegg til hvad havnefogden ellers hadde å utrette.

Birch løste oppgaven på en måte som var til gagn for byen, til ære for ham selv og for landet. Det forekommer oss at en tjeneste av denne art burde få sin offentlige påskjønnelse i en mere synlig form enn det hittil er skjedd.

BIRKELAND, GUSTAV LANGFELDT,

V. Moland, f. 21. nov. 1863 i V. Moland. Til sjøs 1880 med s. «Saga» (400 brt.) av Lillesand, tilh. I. A. Henschien. Styrme. eks. 1882 og høiere styrme. eks. 1885 i Kristiansand. Styrme. med d. «Fjeldsted» og d. «Hamingja», begge av Lillesand. Blev 1887 fører av s. «Hamingja» (470 brt.) av Lillesand, tilh. O. & P. Knudsen. Har senere ført s. «Mod» (530 brt.), s. «Malmen» (630 brt.), s. «Colonna» (1400 brt.), samtlige av Lillesand, s. «Glance» (900 brt.) og bk. «Stifinder» (1700 brt.), begge av Kristiansand. Sluttet sjøen 1919. Småbruker, herredstyremedl. — Gift. 3 barn.



Min lengste tid i samme rederi var 12 år som skibsfører i I. A. Henschien's rederi. Efterat den siste skute (fullr. «Colonna») blev solgt til Australien, våren 1914, kom jeg inn i S. O. Strays rederi i Kristiansand.

Mitt siste skib «Stifinder» blev senket i Atlanterhavet 16. okt. 1918 av en tysk ubåt. Det var den siste senkning av norske skib under krigen. Og den var opsigtsvekkende ved den brutalitet som utvistes fra tyskernes side og derved — at det tross de mest ugunstige omstendigheter lykkedes hele besetningen å berge sig. «Stifinder» befant sig på reise fra New York til Australien. Tretten dager i sjøen påtraff den på 53° v. l. og 37½ gr. n. br. ca. 500 kv. syd for New-Foundlands bankene, en tysk ubåt. På varselsignal kastet «Stifinder» bakk og rste styrmannen blev sendt over med skibets papirer. Ombord i ubåten blev straks dødsdommen over «Stifinder» avsaet. En løytnant med 11 mann, alle bevestet til tendene og forsynt med brandbomber, fulgte «Stifinders» båt tilbake. Efter megen parlamentering spurte jeg tilsist om ikke ubåten kunde slepe våre båter vestover mot Bermuda. Bare bestemt avslag. «Vet dere hvad dere gjør når dere overlater oss til vår skjebne her midt i Atlanterhavet på denne årstid. Det er jo likefrem mord.» Løytnanten fastholdt sitt: skibet skulde senkes. Båtene kom fra hinannen i kuling og regntykke. Styrmannens båt blev optatt av et fartøi. Min båt kom efter mange vidervedigheter i land på en av de Vestindiske øer, Turks Island i Bahamagruppen. Like efter senkningen fikk vi en rykende N.V.-storm på oss. Efter 14 dagers seilas kantret båten på en bråtsjø. Efter mange kritiske situasjoner lykkedes det oss omsider å få båten på rett kjøel igjen. — Vi hadde imidlertid mistet alle instrumenter, klær og det meste av provianten og var selvsagt våte til skinnet. Vi satte kursen sydover. De siste 8 dager fikk vi et par slurker vann og en stump beskjøit så stor som halve håndflaten til dagsrasjon. En kveld fikk vi da et fyr i sikte; men uten instrumenter hadde vi ingen anelse om, hvor vi befant oss. Der var intet annet å gjøre enn å bære på. Til vår store lykke var sjøen den natt så smul, som fyrvokteren senere berettet, han aldri hadde sett den før. Vi fløt over korallrevene, merket bare et par ganger at båten skurret og kom i land — alle mann. Men

vi så vel ut! Jeg for min part hadde bare en del av en bukse og halvparten av en vest. Og de andre var i lignende antrekk. Nu kom reaksjonen. Flere formådde kun med mæie å holde sig opreist. Jeg selv, som den eldste, besvimte 4 ganger efter at vi var kommet i land. — Det viste sig altså å være en liten korallø, Turks Island. Jeg var blitt en erfarin rikere, nemlig at det er en lettere sak å være skipper på en stor skute enn i en liten båt.

BIRKELAND, IVAR,



Stavanger, f. 1. des. 1885 i Stavanger. Til sjøs 1901 med s. «Rachel» (700) av Stavanger, tilh. skibsr. Berentsen. Styrme.eks. 1905 og skibsf.eks. 1909 i Stavanger. Styrme. med bk. «Angelo», d. «Jarl», d. «Gottfred», d. «Donator» og d. «Adjutor». Blev i 1911 fører av d. «Donator» (1250) av Stavanger, tilh. Holdt & Isachsen. Har senere ført d. «Bellax» ex. «Adjutor» (1850) av Fredrikstad, d. «Agnella» (1250), d. «Solvang» (4050), d. «Imperator» (1400), d. «Donator» (2500), alle av Stavanger, og fører nu d. «Mammy» (2100), tilh. Valdemar Skogland, Haugesund. — Gift. Ingen barn.

BIRKENES, SYVERT,

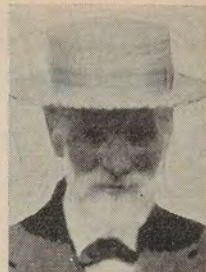


Lund pr. Kristiansand, f. 19. mai 1883 i Lillesand. Til sjøs 1899 med s. «Helene» (700 brt.) av Kristiansand, tilh. Sven O. Stray. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1905 og høiere skibsf.eks. 1915 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Navarra», d. «Aker», d. «Nervion» og d. «Bogstad». Blev i 1912 fører av d. «Tolosa» (1700) av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Har senere ført Oslobåtene d. «Papelera» (2800), d. «Frogner» (2350), d. «Oria» (3300), d. «Galicia» (1950), d. «Biscaya» (2350), d. «Nordfjeld» (6000), d. «Nordkyn» (8000), d. «Esther-Elina» (4600), d. «Eda» (3050), d. «Navarra» (3500), d. «Graziella» (3500), m. «Glittre» (9500), m. «Garonne» (1100) og fører nu atter m. «Glittre», tilh. Fearnley & Eger. — Gift. 6 barn.

BIRKETVEDT, TERJE PEDERSEN,

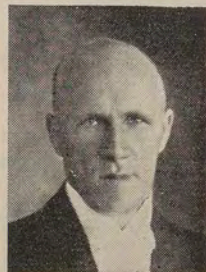
Birketvedt (Aust-Agder), f. 20. feb. 1846 i Birketvedt. Til sjøs 1860 med br. «Alpha» (150 cml.) av Grimstad, tilh. Ole Boe. Styrme.eks. 1866 i Grimstad. Styrme. med s. «Solofide» og

s. «Norskov» av Grimstad. Blev i 1871 fører av s. «Solofide» (460 brt.), tilh. skibsr. Ribe. Har senere ført s. «Madona» (500 brt.) av Grimstad. Sluttet sjøen 1885. Senere ansat ved skibsbyggeri i Fevig. — Gift (2 ganger). 9 barn.



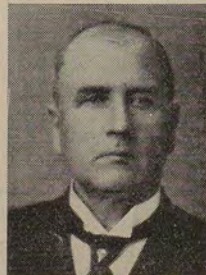
BISERØD, HANS HANSEN,-

Sellebakk pr. Fredrikstad, f. 10. mai 1894 i Sellebakk, Borge. Til sjøs 1912 med br. «Agenda» (300) av Fredrikstad, tilh. M. Mulvad. Styrme.eks. 1919 i Fredrikstad og skibsf.eks. 1929 i Tønsberg. Styrme. med bk. «Plus» av Fredrikstad, 4 m. bk. «Hafsfjord» av Oslo og d. «Aztec». Blev i 1930 fører av d. «Aztec» (8500) av Haugesund, tilh. Chr. Haaland, og er nu 1. styrme. på «John Knudsen». — Gift. 2 barn.



BJELKE, CHRISTIAN,

Stavern, f. 22. mai 1871 i Risør. Til sjøs 1886 med s. «Fornjot» (481) av Risør, tilh. C. Mølbach. Styrme.eks. 1891 i Arendal. Styrme. bl. a. med bk. «Normanvik» og flere N.F.D.S. skib. Blev i 1903 fører av d. «Vesta» (1650) av Bergen, tilh. Didrik Ellerhusen & Co. Har senere ført d. «Helma» (1800) av Bergen, tilh. K. S. Nordgreen. Sluttet sjøen 1916. Senere bankkasserer — form.skapsmedl. 1923 — 28, medl. av havnestyret. — Gift. 1 barn.



BJERKE, CARL HENRIK,

Ørsnes pr. Tønsberg, f. 1. des. 1885 i Nøtterøy. Til sjøs 1902 med bk. «Deodata» (371 brt.) av Tønsberg, tilh. Even Evensen. Styrme.eks. 1904 i Tønsberg og skibsf.eks. 1907 i Oslo. Dispachøreks. i 1921. Styrme. med bk. «Sigrid» av Drammen, d. «Hellik» og «Mi-



nerva» av Oslo samt d. «Loch Tay» av Tønsberg. Blev 1914 fører av hv.b. «Lionell» (150 brt.) av Tønsberg, tilh. Alf Monsen. Har senere ført d. «Loch Tay» (7900) og d. «Loch Tay» (8350), begge tilh. s.n. reder, fl. k. «Strombus» (8600) av Sandefjord, og fører nu d. «Svend Foyn» (22600) av London. — Gift. 2 barn.

Under storstreiken i Buenos-Aires i 1905 lå der, såvidt jeg kan erindre, 52 norske seilskiber. Av disse var bare noen få under 1000 reg. t.

Min første oppgave som skipsfører var med hvalbåten «Lionell» av Tønsberg å undersøke farvannene omkring Nord-Australien og de Ostindiske øer for å finne nye hvalfelter. Vi var indom Soerabaia i juli 1914 for å bunkre, da krigen brøt ut og tilintetgjorde alle våre planer. Vi gikk tilbake til Vest-Australien og la op båten og fikk konsesjon for hvalfangst der. I juli 1915 kom jeg hjem. I august gikk jeg ut med samme rederis d. «Loch Tay» og førte denne i over 3 år mellom Holland—England—Italien og Nord-Amerika og var alltid blandt de heldige i krigssonen. Jeg var øiensynlig til adskillige krigsforlis, men vi selv gikk alltid klar. Riktignok blev båten beskyttet med torpedoer tidlig morgen utenfor Savona i 1917, men fikk ved en tilfældighet svinget undav, så torpedoen klappet langs stb. side uten å eksplodere og forårsaket bare en mindre lekkasje i nr. 2 lasterum. Men de 3 øvrige dampere i konvoien: «Cayo Bonito» (4000), «Italia» (6000) og «Løvli» (11 000) tons, gikk tilbunns på utrolig kort tid kloss ved oss. Ved denne anledning blev jeg mistenkt for å ha stått i ledtog med ubåtene, men beskyldningene bortfalt, straks skibet var blitt dokk satt og besiktiget av sakkyndige. Ved krigens slutt forliste jeg med dette skib på Marokkokysten, 150 mil sønnenfor Kanariøene. Vi gikk midt i en konvoy, Dakar—Gibraltor, med kystlos i teten, da vi blev stående fast på en korallbanke, som alle de andre båtene fløt over. I hele 2 måneder (17. okto.—16. des.) arbeidet vi her på å bjerge skibet, assistert av H. M. Salvages skib «Melita» med eskorte samt en stor flåte av fiskerfartøier fra Kanariøene, men alt forgyves. Vi hadde skibet så å si flott ved 2 anledninger, men begge ganger satte dønning inn, så sjøen brøt på revet, og det hugget sig yderligere lekk. Siste gang brøt det over skibet, maskinrummet rant også fullt, og fokkemasten seg ned gjennom tanktoppen, så da det atter blev mulig å forlate det, var det i sannhet et vrak.

Disse 2 måneder var en ganske livlig tid, da der kunde være opimot 800 mann forsamlet på en gang på strandingsstedet. Der var intet å gjøre i Las Palmas på den tiden, mens mulighetene ved vraket både var store og fristende. Ullprisen f. eks. 18 pesetas pr. kilo, og da vi hadde over 500 tons ull ombord, var det om å gjøre å bli med på lossingen. Men da vi hadde bevebnet politi fra Las Palmas ombord, var der aldri nogen større overgrep på vraket.

Slepebåten «Wato» av Port Adelaide tok oss ombord den 16. desember og landsatte oss neste dag i Las Palmas, hvor vi måtte bli i flere uker grunnet manglende dampskibforbindelse. Jeg kom hjem i februar 1919 etter vel 3½ års fravær.

Året etter førte jeg tilsyn med bygningen av rederiets nye d. «Loch Tay» i Montreal og førte den derefter i 7 år og på alle verdenshav, men etter 15 års tjeneste i selskapet måtte dette, som så mange andre i etterkrigsårene, bøie sig for nødvendighetens lov. Båten, som var et av datidens beste og mest moderne trampskib, blev solgt til Liverpool i 1927 for ca. 1/10 av sitt opprindelige kostende og omdøpt til «Jose de Larinaga».

Under hvalfangstens store renessanse kom jeg sydovert i 1928 som fører av A/s Africas flytende kokeri d. «Strombus» og har

siden vært selskabets fangstbestyrer. Bedriften kulminerte i 1931 med en ekspedisjon bestående av kokeriene d. «Strombus» og d. «Ready» med tilsammen 8 hvalbåter. Fangsten foregikk langs Sydpolskalotten mellom 40 gr. Vest og 60 gr. Øst lengde.

BJERKHOLT, JOHAN HENRY,

Larvik, f. 20. okt. 1886 i Larvik. Til sjøs 1900 med s. «Elektra» (500) av Larvik, tilh. Chr. Nilsen & Co. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1912 i Larvik. Styrme. med d. «Urda», d. «Vidar», d. «Cora» og d. «Trym». Blev i 1916 fører av d. «Trym» (3000) av Tønsberg, tilh. Hjalmar Røed. Har senere ført d. «Egenæs» (1000) av Stavanger, d. «Helgøy» (3050) av Oslo, samt Larviksbåtene d. «Thorsdal» (3700), fl.k. «Lancing» (12000), m. «Polartank» og fører nu fl.k. «N. T. Nilsen Alonso» (14200), tilh. Melsom & Melsom. — Har redningsmedaljen i sølv, reddet 4 mann fra en engelsk båt. — Gift. 3 barn.



D. «Egenæs» blev skutt i senk den 22. mars 1917 da den var på vei fra Haugesund til Hull med en last iset sild. Kl. 9.30 fm. begynte det å smelle med skudd fra en u-båt. Båten kunde på grunn av snetykke ikke ses. Alle mann kom i båtene og forlot skibet, som blev senket. Storm og snetykke vedvarede så u-båten kunde fremdeles ikke ses. Vi var da litt sønnenfor Peter Head på Skotland. Vi satte kursen for land. Begge livbåter var ifølge en lang tid, men så mistet vi styrmannens båt på grunn av snetykke. Vi i vår båt landet ved Montross Fyr, hvor vi blev optatt av den der stasjonerte redningsbåt, kl. 8 eftm. Senere fant man styrmannens båt hvor styrmann og 2 maskinisten lå døde. De øvrige av mannskapet var forsvunnet, antagelig hoppet overbord. Vi mistet 5 mann. Styrmannen og 2 maskinisten blev begravet i Peter Head. Vi overlevende var på fyret om natten og reiste neste dag til Aberdeen, hvor vi måtte opholde oss ca. 2 måneder.

BJERKNÆS, AKSEL DANIEL,

Oslo, f. 11. feb. 1885 i Larvik. Till sjøs 1901 med s. «Fylgia» (700) av Fredrikstad, tilh. skibsr. Aas. Styrme.eks. 1905 og skibsf.eks. 1906 i Oslo. Styrme. bl. a. med bk. «Skomvær», d. «Ulefos» og d. «Norefos». Blev i 1917 fører av d. «Klosterfos» (2600) av Oslo, tilh. Thor Thoresen. Har senere ført d. «Skotfos», d. «Vestfos», d. «Sixtyfour» og m. «Elsa», samtl. av Oslo, og fører nu d. «Kronprins Olav» (1800) av Drammen, tilh. Pehrson & Wessel. — Gift. 2 barn.



Var ombord i bark «Bjarne» under dennes totalforlis på Sur-price Island i Stillehavet år 1908.

Var ombord i bark «Skomvær» da denne mistet riggen på reise fra Australien til Valparaiso år 1909.

BJERKSETH, ABRAHAM NILSEN,



Helgeroa pr. Larvik, f. 20. sept. 1875 i Skåtøy. Til sjøs 1893 med s. «Najaden» av Kragerø, tilh. Henrik Bjørn. Styrme.eks. 1897 i Kragerø. Styrme. bl. a. med s. «Kong Oscar II» og s. «Zorida». Blev i 1906 fører av s. «Prince Robert» (4300) av Oslo, tilh. Ivar Kaspersen.

Har senere ført s. «Ville de Dieppe» (1800) av Oslo, d. «Tjalve» (700) av Bergen og d. «Ula» (1200) av Larvik, og fører nu d. «Luna» (1400) av Bergen, tilh. B.D.S. — Gift. 5 barn.

Forliste med bark «Hector» av Brevik, kapt. Isaksen, i oktober 1905 på Hirtshals. Alle mann berget.

Gikk ut som 1. styrmann våren 1906 med 4/m bark «Prince Robert» av Oslo. På reise fra London til San Francisco blev halvdelen av mannskapet angrepet av Beri-beri. Kapt. Marcusen døde under linjen i Stillehavet. Ved ankomst til bestemmelsesstedet blev jeg ansatt som fører. I 1911 blev skibet solgt til Tyskland.

Begynte i B.D.S. som 1. styrmann i 1919 og blev i 1927 utnevnt til fører av d. «Luna».

BJOLAND, BERNT MARSELIUS,



Bergen, f. 22. okt. 1886 i Stavanger. Til sjøs 1901 med s. «Saga» (1800) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styrme.eks. 1905 i Stavanger. Styrme. med d. «Snefond», d. «Vignæs», «Vestlandet», d. «Sjøgutten» og d. «Cassiopeia». Blev i 1915 fører av d. «Rigel»

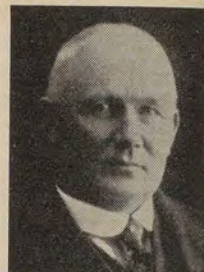
(5500) av Stavanger, tilh. Lauritz Kloster, senere Bugge & Olsen, Larvik. Har senere ført d. «Flint» (7000) av Bergen og d. «Freden» (1850) av Tvedestrand. — Gift. 2 barn.

Blev i januar 1917 senket av tysk u-båt med d. «Rigel» på Biskaya.

BJØNNES, ERIK,

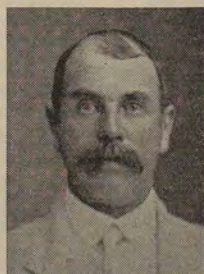
Drammen, f. 4. juli 1894 i Nøtterøy. Til sjøs 1910 med s. «Abyssinia» av Oslo. Styrme.eks. 1914 og skibs.eks. 1919 i Tønsberg. Blev i 1924 fører av d. «Atna» av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Tana» (8150), m. «Touraine» (9650), og fører nu m. «Tai Yin» (9880), samtl. tilh. s.n. reder. — Gift. 2 barn.

BJØNNES, JENS WOXVOLD,



Oslo, f. 26. juli 1871 på Nøtterøy. Til sjøs 1886 med d. «Balder» (160) av Tønsberg, tilh. Gullik Jensen. Styrme.eks. 1889 i Porsgrunn. Styrme. bl. a. med sk.s. «Advena», bk. «Talisman», d. «Banan» og d. «Kong Guttorm». Blev i 1904 fører av d. «Banan» (1300) av Oslo, tilh. Thorvald Dannevig. Har senere ført d. «Glena» (3700) av Tønsberg, d. «Pauk» (1000) av Oslo, d. «Skolma» (3500) av Ålesund, d. «Porto» (1000) av Oslo, d. «Kong Ragnar» (1000), d. «Kong Sigurd» (1300) og fører nu d. «Kong Alf» (1070), alle tilh. D.S.N.D., Oslo. — Gift. 6 barn.

BJØNNES, NICOLAI,



Tønsberg, f. 18. sept. 1865 i Nøtterøy. Til sjøs 1880 med s. «Sjøridderen» (224 cml.) av Tønsberg, tilh. Johannes Bruu. Styrme.eks. 1883 i Nøtterøy. Styrme. bl. a. med s. «Dagmar», s. «Norden» og d. «Avis». Blev i 1889 fører av s. «St. Petersburg» (765 brt.) av Tønsberg, tilh. L. Hoffgaard. Har senere ført s. «Sigrid» (1000 brt.) av Tønsberg og d. «Avis» (1600) av Oslo. Sluttet sjøen 1895. — Gift. 2 barn.

I 1895 sluttet jeg sjøen og slog mig ned i Øst-Afrika, hvor jeg blev employert i The African Boating Companys forretning i Laurence Marques. I dette selskap var jeg i 32 år til 1927 som Superintendent av the Landing, Shipping and Stevedoring Compartment.

BJØNNES, NILS SEVERIN,

Nøtterøy, f. 17. okt. 1855 i Nøtterøy. Til sjøs 1870 med br. «Neptun» (270 brt.) av Nøtterøy, tilh. hans far N. N. Bjønnes. Styrme.eks. 1872 i Tønsberg. Styrme. med br. «Neptun» og br. «Delfin». Blev i 1876 fører av s.n. skib (330 brt.) av Nøtterøy, tilh. hans onkel C. N. Bjønnes. Har senere ført br. «Neptun» (270 brt.), br. «Delfin» (330 brt.), d. «Tjømmø» (2200) og d. «Ula-brand» (3300), de to siste av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1900. — Senere skibsreder 1900—1916 i firmaet Nilssen & Bjønnes, fra 1916 (i firmaet N. S. Bjønnes & Søn). — Herredsstyremedl.

medlem av form.skap og forlikelseskommisjon på Nøtterøy. — Gift. 2 barn.

Forliste brigg «Neptun» høsten 1878 ved Calais. Alle mann reddet.

Efterså bygningen av d/s «Tjømø» vinteren 1891/92 og kom derved over i dampskibsfarten, hvor jeg fortsatte til jeg sluttet sjøen våren 1900.

BJØNNES, OLAF,



Nanset pr. Larvik, f. 1. feb. 1882 i Nøtterø. Til sjøs 1897 med d. «Ring» (1500) av Oslo, tilh. Anders Jacobsen & Co. Styrms. eks. 1901 i Nøtterøy. Skipsf. eks. 1910 i Tønsberg. Styrms. med s. «Avimore», d. «Herm», d. «Taurus» og d. «Ulabrand». Blev i 1916 fører av

s.n. skib (3150) av Tønsberg, tilh. Hjalmar Røed & Co. Har senere ført m. «Aarsten» (650) av Larvik, d. «Thorsdal» (3600) av Oslo, d. «Solstreif» (7500) og senest d. «Salsaas» (7800), begge av Larvik. — Gift. 2 barn.

Jeg seilte under Verdenskrigen fra 1914 til februar 1918 med d. «Ulabrand» av Tønsberg, fra 1916 i kulltraden England—Frankrike. Jeg husker særlig en liten episode fra en reise La-Rochelle til Cardiff høsten 1916.

Vi hadde ca. halvlast av props. En eftermiddag, straks efter at vi hadde rundet Armen Rock, på den franske kyst, observerte vi en liten seiler forut på b.b. baug et godt stykke av. Vi tok den for en almindelig fiskerbåt. Vår forundring blev dog stor, da vi straks efter hverken så seileren eller nogen båt. Mistanken blev vakt og idet jeg forandret kursen 6 streker til s.b. dukker en rusk av en u-båt op på b.b. låring med signaler oppe om å stoppe øieblikkelig. Å stoppe hadde vært tap av skib, om ikke mere. Jeg signaliserte til maskinen at de måtte forsere mest mulig, samtidig forandrede kursen således at vi fikk u-båten rett akter og med kurs for den franske kyst. Da u-båten så at vi ikke stoppet begynte den å beskytte oss. Vi hadde imidlertid fått et forsprang, og mens projektilene eksploderte på begge sider av skibet fortsatte vi med forsert fart mot land. Heldigvis hadde vi en del sjø imot, så u-båten ikke kunde forfølge oss samtidig som den gjorde bruk av sin kanon. Vi kom om natten i god behold til ankers på Brest ytre red, hvor vi blev liggende i 4 dager.

Skibet blev torpedert ved den skotske kyst 21. februar 1918 på reise fra Rouen til Glasgow.

En liten beretning fra et av mine første år til sjøs.

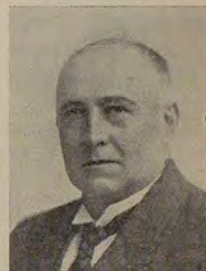
I 1898 var jeg som jungmann med barkskib «Magnus Lagabøter» av Oslo i Arkangel og tok inn en ladning furuplanker. Mannskapet arbeidet, som skikk og bruk var den gang, med i lasten. Som mål for dekkslastens høide benyttet skipperen den snurrige metode. Hele mannskapet blev opstilt ved den ene rekken og så skulde alle mann samtidig løpe over til den motsatte side, hvis skibet blev liggende stille blev der ytterligere lagt to flatter av planker, så blev den samme manøver gjentatt til at skibet begynte å krenge over, da blev lastningen avsluttet. Vi avgikk fra Arkangel og alt gikk godt og vel så lenge vi hadde god vind, men kommet ut Hvitehavet fikk vi motvind og skulde begynne å krysse, men ak-o-ve, skibet krenget over så vi omtrent ikke kunde føre seil. Røil og bramræne blev rigget ned samt

begge bramstenger. Vi var således resten av reisen henvist til mersseilene, underseilene samt de respektive klyvere, stagsseil og mesanen. Resultatet blev en ualmindelig lang reis, 6 uker fra Arkangel til Methil i Leithsfjorden. Distansen er vistnok 1690 mil, altså efter nuværende forhold ca. en ukes reis.

BJØNNES, OLAF,

Åsgårdstrand, f. 17. aug. 1865 i Tønsberg. Til sjøs 1880 med s. «Haabet» (500) av Tønsberg, tilh. hans onkel S. M. Bjønness m. fl. Styrms. eks. 1884 i Tønsberg. Styrms. bl. a. med bk. «Carsten Langaard», bk. «Flid» og d. «Hippolyte».

Blev i 1905 fører av d. «Hirundo» (3600) av Oslo, tilh. Conrad Blumer Hofgaard A.s. Har senere ført d. «Figaro» (1800) av Oslo, d. «Kong Alf» (1000), d. «Ramsholm» (3200), d. «Oddborg» (1000), alle av Bergen, d. «Blus» ex. «Oddborg» av Skien og d. «Poljana» (7200) av Oslo. Sluttet sjøen 1925 (grunnet svekket helbred efter alle strabadser i krigens tid). — Gift. 2 barn.



Med d. «Kong Alf» avgikk vi fra Havre i juni 1915, bestemt for Liverpool. Da vi nærmet oss Bristolkanalen, fikk vi se en tysk u-båt som kom ned imot oss, samtidig som vi opdaget en livbåt med nødssignal på masten. Vi forandret straks kurs for livbåten og tok mannskapet, som var krigsforlist, ombord, mens u-båten officerer stod og så hvad vi foretok oss. Så blev det tåke. Vi slapp heldigvis fra u-båten og kom vel frem til Liverpool. Jeg blev for denne redning påskjønet med en sølvbolle.

Med d. «Ramsholm» avgikk vi fra Skien i januar 1917, efterat den uinnskrenkede u-båtkrig var bekjentgjort. Vi var lastet med nitrat bestemt for Nantes. På vestkysten av England, da vi nærmet oss Trevose Head fyr, blev der uten varsel åpnet kanonild fra en tysk u-båt mot skibet. Vi stoppet øieblikkelig, men skytningen vedvarte. Da det tredje skudd blev avfyrt, så kulen suste like forbi broen hvor i. styrmann og jeg stod, måtte vi gå i livbåtene alle mann, men skytningen fortsatte. Da vi var kommet klar av skibssiden, kom der to engelske destroyere med full fart ut fra land og åpnet en voldsom kanonild mot u-båten, så den måtte dykke. Da destroyene befant sig der hvor den dykket, slapp de ut bomber som eksploderte med et voldsomt drønn, og vi blev aldeles innhyllet i røk. U-båten så vi ikke mere. — Da røken forsvant fikk vi se skibet som tilsynelatende lå uskadd. Vi rodde ombord igjen. Da vi hadde undersøkt skibet og fant at alt var i orden, fortsatte vi reisen. Destroyene kom så langs siden. Vi blev praiet, og chefen tilbød sin assistanse ved å ledsage oss til Lands End for sikkerhets skyld. Da vi hadde passert Lands End, forlot de oss og vi kom til Nantes i god behold den neste dags aften.

Da jeg skulde hjem på ferie den 18. mars 1917, kom jeg ombord i d. «Pollux» (B.D.S.) som passasjer fra Newcastle. Der var passasjerer ombord, og skibet var lastet med stykkgoods for Bergen. Vi avgikk kl. 5 em., men neste dags morgen ved 6-tiden, blev vi uten varsel torpedert av en tysk u-båt. Der opstod en voldsom eksplosjon og skibet begynte straks å synke. Ved dette fryktelige forlis var det flere både av passasjerer og mannskap

som gikk tilbunns. — I siste øieblikk kom jeg i en livbåt. Vi berget flere som lå i vannet. Flere av oss blev overanstrengt, forfrosne og gjennomvåte som vi var. I denne elendige forfatning blev vi omsider berget av en skotsk fisketrawler og kom inn til Aberdeen om natten. Efter en måneds forløp kom jeg hjem, men har fått varig mén efter strabadsene i krigens tid.

Angående d. «Figaro» som jeg førte tilsyn med under bygningen ved Fredrikstad mek. Verksted, og som jeg i 1911 overtok førerstillingen på, vil jeg berette følgende som skedde vinteren 1913.

Bristol Channel Record.

«We are informed that a Bristol Channel record was established on thursday 18th ult. when the Norwegian steamer «Figaro», Captain Bjønness left Newport (Mon) light at 7,30 a. m. and docked at Port Talbot at 11,30 a. m. same morning. Several steamers have been trying during past years to come same tide, but had to give up what has since then been considered as utterly impossible. — The «Figaro» is a regular trader between Port Talbot, Zeebrugge, Bruges and Newport (agent H. Waroquiers, Port Talbot) and already established a record of her own by doing this «roundtrip» in eight days, which means, loading coals at Port Talbot, proceed to Zeebrugge to discharge then to Bruges to load cargo of steel, proceed to Newport to discharge same, and back light to Port Talbot to load coals».

BJØRGE, AAGE,

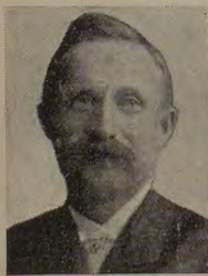


Fredrikstad, f. 24. jan. 1900 i Glemminge pr. Fredrikstad. Til sjøs 1915 med d. «Bonheur» (1400) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Styrme.eks. 1920 og skibsf.eks. 1924 i Fredrikstad. Styrme. med d. «Bro», d. «Rudolf», d. «Vardefjell», d. «Luksefjell», samtlige av

Oslo. Blev i 1931 fører av d. «Rudolf» (1400) av Oslo, tilh. Olsen & Ugelstad. Har senere ført d. «Ørnefjell» (2400) av Oslo og fører nu m. «Glitrefjell» (2400), begge tilh. s.n. rederi. Gift.

Blev den 7. januar 1916 torpedert med d. «Bonheur» av Oslo nordenfor Skotland uten varsel, hvorved 1 mann blev drept ombord ved eksplosjonen og en frøs ihjel efter å være blitt gal. Kom efter 1½ døgn roing inn til Armadale i Nord Skotland.

BJØRNSSEN, AMUND KONRAD,



Haugesund, f. 27. des. 1868 i Rægefjord. Til sjøs 1883 med s. «Johannes Foss» av Arendal, tilh. skibsr. Nilsen. Styrme.eks. 1891 i Haugesund. Styrme. bl. a. med bk. «Aftenstjernen», s. «Condor» og s. «Noreg». Blev i 1897 fører av s. «Noreg» (2300) av

Haugesund, tilh. E. H. Kongshavn. Har senere ført d. «Charlotta», s.

«General Gordon» (2500), d. «Peter Haavik» (1800) og d. «Wendla» (800), samtl. av Haugesund. Sluttet sjøen 1927. Senere drevet fabrikkasjon av oljetøi. — Gift. 4 barn.

BJØRNSSEN, BJØRN THEODOR,

V. Sandøya, f. 8. mai 1876 i V. Sandøya. Til sjøs 1891

med s. «Carl Haasted» (1000) av Tvedestrand, tilh. John P. Pedersen. Styrme.eks. 1895 i Arendal. Styrme. med bk. «August Lefler», bk. «Norway», bk. «Pallas» og d. «Salvatore di Giorgio».

Blev i 1902 fører av s. «Pallas» (800) av Tvedestrand, tilh. John P. Pedersen & Søn. Har senere ført d. «Salvatore di Giorgio» (1250), d. «Beacon» (1250), d. «Dageid» (1900), d. «Dagrun» (1500), d. «Njaal» (1050), d. «Dagland» (1650), d. «Banan» (2000) og fører nu m. «Dageid» (9770), samtl. tilh. John P. Pedersen & Søn, Oslo. — Rederf. gullmedalje. — Gift. 4 barn.



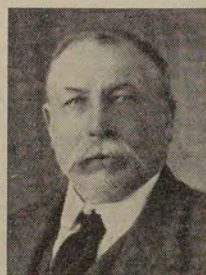
BJØRNESTAD, P.,

Farsund, f. 10. mars 1851 i Vanse. Til sjøs 1868 med s. «Avance» av Grimstad. Styrme.eks. 1872 i Kristiansand. Styrme. med s. «Palmen» av Arendal, s. «Mathilde» og s. «Stella», begge av Farsund.. Blev fører i 1886. Har senere ført s. «Stella» (600), s. «Valuta»

(750), s. «Flid» (525), s. «Flid» (590), samtl. av Farsund, engelsk bark (2400) samts. «Knyggen» (2200) av Farsund. Sluttet sjøen 18. mai 1915. — Enkemann. 4 barn.

I 1887 forliste vi i Nord-Atlanterhavet den 17. januar og blev optatt av en italiener og landsatt i Gibraltar.

Forliste samme år 31. desember og blev også nu optatt av en italiener og landsatt i Gibraltar med alle mann reddet ved begge forlis.



BJØRNESTAD, ARVID FLOER,

Fjøsanger pr. Bergen, f. 21. aug. 1891 i Oslo. Til sjøs 1906 med d. «Snepp» (2500) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness. Styrme.eks. 1911 og skibsf.eks. 1913 i Bergen. Styrme. med flere skib, vesentlig fra Bergen. Blev i 1915 fører



av d. «Rollon» (1000) av Bergen, tilh. J. C. Wesenberg. Har senere ført m. «Bjerkvik» av Narvik, m. «Belona» (1000) av Oslo, d. «Havlyst» (750) av Tønsberg, d. «Sunnland» (1000) av Drammen, og fører nu d. «Bjerkli» (1700) av Bodø, tilh. Erling Sannes. — Er

blitt tildelt Le Palm de Officer de Academi. — Gift. 1 barn.

Sluttet å fare i november 1915, og var da i land i Narvik til 1921, idet jeg bestyrte dampskibseks. der. —

Var fransk konsul i 4 år i Narvik. Gikk atter ut i 1921.

Forliste med d. «Havlyst» i Nordsjøen 1. november 1929.

BJØRSET, CARL CASPAR SMITH,



Kjøbmannskjær pr. Tønsberg, f. 16. aug. 1889 i Bergen. Til sjøs 1902 med Norges minste br. «Vif» av Holmestrand, tilh. J. A. Ellingsen. Styr. eks. 1910 og skibsf. eks. 1914 i Tønsberg. Styr. med d. «Henrik», d. «Zeta», d. «Irma», d. «Louise Nielsen», og

nu med m. «Trondanger» av Bergen. Blev i 1920 fører av d. «Recto» (1800) av Haugesund, tilh. B. Stolt Nielsen. Har senere ført d. «Tosto» (2350) av Haugesund og d. «Terne» (2350) av Bergen. — Gift. 1 barn.

BLANKHOLM, ANDREAS BENJAMIN,



Nørve, Ålesund, f. 27. jan. 1875 i Herø i Søndmøre. Til sjøs 1892 med s. «City of Agra» (1600) av Porsgrunn, tilh. skibsr. Olsen. Styr. eks. 1897 i Arendal og skibsf. eks. 1903 i Bergen. Styr. med d. «Ran» og d. «Breidablik» av Bergen og d. «Godø» av

Ålesund. Blev i 1908 fører av s.n. damper (1200) tilh. P. A. Musæus. Har senere ført d. «Rundø» (1700), d. «Herø» (1700), d. «Rundø» (1850), d. «Ontaneda» (5800), d. «Skolma» (3500), samtl. av Ålesund. Sluttet sjøen 1922. — I de siste år eier av et fiskedampskib i Ålesund. — Form. i Ålesunds Skipperf., sjørettsmedl., havnestyremedl., censor ved Ålesunds Sjømannsskole. — Sjøk. besiktelsesmann i Sjøkontrollen. Gift. 4 barn.

Med mitt første seilskib var jeg i ca. 2 år med bare å ha sommer, idet vi var i Australia ved juletider og i Europa mai/juli.

Med bark «Transatlantik» av Arendal var vi i Pernambuko i 1895 da gulfeberen herjet der som verst. På flere norske seilskib døde hele besetningene ut. Vårt halve mannskap gikk også med, deriblandt kapt. Rummelhoff. Jeg selv hadde også feber og lå på hospitalet i ca. 14 dager. På den avdeling jeg lå var plassert 70—80 personer. Der var ikke senger til alle disse. Derfor blev der plassert en madrass på gulvet mellom hver seng, hvorpå en patient blev plassert. Vi européere fikk ligge i de almindelige senger.

Betjeningen på denne avdeling var om dagen bare en noget eldre kvinne. Om natten en halt neger og han sov meste delen av tiden.

En natt var jeg gått frem antagelig i et nødvendig erend, men var jeg så dårlig at jeg ikke kunde finne min seng igjen. En annen patient, en brasilianer, kom da til og hjalp mig å finne tilbake til min seng. Jeg husker at jeg da trakk på han som lå på gulvet. Siden da jeg kom mig noget så jeg kunde mere iaktta hvad der gikk for sig rundt mig, betraktet jeg med beundring disse mine side-kamerater på gulvet, som lå der og plukket og knekket lus. De hadde ingen vanskelighet med å få fatt på disse. De spaserer nokså rolig og tett omkring på sine verter.

Fra Pernambuko gikk vi til Savannah for ordre. Der blev vi beordret til å gå i karantene, hvor vi blev liggende i 3 uker. Under opholdet her blev det skralt med proviant. Til slutt hadde vi bare salt kjøtt og engelske biskjøiter å leve på. — Biskjøitene brakk vi i stykker for å kunne plukke ut det meste av makken, som de var fulle av. De rensede biter stekte vi så i salt kjøttfett, som var det eneste fettstoff stuerten hadde å gi oss. Noget annet brød fantes ikke ombord. Dengen, som de stekte biskjøit-bitter var kalt ombord i Arendals skuter smakte oss fortreffelig. Og her var som ellers i livet hungeren den beste kokk. Ja vi sultet i ordets rette betydning. Men i de dager var det ikke megen knurr.

I de dager av 1915, da d/s «Lusitania» blev torpedert, lå jeg i Sevilla med d. «Godø» og lastet full blylast for Glasgow. Vi måtte selvfølgelig derfor passere det strøk hvor vi kunde vente besøk av de undersjøiske uhyrer. Den dag vi kom under Bishop Rock, var været særdeles siktbart så der kunde ses milevis. Jeg var da noget urolig. Dog uten å gi uttrykk for det overfor mannskapet. Imidlertid kom vi vel frem, og var til da den største og første båt som var kommet til Glasgow med hel blylast. Vi hadde dermed snytt tyskerne for en riktig godbit.

I oktober 1916 overtok jeg d. «Herø» i Gøteborg som der lastet trelast for Dunkerque. I de dager var senkning av skib i Nordsjøen en dagligdags affære, og i mange dager gikk det særlig voldsomt utover Nordsjøfarerne. — Det blev fortalt i Gøteborg, at hvis båtene hadde annet enn trelast (ofte lastet skibene en del jern i bunnen) måtte det nesten betraktes som et under at de kom frem. Vår last bestod utelukkende av skåren trelast.

Før avgangen fikk jeg streng ordre fra den Norske Krigsforsikring hvorledes vi skulde forholde oss under seilasen innenfor den svenske og norske territorialgrensen, som vi ikke måtte forlate før vi kom til Lindesnes. Derfra kunde vi navigere efter eget skjønn, men helst seile i linjen Lindesnes—Whitby eller Flam-bourghhead.

Med den svenske los ombord gikk vi fra Gøteborg kl. 11 fm. 2 nov. 1916. Den svenske los kvittertes ved Herføl hvor vi tok norsk los ombord, fortsatte så videre og kvitterte denne ved Ferder. Derfra navigertes til Lindesnes innenfor territorialgrensen. Lørdag kveld 3. nov. mellom kl. 7 og 8, var vi kommet så langt at vi hadde Lindesnes fyr rett akterut. Været var godt, — mørkt men siktbart. Vi styrte nu i linjen Lindesnes—Whitby, og førte våre almindelige signallanterner. Da smalt det første varselkudd fra en tysk u-båt, og ennu ett til. Det blev øieblikkelig

slått stopp i maskinen, men syntes nok de herrer tyskere at båten ikke stoppet hurtig nok, hvorfor atter to skarpe skudd blev avfyrt så nær at vi tydelig kunde høre den første projektil suse over hodene våre. Vi så også en slå ned i vannet tett ved skibet om b.b. og derpå en som slo ned tett inntil vår s.b. baug så sjøsprøyten stod høit over bakken og skibet skalv som et løv. Mannskapet var nu alle samlet ved livbåtene, for vi var jo ikke i tvil om hvad som vilde følge efter dette. (Det viste sig senere at skibet hadde fått en ikke ubetydelig bule i baugen, omtrent der hvor den siste projektil hadde slått ned, antagelig av vanntrykket).

Nu blir det tyst, antagelig er u-båten kommet til klarhet over at vi ligger stille, og den begynner å morse for å forhøre sig om hvilken båt det er, hvorfra vi kommer og hvad slags last vi fører og hvor vi skal hen. U-båten kom merkelig nok ikke nærmere, men den blev liggende stille et godt stykke fra omtrent tvers om S.b. Vi blir nu liggende likesom for å avvente neste akt, for å gå kunde vi ikke tenke på. Da der var gått ca. en halv time, blir vi oppmerksom på en damper i vårt kjølvann. U-båten var nu helt taus inntil den annen damper var kommet omtrent tvers av oss, men så smalt det også for baugen på denne. Nu hadde den altså to som sitt bytte. Straks signaliserte u-båten til den annen damper at den skulde sette livbåt på vannet og bringe sine skibspapirer ombord i u-båten. To av u-båtenes mannskap kom så ombord og undersøkte våre skibspapirer, særlig nøie undersøkte de papirene over lasten. På opfordring innførte de i skibets dagbok at båten hadde vært undersøkt, og fått tilladelse til å fortsette reisen. Imens lå den andre dampers livbåt langs siden av oss og ventet til tyskerne var ferdige ombord. Den annen damper var «Sterling» av Oslo bestemt til Tyne. U-båten sleper så «Sterling»s livbåt tilbake til skibet, og straks efter fortsetter vi begge som om intet hadde hendt.

Vi blev som rimelig kan være litt forbauset over tyskernes handlemåte for at vi fikk flyte ennu en stund. — Senere blev reisen både lang og tung som følge av motvinn og tåke, ved siden av de vanlige opphold under englandskysten. — Til Dunkerque ankom vi kl. 5 em. den 11. november efter 9 døgns reise.

Ved ankomsten til Dunkerque lørdags kveld blev de vanlige formaliteter foretatt ombord i skibet, så som kontroll av mannskapets papirer, pass og etc. Alt så for mig ut til å være i den skjønneste orden, da samtlige autoriteter, inklusiv den norske konsul og megler gikk i land. På spørsmål om vi på reisen hadde sett noget til Centralmaktens krigsskib, u-båter, miner etc. opgav jeg selvfølgelig at vi hadde hatt besøk av en tysk u-båt, og at mannskapet fra denne hadde vært ombord og undersøkt skibspapirene, og henviste i den anledning til hvad disse hadde innført i journalen.

Ingen av mannskapene på fremmede skib fikk på den tid landlov i Dunkerque, førerne undtatt, og for disse var tiden for landlov satt til 3 timer, fra kl. 10 til 1 fm. På denne tid hadde vi kun lov å besøke 3 steder, nemlig den norske konsul, megleren og tollboden. Utover disse tre steder var alt forbudt, men mig skulde heller ikke disse tre timer bli unt. Den detektiv som var ombord og undersøkte mannskapets pass (mitt inklusiv), og som gav mig landpass i likhet med andre førere, var nok siden han var kommet i land igjen kommet på andre tanker angående vårt merkelige møte med den tyske u-båt. Søndag morgen før jeg var kommet ut av køien, kom den samme detektiv ombord og bad om å få låne mitt landgangspass, som han naturligvis fikk, og sa at han kom snart tilbake. Jeg ante fred og ingen fare.

Ut på formiddagen kommer den norske konsul ombord, og spør forbauset, hvad jeg hadde foretatt mig på reisen. I øieblikket fattet jeg ikke hvad han mente. Han kunde da fortelle at jeg var arrestert, og det var derfor mitt landgangspass var tatt fra mig. På mitt spørsmål om grunnen, kunde konsulen ikke svare, men han trodde det måtte stå i forbindelse med møtet av den tyske u-båt. De fant det nemlig så høist mistenkelig at jeg kunde ha

vært praiert av en sådan uten å bli senket. Franskmenne mente med bestemthet at jeg måtte stå i et eller annet forhold til tyskerne, med andre ord, jeg måtte være tysk spion, og dette måtte nøie undersøkes, og det blev det også før jeg fikk mitt landgangspass igjen. Der blev holdt vakt ved skibssiden så vel natt som dag.

Mandag formiddag skulde lossingen begynne, og jeg måtte jo på tollboden som almindelig for å innklare. Dertil blev jeg «eskortert» av så vel konsul (som også var megler) som detektiv i lukket bil, og påpasset som en stor-forbryter av sistnevnte så vel i bilen som på tollboden og politistasjonen, hvortil jeg også måtte. Dermed var jeg ferdig med min landlov og blev kjørt ombord i skibet igjen. Senere blev det forhør og forklaring i det vide og brede. Avskrift av journalen over reisen Gøteborg-Dunkerque var ikke nok. Jeg måtte til chefen for admiralitetet på stedet og avgi personlig forklaring. Alle karter vi hadde benyttet på reisen måtte fremvises, de seilte kurser og distanser måtte jeg utsette og opmåle, så de kunde se at det stemte med hvad der var ført i journalen, likesom alle steder vi hadde ligget til ankers, da det var så vanskelig for dem å forstå at vi kunde ha brukt over 9 døgn til denne reise, som vanlig bare tar den halve tid. I min forklaring bilagt med karter og journal, kunde disse høie herrer ikke finne noget til støtte for sin mistanke.

Enhver kan forstå at jeg var både harm og opbragt over en sådan behandling. Franskmenne så på det med andre øine, og undskylte sig med at de måtte være mistroiske, og da i særdeleshet i et slikt tilfelle, som efter deres mening var helt umulig. De fremholdt det atter og atter at de ikke kunde forstå at et skib lastet med varer til en fientlig nasjon, undersøkt av tysk u-båt hadde fått tilladelse til å fortsette sin reise. derfor var deres mistanke så stor mot mig, og de la heller ikke skjul på det, men lot mig få vite at de i Frankrike hadde kolleger av mig i sin varetekt, til tross for at de var av nøytral nasjonalitet. Jeg fremholdt ikke destomindre at vi som nøytrale måtte finne oss i å bli stoppet og undersøkt ikke bare av Ententemaktene, men også av Centralmaktene.

Endelig efter 4 dagers skibsarrest, og efter at konsulen hadde skjematiskert journalen for reisen og oversatt den til fransk, fikk jeg mitt landlovspass tilbake. Men sikkert er det at det var ikke mange skritt mellom mig og detektivene resten av den tid jeg var i Dunkerque, enten jeg var ombord eller i land. Dog var der ingen som tiltalte mig i nogen uhøflig tone.

Grunnen til at d. «Herø» ikke blev senket på omtalte reise, har jeg hørt senere skulde være at der mellom Tyskland og Sverige var en stiltiende overenskomst, som gikk ut på at hvis tyskerne ikke lot den svenske trelast passere, fikk tyskerne ingen jernmalm fra Sverige.

D. «Herø» av Ålesund avgikk fra Fredrikstad søndag 17. des. 1916 kl. 10 fm. med en ladning trelast bestemt for London.

Før avgangen fikk jeg ordre fra den Norske Krigsforsikring om å holde oss innenfor den norske territorialgrense til Lindesnes, siden seile efter beste skjønn helst i linjen Lindesnes—Whitby. Mens vi lå og lastet hørte vi naturligvis daglig om torpederinger og senkninger av skib. Det som mest interesserte oss, var naturligvis herjingen i Nordsjøen, og mange var de meninger om hvorledes man på beste måte skulde undgå u-båtene. Alle var enige om å følge den linje som av Krigsforsikringen var anbefalt var å gå like i løvens gap, som følge av den om sig gripende spionage.

Det blev stukket mig i øret av vår megler i Fredrikstad, at der var skib som gikk stadig mellom England og Fredrikstad, men som ikke seilte efter Krigsforsikringens anbefalte linje Lindesnes—Whitby, men fulgte territorialgrensen til Torungen. — Farten regulertes slik at man var der ved mørkets frembrudd, derfra styrtes rett syd, selvfølgelig med slukkede lanterner og alt så svart som råd var, til man var i eller litt utenfor synsvidden av fyrene. Derfra sattes kurs for Whitby eller Flambourghhead. Det gjaldt å komme klar området rundt Lindesnes mest mulig. Denne

rundtur valgte jeg, og derefter innrettet jeg mig. Været var godt, så av den grunn var intet til hinder.

Da vi var kommet ca. $\frac{1}{2}$ ut i Nordsjøen begynte jeg å håpe at vi også denne gang skulde gå klar u-båtene, som var alle sjøfolks skrekk og hat. Men ikke før var jeg begynt å håpe før «Fanden» var der. Da vi først får øie på prikken i horisonten, var den ca. 4 streker på s.b.baug, styrende omtrent i rett vinkel på vår kurs. Straks etter kom stoppe-signal. 1. styrman som hadde vakt, hoppet høit på broen da han fikk øie på udyret, og skrek høit: «Der har vi den djevelen». Vi stoppet selvsagt straks. Etter ordre fra u-båten skulde alle skibspapirer straks bringes ombord i denne. Livbåten sattes på vannet, bemandet med 2. styrman, 4 mann og mig selv. Straks chefen fikk se papirene, gav han beskjed om at båten skulde senkes, hvorefter han kommanderte de 4 mann med en gang ombord i u-båten. Tilbake til livbåten kommer så 6 tyskere bevebnet og med en hel del sprengbomber. Tyskerne ror så livbåten tilbake til «Herø» med ordre om at vi skal sette travalbåten på vannet (den skulde tyskerne ha disponibel), og mannskapet måtte forlate skibet innen 10 minutter.

Været som hittil og fremdeles var godt, begynte nu å se mere truende ut. Barometret hadde falt hele dagen og vinnen var OSO-lig. Som følge av at været tegnet til å bli dårlig, og jeg ennå ikke hadde rede på hvad disse «djevle» vilde gjøre med oss (mannskapet). Jeg var forberedt på at de vilde forlate oss i båtene hvor vi var, som de «Karle» i de dager pleide å gjøre. Jeg tilbød med mannskapets usikre skjebne for øie, den tyske chef, for at båten ikke skulde bli senket, å seile «Herø» til hvilken som helst tysk havn han enn ønsket. Hertil svarte han kun: «Skibet skal senkes».

Over dem av mannskapet som ikke var kommet i båten da de 10 minutter var godt, blinket revolverne. Jeg var selvfølgelig siste mann, — blinkingen tok jeg ikke så nøie. Jeg vilde ha med mest mulig av mine private eiendeler, foruten skibspapirene.

Idet vi setter fra skibssiden, får vi ordre om å ro tilbake til u-båten. Nogen og enhver kan nok forstå vi følte dette trist, på en så umenneskelig måte å bli drevet likesom på flukt fra det som vi måtte regne som vårt hjem — skibet.

Mens vi ror over mot u-båten iakttok jeg den nye besetning ombord på «Herø» hvordan de først kastet løs alle dekkslastsurringer, derpå langet de sprengbomber ned mellom winchene og i maskinrummet.

Da vi kom langs siden av u-båten, fikk vi ordre om at alle mann skulde ombord i denne. Da så livbåten var tømt for alt, blev hele mannskapet, 17 ialt, kommandert under dekk, og der måtte vi pent holde oss som rever i et bur. Å komme på dekk eller så langt op at vi fikk se dagens lys, var strengt forbudt, og det i over 5 døgn.

Jeg vil nedenfor citere hvad jeg skrev ned i en liten notisbok ombord i u-båten. Av forskjellige grunner undlot jeg å anføre noget om forholdene ombord i u-båten, da jeg var forberedt på at våre papirer nøie vilde bli gransket før vi kom ut av Tyskland.

D. Herø på reise fra Fredrikstad til London des. 1916.

Kl. 3.30 em. 18. des. stoppet av tysk u-båt. Kl. 4.30 em. var alle mann ombord i u-båten, og alle mann beordret under dekk, derefter blev der avfyrt 23 skudd mot «Herø» som blev senket ved kanonskudd og bomber. Kl. 5.30 em. s. d. blev en hollandsk koff satt i brand, propplastet fra Horten til West Hartlepool. Mannskapet tatt ombord i u-båten. Senere på kvelden blev der styrt OSO-lige kurser og med sakte fart til omtrent midnatt, senere mere fart til kl. 8 fm. 19. des.

Kl. 9 fm. 19. des. dukket til 15-20 m. dybde. Kl. 10 atter over vannet, men dukket øieblikkelig da en engelsk u-båt var ganske nær, til ca. 35 meters dybde, og holdt det gående mellom 20-30 meters dybde med begge elektriske maskiner igang, styrende forskjellige kurser til sent på kveld lenge efter mørkets frembrudd, da den atter gikk til overflaten igjen. Siden fortsattes over vannet antagelig med full fart og styrende østlige kurser, været var visst-

nok klart med frisk kuling, antagelig SO-lig, og fortsatte således hele natten.

Den 20. des. kl. 8 fm. dukket og var under omtrent en halv time. Siden fortsattes igjen for østlige kurser hele dagen. Været var stormende av SO. med sne og haglbyger. Utover eftermiddagen tokes en rekke loddskudd.

Torsdag 21. voldsomt vær med snestorm fra SO. Kl. 10.30 fm. dukket og var under ca. $\frac{1}{2}$ time, senere styrende sydlige kurser og med sakte fart. Været orkanaktig med voldsom slingring. Nu styrtes der antagelig for Helgoland. Under hele tiden vi har vært ombord har styrbords motor så å si vært ubrukbar, da et av rammelagerne har måttet skiftes flere ganger.

Fredag den 22. Været mere moderat med sydlig frisk vind, styrer sydlige kurser. Så vidt vites var land i sikte forut på formiddagen, og der styres antagelig fremdeles for Helgoland.

Lørdag 23. des. kl. 0.20 fm. dukket, men kom straks op igjen. Kl. 6 fm. var man utenfor Wilhelmshafen, men var det tåke og man måtte således holde det gående utenfor til kl. 10 fm., da tåken lettet og los kom ombord, hvorefter man fortsatte til Wilhelmshafen. Ankom kl. 3 em. Kl. 4 gikk inn i dokken og kl. 5 em. gikk vi fra u-båten og blev sendt ombord i et gammelt panserskib, hvor vi fikk aftensmat. Kl. 10 samme aften blev vi eskortert til Bremen av to sivile personer, og innkvartert på det Røde Kors hovedkvarter der, for atter å kunne føle oss som frie folk.

Midtsommers 1918 blev jeg ansatt som fører i Ålesunds Dampskibsrederi, og skulde reise til Cadix for å overta førerposten på d. «Ontaneda».

Jeg begynte straks å forberede mig til reisen med ordning av pass etc. for anledningen.

Rederiet hadde hastverk med å få mig derved snarest mulig. For at så kunde skje skulde jeg reise mest mulig landveien, d. v. s. med båt fra Bergen til England og gjennom Frankrike og Spanien med jernbane. Som følge herav måtte jeg ha passvisum for England, Frankrike og Spanien. For spansk pass' vedkommende måtte jeg reise til Oslo, de andre fikk jeg ordnet i Bergen, så det blev ganske fort ordnet. Nu begynner den første stopp. D. «Jupiter», som var rekvisjonert av England, var den tur jeg skulde reise innstillet. Jeg måtte derfor vente til neste tur, ca. 8 dager.

Da de 8 dager var omme, går det uten opphold over Aberdeen til London. Her kommer så det neste stopp.

Jeg måtte jo her ha mitt pass stemplet for innreise til Frankrike. På passkontoret får jeg den beskjed at den fransk-spanske grense var lukket. Dette var første svar jeg fikk på mitt første besøk i det franske passkontor. Men jeg måtte komme igjen imorgen. Neste dag var jeg på pletten, men samme svar: «Kom igjen imorgen». — Grensene kunde ventes åpnet hvad time det enn skulde være. På denne måten gikk jeg der hver dag i hele tre uker, og fikk alltid det samme høflige og medlidende svar.

I mellemtiden hadde jeg søkt assistanse hos rederiets megler, skibets befraktere (Furness, Whitty & Co.) og hos befrakterne som var den italienske stat. Alle viste sig (tilsynelatende iallefall) meget behjelpelig med at jeg kunde komme gjennom Frankrike. Skibet lå jo der nede, og skibet hadde de allierte behov for i de dager. Således fikk jeg en særlig anbefaling fra den italienske legasjon til den franske, men alt hjalp mig like meget eller like lite; før den fransk-spanske grense blev åpnet for trafikk igjen, måtte jeg ikke regne med innreisetilattelse til Frankrike. Dette så derfor nesten håpløst ut. Jeg begynte så smått å tro at jeg måtte gjøre *vendereise*.

Jeg går så til Furness, Whitty & Co., da jeg visste de hadde mange norske båter på timecharter, som gikk mellom Bristolkanalen—Frankrike og Spanien, og bad dem være mig behjelpelig, så jeg kunde komme med en av disse som skulde til Spanien. Kom jeg bare dertil, kunde jeg avmønstre og reise som jeg vilde.

Furness, Whitty & Co. fant ikke idéen umulig, og lovet å la mig høre fra ham så snart de hadde en sådan båt i Bristolkanalen.

Så en dag fikk jeg beskjed at jeg kunde reise til Cardiff, så skulde jeg få nærmere beskjed hos deres agenter der. I Cardiff får jeg beskjed om at en norsk båt (d. «Nevis») ligger i Newport og skulde gå samme aften til Bordeaux og Bilbao. Jeg reiste snarest til Newport, men å komme i forbindelse med skibets kaptein var ingen lett sak.

I de dager fikk ingen nøytrale skibsbesetninger, som kom fra spanske havner, lov å komme i land i England, ikke engang kapteinen. Jeg måtte således til myndighetene i Newport for å søke om å komme ned til dokken til skibet, og få kapteinen i tale. Dette blev mig innvilget. Men en av militærvakten måtte følge med for å påse at jeg ikke foretok noget som stred mot de militære forordninger.

Da jeg var kommet langs siden av «Nevis», får jeg høre at den manglet en mann på fullt mannskap. Hadde den ikke det gjort, kunde den ikke ha tatt mig med, da intet skib i de dager måtte gå med overtallig mannskap.

Vi blev fort enige. Jeg fikk selv gå på konsulatet og påmønstre mig som 3. styr., og komme ombord så fort som mulig. De var lastet, og skulde seile første høivann. Efter ca. 1 times tid var jeg ombord, og nu kunde jeg ikke komme iland igjen.

Skibet gikk til fastsatt tid, og jeg følte mig betraktelig lettet, efter den 3—4 ukers trakking frem og tilbake.

Reisen til Bordeaux foregikk i convoy og uten uhell, og efter ca. 4—5 dager var vi der, og fortoiet langs kullkaien som ligger på den motsatte side av elven.

Her kommer det fornøieligste av reiseeventyret. Jeg betraktet det i allefall som det fornøieligste. Så snart skibet var fortoiet kommer passkontrollen ombord for å sondere om alle var av de alliertes rettroende.

Jeg var den første som skulde granskes. Da han slår op mitt pass sier han: «De er jo kaptein av «Ontaneda» og skal til Cadiz. De må vente». «Nestemann». Og således går det fort videre. Da han var ferdig med alle de øvrige, sier han meget høflig: «Jeg kan dessverre ikke gjøre noget med Dem, herr kaptein, De må bli med mig iland til politimesteren». Jeg undret mig over hvad nu skulde skje.

Vi kommer på politistasjonen. Politimesteren var ikke der, så jeg måtte komme igjen kl. 1 em. Jeg så gjorde, men da fikk jeg beskjed om å komme igjen kl. 3. Kl. 3 var jeg der igjen. Ingen politimester å treffe idag, var svaret. Nu får vi gå til Admiralitetet, sier den høflige detektiv (passkontrollør). Jeg hadde i mellomtiden fremholdt for passkontrolløren at jeg ønsket å få ligge iland, mens skibet losset, da jeg ikke hadde noget å gjøre ombord, og lossingen gikk dag som natt, og skibet var innhyllet i tett røk av kullstøv, så alle dører og ventiler måtte holdes lukket. I august er det svært varmt i Bordeaux, så det var nærmest utholdelig ombord.

På min anmodning svarte han at han ikke kunde gi mig et sådant landlovplass, da jeg ikke kunde regnes til en av skibets besetning, dessuten hadde jeg vært i Tyskland under krigen, så jeg kunde ikke vente å få lov å gå iland i Frankrike i det hele tatt.

Så kommer vi da til admiralitetet hvor eksaminasjonen begynte om mitt opphold i Tyskland, og i hvad anledning jeg hadde vært der under krigen. Dette var jo påført mitt pass fra Norge, så jeg kunde bare henvise til det, og at det var som fange jeg blev bragt til Tyskland ombord i u-båten efter at mitt skib var blitt torpedert.

Efter dette tar nysgjerrigheten franskmennene og de gikk løs på mig for å fiske ut mest mulig om de tyske u-båter og tyskerne og om behandlingen vi fikk ombord i u-båten.

Den herremann som hadde ført ordet, en høitstående officer, lot til ikke å ville tillate mig å få komme iland enn si få lov å sove iland. Jeg gjentok flere ganger at jeg ikke var en av skibets mannskap, men var på reise til Cadiz ad denne vei, grunnet jeg ikke kunde komme frem den vei jeg egentlig var bestemt å reise, som følge av at den fransk-spanske grense var lukket. — Herp svarer marineoffiseren nokså medlidende: «Det beste jeg kan gjøre for

Dem, herr kaptein, er at jeg skal skrive til Paris og forelegge dette for marinestyrelsen, så kanskje den kan utvirke at når De kommer hertil med «Ontaneda» at De da kan få lov å gå iland».

Nu var det som om der ikke var mere håp i den retning. Imidlertid sitter en annen officer og pahører oss to. Han klapper mig på skulderen og sier ganske fortrolig: «Kan De kaptein give oss gode opplysninger om de tyske u-båter, skal vi se hvad vi kan gjøre for Dem.» — Denne antydning fant jeg ikke bare smigrende, men samtidig noget søkt, hvortil jeg bemerket: «Franskmennene har tatt så mange tyske u-båter, og har derfor så meget bedre kjennskap til disse enn det jeg kan gi, så De må ikke vente nogen bedre opplysninger fra mig enn de De allerede har.» Men han vilde ha mine opplysninger, og jeg var klar til svar. En engelsk tolk blev hentet, officeren spurte og jeg svarte så godt jeg kunde. Når han hadde pumpet mig for hvad han syntes han kunde få av mig, sa han: «De skal få ligge iland inatt, men vær ombord til kl. 10 i morgen fm.» — Hvorfor jeg takket meget ærbødig. Nu var kl. blitt 5½ em., hvorfor jeg anmodet ham om pass for natten. Det kunde han ikke gi mig var svaret. Det var kun politiet som kunde utstede pass. Derpå forklarte jeg ham den risiko jeg som fremmed løp ved å være iland uten pass. Dette innså han straks, hvorpå han skrev telefonnummeret til admiralitetet som var 334 på et stykke papir, og sier: «Er der nogen kaptein, som antaster Dem, så ring dette nummer, så skal vi klare resten.» Dermed takket jeg og gikk med den overbevisning, at jeg i allefall inatt skulde være fri kullstøvet. Neste morgen kl. 9½ på vei ombord, treffer jeg på fergen den høflige passkontrollør. Med det samme jeg møter ham kan jeg likesom lese hans alvorlige ansikt. Med en gang sier han: «De har vært i land inatt allikevel herr kaptein.» Hvorpå jeg svarer ganske frimodig: «Ja». «Det hadde De ikke lov til kaptein, De hadde intet pass», sa han og var alvorlig. Frem tar jeg derpå Admiralitetets telefonnummer, og spurte om han kjente dette. «Jeg kjenner det», svarer han, og ansiktets alvor forandredes til et smil. Derpå drar han op sin passbok, og utskriver pass til mig, så lenge båten lå der, og for natt som dag.

Efter at vi var utlosset i Bordeaux, fortsattes til Bilbao. Her mønstret jeg så av, og fortsetter til Cadiz, som tok 2 dager over land via Madrid. På 3 mnd. dagen fra jeg begynte på denne reise fra Ålesund kom jeg til Cadiz, en reise som i normale tider vil ta ca. 5 dager.

I de 6 måneder jeg var i Cadiz, hadde jeg efterdønninger av mitt tysklansdophold. 2 ganger var jeg innkalt til det engelske konsulat for å avgi svar på forskjellige spørsmål i denne forbindelse. Likesom jeg avgav en forklaring i samme anledning til Det norske Konsulat der. Formodentlig skulde mitt rulleblad ytterligere undersøkes om det var ekte.

BLINDHEIM, PEDER INGVALD,

Ålesund, f. 3. aug. 1891 i Ålesund. Til sjøs 1906 med s. «Urania» av Ålesund, tilh. Bryniulf Hansen. Styr.eks. 1912 i Bergen. Styr. med d. «Godø» og d. «Aspø». Blev i 1915 fører av d. «Heim» av Stavanger, tilh. Birger Berg. Har senere ført d. «Aspø», m. «Faustina», begge av Ålesund, m. «Glitretind» (470) av Grimstad, d. «Rosholmen» og fører nu fisked. «Aspø», tilh. Elias Blindheim, begge av Ålesund. — Gift. 5 barn.



Var fører av motorskib «Faustina» på den første fiskeekspedisjon fra Norge til Davidsstredet. «Faustina» eies av min far Elias Blindheim, Ålesund.

BLOM, HARALD,



Ljan pr. Oslo, f. 30. aug. 1882 i Tvedestrand. Til sjøs 1904 med sk. «Alfa» av Tvedestrand, tilh. skibsr. Staubo. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks. 1909 i Oslo. Styrme. bl. a. med bk. «Rægevig», d. «Bogstad» og d. «Belle Ile». Blev i 1916 fører av d. «Asp» (3250) av Kristiansand, tilh. Thv. B. Heistein & Sønner. Har senere ført d. «Asator» (5200) av Kristiansand, d. «Freden» (1850) av Tvedestrand samt d. «Homledal» (3500), d. «Frogner» (9200), d. «Navarra» (3500), m. «Ferndale» (7890), «Ferneliff» (7890) og fører nu dette skib; alle tilh. Fearnley & Eger, Oslo. Har også hatt tilsyn med et par av rederiets nybygg. — Styremedl. i N.S.F. siden 1922. — Gift. 3 barn.

I januar 1917 blev mitt skib «Asp» senket i Atlanteren 45 n. mil av Bishop Rock. Alle mann blev berget av en engelsk destroyer og landsatt i Plymouth. Kun et par dager var jeg «skipper skute-løs», idet jeg fikk d. «Sagatind» å føre hjem med kornlast. Vi kom vel hjem til Oslo midt i februar 1917, visstnok første kornlast bragt hjem efter den såkalte uinnskrenkede submarinkrig tok sin begynnelse 1. februar.

En krigsbegivenhet av alvorligere art var jeg med på 11. mai 1918. D. «Verona» av Genua blev den dag senket i Messina-stredet. Det var en troppetransporter med 3500 mann ombord. Ikke fullt 500 mann blev reddet, over 3000 gikk ned. Med motorbåt og livbåt fra d. «Asator» berget vi 40 mann. Hele Messina-stredet lå fylt av lik. De lå i så tette klynger, at vi ikke kunde styre oss klar og fikk 5 ganger motorstopp, idet likene kom i propellen. De scener vi overvar lar sig ikke beskrive.

BLOMQVIST*), ESKIL MATHIAS,



Oslo, f. 5. aug. 1882 i Helsingfors. Til sjøs 1897 med s. «Carl Booth» (607) av Åbo, Finland. Styrme.eks. 1904 i Helsingfors og 1905 i Oslo. Skibsf.eks. 1906 i Oslo. Styrme. med pass.d. «Sampo» av Finland, d. «Raum», d. «Tolv» og d. «Vard» av Oslo. Blev i 1911 fører av d. «Ravn» (1260 brt.) av Oslo, tilh. And. Jacobsen. Har senere ført d. «Vard», d. «Norli» (1300), d. «Bisp» ex. «Norli», samtl. av Oslo, d.

«Sjofna» (528 brt.) av Arendal, bk. «Snespurven» (1409 brt.), og fører nu d. «Tiger» (5675), begge Bergen, tilh. A.s. Vestlandske Petroleumsscompagnie. — Gift. Ingen barn.

D. «Bisp» opbragt av tysk krysser «Augsburg» i Østersjøen den 3. august 1914 og ført til Memel og Königsberg, hvor den for Libau bestemte last (sild fra Shetland) blev beslaglagt. I Königsberg blev en del russiske flyktninger ombordtatt og bragt til Kjøbenhavn.

Bark «Snespurven» senket av tysk u-båt den 2. april 1917 utenfor Irlands sydkyst. Last: petroleum i bulk, fra New York for Dublin. Alle reddet.

Forlot Finnland i 1904 grunnet russiske militærbestemmelser. Erhvervet norsk statsborgerskap i Oslo 16. desember 1909.

BLYTT, SIGURD,

Lervik, Stord, f. 13. jan. 1878 i Bergen. Til sjøs 1894 med d. «Odd» (1800) av Bergen, tilh. Van der Ohe. Styrme.eks. 1897 og skibsf.eks. 1900 i Bergen. Styrme. med d. «Martha», d. «Banes» og d. «Iris». Blev i 1904 fører av d. «Eros» (1850) av Bergen, tilh. Carl Konow. Har senere ført d. «Ophir» (1500), d. «Munin» (2200) og d. «Camilla Gilbert» (9000), samtlige av Bergen. Sluttet sjøen 1928. — Senere disp. ved hermetikkfabrikk. — Gift. 4 barn.



BLÜTECHER, FINN,

Bergen, f. 13. aug. 1883 i Laardal, Telemarken. Til sjøs 1900 med bk. «Vigeland» av Arendal, tilh. Petersens rederi. Styrme.eks. 1905 og skibsf.eks. 1908 i Oslo. Styrme. med d. «Spind» av Oslo og de fleste av B. D.S. skib. Blev i 1920 fører av d. «Nova» (1200) av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført d. «Vesta» (2170) og d. «Sirius» (960) for dette selskap. Sluttet sjøen 1928 og har senere vært vaktmester ved B.D.S.s hovedkontor. — Gift. 3 barn.



BOCHKON, JOHAN FREDRIK,

Strinda pr. Trondheim, f. 13. nov. 1873 i Trondheim. Til sjøs 1889 med sk. «Rio» (150) av Trondheim, tilh. Jacob Larsen. Styrme.eks. 1896 i Trondheim. Styrme. med flere skib tilh. N.

*) Død 1/2 1935 i Civita Vecchia.



forbund, hvor han en tid var viceform. — Gift. 2 barn.

**BODØGAARD, OSCAR KRISTIAN
PARELIUS,**



Bodøgaard i Bodin, f. 18. mars 1883 i Bodin. Til sjøs 1902 med d. «Ida» (1800 brt.) av Haugesund, tilh. O. A. Knutsen. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1910 i Trondheim. Styrme. med bl. a. d. «Forsok», d. «Folden», d. «Bodin» og d. «Ofoten». Blev i 1912 fører av d. «Bodin» av Bodø, tilh. Saltens dampskibsselskap. Har senere ført d. «Sivert Nilsen», d. «Skjerstad», d. «Hammerø», samtl. av Bodø, og fører nu d. «Skjerstad» (600 brt.) av Bodø, tilh. Det Nordlandske Dampskibsselskap. — Gift. 8 barn.

Begynte sjøen 14 år gammel. Jeg fór først 4 år med seilfartøier i norsk kystfart. Så 2 år i europeisk fart med lastebåter. Deretter 4 år i langfart med seilskuter på Afrika—Australia—Sydhavssøene—Nord- og Syd-Amerika—Øst- og Vestkyst. Siden 1910 har jeg vært ansatt 13 år i Saltens Dampskibsselskap og 10 år i Det Nordlandske Dampskibsselskap, Bodø, hvor jeg fremdeles er fører av d. «Skjerstad» (i fraktkrigsrute mellom Bodø og Trondheim i krig mot B.D.S. og N.F.D.S.).

Fra seilskutetiden vil jeg nevne «Fiery Cross» av Larvik, som var kjent for å være en av Norges hareste seilskuter. Den var jeg med i 3 år. Den blev omkring 1900 kjøpt til Norge fra Glasgow som fullrigger, men blev omrigget til bark. Under en reis fra Peru til Liverpool 1907 (ca. 4 mnd. i sjøen) hadde vi først mytteri ombord som blev nedslått. I Nord-Atlanteren kom vi op i en orkanaktig N.V.-storm, som varte i 4 døgn. I sterkt havarert stand kom vi inn til England første dager av februar.

Av ulykker på sjøen kan jeg nevne Titranulykken den 14. okt. 1899. Vi befant oss ca. 4 mil av Titran, da N.V.-storm brøt ut om natten. Kl. 2 om natten seilte vi i en brekning og fartøiet blev momentant knust. Vi berget oss, 4 mann, i livbåten og drev i land på ytre siden av Hitra kl. 9 om morgenen. Den natt omkom der 150 fiskere.

BOLANDER, NILS,

Helgeroa, Brunlanes, f. 27. des. 1872 i Helgeroa. Til sjøs 1888 med bk. «Hakon Adelsteen» (217 brt.) av

Brevik, tilh. Jørgensen & Røe m. fl. Styrme.eks. 1895 i Sandefjord. Styrme. med bl. a. bk. «Adele», bk. «Gogla», m. «Pinto» og d. «Spero». Blev i 1902 fører av br. «Starbeam» (239 brt.) av Porsgrunn, tilh. H. C. Hansen. Har senere ført sk. «Wenonah» (278 brt.) av Porsgrunn, sk.s. «Stanley» (309 brt.), bk. «Kornmo» (591 brt.) og bk. «Electra» (614 brt.), alle av Brevik. — Gift. 2 barn.



BOLIN, CHRISTIAN MARINIUS,

Oslo, f. 12. okt. 1878 i Moss. Til sjøs 1896 med s. «Inga» (752 nrt.) av Moss, tilh. Fr. J. Holst og Herman Vogt. Styrme.eks. 1903 i Tønsberg og skibsf.eks. 1907 i Oslo. Styrme. med fregat «A. M. Smull», d. «Nova Scotia», d. «Thode Fagelund» og d. «Tiger». Blev i 1910 fører av s.n. skib av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Maricopa», d. «Losna», d. «Tugela», m. «Teneriffa» og m. «Temeraire», alle tilh. s.n. reder. Sluttet sjøen 1926. Senere skibsreder og skibsinnspektør i D.S. N.D. — Viseform. i Oslo sjømannsf., sjørets-medl. — Gift. Ingen barn.



BOLT, BJARNE,

Sandefjord, f. 21. sept. 1891 i Strand pr. Sandefjord. Til sjøs 1906 med s. «Nora» (2000) av Sandefjord, tilh. Hans Fredriksen. Styrme.eks. 1911 og skibsf.eks. 1914 i Sandefjord. Styrme. med d. «Eidsborg», d. «Fingal» og m. «Siljestad». Blev fører i 1914. Har senere ført fl. hvalbåter, m/aux «Mount Shasta» (ca. 2400) av Oslo og Haugesund og fører nu d. «Fingal» (3450) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. — Gift. 3 barn.



Styrmann på hvalfangst 1911 til 1913. Skytter og fører på hvalfangst 1914/15 og 1916. Har fra 1924 seilt i A. F. Klaveness & Co.s rederi, først som styrmann med d. «Fingal» 1924 til 1927, m. «Siljestad» 1927 til 1928, og siden juni 1928 som fører av d. «Fingal».

BORCH, JACOB CHRISTIAN,

Kristiansund, f. 30. aug. 1880 i Kristiansund. Til sjøs 1897 med s. «Consuelo» (225) av Kristiansund. Styrme.eks. 1900 i Kristiansund og skibsf.eks. 1903 i Bergen. Styrme. med d. «Fosli», d. «Peter Hamre» og d. «Dux». Blev i 1909 fører av d. «Møringen» (720) av Kristiansund, tilh. A. Næss. Har senere ført d. «Ripa», d. «Freikoll» (1600), begge av Kristiansund, og senest d. «Stat» av Oslo. — Gift. 4 barn.

BORGE, ARNE EMANUEL,

Sandefjord, f. 28. okt. 1893 i Sandefjord. Til sjøs 1909 med d. «Ørnen» (5300) av Sandefjord, tilh. A.s. Ørnen. Styrme.eks. 1916 og skibsf.eks. 1918 i Sandefjord. Styrme. bl. a. med d. «Imo», d. «Sama» og d. «Glarona». Blev i 1926 fører av d. «Radioleine» (5300) av Cape Town. Har senere ført m. «Glarona» (13550) av Oslo og fører nu m. «Norbris» (12460) av Sandefjord, tilh. Johan Rasmussen & Co. — Gift. 2 barn.

Forliste med d. «Erivan» nyttår 1924/25 ved Kerguelen. — Seilte ca. 4 år med barkskibet «Birtha» tilhørende A. F. Klaverness, Oslo.

BORGE, HANS ENGELBERT,

Tønsberg, f. 5. okt. 1873 i Tønsberg. Til sjøs 1888 med br. «Union» av Tønsberg, tilh. Carl & Magnus Borge. Styrme.eks. 1889 og skibsf.eks. 1893 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med d. «Michigan» og d. «Deramore». Blev i 1901 fører av d. «Lena» (2400) av Tønsberg, tilh. Johs. Bull. Har senere ført d. «Minerva» (6000), d. «Clothilde Cuneo» (1800), begge av Tønsberg, d. «Thor I» (6000), d. «Hvalen», begge av Sandefjord, d. «Polynesia» og d. «Benguela», begge av Tønsberg. Sluttet sjøen 1911. Senere skibsreder, disp. for hvalfangerselskaper, etc. — Konsul for Peru. — Gift. 3 barn.

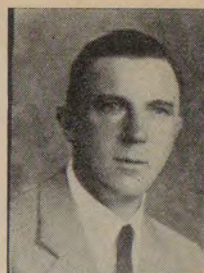
BORGE, MAGNUS BERENTIN,

Bergen, f. 19. sept. 1889 i Årstad. Til sjøs 1906 med s. «Sella» av Ålesund. Styrme.eks. 1912 og skibsf.eks.

1917 i Bergen. Styrme. med d. «Arna» av Bergen og en rekke B.D.S. skib. Blev i 1932 fører av d. «Vaga» (2350) av Bergen, tilh. B. D.S., og fører nu dette skib. — Gift. 4 barn.

Blev ansatt i Det Bergenske Dampskibsselskab som 2. styrme. 21. aug. 1915.

Efter å ha fungert i ca. 3 år som reservefører blev jeg den 1. august 1932 ansatt på d. «Vaga» som fast fører.

**BORGE, OLIVER JOHAN,**

Bergen, f. 28. jan. 1891 i Årstad. Til sjøs 1907 med d. «Tyr» av Bergen, tilh. Harloff & Bøe. Styrme.eks. 1914 og skibsf.eks. 1916 i Bergen. Styrme. med d. «Laila», d. «Aagot», d. «Molina» og d. «Svinta». Blev i 1924 fører av s.n. skib (2200) av Bergen, tilh. William Hansen. Har senere ført d. «Evviva» (2400), d. «Gyda» (2400) og fører nu d. «Botnia» (2400), samtlige tilh. s.n. reder. — Gift. 3 barn.

**BORGE, SIVERT ANDREAS ANDERSEN,**

Damsgård pr. Bergen, f. 1. aug. 1881 i Haus. Til sjøs 1898 med galeas «Republik» (59 brt.) Hardanger (på Lofotfiske). Styrme.eks. 1904 og skibsf.eks. 1910 i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Cecil», d. «Nordkyn» og d. «Joh. Ludw. Mo-winckel» av Bergen. Blev i 1917 fører av s.n. damper (4710), tilh. skibsr. Olaf Ørvig. Fører nu dampskibsfergen mellem Bergen og Laksevåg, tilh. Laksevåg komm. — Gift. 1 barn.

Seilte til sjøs under hele krigen 1914—1918 uten torpedering eller andre krigsulykker. Jeg måtte dessverre slutte min utenriksfart i 1922 på grunn av svekket helbred (tropesykdom).

**BORGENSEN, OLE WIKTOR,**

Oslo, f. 18. okt. 1878 i Hvaler. Til sjøs 1893 med s. «Sterkotter» (120) av Hvaler, tilh. O. J. Borgersen. Styrme.eks. 1898 i Halden. Styrme. bl. a. med bk. «Peter Coltsac», sk.s. «Dagry» og



«Kong Sigurd». Blev i 1905 fører av s. «Phønix» (230) av Halden, tilh. Syvertsen & Co. Har senere ført d. «Kong Bjørn» (1100), «Kong Frode» (1000), «Kong Inge» (1500) og fører nu «Kong Bjørn» (1250), samtlige tilh. D.S.N.S., Oslo. — Gift. 3 barn.

Forliste i 1895 med brigg «Amlie» på Englands østkyst. Seilte under krigen i kystfart på Frankrike av og til over til England. Var da fører av «Kong Bjørn» (d. e).

BORMANN, ERIK OTTO CARL,



Larvik, f. 25. juni 1891 i Brunswick, Tyskland. Tilsjøs 1908 med s. «Holthe» (2200) av Larvik, tilh. Alf Lunde. Styr.eks. 1912 og skibsf.eks. 1916 i Larvik. Tok Graduation in the Sperry Gyroscope Co. 1931 i Los Angeles. Panama skibsf.cer.tifikat april 1930. Styr.

bl. a. med d. «Arnfried», d. «Landaas» og d. «Ulvø». Blev i 1925 fører av d. «Landaas» (8000) av Bergen, tilh. Johan Erland. Har senere ført m.t. «Brunswick» (14280), d. «Permian» (14285) og fører nu m. «Brunswick» av Panama, tilh. Atlantic Oil Shipping Co., Philadelphia, Pa. — Gift. 2 barn.

I juni 1908 blev jeg sent av en hyreagent i Hamburg ombord i bk. «Holthe» av Larvik som dekksgutt. Var ombord i alle grader og blev forfremmet til bestemann i 1911 på turen fra Newcastle til Larvik, hvor avbetaling skjedde. Efter et lite ophold hjemme i Tyskland vendte jeg tilbake til Larvik, hvor jeg besøkte styrmannsskolen. Efter bestått eksamen mønstret jeg som 2. styrmann (de første måneder som navigator) ombord i d. «Arnfried» av Larvik, som gikk Vest-India-traden. Dette skib forliste på Haiti og blev totalt vrak. Vi forlot skibet og gikk i land i livbåtene. Under hjemreisen tok jeg hyre i New York med d. «Sverre» av Bergen som 2. styrmann. Dette skib gikk ut til Australien og blev charteret der på kysten av Adelaide Steamship Co. Ved krigens utbrudd lå vi lenge i Sydney med malmlast bestemt til en tysk båt som var rømt. Siden fortsatte vi kystfarten inntil våren 1915, hvorefter vi gikk til Vestkysten U. S. og lastet der Kjøbenhavn. På reisen blev vi visitert og tatt inn til Kirkwall, hvor vi lå 4 uker før vi fikk fortsette. I Kjøbenhavn blev jeg avmønstret, da jeg ikke hadde lov å komme til England igjen. Efter hjemkomsten til Larvik sommeren 1915 gikk jeg på skibsførerskolen. Blev gift desember 1915 i Larvik, erhvervet norsk statsborgerrett februar 1916 og tok skibsførerskolen 11. mars 1916. Den 1. april 1916 blev jeg innkalt til marinen, hvor jeg tjenestgjorde foruten som rekrutt også som radiotelegrafist og styrmann inntil juli 1917.

Da det fremdeles blev mig nektet å lande i England, tok jeg arbeide ved Norsk Impregnerings Co. i Larvik. I april 1920

mønstret jeg ombord i d. «Landaas» av Bergen. Jeg var der ombord uavbrudt til juni 1925, da jeg fikk skibet å føre. I juni 1926 reiste jeg hjem på ferie. Under opholdet hjemme blev skibet solgt. Blev tilbudt plass i juli 1928 Atlantic Oil Shipping Co. på deres nye båter, som skulde føre Panamas flagg. Var først 2 år 2. styrmann, 9 måneder 1. styrmann og siden fører fra februar 1931. Disse skiber er electric diesel og utstyrt med alle nymoderne forbedringer. —

BORNHOLDT, JACOB ANDREAS,

Mobile, U. S. A., f. 22.

mars 1861 i Oslo. Til sjøs 1876 med s. «Protector» av Arendal, tilh. konsul Samuel Eyde. Styr.eks. 1882 i Oslo. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1880. Styr. med bk. «Vasa» av Grimstad og fl. D.S.N.D.-skib. Blev i 1890 fører av d. «Cuba» (930) av Oslo, tilh. Chr. Thorbjørnsen. Har senere ført d. «Ringkollen» (1775), d. «Røskva» (1835), d. «Rodny» (1750), samtlige av Oslo, d. «Steaua Romana» (7500) av Philadelphia og d. «Munnorway» (6360) av Oslo, tilh. Conr. Boe. Sluttet sjøen 1916. Drev malerforretning til 1927. — Enkem. 3 barn.

Reddet (såvidt kan erindres 1904) mannskapet fra bark «Nord» av Porsgrunn utfør Hatteras. Skibet lastet med pitch-pine. Alle master gått overbord i en orkan.

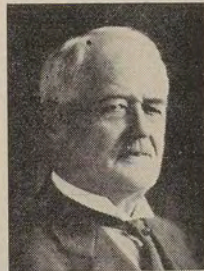
BOSVIG, NILS,

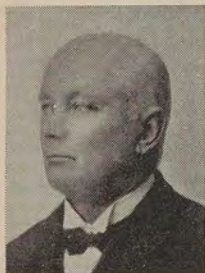
Risør, f. 2. juni 1877 i

Søndeled. Til sjøs 1894 med s. «Nympe» (325 brt.) av Risør, tilh. J. Kildahl. Styr.eks. 1900 i Horten. Styr. med bk. «Duero», bk. «Nordenskjöld» og bk. «Spero». Blev i 1905 fører av s. «Spero» (679 brt.) av Risør, tilh. Joh. Hassel.

Har senere ført bk. «Eidsvold» (2850) av Oslo, d. «Biørn» (450) av Oslo og fører nu d. «Ullstad» (7300) av Risør, tilh. Prebensen & Blakstad A.S. — Gift. 4 barn.

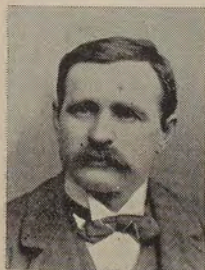
Som fører av bk. «Spero» forliste jeg skibet på Cape Hatteras julaften 1910. Av den 12 manns store besetning blev alle reddet i land under meget vanskelige forhold. En redningsdåd som blev utført av det der stasjonerte redningsmannskap som var enestående, og den gode mottagelse som blev gitt oss den kolde julaften, forfrosne som vi var, skal aldri glemmes. Først den tredje raketten som blev utsendt over vraket rakk ut, og ca. 10 timer efter strandingen var alle mann reddet i land. — Bestyrer av stasjonen var den gang kapt. Styrom.



BOSWICH, KNUT OLSEN,

Risør, f. 19. sept. 1871 i Søndeled. Til sjøs 1887 med s. «Fred» (450) av Risør, tilh. L. Knutsen. Styrms.eks. 1890 i Risør. Styrms. med bk. «Malborough» og bk. «Norden-skjold». Blev i 1898 fører av s.n. fartøi (1100) av Risør, tilh. Joh. F. Jull.

Har senere ført s. «Malborough» (475), s. «Morgengry» (950), begge av Risør, s. «Alfa» (1600) av Lyngør og s. «Ånda» (2000) av Oslo. Sluttet sjøen i 1916. Senere kjøpmann. Form. i Sjømenns Aldershjem, styremedl. i sjømannsf., sjørettsmedl., overform., kirkeverge, prestens medhj., styremedl. i Risør Sparebank. — Gift. 1 barn.

BOWITZ, THIOPHILIUS,

Egersund, f. 25. mars 1858 i Egersund. Til sjøs 1873 med «Lykkens Prøve» av Egersund, tilh. Peder Haaland. Styrms.eks. 1880 i Stavanger. Styrms. bl. a. med br. «Egerø», og bk. «Sea». kutter «Frisk». Blev i 1883 fører av s. «Klep» (140) av Egersund, tilh. Isak Tengesdal.

Har senere ført s. «Mody» (250), s. «Dalerne» (800), s. «Solvang» (240), s. «Egerø» (1600), samtlige av Egersund. Sluttet sjøen i 1900 og driver nu jordbruk. — Enkem. 2 barn.

Forliste barkskibet «Dalerne» på korallrevet ved øen Yap i Carolinene. Var 2 måneder på øen innen vi kunde komme derfra. — Barkskibet «Egerø» havarerte under orkanaktig storm i Atlanterhavet. Kom inn til Bermuda og blev kondemnert. Gjorde reisen fra Oran til St. John N. B. på 32 dager.

BRAARUD, HANS TUFTE,

Oslo, f. 23. april 1875 i Nykirke pr. Horten. Til sjøs 1891 med s. «Long-fellow» (1500) av Tønsberg, tilh. Carl Semb. Styrms.eks. 1894 i Horten, d.s. styrms.eks. s. å. i Tønsberg og skibsf.eks. 1895 i Oslo. Styrms. med d. «Tjømø» og «Uller». Blev i 1902 fører av d. «Vestmanrød» (1250) av Horten, tilh. A. Chr. Hannevik. Har senere ført d. «Varg» (2000)

og d. «Tjømø» (2000), begge av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1913. Drev en tid skibsrederi. Var ansatt ved Sjøfartskontoret 1916—21 (besiktigelsesm. og siden høsten 1921 skibsinnspektør). — Gift. 3 barn.

BRAARVIG, THOMAS HENRIK,

Arendal, f. 25. des. 1862 i Sandvigen, Arendal. Til sjøs første gang i 1876. Styrms.eks. 1881 i Arendal. Styrms. med «Try», s. «Alert», d. «Bayard» og d. «Bonheur». Blev i 1890 fører av s. «Kobe» (700) av Arendal, tilh. Christian Boe. Har senere ført s. «Alert» (950) av Arendal, d. «Bonheur» (1700), d. «Prosum» (1800), «Bruno» (1700), alle av Oslo. Sluttet sjøen i 1927 (efter 52 års sjøfart). — Enkemann. Ingen barn.



I Fred. Olsen & Co.'s rederi seilte jeg i ruten på London like fra juni i 1897 til høsten 1927. Med seilskibene var jeg på alle mulige farvann. Jeg hadde to jordomseilinger, en fra London og en fra Østersjøen via Kapstaden, Mossel Bay, Algoa Bay og Port Natal, til Sydhavsøene rundt til flere som Tahiti hvor vi lastet kopra, perleskjell, vanilje etc. for London og Hamburg. Min meste fart har dog vært på Vestindien, Mexico, Kongo, Brasilien og Argentina.

Da jeg i 1897 begynte med Fred. Olsens første dampskib «Bayard», hadde vi ikke skorstensmerke. Jeg fikk da i oppdrag å male merke på skorstenen og fikk så låne Fred. Olsens husflagg, som han brukte på barken han tidligere hadde ført og senere på lystkutteren. Dette tok sig godt ut på skorstenen og falt i Fred. Olsens smak, og er til dato det mest dominerende skorstensmerke på Oslo havn.

Under Verdenskrigen hadde vi mange hårde turer på London. Der blev skutt og sendt torpedoer efter oss flere ganger; men tåke og mørke hjalp oss heldigvis til å komme klar. Efter krigen hadde vi fremdeles minefaren; men var også da heldig.

Hadde mange verdifulle laster til London, da lagrene var overfylt i Oslo av luksusvarer. Vi hadde statsobligasjoner for over to hundre millioner kroner, samt 12 millioner sølvkroner en tur og 17 millioner sølvkroner den næste tur til banker i London, hvor bank- og shippingfolk holdt en hyggelig fest for mig, da jeg samtidig hadde fart på London i vel 30 år. De beregnet at jeg hadde passert over Nordsjøen ca. et tusen ganger, hvilket blev optatt av flere London-aviser, så jeg fikk mange gratulasjoner og et pent gratiale fra Toll- og Finansdepartementet i Oslo, da alle pengeforsendelser var gått så greit.

Indtil 1915 loset jeg altid selv op til Gravesend, men da blev tvungen losing innført.

BRAATHEN, TRYGGVE OSVALD MARIUS,

Horten, f. 5. nov. 1890 i Soon. Til sjøs 1905 med s. «Anscar» (900) av Oslo, tilh. kapt. H. Pettersen. Styrms.eks. 1913 i Horten og skibsf.eks. 1917 i



Kristiansand. Styrman. bl. a. med d. «Ronald», d. «Henrik Ibsen», m. «Varg» og m. «Tosca». Blev i 1932 fører av m. «Tosca» (7800) av Haugesund, tilh. Knut Knutsen O. A. S. og fører nu dette skib. — Gift. — 4 barn.

Med bk. «Johanne» av Tvedestrand hadde vi en meget lang reise, idet vi gikk fra Nicaragua del Sur til Fletwood og brukte over 6 måneder på reisen. Vi måtte innom San Miguel på Azorerne for å få fersk proviant. Da var det bare 3 stykker av oss som ikke hadde beriberi. Vi lå der en ukes tid og fortsatte så til Fleetwood hvor jeg mønstret av og reiste så hjem.

BRAAVOLD, HJALMAR ANTON,



Sandar pr. Sandefjord, f. 26. april 1889 i Andebu pr. Tønsberg. Til sjøs 1906 med s. «Immanuel» (250) av Tønsberg. Styrman. eks. 1915 og skibsf. eks. 1917 i Sandefjord. Styrman. bl. a. med d. «Modemi», d. «Dagfred» og fl. k. d. «Thor I». Blev i 1919 fører av d. «Dagfred» (1800) av Oslo, tilh. H. C. Engelhart. Har senere ført fl. k. «Thor I» (7000) og fører nu fl. k. «Thorshammer» (17000), begge tilh. Bryde & Dahls Hvalfangerselskap, Sandefjord. — Gift. 1 barn.

Førliste i desember 1909 med sk. «Kjartan» av Sandefjord på Store Færder. Reddet oss selv gjennom brottene op på skjæret. Blev reddet av r.s. «Havskarene». Seilte hele krigen uten uhell.

BRANDT, NILS STOCKFLETH DARRE,



Froengård pr. Drøbak, f. 24. aug. 1878 i Frogn. Til sjøs 1892 med s. «Charles Racine» (1500 rgt.) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Eks. 1898 ved Sjøkrigsskolen i Horten. Styrman. med d. «Marie», d. «Brilliant», «Star of Lappland» og d. «Muriel». Sluttet sjøen i 1908. Godseier siden 1915. Tjenestgjort som officer i Kongstatens armé i mange år. — Mottok Kongstatens Løve- og stjerneorden av Kong Leopold II, og erindringsmedaljen av Kong Albert. — Gift. 4 barn.

Var med på erobringen av Ladoenslaven ved Nilen fra mahdien under oberst Chaltin. — Deltok i dempingen av et stort soldatoprør og i kampen mot slavejegerne i egnene omkring Tanganika under baron Dahnis.

BREDAL, EMIL,



Oslo, f. 13. okt. 1888 i Sandefjord. Til sjøs 1904 med s. «Senior» av Sandefjord, tilh. A. F. Klaverness. Styrman. eks. 1908 og skibsf. eks. 1914 i Sandefjord. Styrman. bl. a. med d. «Salus», d. «Molina» og d. «Vadsø». Blev i 1917 fører av d. «Ula» (1200) av Sandefjord, tilh. Harris Hansen. Har senere ført s. «Patriot» av Haugesund, m. «Andres» av Hølen, m. «Junior», d. «Fagerbro», begge Oslo, og fører nu d. «Fager» (1900) av Oslo, tilh. Nilson, Nyquist & Co. — Gift. 3 barn.

Var i 1916 styrmann med bk. «Padang» ved dette skips forlis på Malene Island. Det var det siste barkskib som var bygget i Norge. — Seilte under hele krigen i faresonen med undtagelse av 1½ måned.

BREIVIK, OTTAR ANDREAS BERNHOFF,

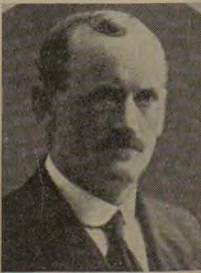


Haugesund, f. 3. april 1891 i Nesna, Helgeland. Tilsjøs 1908 med d. «Gottfried» av Haugesund, tilh. skibsr. Knut Johan Knutsen. Styrman. eks. 1914 og skibsf. eks. 1917 i Haugesund. Styrman. med dampskibene «Karma», «Recto», «Dicto», «Capto» og «Niels Nielsen». Blev i 1923 fører av d. «Marie Nielsen» (2500) av Haugesund, tilh. B. Stolt-Nielsen. Har senere ført Haugesunds-båtene d. «Recto» (1800), d. «Sisto» (1700), d. «Frøy» (4700), og senest d. «Barbara» (1800). — Gift. Ingen barn.

Har tjenestgjort i B. Stolt-Nielsens Rederi i ca. 18 år og avanserte der fra lettmatros til fører.

Var 1. styrmann med d. «Niels Nielsen» da vi i Atlanteren den 7. desember 1922 under stormende og farefull situasjon berget det 30 manns store mannskap på fiskerdampere «August Lebland», der var nedbrukt av sjøen og i synkeferdig stand. Det nødlidende mannskap blev landsatt i Halifax N. S.

BREKKE, ELLEF,



Salterød pr. Arendal, f. 16. jan. 1878 i Ø. Moland. Tilsjøs 1893 med s. «Gna» (300) av Arendal, tilh. Hans H. Pettersen. Styrman. eks. 1897 i Arendal. Styrman. bl. a. med seilskibene «Naja» og «Juno» samt fl. amerikanske dampere. Blev i 1909 fører av s. «Trio»

(1670 brt.) av Tvedestrand, tilh. Carl Beck & Co. Har senere ført d. «Matti» (3600) og d. «Imacos» (1800), begge av Tvedestrand. Sluttet sjøen i 1924. Siden gårdbruker. Enkem. (for 2. gang). 3 barn.

Da jeg har seilet mest med seilskib, er det ikke å undres på at den inneholder glansperioden og er mitt livs stolthet. Jeg seilet på alle verdens farvann.

Særlig bemerkelsesverdig reise med d. «Matti» fra Hull til Livorno (under krigen) og tilbake til England. Ordren var: Hold 3-mils grensen. Det var meget vanskelig. Skutt efter av vakt-skib, festninger og undervannsbåt. Kom heldig igjennem alt.

BREKKE, HAAKON,



Hareid pr. Ålesund, f. 21. aug. 1893 i Sunnmøre. Begynte som fisker i 1910 med damp- og motorskib. Drev fiske ved Norges og Islands kyst, samt sel-fangst og hvalfangst i Nordishavet. Styr.eks. 1916 i Bergen. Styr. med d. «Premier» og d. «Jan

Mayn». Blev i 1918 fører av fiskedampskib «Hindholmen» (150 brt.) av Ålesund, tilh. Elias Roald. Har senere ført fiskedampskib «Mels-horn» (200) av Ålesund, d. «Premier» (500) av Oslo, og fører nu d. «Jan Mayn» (400) av Åle-sund, tilh. Johan Koppernes. — Gift. 5 barn.

BREKKE, HARALD MAGNUS,



Slagen pr. Tønsberg, f. 17. aug. 1887 i Tvede-strand. Til sjøs 1902 med s. «Elem» (368 brt.) av Tvedestrand, tilh. C. Wroldsen. Styr.eks. 1916 i Arendal og skibsf.eks. 1920 i Stavanger. Styr. med 4. m. bk. «Støveren», bk. «Storegrund» og d. «Mars».

Blev i 1922 fører av s. «Alfhild» (1438 brt.) av Oslo, tilh. E. Tellefsen & Co. — Gift. 1 barn.

BREKKE, INGOLF,



Tvedestrand, f. 27. feb. 1885 i Tvedestrand. Til sjøs 1901 med s. «Susanne» (600) av Tvedestrand, tilh. Kristen Wroldsen & Co. Styr.eks. 1903 i Arendal og skibsf.eks. 1907 i Oslo. Styr. med fullr. «Carl Bech» og d. «Dagny». Blev i 1916 fører av d.

«Matti» (3600) av Tvedestrand, tilh. Carl Bech & Co. Har senere ført d. «Imacos» (1850) av Tvedestrand. Sluttet sjøen i 1927, men vil atter ut i aktiv tjeneste.

Jeg førte d. «Matti» i stadig fart mellom Rouen og Østkyst av England — en ytterst farlig fart. Alt gikk godt det første år, selv om vi ofte blev beskudt og bordet av tyskerne og flere skib blev senket rett for nesen på en.

Så kom året 1917 med sin utvidede u-båtkrig, og vi undgikk da heller ikke vår skjebne. Blev torpedert rett utor Flamborough Head sent en aften høsten 1917. Det var et fryktelig øieblikk. Da torpedoen traff, føltes det som hele skibet blev løftet til værs, og det forferdelige smell som fulgte lar sig ikke beskrive med ord. Styrbords livbåt totalt forsvunnet, et gapende hull på styrbords side midtskibs; maskin, kjeler og bunkerskull slengt om hinannen i et eneste virvar var resultatet. Ved eftertelling av mannskapet savnedes 1. og 2. maskinist og 1 fyrbøter. Disse måtte, da de ikke kunde finnes, befryktes momentant drept ved eksplosjonen i maskinrummet. Skibet sank ikke, men fløt på skottene og blev neste dag av engelsk krigsfartøi tauget inn til Middlesborough, hvor det dokkattes, og hvor man fant likene av de savnede, som lå skjult under den innstyrtede kullhaug i maskinrummet. 2. maskinisten var tilsynelatende uskadd, kun øinene var inntrykt. 1. maskinisten var det verre med. Han var bokstavelig talt halshugget. Verst var dog fyrbøteren. Man fant en arm her, en finger der og til slutt hodet malt til en grøt av de innstyrtede kull. 2 mann blev fryktelig skoldet av den utstrømmende damp og holdt også på å stryke med, men heldigvis greide disse sig. Ja, det var en uhyggelig tid; men allikevel var det som om man manglet noget efter fredsslutningen. Alt blev så dødt og stille på sjøen. Spenningen og den overordentlige glede en den gang følte ved atter å være i trygg havn var borte.

BREKKE, SVERRE,

Aalborg, f. 28. okt. 1888 i Oslo. Til sjøs 1903 med d. «Charente» av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Styr.eks. 1907 og skibsf.eks. 1910 i Oslo. Styr. med d. «Haugastøl» og d. «Galicia». Blev i 1915 fører av d. «Knut Hilde» (2400) av Bergen, tilh. P. Kleppe. Har senere ført d. «Hallfried» (5500), d. «Hallbjørg» (6750), begge av Bergen, d. «Eksjø» (6750), Oslo, og senest d. «Bueland» (5850) av Bergen. — Gift. 3 barn.



Torpedert med d. «Knut Hilde» utor Sletnæs Fyr, Finnmarken, den 26. september 1916. Alle reddet.

BREKKHUS, ADOLF RAGNVALD,

Bergen, f. 26. jan. 1881 i Bergen. Til sjøs 1897 og farte med norske og utenl. seilskib, hvorefter gjennemgikk Sjøkrigsskolens ned. avd. og blev vpl. officer 1903 (vpl. kapt. 1919). Styr. og skibsf. i B.D.S. rute- og trampfart, hvor-



etter en kort tid forr.fører for Bergens kystlosforening. Rederinsp. i Bergen Lloyd A.R. m. fl. Statens skibsinsp. i Vesten- og Nordenfjeldske distrikt siden 1921. — Off. hverv: Sakkyndig f. Sjøfartskontoret i lastelinjesak 1913. Medlem Sjølovkommisjonens siden 1918; dep. mønstringskomité 1922—23; kongevalgt medl. sjømannsvoldgiftsrettene 1922 og 1923; censor Bergens sjø.m.s.kole siden 1920; medl. Bergens bystyre, formannskap, havnestyre, skolestyre m. m. — Pr. hverv: Flerårig tillitsm. Norsk styrm.for.; Ruteskibenes Bef.forb.; Norges Skibsførerforb.; Bergens Skipperfor.; Bergens Sjømuseum; Westfal-Larsens utd.fond; Bergens Skipperfor. Aldershjems forstanderskap. — Under verdenskrigen flere ganger innkalt til nøytralitetsvakt, og derunder bl. a. chef for statens losdamper «St. Kilda», hvor han under Chefen for Vestlandsseskadren ordnet losformidlingen på konvoymøtestedene, da det ordinære losvesen grunnet den svære trafikk blev utilstrekkelig. For godt arbeide her nevnt i den britiske sendemanns takkeskrivelse til kom. admiral Dawes for de tjenester marinens nøytr.vakt under krigen ydet skibsfarten. — Forf. av flere skrifter om sjøfartslige og sjøfartshist. emner; medarbeider i tidsskrifter, dagspressen og annetsteds. Har ved reiser i utlandet studert sjøfartsmuseumssaken og nedlagt meget arbeide for Bergens sjøfartsmuseum hvis sekretær og styrer siden 1921. Ivrig gransker av sjøfartshistorien. — Gift. 2 barn.

BREMBO, PETER ALEXANDER,



Haugesund, f. 9. des. 1866 i Salten. Til sjøs 1890 med sk.br. «Punctum» (334 nrt.) av Kristiansund, tilh. Parelius & Co. Styrm.eks. 1892 i Kristiansund. Styrm. bl. a. med dampskibene «Italia» av Bergen, «Havthor» og «Snygg» av Haugesund. Blev i 1901 fører av d. «Velox» (500) av Haugesund, tilh. Gjerdshjøl & Bakkevig. Har senere ført d. «Aalesund» (600) og d. «Saga» (620) av Haugesund, d. «Agder» (500) og d. «Alfhild Paul» (850 brt.) av Oslo, d. «Ud-

sire» (1400) og d. «Viking» (1896 brt.) av Haugesund. Sluttet sjøen i mai 1920. Senere gårdbruker, kjøpmann og siden mai 1924 kystlos. — Gift. 2 barn.

Som nordlending av fødsel og tidlig foreldreløs, måtte jeg allerede i 10-års alderen ut å seile. Begynte som kokk i en Nordlands-råjekt «Enigheden», og i jekt «Foreningen». Rodde også fiske på Røst i 10 vintrer, hvorav de 4 siste som høvedsmann på garnbåt; siste vinter dersteds var 1890. Seilte en tid i kystfart som jekteskipper og kjentmann. Tok ut i utenrikfart våren 1890 med sk.brigg «Punctum» av Kristiansund, kapt. Olsen. Siden med bark «Catarina» og atter med «Punctum», kapt. O. Holm. Tok styrmannseksamen 1892 ved Kr.sunds Sjømannsskole og var hjelpelærer ved samme skole vinteren etterpå.

Drev sildefiske ved Island i fire sesonger. Drivgarnsfiske med seilkuttere. Førte et par mindre båter employert i fersksildfart. Fikk første gang kystloscertifikat i 1910. Førte en dampbåt «Alfhild Paul» i kystfart et par år — der var fiskemelfabrikk ombord i samme. Dette skib, som egentlig eiedes av tyskere, blev i krigen solgt til Fred. Olsen og kalt «Bill». Høsten 1914 gikk jeg ombord i gamle d. «Udsire» 1400 tons dw., som fører. Blev gående i kullfart England—Frankrike til 1916. Var oppe i mange pinible situasjoner blandt miner m. m., men slapp alltid helskinnet igjennem. Bl. a. passerte vi gjennom den tyske eskadre som i desember 1914 bombarderte Hartlepool m. fl. steder. I mai 1916 avleverte jeg båten i Porsgrunn da den var solgt til C. B. Nilsen, Skien. På denne reise — idet vi passerte Sørlandskysten hørte vi kanontordenen fra Jyllandsslaget.

Straks etter hjemkomsten reiste jeg over til Amerika, overtok førerposten på s/s «Viking» tilh. M. Clausen, Haugesund. Den gikk i passasjer- & stykkgodsfart mellom New Orleans og Progresso — hadde certifikat for 85 passasjerer. Gikk i denne fart til desember 1917. Lastet da mel i New Orleans for Nantes. Gikk fra Hampton Road i konvoy 2. juledag 1917 under ledelse av en engelsk liner «Carrigaer Head», hvis chef var en 74-årig rear-admiral. Konvoien splittedes for alle vinde. Etter 15 dagers vidervedigheter kom vi oss inn til Halifax for å bunkre. Men byen lå i ruiner etter kollisjonen mellom den norske damp «Imø» og «Mont Blanch». Vi måtte til Louisbourg for å bunkre og på veien ut derfra sluttet vi oss til en konvoy på vei til England. Etter en hel del dramatiske scener under kanonmunningene på den ledende krysser fikk vi lov å slå følge. Kommet over Atlanteren — etter en stormfull, men dog meget interessant reise — blev vi tatt inn til Brest.

Fra februar 1918 til krigens slutt var vi utelukkende i kullfart på Tyne—Rouen og Bristolkanalen—Bordeaux. I denne tid hadde vi mange eventyrlige opplevelser. Var øienvitne til 16 båter blev torpedert. Blandt disse var «Estrella» av Bergen og «Tustnastop» av Kristiansund. Sistnevntes torpedo var nok tiltenkt «Viking», men «Tustnastop» kom imellem i motsatt retning og fikk dødsstøtet istedenfor oss.

Var også vitne til at en tysk submarine blev rent i senk av en engelsk destroyer — C 76 — og likeledes at en fransk destroyer sprengte en tysk u-båt ved Isle de Jeudet. Det var en fryktelig eksplosjon. Jernplater og andre gjenstander kunde ses høit oppe i vannsøilen som stod til vørs.

En gang ved Flamborough Head — sommeren 1918 — blev vår leder, en svær armeret kanonbåt torpedert ca. 1 kabellengde av, på vår st.b. baug og fire lastebåter rundt om oss gikk samme vei. En destroyer og en lastebåt blev nedrendt i kollisjon tett ved oss men «Viking» slapp uskadt som ved et mirakel igjennem og således var det alltid. —

I 1920, i mai, gikk jeg fra «Viking» og reiste hjem. Kjøpte en liten bondegård i Borre ved Horten. Måtte selge med stort tap. Var landhandler på Filtnet i to år. Blev her kjemisk rensset for

jordisk gods. Var 57½ år gammel oppe til loseksamen og fikk certifikat som kystlos mellom Kopervik og Kirkenes. Er fremdeles i god vigør og seiler fremdeles.

BRENDSDAL, PEDER,



Brendsdal, f. 24. sept. 1895 i Hyllestad. Til sjøs 1912 med d. «Haakon Jarl» av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Styrme.eks. 1920 og skibsf.eks. 1925 i Bergen. Styrme. med d. «Songa» og d. «Rym». Blev i 1932 fører av d. «Galatea» (1840) av Bergen, tilh. Th. Gjesdal og førte

senest denne damper. — Ugift.

Seilte under hele krigen. Var med d. «Blomvaag» av Bergen da den blev skutt i senk av en tysk undervannsbåt i mars 1917 i Nordsjøen. Alle reddet.

BREVIK, NORVALD,



Nesttun pr. Bergen, f. 20. feb. 1890 i Bergen. Til sjøs 1905 med d. «Preston» (1800) av Bergen, tilh. O. & A. Irgens rederi. Styrme.eks. 1913 og skibsf.eks. 1914 i Bergen. Radioeks. 1916. Styrme. med en rekke skib tilh. B.D.S. Blev i 1925 fører av d. «Clio»

(586) av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført m. «Cru» (6800), d. «Vaga» (2350), m. «Cometa» (6600), d. «Spica» (4270), d. «Hera», d. «Vesta», d. «Soroka», og fører nu d. «Castor» (2400), alle tilh. B.D.S. — Gift. 2 barn.

Den 20. februar 1907 var jeg med den amerikanske lastebåt «Hugoma», som kolliderte med den store franske krysser «Kleber». Kollisjonen inntraff i Mississippi-floden like ved New-Orleans. Det oplystes at krysseren hadde 20 mils fart et minutt før kollisjonen. «Hugoma», som praktisk talt blev skåret over ved storluken, var dypløst og sank innen få minutter. Ingen omkom, men flere blev skadet. Feilen lå hos krigsfartøiet.

I krigstiden var jeg vesentlig i fart mellom Norge—Syd-Amerika. Inntil den uinnskrenkede ubåtkrig erklærtes i februar 1917, foregikk inspeksjon av såvel ut- som inngående skibslaster i Kirkwall; men etter ovennevnte dato blev denne inspeksjon henlagt til Freetown i Sierra Leone, Afrika. Da tyskerne senere hen også blokkerte denne kyststrekning, blev endelig den britiske inspeksjon overflyttet til Halifax, N. S. Det blev således en betydelig omreise, med anløp av Halifax, for å føre last fra Syd-Amerika til Norge. Til slutt drev jo også ubåtene sitt spill såvel ved Nova Scotia's som Amerikas østkyst, så sikker var man aldri.

Jeg blev ansatt i Det Bergenske Dampskibsselskab den 17. mars 1914 som 2. styrmann, og har siden vært i uavbrutt tjeneste i dette rederi.

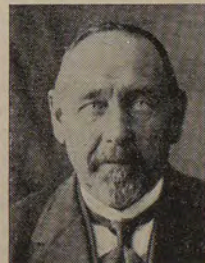
BRINCH, STIAN CHR.,

Tromøy pr. Arendal, f. 15. des. 1887 i Tromøy. Til sjøs 1903 med s. «Leto» av Arendal, tilh. Smith & Thommesen. Styrme.eks. 1906 i Risør og skibsf.eks. 1909 i Arendal. Dispachøreks. 1916 i Oslo. Styrme. bl. a. med bk. «Vasco de Gamo», d. «Chr. Knudsen», d. «John Blumer» og d. «Ravn». Blev i 1923 fører av m. «Marie Margaretha» av Oslo, tilh. Per Holm. Har senere ført d. «Annfin», m. «Steingrim», begge av Oslo, d. «Material», Porsgrunn, m. «Oplandet», d. «Ringfond», d. «Enare» (ex. «Ringfond»), og fører nu d. «Jorunn», tilh. Louis Wetlesen, samtl. av Oslo. Drev agenturforr. i 1920—21. — Gift. 4 barn.



BROCH, HENRIK,

Stavanger, f. 26. aug. 1863 i Stavanger. Til sjøs 1878 med s. «Olav Trygvason» (872 reg.t.) av Stavanger, tilh. Chr. B. Svendsen. Styrme.eks. 1881 i Stavanger. Styrme. med bk. «Einar Tambarskjølver» og bk. «Frigga». Blev i 1894 fører av s. «Guldregn» (900 brt.) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Har senere ført s. «Carl Phil» (747 reg.t.), s. «Sumarlide» (982 reg.t.), begge av Stavanger, d. «Mashona» (2452 brt.), Bergen, s. «Glentora» (775 brt.), Oslo, s. «Ganges» (1531 brt.), Stavanger, og d. «Majoren» (4500), Stavanger. Fra 1920 til 1930 i fruktfart for amerikansk rederi. Sluttet sjøen i 1930. — Gift. 1 barn.



Oktober 1881 lå på Samarang red og losset, da vi fikk kolera ombord. Der var 10 mann i ruffen, hvorav 4 døde i løpet av noen få dager. Det må ha vært en slem grad av kolera, da der kun medgikk noen få timer fra en blev syk og krampen begynte, til vedkommende var død og blev aldeles sort i ansiktet. Motet var ikke høit hos oss gjenlevende, men der var ikke tale om nogen forandring forøvrig i arbeidstid eller annet for oss. Det var å losse kull, fra 6 morgen til 6 aften, pumpe lens og skrubbe dekk. Purre ut kl. 6 søndag morgen å skrubbe dekk. Når dertil kom stokfisk 3 ganger i uken og helegrynsgrøt i stedet for poteter, så var det ikke rare greiene, men det gikk i de dager.

Med bark «Frigga» gikk vi fra Sapelo Sound, Ga. januar 1893 og kom til Queenstown etter 23 dagers reise, uten å ha hatt anledning å tilsette et bramseil på hele overreisen grunnet storm til stadighet. Natt 24/25 januar lenset under for fr. undermersseil i et forferdelig vær. Fikk et brått over st.bord låring som gikk

Med bark «Frigga» gikk vi fra Sapelo Sound, Ga. januar 1893 og kom til Queenstown etter 23 dagers reise, uten å ha hatt anledning å tilsette et bramseil på hele overreisen grunnet storm til stadighet. Natt 24/25 januar lenset under for fr. undermersseil i et forferdelig vær. Fikk et brått over st.bord låring som gikk

over hele skibet. Knuste båter, kapper, skylighter og stor skade forøvrig. Skibet løp til vinds og lå halvkantret i flere timer, før det begynte å rette på sig igjen. 2. styrmann blev skyllet overbord og forsvant. Det var en våt tur, ikke et klæplagg tørt for nogen på hele overreisen.

November 1906 på reis fra Antwerpen til San Francisco med barkskip «Mashana», et par grader nord av Falklandsøene, møtte vi flere isfjell en aften i skumringen. Kortet inn på seil og seilte med vinden akterinn for å kunne manøvrere til begge sider. Det gikk med isfjell på begge sider hele natten igjennem. Kom heldig igjennem med undtagelse av at vi dunket mot et isfjell, så en del stor is fylte dekket og anrettet en del skade. Da det gryet av dag, taltes over 30 isfjell fra riggen. Eftersom seilskibene kom til San Francisco fra Europa rapporterte de å ha vært ute for samme mengde isfjell på reisen.

Gikk fra New-Orleans med d. «Majoren» i begynnelsen av feb. 1916 bestemt for Oslo via Kirkwall. Om aftenen den 19. feb. styrt kurs O. Som jeg sat i bestikklugaren, var det som om en kom inn og sa: «Styr O. t. N.» Jeg så op, men der var ingen. Det lød så tydelig, at jeg gikk ut og spurte styrm. om han hadde vært inne. Men nei. Gikk tilbake i lugaren, men der kom det samme O. t. N. Jeg så på kartet, men der var ingen grunn til å forandre kurs. Gikk så til køis, men der blev ingen søvn av. O. t. N. susede for ørene stadig. Jeg tenkte, dette betyr kanskje noget. Gikk ut og forandrede kursen til O. t. N. Ved 5½-tiden neste morgen, råpte styrm. inn, at en rød rakett blev opsatt forut om styrbord. Slo stopp i maskinen og avventede dagslysning, da der intet mere var å se, hverken rakett eller lys. Da dagen begynte å gry, viste det sig, at et større dampskip lå forut med seil oppe. Styrt bortunder, og leste navnet «Voss» av Bergen. Akslingen var brukket, og jeg tror det var 42 dager den hadde vært ute på reise fra Glasgow til Philadelphia. Vi var da ca. 1000 mil vest av den irske kyst. Tok «Voss» på slep, og kom vel frem til Queens-town 1. mars, etter 9 døgns slepning med forskjellige avbrytelse. Slepere brakk og måtte fornyes 3 forskjellige ganger. Været stormfullt, og det tok lang tid, og farefullt, hver gang vi måtte ha ny forbindelse. Hadde ikke vi forandret kurs i strek om aftenen den 19. feb. uten årsak, vilde vi ikke kommet nær nok d. «Voss» til å se den opsatte rakett, som var den siste de hadde ombord hørt jeg senere.

Med d. «Majoren» på reise fra New York til Århus via Kirkwall, fikk jeg engelsk prisemannskap ombord om aftenen den 7. jan. 1917 ca. 200 mil vest av Fair Isle. En offiser og 2 soldater. Blev beordret å gå til Stornorway for inspeksjon, da u-båter var rapportert ved Fair Isle samme dag. Om fm. 8. jan. dukkede en u-båt op og begynte å skyte varselskudd så kulene hvinte over skibet. Satte båt ut, og da ophørte skytningen. Jeg måtte ombord på u-båten med skibets papirer og folkeliste, som blev nøie gransket. Blev utspurgt om en mengde ting, og til slutt om jeg hadde noen engelsk- eller franskmann ombord, hvorpå jeg svarte nei. Fikk så tilladelse å gå tilbake med streng ordre om å fortsette til Århus direkt. Da jeg kom ombord igjen, hadde det engelske prisemannskap gjemt sig bort i kullbaksene, engstelig for at tyskerne skulde komme ombord og undersøke. Vi fortsatte kursen med saktere fart for nord om Skottland til mørket falt på, da vi forandret for Stornorway, og ankom dit neste morgen. Da forrettende admiral i Stornorway fikk rapport fra løytnanten av prisefolket hvilken fare de hadde vært utsatt for, og at deres liv visstnok blev reddet ved at jeg hadde benektet at der var noen engelsk vakt ombord. Jeg blev for dette lovet en medalje, men den kom aldri. Selv løp jeg en stor risiko. Hadde tyskerne kommet ombord og funnet ut at jeg i den grad hadde løiet for dem, og at vi hadde engelsk officer og menige ombord, er det ikke godt å vite, hvordan det hadde gått hverken med de engelske eller mig. Admiralen fortalte mig, at det samme var gjort en gang tidligere under krigen, og da var det også av en norsk båt.

Med d. «Majoren» på reise fra Philadelphia til Glasgow med en ladning olje. Ved 7-tiden om morgenen 3. sept. 1917, da vi var ca. 50 mil vest av Torry Head Irland, dukkede en tysk u-båt op. Det var kuling av S.V. med regntykke og høi sjø. Stoppede øieblikkelig og kom oss fra borde hurtigst mulig i 2 livbåter som hang utsvungne og klar til stadighet. U-båten begynte å skyde med 2 kanoner. Avfyrte først 30 skudd i st.bord langside, gikk så rundt aktenom og avfyrte samme antall skudd i bagbord side. Efter nogle minutters skytning stod røken op av nr. 2 luke, og få minutter senere var akterrommet også i brand. Røk og damp stod op overalt. Skibet krengede sterkt over, samtidig som en svak eksplosjon høstes gjennom stormen. Det var et trist syn å se på, hvordan «Majoren» blev behandlet av tyskerne.

U-båten kom da op i nærheten av vår livbåt og forlangte skibets papirer som blev dem overlevert ved hjelp av en stang som blev stukket over til oss, da sjøen var altfor oprørt til å komme langs siden. De beholdt skibets papirer, men jeg fikk mitt skippercertifikat og de øvrige av mine private papirer og brever tilbakelevert. Da vinn og sjø økte på, likeledes regntykke og tåke, så der intet mere var å se av «Majoren», tilsattes små retede seil på båtene, og styrt rett under vinn og sjø, til vinnen løiet noget ut på aftenen, og der kunde styres mot land. Livbåtene kom efter en times forløp fra hverandre i regntykken. Møttes igjen om kvelden for atter å komme fra hverandre. Om aftenen 4. sept. ved 7-tiden, blev styrbord båt optatt av et engelsk vaktsskip ca. 3 mil av innløpet til Londonderry. Et annet vaktsskip gikk ut for å søke efter den annen livbåt som blev funnet nogle timer senere. Alle mann kom velbeholden i land i Buncrana, Irland, 5. sept. og sendt derfra til Liverpool. I Londonderry blev vi storartet mottatt. Inkvartert på hotell, og en times tid efter ankomsten til hotellet strømmet en hel del speidergutter inn med armene fulle av brukte klær, fra hatter til sko. Vi var 30 mann, og alle blev opplædt, eftersom det passet dem. Meget var der å velge i, og det kom så inderlig vel med. Ingen av oss eiede annet enn det vi gikk og stod i, og gjennomvådt hadde det vært i 2 døgn, så speiderguttene utførte en god gjerning der.

Jeg for i Ths. S. Falck's rederi i 23 år. Fra 1883 til 1906. Den lengste reise jeg har hat på sjøen var med bark «Einar Thambarskjelver» i 1886, fra Cardiff til Santa-Rosalía (Law-Calefornia) 176 dager. Hurtigste reise er med bark «Frigga» i 1893. Fra Cardiff til B. Aires red 38 dager, og fra B. Aires red til Falmouth 45 dagers reise.

BROX, KARL RIKARD,

Trondheim, f. 11. des. 1874 i Lenvik. Til sjøs 1900 med d. «Aurora» (1700) av Bergen, tilh. skibsr. Kahrs. Styrm.eks. 1902 og skibsf.-eks. 1906 i Bergen. Styrm. bl. a. med d. «Fedrelandet», d. «Columbia» og d. «Turid». Blev i 1913 fører av d. «Dacapo» (1000) av Trondheim, tilh. Bachke & Co. Har senere ført d. «Sigrid» (1600), d. «Enid» (1800), og fører nu d. «Eldrid» (2700), alle tilh. Bachke & Co. Trondheim. — Gift. 5 barn.



BRUN, PAUL HANSEN BIRCK,

Bergen, f. 22. mars 1888 i Ålesund. Til sjøs 1904 med d. «Stromboli» (1900) av Oslo, tilh. Otto Thore-



sen. Styrms.eks. 1910 og skibsf.eks. 1914 i Kristiansand. Styrms. med dampskibene «Sevilla», «Salerno», «Sjøstad», «Mercator», «Hufterø» og «Wagland». Blev i 1927 fører av d. «Orla» (7030) av Bergen, tilh. Henrik Østervold, hvilket skib han fremdeles fører. — Gift. 2 barn.

BRUN, SIGURD,



Sandefjord, f. 24. juli 1892 i Sandefjord. Til sjøs 1908 med bk. «Fortuna» av Sandefjord, tilh. Johan Bryde. Styrms.eks. 1912 og skibsf.eks. 1914 i Sandefjord. Styrms. bl. a. med d. «Frithjof Nansen», d. «Sobraon», fl. k. «Pythia» og fl. k. «Pelagos». Blev i 1927 fører av d. «Pythia» (6000) av Sandefjord, tilh. Bryde & Dahl, og fører nu m. «Vigdis» (9600) av Tønsberg, tilh. Bruun & v. der Lippe. — Gift. 2 barn.

BRUNSVIK, HELGE,



Kristiansand, f. 25. juni 1884 i Hvaler. Til sjøs 1900 med s. «Gamma» (550 brt.) av Fredrikstad. Styrms.eks. 1907 ved Sjømil. Korps i Horten og skibsf.eks. i 1930 i Tønsberg. Styrms. med skoleskibene «Statsråd Lehmkuhl» av Bergen og «Sørlandet» av Kristiansand. Blev i 1930 fører av s. «Sørlandet» (577 brt.) av Kristiansand, tilh. Sørlandets Seilende Skoleskibsinstitusjon. Førte skoleskibet «Sørlandet» på dets utstillingstokt til Chicago 1933, og fører fremdeles dette skib. — Gift. 2 barn.

BRUU, ARNE,

Trara pr. Fredrikstad, f. 3. juni 1901 i Fredrikstad. Til sjøs 1917 med d. «Varøy» (1000) av Hauge-sund, tilh. Knutsen O. A. S. Styrms.eks. 1923 og

skibsf.eks. 1927 i Fredrikstad. Styrms. med dampskibene «Bertha», «Wilfred», «Granheim», «Torsol», «Trym». Blev i 1933 fører av d. «Trym» (3000) av Sarpsborg, tilh. Chr. Trondsen og fører fremdeles dette skib. — Gift. Ingen barn.



BRUU, THOR,

Oslo, f. 26. sept. 1889 i Tønsberg. Til sjøs 1905 med frg. «Antigua» av Oslo, tilh. Melsom & Johannesen. Styrms.eks. 1907 i Oslo og skibsf.eks. i 1913 i Tønsberg. Styrms. med bl. a. d. «Vestfold», d. «Losna», d. «Cubano» og d. «Rena». Blev i 1923 fører av d. «Simla» (9430) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen, og fører nu m. «Touraine» (9650) av s.n. rederi. — Gift. 1 barn.



Seilte under hele krigen til slutten av 1917, da jeg forlot sjøen og fikk en stilling hos Hannevig Bros., London, hvor jeg opholdt mig ca. 1½ år for min utdannelse.

Tok sjøen igjen fatt 1920.

I 1915 blev jeg ansatt som 2. styrmann ombord i Wilh. Wilhelmsen's d. «Cubano» der var nyinnkjøpt fra England og blev overtatt i Liverpool. Vi gikk til Oslo for å laste stykkgods for Indien, men dessverre blev dette stolte skibs levetid kort, idet vi nogen dager efter avgang utenfor den Hebridiske kyst blev stoppet av en tysk u-båt og blev vi alle beordret i livbåtene innen 10 minutter, da skibet skulde senkes. «Cubano» blev senket ved div. kanonskudd og det siste vi så var vårt flagg, da skibet stupte med baugen foran ned i dypet. Vi fikk en hård rotørn.

BRUUN, SVEND FOYN,

Sem, f. 1. des. 1883 i Tønsberg. Til sjøs 1899 med bk. «Ragna» (700) av Sandefjord. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1904. Styrms. med «Kathinka» av Tønsberg. Blev i 1908 fører av d. «Ena» (1700) av Oslo, tilh. skibsr. Kjerland (senere O. A. Lindvig). Har senere ført fl. k. «Esperanca» av Tønsberg og var chef for en rekke skib under nøytralitetsvernet 1915—18. Nu skibsreder (firma Bruun & von der Lippe, Tønsberg). Medl. av herredstyret 1919—25 og av formannskapet 1922—25; stortingsmann siden 1925; medl. av fl. handels- og skibsfartsdireksjoner; direktør i Tønsberg Sparebank m. m. Idrettsmerket i gull; Tyrkiske fortjenstmedalje. — Gift. 4 barn.

BRUSGAARD, KARL,

Strøm pr. Drammen, f. 11. mai 1872 i Drammen. Til sjøs 1895 med s. «King Cenric» (2300) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Styrme.eks. 1898 i Halden. Blev i 1900 fører av s. «Mataura» (1800) av Drammen, tilh. M. Bruusgaard. Sluttet sjøen i 1903. — Senere skibsreder. — Form. i Drammens Sjømannsf., medl. av Veritas's faste komité, medl. av komitéen vedr. Bemanningsskalaen, direktør i fl. selskaper, fl. tillitshverv i Rederf. — Gift. 4 barn.

BRUSGAARD, REIDAR GRAM,

Nøtterøy, f. 15. aug. 1898 i Horten. Til sjøs 1913 med s. «Marosa» (3150) av Drammen, tilh. Karl Bruusgaard. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1918. Styrme. med m. «Vigdis» og m. «Handicap». Blev i 1933 fører av m. «Vigria» (10300) av Tønsberg, tilh. Bruun og von der Lippe. Fører nu dette skib. Har også ført m. «Vigdis» (9650). Er fast sjøofficer. Radiocertifikat 1924. Kystloscertifikat på strekningen Oslo-Bergen 1930. — Gift. 1 barn.

BRYDE, ALF,

Oslo, f. 22. mai 1874 i Sandefjord. Til sjøs 1888 med s. «Caroline» (1200 brt.) av Sandefjord, tilh. I. M. Bryde. Styrme.eks. i Sandefjord. Styrme. med bk. «Anna» (1000 nrt.), bk. «Helga» (1100 nrt.), begge av Sandefjord. Blev i 1896 fører av bk. «Pons Aelii» (400 brt.) av Sandefjord, tilh. Johan Bryde. Har senere ført d. «Timor» (3000) av Stavanger, s. «Fridtjof Bryde» (997 nrt.), d. «Sophie» (1000), begge av Sandefjord, d. «Galveston» (1900), Oslo. Sluttet sjøen i 1906. Har senere vært skibsmegler og drevet agenturvirksomhet. — Gift. 2 barn.

Da jeg førte «Fridtjof Bryde» (ex. klipperskipet «Coldinghame») i 1901 hadde vi en meget hurtig reise med dette lettseilte skib, nemlig 18½ dag fra Port Natal til Albany, Australien. Siste 8 dager intet etmål under 300 kvm. og største 327 kvm.

«Coldinghame» tilhørte som engelsk det kjente klipper-rederi John Willies, London, og hadde nogenlunde samme dimensjoner som det berømte «Cutty Sark», der også var bygget for Willies. «Cutty Sark» var campesit og «Coldinghame» av jern, bygget 1866 av Hart & Linnot, Liverpool.

BRYDE, GODTFRED MAURITZ,

Mexico City, f. 6. okt. 1865 i Sandefjord. Til sjøs 1879 med s. «Dagmar» (2000) av Sandefjord, tilh. I. M. Bryde. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1885. Blev i 1886 fører av sk. «Margaret» (95) av Sandefjord, tilh. I. M. Bryde. Har senere ført samme rederis skib: br. «Ruth» (220), bk. «Valkyrien» (254), bk. «Augusta» (2200), fullr. «Kommandør Svend Foyen» (4200) samt d. «Uto» (2000), tilh. Camillo Eitzen & Co. og d. «Galveston» (2000), tilh. G. M. Bryde, begge av Oslo. Sluttet sjøen i 1902 og har drevet rederivirksomhet siden 1903. — Medl. Lastelinjekomiteen, form. Rederf. Forhandlingsutvalg. Vicepresident i Norges Rederf. (fungerte en tid som president), medl. Krigsforsikringens styre, direksjonsmedl. i Den Norske Handelsbank, styremedl. i marinens Vernepliktige Officerers Forening, form. i direksjonen for Norges Handels- og Sjøfartstidende, en av stifterne av Norske Lloyd og direksjonsmedl. i flere år, en av stifterne av Norske Globus og direksjonens form. i flere år, direksjonens form. i Fevigs jernskibsbyggeri, direksjonens form. i båtbyggeriet A.s. Maritim, direksjonens form. i Marine Equipment Company i Mobile, styremedl. i Diesen Wood Company i Finland, har startet 3 større selskap i Mexico. — Bestyrte den norske stats skib i første delen av verdenskrigen. — Oprettet i 1916 et legat (kr. 100 000,00) for trengende sjøfolks etterlatte (bestyres av Norges Rederf.). — Mexicos General konsul i Norge i mange år. — Kommandør av Bolivar ordenen. — Gift. Ingen barn.

Begynte Norges første regelmessige rutebart på helt oversjøiske farvann (lokalt i Mexico Gulven) i oktober 1903 under navn av Galveston Steamship Company, registrert i Oslo med fire nybyggede dampskib nemlig: «Galveston», «Molina», «Italia», s/s «Progreso», i størrelse fra 2000 tons til 2500 tons. Trafikerte mellom U.S.A. Gulf havne, Cuba og Mexico. Hadde ialt 11 skib dette rederi.

Begynte Norges første oversjøiske rute (også for Sverige) i 1907, først med to leiede skib og senere med egne og leiede skib under navn av Norge—Mexico Gulf Linje (populært kalt: Brydelinjen) i fart på Skandinaviens, U.S.A., Cuba og Mexico. Bygget først d. «Texas» og d. «Noruega», hver på 5500 tons, som da var de størst byggede skib i Norge. Disse to skib var de første handelsskib fra Norge med trådløs telegraf med amerikanske telegrafister, da Norge ingen hadde til skibsbruk. Blev i den anledning fryktelig kritisert for uforsiktig omgang med aksjonærenes penger. Bygget derefter d. «Mexicano» på ca. 6000 tons, som var ansett for Norges den gang mest fullendte lastebåt.

Var den første som satte inn dobbelt skruede motorer på seilskib, nemlig m. «Caracas» med to motorer hver på 550 H.P., meget vellykket forsøk økonomisk. Bygget den gang Norges største motorskib i Fevig pr. Arendal, nemlig m. «Amerika» og kontraherte den største motor da bygget hos Germania Verft i Kiel på 3000 HP. en enkelt motor. Skråget skulde slepes til Kiel for installasjonen av motoren. For sikkerhets skyld hadde jeg skibet således arrangert at jeg kunde installere 3 hovedkjeler og en 3000 HP. dampmaskin om det skulde gå galt med motoren. Imidlertid solgte jeg min interesse i Norge—Mexico Gulf Linjen til de herrer Wilhelmssen og Fearnly og fratrådte min stilling som bestyrende reder, men var en kort tid medlem av dets direksjon.

Som et kuriosum må jeg nevne at skibsreder Wilhelmssen meget snart var engstelig i anledning m. «Amerika» og kom til Kjøbenhavn hvor jeg imidlertid opholdt mig sammen med hr. Dagfin Paust, min tidligere kontorchef, for å be mig assistere med å kansellere motoren, idet han var engstelig for at en så stor motor ikke kunde gå godt. Resultatet var at motoren blev kansellert og det såkalte m. «Amerika» blev slept fra Arendal til England hvor kjeler og dampmaskin blev innsatt. Nu er imidlertid hr. Wilhelmssen Norges om ikke Verdens største motorskibsreder.

Dampskibet «Galveston» var i 1903 det første oljefyrt dampskib fra Norge, også meget vellykket.

Har drevet hvalfangst på Mexico's vestkyst med konsesjon fra den meksikanske regjering i årene 1924 og til og med 1929. Grunnet skadelig konkurranse ophørte denne hvalfangst.

Jeg har nu opnådd konsesjon på samme sted med enerett og fri import av olje til Mexico for 15 år. Har nu dannet nytt selskap i Mexico under navn av: Compania Ballenera Mexicana Bryde, S.A. med kapital på 750 000,00 pesos. Jeg er formann i direksjonen og selskapets bestyrer.

BRYDE, LEIF,



Sandefjord, f. 27. april 1882 i Sandefjord. Til sjøs 1896 med bk. «Anna» (1000) av Sandefjord, tilh. Hans Fredriksen. Styrmed. 1902 i Sandefjord og skibsf.eks. 1905 i Oslo. Styrmed. med dampskibene «Alemania», «Molina» og «Progreso». Blev i 1904 fører av hv.b.

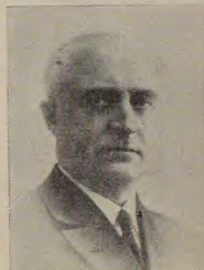
«Falken». Har senere ført d. «Galveston» (2500) av Oslo, hv.b. «Ballena» (under chilensk flagg) samt fl. kokerier «Guvernøren» (7050), «Ragnhild Bryde» (3000) og «Haugar» (3500), alle av Sandefjord. Siste tur til sjøs som fører, fangstbest. og disp. for fl. kokeri «Haugar», tilh. hvalfangerselskap Ishavet A.s. — Startet i 1915 seilskibsrederi (bk. «Hatholmen», «Disa», «Queen of Scotts», sk. «Lai» og fullr. «Transatlantic»), i 1916 dampskibsrederi (d. «Breina» og d. «Askeblad»), i 1917 motorskibsrederi (betongmotorskibet «Stiger» (600), verdens første betongskib), i 1920 hvalfangerselskapet «Færøene» (landstasjon og 3 hvalbåter), i 1923 hvalfangerselskapet «Blaahvalen» (1 fl. kokeri og 3 hvalbåter), i 1926 hvalfangerselskapet «Blomvaag» (landstasjon og 3 hval-

båter), i 1928 hvalfangerselskapet Ishavet A.s. (1 fl. kokeri og 3 hvalbåter) og arbeider nu med dannelsen av et nytt hvalfangerselskap. — Gift. 3 barn.

BRYN, ERLING,

Oslo, f. 17. des. 1882 i Oslo.

Til sjøs 1898 med s. «Ludvig Holberg» (1048 brt.) av Sandefjord, tilh. A. F. Klaveness & Co. Styrmed. 1901 og skibsf.eks. 1903 i Oslo. Styrmed. med d. «Selja» og d. «Sildra». Blev i 1910 fører av d. «Sildra» (6000) av Bergen, tilh. Wilh. Jebesen. Har senere ført m. «Bayard» (6000), d. «Erle» (9000), d. «Remus» (7700), alle av Oslo, d. «Calario» (10 000) og m. «Sildra» (10 500), begge av Bergen. Sluttet sjøen i 1930. Senere sjøfartsdirektør. — Gift. 2 barn.



BRYN, LEIF ANDREAS,

Sandefjord, f. 11. mai 1898 i Larvik. Til sjøs 1913 med d. «La Norvége» av Oslo,

tilh. Jens Pay, Oslo., Styrmed. 1920 og skibsf.eks. 1922 i Sandefjord. Styrmed. bl. a. med dampskibene «Stiklestad», «Snepe», «Ragnhild Bryde» og m. «Siljestad». Blev i 1931 fører av m. «Sangstad» (7890) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. A.s. Har senere ført d. «Steinstad» (4175) og fører nu m. «Sangstad» (7890), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.

Jeg for under hele krigstiden, for det meste med seilskib.



BRYNILDSEN, LARS KRISTIAN HOLM,

Tjøme, f. 13. okt. 1886 i Tjøme. Til sjøs 1901 med d. «Universe» (4000) av Tønsberg, tilh. Sigurd Rød. Styrmed. 1911 og skibsf.eks. 1918 i Tønsberg. Styrmed. med dampskibene «Aquila», «Romsdal», «Escondido» og «L. O. Stensland». Blev i 1920 fører av d. «Ryvarden» (1760) av Kragerø, tilh. Bredsdorf & Sørensen. Har senere ført d.



«Alcidis» (1200) og d. «Askild» (3100), og fører nu d. «Loke» (4200), tilh. C. T. Gogstad, alle av Oslo. — Gift. 4 barn.

BÆKKEHUS, PAUL S. O.,



Bergen, f. 18. okt. 1890 i Bergen. Til sjøs 1906 med d. «Preston» av Bergen, tilh. O. & A. Irgens. Styrme-eks. 1911 og skibsf.eks. 1913 i Bergen. Styrme. med d. «Ragnarok» i Amerikafart og i N.F.D.S. tjeneste med 14 av selskapets skiber. Blev i 1922 fører av d. «Svein Jarl» (3050) av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Har senere ført praktisk talt samtlige kyst- og hurtigruteskib med kortere opphold for dette selskap. Av lengere tjenestetid: d. «Haakon Adalstein», d. «Erling Jarl» og fører nu d. «Dronning Maud» (1488). — Gift. 3 barn.

BROGGER, ARNE,

Ålesund, f. 10. juni 1879 i Ålesund. Til sjøs 1896 med s. «Njerd» (635 brt.) av Grimstad, tilh. Emil Einersen. Styrme.eks. 1899 i Bergen og skibsf.eks. 1902 i Kristiansand. Styrme. med barkskibene «Alpha» og «Emanuel», dampskibene «Storfjord», «Orion», «Dag» og «Dagbjørg». Blev i 1906 fører av d. «Anita» (1600) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Har senere ført d. «Amanda» (1600) for dette rederi. Sluttet sjøen i 1915. — Har vært direktør i A.s. Polarhavet og er p. t. medlem av styret i Kings Bay Kul Comp. A.s. — Ridder av den italienske Kroneorden. — Gift. 2 barn.

Forretningsmann i New York City og Newark, N. J. til 1923. Siden adm. direktør for Kings Bay Kul Comp. A/s, hovedkontor i Ålesund, som driver verdens nordligste kullgruber på 79° n. br. på Svalbard. Da grubedriften har vært innstillet siden 1930, har jeg samtidig vært mønstringsmann i Ålesund.

BUGGE, AUGUSTIN,



Høllen pr. Kristiansand, f. 17. nov. 1881 i Kristiansand. Til sjøs 1896 med s. «Johan Irgens» (1200) av Kristiansand, tilh. Mathias Hansen. Styrme.eks. 1900 i Kristiansand. Styrme. med bk. «Hertha», bk. «Kriemhild» og fullr. «Thalatta». Blev i 1908 fører av bk. «Paposo»

(1016 brt.) av Kristiansand, tilh. C. L. Endresen. Har senere ført dampskibene «Crathorne» (4200), «Sangara» (4500), «Truth» (6230), «Benwood» (6900), og fører nu m. «Egerø» (11225), tilh. O. A. T. Skjelbred, samtlige av Kristiansand. — Gift. 3 barn.

Var fører av bark «Poposo» i 7 år og hadde flere hurtige reiser med dette skib. Forlot den i 1915 for å overta et annet større seilskib. Dette blev imidlertid torpedert utenfor Queenstown.

I august samme år fikk jeg førerposten på d. «Crathorne» i mitt gamle rederi, O. A. T. Skjelbred, hvor jeg i en årrekke hadde seilt som 2. og 1. styrmann med flere seilskib. Med d. «Crathorne» hadde vi mange spennende reiser i krigssonen til den omsider blev torpedert i Middelhavet utenfor Villajogosa på Spanskysten 2½ mil av land. Vi var i konvoy og kom fra Baltimore via Gibraltar lastet med mel til den italienske stat. Vi mistet 3 mann ved torpederingen. 3 finske fyrbøtere. Det var like før kl. 12 om natten den 20. desember 1917 vi blev senket uten varsel. Et annet skib, en stor amerikaner, blev senket samtidig med oss. Den var armert og lastet med krigsmatriell. De to øvrige skib i konvoien var engelske og var begge armerte. Det tok oss en 8 uker innen vi kom hjem. Under opphold i Paris var der bombardement av tyske flyvere, og likedan i London var vi under air raids. Omsider nådde vi Bergen sammen med flere hundre torpederte sjøfolk. Var hjemme til oktober 1919, da jeg igjen fikk båt å føre fra Skjelbreds Rederi og har siden ført flere av hans skib. Har nu vært i samme rederi i 25 år.

BUGGE, TJODOLF,

Frydenhaug, Drammen, f. 12. juni 1896 i Mandal. Til sjøs 1910 med d. «Resolut» av Mandal, tilh. Bugge & Co. Styrme.eks. 1915 og skibsf.eks. 1917 i Oslo. Styrme. med d. «Munin» av Bergen og «Botne» av Drammen. Blev i 1926 fører av d. «Sagatind» (2350) av Drammen, tilh. Finn Friis og C. O. Lund. Disp. i Oslo 1932. Fører av d. «Winroth» av Oslo 1933—34. Statens Hvalfangstkontrollør på Sydfeltet siden sept. 1934. — Sjørettsmedl. — Gift. 3 barn.



I 1911 på reise fra Tyne til San Francisco forliste vi i Syd-Atlanteren med stålark «Rona» av Mandal efter brand ombord i åpen sjø, der raste en uke før skibet blev forlatt. — Seilte utelukkende i krigsfarvann under hele Verdenskrigen kun avbrutt av skolegang og orlogstjeneste. — Innefrosset 6 uker i Øresund med dampskibet «Sagatind» i februar/mars 1929.

BULL, ANDERS HENRIK,

Stavanger, f. 5. feb. 1881 i Oslo. Til sjøs 1896 med d. «Helga» (3600) av Grimstad, tilh. Harald Isachsen. Styrme.eks. 1899 i Bergen og skibsf.eks. 1924 i Oslo. Styrme. med Bergens-båtene «Sif» og «Liv» samt Drammens-båtene «Henrik» og



«Hermion». Blev i 1916 fører av d. «Dalmata» (2500) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Har senere ført d. «Hellas» (2200), tilh. s.n. rederi, «Produce» (1600) av Haugesund, «Haldis» (2600), «Helikon» (3000) og m. «Handicap» (8863), samtlige tilh.

Bruusgaard, Kiøsterud & Co., Drammen. Sluttet sjøen i 1926. Senere best. av Ekspe-
diterforeningens Arbeidskontor i Stavanger. — Gift. 3 barn.

Ar 1900, som 19 års gutt var jeg matros med d. «Corona» av Haugesund. Vi var saltlastet bestemt for Kristiansund N. Kommet op i Nordsjøen røk det op til storm. Den voldsomme slinging bevirket at lasten kastet sig, skibet fikk slagside. Overvannet trengte ned på fyrderken og i maskinrummet. Silene på lenseledningene var tiltettet av kull og slagg og gjorde lensningen umulig. Vannet steg og det besluttedes å gå i båtene. Under utsetning av disse gikk en mann overbord og forsvant i det op-
rørte hav. Imidlertid lyktes det resten av mannskapet å komme i båtene. Jeg var først i styrmannens båt, men blev senere beordret over i kapteinens. Mørket falt på, styrmannens båt såes å ro i retning av en seiler, men forsvant snart. Senere har ingen sett eller hørt noget til den med sin besetning på 8 mann. Antagelig er båten blitt fylt i det svære hav. Kapteinens båt blev liggende natten over i nærheten av skibet. Etterat ha ligget i livbåtene i ca. 15 timer og d. «Corona» fremdeles flöt gikk vi ro mann ombord igjen og tok skibet inn til Haugesund.

I 1917 førte jeg d. «Dalmata» av Drammen som blev ødelagt av tyskerne 11. februar ca. 40 kv. N.V. av Bishop Rock. Hele mannskapet gikk i livbåtene. Den 14. s. m. efter å ha været i båtene i 74 timer blev vi optatt av en dansk seiler «Ellen Bentzon» av Marstal. Min senere avdøde hustru, f. Rynning, som også var med var temmelig dårlig og måtte hales ombord. 1 mann døde i min båt av kulde og overanstrengelse; de fleste var da forresten mer eller mindre forfrosne. 4 mann blev ved ankomsten til Queens-town bragt på hospitalet.

BULL, GUSTAV BRUUN,

Sandefjord, f. 19. aug. 1882 i Tønsberg. Til sjøs 1898 med s. «Hallgerda» av Tønsberg, tilh. Hjalmar Røed. Styrm.eks. 1901 og skibsf.-eks. 1904 i Oslo. Styrm. med d. «Freya», d. «Solglimt» på selfangst ved Crozetøene og d. «Jeanne d'Arc». Blev i 1908 fører av s.n. skib (2700) av Oslo, tilh. Storm, Bull & Co. Har senere ført fl. kokerier «Vasco da Gama» (5800), «Perth» (5700), begge av Larvik, «Professor Gruvel» (4800) av Sandefjord. — Er medlem av direksjonen i A.s. Stormbull, Oslo, og Vera Fabriker A.s., Sandefjord. — Gift. 2 barn.

Blev i 1907 styrmann med d. «Solglimt», der gikk sydover til Crozetøene på selfangst. Det følgende år blev jeg styrmann på d. «Jeanne d'Arc», der tjente som transportbåt mellom en nyoprettet hvalfangerstasjon på Kerguelen og Syd-Afrika. Fikk denne båt å føre det følgende år. I 1911 blev jeg hvalfangst-

bestyrer og fører av det fl./k. «Vasco da Gama». Fra 1912 til 1916 var jeg fangstbestyrer og leder av Chr. Nielsen & Co.'s 3 hvalfangerekspedisjoner på West Australien.

Ved min hjemkomst i 1916 nedsatte jeg mig i Oslo og disponerte de følgende år et par skibsaktieselskaper.

Fra 1922 til 1924 var jeg igjen på hvalfangst som bestyrer og fører av det fl./k. «Professor Gruvel» der opererte på Kongo. Var i 1924—28 igjen i West Australien som leder av hvalfangerekspedisjon utsendt av Norwegian Bay Whaling Co., Sandefjord, som jeg var med på å stifte. I 1929 stod jeg en kort tid som disponent for «Sevilla» der hadde kjøpt det fl. k. av samme navn samt 4 hvalbåter. Gikk imidlertid om høsten s. å. til Ant-
arctic som leder av Bryde & Dahl Hvalfangerselskabs 2 ekspedisjoner «Thorshammer» og «Thor 1» og fortsatte også hermed i 1930.

BULL, JOHAN RANDULF,

Oslo, f. 16. jan. 1856 i Oslo.

Til sjøs 1869 med sk. «Den

17. Mai» (200) av Oslo, tilh.

Carl Bomann. Styrm.eks.

1872 i Oslo. Styrm. med

seilskutene «Urda» av Dram-

men, «Mindet» av Arendal

og «Anna Delius» av Oslo.

Blev i 1877 fører av sk.

«Helga» (200) av Oslo, tilh.

Lorentz Meyer og ham selv. Har senere ført br.

«Bylgia» (260), br. «Phønix» (350), bk. «Ulrikke»

(770) og bk. «Petropolis», alle tilh. ham selv.

Sluttet sjøen i 1889. Drev derefter en tid rederi-

virksomhet. Startet i 1900 agenturfirmaet J.

Randulf Bull & Søn, som han i 1928 overdrog til

sin sønn E. A. Bull. — Form. og styremedl. i

Oslo sjømannsf. i mange år (siden 1929 forenin-

gens æresmedl.), bystyremedl. 1912—14, medl.

utstillingskomiteen i 1914, sjørettsmedlem, medl.

av styret for Mogens Thoresen og hustrus legat

til fordel for gamle trengende sjømenn. — Gift.

7 barn.

Fra 1889 var jeg disponent av barkskib «Erminia» av Oslo (1200 tons d. w.) og var dessforuten medeier i 6 forskjellige seilskibsselskaper med tillitshverv i samtlige disse.

— Er Oslo sjømannsforenings eldste medlem, innmeldt i 1885, styremedlem i denne forening siden 1895 — viceformann i flere år, formann i 1911/12. Æresmedlem siden 1929.

I min fartstid berget jeg som fører av br. «Phønix» i Nord-
sjøen i oktober 1881 besetningen, 5 mann, på skonnert «Favorit» av Kragerø i en storm av øst og svært hav. Vraket hadde tapt begge master og lå halvkantrert med dekket i vannet til lukekarmene og synkeferdig (lastet med kull). Situasjonen var vanskelig da vi måtte manøvrere med stormseil og kuvende to ganger med kun 2 manns hjelp utenom mig selv. Mens livbåten med den øvrige besetning rodde ned og berget de skibbrudne, måtte vi ombord i «Phønix» påse å være bølgebryter både på båtens ut- og tilbaketur. Efter vel utført bergningsarbeide, fikk vi båten og alle mann ombord innen mørket falt på. Vi kom til Sunderland den påfølgende morgen og landsatte de skibbrudne. I det svære hav hugg «Phønix» gjentagne ganger hårdt på Baren, så vi fikk havari og måtte reparere.



BULL, JOHAN STORM,

Søndre Gran pr. Grorud, f. 29. juni 1850 i Søndre Langøen pr. Oslo. Til sjøs 1864 med br. «Urania». av Oslo, tilh. skibsh. Swane. Styr.m.eks. 1872 i Oslo. Styr.m. med s. «Høvding», s. «Urda», og s. «Anna Delius». Blev i 1878 fører av s. «Alexandra» (299) av Oslo, tilh. ham selv. Har senere ført bk. «Hebe» og bk. «Erminia», tilh. ham selv og flere. Sluttet sjøen i 1893. Har senere vært gårdeier i Oslo og gårdbruker i Aker (fra 1906). — Gift. 6 barn.

Min 2. tur var som jungmann 1865 med bark «Garibaldi» av Tønsberg, tilhørende A. B. Bull. Tur fra Sjerene (Sverige) til Adelaide (Australia) med 180 dagers reise. Gikk derfra i ballast til Callao, og lastet guano ved Chinkasøene for Mauritius. Kommet ned til Cap Horn sprang skibet lekk, holdt pumpene gående natt og dag til ankomsten til bestemmelsesstedet. Fra Mauritius gikk vi til Batavia (Java) lastet med sukker for Amsterdam. Kom hjem etter 3 års forløp.

1872 gikk jeg ut som 2. styrmann med fullrigger «Høvding» av Tønsberg, reder A. B. Bull med ca. 400 passagerer (Skandinavere) menn, kvinner og børn bestemt for Napier (New Zealand), 99 dagers reise. Derfra i ballast til Calao. Lastet guano ved Lobusøene hvor vår kaptein Berg blev drept av en blokk som faldt ned fra riggen. Hadde liket med til Falmouth, hvor han blev begravet. Lasten lossedes i Galway (Vest-Irland). Derfra hjem til Tønsberg. Reisen 18 måneder.

Sluttet sjøen i 1893 efter at mitt sist-førende skib «Erminia» ved selvantendelse av kullasten blev senket i Demerara (engelsk Guiana).

BULL, OLE BORNEMANN,

Slependen pr. Oslo, f. 18. august 1885 i Iowa (U. S. A.) Til sjøs 1901 med s. «Polykarp» av Fredrikstad, tilh. Karl Langvig. Styr.m.eks. 1907 og skibsf.eks. 1908 i Bergen. Radioeks. 1913. Styr.m. med fl. B.D.S.-skib og d. «Bergensfjord». Blev i 1916 fører av d. «Romdalsfjord» (7300) av Oslo, tilh. N.A.L. Har senere ført d. «Ranenfjord» (7800) og fører nu d. «Bergensfjord» (11012 brt.), tilh. s.n. rederi. Ordfører i N.S.F (4 år). Medl. av Børsens Voldg. — Ridder av St. Olav (1. kl.). Robins legat 1919 og Carnegies sølvmedalje. — Gift. Ingen barn.

For med amerikanske, engelske og norske seilskuter i 4 år og d. «Langfond» i ett år. Alle hav.

Begynte i B.D.S. i 1908. 2. styrmann i 4 år, 1. styrmann i 1 år.

Fra 1913 i Den norske Amerikalinje, som 1. og overstyrmann og fører.

Jan. 1919 reddet under forrykende storm og sterk kulde mannskapet på den amerikanske damper «Castalia». Blev for dette tildelt gullur m/ kjede fra U.S.A.s president, Carnegiemedaljen i sølv samt Robins Legat.

Efter branden ombord i d. «Bergensfjord» i Atlanterhavet 1920: Ridder av 1. klasse St. Olav for «kjekk sjemannsdåd».

BULL, RAGNVALD,

Oslo, f. 24. mars 1877 i Oslo. Til sjøs 1894 med bk. «Urda» (400) av Drammen, tilh. skibsr. Aasaker. Styr.m.eks. 1895 og skibsf.eks. 1898 i Oslo. Styr.m. med d. «Raum», d. «Peik» og d. «Ravn», samtl. av Oslo. Blev i 1906 fører av s.n. damper (1950), tilh. And. Jacobsen. Har senere ført d. «Geir» (950), d. «Raum» (1850), d. «Cossack» (3000), d. «Kamfjord» (3600), samtlige av Oslo, og d. «Vasconia» (4800) av Bergen. Sluttet sjøen i 1926. — Senere fører av en kommunal ferje på Oslofjorden. — Gift. 2 barn.



Forliste i Atlanterhavet med d. «Cossack» 1916 under orkanaktig storm ca. 900 nautiske mil av Irland på reise fra New Orleans til Dublin. Lasten bestod av bensin i jernfater som under vold som slingring raket løs, hvorunder mange fat sprang lekk og bensinen randt ned i skibsbunnen. Herved opstod gassseksplasjon på fyrdøken, som forplantet sig til rummene og skibet sprang i luften innen en ½ time. Mannskapet kom sig i livbåtene som var utsvingt og klar på grunn av krigen og kom såvidt klar av skibet før katastrofen inntraff. Den ene (styrb.) livbåt med mig selv og det halve mannskap blev efter 3 ½ døgn fryktelige lidelser av kulde i stadig våte klær optatt i forkommen tilstand av d. «Tamaqua» av Glasgow og bragt til Philadelphia. Den annen livbåt med mannskap blev aldri funnet.

BUSTVIK, STEN KONRAD STENSEN,

Cardiff, f. 22. mars 1891 i Dahlø, Trøndelagen. Til sjøs 1909 med d. «Dux» (1700) av Trondheim, tilh. Andreas Gjersøe. Styr.m.eks. 1912 i Kristiansund og skibsf.eks. 1914 i Trondheim. Styr.m. bl. a. med damperne «Rowena», «Cederic» og «Alb. W. Selmer», alle av Trondheim. Blev i 1921 fører av d. «Sonja» (2100), tilh. S. O. Stray. Har senere ført d. «Songdal» (3140) av Kristiansand, tilh. T. Isaksen, og fører nu dette skib. — Gift. 1 barn.



Jeg gikk vinteren 1916/17 ut som styrmann med d. «Vidar». Denne forliste dog ut for Il de Groix januar 1917. Da vi skulde gå i båtene blev min båt slått i stykker av sjøen, så min vakt måtte gå i giggen, og det var ikke rare greiene i østlig storm. Opvokset ute ved sjøen og vandt til små båter fra jeg kunde gå, gjorde, kan jeg vel si uten å skryte, sitt til at vi klarte oss. Vi forliste om aftnen og om morgenen var det bare 4 mann av 11 som var ved bevissthet. Ut på eftermiddagen blev vi optatt av en fransk destroyer, og blev behandlet efter alle kunstens regler. Destroyeren fant kapteinens livbåt efter ca. en halv times forløp. Vi var nemlig kommet fra hverandre i løpet av natten.

Julen 1924 hadde vi svært havari med d. «Sonja» på vei fra Arendal til Barry dock, med minetømmer. 3. dag i jul mistet vi roret, aktermasten og bommer og ellers meget. Vi blev da innslept til Newcastle av en tysk trawler.

Jeg seilte hele krigen i faresonen, som styrmann, og et par ganger som midlertidig fører. Vi gikk dog klar selv om det så litt stygt ut somme tider. En gang blev således 5 av konvoyens skib skutt i senk, og en gang vi gikk ut fra Cherburg, gikk hele østgående konvoy, mens vi som var cros going gikk klar. Vi hadde dog en stor kollisjon ut for Dartmouth. Vi måtte jo gå uten lanterner, og blev så overrent av en liner. Ingen menneskeliv gikk dog til spille.

BYHOLT, THEODOR,



Kragerø, f. 25. sept. 1881 i Kragerø. Til sjøs 1896 med s. «Success» (550) av Kragerø, tilh. Jens Nilsen Valberg. Styrm.eks. 1900 i Kragerø. Styrm. med bl. a. s. «Polykarp», s. «Eglantine», d. «Rex» og d. «Krystal». Blev i 1905 fører av s. «Success» (550),

tilh. o.n. reder. Har senere ført s. «Eglantine», d. «Rim» (1300), d. «Eika» (1000), d. «Eika II» (2100), d. «Silja» (1950) og d. «Silja» (2050), samtlige av Kragerø, og fører nu d. «Bjerka» (3100) av Kragerø, tilh. K. Sandaas. — Gift. 6 barn.

Har forlist en gang i 1914 med d. «Granfos» ved vestkysten av Skotland. — Seilte i krigsårene til oktober 1917.

BÖCKMANN, JOHAN LUDVIG,



Fredrikstad, f. 21. mai 1880 i Fredrikstad. Til sjøs 1903 med bk. «Dagmar» av Fredrikstad, tilh. Brødrene Jacobsen. Styrm.eks. 1906 og skibsf.eks. 1912 i Fredrikstad. Styrm. bl. a. med fullr. «Morninglight», d. «Balzac», m. «Bayard» og m. «George Washington».

Blev i 1920 fører av s.n. skib (10800) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Fører nu m. «Balzac» (962) tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.

Har også vært styrmann med d. «Bangor», 9000 tons, d. «Bruse» ca. 3000 tons. Gjorde med denne ca. 40 turer mellem England og Norge under krigen.

BØE, HANS INGEBERG,

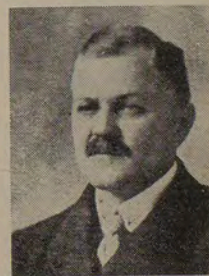
Sortland, Vesterålen, f. 14. mars 1893 i Sortland. Til sjøs 1912 med d. «Norrøna» (500) av Sigerfjord, tilh. Hindø Dampskibsselskap. Styrm.eks. 1917 i Kristiansund og skibsf.eks. 1920 i Tromsø. Styrm. med dampskibene «Numedal», «Albatros», «Lerke», «Jo», «Terne» og «Aun». Blev i 1925 fører av d. «Lerke» (1850) av Bergen, tilh. Bergen Lloyd A/R. Har senere ført d. «Aun» (3200) av Bergen, og fører nu d. «Yung Heng» (2000) av Shanghai. — Gift. 1 barn.



Blev tilbakeholdt i Hamburg i august 1914, men slapp da om sider ut. For videre til sjøs til utgangen av 1916, og efter endt styrmannseksamen 1917. Blev aldri torpedert, skjønt jeg seilte størstedelen av tiden i Nordsjø- og Middelhavsfart. Fra begynnelsen av 1924 til 1929 i Kinafart, fra 1930 til 1932 i Europafart. Fra begynnelsen av dette år i Kinafart.

BØE, MARCUS GERHARD,

Baltimore, f. 17. juni 1873 i Bergen. Til sjøs 1888 med d. «Nordkap» (3000) av Bergen, tilh. Harloff & Bøe. Styrm.eks. 1893 og skibsf.eks. 1896 i Bergen. Styrm. med d. «Thor», d. «Haakon Adelsten» og d. «Yumuri». Blev i 1897 fører av d. «Yumuri» (1070) av Bergen,



tilh. P. G. Pettersen. Har senere ført dampskibene «Wagama» (8200) av Oslo, «Rakiura» (5600), «Fort Morgan», begge av Bergen, og «Smaragd» av Oslo. Sluttet sjøen i 1908 og har siden vært skibshandler i Baltimore. — Besiktigelsesmann for Sjøfartskontoret. — Gift. 6 barn.

Forliste med «Haakon Adelsten» på Brasilie-kysten, alle mann reddet.

Blev torpedert i november 1916 60 m. vest av Guernsey. Seilte inn i sterk storm og svært hav og landet på LihueIsland. Under landingen blev båten slått i filler, da man måtte lande med breidsiden til rocksene for at alle mann kunde jumpe omtrent samtidig. Bratt op, ca. 20 fot. Alle blev berget. Blev selv slått ut 3 ganger, men fikk endelig tak. Efter at jeg forlot «Yumuri» i 1908 har jeg vært ute midlertidig med de andre skib for å få litt frisk luft.

BØE, OTTO,

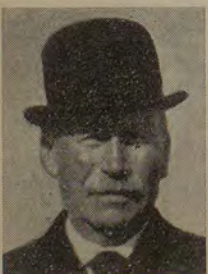
Fjøsanger pr. Bergen, f. 27. mars 1868 i Bergen. Til sjøs 1884 med bk. «Henrik Ibsen» (800) av Bergen, tilh. P. G. Pettersens rederi. Styrme.eks. 1887 og skibsf.eks. 1889 i Bergen. Styrme. med dampskibene «Nordlyset», «Stalheim» og «Aggi». Blev i 1898 fører av s.

n. (4500) av Bergen, tilh. Chr. Michelsen & Co. Har senere ført Bergens-damperne «Florida» (5600), «Norge» (4700), «Fridtjof Nansen» (5600), tilh. Bergh & Helland, og (Norges første større) tankdamper «Conrad Mohr» (6250). Sluttet sjøen sommeren 1915. — Deltok i 1926 som Norges Rederforbunds repr. ved den internasjonale komité for revisjon av oljetankskibes fribord i London. — Ugift.

BØE, SVERRE,

Bergen, f. 19. jan. 1879 i Bergen. Til sjøs 1895 med s. «Russel» av Mandal, tilh. Oluf Lohne. Styrme.eks. 1898 og skibsf.eks. 1900 i Bergen. Styrme. med dampskibene «Nordkyn», «Nicaragua» og «Condor». Blev i 1904 fører av s.n. skib (850) av Bergen, tilh. Adolf

Halvorsen. Har senere ført dampskibene «Colombia» (950), «Corinto» (1200), «Ellida» (1750), «Reinunga» (1850), og fører nu «Colombia» (950), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.

BØE, THOR O.,

Lyngør, f. 28. mars 1859 i Ramnes pr. Tønsberg. Til sjøs 1874 med s. «Vidar» (300) av Holmestrand, tilh. C. Gulbrandsen m. fl. Styrme.eks. 1883 i Fredrikstad. Styrme. med br. «Andover», 3 m. sk. «Glarus» og bk. «Elida». Blev i 1890 fører av br. «Solborg»

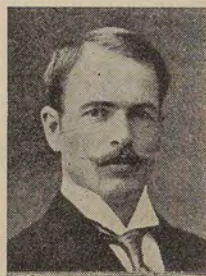
(280) av Holmestrand, tilh. O. Bjørtnes m. fl. Har senere ført s. «Esperanca» (450) av Holmestrand, s. «Talismand» (600) og s. «Frithjof» (450) av Tønsberg, s. «Rio» (250) av Holmestrand, s. «H. C.

Richards» (1400) og s. «Adela» (800), Horten, d. «Nora» (700) og d. «Spind» (1500) av Oslo. Sluttet sjøen i 1910. Fra 1910—29 ansatt i fyrvesenet, til 70 år. — Gift. 6 barn.

Som fyrvokter på Gråmyren fyr ved Kristiansand var vi ofte i 1917/18 utsatt for miner som eksploderte i nærheten. Særlig om natten var det uhyggelig. En stor hornmine lå engang ikke mer en 50 alen fra fyret og veltet sig i sjøen. Vi ventet hvert øieblik på at den skulde ødelegge både fyret og oss. Det var en fæl tid i de dager, men de gikk da også av med skrekken.

BØHN, TRYGVE,

Oslo, f. 24. des. 1885 i Målselv. Til sjøs 1902 med fullr. «Sterling» (1800) av Oslo, tilh. Zernikoff & Gotaas. Styrme.eks. 1905 og skibsf.eks. 1906 i Oslo. Tok høiere skibsf.eks. 1910 i Oslo. Styrme. med dampskibene «Thyra», «Tungus», og «Mexicano». Blev i



1917 fører av d. «Sark» (6000) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Talisman» (2700), d. «Noruega» (5500), d. «Troubadur» (8500) m. «Titania» (7600), d. «Cubano» (8500) og fører nu m. «Talisman» (7600), alle tilh. s.n. rederi. — Form. Norsk Styrmannsforening 1915—1917. Inneh. Medaljen for edel dåd. Russisk redningsdiplom. — Gift. 3 barn.

Fullrigger «Sterling», bygget 1875 i England og innkjøpt 1900, opprinnelig bestemt for passagertrafikk på Syd-Afrika, hadde en saluttkanon, 1 større kanon, 6 rifler og 6 sabler, likesom skibssidene var bemalt med falske kanonporter fra for til akter. Skibet var således godt beskyttet mot datidens sjørøvere.

Som lettmatros med skonnorsk «Cabral» av Risør seilte jeg i 1904 til Rio Grande do Sul. Skibet var bygget av tre, 300 net. reg. tons, utstyrt med leseil, men ingen vindpumpe. En hård tørt i 9 måneder frem og tilbake over Atlanteren uten lastemerke. Blev i svær storm slått overbord, men fikk fatt i rekken akter. Vi slapp op for proviant og vann og søkte nødhavn i Falmouth. Vi seilte på grunn såvel i Rio Grande som utenfor Hamburg, men kom oss av igjen ved hjelp seilene.

Som matros med «Themis» forliste jeg i en snestorm på Alaska-kysten 16. desember 1906. En natts kamp for tilværelsen.

Med «Thyra» fra 1907—10 og «Tungus» 1910—14 hadde vi mest kinesisk mannskap og holdt oss til Stillehavet og Kinakysten. «Tungus» gikk den gang utelukkende på Øst-Asien og vi gjorde diverse interessante turer for den russiske stat til Kamtchatka og det Okotske hav, hvor jeg som navigasjonsoffiser måtte korrigere våre kartar op til 30 naut. mil. Vi førte 3 kronometere på disse turer. I 1910 med 1100 kinesiske passagerer hadde vi en fryktelig koleraepidemi ombord. Plenty trouble.

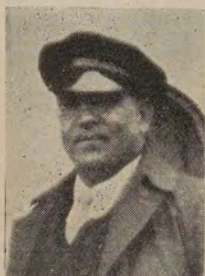
Vi lastet en gang i Vladivostok for statens regning 1000 landsforviste kinesere bestemt for Kina. Det er den merkeligste last jeg nogen gang har sett. Det var tiggere, krøplinger, forbrytere og gale. Stevedorerne var i dette tilfelle russiske soldater og det eneste lasteredskap, geværkolben. Vi tok med oss 10 magasinrifler med 15 skudd i hver rifle, 2 rifler for hver nordmann.

Jeg har ellers seilt på alle verdensdeler, men mest på Atlanterhavet og da fornemmelig i Norge—Mexico-Gulf-Linjen og i Wilhelmsens South-American-Line. Har forøvrig arbeidet for Wilhelmsen, Tønsberg, uavbrutt siden 1906.

Som passager har jeg hatt diverse interessante reiser både til lands og til vanns, således med jernbane gjennom Nord-Amerika, 2 ganger med jernbane over Sibirien, 2 ganger over Atlanteren med «Majestic». «Majestic» var utstyrt med 50 oljefyrings dampkjeler og gjorde 26 knobbs fart. Vi brukte 15 slepebåter for dokking i New York.

Jeg seilte uavbrutt under hele Verdenskrigen kun med 14 dagers ferie, julen 1916. Jeg var ofte i faresonen og minelfelter og undertiden blandt tyske undervannsbåter, men hadde intet krigsuheld og så ikke en eneste løsdreven mine.

BÖRNICK, THORLEIF,



Sandefjord, f. 10. nov. 1891 i Sandefjord. Til sjøs 1908 med bottlenosekutter «Elida» (100) av Sandefjord, tilh. S. Fagerli. Styrme.eks. 1916 og skibsf.eks. 1917 i Sandefjord. Styrme. bl. a. med d. «Kapland», d. «Kapprino» og d. «New Sevilla». Blev i 1924 fører av d. «Kapolna» (3000) av Sandefjord, tilh. Carl Wildhagen. Har senere ført d. «Frango» (11000) av Sandefjord, d. «Sevilla» (9000) av Port Stanley, d. «New Sevilla» (16000) av London, og er nu styrme. med s.n. skib, tilh. Chr. Salvesen & Co., Leith. — Gift. 3 barn.

BÖRRESEN, BIRGER,



Stavanger, f. 6. okt. 1892 i Stavanger. Til sjøs 1907 med s. «Alabama» (100) av Stavanger, tilh. A. Eide. Styrme.eks. 1921 og skibsf.eks. 1922 i Stavanger. Styrme. med d. «Noreg», «Ringfond» og d. «Snefond». Blev i 1927 fører av d. «Snefond» (2500) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen, og fører nu d. «Sam-lanes» (1070) av Bergen, tilh. Hans Storaas. — Gift. Ingen barn.

BÖRRETZEN, AASMUND JAFET HEGGELUD,

Sandeid, Ryfylke, f. 8. des. 1894 i Sogndal. Til sjøs 1912 med d. «Langfond» (2200) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Styrme.eks. 1918 og skibsf.eks. 1922 i Stavanger. Styrme. med

d. «Gansfjord», og et par skib hjemmehørende i Honduras. Blev i 1924 fører av d. «Omoa» (1984 brt.) av Puerto Cortez. Har senere ført d. «Managua» (1450), d. «Comayagua» (2325 brt.), d. «Lempira» (3298), d. «Toltez» (5587), og fører nu d. «Cuyamapa» (3760), tilh. United Fruit Co., alle hjemmehørende i Puerto Cortez. — Gift.



BÖRVE, OLE INGEBRIGTSEN,

Bergen, f. 15. des. 1864 i Hardanger. Til sjøs 1880 med s. «Rap» (200) av Bergen, tilh. Joachim Lehmkuhl. Styrme.eks. 1891 i Bergen. Styrme. med damperne «Nora», «Dovre», «Geir» og «Finse». Blev i 1897 fører av d. «Nora» (700) av Bergen, tilh. D. W. Ellerhusen. Har senere ført s. «Strilen» (132 reg.t.), d. «Bamse» (1400), d. «Baune» (1640), samtlige av Bergen. Sluttet sjøen i 1925. — Gift. 2 barn.



Reiste i 2 år på Kina med engelske seilskib og senere med amerikanske. En av disse, «Benjamin Franklin Pakkard», var den verste skuten jeg har seilt med, doble bramseil med 3 skøiseil. — Kom 1901 inn i H. Kuhnles rederi og seilte i dette rederi 24½ år, først som styrmann og siden som fører. Forliste totalt med d. «Geir» 1908 på Longstone Island. Seilte som fører under størstedelen av krigen. Skibene sprang i luften både foran oss og akter, men jeg gikk klar. —

BÖTTGER, THORBJÖRN ALEXANDER ROY,

Fredrikstad, f. 30. jan. 1895 i Oslo. Til sjøs 1911 med bk. «Sara» av Fredrikstad. Styrme.eks. 1914 og skibsf.eks. 1918 i Fredrikstad. Styrme. med damperne «Modena», «Modica», «Erle» og «Modemi». Blev i 1929 fører af m. «Sud Americano» (8263) av Oslo, tilh. Ivar An. Christensen. Har senere ført m. «Uruguayo» ex «Sud Pacifico» (8130), tilh. s.n. reder, og fører nu dette skib. — Gift. 2 barn.



Jeg har vært ansatt i Ivar An Christensens rederi i 15 år.

C.

CALMEYER, FREDRIK DAVIDSEN,



Spjelkavik pr. Ålesund, f. 30. jan. 1880 i Tønsberg. Til sjøs 1894 med bk. «Johannes» (916) av Drøbak, tilh. kapt. Nils Bugge m. fl. Styr.m.eks. 1901 i Tønsberg og skibsf.eks. 1908 i Oslo. Styr.m. med bl. a. d. «Helios», d. «Labor», d. «Aagot», d. «Belridge» og d. «Mirlo».

Blev i 1922 fører av d. «Belridge» (10300) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Sluttet sjøen i 1930, og har senere vært inspektør for A.s. Spilkevigs Snøre-, Not- og Garnfabrik, Ålesund. — Gift.

Var 1. styr.m. med d. «Helios» av Drammen 1904—05, da krigen brøt ut mellom Russland og Japan, og de siste begynte å bombardere Port Arthur. Vi lå i Dalney for å losse kull fra Jajan. Ingen lossing blev av, men måtte før dagslys gå ut sammen med en del andre skib, loset gjennom minebeltet av russisk krysser.

Vi gikk til Shanghai og hadde ca. 900 kinesiske, 30 japanske og en del russiske flyktninger ombord. Kapteinen blev senere i den anledning dekorert av den japanske regjering.

Seilte under hele verdenskrigen som 1. styr.m. med forskj. skib uten uheld. De forskj. konvoyer vi gikk i, var ved flere anledninger i kamp med undervannsbåter både i Bristolkanalen og Middelhavet, hvor både skib og u-båter blev senket.

CALMEYER, JOHANNES,

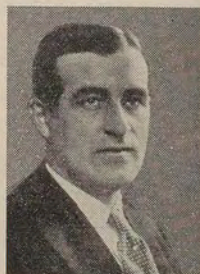


Aasgaardstrand, f. 30. sept. 1876 i Tønsberg. Til sjøs 1891 med d. «Tancred» (1700) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Styr.m.-eks. 1894 og skibsf.eks. 1901 i Oslo. Styr.m. med «Waterloo», «Tiger», «Terje Viken», «Cuzco» og «Tellus». Blev i 1908 fører av d.

«Tyr» (3500) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Terje Viken» (6500), d. «Thelma» (2200), t.d. «Mendocino» og t.d. «Mirlo» (10600) og fører nu t.d. «Mantilla» (8760), samtlige tilh. Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg. — Gift.

Efter å ha fart med min første båt «Tancred» i 2 år, gikk jeg ombord i et av Wilh. Wilhelmsens seilskibe «Enterprise», som jeg var med i næsten 3 år, og gikk op fra jungm. til 2. styr.m. Siden har jeg vært med dampskibe, næsten den hele tid i Wilh. Wilhelmsens rederi, hos hvem jeg har en tjenestetid av 43 år, den 20. sept. 1934.

CAPPELEN, GABRIEL,



Oslo, f. 1. jan. 1895 i Fredrikstad. Til sjøs 1909 med s. «Protector» av Porsgrunn. Styr.m.eks. 1914 og skibsf.eks. 1916 i Fredrikstad. Styr.m. med m. «George Washington» og m. «Theodore Roosevelt». Blev i 1923 fører av m. «Borgå» (7250) av Oslo, tilh. Petter Olsen, og har senere ført dette skib. — Gift. 2 barn.

CARLSEN, OLAF,



Horten, f. 11. april 1892 i Lier. Til sjøs 1906 med bk. «Fraternitas» av Fredrikstad. Styr.m.eks. 1917 i Drammen og skibsf.eks. 1922 i Oslo. Styr.m. med damperne «Sundet», «Steinstad», «Sneppe», «Seierstad» samt m. «Skramstad». Blev i 1929 fører av m. «Skramstad» (7950) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. A.s. Har senere ført og fører nu m. «Corneville» (8150), tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.

CARLSON, OSCAR,



Stavne pr. Trondheim, f. 26. sept. 1896 i Trondheim. Til sjøs 1913 med s. «Tordenskjold» tilh. Trondhjems skoleskib. Styr.m.-eks. 1916 og skibsf.eks. 1918 i Trondheim. Styr.m. med følgende V.D.S. skib: «Richard With», «Finmarken», «Sortland», «Nordland», «Mosken», «Hadsel» og «Risøund». Blev i 1920 fører av d. «Risøund» (216 brt.). Har senere ført samme selskaps d. «Raftsund» (950), d. «Risøund» (216 brt.), d. «Mosken» (410 brt.) og fører nu d. «Vaagan» (687 brt.). — Gift.

CASPERSEN, BERNHARD,



Hølen, f. 29. nov. 1882 i Risør. Til sjøs 1898 med s. «Paragon» (1300) av Risør, tilh. konsul Danielsen. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1905. Styr. med bk. «Crown» av Risør, derefter i følgende rederier: Thv. Hansen 1907—08, B.D.S. 1908—14, Henrik Øster-vold 1922, Westfal-Larsen & Co. 1924. Blev i 1924 fører av d. «Evanger» (7200) av Bergen, tilh. Westfal-Larsen & Co. A.s. Har senere ført samme rederis d. «Leikanger» (7300), d. «Labelle County» (8650), m. «Høyanger» (8550) og fører nu m. «Villanger» (8215). — Gift. 3 barn.

Nøitralitetsvern 1914—1919, vesentlig chef for mineutlegger i Bergens-avsnittet. Dispasjøreks. 1920. Havarichef i Forsikringsaktieselskapet «Sirenia», Bergen, 1919—1922. 2 lærer ved Bergens Sjømannsskole 1916. Tokter med «Johan Hjort» (Fiskeristyrelsen) 1923—24 og med «Michael Sars» (Professor Hjort) til Færø, Island og Davis Strait i 1924 som navigatør og hydrograf.

CHRISTENSEN, ANTON DORTHEUS,



Sandefjord, f. 23. sept. 1868 i Arendal. Til sjøs 1884 med s. «Sjofna» (500) av Arendal, tilh. Eyde & Hein. Styr.-eks. 1888 i Arendal (Henrichsens). Styr. med bk. «Kreon» og bk. «Snefrid», begge av Arendal. Blev i 1892 fører av bk. «Snefrid» (650) av Arendal, tilh. Chr.

I. Christensen. Har senere ført damperne: «Telefon» (2400), «Tanke» (1000) og «Augusta» (6000), samtlig tilh. P. A. Grøn, Sandefjord. Sluttet sjøen i des. 1905. — Skibsinspektør hos P. A. Grøn til 1915. Har senere drevet rederi og agenturforretning. — Medl. av sjømannsskolens styre. Medl. direksjonen Framnæs mek. Verksted, hvalfangerselskapene «Ørnen» og «Frango»; medl. repr.skapet hvalfangerselskapene «Vestfold» og «Rosshavet». — Gift. 2 barn.

CHRISTENSEN, AUGUST FREDRIK,

Oslo, f. 1. juli 1888 i Sandar. Til sjøs 1905 med d. «Admiralen» (2400) av Sandefjord, tilh. verkseier Chr. Christensen. Styr.eks. 1910 i Oslo. Chilensk skibsf.eks. av 3. kl. i Corral

og høiere skibsf.eks. i Valparaiso 1911 samt høiere panamensk skibsf.eks. i Panama 1927. Styr. med norsk d. «Tanke» av Sandefjord samt et par chilenske dampere. Blev i 1912 fører av d. «Don Luis» (250 brt.) av Valparaiso. Har senere ført d. «Svip» (230 brt.) av



Valparaiso, m. «Floreana» (308 brt.) av Guayaquil, d. «Porvenir» (2248 brt.) av Guayaquil og d. «Coronado» (3600 brt.) av Panama. Siden 1928 skibsreder og megler i Oslo. — Medl. av sjøretten i Punta Arenas. Consul ad honorem for Ecuador. Medl. av flere direksjoner og repr.skap. — Det Britiske Admiralitets diplom (1909) for opdagelse og kartlegning av de ukjendte rocks: «Ravn»-, «Svip»-, «Nor»-, «Telefon»- og «Ørnen»-Rock, alle beliggende i den vestlige antarktiske sektor. Blev i 1935 opfordret av sjøfartsmyndighetene i Ecuador å studere spansk sjøfartslovgivning. Skal gjøre forberedende studier ved universitetet i Valencia og derefter utarbeide en ecuadoriansk sjøfartslov som i store trekk også kommer til å bli bygget på den norske sjøfartslov. Opholdet i Spania kommer til å strekke sig over 2 år. — Gift.

Noget av det mest spennende jeg har vært med på under min sjømannstid var slepningen av bk. «Vesterlide» fra Falkland op til Syd Amerikas vestkyst. Jeg hadde vært med d. «Admiralen» som lettmatros på dens 1. tokt til Syd-Schettland i 1905—06 og som matros med d. «Hauken» 1906—07, og var sesongen 1908—09 ansatt som fangstbestyrer på Syd-Schettland for A.s. «Nor» med bk. «Vesterlide» og frg. «Nor» som moderskip for hvalbåtene «Ravn» og «Svip». Disse tokter var i og for sig spennende nok, mangelfulle og feilaktige som kartene den gang var. Frg. «Nor» kom f. eks. 21. jan. 1907 med kapt. T. Lystad ombord duvende for fulle seil nedover Branfiels Strait med Middle Island som bestemmelsessted, hvor en hv.b. skulde passe «Nor» op for å bringe det i havn, og bra var det, for Middle Isl. var forsvunnet, og i havnen på Livingston Island, som rederen hjemme hadde pekt ut på kartet, at «Nor» skulde ankre, viste det sig kun å være 3—4 fot vann. Havnen viste sig å være en stor svovlpøl.

A.s. «Nor» solgte i 1909 «Vesterlide» og begge hv.b. «Ravn» og «Svip» til A.s. «Pacific», og da A.s. «Nor» samtidig gikk inn i A.s. «Ørnen», fikk jeg stillingen som fangstbestyrer for det nye selskap «Pacific», av hvem jeg fikk i oppdrag å bringe «Vesterlide» fra Port Stanley op til Mellem-Chile. Da skibet var seilslitt og redskapen gammel, kunde jeg intet brukelig mannskap få til å seile. Jeg bestemte mig da for slepning. Den 6. april 1909 blev hv.b. «Ravn» og «Svip» satt for bauen, og kommen klar Falkland, blev kurs satt for Magellanstredet. Den 12. april kl. 9 morgen passerte vi Dungeness og den 13. april om eft. kunde de tre skib lykkelig og vel ankre op i Gun Bay efter en stri tærn med strømmen i de to «Narrows».

Men striere skulde det bli. I vestinnløpet av Magellanstredet ved Evangelistas Fyr satte havet fryktelig inn, og storm og sjø førte skibene kloss op i fjellveggen. I over 1 døgn kunde vi ikke

avansere. Slepebåtene var uten styring og «rundt» kunde vi ikke komme. Flere ganger brakk den ene eller begge slepere i det veldige hav, og for hver gang syntes «Vesterlide» å gå den visse undergang i møte. Siste gang sleperen røk for «Ravn» kom den i propellen. Det fantes da ikke lenger tvil i nogens sjel om, at både «Ravn» og «Vesterlide» var fortapt. «Svip» alene klarer ikke å holde «V.», og mellom sjøene kunde man skimte båtsmannen på «Svip» som forsøkte å kappe sleperen. Men havet, som vi da følte som vår fiende og overmann, blev allikevel vår venn. Ingen båtsmann — selv med line rundt livet — kunde komme til å få kuttet sleperen i det fryktelige hav, og med ett, inne i den rebelske brottsjø, løsnet «Ravn» sleper fra propellen, og som ved et under kom «Ravn» sig ut av rocksene. Detaljer fra de minutter som det tok å få satt ny sleper til «Ravn», husker ingen, men hvad vi husker er at det gikk, at vi senere slepte gjennom Smyth's Channel og de øvrige Patagoniske kanaler på vår vei. Det var ofte vanskelig å finne ankerage og kastevindene kunde være leie, men her var det da iallfall smult.

Den 30. april kl. 11 fm. ankom flåten til bestemmelsesstedet Port Low, Guayatecas Islands. Vi passerte en mengde vrak nordover for Evangelistas Fyr; de minnet oss om den skjebne vi alle så nær hadde fått, men noget gravmele i form av vrak ved Evangelistas Fyr hadde neppe blitt oss til del; det vilde nok Cap-Horn stormenes sydende hav mot disse dystre og helt utligjengelige rocks ha sørget for.

CHRISTENSEN, CHRISTEN,



Bergen, f. 10. sept. 1879 i Kopervik. Til sjøs 1895 med d. «Urd» av Bergen, tilh. Jacob R. Olsen. Styr.-m.eks. 1898 og skibsf.eks. i Bergen 1901. Styr. med «Schweigaard», «Bauta», «Hansa» og «Victoria». Blev i 1910 fører av d. «Botnia» av Bergen, tilh. William Hansen. Har senere ført følgende Bergens-dampere: «Thyra», «Bauta», «Hafnia», «Lisken», «Botnia» og fører nu d. «Svinta» (2000), tilh. William Hansen. Har vært i s.n. rederi siden jan. 1897. — Rederf. gullmedalje. — Gift. 1 barn.

CHRISTENSEN, CHRISTEN OLAUS,



Risør, f. 27. april 1871 i Risør. Til sjøs 1888 med bk. «Producent» (351 brt.) av Risør, tilh. Joh. F. Juell. Styr.-m.eks. 1890 i Risør og skibsf.eks. 1902 i Oslo. Skibsf.eks. 1915 i New York. Styr. med bk. «Union», br. «Minerva», sk.s. «Fred», d. «Ran», d. «Jern» og d. «Solstad», samt flere amerikanske dampere. Blev i 1900 fører av d. «Ran» (800) av Oslo, tilh. D. S. Meyer. Har senere ført sk.s.

«Fred» (400) av Risør, d. «Solstad» (1800) av Sandefjord, d. «Sosua» (1800) av Oslo samt flere av Shipping Boards båter. Sluttet sjøen 1925. Har senere vært kasserer ved Y.M.C.A. sjømannshjem i Brooklyn N. Y. Siden 1927 tallymann ved Tremassefabrikken i Risør. — Enkem. 2 barn.

CHRISTENSEN, CHRISTEN SEVERIN,

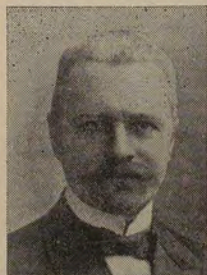
Bagervik pr. Kristiansand, f. 1. des. 1885 i Høvåg. Til sjøs 1901 med s. «Candour» av Lillesand. Styr.-m.eks. 1905 og skibsf.eks. 1908 i Kristiansand. Styr. med bk. «Niord», d. «Solstad», d. «Halvard» og d. «Henrik». Blev i 1917 fører av d. «Nordanger» (6500) av Bergen, tilh. H. Westfal-Larsen & Co. A.s. Har senere ført m. «Mildred» (1600) av New York, s. «Bølgen» (2300) av Grimstad samt d. «Tune» (3100) og «Granlund» (8300) av Oslo. — Gift.



CHRISTENSEN, CHRISTIAN,

Høvik pr. Oslo, f. 27. juni 1871 i Drammen. Til sjøs 1887 med s. «Sigfrid» (800) av Drammen, tilh. Søren Christensen. Styr.-m.eks.

1890 i Drammen og skibsf.eks. 1893 i Oslo. Styr. med bk. «Ocean», bk. «Sif», bk. «Sigrid», bk. «Ceylon», d. «Hugin», d. «Munin» og d. «Produce». Blev i 1897 fører av d. «Munin» (1750) av Bergen, tilh. Joh. E. von der Ohe. Har senere ført d. «Ydun» (2150) av Bergen, tilh. von der Ohe & Lund. Sluttet sjøen 1908. Senere skibsreder i Oslo. — Viceform. Oslo Rederif., form. Sjømannsf. Fellesf., Oslo Sjømannsf.; medl. Arbeidsretten, Børsens Voldgiftskomite; censor Oslo Skipperskole o. s. v. — Medalje fra Trondheims Sjømannsf. — Gift. 7 barn.



Som styr. med bk. «Ceylon» forliste med dette på Hasbro Sands i 1893. Kun 4 av besetningen blev reddet.

I 1903 blev d. «Ydun» i New York innredet som kabelskib, og jeg la den første submarine telegrafkabel mellom byene Vera Cruz, Frontera og Campeche for den mexikanske regjering; et meget interessant arbeide som jeg ikke tidligere hadde nogen erfaring i.

CHRISTENSEN, EMIL,

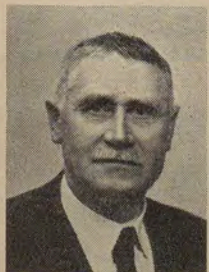


Bekkelagshøgda pr. Oslo, f. 16. des. 1877 på Nøtterøy. Til sjøs 1893 med s. «Ziphora» av Tønsberg, tilh. C. N. Christensen. Styr.-eks. 1896 på Nøtterøy og skibsf.eks. 1902 i Tønsberg. Styr.-med d. «Thordis» og d. «Jethou». Blev i 1908 fører av d. «Jethou» (7199) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført samme rederis d. «Herm» (6660), d. «Mesna» (9000), m. «Tungsha» (9200) og m. «Temeraire» (9600) og fører nu m. «Tricolor» (10225). — Gift. 4 barn.

Siden feb. 1894 har jeg vært i Wilhelmsens rederi. I ca. 2 år med seilskib og senere med samme rederis damp- og motorskiber.

Jeg var i fart under hele verdenskrigen, når undtas at jeg var hjemme på ferie i 6 mnd. i 1917. Trafikkerte forskj. farvann både i europeiske og oversjøiske havner. Gjorde bl. a. fem turer for «Belgian Relief Comission» mellom U.S.A. og Rotterdam. Var heldig, undgikk både miner og torpedoer.

CHRISTENSEN, HALVOR,



Rossø pr. Arendal, f. 6. april 1874 i Øyestad. Til sjøs 1889 med s. «Ophir» (433 brt.) av Arendal, tilh. Ommund Christensen. Styr.-eks. 1892 ved Chr. Olsens pr.skole og skibsf.-eks. 1899 i Oslo. Styr.-med bk. «Elieser», sk.s. «Vardvik», d. «Ragni», d. «Rondane», d. «Tholma» og d. «Eidsfos». Blev i 1909 fører av d. «Star» (1430) av Oslo, tilh. J. B. Stang. Har senere ført samme rederis dampere: «Standford» (1650), «Standford» (2500), «Standard» (1900) og «Stavn» (3050). Har i de siste år drevet ett mindre gårdsbruk samt avløst kapteinene i mitt tidligere rederi ved ferie og sykdomstilfeller. — Siden 1925 med.l av Øyestad kommunestyre. — Gift. 2 barn.

Siste dager av nov. 1895 gikk jeg som 2. styr.-ombord i bk. «Forsete» som førtes av min far, Jens C., og tilhørte samme rederi som «Ophir». Vi var lastet med trelast for Port Elizabeth, og alt gikk heldig til vi kom op under Beachy Head i den Engelske Kanal. Her fikk vi en orkanaktig storm av V.N.V., og drev tilbake ut i Nordsjøen, hvor vinden skiftet til N.V. Det blev en hård seilas for å gå klar av de hollandske banker; men seilene sprang i filler og 3. dagen forliste vi ved Zandvaart kl. 4 morgen. Ved middagstiden løiet vinden en del, og vi kom alle velbjerget i land.

Mens jeg var 1. styr.-med d. «Tholma» av Arendal i Kina-fart, hadde vi høsten 1906 en tyfon mens vi lå til ankers på Hong-Kong havn. Kl. 6 morgen skjønte vi at været så utrykt ut, og forberedte

oss på tyfon. Kl. 8 morgen bleste det en liten kuling, men fra 9 fm. til 11 fm., i ca. 2 timer, blåste den med full kraft, og kl. 12 middag var det vindstille. På disse 2 timer forliste eller havarete 50 dampskibe og seilskibe inne i havnen, men hvor mange kinesiske junker der forliste, blev vel aldri opklart. Der blev skrevet i avisene at ca. 10 000 kinesere druknet under samme storm. Vi var en av de få dampskibe, som ingen skade fikk.

Under Verdenskrigen førte jeg d. «Standard» og d. «Stavn» til mars 1916, og hadde i denne tid intet uheld.

CHRISTENSEN*), JENS,

Stokke pr. Tønsberg, f. 25. sept. 1876 i Stokke. Til sjøs 1891 med s. «Emblem» (1700) av Sandefjord. Styr.-eks. 1894 og skibsf.eks. 1899 i Tønsberg. Styr.-med sk. «Culant», bk. «Fram», fullr. «Malone», bk. «Albania». Blev i 1902 fører av bk. «Albania» (1700) av Oslo, tilh. J. Johanson & Co., Lysaker. Har senere ført bk. «Astoria» og bk. «Abyssinia», tilh. s.n. rederi, samt Tønsberg-damperne «Frithjof» (2500), «Rodney» (1800), «Frithjof I» (4200), «St. Joseph» (2500), og fører nu m. «Thorsholm» (11250) av Sandefjord. — Gift. 4 barn.



*) Død 1934.

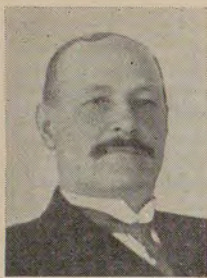
Av mere begivenhetsrike opplevelser under min fartstid som fører skal jeg nevne forliset med bk. «Albania» ex «City of Glasgow», som jeg da førte. Det var på reisen fra New-Caledonia til Europa med en ladning nikkelmalm skibet forliste. Skiftet lasten ca. 400 kv.mil Ost av New-Zeland i en forrykende S.S.O.-storm. Var på vraket i to døgn, men måtte så forlate den, da den holdt på å synke, grunnet ovenbords skade. Begge båter blev utsatt, og da været nu var moderert gikk alt godt. Det var den 17. mai 1907. Kom til slutt inn til Tonga, en øgruppe i Pacific, efter å ha vært 10 dager i livbåtene og tilbakelagt 8 à 900 kv.mil. Grunnet vindretningen måtte vi holde av for Tonga skjønt New-Zeland jo var meget nærmere. Vi hadde en hård tørn. Min kone var også med, men alle blev bjerget og kom oss snart igjen efter en god behandling på den deilige ø Tonga i det herlige klima.

Reiste så til Sydney hvor jeg blev ulovlig arrestert. På henvendelse til den norske regjering gjennom det norske konsulat, innløp følgende opmuntrende svar: «Ingen interesse av saken», et i sannhet meget opmuntrende svar, men takket være vår dyktige konsuls ihrdige bestrebelser, slapp jeg ut efter 3 dages arrest, ellers vilde jeg blitt dømt til ett år. Det var konsul Paus som har æren av at jeg kom ut. Han uttalte sig senere på flg. måte: «Jeg har aldri følt mig så liten som nordmann, som da regjeringens svar innløp.»

Fikk ved hjemkomsten «Astori» ex «Beb Nevis» å føre, i samme rederi. Vi forliste med det i Nord-Atlanteren på reise fra Gulven til Buenos Aires. Under en lens tok et bråt over akterenden og gjorde rent dekk. Vi var på vraket ca. 8 dager, da vi blev bjerget av et engelsk dampskib og landsatt i London i feb. 1912.

CHRISTENSEN, KORNELIUS ALFRED,

Kristiansand, f. 22. aug. 1873 i Søgne. Til sjøs 1888 med s. «Stanley» (200) av Kristiansand, tilh. K. F.



Langfeldt. Styrme.eks. 1890 i Søgne. Skibsf.eks. 1896. Styrme.med sk.s. «Røstad», bk. «Gudrun» og bk. «Birger». Blev i 1900 fører av s. «Brio» (260) av Kristiansand, tilh. J. Svendsen. Har senere ført bk. «Thora» (1250), bk. «Idun» (550), bk. «Parknook» (1250), bk. «Gudrun» (2200), alle av

Kristiansand; fullr. «Prince George» (2950), d. «Havbør» (1500), 4 m. bk. «Hafsfjord» (2950), s.n. 3 av Oslo; d. «Kolsdal» (2000) av Kristiansand, og fører nu d. «Torridal» (2200) av Kristiansand, tilh. Ingv. Bjørneboe. — Gift. 4 barn.

Jeg har forlist 3 ganger. Mistet riggen engang i orkan utenfor St. Thomas, Vestindia, i okt. 1916, da en stor del av St. Thomas og alt på havnen blev ødelagt. Da orkanen var over befant skibet sig ca. 200 mil N.O. for St. Thomas. Skibet hadde kun under fokkemast og fokkeråen igjen av riggen, og dermed seilte jeg skibet inn til ankers på St. Thomas havn. Herfor fikk jeg gullur og kjede av assurandørene.

CHRISTENSEN, KRISTEN,



Oslo, f. 20. okt. 1874 på Nøtterøy. Til sjøs 1889 med s. «Charente» (700) av Åsgårdstrand. Styrme.eks. 1894 på Nøtterøy og skibsf.eks. 1895 i Tønsberg. Styrme.med «G. P. Harbets», «Sigrid», «Drammen» og «Fanny». Blev i 1911 fører av d. «Ravn» (1870) av Oslo,

tilh. And. Jacobsen. Har senere ført d. «Rein» (1900), tilh. samme rederi, og fører nu d. «Lillemor» (1850) av Farsund, tilh. Th. Brøvig. — Sølvpokal fra den norske stat for redning av mannskap. — Gift. 1 barn.

Reddet mannskapet, 17 mann, fra d. «Hovde» som blev torpedert på den franske kyst nord av Brest nov. 1917 i konvoy.

Reddet mannskap fra amerikansk damper «Lewis Luchenbak», 44 mann, på den franske kyst nov. 1917. Likeså 4 mann fra amerikansk d. «Lock Moore», som var torpedert i den Irske Kanal. Det øvrige mannskap var kommet bort under torpederingen.

Seilte under hele krigen i faresonen og var heldig.

«Lewis Luchenbak» var likeledes torpedert og 9 mann kom bort.

CHRISTENSEN, LORENTZ,

Oslo, f. 12. april 1881 på Nøtterøy. Til sjøs 1895 med s. «Kjelstad». Styrme.eks. 1901 i Oslo. Styrme.med damperne «Forto», «Brode» og

«Bora». Blev i 1909 fører av d. «Forto» av Oslo, tilh. Cecil Smith. Har senere ført Oslo-skibene d. «Nor», m. «Semeltind», d. «Bora», d. «Damptr» og d. «Damptr», og fører nu d. «Dampen» (4120), tilh. Arth. H. Mathiesen. — Gift. 2 barn.



Styrme.med d. «Brode» av Oslo da den den 19. mars 1917 blev torpedert uten varsel i Den Biskaiske bukt. 1 mann omkom. Skibet var underveis Cardiff—Gibraltar lastet med kull.

CHRISTENSEN, OLE LEIF,

Nestun pr. Bergen, f. 22. sept. 1892 på Nøtterøy. Til sjøs 1907 med d. «Stralsund» (700) av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Styrme.eks. 1912 og skibsf.eks. 1917 i Oslo. Styrme.med damperne «Hansi», «Forto», «Narødal», «Albatros», «Trost» og «Hegre». Blev i 1920 fører av d. «Trost» (1450) av Bergen, tilh. Sigurd A. Brækhus. Har senere ført Bergensdamperne «Hegre» (2050), «Condor» (4250), «Trane» (1800), «Lilly Margrethe» (800) og fører nu «Erica» (2400). — Gift. 2 barn.



Jeg seilte under hele krigstiden som 1. styrme., undtatt tiden som blev benyttet til skipperskolen, men var heldigvis aldri ute i nogen spesielle uheld, og gikk heldig og lykkelig gjennom alt.

Var hovedsagelig employert i Nordsjø-, Østersjø- og Middelhavsfart. En gang ute i Biscayabukten, bare et par dagers reise ut fra Bristolkanalen, fikk vi en torpedo som stevnet rett imot oss fra en derliggende tysk undervannsbåt. Den gikk heldigvis forenom baugen, bare et par meters klaring, og gikk rett inn i et engelsk skib, som gikk på innsiden av oss i konvojen. Det var lastet med malm, og fikk støtet rett i akterkant av nr. 2 luke; malmen rendte ut og hele sjøen rundt omkring blev farvet blodrød. Den begynte straks å synke, og mannskapet gikk i båtene, og blev optatt av en derværende patruljebåt som assisterte konvojen. Imidlertid viste det sig senere at skibet sluttet å synke, da fordekket stod jevnt med vannflaten. Malmen hadde fylt hullet selv, hvilket må sies å være et enestående held med den slags last. Fartøiet blev innseilt til Bristol, hvor det blev reparert og bragt i orden igjen.

Vi hadde dog en minneverdig tur nede i Middelhavet senere, hvor vi gikk i konvoy fra Gibraltar til Spezia; der var ca. 28 store skiber i konvojen. En midnatt traff vi sammen med en annen konvoy med omtrent like mange skiber. Den kom fra Spezia og skulde til Gibraltar. Det blev et voldsomt halloy med en masse kollisjoner, hvor flere av skibene forliste totalt, og en masse store skader blev påført, men en del kom sig inn til italienske havner hvor de senere fikk reparert, og fikk et kostbart og langt ophold. Der var 5—6 norske skiber i konvojen også, men så vidt jeg vet, tror jeg ikke nogen av disse forliste, men flere hadde fått store skader. Der var en stor italiensk båt, som gikk foran oss, og denne fikk ikke mindre enn 4 store skiber på sig samtidig, så det var et

uhyggeleg ramaskrik overalt. Vi gikk heldigvis klart gjennom alt, og kom helskinnet frem til bestemmelsesstedet. Det var jo den gang ulovlig å føre lanterner eller lys, og alle gikk jo i mørke til enhver tid.

CHRISTENSEN, PETTER SEVERIN,



Porsgrunn, f. 21. juli 1857 i Solum. Til sjøs 1872 med s. «Flid» av Brevik, tilh. Sørensen & Gundersen. Styr.m.eks. 1876 i Porsgrunn. Styr.m. med bk. «Plovmanden», bk. «Elise», d. «Dronning Gyda», d. «Christiania» og d. «Drammen». Blev i 1888 fører av d. «Christiania» av Oslo, tilh. Winge & Co. (senere Olaf Rustad). Har senere ført d. «Odin», tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen 1907 p. g. a. sykdom. Har senere drevet kullhandel, sleper- og lekterforretning. — Gift. 4 barn.

Under en N.O.storm den 29. nov. 1897 reddet vi med d. «Christiania» mannskapet på trelastet hollandsk skib «Gesina». Den var full av vann og kappet rigg. Redningen foregikk utenfor vestkysten av Danmark. Mitt mannskap blev av den hollandske regjering tildelt en pengesum, og jeg en langkikkert.

Fra feb. 1882 til mars 1907 har jeg fart for samme rederi i ruten Oslo, Amsterdam, Göteborg.

CHRISTENSEN, SIGURD,



Brooklyn, N. Y., f. 13. jan. 1879 i Bergen. Til sjøs 1894 med d. «Norden» (3500) av Bergen, tilh. S. M. Kuhnle & Søn. Styr.m.eks. 1897 og skibsf.eks. 1900 i Bergen. Styr.m. med seilskib og samtlige skib tilh. Nordre Bergenhus Amts D.s. Blev i 1906 mdl. fører (fast i 1912) av d. «Balder» (400), tilh. s.n. rederi. Har senere ført m. «Hvitveis» (1100), d. «Borghild» (5600) og d. «Cissy» (4000), samtlige av Bergen. Sluttet sjøen 1929. Senere Marine Superintendent for firmaet Isbrandtsen, Møller & Co., New-York. — Styremedl. i Ruteskibenes Befalsforbund. — Gift. 2 barn.

Seilskibsfart ca. 4 år. Som fører av «Borghild» reddet i Nord-Atlanteren i 1916 63 personer fra amerikansk skib «Georgutta», der var sprunget lekk, mistet riggen og synkeferdig. Som fører av «Cissy» reddet 4 mann fra amerikansk skib «Colonel Bowie», kapseist under storm i Mexikanske Golf nov. 1920. Og som fører av «Cissy» reddet i mars 1923 11 overlevende mann fra amerikansk skib «Santiago» sunket i storm utfør Cape Hatteras. For sistnevnte innstillet som nr. 2 av N.S.F. til Robins legat.

CHRISTENSEN, THOMAS CORNELIUS,

Stavanger, f. 27. jan. 1884 i Stavanger. Til sjøs 1902 med s. «Fram» av Stavanger, tilh. Monsens rederi. Styr.m.eks. 1904 og skibsf.eks. 1907 i Stavanger. Styr.m. med d. «Storfond», d. «Helen» og siden 1911 med D.S.D. skib. Blev i 1925 fører av d. «Tungenes» (500), tilh. D.S.D., og fører nu d. «Ulsnes» (900) av s.n. rederi. — Gift. 4 barn.



Har i mars måned i år tjenestgjort i D.S.D. i 24 år, hvorav ca. 10 år som fører.

CHRISTIANSEN, ADOLF JOHANNES,

Oslo, f. 27. feb. 1890 i Oslo. Til sjøs 1905 med galeas «Marie» av Stavanger. Styr.m.eks. 1910 og skibsf.eks. 1912 i Stavanger. Styr.m. med sk. «Elin» av Stavanger samt flere skib tilh. D.S.D. Blev i 1926 fører av d. «Tungenes» (500), tilh. D.S.D. Har senere ført d. «Ulsnes» (900) og fører nu d. «Jæderen» (902 brt.) tilh. D.S.D. — Gift. 1 barn.



CHRISTIANSEN, AMUND,

Hedrum, f. 20. sept. 1888 i Lardal. Til sjøs 1903 med s. «Fortuna» (100) av Sandefjord. Styr.m.eks. 1910 i Sandefjord og skibsf.eks. 1919 i Larvik. Styr.m. hovedsakelig med hvalfangere. Blev i 1930 fører av «Kosmos II» (25409) av Sandefjord og har senere ført dette skib. — Gift. 2 barn.



Har den vesentligste del kun fart på hvalfangst. Begynte sjøen ombord i damp- og seilskib «Fortuna» av Sandefjord, og var med den 2 år i Nordishavet på botlenosefangst; var så i noen år ombord i nord- og østersjøskutene, men gikk straks inn i hvalfangsten, og har nu i over 20 år vært i denne bedrift.

CHRISTIANSEN, ANDERS,

Nøtterøy, f. 14. nov. 1880 på Nøtterøy. Til sjøs 1898 med d. «Thyra» (6500) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Styr.m.eks. 1903



«Cubano» (8500), m. «Tampa» (6200) og fører nu m. «Tai Shan» (10000) av Panama. — Gift.

Som 1. styrm. med d. «Elisabeth 4» torpedert i Middelhavet sept. 1916. Hele mannskapet, 48 mann, blev bjerget og innbragt til Savona. Reiseruten hjem: Savona—Paris—Haver—Southampton—London—Newcastle—Bergen.

CHRISTIENSEN, BERNHARD,



Trondheim, f. 18. jan. 1881 i Åfjorden. Til sjøs 1900 med d. «Oskar Dikson» av Sundsvall. Styrm.eks. 1905 og skibsf.eks. 1910 i Trondheim. Styrm. med d. «Otra» av Mandal og d. «Dag» av Trondheim. Blev i 1915 fører av d. «Inna» av Steinkjer, tilh. Indherreds D.s.

Har senere ført m. «Siger» av Måløy, d. «Inna», d. «Havda» (677 brt.) og fører nu d. «Namsos» (506 brt.), samtlige tilh. Innherreds D.s. — Gift. 3 barn.

«Oskar Dikson» var en taubåt innkjøpt fra England og sannsynligvis verdens største i den tid, med to maskiner og to skorstener. Jeg var med i 1900 på en ekspedisjon til Vest Sibirien.

Reiste senere et års tid med hollandske skib og flere år med engelske.

Krysset mellom Storbritannien og Skandinaviske havner 144 ganger under Verdenskrigen uten uheld.

Drev i året 1927 kveitefiske på Labradorkysten.

Fører f. t. d. «Namsos» i hurtigruten mellom Trondheim og Stavanger.

CHRISTIENSEN, CARL ALFRED,



Halsen pr. Larvik, f. 9. nov. 1867 i Rekkevig. Til sjøs 1883 med s. «Mohavk» av Larvik, tilh. Jacob Augestad m. fl. Styrm.eks. 1888 i Larvik. Styrm. med følgende Larviks-skib: Br. «Norman», sk. «Anna Canada», bk. «Laura», bk. «Betzy & Arnold», fullr. «Sterling»

av Oslo og fl. hvalkokeri «Figaro» av Larvik. Blev i 1900 fører av botlenosefanger «Trafik» av Larvik, tilh. Chr. Nielsen & Co. Har senere ført flere av dette firmas hvalbåter. Sluttet sjøen 1911. Senere form. ved Rolighets verft, Larvik, dog avbrutt ved flere sjøturer inn imellem. — Gift. 5 barn.

Kom inn til Lerwick, Nord Skotland, med br. «Norman» lille julaften 1888 helt havarert med 7 fot vann i rummet. Forliste med bk. «Laura» på koralrev i Vestindien 1891. Forliste senere med «Betzy & Arnold» som sprang lekk i ballast i en storm i Nord Atlanteren på reise til Kanada. Måtte kutte riggen i Nordsjøen med jernfullr. «Sterling». Den falt overende, da den kastet ballasten i en storm av O.S.O. Kom inn til Aberdeen 2. juledag med dekket omtrent i vannet. 1908 brente fl. kokeri «Figaro» for oss på Spitsbergen.

Jeg har arbeidet for Chr. Nielsen & Co.s kontor i Larvik i forskj. stillinger omtrent i 42 år og er der fremdeles. Form. ved deres verft «Rolighets Verft» i Hølen ved Larvik.

I 1919 var jeg på Spitsbergen med 32 mann og arbeidet med forskj. ved en kullgrube som Nilsen & Co. var interessert i. Bygde hus for 35 mann, anla 900 meter bremsebane, bygde kai for skibning av kull og var klar med dette arbeide 1. aug. 1. sept. hadde vi skibet 10 000 tonn kull som var uttatt i Green Harbour Gruben.

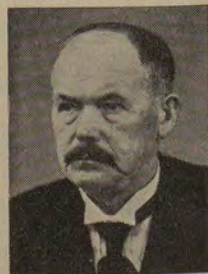
CHRISTIENSEN, CHRISTIAN,

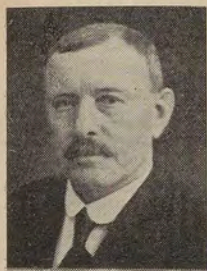
Kristiansand, f. 16. okt. 1875 i Høvåg. Til sjøs 1891 med br. «Najaden» (350) av Lillesand, tilh. O. Christiansen, Brekkestø. Styrm.-eks. 1893 på Åkerøen. Styrm. med forskj. seil- og dampskib. Blev i 1900 fører av ovennevnte fartøi. Har senere ført flere skib i rute fart Oslo—Mandal og Oslo—Bergen. Førte en tid også slepebåten «Speideren» av Kristiansand og utførte flere slepeturer Norge—Danmark. Nu styrm. og kjentm. med d. «Storesand» i rute Oslo—Kristiansand. — Gift. 5 barn.



CHRISTIENSEN, CHRISTIAN HARTVIG,

Haugesund, f. 20. des. 1877 i Haugesund. Til sjøs 1893 med seilfartøi (70 brt.) av Haugesund. Styrm.eks. 1899 i Haugesund. Styrm. med d. «Valhall» (680) og blev i 1903 fører av dette fartøi, tilh. Joh. M. Hauge, Haugesund. Har senere ført d. «Sigurd» (120) av Kristiansund og d. «Gaval» (630) av Haugesund. Sluttet sjøen 1909. Har senere drevet kullhandel. — Gift. 7 barn.



CHRISTIANSEN, JOHAN BERNHOFT,

Stavanger, f. 20. jan. 1868 i Namdalen. Til sjøs 1886 med s. «Dagny» (160 brt.) av Kristiansund. Styr.-eks. 1894 i Stavanger. Styr. bl. a. med sk. «Reidar», d. «Elgen» og d. «Jotun». Blev i 1900 fører av galeas «Hrutayri» (60 brt.) av Stavanger, tilh. Johan Pedersen. Har senere ført s. «Ebenezer» (190 brt.), s. «Knut» (89 brt.), s. «Sylvia» (150), s. «Transport» (300 brt.), d. «Albion», d. «Argo» og d. «Isbjørn» (780), alle av Stavanger. Sluttet sjøen i 1924. Deretter i ca. 9 år lekerfører på New York havn. Nu bestyrer av Sjømannshjem. — Gift. 2 barn.

På min første reis utenskjærs med «Dagny» av Kristiansund reddet vi, en stormfull november natt ca. 60 n. mil S.V. av Stat, en finsk lettmatros samt skibshunden fra vraket av bk. «Frank» av Fredrikstad. Skibet var trelastet og lå med dekket i vannflaten, mens riggen, dekkslast, dekkshuser og skanseklædningen var borte. Hele den øvrige besetning var omkommet. Havet var svært opørt, men stormen litt løiere nettop under bergingen mellom kl. 1 og 3 på «hundevakten». At vi blev oppmerksom på havaristen skyldtes hundens gjøen og noen svake skrik til luvard, som båsmannen på utkikk og jeg til rors hørte. Alle mann blev øieblikkelig purret ut, livbåten satt på sjøen og fire av oss jumpet i den og utførte bergingen. Det var vanskelig nok å komme nær vraket, som sjøen stadig brøt over; men ved å kaste en line, som finnen omsider fikk tak i og jumpet ut, fikk vi ham op i båten, hvor han seg sammen og bare ropte: Pål! Pål! (hundens navn.) Endelig kom så Pål efter og blev optatt i båten. Efter fullført berging økte stormen på, så vi ved vaktens slutt lå for sviktet stump og klossrevet treiseil.

Under min ca. 3 års fart på Nordsjøen og mellom engelske og franske havner under verdenskrigen, var det nok av spennende opplevelser; men da jeg gikk klar av miner og torpedoer, har det ingen aktuell interesse.

Min siste reis som skipper var i 1924, da jeg førte en liten motorsk. «Norseman» (ca. 35 t. net. reg.) fra Skudeneshavn til New York, hvor fartøiet blev solgt. Når undtas en del trubbel med motoren, forløp reisen ganske godt, til tross for at der hverken var kronometer, signalfagg eller signalbok ombord. Følgelig var det ingen anledning til kontroll av bestikkets lengde. Vi avgikk fra Skudenes 8. mai og ankret ved Staten Island N. Y. 7. juni. Altså i mnd. reise, 4 dages ophold i Stormorway og 2 i St. Johns N. F. iberegnet.

CHRISTIANSEN, LAURENTIUS FOYN BRUUN,

Nøtterøy, f. 27. nov. 1895 i Tønsberg. Til sjøs 1911 med fullr. «Komet» av Tønsberg, tilh. Daniel Steen. Styr.-eks. 1915 og skibsf.eks. 1922. Radiocertifikat 1917. Styr. med følgende Tønsberg-skib: «Hamlet», «Frednes», «Tricolor», «Mantilla», «America»,

«Mexicano», «Toledo», «Thode Fagelund» og «Pontos». Blev i 1930 fører av m. «Bello» (9830) av Tønsberg, tilh. Berg & Torgersen, og fører nu dette skib.

I Wilhelmsens rederi fra 1913—1915 som matros med «Hamlet». Gikk iland 1917 i New York, hvor jeg tok handelsskole og gikk inn i «Norden» (skibshandlerfirma), Norfolk. 1922—29 i Wilh. Wilhelmsens rederi hvor jeg sluttet for å begynne på hvalfangst. Jeg var i. styr. på «Pontosekspedisjonen».

CHRISTIANSEN, OSCAR JOHAN,

Haslum st., Bærum, f. 25. jan. 1892 i Hayward, U. S. A. (kom til Norge 2½ år gl.) Til sjøs 1908 med d. «Hjærdis» (450 brt.) av Moss. Styr.-eks. 1911 og skibsf.eks. 1915 i Tønsberg. Styr. med følgende skib tilh. Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg: «Themis», «San Joaquin», «Mendocino» og «Mantilla». Blev i 1924 fører av t.d. «Mendocino» (10500), tilh. s.n. rederi. Har senere ført (til 1932) t.d. «Sjømand» (4235), tilh. T. Dannevig & Co., Oslo. — Gift. 1 barn.



Fart i Wilh. Wilhelmsens rederi 1911—30. Tjenestgjorde i marinen under krigen i 19½ mnd. fra 1915—17 i radioavdelingen.

CHRISTIANSEN, PETTER ANTON,

Larvik, f. 6. feb. 1878 i Larvik. Til sjøs 1890 med s. «Johanne» av Larvik. Styr.-eks. 1896 i Larvik. Styr. med en rekke skib, bl. a. «Bravo», «Alf», «Sheik», «Hamilton» og «Hogstad». Blev i 1915 fører av d. «Rakiura» (5600) av Larvik, tilh. Chr. Nilsen & Co. Har senere ført hv. «Whangora», d. «Borna» (1400) og d. «Hogstad» (1000), samtlig av Larvik. Sluttet sjøen i 1919, og har siden vært havnefogd i Larvik. — Form. Larviks Sjømannsf., fast medl. av sjøretten. — Gift. 4 barn.



Var ansatt i forskjellige stillinger hos Chr. Nilsen & Co. fra 1903—18; fra 1909—14 på selskapets hvalfangerflåte; i den øvrige tid i trampfart.

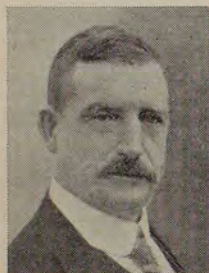
CHRISTIE, SØREN LORENTZ,

Bergen, f. 27. aug. 1861 i Bergen. Til sjøs 1877 med fullr. «Alert» av Bergen. Styr.-eks. 1880 og skibsf.eks. 1883 i Bergen. Styr. med «Unita»,



«Wilhelm» og «Balder». Blev i 1889 fører av d. «Balder» av Bergen, tilh. Joh. C. Giertsen. Har senere ført flere Bergensdampere, hvorav «Doran» og «Symra». Sluttet sjøen i 1901 og drev rederivirksomhet til 1918. — Gift. 3 barn.

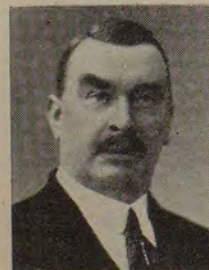
CHRISTOFFERSEN, NIELS,



Presterød, Slagen, f. 22. sept. 1866 på Nøtterøy. Til sjøs 1881 med br. «Moses» (270 nrt.) av Tønsberg, tilh. H. Falck. Styr.m.eks. 1886 i Oslo. Styr.m. med forskj. seil- og dampfartøier senest: «Albis» og d. «Orwell». Blev i 1901 fører av d. «Albis» (2000) av Oslo, tilh. Camillo Eitzen. Har senere ført d. «Falkland» (7000) og «Thule» (5000) av Oslo samt d. «Orwell» (6000) av Tønsberg. Sluttet sjøen 1928. — Innehatt div. kom. hverv. Viceform. Tønsberg Sjømannf., sjørettsmedl., medl. repr.skapet A.s. Kaldnes mek. Verksted. — Gift. 3 barn.

I Camillo Eitzens rederi var jeg 1897—06. Seilte hele tiden i Vest-India-fart uten uheld.

CHRISTOFFERSEN, OLE PETTER,



Skien, f. 1. okt. 1870 i Skien. Til sjøs 1887 med bk. «Einar Tambarskjølver» (1145 brt.) av Skien, tilh. Nils P. Høyer m. fl. Styr.m.eks. 1889 i Porsgrunn. Styr.m. med bk. «Cleveland», d. «Traag», d. «Start» og d. «Scott». Blev i 1899 fører av d. «Start» (850) av Skien, tilh. J. A. Larsen. Har senere ført s.n. rederis dampere «Skjalm» (2000), «Start» (850) og «Skrim» (870). Sluttet sjøen 1917. Siden 1920 havnefogd, losform. og mønstringsm. i Skien. — Form. i Skiens sjømannsf., sjørettsmedl. — Inneh. sølvpokal med inskripsjon for redning av svensk skibsmannskap i Østersjøen i des. 1912. — Enkem. 1 barn.

Høsten 1889 tok jeg hyre som lettmatros med br. «Rex» hjemmehørende og beliggende i Kragerø. Br. var lastet med minetømmer bestemt for Boston (England); der var gjort et forsøk på å komme

over, men på grunn av styggvær og motvinn gjort vendereis. Mannskapet som den gang var fra Tønsberg og omegn, nektet å gå ut igjen med skuta, da riggen var så dårlig og blev avmønstret. Der blev innsatt ny foremast og stående rigg, og dette var omtrent ferdig, da det nye mannskapet, deriblandt jeg, kom ombord. Vi var forhyrt i Porsgrunn, for i Kragerø hvor br. var kjent, kunde den ingen folk få. Jungmannen og kokken var fra Skåtøy. Da riggen var ferdig gikk vi til sjøs en vakker formiddag, men allerede neste dag måtte vi gå inn igjen, da storriggen holdt på å falle ned. Vinden var nemlig frisket til kuling av syd, med nokså høi sjø, og br. slingret voldsomt tross den hadde dekkslast. Vi kom inn til Børsen og ankrer med middagstid. Etter ca. 3 ukers ophold der med forskjellige små oplevelser, stakk vi igjen til sjøs ved hjelp av en frisk bris fra N.O. Br. viste sig ikke som nogen skarpseiler. 4 miles fart med god vinn, så meget som bramseilene kunde tåle var alt vi kunde få på loggen. Det gikk fint til vi var ca. 40 kv.mil av Spurn Head. Da fikk vi vestenvind som snart gikk over til storm og svær sjø, hvorfor vi lå bi for en sviktet stump (undere merseil). Arbeide hadde vi nok av med å kaste dekkslast, pumpe med en gammel nikke-pumpe av tre som holdt et syndig leven, så kokken lurte på om den kunde høres på Skåtøy, og selvfølgelig hang vi ut oljeposer. Vi hadde ikke annet enn en almindelig sekk med en drevdott i, og deri slo vi da malerolje så lenge vi hadde noe, siden brukte vi tjære, kulltjære og petroleum. Hvor lenge vi lå således husker jeg ikke men da vi om nogle dager ikke hadde meget ferskt vann og petroleum igjen, blev der holdt av og kursen satt for Norge. Vi kom inn til Farsund, hvor vi alle mann, kapt. innbefattet, nektet å gå til sjøs igjen med briggen, før der blev innsatt ny stormast og rigg, skroget kalfatret og forskj. annet reparasjonsarbeide utført.

Etter å ha satt inn ny mast og rigg blev vi avmønstret og reiste hjem. Hadde da vært omborg i 2½ mnd. Jeg hørte senere at skuta blev liggende i Farsund til neste vår, og kom endelig til sitt bestemmelsessted Boston efter å ha hatt ladningen inne i næsten ett år.

D. «Skrim» blev senket i den engelske kanal av en tysk undervannsbåt 19. feb. 1917. Vi var i livbåtene 21 timer før vi kom til land ved Treport i Frankrik, hvorfra vi straks blev sendt til Havre og derfra til London, hvor jeg var i 2 mnd. før jeg fikk anledning til å komme hjem. London var på den tid full av krigsforliste norske sjøfolk, så det var vanskelig for konsulatet å skaffe logi til alle. Jeg og en del av mannskapet fikk logi på et soldathjem, hvor styr.m. og jeg måtte ligge i kjelleren i 4 netter før vi fikk plass på hotell. Under opholdet i London var vi det Norske Handelskammeres gjester ved en stor middag for krigsforliste norske sjøfolk. Etter sigende var der 700 sjøfolk til stede. Sir Karl Knudsen presiderte.

CHRISTOPHERSEN, ANDERS,

Nøtterøy, f. 11. okt. 1868 på Nøtterøy. Til sjøs 1883 med d. «Håbet» (alm. hvalbåt) av Sandefjord, tilh. Johan Bryde. Styr.m.eks. 1885 på Nøtterøy og skibsf.eks. 1892 i Tønsberg. Styr.m. med bk. «Trio», bk. «Dominion», sk.s. «Isbaaten», bk. «Cara», sk.s. «Glen-coyn», fullrigger «Antonia», bk. «Emma Parker» og d. «Aurora». Blev i 1903 fører av d. «Aurora» (1750) av Larvik, tilh. M. Oppen & Co. Har

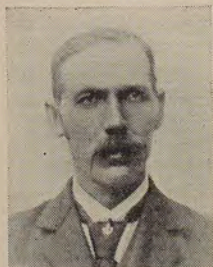


senere ført d. «Nils» (3050) av Larvik. Sluttet sjøen 1922. Bestyrer fra opprettelsen i 1931 av Nøtterøy Sparebanks Filial. Herredstyremedl., medl. av ligning og overligningsnevnd. — Gift.

Som styrm. med d. «Aurora» reddet vi føreren på et mindre tysk stålseilskib. Skibet var kantret i en storm i Østersjøen 19. april 1903. Vi opdaget vraket 29. s. mnd., og fikk da ved å styre bort og langs skibet høre at der bankedes i skibets bunn, hvor kapteinen var innesperret i akterskibet. Etterat en nagle var slått ut og gitt den innesperrede vann å drikke, fikk vi etter adskillig besvær sleper fast på vraket og tauede det inn til Dansig hvortil vi var bestemt, og ankom neste aften 30. april. En plate blev hugget op og kapteinen befriet etter 11 dages innesperring. For denne redning blev kapt., jeg og 2 mann jeg hadde med på vraket under slepingen, beæret: Kapt. med et ordenstegn, vi andre med forskj. grader av medaljer. Jeg med keiser Vilhelms æreskors for edel dåd.

Med seilskibe har jeg hatt flere lange reiser, således som styrm. med sk.s. «Glencoyne» 247 dager fra Sydhavssøene til Marseille kopralastet. Likeledes flere reiser fra Europa til Sanfrancisco på 180, 172, 156 og 145 dager. Og Europa—Australia på 127, 125, 118, 110, 109 og 105 dager.

CHRISTOPHERSEN, BERTHEL,



Borøy, Aust-Agder, f. 5. mars 1864 i Borøy. Til sjøs 1879 med br. «Esrå» (350) av Tvedestrand, tilh. John P. Pedersen, Staabo. Styrm.eks. 1884 på Borøy. Styrm. med br. «Tido» og «Helene», bk. «Noah» og «August Tellefsen». Blev i 1891 fører av s.n. fartøi

(1100) av Tvedestrand, tilh. C. Wroldsen. Har senere ført flg. Tvedestrandsskuter: «Handy» (640), «Mispa» (800), «Freidig» (1000), «Amazone» (1900), «Concordia» (1900) og førte sist d. «Regal» (1350), tilh. J. W. Wroldsen. Sluttet sjøen 1925. — Medl. av herredstyre og menighetsråd. — Gift. 4 barn.

Da jeg i 14 års alderen var klar skolen og gav min lærer hånden til avskjed, fikk jeg disse ord med mig til farvel: «Lykke på sjøen da». Det var noe selvfølgelig heromkring. Vi skulde alle til sjøs. Skibene lå rundt om i havnene, nye stod på «bankestokken», hyrer i fleng for guttene. Med skibe fra 8 til 12 manns besetning blev både rortørn og utkik både mange og lange på en reise fra 2—4 mnd. i sjøen. For nærmere å illustrere dette, kan jeg fortelle at i 1881 med sk. «Sjøvath» av Tvedestrand (290), var jeg med på en reise fra Cardiff med kullast til Galveston, retur med oljekaker Hamburg, medgikk ca. 6 mnd. til reisen.

Da jeg i 1891 fikk skib å føre, var det under meget ugunstige forhold. Skibet lå nemlig i Santos i den hårde gulfebepidemi som raste den gang. Dødeligheten blandt sjøfolkene var stor. En uhyggelig og trist tid. Etter 11 mnd. opphold kunde vi sette baugen til sjøs.

Da krigen brøt ut var jeg på en reise med s. «Concordia» med en ladning Guano fra Balizoz Island til Antwerpen. Havnen blev stengt for skibe, og englenderne tok skibet til London, hvor lasten blev losset. Først etter å ha passert Gullenness fikk jeg greie på at krigen var i full gang etter en reise på ca. 3 mnd.

CHRISTOPHERSEN, CHRISTOPHER,

Oslo, f. 13. jan. 1859 på Hudø. Til sjøs 1874 med s. «Hekla» (450) av Drammen. Styrm.eks. 1877 i Halden og skibsf.eks. 1879 i Tønsberg. Styrm. med s. «Vega» og blev i 1887 fører av s. «Cap Nor» (450) av Drammen. Har senere ført s. «Vega» av Gøteborg, s. «Eclips» (540) av Oslo og fl. kokeri s. «Kamfjord» (1120) av Sandefjord. Sluttet sjøen 1913. — Siden 1917 bestyrer av Theodor Henrichsens Sjømandshjem, Oslo. — Medl. av skolestyre og ligningsvesen i Sandar. — Gift. 10 barn.



CHRISTOPHERSEN, CHRISTOPHER,

Kragerø, f. 14. mai 1882 i Kragerø. Til sjøs 1897 med s. «Isfareren» (600) av Kragerø, tilh. J. M. Jensen. Styrm.eks. 1901 i Kragerø og skibsf.eks. 1905 i Oslo. Styrm. med damperne «Waterloo», «Rex» og «Baja California». Blev i 1908 fører av d. «Waterloo» (1900) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført følgende Oslo-dampere: «Governor Forbes» (2500), «Nidar» (1800), «Nidarholm» (4200), «Nidaros» (7800) og fører nu «Nidareid» (2700), samtlige tilh. A.S. Krogstad Shipping Agencies Ltd. — Gift. 2 barn.



CHRISTOPHERSEN*, CHRISTOPHER,

Stavanger, f. 16. jan. 1875 i Stavanger. Til sjøs 1890 med bk. «Sterling» (757 nrt.) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styrm.eks. 1896 i Stavanger og skibsf.eks. 1900 i Bergen. Styrm. med bk. «Chimæa» og «Czar» samt d. «Kalfond». Blev i 1906 fører av s. «Magdalena» (800) av Stavanger, tilh. Brødr. Anda. Har senere ført Stavanger-damperne «Sjøgutten» (850), «John Wilson» (1000), «Libra» (3000), «Hercules» (6700) og m. «Vestvard» av Oslo, samtlige tilh. Lauritz Kloster. Sluttet sjøen 1929.



*) Død 1. septbr. 1935.

1929—34 inspektør hos Sigval Bergesen, Stavanger. — Gift. 2 barn.

Ført tilsyn med flg. nybygninger: D. «Libra», m. «Sørvard», m. «Austvard», m. «Nordvard», m. «Vestvard», m. «Heimvard», alle av Klosters rederi, samt 3 nybyggn. i Portland, Ore. Likeledes m. «Barfonn» og m. «President Herrenschmidt», tilh. Sigval Bergesen.

CHRISTOPHERSEN, CHRISTOPHER JENS,



Oslo, f. 24. jan. 1893 i Lyngør. Til sjøs 1908 med s. «Glenshee» (1400) av Arendal, tilh. Bertr. Jacobsen. Styrme.eks. 1913 og skibsf.eks. 1914 i Arendal. Styrme. med t.d. «Aztec» og flere skib tilh. Fearnley & Eger, Oslo. Blev i 1929 fører av d. «Oria» (3500) av s.n. rederi, og fører nu dette skib. — Gift. 1 barn.

Forliste julen 1911 med fullr. «Askøy» av Askerøen på Elisabeth reef. Seilte og rodde på fem døgn inn til Yamba i det nordlige New South Wales.

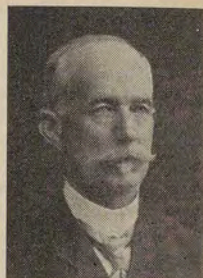
Torpedert i nov. 1916 med d. «Belle Ile» av Oslo. Skibet blev senket med bomber i den Engelske Kanal. Alle reddet.

CHRISTOPHERSEN, CHRISTOPHER KNUT,



Strømsgodset pr. Drammen, f. 5. aug. 1869 i Lyngør. Til sjøs 1885 med bk. «Abel» (710) av Lyngør, tilh. Jens M. A. Marcusen m. fl. Styrme.eks. 1888 i Stormyr pr. Risør. Styrme. med bk. «Theodor» og «Abel». Blev i 1894 fører av s.n. skib. Har senere ført bk. «Reigate» (1450) av Glasgow (under norsk flagg) og d. «Elg» (1700), tilh. Thv. Hansen, Lyngør. Sluttet sjøen i 1913. Har senere drevet rederivirksomhet. Disponert flg. skibsaktieselskaper i Drammen: D.s. A.s. Tramp, A.s. Seil, Drammens Motorseil A.s., D.s. A.s. Sunnland, som samtl. nu er avviklet. — Styremedl. i Norsk Skibsførerf., form. (og styremedl.) Drammens sjømannsf., medl. av forstandersk. i Skoger Sparebank, form. i Strømsgodset ligningsnevnd, styremedl. i «Kristianiagruppen for amerikanske nybygninger», direksjonsmedl. i D.s. A.s. Statland, Oslo. — Gift. 4 barn.

CHRISTOPHERSEN, ENGELBRET,



Lyngør, f. 5. aug. 1858 i Lyngør. Til sjøs 1874 med s. «Brødrene» (600) av Tvedestrand, tilh. kapt. H. Evensen. Styrme.eks. 1876 i Risør. Styrme. med bk. «Elida», fullr. «Bonafides» og d. «Odin». Blev i 1884 fører av s. «Credo» (190 brt.) av Lyngør, tilh. B. J. Christophersen. Har senere ført s. «Norvegia» (600 brt.) av Lyngør, d. «Fane» (1400) av Bergen, d. «Magda» (1700) av Tønsberg og d. «Torquay» (2200) av Oslo. Sluttet sjøen i 1917. Har senere drevet agenturvirksomhet. — Innh. forskj. kom. hverv. Form. i Lyngør og omegns sjømannsf. (12 år). — Gift. 5 barn.

Den 19. des. 1880 oplevde jeg mitt første forlis. 2 mann druknet, deriblandt kapteinen. Jeg var styrme. med skibet «Ellida» av Lyngør, 9 manns besetning, på reise fra Russland til Frankrik med en ladning hamp. Forliset foregikk i skjærgården utenfor Tvedestrand. Under voldsom storm av Øst med sterk snefall fikk man kl. 5 på dagvakt plutselig se skibet inne i brekningen overalt i le, og et par minutter senere stødte forskibet mot en lav holme. Å forsøke båt utsatt var håpløst, da den vilde blitt knust øieblikkelig i brenningen. Jeg sprang da op på bakken for å orientere mig om mulighet for redning, og så som den eneste utvei å hoppe fra bakken ut i luften og så langt at man kunde klare sig å bli tatt av dragsuget. Dette blev sagt folkene som var samlet omkring på bakken. De syntes nok det var et gyselig forslag; men mitt svar var som ovenfor nevnt og tilbød mig som første mann å gjøre forsøket. Jeg tok da et godt tilsprang fra luv side av bakken og landede ganske bra på holmen efter en luftfart av ca. 20 à 25 fot. Derefter fulgte hurtig efter hinannen 6 mann, så vi var 7 stk. på holmen. Der var da kun 2 tilbake ombord, kapteinen og en matros. Disse hadde sannsynligvis betenkeligheter med hoppet, og da skibet på få minutter begynte å fylles med vann og kandrede på skjæret, forsvant disse 2 i havet. Vi andre blev reddet efter 6 timers opphold på holmen, men måtte hoppe i sjøen for å komme i redningsbåtene, tross det var på innsiden.

Høsten 1881, i des., gikk jeg som understyrme. ombord i det nybyggede d. «Odin» av Lyngør (2200), tilh. A. E. Olsen. Dette var det største dampskib på Øst- og Sørlandet den gang. Kun i Bergen hadde man flere store skib fra 2—3000 t. dw.

Vi avgikk fra Glasgow, hvor det var bygget, med stykkogods til Shanghai og Yokohama, hvorefter det inntrådte i timecharter på kinesiske havne: vistnok det norske dampskib som åpnet farten på Kina. På en reise fra Japan med kull til Hong Kong våren 1883, forliste skibet i Formosastredet på en ensom liggende Ø, Chin Yuen, i tykk tåke. Skibet sank i løpet av 10 à 15 minutter, men fikk anledning å redde oss alle 27—28 mann i livbåtene.

Befolkningen på øen var vistnok sjørovere, men vi slapp heldigvis nogen forbindelse med dem, da vår kapt. hurtig fikk gjort en kontrakt med føreren av en større djunke, som tilfeldigvis lå der, å bringe oss til en by på fastlandet for en pris av 200 dollars.

Med en frisk bris og god vind satt vi hurtigst seil fra det farlige naboskap, men det hårdeste slit hadde vi med å få hevet det vel-dige anker op. Det målte over halvdelen av dekkets lengde, og bestod av tungt tre. Efter 2½ døgn seilas ankom vi i god behold uten å være antastet, til havnebyen Foochow, hvor den norske

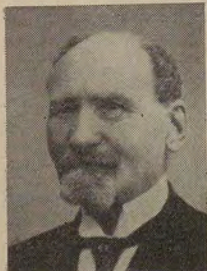
konsul tok sig av oss. Noen få reiste hjem, deriblandt jeg, mens de fleste blev der ute og opnådde stillinger i det kinesiske toll- og fyrvesen.

Seilte under krigen, fra dens begynnelse til utgangen av 1916, med d. «Torkel» av Oslo (2200), reder Chr. Christensen. Den hele tid employert i fart på Norge—England, Norge—Frankrik samt England—Frankrik, et hårdt farvann, men led aldri noen skade på skib eller mannskap, ei heller torpedert.

CHRISTOPHERSEN, JOHANNES,

London, f. 28. des. 1880 i Lyngør. Til sjøs 1895 med s. «Lindgard» (1700) av Lyngør, tilh. Bernt Olsen & Søn. Styrm.eks. 1897 i Arendal og skibsf.eks. 1901 i Oslo. Styrm. med s. «Norvegia» og d. «Elg». Blev i 1908 fører av d. «Minerva» (6200) av Oslo, tilh. And. Jacobsen. Har senere ført d. «Hird» (1750) og d. «Vard» (6200), tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1915. — Nu norsk bestyrer i firma Burnyeat, Dalzell & Nicholson Ltd., London. — Gift. 1 barn.

CHRISTOPHERSEN, OLE HERMAN,



Drammen, f. 18. des. 1849 i Ramnes. Til sjøs 1866 med bk. «Ariel» (500 brt.) av Holmestrand, tilh. T. Ilen. Styrm.eks. 1874 i Drammen. Styrm. med bk. «Tordenskjold» og «Trygve». Blev i 1878 fører av br. «Najaden» (280) av Drammen, tilh. C. A. Knudsen m. fl. Har senere ført seilskibene «Fram» (650), «Harmoni» (1250) og «Concordia» (650), samtlige av Drammen. Sluttet sjøen i 1898. Senere skibsinspektør hos A. F. Borch & Sønner, Drammen. — Gift. 3 barn.

CHRISTOPHERSEN, ROLF MICHAEL RATUS,



Drammen, f. 12. sept. 1890 i Drammen. Til sjøs 1906 med bk. «Hildur» (1500) av Drammen, tilh. Pehrson & Wessel. Styrm.eks. 1914 i Drammen og skibsf.eks. 1917 i Oslo. Høiere skibsf.eks. 1917 i Oslo. Styrm. med damperne «Drammensfjord», «Tanafjord», «Kristianiafjord», «Skjensfjord» og «Stend». Blev i 1920 fører av d. «Stend» (1300) av Drammen, tilh. A. F. Borch & Sønner. Har senere ført s.n.

rederis d. «Ferro» (3500) og «Kronprins Olav» (1800). Sluttet sjøen i 1927. — Sjøk. besiktel-sesm. Bestyrer av Export- & Importforretningen, Drammen, siden 1934. — Styremedl. Drammens Sjømannsf. — Gift. 2 barn.

CHRISTOPHERSEN, THEODOR,

Stavanger, f. 26. mars 1883 i Stavanger. Til sjøs 1896 med bk. «Czar» (1297 reg.) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Styrm.eks. 1900 og skibsf.eks. 1904 i Stavanger. Styrm. med damperne «John Wilson», «Habil», «Mount Vernon» og «Manchioneal». Blev i 1913 fører av s.n. skib (2200) av Bergen, tilh. O. & A. Irgens. Har senere ført s.n. rederis dampere «Vinland», «Manchioneal» og «Belvernon». 1923 —29 ansatt i United Fruit Co. og fra 1929—32 i Standard Oil Co. — Ugift.



Jeg gikk til sjøs i 1896 13 år gml. med bk. «Czar» av Stavanger, som førtes av min far. Gikk iland i Mobile (Ala.) i des. s. å. og fortsatte min skolegang. Blev konfirmert i sjømannskirken i Pensacola, og gikk atter omb. i samme skib i Ship Island i des. 1897 og blev avmønstret i Stavanger 1898.

CLAUSEN, HENRIK MARTIN,

Haugesund, f. 8. sept. 1878 i Avaldsnes. Til sjøs 1893. Styrm.eks. 1898 i Haugesund. Styrm. med br. «Arcona» og bl. a. damperne «Corona», «Salus», «Kvalen» og «Hægholmen». Blev i 1905 fører av d. «Forsteck» (550) av Haugesund, tilh. H. K. Waage. Har senere



ført d. «Force» (900), tilh. s.n. reder, samt sine egne dampere «Magnhild» (1440), «Mons» (1200) og «Force» (660). Sluttet sjøen i 1915 og har senere drevet rederivirksomhet. — Gift. 1 barn.

CLAUSSEN, NICOLAY,

Arendal, f. 16. juni 1886 i Arendal. Til sjøs 1900 med bk. «Celox» (530) av Arendal, tilh. Gunder Olsen. Styrm.eks. 1906 og skibsf.eks. 1909 i Arendal. Styrm. med bk. «Romanoff», d. «Allert», d. «Opland» og d. «Falkland».



Blev i 1915 fører av d. «Opland» (2200) av Oslo, tilh. Hans Fredriksen. Har senere ført d. «Kolsaas» (1000), tilh. Stephansen & Torgersen, Oslo, og fører nu m.t. «Stegg» (9430), tilh. s.n. rederi. I 1910 og 1918 hjelpelærer ved Arendals Sjømannsskole. — Ugift.

I 1908 under orkan i Vestindien bjerget 7 mann fra forlist amerikansk skonnert. 1910 1 mann på kysten av Guatemala. 1912 3 mann på Kinakysten. 1916 4 mann fra torpedert fransk skonnert (Franskebukten). 1917 9 mann fra forlist engelsk skonnert (Atlanterhavet). 1917 torpedert 12. aug. med d. «Falkland», hvorved 11 personer blev drept. Skibet var underveis Philadelphia til Liverpool lastet med smøreolje.

COLBENSEN*), GEORG EMIL,



Stavanger, f. 13. mai 1849 i Stavanger. Til sjøs 1863 med br. «Embla» (500) av Stavanger, tilh. Jens Hansen m. fl. Styrms.eks. 1868 i Stavanger. Styrms. med bk. «Gladstone», sk.s. «Tana», bk. «Mauri» og bk. «Gudvang». Blev i 1881 fører av bk. «Solgran» (360) av Stav-

anger, tilh. K. S. Bertelsen m. fl. Har senere ført Stavanger-fartoiene: bk. «Solgran» (500) og bk. «Velkommen» (700), tilh. s.n. rederi, d. «Fønix» (500), d. «Septer» (700), «Habil» (500), tilh. Holdt & Isachsen, samt d. «Tananger» (300), tilh. A. Meling jr. Sluttet sjøen i 1908. — Gift.

Jeg har seilt i K. S. Bertelsens og G. A. Bergs rederi 23 år. Seilte fra Hamburg i 4 år.

*) Død 12. jan. 1935.

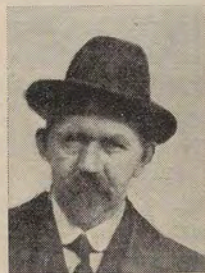
CONDRUP, KRISTOFFER SEVERIN,



Porsgrunn, f. 6. mai 1872 i Porsgrunn. Til sjøs 1887 med s. «Mercur» (464 brt.) av Porsgrunn, tilh. B. Condrup m. fl. Styrms.eks. 1888 i Porsgrunn, høiere styrms.eks. 1891 i Tønsberg. Engelsk 2nd-Mate eks. i London 1896. Styrms. med sk.s. «Palander», sk.s. «Messaia» og bk. «Leif». Blev i 1900 fører av s. «City of Agra» (1300) av Porsgrunn, tilh. et London-firma. Har senere ført s. «Earls court» (1850) av

Porsgrunn (tilh. samme engelske firma) og s. «Rajore» (3200) av Porsgrunn, tilh. M. Olsen m. fl. Sluttet sjøen i 1916. — Har senere drevet et mindre rep.verft og slipp. — Form. i Porsgrunn sjømannsf., sjørettsmedl. — Gift. 1 barn.

CORNELIUSSEN, ANDREAS MARTINIUS,



Lillesand, f. 3. mai 1855 i Lillesand. Til sjøs 1870 med s. «Hermes» (300 brt.) av Lillesand, tilh. konsul Grøgaard. Styrms.eks. 1875 i Lillesand. Styrms. med bl. a. bk. «Caspari». Blev i 1883 fører av br. «Thelis» (194 brt.) tilh. ham selv m. fl. Har senere ført bk. «Victor» og «Elieser» av Lillesand og bk. «Argentina», «Doon», «Vellore» og «Aquila», samtlig av Kristiansand (tilh. S. O. Stray & Co.). Sluttet sjøen i 1917. Senere drevet sagbruk og handel. — Enkem. 3 barn.

Med jernskib «Aquila» på reise fra Fernandina til Trondheim med harpiks og terpentint, blev vi oppbragt og ført inn til Aberdeen, hvor skibet blev utlosset og mannskapet avmønstrert. Derefter med på den sørgelige ulykke med d. «Pollux» av Bergen, da den uten varsel blev senket av en tysk ubåt ca. 50' av Peterhead. Efter en anstrengende svømmetur blev jeg berget inn i styrmannens båt. Vi kjempet hele dagen og påfølgende natt til kl. 8 morgen, da vi blev hjulpet inn til Peterhead. Jeg selv i frossen og bevisstløs tilstand. Dette hendte 18. mars 1917. Skibet var underveis Newcastle—Bergen lastet med sulfat og stykkgoods. 16 mann omkom.

Min sønn Kristoffer C., fører av skib «Songvig», tilh. S. A. Stray & Co., blev minesprengt feb. 1920 på kysten ved Brønnøy og kom bort med hustru og barn og med hele sitt store mannskap.

CORNELIUSSEN, CARL JOHAN,

Minde pr. Bergen, f. 3. nov. 1870 i Vadsø. Til sjøs 1889 med d. «Dagmar» (400) av Bergen, tilh. Nils Mikkelsen. Styrms.eks. 1894 og skibsf.eks. 1900 i Bergen. Styrms. med Bergens-dampene: «Urd», «Britta» og «Glitra». Blev i 1909 fører av s.n. skib (3500) av Bergen, tilh. Harald Svanø. Har senere ført bl. a. følgende Bergens-fartøier: d. «Gustav E. Falck» (500), d. «Langeli» (2100), d. «Fossli» (2050), d. «Bergsli» (3600), d. «Starli» (3500), m. «Björg» (400), m. «Guttorm Alsaker» (500) og senest d.



«Kristine Tysland» (1800). Sluttet sjøen i 1923 (syk). — Har senere vært kjøpm. — Gift. i barn.

Har seilet fra Liverpool ca. 4 år med større seilskiber og dampere. Første år under Verdenskrigen gikk jeg klar av Ubåter; men i mars 1916 blev «Langeli» torpedert utenfor Yarmouth. Et år senere gikk d. «Bergsli» på mine utenfor franskekysten. 2. okt. 1917 sank «Storli» i Atlanteren. Var da på reise fra Newport News til Havre med mellast. Kastet last overbord i 7 døgn, i håp om å bli observert av andre skiber. Vi så flere, men antagelig var de av den opfatning at det var en maskert undervannsbåt. 5786 sekker blev losset. Kl. 10.30 den 2. okt. på 46° 11' N. Br. og 39° Lg. W. forlot vi skibet. Mannskapet blev fordelt i begge livbåtene med kurs for Flores Island. Etter 9 døgn i stormfullt vær ankom vi derstil. Kom til snille folk og blev godt behandlet. Forblev der i 5 dager. 16. okt. kom en kanonbåt og hentet oss til Fagar, hvortil vi ankom 17. okt. 1917, og blev der i 3 uker. Samtidig blev der holdt sjøforklaring. Omtrent 9. nov. ankom vi til Lissabon med d. «Madrid». Der blev også holdt sjøforklaring. Iflg. kontrakten blev mannskapet sendt tilbake til Amerika. Jeg reiste over land Paris—Havre—London. Var i London ca. 5 à 6 døgn. En natt kom tyske flyvere over London, og vi var ca. 200 menne-sker som stod stuert som sild i en tønne i kjelleren under hotellet hvor jeg bodde. Kom derfra til Newcastle. Omtrent 7. des. fikk jeg reisetiladelse med d. «Bolstad» av Oslo som skulde til Bergen med kull. Vi var 6 lastebåter i konvoy, 2 trålere forut og 2 akterut og en Destroyer på hver side. Kl. 12 middag 12. des. 1917, ca. 30 kv.m. av Marsteinen kom 4 tyske destroyere og skjøt konvojen sønder og sammen. Den ene engelske destroyer kom vekk før den sank og kom inn til Brandesund. Jeg så mannskapet på den andre engelske destroyer, ca. 130 mann, ligge og plaske i vannet, og en tysk destroyer gikk med moderat fart forbi, og alle de ville tyskere, som stod på dekk, løftet sin hatt og hue og ropte hurra. Ikke en mann bjerget de. Senere på aftenen blev vi optatt av engelske skiber, og neste aften landsatt i Flekkefjord. Neste dag kom vi til Stavanger og 15. des. 1917 kom jeg til Bergen med en redningsvest under armen. Mistet alt og fikk intet godtgjort.

CORNELIUSSEN, CARL JOHAN.



Tønsberg, f. 4. sept. 1871 i Nøtterøy. Til sjøs 1887 med s. «Havfruen» (142 com.l.) av Tønsberg, tilh. O. A. Føyn. Styrm.eks. 1893 og skibsf.eks. 1895 i Tønsberg. Styrm. med Wilh. Wilhelmsens dampere «Tancred», «Terrier» og «Thor». Blev i 1907 fører av d. «Tancred» (6000) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført s.n. rederis dampere: «Thor» (8000), «Tungus» (2400), «San Joaquin» (10 000) og «Mirita» (8600). Sluttet sjøen 1929 (syk). — Gift. 3 barn.

CORNELIUSSEN, CARL THORLEIF,

Oslo, f. 3. okt. 1896 i Drammen. Til sjøs 1912 med d. «Tysla» (8600) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Styrm.eks. 1916 i Drammen og skibsf.

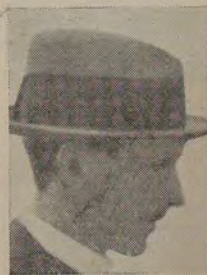
eks. 1922 i Oslo. Styrm. med Wilh. Wilhelmsens d. «Tysla», d. «Atna», d. «Rena», m. «Toledo» og m. «Templar». Blev i 1930 fører av m. «Toledo» (7000) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen, og fører nu d. «Jethou» (7165), tilh. s.n. rederi. — Gift. i barn.



Jeg var rormann på d. «Tysla», Africa & Australlinjen da den gikk på mine utenfor den hollandske kyst 8. aug. 1914. «Tysla», som var det første skib der gikk på mine under krigen, kom fra Australia med malm bestemt til Antwerpen. Vi hadde 2 mine-loser ombord da eksplosjonen inntraff. Skibet sank i løpet av noen få minutter. 3 fyrbøtere omkom. Vi blev optatt av en hollandsk mineutlegger og landsatt i Vliessingen.

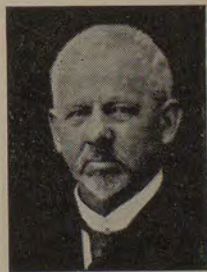
CORNELIUSSEN, LARS EMIL,

Lillesand, f. 22. mars 1884 i Lillesand. Til sjøs 1899 med s. «Gulregn» av Lillesand, tilh. Henr. Hansen. Styrm.eks. 1903 i Lillesand. Styrm. med br. «Egia», bk. «Signal», bk. «Kepha», bk. «Disa» og bk. «Nicolay H. Knudtzon». Blev i 1911 fører av s. «Skjald» (750) av Lillesand, tilh. Adolf Tønnesen m. fl. Har senere ført s. «Bien» (170) av Lillesand, s. «Sør» (250) av Arendal, s. «West» (550) av Tvedestrand, s. «Nicolay H. Knudtzon» (400) av Lillesand og m.aux. «Moland» (500) av Lillesand. Sluttet sjøen i 1927. Har senere drevet kull- og vedhandel. — Gift. 3 barn.



CORNELIUSSEN, SØREN,

Lillesand, f. 26. juni 1852 i Lillesand. Til sjøs 1867 med s. «Hermes» (300 brt.) av Lillesand, tilh. konsul Grøgaard. Styrm.eks. 1875 i Lillesand. Styrm. med br. «Nor», bk. «Agate» og bk. «Bygdø». Blev i 1881 fører av br. «Eros» (242), tilh. ham selv. Har senere ført flg. barkskib av Lillesand: «Kepha» (460 brt.), «Guldregn» (700 brt.), bk. «Signal» (900 brt.), bk. «Kepha» og «Nicolay H. Knudtzon» (263 brt.). Sluttet sjøen i 1920. Har senere bestyrt s.n. fartøi og m.aux. «Moland», og har



dessuten drevet kullforretning. — Honorary Testimonial fra The Royal Humane Society for redning av menneskeliv i West Hartlepool 26. okt. 1919. — Gift. 6 barn.

I 1861, 9 år gl., var jeg med fars jakt «Hans Jacob» til Århus. Var i Amerika 3 år og seilet i kystfart og de Vestindiske Øer. Var i fare på koralbanke på vestsiden av Silver Bank Passage. Lå 3 dager med kuling og høi sjø for 2 ankere til kjettingene sprang. Før den annen kjetting sprang var gaffelseilene opheist og roret lagt rett vei til å svinge sydover, og med tilsatte forseil løp fartøiet klar grunnene i le og kom til bestemmelsesstedet Porto Plat på Haiti.

Siste reis som styrm. med bk. «Bygdø» seilet vi fra New York til New Zeland, Dunedin og Wellington og tilbake rundt Cape Horn til London. Erindrer at kapteinens rapport var 80 dages reis.

CRØGER, CONRAD MICHAEL,

Strømmen pr. Oslo, f. 31. aug. 1891 i Tønsberg. Til sjøs 1907 med s. «Dina» av Drøbak. Styrm.eks. 1914 og skibsf.eks. 1918 i Oslo. Styrm. med damperne «Skule» og «Nordfjeld». Blev i 1922 fører av d. «Etterstad» (2500)

av Oslo, tilh. Gørrissen & Co. Har senere ført d. «Enare» (3060), d. «Eidsfjeld» (3060), begge tilh. s.n. rederi, d. «La Norvege» (2800), d. «Africa» (4850) og fører nu d. «Rosta» (2250), tilh. E. Mortensen & O. Thue, samtlige av Oslo. — Sjørettsmedl. Inspektør for Torgersen & Hartmark. — Belønning for bergning av d. «Toonan» på Kinakysten 1928. — Gift. 1 barn.



Seilte under hele Verdenskrigen og var med i flere konvoyer, som blev angrepet av tyske Ubåter, uten selv å bli torpedert.

Berget d. «Toonan» i nov. 1928 under N.O. kuling i Formosa-stredet. «Toonan» hadde 63 manns besetning.

Har med d. «Arica» gjort flere reiser til Nord Kamchatka og Behrings-stredet. I 1931 var jeg fast i polarisen i 14 dager med 900 passagerer ombord.

Opholdt mig i Shanghai under revolusjonen der i 1927 og likeledes i 1932 under japanernes inntagelse og ødeleggelse av Chapei og Woosung.

D.

DAHL, EINAR JOHAN JACOB,



Dieppe, f. 12. sept. 1881 i Moss. Til sjøs 1898 med s. «Sophie» av Oslo, tilh. Chr. Møller. Styrme.eks. 1901 og skibsf.eks. 1903 i Oslo. Styrme. med flere Oslo-skib, bl. a. d. «Segovia», d. «Stamboul», m. «Salerno» og m. «San Andres». Blev i 1912 fører av d. «Stamboul» av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Har senere ført Oslo-skibene d. «San Jose» (2400), d. «Stromboli» (1500), m. «San Andres» (3000), m. «Bure» (700) og fører nu d. «Burgos» (4700), tilh. Fred. Olsen & Co. — Gift. 2 barn.

I Otto Thoresens linje (i Middelhavs-, Sortehavs- og Canary-fart) fra 1903, og fortsatte ved linjens overtagelse av Fred. Olsen & Co. i 1921 i dette rederi i fruktfarten på Canaryene.

Farte hele krigstiden, dels som styrme., dels som fører, uten uheld.

DAHL, EINAR WILLIAM,



Trondheim, f. 22. aug. 1883 i Trondheim. Til sjøs 1898 med d. «Sigurd Jarl» (884 brt.) av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Styrme.eks. 1905 ved Sjømil. Korps, Horten, og skibsf.eks. 1907 i Trondheim. Eks. ved Sjømil. Korps i 1904. Styrme. med Bergensdamperne «Eviva», «Laila» og «Botnia» samt d. «Dacapo» av Trondheim. Blev i 1916 fører av s.n. skib (1050), tilh. Bachke & Co. Har senere ført dette rederis damper «Inger» (1750), «Eldrid» (2700) og fører nu «Bera» (1100). — Enkem. 3 barn.

Seilte i 2 år med utenlandske seilskib på langfart 1900—1902.

Gikk under krigen regelmessig mellom Trondheim og England omtr. hver uke over sjøen. Etter konvoyeringen av den britiske flåte begynte, blev på hver reise noen av konvoysens handelsskib torpedert, ofte tett ved, men heldigvis gikk vi klar hele tiden og blev skånet for en av de mange redselsfulle katastrofer. Dette var med d. «Dacapo».

Den 21. sept. slepte den engelske damper «Cramlington» av Newcastle av grunnen i Øresund med d. «Bera». Rederiet blev tilkjent £ 1250 for bjergning.

Den 14. jan. 1933 med d. «Bera» på reise Rotterdam til Trondheim med koks, brakk roret ca. 8 miles av Ytterørerne fyr i orkanaktig storm fra syd. Blev liggende å drive i 4 døgn i stadig orkanaktig vær. Dekkslasten gikk overbord, b.b. livbåt, kompassene

løsslått og kastet i le, presenningene sønderrevet, ca. 7 fot vann i rummene m. m. Omsider kom man i forbindelse med en engelsk trawler «Rylston» av Hull, som fikk forbindelse akter med 2 smekre wirer og kunde således slepe skibet, idet vi kunde bruke maskinen selv. Vi styrte da mot land, inntil vi fikk tak i norsk bjergningsdamper «Ula», som tok oss til Ålesund.

DAHL, FINN,

Kristiansand, f. 25. juni 1897 i Kristiansand. Til sjøs 1914 med s. «Alexander Lawrence» av Kristiansand, tilh. Mathias Hansen. Styrme.eks. 1919 og skibsf.eks. 1922 i Kristiansand, Styrme. med d. «Fido». Blev i 1930 fører av d. «Fidalgo» (1875) av Kristiansand, tilh. Mathias Hansen, og fører nu dette skib. — Gift. 1 barn.



DAHL, HELGE,

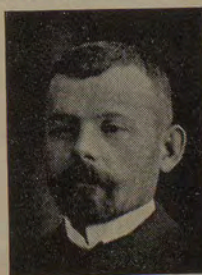
Oslo, f. 6. des. 1902 i Oppergård. Til sjøs 1919 med m. «Borgland» av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1925. Styrme. med Oslo-skibene: m. «Belray», m. «Belnor», m. «Belmoira», m. «Beljeanne» og d. «Bel-dagny». Blev i 1930 fører av m. «Belmoira» (4500) av Oslo, tilh. Christen Smith. Har senere ført m. «Beljeanne» (10200) og fører nu d. «Belfri» (3400), tilh. s.n. rederi. — Gift.

For en tid med seilskibet på Stillehavet. Kom senere inn på Sjøkrigsskolen, og blev officer i 1925. Utdannet som marineflyver. Gikk i 1926 til sjøs igjen, og har senere fart med Christen Smiths spesialskibet i lokomotivfart.



DAHL, JOHAN ANDREAS,

Nord-Herø, Helgeland, f. 20. okt. 1870 i Steigen. Til sjøs 1888 med d. «Cappella» av Bergen, tilh. B.D.S. Styrme.eks. 1893 i Oslo. Styrme. med sk.s. «Adelfi» og flere V.D.S.-skib. Blev i 1909 fører av d. «Vestfjord» (500 brt.) av Stokmarknes, tilh. V.D.S.



Har senere ført for dette selskap: «Risø Sund», «Hadsel», «Vesteraalen», «Røst» og «Sortland». Sluttet sjøen i 1913. Senere gårdbruker. — Sølvmedalje Trondheim 1908 for kantrefri livbåt. Flere medaljer for landbruksprodukter. — Gift. 4 barn.

Kun ca. 2 mnd. med d. «Capella», B.D.S. Derefter med d. «Norden», Kuhnle & Søn, Bergen, i delvis kinesisk og japansk farvann. Senere med norske og engelske seilskibe. Deriblandt fullr. «Manydown» (5000 tonn), dengang et av verdens største seilskibe, og storseileren «Imperator» av Arendal. Etter 8 års utenskjærsfart 17 år i V.D.S. kystfart.

DAHL, JOHAN HERMAN FREDRIK,



Minde pr. Bergen, f. 24. juli 1864 i Namdalen. Til sjøs 1882 med s. «Ydun» (582 brt.) av Bergen, tilh. J. Lehmkühl. Styr.eks. 1888 i Trondheim. Styr. med Bergens-damperne: «Raylton Dixon», «Argo» og «Welhaven». Blev i 1900 fører av d. «Lagom» (1450) av Bergen, tilh. H. Kuhnle. Har senere ført følgende dampere for dette rederi: «Dovre» (1400), «Finse» (1330), «Norne» (1750), «Førde» (3600), «Harde» (2700), «Grove» (1730), «Førde» (3150) og d. t. «Norne» (7150). Sluttet sjøen i 1926. — Gift. 3 barn.

Reisen i 1886 New York til Honolulu med bk. «Løvspring» av Kristiansand tok oss 168 dager. Ved fremkomsten var vi alle mann forut angrepet av skjorbuk, og kun seilmakeren og jeg slapp å bli sendt på hospitalet. Det var forresten ikke bare vi syke som var slappe efter reisen. Befalet hadde nemlig forsømt å shackle inn den ene kjetting, så da det første anker gikk på havnen ved ankomsten, gikk det tapt. Der stod da også neste dag spydig i en av stedets avis: «The Norwegian bark «Løvspring» arrived yesterday and let go her anchors without chain on!»

De siste 26 år seilte jeg for samme reder, H. Kuhnle, Bergen, og hele tiden som fører. Jeg har aldri hatt eller ønsket ferie inntil to mnd. før avslutningen av den store krig.

DAHL, NICOLAY JØRGEN,



Egersund, f. 21. mai 1888 i Trondheim. Til sjøs 1905 med s. «Decima» (800) av Grimstad, tilh. Jørgen Bang. Styr.eks. 1909 og skibsf.eks. 1914 i Trondheim. Høiere skibsf.eks. 1921 i Oslo. Styr. med bl. a. bk. «Ophelia», 4 m. bk. «Alcides», d. «Nordkap», d. «Locksley», d. «Gurth» og m. «Vestvard». Blev i 1918 fører av d. «Eikundasund» (500) av Egersund, tilh. Nic. Møller. Har senere ført Bergens-

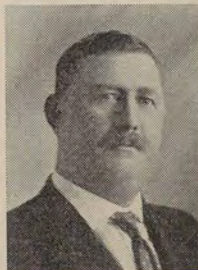
båtene: d. «Strinda» (11200), m. «Vinga» (10300) og fører nu m. «Fosna» (12300), alle tilh. Joh. Ludw. Mowinckel. — Gift. 3 barn.

Krigsforlist 1918 utenfor Portugal som i. styr. med d. «Locksley» av Trondhjem. Senket av kanonild fra tysk undervannsbåt.

Tilsett nybygning av m. «Vinga» i Danzig 1927 og m. «Fosna» i Göteborg 1930.

DAHL, PEDER KRISTIAN,

Hvaler, f. 4. okt. 1871 i Engedal. Til sjøs 1888 med s. «Hanna» av Fredrikstad, tilh. Ths. Christensen, Hvaler. Styr.eks. 1892 i Halden. Styr. bl. a. med Fredrikstad-skibene: «Konstance», «Speideren», «Marie» og «India». Blev i 1906 fører av s. «Sognedalen» (1000) av Fredrikstad, tilh. H. G. Andersen. Har senere ført seilskibene «Titania» (1900) av Fredrikstad, «Samoa» (1900) av Kristiansand og «Masona» (4500) av Montevideo. Sluttet sjøen i 1919. — Form. i Øster Hvaler sjømannsf. i 12 år. — Gift. 11 barn.



Forliste med br. «Sjøridderen» av Fredrikstad som styr. 18. mars 1899 på østkytsen av England. Krigsforlist med bk. «Sognedalen» i Nordsjøen 25. juli 1915. Blev optatt av en av Svea Bolagets båter. Tyskerne stakk vårt skib i brand.

Krigsforlist med bk. «Samoa» i Atlanteren 14. juni 1918. Fikk 20 min. til å forlate skibet på. Fordelte oss i to livbåter, 8 mann i hver. Det var storm med høi sjø. Vi måtte ligge for drivanker ett døgn. Siden seilte for land. Var i båtene i 48 timer. Blev så optatt av en man-of-war som landsatte oss i Nordfolk. «Samoa» blev senket av granatild.

DAHLE, EDWARD MEIDELL,

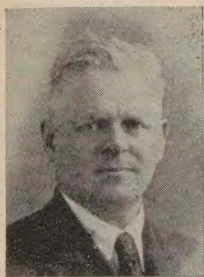
Fitjar, Hordaland, f. 13. aug. 1880 i Fitjar. Til sjøs 1898 med d. «Freia» (2800) av Bergen, tilh. Chr. Michelsen. Styr.eks. 1906 og skibsf.eks. 1909 i Bergen. Styr. med flere H.S.D.S.-skib og bl. a. Bergensdamperne: «Otta», «Symra», «Urd», «Sif» og «Bur». Blev i 1924 fører av s.n. fartøi (7100), tilh. O. Grolle Olsen & I. Hysing Olsen. Har senere ført s.n. rederis d. «Alf» (4850) og fører nu atter ovennevnte d. «Bur».



Under krigen reiste jeg stadig i de tre første år, uten noget uheld. Krysset Nordsjøen mange ganger, men heldigvis ingen mineeksplosjoner eller torpederinger.

I 1914 kom jeg inn i mitt nuværende rederi.

DALE, SVERRE WALDEMAR,



Fjøsanger pr. Bergen, f. 1. juli 1889 i Bergen. Til sjøs 1905 med d. «Egda» av Bergen, tilh. Joh. Ludw. Mowinckel. Styr.m.eks. 1911 og skibsf.eks. 1913 i Bergen. Styr.m. med «Hosanger» og «Ole Bull». Blev i 1915 fører av d. «Skaraas» (2250) av Bergen, tilh.

Christen K. Gran. Har senere ført Bergensdamperne «Blufield», «Skaraas» (5300) og fører nu «Saima» (3300), tilh. D. Martens Nielsen. — Gift. 3 barn.

Førte «Skaraas» (ex «Karmø») fra aug. 1915 til mars 1917. Var derefter 8 mnd. i Amerika og efterså nybygninger for rederiet (Christen K. Gran). Førte derefter «Blufield» i 7 mnd. Kom hjem i juni 1918. Var nu på neutralitetsvakt i 3 mnd. Hjelpelærer ved Sjømannsskolen i 12 mnd. Fikk «Skaraas» (5300) å føre i mars 1920. Førte denne til juni 1927, da skibet blev solgt. Overtok førerposten på «Saima» i juli 1927. Er fremdeles ombord. Var meget heldig under krigen.

DAMNÆS, NILS HERMAN,



Jeley pr. Moss, f. 15. nov. 1877 i Moss. Til sjøs 1892 med s. «Høvding» (1728 brt.) av Moss, tilh. statsråd Thorne. Styr.m.-eks. 1895 i Fredrikstad og skibsf.eks. 1905 i Oslo. Styr.m. med s. «Ringhorn», d. «Aslak» og d. «Alice Krohn». Blev i 1907 fører

av s.n. fartøi (638) av Moss, tilh. Hans Haslum. Har senere ført damperne: «Hjerdis» (431), «Fenris» (454), «Wigdis» (861), «Ella» (878), samtl. tilh. O. A. A. Hersch, Moss, og fører nu rutedamper «Beta» (59 brt.) av Moss. — Styre-medl. Moss sjømannsf. — Gift. 2 barn.

Begynte å fare med seilskib. Gikk gradene op til styr.m., og for da på alle farvann. I 1900 gikk jeg over i damp som styr.m. med d. «Aslak». Var der i 5 år. Senere 2 år som styr.m. med d. «Alice Krohn» og senere fører av dette skib. Gikk i 1909 over i O. A. A. Herschs rederi, og førte samtlige båter. Gikk i april 1917 inn i d. «Alphas» rederi som fører av sommerbåten d. «Beta», og var samtidig selskapets inspektør til 1917, men er ennu fører av d. «Beta» i rute Oslo—Fredrikstad. Har aldri vært med på forlis, men nok ute og hatt mangen hård tærn.

DANIELSEN, BERNHARD,

Eg pr. Kristiansand, f. 27. juni 1886 i Eg. Til sjøs 1901 med sk. «Høllen» (67 brt.)

av Søgne. Styr.m.eks. 1906 og skibsf.eks. 1909 i Kristiansand. Styr.m. med bl. a. seilskibene «Balder» og «Fortuna» og damperne «Royal» og «Benwood». Blev i 1924 fører av s.n. skib (6970) av Kristiansand, tilh. O. A. T. Skjelbred. Har senere ført d. «Truth» (6200), tilh. s.n. rederi, og fører nu atter d. «Benwood». — Gift. 1 barn.



Jeg var styr.m. i bk. «Gudny» i 1908. Kom sement-lastet fra Gent bestemt Punta Arenas. Skibet utholdt hårde stormer i den engelske kanal og Franskubukten (i januar). I Maglan drev skibet under stormfullt vær i land. Fikk adskillig skade i bunn, ovenbords og rigg. Skibet var treskib bygget på jernspant. Her blev nu av assurandørene holdt besiktigelse, og disse gjorde hvad gjøres kunde for ikke å få skibet kondemnert. Så blev skibet tatt hjem for assuransens regning i den forfatning skibet var. Da skibet befant sig på høide av Montevideo måtte bramræerne nedrigges. Men reisen hjem fra Magelan var allikevel ikke mer enn 63 dager.

Jeg var styr.m. i bk. «Herta» 1910. Om høsten trelastet fra Campeltown til England. Skibet utholdt stormfullt vær hele tiden over Atlanterhavet. Dekkslasten gikk overbord og skibet blev liggende på siden, så man kunde spasere på rekken til luvart. Skibet lå slik i ca. 14 timer. Le rekke, skanseklædning og stønertene blev vekkslått. Da været bedrede sig og skibet rettet sig opp, var der 7½' å 8' vann i rummet. Seil og rigg var meget ramponert. Skibet blev kastet til været 3 ganger før man ankom til bestemmelsesstedet. Reisen varte 18 dager.

DANIELSEN, CARL,

Risør, f. 17. aug. 1885 i Risør. Til sjøs 1899 med s. «Lesseps» (349 brt.) av Risør, tilh. I. W. Prebensen. Styr.m.eks. 1903 i Risør og skibsf.eks. 1907 i Arendal. Styr.m. med damperne «Gyller», «Wacausta» og «Ranvik». Blev i 1915 fører av s. «Hawthornbank» (1488 brt.) av Risør, tilh. Alex. Prebensen. Har senere ført 4 m. bk. «Ferm» (3200) av Risør, d. «Premier» (500) av Risør, d. «Grado» (680) av Oslo, d. «Frode» (1000) av Risør, d. «Fri» (2050) av Oslo, m.t. «Athene» (7000) av Oslo, og fører nu m.t. «Attila» (12500), tilh. Alf Jakhelln, Oslo. — Gift. 4 barn.



DANIELSEN, CONRAD,

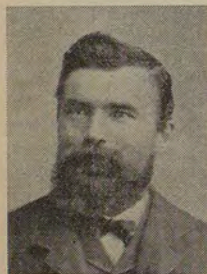
Notodden, f. 1. juni 1875 i Vestre Moland. Til sjøs 1890 med bk. «Saga» (400) av Lillesand, tilh. I. A.



Henschien. Styr.m.eks. 1903 og skibsf.eks. 1906 i Kristiansand. Styr.m. med damperne «Frogner», «Navara», «Biscaya» og «Tolosa». Blev i 1914 fører av d. «Biscaya» (2450) av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Har senere ført damperne «Tolosa» (3000) av Oslo, «Skrymer» (3050) av Oslo, «Otterdal» (1200) av Kristiansand og «Coruna» (2600) av Oslo. Sluttet sjøen i 1926. Har senere vært vulkanisør. — Gift.

I ca. 9 år seilte jeg fra Amerika. Jeg tjenestgjorde bl. a. i U. S. Coast Survey og U. S. Navy og deltok i den spansk-amerikanske krig på Cuba i 1898.

DANIELSEN, DANIEL CONRAD,

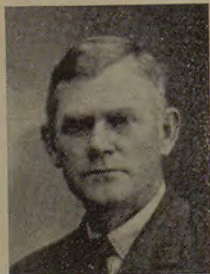


Tjørve, Lista, f. 22. juni 1851 i Vanse. Til sjøs 1868 med br. «Nomaden» (300 brt.) av Grimstad, tilh. kapt. Anders Bie Andersen. Styr.m.eks. 1872 i Kristiansand. Styr.m. bl. a. med br. «Flor» av Flekkefjord. Blev i 1885 fører av bk. «Ilos» (1000 dw.) av Arendal, tilh.

O. J. Herlofsen. Har senere ført følgende bark-skib av Farsund: «Pacific» (800) «Vanse» (600), «Fristad» (1500) og «Otto» (550). Sluttet sjøen i 1920. Senere disponert for Lastad Sagbruk. — Gift. 4 barn.

Fra 1910 til 1920 førte jeg for skibsrederne Samuelsen & Olsen, Farsund, fig. seilskibe (stål): «Glenmark» (2200), «Meifield» (2200), «Sorknes» (2800) samt m. «Vanse». «Glenmark» kantret 16. juni 1913 i Atlanteren (skiftet ballasten), så riggen måtte kappes. Etter 2 dager på vraket blev vi allesammen i god behold tatt ombord i et engelsk dampskib og landsatt i Liverpool. Min datier, 20 år, var også ombord under forliset og påmønstert.

DANIELSEN, HANS DIDRIK BERGINIUS,

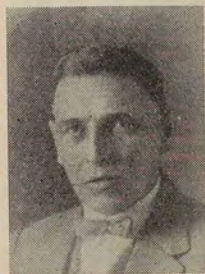


Napetrø pr. Lillesand, f. 8. nov. 1882 i V. Moland. Til sjøs 1898 med s. «Den Norske Bonde» (100) av Lillesand. Styr.m.eks. 1901 i Lillesand og skibsf.eks. 1914 i Oslo. Høiere skibsf.eks. 1917 i Oslo. Styr.m. med bl. a. barkskibene «Mizpa», «Ole Knudsen» og «Hudson» og damperne «Lena», «Sandar» og «Ruth». Blev i 1930 fører av d. «Eros» (1350) av

Bergen, tilh. Rasmus F. Olsen, og fører nu d. «Roa» (1850), tilh. dette rederi. — Overlærer ved Lillesand off. sjømannsskole 1914/25, da skolen blev nedlagt. — Gift. 6 barn.

DANIELSEN, LEIF,

Bergen, f. 1. nov. 1891 i Bergen. Til sjøs 1908 med 3 m. bk. «Kefa» av Lillesand. Styr.m.eks. 1913 og skibsf.eks. 1914 i Bergen. Styr.m. med damperne «Ull», «Nanna» og «Verdande». Blev i 1917 fører av d. «Breidablik» (1750) av Bergen, tilh. Alb. Schjelderup. Har senere ført Bergens-damperne «Passat» (1750), «Tananger» (8650), og fører nu d. «Torvanger» (10750), tilh. Westfal-Larsen & Co., Bergen. — Styremedl. i Bergens Skipperf. — Gift.



DANIELSEN, MAD S ANSGAR,

Askerøy, f. 7. des. 1893 i Askerøy. Til sjøs 1909 med d. «Elg» (1720) av Lyngør, tilh. Thv. Hansen. Styr.m.eks. 1914 i Arendal og skibsf.eks. 1920 i Oslo. Styr.m. med bl. a. damperne «Ramfos» av Oslo, «Nicholas Cuneo» av Flekkefjord, «Evelyn» av New York, «Commodore Rollins» av Bergen og «Juan» av Oslo. Blev i 1925 fører av d. «José» (1650) av Oslo, tilh. Halfdan Ditlev-Simonsen & Co. Har senere ført m. «Vanja» (9050) og fører nu m. «Vivi» (9815), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.



DANIELSEN, PEDER,

Dypvåg, f. 17. juni 1885 i Askerøy. Til sjøs 1901 med s. «Content» (500) av Askerøy, tilh. Jens M. A. Marcussen. Styr.m.eks. 1903 og skibsf.eks. 1911 i Arendal. Styr.m. med bk. «Alm» og «Disa» samt d. «Gran». Blev i 1914 fører av 4 m. bk. «Audun» (3030) av Risør, tilh. Jens Marcussen, Askerøy. Har senere ført s. «Falketind» (3000), tilh. Petter N. Gram, Oslo. Sluttet sjøen 1920. Siden



1922 kasserer i Dypvåg Sparebank. — Gift. 5 barn.

Det som har preget sig fastest i erindringen er stormnatten høsten 1902, da jeg forliste med «Content» på Alcoa Bay red. Såvidt jeg erindrer drev 18 seilskuter og 3 dampere iland den natt. Hele reden var sommetider oplyst av nødsignalene, brennende tjeretønner, bluss og raketter. Særlig grufullt var synet av en del skuter som drev sammen i en haug og forsvandt. «Waimoa» av Oslo var en av dem. (Flere nuværende norske skibsførere var også med hin natt, således Otto Gunnerus, Magnus Langfeldt og Georg Mathisen).

1911—1913 seilte jeg som styrm. med chilenske båter mellom Punta Arenas og Valparaiso.

Under krigen førte jeg en motorskonnert under amerikansk flag.

DANIELSEN, PETTER MALDUS,



Mandal, f. 3. mars 1873 i Svinør (Mandal). Til sjøs 1888 med s. «Aagot» (1000 brt.) av Mandal, tilh. Johan Simonsen. Styrm.eks. 1890 i Mandal. Styrm. med bk. «Russell» og bk. «Bergliot», d. «England» og d. «Mandal». Blev i 1899 fører av d. «England» (1550) av Mandal, tilh. Oluf Lohne. Har senere ført Mandalsdamperne «Mandal» (2850) og «Eros» (2150) samt d. «Valhall» (1000) og Bergens-damperen «Aalesund» (200) 4—5 år i rutefart Bergen—Trondheim. Sluttet sjøen i 1925. — Har senere vært lekter-skipper i New York i 4 år. Driver nu fiskeforretning. — Gift. 9 barn.

14 år gammel gikk jeg til sjøs med bk. «Aagot» av Mandal. Seilte fra Kristiansand jan. 1888. 14 dager etter avgangen drev vi i en N.O.-storm inn på Franskekysten og totalforliste. 2 år etter blev det totalforlis igjen med bk. «Susanna» av Mandal.

18 år gammel mønstret jeg som 2. styrm. ombord i «Russell» av Mandal. 20 år gammel som 1. styrm. med samme skib. Seilte så med forskjellige dampskiber og 2 seilskuter i langfart og på alle farvann.

I feb. 1924 kom jeg som passasjer med d. «Christiania». Utenfor Lindesnes påtraff vi om natten d. «Falkanger» av Bergen, som blussert og bad om hjelp, da så vel propell som aksling var ubrukelig, og det blåste en storm fra vest med høi sjø. Kapteinen på «Falkanger» pralet om å få en los ombord, og da der ingen annen var som vilde gå, tilbød jeg mig, og kom ved hjelp av «Christianias» båt ombord. Etter gjentatte forsøk på å få sleper ombord, fikk jeg ved hjelp av presenninger, heist op i bommen, styring på «Falkanger», og seilte den på den måten inn i nogenlunde sikker havn, og fikk reddet skib og mannskap. Herfor fikk jeg kr. 3000,00, men det burde jo vært meget mere.

DANIELSEN, TØRRES LAURITS,

Malmø pr. Mandal, f. 28. aug. 1870 i Svinør (Mandal). Til sjøs 1885 med br. «Wild Rose» av Mandal, tilh. Emil Syvertsen. Styrm.eks. 1888. Styrm. med sk. «Olaf Trygvason»,

bk. «Diana», bk. «Prince Patric» og bk. «Folkvang». Blev i 1890 fører av s. «Colomba» (360). Har senere ført bk. «Folkvang» av Mandal og Farsundsdamperne «Skarp» (2200), «Fredavore» (2200), «Huldavore» (5000) og d. «Fredavore» (1600). Sluttet sjøen i 1929. — Har senere drevet Nordsjøfiskeri. — Enkem. 2 barn.



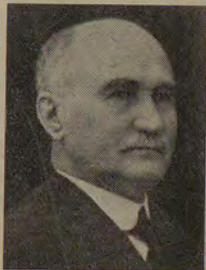
Min bestefar og far var begge skibsførere. Fra jeg var 6 år var båten og fjorden min tumleplass. 11 år gammel var jeg med min bestefar på Danmark. 13 år var jeg med min far på torskfiske i Nordsjøen. Da blev jeg for alltid kureret for sjøsyke. 14 år gammel gikk jeg ut med br. «Wild Rose». Gjorde 2 turer til Quebec og forliste om høsten (1884). Et meget stygt forlis; av 10 skiber var vi det eneste hvor mannskapet blev reddet.

20 år gammel fikk jeg i Vestindien sk.s. «Colombo» å føre. Var den eneste navigator ombord. Kun en skotte til bestemann. Resten av mannskapet negre. Senere førte jeg bk. «Folkvang» av Mandal; den tid Mandals største seilskib. Denne forliste jeg med i Franskbukten. Skibet sprang lekk og vi måtte gå i båtene og blev optatt av d. «Setubal» og landsatt i Vigo. I 1902 begynte jeg på dampskibe. Var ombord i d. «Skarp» fra våren 1902 til høsten 1910. Kom så inn i Lundegaard & Strays rederi.

Har også forsøkt motoren, idet jeg førte m. «Ulva», hjemmehørende i Molde, en kortere tid. Driver nu med fiske i Nordsjøen; men det ser ut til at dette skal bli en fiasko, da her er for mange som hiver sig over det.

DANNELL, CARL EIRIK HAAKON,

Larvik, f. 17. mars 1859 i Larvik. Til sjøs 1873 med s. «Hamlet» (128 com.l.) av Larvik, tilh. F. W. Treschow (Fritzøe). Styrm.eks. 1876 i Larvik og skibsf.eks. 1888 i Tønsberg. Styrm. med Tønsberg-bk. «Formica» og Larviks-barken «Excelsior». Blev i 1894



fører av s. «Ragnhild» (386 brt.) av Larvik, tilh. M. Oppen & Co. Har senere ført s. «Excelsior» (1400 brt.) av Larvik, d. «Ingrid» (1950) av Larvik, fl.k. «Svend Foyn» av Sandefjord, fl.k. «Thule» av Tønsberg og s. «Hippalos» av Larvik og København. Sluttet sjøen i 1921. — Senere bokholder hos M. H. Oppen, Larvik. — I lengere tid skibsinsektor hos Chr. Nielsen & Co., Larvik. — Form. i Larvik sjømannsf. Flere kom. hverv. — Enkem. 3 barn.

I Bangkok 1895 med seilskib «Ragnhild». Skibet var lastet med teak og lå til ankers utenfor Bangkok bar, avventende vinn for å seile. Om em. kom en større engelsk damper op fra Singapore for å ankre, avventende hoivann for å gå over baren. Kapt. stod selv på broen. Jeg kjente denne og heiste flagg til hilsen. Da

dette var gjort ser jeg plutselig, at han forandret kurs og styrer rett på skibet mellom de to aktre master. Til tross for at hele mannskapet ropte advarende og vinket med hattene at han måtte forandre kurs, tok han ingen notis herav, men gikk uforstyrret med full fart rett på oss og boret sig 6—7 fot inn i dekket og 6 fot under vannlinjen. Skibet fyltes i løpet av 20 min., men holdt sig flytende på lasten. Min lasteavskiber i Bangkok var Andersen & Co., den senere etatsråd Andersen, som startet det verdenskjente Østasiatiske Co. Andersen var den gang tillike kapt. i den siamesiske marine. Ved hans hjelp erholdt jeg en større transportbåt tilhørende marinen og en del marinefolk og materialer. Skibet blev slept inn på baren på høivann, og på lavvann blev der strukket seilduk over hullet og utenpå dette teack-planker. Skibet blev så pumper lens og slept op floden til et sted hvor lasten kunde losses. Efter utlossing blev skibet dokksatt og gjennomgikk en grundig reparasjon. Skjønt der opstod store vanskeligheter for å komme til enighet om opgjør med dampskibsselskapet, og da særlig angående erstatning for tidsspilde og forringelse av skibets verdi, så blev dog til slutt alt ordnet på en meget tilfredsstillende måte for rederiet. I så henseende hadde jeg også god grunn til å være hr. Andersen taknemmelig for hans verdifulle bistand. Skibets ophold i Bangkok blev p. gr. a. havariet ca. 5 måneder.

I sept. 1907 ankom jeg til Pensacola med fullr. «Ingrid» og blev fortøiet ved jernbanepieren for å losse sement ved et stort varehus. Den 27. om natten gikk der en voldsom orkan over byen. Den begynte om fm. med tiltagende vind og regn, der stadig økte, tillikemed et sterkt fallende barometer. Utover natten blev det elektriske lys borte overalt. Ved midnatt i en forf. bygge rev et stort parti av taket på nevnte varehus sig løs og tørnet mot forriggen, så hele fordekket blev fullt av vrakgods. Ved dagens frembrudd viste det sig at klyverbom og baugspryd var brukt av like ved stevnen og hang utenbords i sine waterstag (baugspr. var av jern), likeledes var bram og mersestenger brukt og lå sammen med rærne i et kaos på fordekket sammen med restene av taket på varehuset. Noget senere på natten brakk alle fortøiningsfestigheter på piren, så skibet kom i drift og grunnet inne på land ved siden av jernbanekontoret. Det viste sig senere at den hadde grunnet på et gammelt bryggekar fylt med sten, som lå midt under skibet så begge ender var klar av grunnen, da vannet falt ut til normal vannstand. Det var et fryktelig syn å se havnen og store deler av byen den neste dag da været bedaget. Alle skiber, både ankerliggere og de som lå fortøiet ved piren, led store havarier, og de fleste var blitt kastet høit på land. Et av skibene fikk hull i bunnen og sank på forholdsvis grunt vann, og et annet tørnet med bredsiden mot en av piren, så siden blev knust og riggen liggende tvers over piren. Det var ialt 14 større havarete skiber, hvorav de fleste var norske. Hele Pensacolas fiskeflåte, ca. 100 kuttere, blev ødelagt. I byen lå telefon- og telegrafstolper og div. vrakgods hulter til bulter, og da særlig i den nedre bydel hvor gatene hadde stått under vann. Adskillige mennesker blandt negerbefolkningen mistet livet. Der blev gjort flere mislykte forsøk på å bringe skibet flott. Til slutt lyktes det efter 3 mnd. forløp, ved hjelp av en stor mudderpram, der slyngede sin store jerngrabb inn under skibet og drog med sig ut gamle peler og sten, således at skibet på denne måte blev flott.

I feb. 1911 lå skibet i New York ved en av piren ved New Jersey og losset ben fra Buenos Aires. På piren stod 3 jernbanevogner lastet med 35 tonn dynamitt. På den annen side av piren vis a vis skibet, lå en lekter som innlastet nevnte dynamitt for å bringe denne til en damper som lå til ankers under lastning lenger nede i havnen. Den 11. feb. om fm. satt jeg på et meglerkontor i en av New Yorks mindre skyskrapere. Plutselig hørtes et forferdelig brak. Megleren uttalte at dette nok var en eksplosjon. I det samme kom en kontordame fra neste kontor løpende inn og ropte at safen holder på å falle overende og selv var hun blitt slynget av sin kontorstol. Da jeg kom ned på gaten, fikk jeg høre at der

hadde vært en stor eksplosjon over i New Jersey. Jeg hadde vanskelig for å komme frem til fergestedet og ombord p. g. a. ambulanser der var kommet for å hente sårede fra fergene. Jernbanestasjonen på New Jersey siden var betydelig ramponert. Glasstaket var slått i stykker og det store stasjonsur var stanset på 5 min. over 11. Skibet var i en ynkelig forfatning. Hele kryssriggen og store deler av storriggen var falt ned. Dekksplanker var revet op på ende, livbåter sønderslått i småbiter, wincher og gangspill ødelagt, og dekket for øvrig fylt med bjelker, forvredne aksler og hjul av jernbanevogner, nedfallede rigg etc. Halvdekket med kahytten var aldeles i en ruinhaug av splintrede møbler, vegger, takpaneler etc. Skibet hang i en enslig trosse over baugen fastgjort lenger inne på land. Hele piren, alle jernbanevogner og lekteren var sporløst forsvunnet, og efter sigende 40 mann som hadde arbeidet her. Over i New York var der knust en masse vindusruter i de høie skyskrapere, og fortaugene lå bestrødd med glassbiter. Efter sigende var der ødelagt vindusglass for ca. 2 mill. dollar. Ingen av skibets besetning kom synderlig til skade, merkelig nok. Styrm. og tallymann samt to sjauere var beskjeftiget på en oppbygget plattform ved storluken. Den ene sjauer blev helt sønderslått, hans hode, skulder og ene arm fantes hengende i storriggen, og den annen lå i rummet under luken uten hode. Styrm. og tallymann derimot slapp med et par brukne ribben hver. Skibet fikk i det hele en sådan medfart i skroget, at det blev kondemnert.

DANNEVIG, MATHIAS BERG,

Fjøsanger pr. Bergen, f. 14. okt. 1886 i Grimstad. Til sjøs 1902 med bk. «Linnea» (900) av Grimstad, tilh. N. Thue Johnsen. Styrm.-eks. 1905 i Grimstad og skibsf.eks. 1907 i Kristiansand. Dispassjøreks. 1917. Styrm. med fullr. «Marita» og damperne «Asturias», «Snorre» og «Skagerak». Blev i 1911 fører av hv.b. «Gravat» av Sandefjord, tilh. A.s. Laboremus. Har senere ført d. «Roald Amundsen» (7000), tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1917. — Kontorchef i Den Første Norske Assurancef. 1918 og adm. direktør i 1919. Siden 1921 adm. direktør i Bergens Dampskibsassurancef. — Medl. Sjøforsikringsplan-komiteén, Veritas' faste komité, Bergens Forsikringsf. styre, varamann i Bergens Børs' voldgiftskomiteé. — Gift. 3 barn.



DAVIDSON, TORLEIV,

Nordstrandshøgda pr. Oslo, f. 29. april 1884 i Homedal (Grimstad). Til sjøs 1901 med s. «Dea» (550 brt.) av Fredrikstad. Styrm.-eks. 1908 og skibsf.eks. 1912 i Oslo. Høiere skibsf.eks. 1912 i Oslo. Styrm. med sk. «Flora», bk. «Augustina», fullr. «Komet», d.



«Røskva» og d. «Haldis». Blev i 1919 fører av d. «Hermelin» (3000) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Har senere ført d. «Helios» (3200), d. «Hellas» (3200) og fører nu m. «Hai Lee» (4100), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.

DEKKE, ANNANIAS CHRISTOPHER HANSEN,



Hop pr. Bergen, f. 1. juni 1897 i Bergen. Til sjøs 1914 med s. «Risør» (3000) av Risør, tilh. A. Prebensen. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1919. Styr. med Bergens-båtene «Camilla Gilbert», «Leikanger» og «Brandanger». Blev i 1929 fører av s.n. motorskib (8550), som han fremdeles fører. — Gift.

DENSTAD, OLUF MAGNUS,



Rotterdam, f. 2. mars 1883 i Kristiansund. Til sjøs 1898 med Bergens-skibet «Mesina». Styr.eks. 1902 i Kristiansund og skibsf.eks. 1909 i Bergen. Styr. med «Firda», «Amicitia», «Condor» og «Ripa» samt 18 mnd. i N.F.D.S. Blev i 1916 fører av d. «Rensfjell» (1100) av Kristiansund. Har senere ført d. «Trolldheimen» (2000) og d. «Rødfjell» (2700) av Kristiansund samt Oslo-båtene «Dampfem» (7150), «Dampseks» (3150) og fører nu d. «Dampfire» (2800), tilh. Arth. H. Mathiesen. — Gift.

Torpedert med d. «Rensfjell» på reise Lerwick—Arkangel i okt. 1916 av tysk U-båt. Alle reddet. Kom inn til Vardø i livbåtene.

DESSINGTHON, AUGUST,



Bergen, f. 1. aug. 1890 i Bergen. Til sjøs 1906 med d. «Hørda» av Bergen, tilh. Joh. Ludw. Mowinckel. Styr.eks. 1911 og skibsf.eks. 1913 i Bergen. Styr. bl. a. med Bergens-båtene «Hanseat», «Melderskin», «Henrik Ibsen» og «Finnanger». Blev i 1916 fører av d. «Melderskin» (6642) av Bergen, tilh. Joh.

Ludw. Mowinckel. Har senere ført d. «Otto Sinding» (1423) av Bergen og fører nu m. «Storanger» (14504) av Bergen, tilh. Westfal-Larsen & Co. — Gift. 3 barn.

Forliste med d. «Gere» av Bergen 25. sept. 1909, ca. 100 mil utenfor Philadelphia. Skibet var lastet med kull, men kapseiste allikevel i en storm. Folkene flyttet seg eftersom skibet la sig mere og mere på siden, for til slutt å stå på selve kjølen. Mastene pekte altså rett ned i sjøen før skibet sank. Det hele gikk så hurtig at livbåtene gikk med ned, surret på plass. Halve besetningen omkom. De andre fant en gigg flytende i sjøen, lenset denne og drev til slutt inn til Winter Quarter Light-vessel, hvor vi blev tatt op.

Skibet var ca. 1000 tonn s.d.w. og tilhørte von der Ohe & Lund, Bergen.

Mistet propelleren med d. «Melderskin» i 1916 i Atlanterhavet. Lå ca. 14 dager og drev og seilte. Blev observert av d. «Hesperides» av Liverpool, som slepte oss ca. 1 uke til Savannah, U. S. A. Sleperen brakk ialt 9 ganger, og alltid blev roingen utført av «Melderskin»s besetning. Litt syd for Savannah brakk sleperen nær land, lot ankrene gå og lå for disse i 2 dager, 2 km. fra land. Slepningen blev gjenoptatt, og vi ankom til Savannah ca. 1 mnd. efter at propellen var falt av.

DIETRICHSON, (DEDRICK), DAVID GABRIEL,

Connecticut (U. S. A.), f. 29. jan. 1882 på Stord. Til sjøs 1899 med det australske s. «Aberystwith Castle» (1800). Styr.eks. 1901 i Oslo og leste til skibsf.eks. 1912 i Bergen. Skibsf.eks. i San Francisco 1927. Styr. med d. «Uller» av Bergen, amerikansk s. «Kohala» og i H.S.D.S. 1906/11. Blev i 1912 fører av d. «Tyssedal» (275) og derefter d. «Hardangeren», tilh. H.S.D.S. Harsenere ført d. «Niels Nielsen» (8800) av Hauge-sund, d. «Graafjeld» (3350) av Bergen, d. «Oslo» (2750) av Tønsberg, d. «City of New York» (512 brt.), tilh. admiral Richard E. Byrd, New York. Sluttet sjøen i 1928. — Senere Private Surveyor Marine samt Pilot for Connecticut waters. — Inneh. av norsk patent nr. 20595 for utsetningsapparat for skibsbåter og U. S. patent nr. 392152 for dypvannslodd. — Sølvgenstand med inskripsjon fra Mitsui Bussan Kaisha, Japan, for tjeneste 1917/18. — Gift. 4 barn.



I 1915, mens jeg førte d. «Capto» av Haugesund, fikk jeg ved avgang fra Leithfjorden anmodning om å seile ca. 60 mil langs Englands østkyst før vi tok over Nordsjøen. Man hadde observert tyske undervannsbåter ved innløpet. Vi var bestemt for Sundswall via Haugesund. Vi fikk tykk tåke like efter avgang, så jeg bestemte mig for å ignorere ordren, og satte derfor kurs direkte for Skudenes. Intet passerte på overreisen. Ved ankomst fikk vi høre, at flere skibe var blitt torpedert omtrent hvor vi skulde ha forlatt den engelske kyst. Denne tildragelse berettet jeg under et besøk ombord i Count von Luckners («The Sea Devil») skib

«Mophelia» under dets henliggen i New York i 1930. Count von Luckner lot til å ha kjennskap til denne tildragelse, og sa mig navnet på mitt skib. Antagelig hadde tyskerne underretning om ordren dengang. Count von Luckner, der har ordet for å være en av de humaneste officerer fra krigstiden gav mig sitt fotografi med følgende påtegnning: «To a prince of a good fellow and my friend kapt. David Dietrichson from a sailor. Felix Count Luckner N. Y. June 24-1930.»

I 1928, da jeg førte Commander Byrds skib «Samson» fra Bergen til New York, sprang dampkjelen lekk og kunde ikke repareres. Dette hendte et par dagsreiser vest for Skotland. Da jeg visste at Byrd ventet på å få skibet over, bestemte vi oss for å seile resten av veien over. Da seilføringen ikke var tilstrekkelig forarbeidet vi ekstra seil av hvad vi hadde av material, og kom i god behold til New York efter 47 døgns reise fra Bergen.

DITMARSEN, LARS,



Strandebarm, f. 18. feb. 1877 i Strandebarm. Til sjøs 1894 med s. «Astrid» av Strandebarm. Styr.-eks. 1903 og skibsf.eks. 1909 i Bergen. Styr. med bl. a. «Nor» og «Tordenskjold». Blev i 1915 fører av d. «Frigga» (1650) av Bergen, tilh. Jacob Kjøde. Har senere ført damperne «Regal» (1350), «Inger Elisabeth» (1950), «Inger Benedikte» (2800), «Ingerto» (4700), «Ingerfire» (6000), «Ingeren» (8630) og fører nu m. «Ingria» (7600), alle tilh. Jacob Kjøde, Bergen. — Enkem. 4 barn.

DREWS, JOHAN FREDRIK FERDINAND,

Arendal, f. 7. sept. 1861 i Arendal. Til sjøs 1876 med bk. «Fix» (140 com.l.) av Arendal, tilh. Knud Svenningsen. Styr.eks. 1880 ved Navigations Examiner, marinekapt. Isaachsen. Styr. med bk. «Aldora», fullr. «N. B. Palmer» og bk. «Hera». Blev i 1898 fører av bk. «Embla» (750) av Arendal, tilh. T. Thommesen & Søn. Har senere ført jernbk. «Formica» (1900) av Arendal. Sluttet sjøen i 1915. — Drev redervirksomhet 1922—27, senere gårdeier. — Form. i Arendals sjømannsf. fra 1931. — Gift.

Forliste med seilskibet «N. B. Palmer» i jan. 1891 på reise fra Philadelphia til Frankrik i North Atlantic. Lastet med nafta og crude olje.

DREYER, MARCUS,

Minde pr. Bergen, f. 16. juni 1889 i Tromsø. Til sjøs 1906 med s. «Spitsbergen» (80) av Tromsø. Styr.eks. 1911 i Tromsø og skibsf.eks.

1914 i Bergen. Styr. med damperne «Laura», «Falk», «Evanger» og en rekke B.D.S.-båter. Blev i 1926 fører av m. «Columba» (820) av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført d. «Kora» (1050) og fører nu d. «Kem» (2425), tilh. B.D.S. — Gift. 3 barn.



Sommeren 1911 var jeg styr. med d. «Laura» av Tromsø på jakttur til Grønland med en østerriksk greve og følge. Turen opover gikk utmerket, med fangst av sel, kobbe og isbjørn, hvorav vi hadde 23 døde og 2 levende. I slutten av juli var man under Grønland og gikk inn i de forskj. fjorder og drev jakt og fisket samt fanget fugl.

I aug. lå man i Claveringsfjorden og hadde et herlig sommervær. Man blev da enig om at to partier skulde gå iland og forsøke å fange Moskusdyr. Undertegnede blev da ombord med et par mann og skulde passe skibet om isen eller tåken skulde sette inn. (Det bemerkes at tåken kan bli stående flere dager når den kommer.) 4 timer efter at de var gått iland kom tåken sigende innover, og der blev straks signalert med fløiten.

Det første parti kom tilbake 8 timer efter, aldeles utkjørt, da de hadde gått sig vill flere ganger. Da de hadde hvilt sig litt, blev en ny ekspedisjon sendt iland for å lete efter de bortkomne. 24 timer efter kom de tilbake og hadde funnet de savnede, som var i en dårlig forfatning.

Da nu isen var begynt å sette mot land, gjorde man klart til å komme sig utover. Man gikk da i sik-sak i ca. 1½ døgn, men det gikk elendig smått på grunn av stor is, og til slutt stod man helt fast, hvorfor man fortøiede til en iskant for å vente til tåken lettet. Da tåken lettet et par dager efter, viste det sig at man var helt innestengt av isen og kunde ingen vei komme.

Omkring 20 dager efter begynte isen å skru, og samtidig blev skibet løftet op og la sig på siden. Man holdt nu skibsråd og blev enig om at man fikk flytte over på isen og bo der og se tiden an. Mens man var på isen var man blitt enig om, at hvis det ikke blev bedre de nærmeste dager, fikk et parti vandre over mot Grønland, da der ikke var mat nok for alle for en overvintring, og man visste hvor depoene var på Nord Grønland.

Et par dager efter gled imidlertid skibet tilbake til sitt gamle leie, hvorfor man flyttet ombord igjen. Man lå ennu innestengt 4 uker, og da isen endelig brakk op, gikk det på en natt.

I sin glede over å være kommet vel fra turen, gav greven hver især en større pengesum.

DUE, FINN,

Bergen, f. 28. juli 1886 i Grimstad. Til sjøs 1901 med d. «Flora» (1500) av Bergen, tilh. Didrik W. Ellerhusen. Styr.eks. 1904 og skibsf.eks. 1907 i Bergen. Styr. med d. «Godø» av Ålesund og med forskj. B.D.S.-skib 1907—18. Blev i 1919 fører av d.



«Turicum» (750) av Bergen, tilh. Henrik Øster-vold. Har senere ført d. «Hundvaag» (4050) og

senest d. «Ulvø» (6500), begge tilh. s.n. rederi. Siden 1934 inspektør hos skipsreder Kjøde, Bergen. — Gift. 1 barn.

DUE, ROLF,

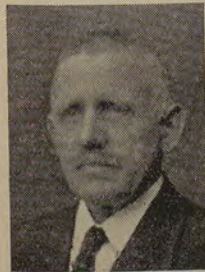


Kristiansand, f. 3. mai 1879 i Grimstad. Til sjøs 1893 med bk. «Njerd» (800) av Grimstad, tilh. Bernt Eiersen. Styrme.eks. 1897 og skibsf.eks. 1904 i Bergen. Styrme. med Bergens-damperne «Svea», «Gerda», «Urda» og «Flora». Blev i 1906 fører av s.n. skib (1600), tilh. D. W. Ellerhusen (senere K. S. Nordgreen). Har senere ført damperne «Nora» (1750) og «Frances» (1850) av Bergen, «Nidar» (1850) og «Nidareid» (2700) av Oslo. Sluttet sjøen 1929 (skadet ombord). — Drev 1916—24 gårdsbruk på Strai (Kr.sand) og var da herredstyremedl., form. i likningsnevnd, form. i forliksrådet, form. i komiteén for havnespørsmål. — Gift.

Som fører av d. «Nidar» i 1925 mistet vi utenfor Rabat, Marokko, i en orkan begge ankrene med kjettinger. Under fint vær på nordgående dregget vi etter de tapte ankere og kjettinger og var så heldige å få alt ombord igjen. Som påskjønnelse fra assurandørene fikk mannskapet en pengesum til deling. Jeg fikk en sølvbolle med innskrifsjon.

Gullur med innskrif. fra assurandørene for konduitemessig opptreden efter d. «Nora»s grunnstøtning ved Block Island, U. S. A. i 1912.

DYKESTEEN, KNUT,



Hinna pr. Stavanger, f. 25. okt. 1871 i Stavanger. Til sjøs 1887 med bk. «Corrinna» (700) av Stavanger, tilh. Johan Rasmussen. Styrme.eks. 1893 i Stavanger. Styrme. med bk. «Noach VI» og d. «Hanna». Blev i 1898 fører av bk. «Noach VI» (1800) av Stavanger, tilh. Georg T. Monsen. Har senere ført d. «Hanna» (3500), bk. «Carmanien» (3000) og fører nu d. «Lysefjord» (1500), alle tilh. Kornelius Olsen, Stavanger. Enkem. — 3 barn.

Jeg stod ombord i bk. «Noach VI» i 12 år og gjennomgikk gradene fra lettmatros til fører.

25. april 1916 var jeg underveis Buenos Aires—Queenstown for ordre lastet med hvete, da jeg ca. 65 n. mil sydvest av Fastnet på den irske kyst blev senket av en tysk u-båt. I 2 livbåter seilte vi

den lange strekning til lands i styggevær. Efter 1 døgn seilas kantret min båt med 12 mann, hvorved 2 mann omkom. Vi landet ved en steil kyst i nærheten av Dingle. Folk kom til med liner, og det var under store vanskeligheter at vi alle blev heist opover klippene, som var ca. 200 fot høie.

DYRKOREN, CARL HALFDAN,

Trondheim, f. 19. april 1884 i Stene, Lofoten. Til sjøs 1899 med s. «Theodora» (147 brt.) av Drammen. Styrme.eks. 1901 og skibsf.eks. 1904 i Trondheim. Styrme. bl. a. med damperne «Gerd», «Aarvak», «Eldrid» og «Gudrid». Blev i 1922 fører av d. «Eldrid» (2700) av Trondheim, tilh. Bachke & Co. Førte senest d. «Sigrid» (1600), tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.



Med bk. «Audhild» av Sarpsborg i år 1900, vel ballastet med salt fra Preston til Cape Turmentine i Canada, sprang skuten lekk under en orkan i Atlanteren. Mesteparten av lasten smeltet; vi stod til under armene i saltlake i rummet og bygget op saltsekkene i høiden for å undgå kantring, som også såvidt lyktes. Homeward bound fløt vi på trelasten. — Senere alvorlig brand utenfor Lands End. Dødsseilas ved Helly Head og i Storebelt. —

I 1901 påmønstrer 4 m. bk. «Theodor» av Oslo i Hamburg, så vidt jeg husker 2411 reg. ton., og da landets største seilskib. Sleeperlast fra Ardrossan til Algoa Bay, hvor vi lå under boerkrigen 7 mnd. Under vårt opphold der, drev 18 skuter iland og blev vrak samtidig. I New Caledonien inntokes ca. 4000 tonn nikkelore for Rotterdam. I Stillehavet brakk en bramstang i «Rotten». Ny stang forsøktes forgjeves å rigge op. Skibet blev i Europa rapportert forlist av en forbiseilende tysker ved Cape Horn. Hadde 150 dages reise, og blev det næsten 2 år med 2 laster på kjølen ved denne jordomseiling, som var rik på muntert sjømannsliv og sørgelige tildragelser. Skibet forliste flg. reise ved Cape Horn, efter 11 mnd. tur ut til St. Francisco.

Under krigen var jeg i stadig fart på Nordsjøen, til Middelhavet og Amerika. Vi var alltid heldige, og kom ofte inn alene eller med 1 à 2 båter i følge (av en flåte på 6—10). Det var en lite hyggelig seilas under krigen, i storm, tåke og mørke, uten lanterner og i store konvoyer, som iblandt kolliderte med motgående, skrik, knaken, eksplosjoner over og under vannet så det føltes ombord som om alt vilde styrte sammen, og skibet kastedes bort i en stenrøis.

DYRSTAD, CHRISTIAN PEDERSEN,

Dyrstad pr. Mandal, f. 11. mars 1870 i Dyrstad. Til sjøs 1886 med s. «Sylfiden» (150 brt.) av Mandal, tilh. K. Finsdal. Styrme.eks. 1889 i Mandal. Styrme. med bk. «Killy» av Mandal, «Asia» av Oslo og «Valkyrie» av Mandal. Blev i 1906 fører av s. «Dyrstad» (200 brt.)



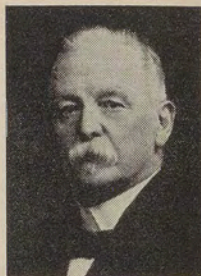
av Mandal, tilh. Th. Johannessen. Har senere ført bk. «Windsor Park» (2900) av Stavanger, «Valhal» (1600) av Mandal og «Hatholmen» (2100) av Sandefjord. Sluttet sjøen i 1916. Har senere drevet gårdsbruk og fiske. — Medl. formannsk. og herredstyre, medl. direksjon i Halse og Harkmark Sparebank. — Gift. 11 barn.

Sk. «Dyrstad» underveis Island—Skotland blev i nov. 1907 overfalt av en orkan ca. 20 mil av Vestmanøyene. Et fryktelig bråt knuste alt på dekk. Skibet kantret og blev liggende med mastene i havflaten. Da den ikke vilde reise sig, måtte vi i nattens mulm og mørke kappe riggen, da skibet holdt på å renne fullt av vann. Mastene brakk like over dekket. Då været bedaget sig, blev nødrigg satt, og vi seilte ca. 120 m. sydover i håp om å nå Lewisøene. Vinden sprang imidlertid om på S.O. med stormvær. Efter 11—12 døgns ophold på vraket, blev vi bjerget av en engelsk trawler og landsatt i Hull. Under arbeidet med å sette nødrigg gikk en mann overbord og forsvant.

Bk. «Hatholmen» kom på reise Liverpool—Syd Georgia med kull i nov. 1915 ut for en fel orkan på Englands vestkyst. Med tap av 2 mann, knuste båter og kompasser, ødelagte lugarer og 7' vann i rummet, kom vi inn til Falmouth. Efter mange vidervedigheter p. g. a. krigen blev vi endelig ferdig og avgikk derfra julaften. Efter å ha utholdt fryktelige S.V. stormer, kom vi endelig inn i N.O. passaten og i stillebeltet ved ekvator. Her fikk vi ca. 3 ukers stille og meget høi temperatur, hvilket bevirket selvantennelse i lasten. Så kom vi over og fikk frisk S.O. passat. På 12 gr. s.b. blusset plutselig ilden op. Vi kom på signalhold med d. «Cannova» av Liverpool, som med sin damppumpe fylte flere hundre tonn vann i rummet og alt syntes slukket. Skibet blev tatt på slep mot den brasilianske kyst, men efter 4—5 timers slepning stod hele forskibet i lys lue. «Hatholmen» var redningsløst forlatt. Vi blev alle landsatt i Bahia i feb. 1916.

DOSEN, MENS JOHAN,

Minde pr. Bergen, f. 2. des. 1857 i Sogn. Til sjøs 1873 med s. «Johan Irgens» (1100) av Bergen, tilh. Harald Irgens m. fl. Styrme.eks. 1877 i Bergen. Styrme. med Bergens-damperne «St. Olaf», «Alliance» og «Adria». Blev i 1885 fører av d. «Italia» (1150) av Bergen, tilh. Joh. Ludw. Mowinckel. Har senere ført d. «Vale» (1200) og d. «Balder» (1650), begge tilh. Joh. C. Giertsen, Bergen. Sluttet sjøen i 1905. Senere sjøk. besiktigelsesm. ved Skibskontrollen i Bergen. — Medl. av utvalget av domsm. ved overretten. — Inneh. fortjenstmedaljen i gull. — Gift.



Seilte med bk. «Johan Irgens» i 4 år som dekksgutt, jungm. og lettmatros, og seilte i denne tid 2 ganger rundt jorden; begge ganger fra Norge til Australia og derfra til California og derfra til Europa.

Første gang vi lastet hvete i St. Francisco til Falmouth for ordre, blev vi beordret å seile lasten til Bergen, visstnok den eneste seilskibslast av hvete ført fra California til Norge.

Kongens fortjenstmedalje mottok jeg som erkjennelse for mitt 21 årige arbeide i skibskontrollen.

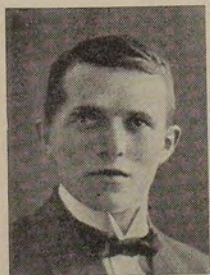
E.

EBBESEN, THORBJØRN,



Nøtterøy, f. 29. mars 1884 i Trondheim. Til sjøs 1900 med s. «Staut» (1800) av Sandefjord, tilh. Jean B. Linaae. Styrme.eks. 1905 og skibsf.eks. 1906 i Tønsberg. Høiere skibsf.eks. 1912 i Oslo. Styrme. med bk. «Cambria» og damperne «Gimle», «Times», «Trolde» og «Thode Fagelund». Blev i 1911 fører av s.n. skib (7400) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført s.n. rederis dampere «Times» (3600), «Tyr» (3600), «Tellus» (13350), d. «Caballero» (4050), tilh. Bruun & von der Lippe, Tønsberg, og fører nu m. «Gisla» (6500) av Oslo, tilh. Biørn Biørnstad & Co. — Lærer i 2½ år ved Tønsberg sjømannsskole. — Gift. 2 barn.

ECKHOFF, TRYGVE,



V. Slidre, Valdres, f. 23. juli 1884 i Lyngen, Finnmark. Til sjøs 1900 med s. «Ingomar» (918 nrt.) av Kristiansand, tilh. Strays rederi. Styrme.eks. 1905 og skibsf.eks. 1906 i Stavanger. Styrme. bl. a. med damperne «Ruth», «Stralsund», «Setubal», «Mexicano», «America» og «Arternis». Blev i 1917 fører av d. «Kalfarli» (10000) av Oslo, tilh. Daniel Steen. Har senere ført følgende skib tilh. Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg: d. «Hercules» (6700), d. «Mexicano» (5800) og m. «Tortugas» (6200). Sluttet sjøen i 1932 og har senere drevet gårdsbruk. — Gift. 5 barn.

EDVARDSEN, AANEN,

Kristiansand, f. 29. nov. 1860 i Oddernes. Til sjøs 1874 med s. «Admiralen» av Kristiansand, tilh. G. Johnsen. Styrme.eks. 1879 i Kristiansand. Styrme. med Kr.sand-skutene «Nina» og «Saluto». Blev først fører av s. «Nina» (769 brt.), tilh. skibsr. Rosenkilde. Har senere ført seilskutene «Saluto» (800 brt.), «Gratia» (1560

brt.) og «Sandvigen» (1950 brt.), alle tilh. S. O. Stray & Co., Kristiansand. Sluttet sjøen i 1915. Senere revisor i Sørlandets Privatbank (nu sluttet p. g. a. sykdom). — Gift. 7 barn.

Har aldri forlist. Har seilet for samme rederi, S. O. Stray & Co., som skibsfører i 26 år og som styrme. i 2½ år.

EDVARDSEN, ALFRED,

Sandøystrand pr. Brevik, f. 10. mars 1894 i Brevik. Til sjøs 1910 med bk. «Hafsfjord» av Brevik, tilh. P. A. Stoesen. Styrme.eks. 1914 i Porsgrunn og skibsf.eks. 1917 i Tønsberg. Styrme. med bl. a. bk. «Eva», sk.s. «Stanley», bk. «Kongen», d. «Tormod», d.



«Bjørklund», m. «Grenmar» og m. «Koll». Blev i 1923 fører av d. «Asplund» (2250) av Oslo, tilh. S. Ugelstad & Co. Har senere ført d. «Furulund» og fører nu d. «Kollskjegg» (3000), tilh. Odd Berg, Oslo. — Gift. 3 barn.

Gikk ut som 1. styrme. med bk. «Eva» før jeg hadde fylt 20 år. Seilte et år med d. «Bard» under krigen ukentlig rute mellom Rotterdam—London og Rotterdam—Hull. Var senere i marinen i 19 mnd. De siste mnd. før krigens slutt seilte jeg med d. «Tormod».

EDVARDSEN, EDVIN JULIAN RIBE,

Thamshavn pr. Trondheim, f. 9. mai 1886 i Brønnøy. Til sjøs 1906 med d. «Draupner» (1700) av Bergen, tilh. skibsr. Gjertsen. Styrme.eks. 1910 og skibsf.eks. 1914 i Trondheim. Styrme. med damperne «Herman Wedel Jarlsberg», «Gisla», «Arc-turus» og «Løkken». Blev i



1915 fører av s.n. skib (3200) av Trondheim. Har senere ført damperne «Holum» (300) av Trondheim, «Prospero» (700) av Oslo, «Hanseat I» (250) av Oslo, og fører nu d. «Orkla» (292 brt.) av Trondheim. — Gift. 4 barn.

På en av mine reiser som 3. styrme. kolliderte vi med en fransk bk. i den Biskaiske Buk. Det var siktbart vær med en frisk kuling av N.V. Barken som var lastet, sank efter noen minutters forløp. Med nesten alle seil til topps og med 16 mann ombord, hvorav

en del var passagerer, gikk den til bunns. Alle mann var samlet på hekken, da skibet satte baugen ned og forsvandt i dypet.

Barken fikk ingen av sine båter ut, når undtas en mindre jolle som blev låret fra hekken, og hvori to mann reddet sig, men disse drev bort fra skibet uten å kunne yde sine kamerater nogen hjelp. Takket være vår dyktige fører og 1. styrm. lyktes det oss å sette ut begge våre livbåter og fikk reddet samtlige av skibets besetning, når undtas en som allerede var død da vi fikk ham ombord. Avdøde blev neste dag senket i havet.

Lastet med kis for Tyskland passertes Ekerøy, så vidt jeg husker, den 21. des. 1915 om eftermiddagen på min første tur som fører. Vinden var S.O. storm med sterk kulde og tett sjørøk. Da Ekerøy var passert så vi intet mer til land før om morgenen den 24., da vi var opunder svenskekysten. I 2½ døgn hadde vi seilt med vekslende fart uten å se land, og det var lange tider vi ikke så en skibslengde foran oss. Skibet blev voldsomt nediset, wincher på fordekk var helt skjult av is og bare en forhøining markerte hvor disse var. Riggen stod som en eneste fast masse fra dekk til godset. Maskintelegraferen på undre bro blev stadig overiset, så en mann måtte passe samme, for ellers frøs den fast. Loggen var ubrukelig grunnet isdannelse på linen. Loddet hadde vi liten eller ingen nytte av, og da farten var uberegnelig måtte vi gjette oss til utseilt distanse. En ualmindelig spennende seilas. Kommet på høide av Vinga fyr observertes en seiler uten lanterner rett for baugen. Ved en hurtig manøvre undgikk vi så vidt å kollider. Seileren viste sig å være en havarert fiskerskøite med fem manns besetning, som i flere dager var drevet omkring. Folkene var svært medtatt av kulden og strabadsene. Natt til 1. juledag blev de av oss land-satt i Helsingborg og bragt på hospitalet. Jeg har siden hørt at bare en av fiskerne fikk varig mén efter forliset.

Under krigen forekom mange kritiske situasjoner som kanskje burde være nevnt. En seilas i mørke og storm gjennom minefeltene ved Drogden, på grunn av at man holdt på å gå lens for kull. Eller i orkanaktig storm ved Gjedser fyrskib, som den gang var flyttet ned på tyskekysten. Dekkslasten gikk overbord og skibet fikk en voldsom slagside. Vannet trengte ned i fyrrummet og fyrene begynte å slukne under kjelen. Det var pålands storm og i tolv timer kjempet alle mann med å holde skibet klar av land. Det lyktes oss å rette skibet op og atter få dampen op, og da det lysnet av dag var vi klar av kysten.

EDVARDBSEN, WILHELM,

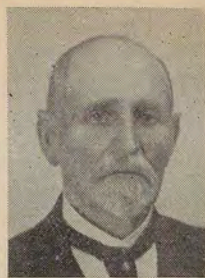


Farsund, f. 6. jan. 1897 i East-London (S. Afrika). Til sjøs 1912 med s. «Glance» (832 nrt.) av Kristiansand, tilh. S. O. Stray & Co. Styrm.eks. og skibsf.eks. 1917 i Kristiansand. Styrm. bl. a. med damperne «Skogland», «Romulus» og «Gezina». Blev i 1928 fører av s.n. skib (2850) av Farsund, tilh. Th. Brøvig. Har senere ført d. «Kirsten B». (2750) tilh. s.n. reder. Sluttet sjøen i 1930. Senere kontorfullmektig hos denne reder. — Gift. 2 barn.

EDWIN, E. A.,

Kristiansand, f. 14. nov. 1857 i Oddernes. Til sjøs 1873 med br. «Commerce» (200) av Kristiansand. Styrm.eks. 1875 og høiere styr-

m.eks. 1878 i Kristiansand. Styrm. med bk. «Johanne» og bk. «Admiralen». Blev i 1881 fører av s.n. fartøi (475) av Kristiansand, tilh. skibsr. Westerhus m. fl. Har senere ført Kr.sandskutene «Ingomar» (1550) og «Aquila» (1550), d. «Bygland» (4050) av Arendal, og damperne «Nyland», «Jylland» og «Skagen» i postruten Kr.-sand—Fredrikshavn. Sluttet sjøen i 1916 (syk). — Senere revisor. — Sjørettsmedl., styremedl. i Kr.sand sjømannsf., censor ved sjømannsskolen, medl. av forstandersk. i Kr.sands Sparebank. — Gift. 3 barn.



Av hendelser i de 30 år jeg førte skib har jeg ikke noget særlig å meddele. I de 20 år med seilskib blev vi ganske skånet for uheld eller havari, ingen kollisjon eller grunnstøtning. I Vestindia-farten hadde vi flere orkaner, likeså rundt Cape Horn.

EGELAND, KJØLV LARSEN,

Haugesund, f. i Finnaas. Til sjøs 1874 med jakt «Brødrene» av Mosterhavn. Styrm.eks. 1884 i Haugesund. Styrm. bl. a. med bk. «Utsire», bk. «Lorenzo», d. «Safir» og d. «Valhall». Blev i 1896 fører av bk. «Lorenzo» (1260 nrt.) av Haugesund, tilh. Johan Thorsen. Har senere ført Haugesunds-damperne: «Aalesund» (600), «Schweigaard» (630), «Augusta» (600), «Ryvingen» (550), «Erik Lindøe» (1650) og «Varøy» (650). Sluttet sjøen i 1920. Senere kaibetjent i Haugesund. — Gift. 2 barn.

EGELAND, KRISTIAN,

Stend pr. Bergen, f. 4. des. 1880 i Herad. Til sjøs 1897 med s. «Germanic» av Flekkefjord, tilh. skibsr. Berg. Styrm.eks. 1903 i Haugesund og skibsf.eks. 1906 i Bergen. Styrm. med s. «Fjeld» av Arendal, d. «Alice» av New York (under norsk flagg), samt Bergens-damperne «Capri», «Urania» og «Jolanda Di Giorgio». Blev i 1911 fører av s.n. skib (1291 brt.), tilh. Adolph Halvorsen, og førte senest d. «Commodore Rollins» (2000), tilh. samme rederi. — Gift. 2 barn.



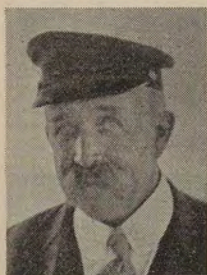
Det første skib jeg var 2. styrm. med («Fjeld») forliste i Nord-atlanteren høsten 1903 på reise fra Bristolkanalen til Pernambuco med kullast. Skibet var da helt nytt; hele mannskapet blev optatt av en engelsk damper og landsatt i Boston U. S. A.

EGELIEN, CHRISTEN LEHLAND,

Drammen, f. 9. sept. 1867 i Grimstad. Tilsjøs 1882 med s. «Nordstjernen» av Grimstad, tilh. J. Børresen. Styrms.eks. 1885 i Grimstad. Styrms. med s. «Christian Schreuder». Blev i 1897 fører av s. «Morgengry» (850) av Grimstad. Har senere ført Oslo-skutene «Eugenie» (570) og «Lady Penhryn» (995). Sluttet sjøen i 1909. — Senere dampskibsekspeditor. — Gift. 2 barn.

EGENES*), HENRIK ALBERT,

Tønsberg, f. 9. feb. 1857 på Nøtterøy. Til sjøs 1874 med s. «Telegraf» (189 brt.) av Nøtterøy, tilh. familien Solberg. Styrms.eks. 1876 i



Oslo (privat). Styrms. med seilskibene «Alfen» og «Foldin». Blev i 1887 fører av s. «Alfen» (375 brt.) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmssen. Har senere ført samme rederis fartøier: s. «Foldin» (960 brt.) og damperne «Tordenskjold» (1725), «Titania» (6000), «Thor»

(8200) og «San Joaquin» (10200). Sluttet sjøen i 1917. — Gift. 1 barn.

*) Død 1933.

Min meste fartstid som skibsfører har vært på Stillehavskysten, hvor jeg i 15 år har seilet mellom British Columbia og San Francisco med båtene «Titania» og «Thor» i kullfart for samme befraktere. Siden i 3 år med «San Joaquin» fra California til Peru og Chili med olje.

17. april 1906 hadde jeg en opplevelse i San Francisco som ikke lett glemmes. Det var under jordskjelv- og brandkatastrofen der, men som vel er bekjent og intet å berøre videre. Fartøi og mannskap slapp heldigvis godt fra det, da den fryktede flodbølge, som gjerne innfinner sig ved større jordskjelv uteblev; men det var mange uhyggelige stunder i de 3 dager som det raste verst.

Jeg har tjenestgjort som styrms. og fører i firma Wilh. Wilhelmssens rederi fra 1883 til 1917.

EGENÆSS, MARIUS,

Gipø pr. Tønsberg, f. 21. sept. 1885 i Nøtterøy. Til sjøs første gang med s. «Australia» (1314) av Oslo. Styrms.eks. 1905 og skibsf.eks. 1908 i Tønsberg. Styrms. med bl. a. damperne «Uniform», «Under», «Loch Tay», «Modesta» samt et par kinesiske dampere. Blev i 1921 fører

av d. «Hydra» (212) av Tønsberg, tilh. Haraldsen

& Søn. Har senere ført Tønsberg-damperne «Liberta» (386) og senest «Røsten» (792). — Gift. 3 barn.

EGGE, OLUF OSKAR,

Trondheim, f. 23. april 1876 i Trondheim. Til sjøs 1891 med s. «Tordenskjold» av Trondheim, tilh. A. Jensen & Co. Styrms.eks. 1900 i Trondheim og skibsf.eks. 1902 i Bergen. Styrms. med en rekke N.F.D.S.-skib. Blev i 1912 fører av d. «Kong Helge» (800), tilh. N.F.D.S. Har senere ført damperne «Trondhjem» (d. e.), «Tore Jarl» (d. e.), «Kong Erik», «Orm Jarl» (d. e.), «Svein Jarl», «Rio de Janeiro» og fører nu d. «Kong Halfdan» (1455 brt.), alle tilh. N.F.D.S. — Gift. 2 barn.



Under den spansk-amerikanske krig på Cuba i 1898 var jeg med en amerikansk despatch båt. Hadde stasjon i Guantanamo Bay på Cuba. Gikk derimellem og Port Antonio på Jamaica. Senere gikk vi mellom San Juan Portorico og St. Thomas og i den siste tid av krigen hadde vi stasjon i Key West.

Under hele verdenskrigen gikk jeg i Nordsjøfart mellom Norge og England. Blev torpedert uten varsel med d. «Tore Jarl» 7. mai 1917. Hadde ombord, foruten besetning, 17 passagerer, hvorav 5 kvinner. 1 mann av passagerene blev drept under torpederingen. Blev optatt av en engelsk trawler og innbragt til Lervik på Shetland.

EGGE, TRYGVE,

Sætre i Tysvær, f. 12. des. 1881 i Haugesund. Til sjøs 1896 med s. «Dagny» (150) av Haugesund, tilh. H. Hauge m. fl. Styrms.eks. 1901 i Haugesund og skibsf.eks. 1905 i Stavanger. Styrms. bl. a. med bk. «Antoris», damperne «Bjergvin», «Agder» og «Augvald».

Blev i 1914 fører av s.n. skib (6000) av Haugesund, tilh. A.s. Haugesunds Hvalfangerselskab. Har senere ført Haugesunds-damperne: «Saphir» (2400), «Erling Lindøe» (2000), «Saphir» d. y. (4000), «Balto» (11000), «Ramsholm» (2800) og senest «Utsire» (7000). — Gift. 7 barn.

I år 1904 med bk. «Antoris» av Skien på reise fra Auckland til New York brukte vi 154 dager, en efter forholdene lang reise.

Den 26. des. 1914, på reise fra Tiger Bay, Vest Afrika, til Haugesund med hvalkokeriet «Augvald», blev vi ca. 50 kvm. vest av øen St. Vilda stoppet av engelsk krysser med skarpe skudd. Der blev fra krysseren satt prisemannskap ombord i «Augvald», bestående av 1 officer og 10 matroser, alle bebevnet. Skibet blev beordret til



Kirkwall. «Augvald» førte ved anledningen det norske flagg. Dette blev på den engelske officers kommando fjernet, og det engelske flagg heist. Jeg gjorde innsigelse mot dette inngrep i norsk eiendom, og jeg fikk da tilladelse å heise det norske flagg under det engelske.

Således fortsattes reisen til Kirkwall, hvor vi uten nevneverdige hindringer ankom 28. des.

«Augvald» var ved anledningen lastet med 2300 tonn kvalolje, egen fangst, men skibet var iflg. off. mening et såkalt Price Ship.

Myndighetene fant senere ut, at der var begått en feiltagelse fra krysseren, og vi blev frigitt efter 3 ukers ophold. Ankom Haugesund 16. jan. 1915.

EGGEN, FRIDTHJOF,

Trondheim, f. 2. aug. 1893 i Trondheim. Til sjøs 1910 med amerikansk s. «Melbourne». Styrm.eks. 1915 og skibsf.eks. 1916 i Trond-



heim. Radioeks. Styrm. med flere fartøier, bl. a. i 7 år 1. styrm. med tankskib. Blev i 1924 fører av m. «Vibe» av Trondheim, tilh. Per Lykke. Har senere vikariert endel som fører av andre skib. — Ridder av Den Belgiske Nationale Orden.

Var den 2. jan. 1920 styrm. ombord i «Rio de Janeiro» tilhørende N.F.D.S. og førte livbåten som reddet mannskapet fra den store belgiske damper «Viponier», som under et voldsomt uvær sprang lekk og sank i Bay of Biscay. Antallet av de reddede husker jeg ikke så nøie, enten det var 32 eller 36. Vi tok dem i 2 båtlandninger. Dårlig vær var det.

EGIDIUS, OLAF KRISTIAN,



Oslo, f. 21. sept. 1893 i Bie pr. Arendal. Til sjøs 1908 med s. «Alkor» (375) av Arendal, tilh. Smith & Thomsen. Styrm.eks. 1914 i Arendal og skibsf.eks. 1918 i Kristiansand. Radio-certifikat (1. kl.) 1926. Styrm. med damperne «Gjesø», «Dronningen»,

«Hekla», «Bauta», «Dagfin» og m. «Daghild». Blev i 1930 fører av m. «Alcides» (11520) av Oslo, tilh. I. M. Skaugen, som han førte i 1½ år. — Gift. 2 barn.

De 3 første årene for jeg med seilskiber i fart på England, Vestindien, Mexico, Frankrik og Holland.

I bk. «Zanrah», tilh. Smith & Thomsen, Arendal, var jeg ombord 2 år. På en reise fra Haiti til Lizard brukte vi bare 23 døgn, hvilket var en hurtig reise for treskib. Mens vi engang med sk.s. «Bertha» brukte 21 døgn fra Shields til Kristiansand.

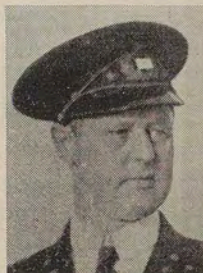
De første år av krigen for jeg mest mellom Norge, England og Sverige.

I 1927 gikk jeg over til tankskibet «Daghild», som jeg var med i 2½ år.

I 1930 fikk jeg tilsyn med m.t. «Alcides» som jeg etterpå førte i 1½ år.

EIDBO, JENS ANFINN OLAF,

Stabekk pr. Oslo, f. 11. april 1889 i Dybvåg. Til sjøs 1904 med d. «Liv» (4850) av Bergen, tilh. Jacob R. Olsen. Styrm.eks. 1909 i Oslo og skibsf.eks. 1915 i Arendal. Styrm. med Lyngør-damperne «Jerv» og «Elg». Blev i 1924 fører av s.n. fartøi (1775), tilh. Thv. Hansen. Har senere ført d. «Hjort» (1920) og fører nu m. «Tyr» (6850), begge tilh. s.n. rederi (overflyttet til Oslo). — Gift.



EIDE, ASKILD,

Stavanger, f. 15. april 1882 i Stavanger. Til sjøs 1896 med s. «Birna» (1800) av Stavanger, tilh. Erik Berentsen. Styrm.eks. 1900 i Stavanger. Styrm. med seilskibene «Albertinius», «Laugen», «Activ» og «Hans Olsen». Blev i 1909 fører av s. «Rap» (220), tilh. ham selv. Har senere ført Stavanger-fartøiene d. «Ulsnes» (400), s. «Rosenheim» (260), d. «Jarl» (550), d. «Mercator» (1600) og d. «Jotun» (670). Har de senere år seilt i kystfart. — Gift. 6 barn.



Med «Rap» i nov. 1911 drev vi under en orkan mot land, og efterat begge kjettinger brakk, måtte vi landsette skibet på beste sted for å bjerger livet; vi blev bjerget ved rakettapparater.

Seilte under krigen til 1917 og oplevet i den tid intet særlig bemerkelsesverdige, når kanskje undtas bombardementer fra luften over Ramsgate og London, samt torpederinger i vår umiddelbare nærhet.

EIDE, HANS KARL JOHAN,

Skjoldehamn i Vesterålen, f. 5. juni 1872 i Vesterålen. Til sjøs 1891 med d. «Concordia» (1500) av Bergen, tilh. H. Gran. Styrm.eks. 1894 i Bergen og skibsf.eks. 1899 i Oslo. Styrm. med damperne «Frey», «St. Olaf», «Aggi» og «Freya». Blev i 1905 fører av s.n. skib



(2000) av Bergen, tilh. Chr. Michelsen & Co. Har senere ført Bergens-damperne «Grib» (1800), «Gustav Vigeland» (6030), «Lisgar County» (5000), «Gunnar Heiberg» (4020) og «Joh. Ludw. Mo-winckel» (5000), de 4 s.n. tilh. Olaf Ørvig. Sluttet sjøen i 1928 og har senere drevet fiskeforretning i Finmark. — Gift. 5 barn.

Jeg seilte med d. «Gustav Vigeland» i transatlantisk fart, praktisk talt under hele krigstiden, men alt forløp heldig, og oplevde således ikke nogen nevneverdige begivenheter, undtatt den vanlige spenning der fulgte med hver reise i krigstiden. Dog vil jeg nevne en reise jeg hadde i juni 1917 fra New York til Saint Nazaire. Ca. 100 mil fra den franske kyst påtraff vi tidlig en morgen et fransk skibsmannskap, fra et ca. 2000 tonn dampskib lastet med vinfater. Skibet var senket av 3 tyske u-båter en time før vår ankomst til stedet, og en del av besetningen, 19 mann, var mere og mindre stygt tilrett av granatsplinter.

Vi tok da mannskapet ombord og forbandt de sårede på beste måte, tok deres 2 livbåter på slep og satte farten op alt hvad vi kunde og rakk innom Bell Isle om eftermiddagen, hvor de sårede blev overlatt til et derliggende krigsskib. Den dag var den lengste og mest spennende da været var stille og klart, just et ønskevær for u-båter å operere i. Vi hørte gjentagne skytninger ikke langt vekke under seilassen mot land.

EIDE, INGOLF RASMUSSEN,



Oslo, f. 5. mars 1874 i Bergen. Til sjøs 1890 med d. «Østersjøen» (300) av Bergen, tilh. «Michelsen paa Kronstad». Styr.eks. 1893 og skibsf.eks. 1897 i Bergen. Styr. med Bergens-båtene «Eugenie», «Viksnæs» og «Peter Jebsen». Blev i 1906 fører av d.

«Aktiv» (570), tilh. G. Smith, Bergen, senere M. Lindøe, Haugesund. Har senere ført dampskibene «Garibaldi» (1000), «Jamaica» (950) og «Evanger» (3700), samtl. tilh. H. Westfal-Larsen, Bergen. Sluttet sjøen i des. 1915. Derefter disp. for A.s. Maritim, Bergen. 1920—26 ansatt hos Lorentzen & Wettre, Oslo (avd. «Nordens Bundstoft»). Fra 1926 medinne. av firma Eide & Leegaard A.s., Oslo. — Har vært hj.lærer ved Bergens Sjømannsskole, censor ved denne og Oslo Sjømannsskole, sjørettsmedl., viceordf. i Norges Skibsførerf. — Gift. 3 barn.

På min første reise i des. 1889 med d. «Østersjøen» skulde vi laste sild i Nordland. Vi kom da op i en av de verste stormer som har rast over Nord-Norge. Vi lå da innerst i Ofoten, hvor hundrevis av jakter og galeaser blev drevet på land. Stormen raste i 4 døgn og fisket blev helt ødelagt. Vi måtte i siste øieblikk stikke fra oss begge ankere.

Forøvrig har jeg vesentlig seilt på Amerika, for det traff sig alltid slik, at de skib som jeg kom ombord i, kom «over there»,

oftest i timecharter, så vel i fruktfart som fart på Mexico, West-India, Canada, Nova Scotia og New Foundland.

I 1926 startet jeg sammen med kapt. Axel Leegaard firmaet Eide & Leegaard A.s. i Oslo, som vi fremdeles driver. Branche: Jotun Bundstoft, malinger og andre skibsfornødenheter.

EIDE, OMMUND HOLMEGAARD,

Trondheim, f. 19. nov. 1881 i Levanger. Til sjøs 1895 med s. «Solon» av Arendal. Styr.eks. 1907 og skibsf.eks. 1908 i Trondheim. Styr. med «Bergenhuss», «Turid», «Dacapo», «Les-seps» og «Inger». Blev i 1915 fører av d. «Turid» (1800) av Trondheim, tilh. Bachke & Co. Har senere ført fig. dampere: «Djerv» (2700) og «Dacapo» (1000) av Trondheim, «Salonici» (1400) av Haugesund, «Inger» (1750), «Sigrid» (1600), og fører nu d. «Hilda» (1900), de 3 s.n. tilh. Bachke & Co., Trondheim. — Gift. 1 barn.



Den 28. mai 1917 blev jeg torpedert med d. «Turid» ca. 25 kvm. i N.O. av Peterhead. Torpederingen foregikk uten varsel kl. 5 morgen i konvoy. Begge båter blev optatt av trawlere som medfulgte konvoien og blev landsatt i Immingham. Alle mann blev reddet.

Siden 1910 i Bachke & Co.s rederi.

EIDSEN, OSKAR JENTOFT,

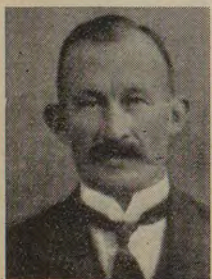
Haugesund, f. 1. juni 1889 i Tjøtta. Til sjøs 1908 med d. «Avance» av Haugesund, tilh. M. Lindøe. Styr.eks. 1913 og skibsf.eks. 1916 i Haugesund. Styr. med bl. a. damperne «Grøntoft», «Skogland», «Margit Skogland» og «Laura Skogland». Blev i 1921 fører av d. «Fagerborg» (500) av Haugesund, tilh. Skogland & Rasmussen. Har senere ført d. «Skogland» (5100) og midlertidig d. «Eikhaug» (2000), begge av Haugesund. — Gift. 5 barn.



Jeg var 1. styr. ombord i d. «T. H. Skogland» på skibets siste reise fra Europa til Syd Amerika. Vi skulde slepe en 1000 tonn leker fra Havre til Rio de Janeiro, men under en voldsom storm 17. feb. 1923 mistet vi lekeren utenfor Cap Finisterre. Lekerer drev i land og forliste, og hele besetningen omkom, deriblant 2. styr. Brakstad fra «T. H. Skogland» der befant sig ombord i lekeren. «Da «T. H. Skogland» senere skulde søke nødhavn i Vigo, gikk skibet på grunn og blev totalt vrak. Alle ombordværende blev reddet.

EIDJORD, SYVERT ANDREAS,

Høvåg pr. Lillesand, f. 20. des. 1888 i Høvåg. Til sjøs 1905 med s. «Ole Knudsen» (600) av Lillesand, tilh. Per Knudsen. Styr.- og skibsf.eks. 1909 i Kristiansand. Eks. ved Otto Treiders Handelsskole, Oslo, i 1918. Styr.- med fregat «Thalatta» av Kristiansand og d. «Polstad» av Arendal. Blev i 1917 fører av s.n. skib (4800) av Arendal, tilh. Grefstad & Herlofson. Har senere ført Kristiansand-skibene m. «Vildanden» (1100), m. «Oddersjaa» (700), d. «Sonja» (2150), d. «Asmund» (8900), d. «Aquila» (3000) og fører nu d. «Sarpen» (3000) av Oslo. — Gift. 2 barn.

EIE, HANS HANSEN,

Kragerø, f. 23. april 1876 i Kragerø. Til sjøs 1891 med sk. «Verge» (280) av Kragerø, tilh. skibsr. Hvistendal. Styr.-eks. 1899 i Kragerø. Styr.- med sk.s. «Barden», s. «Cara», s. «Hesperia», d. «Roma», d. «Regina» og d. «Regent». Blev i 1907 fører av d. «Roma» (880) av Kragerø, tilh. A. O. Lindvig. Har senere ført damperne «Regent» (980), «Rota» (1000), «Rigg» (1050), og senest «Progresso» (2800), alle tilh. s.n. rederi (overført til Oslo). Sluttet sjøen i 1917. Har senere en tid drevet gårdsbruk. — Gift. 5 barn

I 1892 var jeg lettmatros med bk. «Bertha» av Kragerø. Seilte fra Kragerø først i nov. ladet med is, og hadde 47 dages reise til London. Stadig stormende vær.

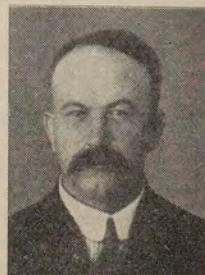
9. nov. 1895 på reise med bk. «Olivia» av Kristiansand, fra Tyne til Valparaiso. Vi var lastet med kull, hadde kollisjon med tysk bk. «Helen Scott», der var på reise til Europa med salpeter. Vi hadde da lagt ved Cape Horn i ca. 5 à 6 uker for storm og motvind. Den dagen var vinden løiet av og gått rundt på Nord. Vi hadde bidevind st.bords halser. Kl. 10 om aftenen inntraff kollisjonen. Det tyske skib kom for b.bords halser og ingen lanterner ute. Tyskeren sank efter få minutters forløp. 12 mann blev bjerget og landsatt av oss i Valparaiso.

Aug. mnd. 1914 strandet jeg med d. «Rigg» på Marokko-kysten lastet med patentkull og en del stykk gods. Hadde los ombord. Den daværende franske marine-stasjon forsøkte gjentagne ganger med 2 og 3 slepebåter å få skibet flott, men uten resultat. Så brøt krigen ut, og vi var da henvist til oss selv. Med 5 à 6 dagers og delvis netters iherdig arbeide lyktes det å få skibet av ved egen hjelp. Hadde ca. 600 tonnns last inne.

I mars mnd. 1916 på reise med d. «Progresso» fra Tyne til

Rouen, mellem Yarmouth roads og Ship Work blev vi øienvidne til en større damper, der førte russisk flagg, blev minesprengt eller torpedert. Flere mindre dampere, der var i nærheten, endret kurs og kom sig vekk. Tross losens protest gikk jeg nærmere det synkende skib, satte båt ut og fikk bjerget 8 mann. Disse blev av vår livbåt bragt ombord i en engelsk patruljebåt. Der var ved anledningen sterk S.O.kuling og lei sjø. Begge båter fra det synkende skib var knust.

Har i ca. 20 år vært i O. Lindvigs rederi.

EIKELAND, LARS,

Haugesund, f. 26. aug. 1873 i Sveio. Til sjøs 1890 med galeas «Rap» (120) av Haugesund, tilh. Johan Thorsen. Styr.-eks. 1898 i Haugesund. Styr.- med bk. «Victor», bk. «Haugesund», d. «Nanna» og d. «Gottfried». Blev i 1902 fører av d. «Nanna» (600) av Korpervik, tilh. Sev. Larsen. Har senere ført Haugesunds-damperne «Gottfried» (550), «Norhaug» (1000), «Raum» (2000), «Thuhaug» (1600), «Haraldshaug» (2000), «Lynghaug» (1200) og fører nu «Gulhaug» (2000), tilh. Lars Mæland & Co. — Gift. 5 barn.

I jan. 1892 var vi på reise fra Portugal til Oslo med saltlast, men måtte gå inn til Gamle Hellesund med sk. «Anny Foyn», da hele Skagerak og Oslofjorden var full av is som lå til slutningen av april.

Som fører av d. «Gottfried», gikk skibet 26. aug. 1914, på reise fra Egersund til Tyne, på mine, ca. 25 mil fra Tyne, kl. 2 om natten. Skibet gikk til bunns på få øieblikke, 8 mann druknet og 4 svømte omkring i sjøen til kl. 6 morgen, da vi blev optatt av en engelsk fisker og bragt til Tyne.

25. nov. 1916, som fører av d. «Thuhaug», blev vi midt mellem Cherbourg og Havre anholdt av tysk u-båt og skibet senket med bomber. Samtidig blev 3 andre skib, 1 norsk og 2 engelske senket, mens vi så på det. Kapteinens båt kom inn til Havre neste morgen. Styr.-mannens båt kom inn til et lite sted på kysten, men fikk ikke gi rapport fra sig på 3 dager, hvorfor vi var meget engstelige. Alle reddet.

Våren 1918 var vi på reise fra Rouen til Glasgow. Vi var 8—9 skiber i konvoy fra Havre til Waymouth, hvor konvojen oppløstes og alle fortsatte vestover. Det var klart måneskinn. Jeg følte mig svært urolig, og om en stund sa jeg til styr.-mannen at jeg tenkte på å gå inn til Waymouth og ankre for natten, men han bare lo. Til slutt bestemte jeg å gå inn å ankre, og vi lå der i pent vær og måneskinn hele natten. Da vi kom til Glasgow fikk vi høre at 8 skiber av samme konvoy den natten blev torpedert. Vi var de eneste som kom frem.

EILERTSEN, NILS TØNDER,

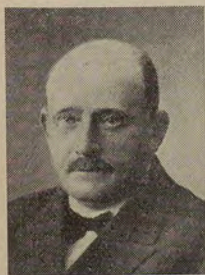
Jeløya, f. 6. juni 1890 i Rygge. Til sjøs 1906 med s. «Theodor» (300) av Moss, tilh. kapt. M. Johannesen. Styr.-eks. 1909 i Oslo og skibsf.-eks. 1916 i Tønsberg. Styr.- bl. a. med damperne «Frutera» og «Drammenseren». Blev i 1917



fører av s.n. skib (6000) av Drammen, tilh. E. B. Aaby. Har senere ført m. «Carlos» (280) av Oslo, d. «Avilesino» av Oslo, d. «Sandholm» (600) av Bergen, og fører nu d. «Fagerbro» (1550), tilh. Nilson & Nyquist, Oslo. — Gift. 2 barn.

Vi lå i Philadelphia vinteren 1917 med d. «Drammenseren» og lastet hvete sammen med 2 andre båter av samme størrelse, en norsk og en engelsk. Vi avgikk alle omtrent samtidig med sealed orders. Vårt bestemmelsessted viste sig å være Birkenhead og vår rute var opkonstruert av the British Admiralty. Vi hadde en kvikk reise. Aftenen før vi skulde gjøre land, blev der holdt et lite skibsråd av skibets officerer. Det blev besluttet å gå ut av vår rute og styre for nærmeste land (Irske kyst) som vi skulde være opunder i dagbrekningen. Tok landet efter beregning og fulgte dette i en avstand av 2—3 n. mil. Middag s. d. blev vi praiet av engelsk destroyer som meddelte å ha observert tysk u-båt. Vi fikk nye instruksjoner, som blev fulgt, og ankom efter flere ophold til bestemmelsesplatsen. Her fikk vi høre at våre kolleger fra Philadelphia skulde til samme sted, men disse kom aldri frem, og jeg er av den formening, at den kursforandring vi foretok om aftenen, før vi fikk landkjenning, reddet gamle «Drammenseren» fra undergang og sannsynlig også våre liv.

EILERTSEN, OLAF,



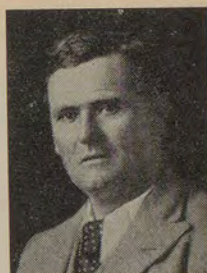
Larvik, f. 6. juni 1879 i Larvik. Til sjøs 1894 med s. «Sophie» (306 brt.) av Larvik, tilh. Bugge & Olsen. Styrm.eks. 1898 og skibsf.eks. 1910 i Larvik. Los.eks. 1918 i Oslo. Styrm. bl. a. med s. «Robert», s. «Karl» og damperne «Hirundo», «Henrik», «Plenting» og «Ibsen». Blev i 1910 fører av s. «Fiery Cross» (2200) av Larvik, tilh. Hansen & Andersen. Har senere ført s. «Elfreda» (2000) av Horten, d. «Nydal» (3080) av Bergen, s. «Florian» (600) av Guayaquil, s. «Ulva» (600) av Guayaquil og fører nu m. «Anna N» av Larvik. — Gift. 2 barn.

Tjenestgjorde ombord i d. «Hirundo» da den reddet «Edenmores» mannskap, ca. 30 mann. Forliste med bk. «Betzy & Arnold» og sk. «Normann». Blev torpedert med d. «Nydal» på vei fra New York til Bordeaux. Var ombord i m. «Balestrand» da den eksploderte og sprang i luften.

EILERTSEN, OLE IMANUEL,

Capetown, f. 16. okt. 1885 i Langesund. Til sjøs 1900 med s. «Ocean» (600) av Langesund, tilh. skibsr. Skaugaard. Styrm.eks. 1905 i

Porsgrunn. Styrm. med bl. a. fartøiene «Victoria», «Niels Juel», «Agnar» og «Ingerid». Blev i 1914 fører i Thesen & Co.s rederi, Capetown. Har senere ført dette rederis dampere «Ingerid» (850), «Lamhegia» (1200) og «Dateniqua» (1300). — Gift. 1 barn.



EILERTSEN, PETER,

Bekkelagshøgda pr. Oslo, f. 30. jan. 1893 på Hvaler. Til sjøs 1908 med s. «Concordia» (1800) av Halden, tilh. skibsr. Stang. Styrm.eks. 1913 i Oslo og skibsf.eks. 1919 i Fredrikstad. Styrm. med damperne «Harald», «Haldis» og «Hellen». Blev i 1924 fører av d. «South Africa» (3660) av Drammen, tilh. Sig. Bruusgaard. Har senere ført damperne «Hydra II» (2000), «Dux» (2000), begge av Drammen, «Dukat», og fører nu «Ngow Hock» (2000), begge av Oslo. — Gift. 1 barn.



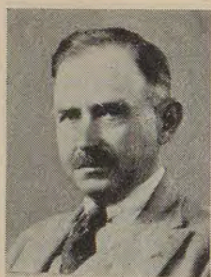
EILERTSEN, SØREN,

Stathelle, f. 13. jan. 1881 i Bamble. Til sjøs 1896 med s. «Anna» (250) av Brevik. Styrm.eks. 1902 i Porsgrunn. Styrm. med sk. «Charlotte», br. «Eugenie», bk. «Chandase» og sk.s. «Victoria». Blev i 1908 fører av br. «Eugenie» (380) av Brevik, tilh. N. Lied. Har senere ført s. «Zamak» (900) av Brevik, s. «Kornmo» (800) av Porsgrunn og m.aux. «Stathelle» (100) av Stathelle. Sluttet sjøen i 1920 og har senere vært ansatt ved Dalen-Portland Cementvarefabrik. — Medl. av Stathelle formannskap og bystyre, sjørettsmedl., styremedl. Brevik sjømannsf. — Gift. 7 barn.



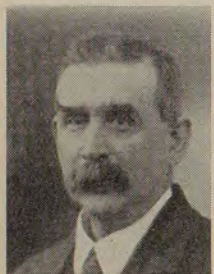
EINARSEN, KNUT BJØRN,

Shanghai, f. 23. mars 1875 i Dypvåg. Til sjøs 1889 med s. «Sendemanden» av Tvedestrand, tilh. Jørgensen & Jorkjend. Styrm.eks. 1892



Shanghai. — Gift. Ingen barn.

EINARSEN, PETRUS JOHAN,



Bergen, f. 11. aug. 1870 i Bergen. Til sjøs 1882 med d. «Vesteraalen» (300 brt.) av Stokmarknes, tilh. V.D.S. Styrms.eks. 1896 og høiere skibsf.eks. 1908 i Bergen. Styrms. med forskj. norske og danske skib. Blev i 1899 fører av d. «Framnes» (250 brt.), tilh. Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab. Har senere ført dampskibene «Nordal Wallem» (3200), «Rita Wallem» (4200), «Solveig» (7300) og «Conrad Mohr» (6200), alle av Bergen. Sluttet sjøen i 1919. Har senere drevet forretningsvirksomhet samt vært taksasjons- og besiktigelsesm. — Enkem. 6 barn.

Jeg begynte sjømannslivet som 12 års gutt, idet skolen, eller rettere sagt, kirkehistorien, falt mig for tung for brystet, så jeg løp fra det hele, og kom mig ombord i d. «Vesteraalen» som da nettop var innkjøpt av det nystartede V.D.S. med den kjente Richard With som fører. 6 mnd. etter tok jeg på langfart med damper fra Bergen og blev konfirmert ved en leilighet da vi lå i Bergen 2 år senere. 15 år gammel begynte jeg å reise med utenlandske skiber, først engelske, siden danske og amerikanske, og stundom norske, og for den alt overveiende del med seilskibe. Ombord i disse gjorde jeg tjeneste som matros, seilmaker og 2. styrms., dog uten å være navigatør. I det samme tidsrum arbeidet jeg også utenom sjømannsyirket, som klamphugger, sten, vei, sporvogns og maskinarbeider i statene og som fabrikkarbeider og jeger i Australia. I 1896 kom jeg hjem fra Kalifornia i engelsk seilskib, og gikk da på styrmskolen, hvorefter jeg fikk ansettelse som styrms. i amtsskibene, og fikk mitt første føreransvar et halvt års tid i 1899, dog blot som konstituert fører. Imidlertid syntes jeg å ville kveles inne i de trange vestlandske fjorder, og tok derfor atter på langfart, og gikk ombord i d. «Nordkyn» av Bergen, herfra ombord i d. «Frigga» av Bergen. Dette skib gikk i Kinafart mellom Japan og Port Arthur. Ved den russisk-japanske krigs utbrudd 6. feb. 1904 lå vi i Port Arthur, og overvar det første bombardement av byen fra den 16 fartøier sterke japanske flåte. Vi fikk etterpå tilladelse å forlate havnen på eget ansvar, og mot at vi medtok så mange kinesiske flyktninger som mulig. Vi tok med oss ca. 600, foruten en del européiske mannskaper fra andre skiber. Vi fikk ingen minelos, men måtte forsere både det russiske og det for russerne ukjente japanske minebelte. Dagen efter landsatte

vi alle i god behold i Chefoo. D. «Frigga» var, så vidt jeg husker, det aller siste skib som forlot Port Arthur av de nasjoners skiber som ikke deltok i krigen. Etterpå var jeg en kort tid styrms. i det danske Ø. K., men skibet blev tatt av russerne og vi måtte gå iland i Tsintau. Herfra reiste jeg til Shanghai, hvor jeg fikk ansettelse i telefonselskapet, først som assistent i 1½ år, siden i 3 år som avdelingschef for reparasjons- og vedlikeholdsavdelingen utendørs, samt kabelnedlegning og linjebygging. I 1907 fikk jeg et års permisjon og reiste hjem til min familie efter 7½ års fravær. I Bergen tok jeg i 1908 skibsf.eks. og den høiere eks. samme år. I 1908 gikk jeg ombord i d. «Noreg» av Bergen som styrms., og fikk året efter ansettelse hos nu avdøde statsm. Chr. Michelsen, i hvis tjeneste jeg var ialt 17 år, til efter hans død. I 1910 solgte Michelsen en liten dampyacht på 24 tonn netto som jeg bragte ned til Rosario, Argentina. Dette tok oss 2 mnd, og er så vidt mig bekjent det aller minste fartøi som hittil har presentert de norske farver i sydamerikanske havner. Etterpå førte jeg Wallem's to båter i kinafart, og da disse blev solgt til japanerne overtok jeg d. «Solveig» for A.s. Chr. Michelsen & Co., og førte dette skib. Lå i Saigon, Kina, da Verdenskrigen brøt ut. På grunn av tyskerhatet så det stygt ut for tyskerne, og om de måske ikke hadde mistet livet, så vilde de iallfall ha blitt internert så lenge krigen stod på. Ikke uten risiko fikk jeg alle sammen, ialt 56 mennesker, bragt ombord til mig, og tok dem med til Batavia, der som hollandsk koloni heldigvis var utenom krigsspetaklet, og fikk dem velberget iland. Det jeg fikk ut av dette var at man i Amerika 2 år efterpå vilde både skyte og henge mig, idet man blandt mine papirer, og efter at Amerika var gått inn i krigen, i New York fant en takkeadresse, undertegnet av samtlige voksne medlemmer av omtalte tyskere, og undertegnet av den tyske generalkonsul i Batavia. Dette var tilstrekkelig bevis for at jeg var pro-german, og støttet den tyske keiser i krigen. Nu vel, jeg kom nu klar til slutt, efter å måtte deponere 6000 dollars i bail til saken endelig kom op for retten i New York, hvor jeg jo blev frifunnet. Ja slik kan det gå en menneskekjærlig norsk skibsfører, når man hjemme har en regjering og et storting som midt under en verdenskrig har det så travelt med forbud og målvrøvl, at de glemmer å få landets utløpne traktater fornyet.

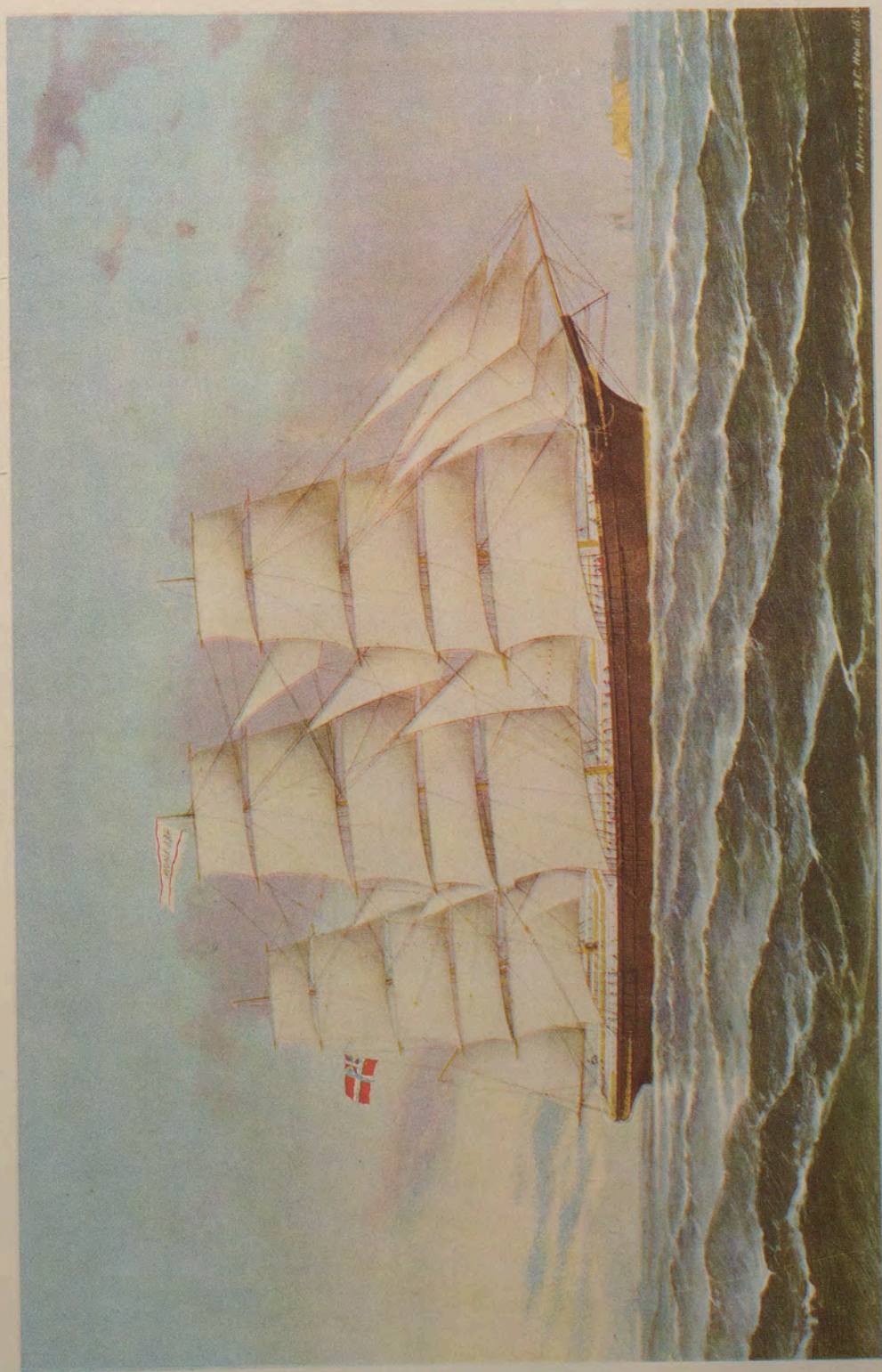
I 1920 sluttet jeg sjøen efter et langt og beveget sjømannsliv, og har siden helst holdt mig i ro, når undtas en tur jeg hadde for et herværende sjøassuranseselskap, der sendte mig op til Baffinsbukten, på vestsiden av Grønland, i nov. mnd for 4 år siden, for å undersøke noget mudder med et efterlatt fartøi. Vi fikk fartøiet satt på vannet og lappet sammen, og med 6 mann ombord begynte vi nu et slep til Norge, men sleperen brakk i en N.V. orkan halvveis mellom Grønland og Island, og hadde på et hengende hår nær blitt drevet op i pakkisen, men fikk dog karet oss inn på vestsiden av Island, og ankrede op nær Flatøi i Bredefjord 7. des. Om natten drev vi på land i en ny orkan og strandet. Vi reddet livet, men mistet alt, og kom til Bergen lillejulaften.

Fra Verdenskrigens dager erindrer jeg mange pussige episoder, både sørgelige og latterlige. Jeg førte i hele denne periode tankbåten «Conrad Mohr».

Som man vil se, tutler jeg nu hovedsagelig med å være taksasjons- og besiktigelsesmann i havarisaker for forskj. sjøassurandører. Det er jo et surrogat mot hvad det tidligere har vært, det er så, men i betraktning av at de nymoderne skibsedere finner at en mann er for gammel ved 40 års alderen, så får jeg være glad til. Det har nu iallfall likesom med sjø og skib å gjøre tross alt.

EITREM, CHRISTIAN,

Nordstrand pr. Oslo, f. 23. okt. 1869 i Kragerø. Til sjøs 1885 med bk. «Vale» (600) av Kragerø,



Norsk fullrigger (1876).



tilh. Johan Dohll. Styrme.eks. 1885 i Kragerø og skibsf.eks. 1891 i Oslo. Dispassjøreks. 1911. Styrme. med sk.s. «Chance», d. «Heimdal», d. «Craggs» og d. «Ran». Blev i 1898 fører av s.n. damper (700) av Oslo, tilh. D. S. Meier. Har senere ført Drammens-damperne «He-

lios» (2300), «Halvard» (2700) og «Hektor» (6750). Sluttet sjøen i 1909. Senere direktør for skibsass.f. «Agder», Grimstad, og nu adm. direktør i forsikr.selskapet «Norske Alliance», Oslo. — Form. i Oslo sjømannsforenings Fellesforening, Sjøassurandørenes Centralf., Den Norske Forsikringsf., De Norske Sjøforsikr.selskapers f.; sjørettsmedl., medl. Det Norske Veritas faste komité m. m. R. av Dannebrog. — Gift. 6 barn.

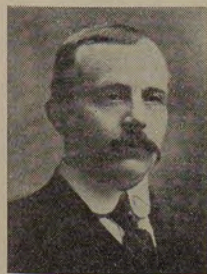
EITZEN, AXEL CAMILLO,



Holmenkollen pr. Oslo, f. 30. jan. 1851 i Drøbak. Første gang til sjøs i 1866. Styrme.eks. 1871 i Tønsberg. Blev i 1877 fører av s. «Busken» av Sarpsborg. Har senere ført s. «Rolf» av Tønsberg og s. «Avanti» av Oslo. Sluttet sjøen i 1890. Senere skibsreder og -megler i Oslo.

— Form. i Oslo Rederif., form. og æresmedl. av Oslo Skibsmeglerf., direksjonsmedl. i Skibsass.f. i Oslo m. m. — Enkem. 5 barn.

ELIASSEN, CHRISTIAN ALEXANDER,



Haugesund, f. 23. des. 1876 i Haugesund. Til sjøs 1892 med galeas «Alisa» av Haugesund. Styrme.eks. 1903 i Haugesund. Styrme. med bl. a. Haugesunds-skibene bk. «Vikar», d. «Rask», d. «P. O. Haavik» og d. «Pluto». Blev i 1909 fører av d. «Almar» (200) av Hauge-

sund, tilh. Knud Fagerland m. fl. Har senere ført bl. a. Haugesunds-damperne «Primo» (1450), «Aslaug Haaland» (6784), «Urter» (2250), «Utsire» (2250) og «Karmøy» (4000), alle tilh. John K. Haaland. — Gift. 7 barn.

Var i 1908 i Indian Tickle, Labrador, sammen med fører og øvrige besetning på kutter «Harald» av Åkrehamn, med å redde 50 mennesker, — menn, kvinner og barn, på en passasjerskonnert som var på hjemreise til Newfoundland efter endt fiskesesong på Labrador. Under en pålandsstorm kom skonnerten i drift. Folkene blev tatt ombord til oss og blev der til været bedaget sig neste dag. Skonnerten fikk vi også berget fra å drive på land. Bergningen blev gjort av vår besetning uten nogen hjelp av folk fra land. Disse fikk først rede på hvad som var hendt, da vi bragte de reddede på land.

Seilte under hele krigen, var heldig, undslapp både torpedering og minesprengning.

ELIASSEN, OLAUS,

Oslo, f. 26. jan. 1893 i Øvre Eker. Til sjøs 1911 med d. «Noruega» (5000) av Oslo, tilh. G. M. Bryde. Styrme.eks. 1917 og skibsf.eks. 1918 i Oslo. Høiere skibsf.eks. 1918 i Oslo. Styrme. med damperne «Benedicte», «Montana» og «Maricopa». Blev i 1928 fører av m. «Varg» (8669) av Oslo, tilh. Leif Høegh og fører nu dette skib. — Gift.

ELIASSEN, SIGURD BJARNE,

Billingstad i Asker, f. 22.

aug. 1889 i Oslo. Til sjøs 1905 med bk. «Rolf» (1211 brt.) av Oslo, tilh. Gustav Conrad Hansen. Styrme.eks. 1910 ved Sjømil. Korps, Horten, og skibsf.eks. 1919 i Oslo. Styrme. med m. «Sea Bird» (av Capetown), bk. «Fairy Cross», d. «Hal-



vard» og d. «Henrik». Blev i 1920 fører av d. «Dux» (2050) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Har senere ført damperne «Hero» (2050), «Halldor» (2326), «Hiram» (3100) og fører nu «Hermod» (2326), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.

I Bruusgaard Kiøsterud's rederi siden 21. aug. 1913, da på-mønstrert d. «Halvard» som 2. styrme.

I mai mind. 1918 var jeg 1. styrme. med «Halvard» og da dette skib blev rekvirert av den engelske regjering, blev vi norske, kapt. og officerer, avmønstrert i Suez. Skibet førtes da av kapt. Christian D. Beck, og han overtok et annet av rederiets skiber. Da vi andre nu skulde reise hjem, og jeg hadde hørt at det var så godt-som umulig å komme hjem via Suez-kanalen og Middelhavet, blev vi enig om at vi skulde forsøke å få reise hjem via Østasia og Amerika. Da vi henvendte oss til den norske konsul på stedet, en engelskmann, vilde han ikke høre tale om dette. Jeg fikk rede på at en fransk passasjerbåt «Portos» skulde komme gjennom kanalen den 10. juni om aftenen på vei østover til Hongkong. Ved å troppe op på konsulatet flere ganger hver dag, blev til slutt konsulen trett av oss og innvilget i, at hvis vi selv kunde sørge for å få plass med «Portos», skulde vi få våre pass «visert» for hjemreise via Amerika. Plass fikk vi, og den 10. om aftenen var vi ombord og hjemreisen begynte. Vi ankom til Hongkong efter 36 dages ophold ombord i d. «Portos».

I Hongkong var vi godt kjent, da «Halvard» jo hadde gått i regelmessig fart her i mange år, og jeg hadde vært ombord i nesten 5 år. Da alle skib til Amerika var fulltegnet med passasjerer for lang tid fremover, så det sandelig dårlig ut med vår hjemreise, men ved daværende norsk konsul Sverre Berghs hjelp, fikk vi etter 8 dages ophold i Hongkong, 1. plass billetter på en hollandsk båt ved navn «Grotius» som i den tid gikk i rute Java—San Fransisko. I Yokohama kom 2 norske til ombord som også skulde hjem, nemlig dr. Fohnan og kunstmaler Hamarbeck. Disse to prektige norske blev våre reisekamerater helt frem til Oslo. Den 21. aug. ankom vi til San Fransisko. Neste dag var det rundt til reisebyråer for å få billett videre. Gjennom landsmenn i S. F. fikk vi rede på at N.A.L. hadde en agent der ved navn Jacobsen (tror jeg), og han hadde en gledelig nyhet til oss. «Stavangerfjord» skulde gå fra New York omkring 13. sept. på sin første tur til Norge, og hvis vi bestemte oss for den trodde han at han da kunde skaffe oss togbilletter over Amerika i tide, skjønt de få passasjeretog som gikk i den tid som regel var fulltegnet for lang tid fremover, da i den tid alle tog i U. S. A. sorterte under den amerikanske stat og «Uncle Sam» var meget optatt med troppetransporter. Så efter 10—11 dages ophold i San Fransisko gikk det videre til New York, og efter atter 8 dages ophold der, gikk siste etappe av stabelen og reisen fortsattes med «Stavangerfjord» på dens første tur til Norge. En vidunderlig søndag morgen, i herlig solskinn, fikk vi landkjenning utenfor Bergen, og tidlig på fm. fortøiet vi ved Amerikalinjens kai, hvor et stort orkester stod opstillet og spilte: «Ja vi elsker dette landet», og det gjorde vi visst alle i det øieblikk. Fra Bergen blev det en festtur til Oslo via Stavanger og Kristiansand, med hele Amerikalinjens styre og en masse innbudne. Den 23. sept. 1918 ankom vi til Oslo. Vi hadde da vært på farten 3 mnd. og 23 dager fra vi mønstret av i Suez.

I 1920 gjorde jeg reisen tilbake til Shanghai via Newcastle, London, Southampton, New York, San Fransisko, Honolulu og Japan.

ELLEFSEN, HALFDAN,



Bergen, f. 1. juli 1878 i Hammerfest. Til sjøs 1896 med s. «Gler» av Kragerø, tilh. skibsr. Aalborg. Styr.-m.eks. 1900 og skibsf.eks. 1903 i Bergen. Styr.-m. med flere B.D.S. skib. Blev i 1904 fører av d. «Draco» (600) av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført flg. skib for dette rederi: «Ceres», «Saturn», «Zeta», «Deneb», «Vesta», «Edna», «Sirius» og fører nu m/y «Stella Polaris» (5020 brt.). Rederf. gullmedalje, fransk orden «Ordre Du Merite Maritime» og Officer av den tunesiske orden: Nihsha Iftikar. — Gift. 1 barn.

ELLEFSEN, OSCAR,

Oslo, f. 28. juli 1866 i Halden. Til sjøs 1884 med s. «Alfheim» (350) av Halden, tilh. kapt. N. B. Ellefsen. Styr.-m.eks. 1885 og høiere styr.-m.eks. 1886 i Halden. Styr.-m. med seilskutene

«Prince Edward» og «Prince Frederick». Blev i 1895 fører av s. «Prince Louis» (1200), hjemmehørende i Liverpool (under norsk flag). Har senere ført s. «Prince Frederick» (1500) og Oslo-damperne «Stiklestad» (3000), «Tarenton» (1200) og «Sommerstad» (6000), tilh. A. F. Klaveness & Co. Sluttet sjøen 1929. — Gift.



ELLERTSEN, FREDRIK JOHAN,

Minde pr. Bergen, f. 24. sept. 1888 i Bergen. Eks. art. 1908. Til sjøs 1909 med d. «Stormbul» (4800) av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Styr.-m.eks. 1913 og skibsf.eks. 1914 i Bergen. Styr.-m. med damperne «Caloric», «Bayard» og «Malmanger». Blev i 1922 fører av s.n. skib (10300) av Bergen, tilh. Westfal-Larsen & Co. Har senere ført m. «Varanger» og fører nu m. «Finnanger» (13600), begge tilh. Westfal-Larsen & Co., Bergen.



ELLIGERS, JØRGEN JOHAN,

Brooklyn, U. S. A., f. 6. sept. 1872 i Arendal. Til sjøs 1888 med bk. «Baltic» (600 brt.) av Arendal, tilh. O. J. Herlofsen. Styr.-m.eks. 1892 i Tønsberg. Styr.-m. med sk.s. «Vingolf», br. «Vesta», d. «Taurus», d. «W. M. Holby» og d. «Fagerheim». Blev i 1900 fører av d. «Fri» av Tvedestrand, tilh. Pedersen & Co. Har senere ført d. «Jason» av Sandefjord. Sluttet sjøen i 1904. Arbeidet derefter i shipping i 4 år i Philadelphia og Baltimore. Senere besiktigelsesmann i New York. — Ridder av 1. kl. av St. Olav (1933) for 25 års fortjenstfullt virke som besiktigelsesmann. — President, vicepresident og direktjonsmedl. (i ca. 20 år) for Det Norske Sjømannshjem i New York. — Gift. 3 barn.



Var på Sjøkrigsskolen og gikk gjennom 1. og 2. kl. Sluttet der i 1892.

Har vært ansatt i Amalgamated Paint Co. siden jan. 1911.

ELLINGSEN, BERNT KORNELIUS,



Haugesund, f. 13. juni 1878 i Haugesund. Til sjøs 1898 med d. «Avance» av Haugesund, tilh. B. Stolt-Nielsen. Styrms.eks. 1902 i Haugesund. Styrms. bl. a. med damperne «Nordcap», «Fernanda», «Tento», «Resolut», «Pluto» og «Balto». Blev først fører av d. «Juno» (800)

av Haugesund, tilh. B. Stolt-Nielsen. Har senere ført damperne «Advance» (1800), «Certo» (2700), «Balto» (6000), «Dicto» (4000), «Dicto» (6000), «Certo» (360) og «Dicto» (6000), alle tilh. s.n. rederi, og fører nu d. «Havørn» (2400), tilh. Jacob Odland & Søn, Haugesund. — Gift. 1 barn.

Jeg var i 1901 matros med bk. «Norden» av Tjøme, en nogen få år gl. stålbg. bygget i Grangemouth. Vi hadde da en meget interessant kappseilas fra Buenos Aires til Cape Town med bk. «Elieser» av Tvedestrand. Veddemålet gjaldt en bedre middag for de resp. kapteiner. «Norden» vant med 2 dages forsprang. Vi brukte 21 dager fra Buenos Aires til Cape Town. «Norden» var en liten bk. på ca. 900 tonn, sjelden vakker og velseilende. Forliste turen efter ved innseilingen til Tieve, Fidjiøene.

Forhyrte mig da som matros med en italiensk fullr. Brukte 5½ mnd. fra Sydney til London med denne.

Nov. 1916 blev d. «Balto», som jeg førte, senket med bomber i Biscayaabukten. Jeg blev som gissel tatt ombord i u-båten «U 49» og holdt fangen der i 3 dager. Vi blev til slutt over 200 mann landsatt på et lite strandsted i nærheten av Cape Finisterre. Et par dager efter at jeg forlot «U 49» blev d. «Dicto» (ex «Fjordbrene») av samme rederi, også kapret av «U 49». Kapt. Emil Gabrielsen blev også tatt ombord i u-båten. Han møtte en overraskelse da han kom ombord, idet han fant min uniformshue der. Kapt. Gabrielsen blev ombord i «U 49» ca. 14 dager og blev landsatt i Bremerhafen. Jeg fikk ordre fra mitt rederi å fortsette til Brest og overta d. «Dicto» som var sluppet klar u-båten og kom inn til Brest under styrms. Johan Stolt-Nielsens kommando.

I 1929 blev d. «Dicto», som jeg da førte, solgt til skibsr. Aaby, Oslo. Det var den nest siste båt av den tidligere stolte flåte tilh. vår sympatiske og avholdte reder, konsul B. Stolt-Nielsen, Haugesund.

ELLINGSEN, HALVOR,



Lyngør, f. 5. aug. 1883 i Lyngør. Til sjøs 1898 med slupp «Duva» (50) av Tvedestrand. Styrms.eks. 1904 i Arendal og skibsf.eks. 1912 i Oslo. Styrms. med bk. «Nebo», bk. «Desideria» og flere dampere tilh. Thor Thoresens Linje, Oslo. Blev i 1916 fører av d.

«Vestfos» (2500), tilh. s.n. rederi, og fører nu dette skib. — Gift. 5 barn.

Seilte mine første 10 år ombord i seilskuter, og har siden seilt med dampskiber, hvorav de siste 21 år i Thor Thoresen linje.

Under hele Verdenskrigen seilte jeg mellom Norge og England uten å bli torpedert, skjønt det mange ganger så stygt ut.

I feb. 1918 hadde vi 17 dages reis fra Swansea til Bergen. Hadde vært innom mange steder på reisen, og telegram blev sendt fra hvert sted til rederiet; men ingen kom frem, så de hadde ikke stort håp om å få høre mere fra oss.

I april 1917 kom jeg inn til Liverpool, og blev da beskyt av å ha lagt ut miner i Irske sjøen; blev opholdt 3 dager før undersøkelsen var tilendebragt, og i avisene stod der lange artikler om den norske mineutlegger «Vestfos».

ELLINGSEN, HANS MARENTIUS,

Jevnaker, f. 12. mars 1860 i Tune. Til sjøs 1876 med s. «Hafide» (500 brt.) av Fredrikstad. Styrms.eks. 1877 i Fredrikstad. Styrms. med bk. «Swift» av Fredrikstad og d. «Suldal» av Stavanger. Blev i 1887 fører av s. «Parry» (300 brt.) av Fredrikstad, tilh. E. Ryan m. fl.



Har senere ført d. «Suldal» (550) og d. «Burstad» (1200) av Bergen. Sluttet sjøen i 1913. — Senere verkfører og medinne. av Baklandets Støperi & Mek. Verksted, Trondheim. — Gift. 1 barn.

Bk. «Hafide» var det første skib som jeg seilte med som dekksgutt. Det var innkjøpt fra Frankrike og var en av Fredrikstads beste seilere. Det var bare to skib derfra som hadde kryssset ut Gibraltar. Det blev regnet som ypperlig seilas. «Hafide» var et av de to. Kapt. navn var Skullerud. og styrms. ombord var Lars Kristiansen. Jeg nevner disse to. De var bekjendte som storeilere. Og dette skib passet dem ypperlig til å boltre sig med. — Disse to blev mitt forbillede på sjøfolk. De mange fine manøvrer og mange hårde seilaser, som blev gjennomført med overlegen dyktighet i min første tid tilsjøs, gav mig idealet på sjømenn. «Hafide» tilhørte det store trelastfirma I. N. Jacobsen & Co., Fredrikstad. De hadde flere skib, briggene «Jenny», «Olivia» og bk. «Swift». De var Nordsjø- og Østersjø-farere. Hele byen var full av disse skib av alle slags, og innkjøpt fra alle kanter. Det var høikonjunkturen efter den tysk-franske krig. Jeg seilte med alle disse Jacobsens skib, og tok gradene opover til jeg blev styrms. med bk. «Swift» med den samme Lars Kristiansen som fører.

Men jeg skulde selvfølgelig i langfarten, og måtte da til Vestlandet med sine langfartsskib. Jeg seilte fra Kragerø og Arendal i flere år, kom omsider hjem og kjøpte sk.br. «Parry» fra Arendal og førte denne i Vestindiafart i flere år.

I skiftingen over fra seil til damp var jeg bosatt to år i Riga. Var ved meglerfirmaet E. H. Rustad. Kom så til Stavanger på det nybygde d. «Suldal», tilh. Madsen & Jespersen, Stavanger, som styrms. Blev så dette skibs fører. Seilte for dette rederi 21 år. Førte siden d. «Burstad» av Bergen. Fikk 1913 ansettelse og medinne-haver av firmaet Baklandets støperi & mek. verksted, Trondheim, og var der i en årrekke.

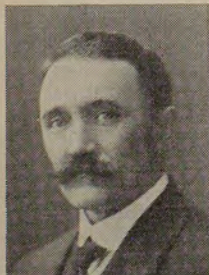
Jeg har aldri hatt eller vært med på noe forlis eller større sjøulykke. Sluttet sjøen i 1913. Kom altså ikke med i verdenskrigen. Derimot blev d. «Suldal» vekk med mann og mus i de første krigsårene, fire år efter at jeg hadde gått fra. En gang tidligere forsvandt et skib sporløst første reis efter at jeg hadde forlatt det. Jeg vilde ikke gå iland, men blev påvirket av andre.

ELLINGSEN, HELMIK JOHAN,

Haugesund, f. 29. juli 1876 i Haugesund. Til sjøs første gang i 1891. Styr.-eks. 1899 i Haugesund. Styr. med skibene «St. Olav», «Fernanda», «Nordkap» og «Kong Haakon». Blev i 1906 fører av d. «Fernanda» (300) av Haugesund, tilh. H. M. Wrangell.

Har senere ført damperne «Nordkap» (350), «Lesseps» (2600), «Sigrun» (4000), «Sørland» (4200), «Corona» (5500), fl.k. «Ray Alfonso» (8800) og fører nu d. «Karmt» (2400), alle tilh. s.n. rederi. 1918—30 hvalfangstbestyrer. — Form. i Haugesunds Skipperf. 5 år. — Enkem. 3 barn.

Som fører av d. «Sørland» blev skibet senket med bomber og kanonild 30. mai 1917, 170 mil S.V. av Ushant, 9 timer i livbåtene, og blev da reddet av d. «Kaggefos» underveis fra England til Madeira med kull. Medfulgte samme skib derfra til New York. Skibet førtes av kapt. Lie. Jeg og officerene reiste fra New York med d. «Kristianfjord» i juli og forliste med denne på kysten av New Foundland.

ELLINGSEN, JOHAN MARTIN,

Kiil pr. Kragerø, f. 17. okt. 1877 i Kragerø. Til sjøs 1893 med s. «Isfareren» (530) av Kragerø, tilh. Jens Olsen. Styr.-eks. 1899 i Kragerø. Styr. med s.n. skib og br. «Gustava» av Kragerø. Blev i 1907 fører av s.n. fartøi (400), tilh. J. M. Jensen. Har senere

ført d. «Forsete» (720), d. «La France» (900), m. «Tacoma» (2500), samtl. av Kragerø, og førte senest d. «Asborg» (4050) av Kristiansand. — Gift. 3 barn.

ELLINGSEN, JOHAN NICOLAI,

V. Aker, f. 15. sept. 1865 i Moss. Til sjøs første gang i 1881. Styr.-eks. 1886 i Fredrikstad. Styr. med bk. «Niord» og d. «Botnia». Blev i 1892 fører av s. «Mærke To» (500) av Fredrikstad. Har senere ført s. «Juana» (370) av Arendal, d. «Thor» (120) av Moss,

d. «Viking» (160) av Moss samt flere skib i rute-

fart Oslo—Sørlandet—Bergen. Fører nu m. «Alva II» (60) av Fredrikstad i rutefart Oslo—Moss—Drammen. — Gift. 9 barn.

Har vært aktiv skibsfører i 41 år.

ELLINGSEN, OLAF TORVALD,

Hølen pr. Sæner st., f. 18. okt. 1897 i Kristiansund. Til sjøs 1912 med s. «Alphonse» av Oslo, tilh. skibsr. Stangebye. Styr.-eks. 1920 i Kristiansund og skibsf.eks. 1926 i Trondheim. Styr. med d. «Malmanger», d. «Davanger» og m. «Orkanger». Blev i 1929 fører av m. «Orkanger» (10825) av Bergen, tilh. Westfal-Larsen & Co. Har senere ført m. «Hallanger» (13580) og fører nu m. «Spinanger» (11070), begge tilh. s.n. rederi. — Sølvmedalje for edel dåd. — Gift. 1 barn.

**ELLINGSEN, OLE,**

Stavanger, f. 24. sept. 1855 i Stavanger. Til sjøs 1872 med seilskib «Mercator» (211 com.l.) av Stavanger, tilh. skibsr. Berg m. fl. Styr.-eks. 1877 i Stavanger. Styr. med seilskibene «Cora», «Elverhøi», «Bethania» og «Lodsen». Blev i 1888 fører av seilslupp «Bravo» (100) av Stavanger, tilh. T. Axelsen m. fl. Har senere ført s. «Charlotte» (250) og d. «Assur» (289) av Stavanger. Sluttet sjøen i 1896. Havnebetjent i Stavanger siden 1899. — Gift. 3 barn.

Med «Lodsen» bjerget vi en gang 20 mann fra et synkeferdig engelsk skib i Nord-Atlanteren.

«Charlotte» lastet med kull sprang lekk i Nordsjøen, idet en bråtsjø samtidig knekket alle støtter og rekken og knuste en båt som lå på rufftaket. Vi måtte søke land snarest mulig, og satte kurs for Lindesnes. Da vi fikk fyret i sikte holdt vi skibsråd, fordi vi ikke kunde holde skuten på pumpene. Beslutningen gikk ut på at når vi kom i smulere vann, skulde vi forlate skuten i båtene og ro til lands. Vi kom inn østenfor Nesset og skibet sank 2 timer etterpå.

**ELLINGSEN, THOMAS,**

Oslo, f. 18. nov. 1887 i Moss. Til sjøs 1902 med bk. «Magdalene» (1900) av Lillesand, tilh. J. A. Henschien. Styr.-eks. 1907 og skibsf.eks. 1909 i Oslo. Styr. med d. «Thor» av Tønsberg og d. «Tvedestrand» av Oslo. Blev i 1915 fører av s.n.

skib (125) av Oslo, tilh. Pedersen & Meinich. Har senere ført d. «Fragtemand II», d. «Grimstad» og fører nu d. «Lloyd», samtl. i rutefart Oslo—Bergen. — Gift. 2 barn.

ELLINGSEN, THORVALD EMIL,



Stavanger, f. 2. des. 1877 i Stavanger. Til sjøs 1894 med bk. «Sumarlide» (982 brt.) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styr.m.eks. 1898 i Stavanger og skibsf.eks. 1901 i Bergen. Styr.m. med damperne «Rogaland», «Alf» og «Hermes». Blev i 1903 fører av s. «Carl Pihl»

(747 brt.) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Har senere ført bk. «Sumarlide» (982 brt.), bk. «Michael Berentsen» (664 brt.), begge av Stavanger, bk. «Bellglade» (ex. s.n. fartøi), 4 m. bk. «Bell» (3765 brt.), 4 m. bk. «Bellhouse» (2348 brt.), samtlige av Tønsberg, og senest d. «Relis» (254) av Stavanger. Sluttet sjøen i 1927. — Senere skibstilsynsm. for Den Norske Skibskontroll. — Gift. 5 barn.

Efterat «Bellhouse» i okt. 1925 blev solgt til Mariehamn, Åland (Finland), tilsåes samme rederis seilskibe, 4 m. bk. «Bell-lands» og frg. «Belco» henholdsvis i engelsk og fransk havn til de blev solgt 1925 og 1927.

På reise med «Carl Pihl» i des. 1905, fra Bristolkanalen til Pernambuco med kull, sprang skibet lekk i Franskebukten, kom inn til Queenstown som nødhavn, hvor lasten blev oppløst og fartøiet kondemnert.

Den 30. mars 1916, på reise fra Portland Oregon (124 dager i sjøen) blev 4 m. bk. «Bell» (ex «Brilliant» of Standard Oil Co.) hvetelastet for Falmouth for ordre, torpedert av en tysk u-båt 80 n. m. S.V. av Scilly Islands. Besetningen, 35 mann, var i båtene 19 timer, blev tatt op av d. «City of Stockholm» og landsatt i Liperpool. «Bell» er det største seilskib som har seilet under norsk flagg, den var 352 fot lang, 49 fot bred og 28 fot dyp. Under-rærne var 120 fot, øilrærne 50 fot. Der var høitank med en kapasitet av 2000 tonns, beregnet for olje i «bulk», denne benyttes også til vannballast og ellers som vanlig lasterum. Til lensning av tankene var pumper, som tok 100 tonns i timen, likesom der fantes maskindrevne vifter for fjernelse av gass når oljelastet.

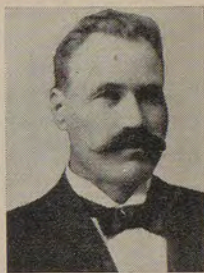
Skibet var et fremkommelig fartøi, eksempelvis kan nevnes reise Japan—Portland Oregon, 27 dager.

På den ovenfor nevnte reise Portland—Kanalen lagdes kursen slik, at Pitcairn Island passertes kloss ved; dette var ved 12 tiden natten. Der dreiedes bi for å se om nogen kom ut, og efter en stunds venten, dukkede en robåt frem av mørket, hvori den største del av øens mannlige befolkning befant sig. De blev ombord et par timer.

Som bekjent ligger ovennevnte ø i det sydlige stillehav, beboerne er efterkommere av en del matroser og officerer, som var med og gjorde mytteri ombord i det engelske orlogsskib «Bounty» i 1789. Øens beboere var da, 1916, ca. 70, en blandingsrase av engelskmenn eller skotter og innfødte kvinner fra Tahiti-øene.

EMBLEM, ANDREAS CAROLUS,

Ørskog, f. 7. sept. 1873 i Borgund. Til sjøs 1891 med s. «Fortuna» av Ålesund. Styr.m.eks. 1911 i Ålesund. Blev i 1904 fører av s. «Hestmanden» tilh. Statens Merkevesen. Har senere ført flere av Merkevesenets skib og bjergningsdamperne «Neptun», «Ulabrand», «Urød», «Ula» og fører nu d. «Stærk-odder» (246 brt.) av Trondheim, tilh. Norske Bjergningskomp. — Gift. 3 barn.



Kom i 1895 inn i Statens Fyr og Merkevesen, hvor pass. gradene til fører av fartøi i 1904. Fortsatte som sådan til 1915, da jeg søkte permisjon for å tiltre som fører i Norsk Bjergningskompanis tjeneste, Oslo.

Her har jeg siden ført mange av selskapets båter, de siste 12 år b.d. «Stærkodder».

Av de mange bjergninger som i alle disse år har forekommet, er særlig 3 som sitter i min erindring, nemlig bjergn. av Stavanger-skens «Kong Olaf» på Rakkebåene, Bergenskes «Mercur» på Leksa og skibsf.eks. 1909 og skibsf.eks. 1909 i Stavanger. Blev i 1914 fører av d. «Noruega» (5600) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført flg. av dette rederis skib: dampskibene «America» (7000), «Tysla» (8200), «Mexicano» (5600), «Louisiana» (7000), m. «Trianon» (9500) og m. «Toronto» (7000). Siden 1930 stevedore i dette rederi. — Gift. 4 barn.

Spenningen under en bjergning er som følge av sin natur meget interessant og en frydefull oplevelse å se de fortapte atter stå på egne ben.

ENDRESEN*), JOHAN,

Stabekk, f. 23. des. 1884 i Stavanger. Til sjøs 1899 med s. «Michael Berentsen» (1000) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Styr.m.eks. 1903 og skibsf.eks. 1909 i Stavanger. Blev i 1914 fører av d. «Noruega» (5600) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere



ført flg. av dette rederis skib: dampskibene «America» (7000), «Tysla» (8200), «Mexicano» (5600), «Louisiana» (7000), m. «Trianon» (9500) og m. «Toronto» (7000). Siden 1930 stevedore i dette rederi. — Gift. 4 barn.

*) Død 22/5 35

1. mai 1915 blev d. «America» i Nordsjøen torpedert (eller minesprengt) underveis Boston—Bergen lastet med stykkogds. Alle reddet i siste øieblikk.

I nov. 1916 blev jeg kapret av tysk slagskib og beordret til tysk havn. Under uvær slapp jeg klar og kom vel frem til bestemmelsesstedet.

Blev beskyttet og forfulgt av tysk u-båt. men styrende for full fart mot land lyktes det å komme innenfor territorialgrensen.

Sølvpokal fra den norske stat for redning av besetningen på bk. «Musselcrag» under storm i Nord-Atlanteren.

ENDRESEN, KARL EMIL,



Stavanger, f. 29. sept. 1882 i Kristiansand. Til sjøs 1897 med s. «Alexander Lawrence» (1900) av Kristiansand, tilh. Mathias Hansen. Styrme.eks. 1902 og skibsf.eks. 1905 i Kristiansand. Styrme. med bk. «Gratia», dampskibene «Georgia», «Skagerak» og «Sonja». Blev i 1914 fører av d. «Georgia» (1900) av Kristiansand, tilh. F. Reinhardt & Co. Har senere ført dampskibene «Sund» (1900), «Spes» (1875), «Songelv» (4200), alle tilh. S. O. Stray & Co., Kristiansand, og dampskibene «Matti» (4200), «Freden» (1850) og «Imacos» (1850), alle tilh. Carl Bech & Co., Tvedestrand. — Gift. 2 barn.

7. aug. 1916 avgikk jeg med d. «Sund» Middlesbro—Rouen. Vi fulgte kysten til Downs, hvor det engelske vaktsskip beordret oss til Cherbourg. Jeg citerer fra skibets dagbok for 10. aug.: «Heavy fog in the morning. Later on it cleared up a little and at noon when the ship was S.W. by W. 7 miles off Barfleur we sighted 4 steamers lying still and with their life-boats away; some while after we discovered the life-boats being rowed in towards the coast by the crew and while we were observing this a bullet suddenly passed our stem and fell down in the water close ahead. The engine was immediately stopped but about 2 minutes after another bullet passed and this time close up in our stem. We gave full speed astern and then we discovered a sub-marine close ahead and on our starboard. It had up the signals T. A. F. (bring ship's papers on board). We now saw the German flag. We lowered a boat and the Captain took the ship's papers and rowed on board the U-Boat. The Commander at once asked what cargo we carried and requested to see the manifest and Bs/L. The Captain handed him the manifest but not the Bill of Lading. He also asked who were the receivers of the cargo and different other questions. The Captain explained that he had pig-iron on board, a kind of inferior iron, which according to the Captain's view had to be qualified as scrap-iron used in the manufacture of nails and inferior iron articles and that it was not iron that could be used in the manufacture of any articles of munition. The Captain protested most energetically against the sinking of his ship as he did not carry any kind of contraband and thus it would be contrary to all rights and rules to sink a ship without having examined the cargo. The Captain insisted as he got to understand that the Commander of the U-Boat did not know the meaning of pig-iron, but after 15 minutes had passed the Commander said he had no time for further discussion and that he had no time to examine the ship and that he would take the Captain's word for granted and allowed the ship to proceed. We rowed on board the «Sund» again and all the firemen were ordered down in the stokehold and we steamed away, from the U-Boat.

We noticed the Norwegian s/s «Credo» begun to sink and we saw the Norwegian s/s «Sora» go to the bottom, and further one English and one French steamer were sunk by the same U-Boat. We also saw the U-Boat sending a torpedo against a Swedish steamer but fortunately without hitting. When we left the U-Boat we observed a steamer coming steaming straight for the U-Boat and about 4 to 5 points on our starboard stem. We steered up to this steamer, which was the s/s «Verdande» of Bergen, to warn

her against the U-Boat, and she immediately altered her course. We feel convinced that if the «Verdande» had continued her route another 4 or 5 minutes then she would have been close up to the U-Boat and naturally been sunk. After the «Verdande» had turned round we could distinctly see the U-Boat lying on the same spot as where we had left her. «Verdande» steered the same course as us for about 1 hour and $\frac{1}{4}$ when a French torpedo-boat arrived and she then steered after this ship for Havre-Roads. We proceeded for Cherbourg where we arrived at 6.20 pm.

Med d. «Songelv» hadde jeg i 1922 en meget strabasøs tur. Vi avgikk 12. jan. fra Barry Dock til Philadelphia med stykkogds. Straks efter avgangen begynte det å blåse op, og 15. jan. tiltok stormen til orkans styrke. Det orkanaktige vær vedvarte i mange døgn. Der forårsakedes stor skade på skibet, alle dekk gav sig og blev meget lekk, livbåter knustes o. s. v. Efter å ha holdt det gående slik i 9 døgn, merket vi den 24. jan. at skibet styrte dårlig. Ved nærmere undersøkelse viste det sig at rorstammen var brukt på undersiden av flensen og at øverste plate var slått bort. Det fremgår av dagboken at «vi de siste 8 dager har hatt storm med voldsom høy sjø, og at vi har lagt på været og skibet arbeidet tungt og vært gjenstand for store påkjenninger. For å lette skibet så meget som mulig, lenset man ut alle ballastanker, ca. 410 t. vann, da man fryktet for å bli nedbrennet av de voldsomme bråtsjøer. Besetningen gikk igang med å arbeide et drivanker av planker og seilduk. Plankene blev tatt fra bunkerskottet og rister og kjetting brukt til belastning. Samtidig gikk man igang med å forarbeide et nødror og nr. 4 lossebom om b.b. blev tatt ned og maskinmannskapet gikk igang med å bore huller; men i det voldsomme vær og sjøene som stadig slår over skibet, er det meget vanskelig å få utført arbeidet. Kl. 3.30 var drivankeret ferdig. Man tok en ny 90 f. ners. 7" trosse til slepetau og firet ut på tamp. Det viste sig straks at skibet nu lå meget bedre til været enn tidligere.» Neste dag blev satt til ytterligere et stykke 7" trosse, så vi nu hadde ca. 170 favner ute, og da lå skibet ennu bedre til vinden. For å få materialer til nødroret, måtte vi ta op garneringen i tunnelen og ellers alt treverk som vi hadde, og til forsterkning blev brukt begge jernlemmer fra tonnåpningen i bridgedekket. Møtrikker og bolter tok maskinistene alle som kunde undværes fra maskin og wincher og senere blev også begge dørene fra fyrrummet til bunkerne tatt til forsterkning. Da uværet vedvarte, så det næsten var uråd å arbeide på dekket, blev arbeidet meget forsinket. 29. jan. var været litt bedre. Man hev inn drivankeret, og det viste sig da dessverre at størsteparten av dette var brukt og ubrukbart. Vinden frisket imidlertid på igjen, og da situasjonen ikke så videre lys ut, holdt man skibsråd. Jeg foreslo at kursen blev satt for nærmeste nødhavn, Ponta Delgada. Heri var alle enige. Neste dag var nødroret ferdig, men p. g. a. den høye sjø bestemte man sig i skibsråd ikke å forsøke nødroret den dag. Man gikk straks igang med å lage et reservenødror. 31. jan. begynte man å rigge ut nødroret, men under utsettingen øket vind og sjø igjen. Da vi middagstider hadde fått roret akterom skibet og skulde hive det ut klar av dette, kom en bråtsjø og slo roret inn mot propellen. Man måtte kutte 7 wires for å få propellen klar, og under særdeles farefulle omstendigheter lyktes det oss å få nødroret ombord igjen i den stadig økende sjø. Vi drev nu for vær og vind. 3. feb. lyktes det oss endelig å få ut et nødror nr. 2 som var blitt forarbeidet. Det var for tungt og måtte etter tas ombord en gang. Og så endelig fikk man styring på skuten. Dette gikk godt til neste dag, da der blev ugreie med nødroret, og vi gikk igang med å forarbeide nr. 3. Det var forarbeidet av begge stenger og planker fra bunkerskoddene, forsterket med jernlemmene fra tonnåpningene i bridgedekket. Efter mange ytterligere vidervedigheter peiltes Ponta Delgada fyr om morgenen 8. feb. Slepebåt kom ut. Tilbudet fra denne på 500 £ for å føre skibet i havn, blev avslått. Senere kom den tilbake og tilbød for 200 £, og så blev vi til slutt enige om £ 180, da jeg ikke turde ta risikoen hvis vinden skulde øke på.

ENDRESEN, LUDVIG JOHAN,



Ny-Hellesund, f. 25. juli 1893 i Hemnes. Til sjøs 1908 med lekterskib «Vennona» (700) av Haugesund, tilh. Thuestad & Wrangell. Styrms.eks. 1917 i Tromsø og skibsf.eks. 1920 i Trondheim. Styrms. med bl. a. br. «Takma», d. «Bisp», d. «Lillan» og d. «Ofoten». Blev i 1922 fører av d. «Vaagekallen» (260) av Bergen, tilh. Jacobsen & Anderssen jr. Har senere ført d. «Filefjell» (280), d. «Bisp» (1300), begge tilh. s.n. rederi, samt Oslo-damperne «Lillan» (360), «Annaho» (940), «Truls» (5500), «Kari» (750) og fører nu d. «Bris» (2800) av Oslo, tilh. M. Thorvik. — Gift. 2 barn.

ENDRESEN, OLAF JOHAN,



Stavanger, f. 29. okt. 1883 i Stavanger. Til sjøs 1900 med s. «Hermod» (176) av Kjøbenhavn. Styrms.eks. 1905 og skibsf.eks. 1907 i Stavanger. Styrms. med sk. «Relis», d. «Katie» og d. «Helen». Blev i 1917 fører av d. «Sørhaug» (1600), tilh. Stavanger kommune. Har senere ført Stavanger-damperne «Blidensol» (900), «Kongsgaard» (4200), «Mercator» (1600), «Senator» (1400) og fører nu m. «Senator» (9800) av Stavanger. — Gift.

D. «Sørhaug» av Stavanger avgikk i konvoy fra Norge 16. okt. 1917 bestemt for Lerwick, Shetland. Konvoien blev neste morgen i dagbrekningen, ca. 120 mil vest av Marstenen, uten varsel angrepet av 2 tyske kryssere, som senket alle skibene, hvorved mange av mannskapene mistet livet. På d. «Sørhaug» blev kokken nedskudt på dekket. Efter 52 timer i livbåten kom vi inn til Holmen-grå fyr.

ENDRESEN, OLAF NONUS,



Stavanger, f. 24. okt. 1891 i Stavanger. Til sjøs 1906 med d. «Italia» (1800) av Stavanger, tilh. Torjer Meling. Styrms.eks. 1912 og skibsf.eks. 1916 i Stavanger. Styrms. med Bergens-damperne «Escondido», «Furu» og «Hassel». Blev i 1919 fører av d. «Borna» (1400)

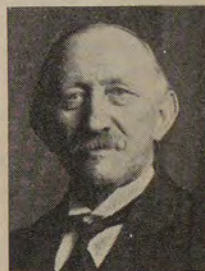
av Bergen, tilh. skibsr. Odfjell. Har senere ført d. «Older» (2050), d. «Birk» (7300), m. «Cypria» (7650) og fører nu d. «Vaarli» (8700), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

Under min føretid av d. «Birk» påtraff jeg i mars mnd. 1926 d. «Brask» av Oslo (7100 tonnsw.) 1400 mil vest av Irland med brukt rorstamme. Begge skiber var lastet med kull fra Antwerpen bestemt for Philadelphia. Efter mange vidervedigheter lyktes det å få havaristen inn til Queenstown efter 21 dages slepning.

D. «Birk» blev av sjøretten i London tilkjent £ 6000 i bjergelønn.

ENERSTVEDT, INGVALD JOHAN,

Haugesund, f. 26. jan. 1875 i Sveio. Til sjøs 1896 med d. «Thor» (300) av Haugesund, tilh. H. O. Sundfør. Styrms.eks. 1903 i Haugesund. Styrms. med bl. a. Haugesunds-damperne «Thor», «Skjold» og «Golden Gate». Blev i 1910 fører av d. «Skjold» (1750) av Haugesund, tilh. Johs. Sundfør. Har senere ført Haugesunds-damperne «Harald» (1500), «Alice» (1000), «Key West» (7615), «Vestland» (3200), «Sneland I» (2950), og senest d. «Tento» (1050). — Kasserer og sekretær i Haugesunds Skipperf. (4 år). — Gift.



Med d. «Alice» blev jeg i feb. 1917 senket med bomber anbragt av u-båt. Blev stoppet med kanonild, idet 32 skudd blev avfyrt mot skibet uten varsel.

Vi forlot straks skibet i livbåten, og kom oss inn til Fecamps uten å være kommet til skade, og alle i behold. Det var ved anledningen stille og tåket vær, og man søkte inn mot kysten efter lyden av lokomotivfløyten i Fecamps.

ENES, BERNT,

Grindeffjord pr. Haugesund, f. 25. sept. 1865 i Haugesund. Til sjøs 1881 med sk. «Marie Berner» (116 com.l.) av Stavanger, tilh. Brødr. Berner. Styrms.eks. 1886 i Haugesund. Styrms. med sk. «Vega» og d. «Norland». Blev i 1892 fører av skib fra Haugesund. Har senere ført en rekke Haugesunds-dampere, bl. a. «Velox» (360), «Havtor» (2100), «Ingeborg Bakkevig» (1200), «Haraldsvang» (2900) og «Skogheim» (4580). Sluttet sjøen i 1931. — Har senere drevet hønseri. — Seilte 7 år med amerikanske skib (hvorav 3 år i Marinen). — 27 år i Gjerdsjø & Bakkevigs rederi. — Gift. 3 barn.



Med sk.s. «Marie Berner», kapt. Rasmussen, på reise fra Kalcutta til Port Natal i 1884. Kommet ut i Bengalen, ca. 100 mil fra land, stod jeg til rors på dagvakten. Det var stille. Da dagen begynte å lysne, ser jeg akterut, antagelig 1 1/2 mil, en liten seiler med nedfiredt forseil. Det begynte da en svak bris, og seileren satte alle sine seil til. Jeg rapporterte det til kapt., som svarer på spøk: «Det er vel ikke en sjørøver». Men det blev mere enn spøk. Middagstider friskede vinden, og «Marie Berner» var en god seiler, så vi holdt den godt fra oss. Kl. 2 em. fikk vi en fullrigger i sikte forut, og seileren styrte da bidevind vestover, nesten ut av sikte. Begge skiber signaliserte til hverandre. Da fullriggeren var ute av sikte igjen begynte seileren å styre ned mot oss. Kl. var da 6 em. og det begynte å mørkne. Når kapt. antok at seileren ikke kunde se oss, forandrede vi kursen 6 streker til neste morgen, og da var seileren borte. Vi førte ingen lanterner, og var ytterst forsiktig med lys. Vi hadde på bakken 2 kanoner som begge blev ladet.

I 1915 reddet jeg et engelsk mannskap som blev skuddt i senk av en u-båt ca. 1 kv.m. borte. Jeg fikk senere av den engelske regjering en sølvpokal.

ENGEBRETHSEN, SANDY CHARLY,



Skien, f. 3. feb. 1898 i Solum. Til sjøs 1913 med s. «Queen of Scots» (2200) av Porsgrunn, tilh. Martin Olsen & Co. Styrme.eks. 1917 og skibsf.eks. 1919 i Porsgrunn. Styrme. med damperne «Havlide», «Herdebred», «Hjørungavaag» og «Gerona». Blev i 1921 fører av d. «Evens» (180) av Skien i rutefart Oslo—Aalborg. Fører nu d. «Høgøy» (850) av Bergen. Drev en tid meglert. i Skien. — Gift. 1 barn.

Bortsett fra mitt ophold ved styrme.skolen seilte jeg under hele krigen i timecharter østkyst England—Frankrik uten nogensomhelst torpederinger eller opbringelser, og kanskje nettopp dette moment kan regnes for en stor begivenhet.

ENGEBRETSEN, EMIL MAGNALD,



Mandal, f. 16. juli 1887 i Sem. Til sjøs 1906 med d. «Lyng» (1700) av Tønsberg, tilh. Osc. Hytten. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1916 i Tønsberg. Styrme. med dampskibene «Lyng», «Adalands», «Hitterøy» og «Dalmata». Blev i 1917 fører av d. «Roald Amundsen» (6500) av Sandefjord, tilh. Th. Dannevig & Co. Har senere ført d. «England» (2000) og «Scotland» (1070), begge tilh. H. Waalman, Tønsberg. Sluttet sjøen 1921 og har senere vært salgschef for A/s Det Norske Kokusvæveri, Mandal. — Gift. 2 barn.

Når undtas 5 1/2 mnd. nøytralitetsvakt og 4 mnd., da jeg leste til skibsf.eks., så seilte jeg under hele krigen. Krigsforliste 3 ganger, nemlig med:

D. «Hitterøy» på reise Glasgow—Civita Vecchia 2. des. 1916 lastet med kull. U-båten senket skibet med bomber. Hele mannskapet blev optatt av dansk d. «Hulda Mærsk» og landsatt i Manchester.

D. «Dalmata» på reise New York—Havre 11. feb. 1917 med stykkgoods. Etter 3 døgns ophold i livbåtene blev optatt av en dansk s. «Ellen Benzon» og landsatt i Queenstown. En fyrbøter var imidlertid da død av frost og flere måtte innlegges på hospital for frostskafer.

D. «Roald Amundsen» blev 17. juni 1917 minesprengt i munningen av Thames underveis til Philadelphia i ballast. Skibet blev imidlertid senere landsatt og reparert. Ingen kom til skade.

ENGEBRETSEN, GUNNAR NIKOLAI,

Bergen, f. 11. feb. 1891 i Risør. Til sjøs 1905 med d. «Spero» (1000) av Risør, tilh. I. W. Prebensen. Styrme.eks. 1911 i Risør og skibsf.eks. 1917 i Arendal. Styrme. med damperne «Adjutor», «Hanna», «Spero» og b.d. «Jason». Blev i 1918 fører av b.d. «Stærkodder» (246 brt.) av Trondheim, tilh. Norske Bjergningskomp. Har senere ført b.d. «Salvator» (347 brt.), b.d. «Ula» (220 brt.) og b.d. «Jason» (296 brt.). Fra 1932 ansatt ved hovedkontoret som inspektør og reservefører. — Gift. 1 barn.



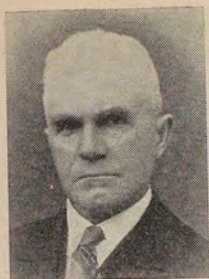
ENGELSEN, ALF WIESE,

Bjerkøy, Nøtterøy, f. 1. juni 1888 i Bergen. Til sjøs 1904 med s. «Johanne» av Tvedestrand, tilh. Carl Bech. Styrme.eks. 1907 og skibsf.eks. 1910 i Bergen. Styrme. med Bergensdamperne «Bauta», «Victoria», «Sygna» og «Egda». Blev i 1916 fører av d. «Nordnæs» (3500) av Bergen, tilh. Klaus Wiese Hansen. Har senere ført d. «Modemi» (2500), tilh. Ivar An. Christensen, Oslo. Sluttet sjøen i 1921. — 1922—30 form. ved Engelsen & Sars's Kulf., Bergen. — Gift. 2 barn.



ENGELSEN, JOHN CHRISTIAN BELT,

Bergen, f. 27. juni 1877 i Søndhordland. Til sjøs 1892 med seilskib i kystfart. Styrme.eks. 1902 og skibsf.eks. 1903 i Bergen. Styrme.



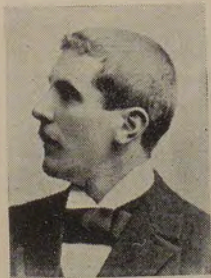
(4000) av Bergen. — Gift. 3 barn.

I mine yngre år seilte jeg i både engelske, tyske og hollandske skiber. Det siste seilskib jeg var med var bk. «India» av Moss. Likeledes var jeg i et tysk seilskib som gikk i stykkgodstraden mellom London og Brisbane, og i dette skib fikk jeg lære hvad disiplin er til sjøs, og er kommet mig til gode i rikt mon senere i livet. Likeledes var det lærerikt foren ung gutt å seile i de forskj. størrelser av engelske dampskiber i den daværende periode av skibsfarten.

Jeg går nu i Østasiatisk-trade. I 1931 var jeg vidne til at Woosung fortene blev nedskudt av japanerne. Jeg lå til ankers på Woosung-road da første bombardement foretokes. Japanerne gav ingen notice til oss, men bare åpnet ild, så vi hadde å komme oss bort hurtigst mulig, da granatene fra fortet falt bare noen favner fra skibet. Likeledes passerte jeg Woosung den dag, da fortet endelig hadde kapitulert, og de japanske destroyere var gått langs strandbredden.

Julen 1928 lå jeg i en bukt på kysten S.V. av Tsingtao og lastet salt. 2 junker med pirater begynte å nærme s'g skibet, men da jeg hadde soldater fra saltkompaniet ombord som begynte å skyte på piratene så forsvandt disse. De kom hver aften igjen for å foreta nytt angrep. Skibet slapp dog heldig fra det.

ENGELSTAD, ANTON HARTVIG,



Larvik, f. 15. feb. 1874 i Larvik. Til sjøs 1888 med s. «Lady Blessington» av Tvedestrand. Styr.eks. i Larvik. Styr. med seilskibene «Høvding» av Borøen og «Lady Blessington». Blev i 1896 fører av s.n. skib. Har senere ført s. «Solheim» (993 brt.) av Larvik. Sluttet sjøen i 1907. Senere kontorm. og reisende. Nu medinne. av Augestad & Erichsen A.s. — Gift. 4 barn.

ENGELSTAD, ENGVALD ADOLF,

Nanset pr. Larvik, f. 31. okt. 1886 i Larvik. Til sjøs 1902 med s. «Phyllis» (1800) av Larvik, tilh. Engelstad & Gundersen. Styr.-eks. 1907 og skibsf.eks. 1912 i Larvik. Styr.

bl. a. med damperne «Jamaica», «Hekla», «Navarra», «Nesjar» og «Maisol». Blev i 1917 fører av d. «Maridal» (6200) av Oslo. Har senere ført d. «Maisol» (1950) av Sandefjord, og fører nu m. «Danwood» (9400) av Oslo, tilh. dr. ing. Danchert Smith.

Jeg seilte under hele krigen. Blev skutt i senk av tysk u-båt med d. «Nesjar» på Murmanskysten. Sammen med mannskapene på 3—4 andre norske båter, blev vi holdt tilbake av russerne 3 ukers tid. I denne tid levde vi på russebehandlet spekesild 3 ganger daglig. Silden blev tatt rett ut av tønne og kokt. Efter lange vidervedigheter blev vi endelig hentet av norsk bergningsdamp «Nidaros» og ført til Vardø.

Engang, mens jeg var 1. styr. på d. «Maridal», gikk jeg overbord fra øvre bro i Atlanterhavet (ca. 500 n. mil fra Barbados). Jeg svømte omkring i ca. 3 timer, før jeg endelig kom ombord, uten noget mén efter strabadsene.

ENGER, JACOB,

Nøtterøy, f. 22. feb. 1873 i V. Aker. Til sjøs 1889 med bk. «Ragnhild» av Tønsberg, tilh. J. Harbitz. Styr.eks. 1891 og skibsf.eks. 1895 i Tønsberg. Styr. med skibene «Geir», «Peik» og «Nord». Blev i 1898 fører av d. «Nord» av Oslo, tilh. And. Jacobsen. Har senere ført d. «Ulefos» av Oslo og d. «Brager» av Drammen. Sluttet sjøen i 1915. Senere drevet rederivirksomhet. — Overformynder, kom.revisor. — Gift. 2 barn.



ENGNAES, THORVALD ANDREASSEN,

Nordstrandshøgda pr. Oslo, f. 6. jan. 1875 i Sande, Vestfold. Til sjøs 1893 med s. «Oskar» av Tønsberg, tilh. skibsr. Dahl. Styr.-eks. 1897 i Drammen og skibsf.eks. 1903 i Bergen. Styr. bl. a. med br. «Thor Hovland», sk.s. «Gambetta», bk. «Shakespeare» og d.

«Rask». Blev i 1908 fører av d. «Spero» av Haugeund, tilh. B. Stolt-Nielsen. Har senere ført damperne «Viking», «Recto», «Fjordheim», «Mesna» og «Facto», alle tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen 1923



(sykdom). Senere kjøpm. — Hjelpelærer og censor ved Haugesund sjømannsskole. — Gift. 4 barn.

Jeg forliste med sk.s. «Gambetta» i Nordsjøen kullastet for Drammen. Blev nedbrekt av sjøen. Forlot skibet og blev bjerget av en tysk damper inn til Rotterdam høsten 1897.

Med bk. «Nebo» sattes alle seil ved avgang fra Quebeck bestemt Plymouth, lastet med bjelker. Ikke et seil blev bjerget eller fastgjort hele reisen over Atlanteren før alle blev fastgjort i Plymouth. Reisen tok 25 dager. En annen gang fra Barbados til Savannah, samme skib, samme forhold. Reisen tok 12 dager. Men det har ikke alltid vært godvær. Der har vært orkaner med bortbleste seil, så kun likene stod igjen, sviktede stomper og til dels strøket avsted for bare riggen.

Da jeg førte «Facto», blev jeg uheldig syk og måtte opgi sjøen. Har således vært i B. Stolt-Nielsens rederi fra 6. april 1903 til 16. april 1923 som styrm. og fører. «Fjordheim» og «Mesna» var nettopp innkjøpte skiber som jeg blev sendt til. Navnene blev forandret til henholdsvis «Dicto» og «Delto». Begge senere torpedert.

ENOKSEN, EDVARD,

Stavanger, f. 26. juni 1870 i Stavanger. Til sjøs 1884 med bk. «Alata» (50 com.l.) av Stavanger. Styrm.eks. 1889 i Stavanger. Styrm. bl. a. med d. «Bergliot» (13 år), d. «Albion», d. «Triton» og et par amerikanske skib. Blev i 1905 fører av d. «Tananger» av Stavanger, tilh. A. Meling jr. Har senere ført s. «Harald», d. «Askur», d. «Sjøfuglen», d. «Peregrine» og d. «Hillevaag», samtl. av Stavanger. Sluttet sjøen i 1920. — Gift. 2 barn.

Forliste med d. «Bergliot» på Horns rev 1890. Alle reddet.

Min lengste reise med seilskib, 144 dager fra Liverpool til Kangan. Fra Wilmington, Nord Carolina, til New York 46 dager (seilskib).

I krigstiden en gang opbragt av engelsk krigsskib til Lervik, Shetland.

ERICHSEN, EDVARD AUGUST,



Engene, Hurum, f. 15. des. 1863 i Sør Audnedal. Til sjøs 1879 med s. «Mandal» (600) av Mandal, tilh. D. Lohne m. fl. Styrm.eks. 1881 i Mandal og 1884 i Cardiff. Styrm. med bk. «Russel», bk. «Fetens», sk. «Amalie» og bk. «Cape Finisterre» (engelsk). Blev i

1890 fører av bk. «Russel» (930) av Mandal, tilh. D. Lohne m. fl. Har senere ført bk. «Ymer» (1100), d. «England» (1600), d. «Mandal» (3000), samtlige av Mandal, og m. «Nobel» (670), d. «Sundal» (80) og fører nu d. «Nobel» (170), alle tilh. Norsk Sprengstoffindustri, Oslo. — Efterat d. «Mandal» var solgt i Øst-Asia, opholdt E. sig fra 1910—22 i Sør-Audnedal, hvor han bl. a. en

tid også drev rederivirksomhet. — Medl. av Mandal sjørett, formannskapsmedl., overformynd. direksjonsmedl. i Søndre Undal Sparebank m. m. — Gift. 1 barn.

Opholdt mig i ett år (1880—81) i Leyton College i Essex, England. Tok engelsk navigasjons(styrm.)eks. i Cardiff i 1884 og seilte med engelske damp- og seilskiber i ca. 3 år, vesentlig i Ostindiefart. Var fører av d. «Mandal» i Østasiatiske farvann i flere år, bl. a. under krigen mellom Russland og Japan.

ERIKSEN, EINAR,

Bergen, f. 29. jan. 1891 i Bergen. Til sjøs 1906 med d. «Fimreite» (6700) av Bergen, tilh. Andr. Olsen. Styrm.eks. 1909 og skibsf. eks. 1912 i Bergen. Styrm. med Bergens-damperne «Egda», «Sygna» og «Borga». Blev i 1920 fører av d. «Heina» (5200) av Bergen,



tilh. Joh. Ludw. Mowinckel. Har senere ført d. «Margit Skogland» (5700), «Laura Skogland» (6200) og «Hanna Skogland» (8000), samtl. tilh. Skogland Line, Haugesund, samt d. «Rygja» (6250), og fører nu d. «Hada County» (7900), begge tilh. Joh. Ludw. Mowinckel, Bergen.

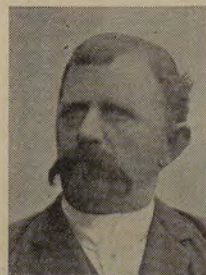
Med d. «Margit Skogland» har jeg hatt fig. slep til Syd-Amerika: I 1922 en beton-lekter fra Newcastle til Rio de Janeiro. Lekteren var 1150 t.d.w. Ballastet. Turen tok 30 dager.

I 1923. 1 beton-lekter fra Le Havre til Rio de Janeiro. Lekteren var 1300 t.d.w. og lastet med 650 tonns kull. Dypg. 14 fot. Reisen tok 33 døgn.

Lekterne var bemannet med henholdsvis 5 og 6 mann.

ERIKSEN, ENVALD BERTHINIUS,

Minde pr. Bergen, f. 12. mai 1854 i Stavanger. Til sjøs 1869 med bk. «Axel» (163 com.l.) av Stavanger, tilh. skibsr. Schancke Jonassen. Styrm.eks. 1871 i Stavanger. Styrm. bl. a. med jakt «Virigo», sk. «Solem», bk. «Mauri» og d. «Kong Haakon». Blev i



1894 fører av d. «Kong Olaf» (562 brt.) av Stavanger, tilh. D.S.D. Har senere ført d. «Kong Sverre» (593 brt.) og d. «Christiania» (726 brt.), begge tilh. D.S.D. Sluttet sjøen i 1922. Senere pensjonist. En tid også medinne. av en sportsforretning. — Gift. 3 barn.

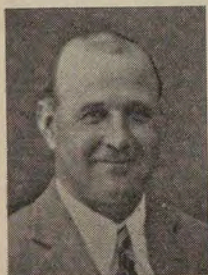
I 1872 og 1873 seilet jeg som matros med engelske seilskiber. Sist med frg. «Marseilles» av Glasgow, med hvilket vi på hjemtur fra Ostindia forliste på en klippe, 16 eng. mil fra Belfast. Vi var

4 mann i en livbåt, som efter en meget spennende tur på ca. 24 timer i storm og høi sjø kom til den skotske kyst, hvor vi blev særdeles godt mottatt av land-befolkningen og pleiet godt, våde, elendige, sultne og forfrosne som vi var. Det var en hård tur i åpen båt uten årer eller seil, men det gikk dog. Kapt. og syv mann druknet da skibet kantret. De øvrige 12 mann av besetningen innkom til Irland ved hjelp av kystvakten.

Skibsskroget kom også, efter en tid, drivende med kjølen op inn et sted i Skotland.

Min tjenestetid i D.S.D. var fra 1883 til 1922.

ERIKSEN, ERIK OLAUS,



Nøtterøy, f. 26. sept. 1886 i Onøy. Til sjøs 1902 med bk. «Kotka» (850 brt.) av Fredrikstad, tilh. Lars Hauglund. Styr.m.eks. 1905 og skibsf.eks. 1912 i Fredrikstad. Styr.m. med bk. «Kotka», d. «Akershus» (W. Gørissen), d. «Tysla» og d. «Texas». Blev i 1918 fører

av d. «Rena» (8600) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Bessa» (11700) og m. «Tiradentes» (8557). Nu hjelpelærer ved Tønsberg sjømannsskole. — Gift. 2 barn.

Var med på d. «Tysla»s forlis, da den gikk på mine 7. aug. 1914. 3 mann omkom.

Som 1. styr.m. på den nye «Tysla» var jeg i begynnelsen av 1917 med på å bli stoppet av den tyske Raider «Piume» i Atlanterhavet, ca. 4 dagsreiser efter å ha passert Kap det Gode Haab. Idet den kom mot oss så den ut som en almindelig lastebåt, men omtrent tvers forandret den utseende ved at lemmer i skanseklædning forsvandt, så adskillige kanoner kom til syne. Stoppsignal gikk samtidig til topps, og det varte ikke lenge før vi hadde besøk av en livbåt med fullt bebebnet mannskap, hvorav 2 officerer. Disse gjennomgikk skibspapirene, som viste at vi skulde til Bergen med hvete, via Greenock for visitasjon. Papirene blev bragt ombord i «Piume», hvis chef bestemte at vi skulde få fortsette. Avsender-apparatene på vår radio blev imidlertid først smadret, så vi bare kunde ta imot resten av reisen. Den egentlige grunn til at vi fikk fortsette, var vistnok den at «Piume» var aldeles overfylt av mannskaper fra senkede båter i forveien, og ønskjent vi ikke hadde rede på det da, skulde den uinnskrenkede ubåtkrig begynne i feb., så chefen mente vel denne var en sikker og lettvinnt måte å få oss ekspedert på. Imidlertid gikk det ikke efter hans beregning. I Nordatlanten hadde vi slikt stormende, urolig vær hele tiden at u-båtene sikkert hadde nok med å greie seg selv. Vi kom både til Greenock og Bergen, og merkverdig nok kom også «Piume» til Stettin ca. 14 dager senere, til tross for et til det ytterste forsterket vakthold av engelskmennene, som på en eller annen måte hadde fått rede på at den var på hjemveien.

ERIKSEN, HANS CONRAD,

Shanghai, f. 29. okt. 1887 i Borge. Til sjøs 1905 med d. «Alma» (800) av Fredrikstad, tilh. Brødr. Jacobsen. Styr.m.eks. 1910 og skibsf.

f.eks. 1913 i Fredrikstad. Styr.m. bl. a. med skibene «Reidar», «Soli», «Gunnar», «Skard» og «Skrymer». Blev i 1925 fører av d. «Heng-An» (3500) av Shanghai. Har senere ført d. «Ekstrand» av Skien og fører nu d. «Bestik» (2900) av Oslo. Gift. 4 barn.



Den 22. des. 1926 blev jeg sjørøvet og tatt inn til det vel bekjente Bias Bay, som ligger mellem Hong-Kong og Swatow. Jeg var den gang fører av et kinesisk skib ved navn «Heng-An». Vi var kun to hvite ombord, undertegnede samt min 1. styr.m. S. Sigbjørnsen fra Stavanger. Bandittene kom ombord i Swatow sammen med de andre passasjerer, ialt 300 stk., derav ca. 25 banditter. Det var en skrekkelig tid mens det stod på. De tok kommandoen over skibet kl. 6 em. den 22., og fikk vi først slippe klar av bandittene den 23. des. kl. 2 em. De tok med sig alt hvad passasjerene hadde i konstanter, juveler samt alt annet som hadde verdi. Vi mistet også 2 av de kinesiske matroser. De druknet på veien mellem skibet og land.

Vi måtte nemlig sette 2 av skibets livbåter på vannet efter bandittenes ordre. Dette var om natten mellem 22.—23. des. Styr.m. Sigbjørnsen, 5 av matrosene, båtsm. samt 2 av bandittene, som var bebebnet til tennene, blev ordret til å gå i en av livbåtene for å ro til land. Da båten var ca. 4—5 kabellengder fra land, tok den grunn på et undervannsskjær og kapseiset. Alle mann kom således i sjøen, 2 av matrosene som var mindre svømmedyktige, druknet, og blev borte uten at de andre visste noget om det, førrenn de kom på landjorden (det var mørk natt ved anledningen).

Da styr.m. Sigbjørnsen kom tilbake med en leiet båt fra land, sammen med de 3 andre matrosene og båtsm., fortalte han mig at det var den verste tid han noensinne hadde oplevd, og håpet at han aldri senere i livet måtte oppleve noget lignende. Det er forresten ingen som kan sette sig inn i sådanne forhold — hvad et menneske tenker og hvorledes det føles — uten den som har vært utsatt for bandittene personlig.

ERIKSEN*), HANS LUDVIG,

Oslo, f. 5. okt. 1875 i Fredrikstad. Til sjøs 1889 med sk. «Sommerseth» av Oslo, tilh. H. L. Pettersen. Styr.m.eks. 1892 (ved Nilsens skole) og skibsf.eks. 1899 i Oslo. Dispasjøreks. 1922 i Oslo. Styr.m. med damperne «Frogner», «Kong Alf», «Kong Inge», «Aman-



da» og «Noruega». Blev i 1902 fører av d. «Hainaut» (160) av Congo. Har senere ført Oslo-damperne «Amanda» (1600), «Opland» (2200) og «Falkland» (7600). Sluttet sjøen i 1917. — Senere 4 år i Krigsforsikr. for Norske Skib. Nu disp. (engros-firma). — Sjørettsmedl. — Inneh. me-

*) Død 1934.

daljen «Etoile de Service» og «Médaille Commémorative du Congo». — Gift. 1 barn.

Jeg var i sin tid 3 år i Kongstatens tjeneste som skibsfører, og førte underhånden de 3 største passasjerbåter mellem Leopoldville og Stanley Falls.

Seilte omtrentlig hele krigstiden, inntil mitt skib d. «Falkland» den 12. aug. 1917 uten varsel blev torpedert utenfor Queenstown, Irland. 11 mann omkom. Vi var underveis Philadelphia—Liverpool lastet med smørølje.

ERIKSEN, HERMAN,



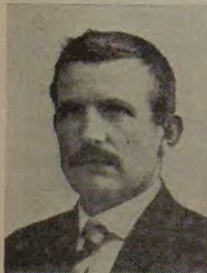
Sandøen pr. Brevik, f. 9. mai 1876 i Eidanger. Til sjøs 1893 med s. «Mendora» (550) av Brevik, tilh. Johan Hansen. Styrme.eks. 1898 i Porsgrunn. Styrme. bl. a. med sk. «Asta», bk. «Kolumbia», bk. «Ariadne» og m.s. «Elisif». Blev i 1907 fører av s. «Benj. Bangs»

(1600) av Porsgrunn, tilh. Engelstad & Christoffersen. Har senere ført bk. «Marie» (600) av Brevik samt Porsgrunns-skibene sk. «Benus» (440), bk. «Ariadne» (700), m. «Johannes» (550) og m. «Disa» (650). Sluttet sjøen i 1926. — Gift. 7 barn.

Krigsforliste i 1918 med bk. «Ariadne». Skudt i senk av en tysk u-båt, ca. 40 kv. V.S.V. av Lindesnes. Etter å ha vært i båtene ca. 14 a 15 timer, kom vi inn til Lindesnes. «Ariadne» blev siden innsløpt av en dansk tråler til Fredrikshavn. Den fløt på lasten. Den blev losset og siden kondemnert.

I jan. 1920 med m. «Johannes», på reise fra Korsør til Lysekil, kom vi ut i en orkanaktig snestorm fra S.S.O. Vi drev over til norskekysten. Motoren brakk så vi hadde ikke annet enn seil å berge oss med, men de gikk istykker etterhvert. Vi fikk land ved Lyngør, men på grunn av tykke så vi intet før vi var helt under kysten og måtte bære inn mellom båer og bråt og store hornminer, hvorav det drev en hel del i land den natt. Vi fikk ankeret op i en bukt ved vestre innseiling til Lyngør, men som vi ikke kunde se på grunn av mørke og snetykke. Kjettingen brakk og skibet drev iland, men blev samme dag innbjerget til Lyngør. Den blev derfra slept til Langesund Mek. Verksted og reparert. M. «Disa» blev i 1923 solgt til Tyskland. Var hjemme til 1926. Var da en tid i styrme. med m. «Elisif», og efter dens opplegg s. å. har jeg vært hjemme og drevet med fiske og forskjellig.

ERIKSEN, OLE BARTAL,



Hvaler, f. 5. feb. 1884 på Hvaler. Til sjøs første gang i 1899. Styrme.eks. 1905 i Fredrikstad. Styrme. bl. a. med seilskibene «Swift» og «Dagmar», damperne «Gerana» og «Fjordheim». Blev i 1915 fører av s. «Polarstjerne» (1850) av Sarpsborg, tilh. H. Jacobsen.

Har senere ført s. «Fixstjerne» (2250) og m. «Borge», begge av Sarpsborg, samt s. «Faith» (3100) av Oslo. Har siden 1924 seilt i kystfart. — Gift. 2 barn.

ERIKSEN, PAUL HERMAN,

V. Aker, f. 12. okt. 1887 på Hvaler. Til sjøs 1903 med s. «San Louis» av Halden. Styrme.eks. 1909 og skibsf. eks. 1918 i Oslo. Styrme. med d. «Texas» og flere D.S.N.D. skib. Blev i 1923 fører av d. «Kong Alf» (686 brt.) av Oslo, tilh. D.S.N.D. Har senere ført d. «Kong Bjørn» (931 brt.), d. «Kong Inge» (1270 brt.), d. «Kong Ragnar» (817 brt.) og fører nu d. «Kong Sigurd» (915 brt.), alle tilh. D.S.N.D. — Gift. 1 barn.



ERIKSEN, PAUL OLUF,

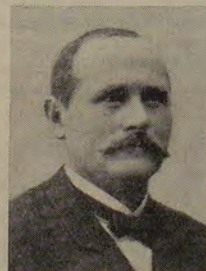
Haugesund, f. 10. jan. 1878 i Nordmøre. Til sjøs 1900 med d. «Valhal» av Haugesund, tilh. John M. Hauge. Styrme.eks. 1910 i Haugesund. Styrme. bl. a. med damperne «Merkur», «Karmø» «Kristine» og «La France». Blev i 1916 fører av d. «Anita» (250) av Haugesund, tilh. Johs. Østensjø m. fl. Har senere ført d. «Skjoldli» (320) av Haugesund og senest d. «Langvin» (200) av Ålesund. — Gift. 3 barn.



Jeg begynte som gutt 15 år gammel å seile på kysten med små seilfartøier i fraktfart, samt turer til Lofoten og Finnmark efter fisk, som kjøptes fersk og saltedes i rummet. Reiste i 1900 til Haugesund og begynte utenriksfart. Seilte fra Haugesund til 1903. Reiste så til Rotterdam og tok hyre. Seilte med fl. engelske damper på Sortehavet, Nord og Syd Amerika. Mønstrert av våren 1907. Reiste til Haugesund og fortsatte å seile derfra i koffardifart.

ERIKSEN, ØSTEN,

Grannes pr. Stavanger, f. 2. sept. 1875 i Tananger. Til sjøs 1893 med s. «Centauri» (300) av Stavanger, tilh. Brødr. Eriksen. Styrme.eks. 1901 i Stavanger. Styrme. med d. «Senator» og d. «Donator», begge av Stavanger. Blev i 1907 fører av d. «Navigator» (2000) av



Stavanger, tilh. Holdt & Isachsen. Har senere ført Stavanger-damperne «Donator» (1370), «Viator» (1400), «Gansfjord» (1400) og «Lysefjord» (1400). Sluttet sjøen i 1930. — Gift.

ERLAND, JOHAN LUDVIG,



Minde i Fana, f. 25. mars 1876 i Bergen. Til sjøs 1893 med d. «Tyr» (3600) av Bergen. Styr.m.eks. 1895 og skibsf.eks. 1898 i Bergen. Styr.m. bl. a. med d. «Washington», d. «Peter Jebsen» og d. «Songa». Blev i 1903 fører av d. «Avona» (4300) av Bergen, tilh. skibsr. Lo-

rentz W. Hansen. Har senere ført d. «Songa» (4800) og d. «Norfolk» (6250) av Bergen. Sluttet sjøen i 1916 og nedsatte sig som skibsreder. — Medl. av Fana sjørett. Ridder av Orange-Nassau ordenen. — Gift. 3 barn.

Efter ca. 5 års traden i malmfart Narvik—Rotterdam, anser jeg denne fart som en av de mest interessante, men dog en av de mest farefulle.

ERLAND, THEODOR AUGUST,



Minde i Fana, f. 12. jan. 1887 i Bergen. Til sjøs 1903 med d. «Solveig» (7200) av Bergen, tilh. Chr. Michelsen. Styr.m.eks. 1911 og skibsf.eks. 1913 i Bergen. Styr.m. med damperne «Botnia», «Lisken» og «Seks-tant». Blev i 1916 fører av d. «Anna» (2200) av Bergen,

tilh. William Hansen. Har senere ført Bergens-damperne «Diana» (1750), «Fageraas» (5500), «Ingunn» (1000) og fører nu d. «Cissy» (3900). — Gift. 1 barn.

Mens jeg førte d. «Anna» blev dette skib senket av en tysk u-båt 19. jan. 1917, ca. 80 mil vest av Ushant (fransk N.V.kyst). Min livbåt, hvori der var 9 mann, blev bjerget av den engelske damper «Elgin», 2 døgn og 15 timer efter at d. «Anna» var sunket. 7 dager efter blev vi landsatt i Gibraltor. Den annen livbåt med det øvrige mannskapet blev bjerget av en hollandsk damper efter 2 døgn og 14 timer. Senere førte jeg d. «Diana» som blev rekvirert av den engelske regjering aug. 1917, og som under engelsk flagg straks efter blev torpedert.

1928. Forliste med d. «Ingunn» idet dette skib kantret i Nord-sjøen efter at lasten hadde forskjøvet sig. Ved dette forlis omkom 2 mann, mens vi øvrige blev optatt av d. «Star» av Oslo ca. 3 timer efter forliset.

ERLANDSEN, EUGEN,

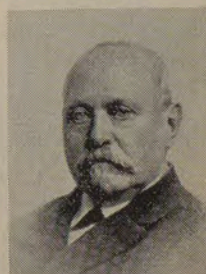
Kragerø, f. 14. april 1893 i Kragerø. Til sjøs 1910 med s. «Thor» av Kragerø. Styr.m.eks. 1919 og skibsf.eks. 1927 i Arendal. Styr.m. med damperne «Arnøy», «Helgøy» og «Cresco». Blev i 1927 fører av d. «Helgøy» (3050) av Oslo, tilh. Erling H. Samuelsen, og fører nu d. «Dagbjørg» (1244 brt.) av Oslo. — Gift. 1 barn.



Under hele krigen farte jeg under engelsk flagg, og blev torpedert 3 ganger. Ett av skibene jeg var med gikk under i løpet av sekunder, og i sitt veldige dragsug drog det alting med sig. Allikevel greide de fleste som var over dekk å komme til havets overflate, men alle under dekk forsvandt i dypet. Efter 4 timers kamp for livet, 200 mil fra land, blev jeg sammen med nogen andre reddet av et annet skib, dog i en megen forkommen tilstand.

ESKELAND, OLE TORGENSEN,

Stavanger, f. 20. juli 1862 i Høgsfjord. Til sjøs 1877 med s. «Tillid» (213 com.l.) av Stavanger. Styr.m.eks. 1882 i Stavanger. Styr.m. bl. a. med s. «Memory», s. «Forsøget», d. «Agdanæs» og d. «Breifond». Blev i 1893 fører av s.n. skib (550) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Har senere ført d. «Kalfond» (1800), d. «Hafursfjord» (2100) og d. «Storfond» (5900), alle tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1906. Senere inspektør og kontorm. hos Sigval Bergesen. — Kongens fortjenstmedalje. — Gift.



ESMARK, MORTEN SIMON,

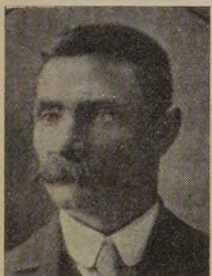
Bergen, f. 4. mai 1868 i Brevik. Til sjøs 1888 med bk. «Bonanza» d. e. (550 nrt.) av Lillesand, tilh. O. & P. Knudsen. Styr.m.eks. 1891 og skibsf.eks. 1897 i Kristiansand. Styr.m. bl. a. med bk. «Erling» og bk. «Giowani» av Lillesand, d. «Kong Trygve», D.S.N.D., «Capri» og «Frida» av Bergen. Blev i 1904 fører av d. «Aalesund» (350 brt.) av Bergen i kystfart. Har senere ført d. «Skreien» (580) av Bergen, d. «Spica» (2200) og d. «Galvestone» (1950) av Oslo. Sluttet sjøen i 1915. Senere disp. for A.s. Fiskekjøling, Bergen, og Bergenhus Electric- & Maskinkomp. A.s. Fra 1932 drevet egen agentur- og kommisjonsf. — Medl. N. S. F. repr.skap. — Gift. 1 barn.

ESPESETH, CONRAD ANANIAS,



Hop pr. Bergen, f. 1. juni 1892 i Søndfjord. Til sjøs 1910 med d. «Malmanger» (2500) av Bergen, tilh. skibsr. Westfal-Larsen. Styr.m.eks. 1914 og skibsf.eks. 1917 i Bergen. Styr.m. med d. «Alexander Kielland», d. «Davanger» og m. «Nordanger». Blev i 1927 fører av s.n. skib (13162) av Bergen, tilh. Westfal-Larsen & Co., og fører nu m. «Langanger» (14510), tilh. s.n. rederi. — Gift.

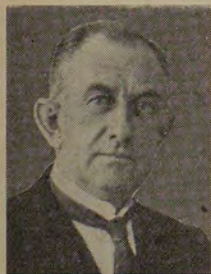
EVENSEN, ANDERS,



Nanset pr. Larvik, f. 1. mai 1867 i Lardal. Til sjøs 1887 med s. «Oscar I» (400) av Larvik, tilh. Tallak M. Nielsen. Styr.m.eks. 1891 i Larvik. Styr.m. bl. a. med s. «Emma Parker», s. «Bonovento», d. «Aurora» og d. «Polynesia». Blev i 1899 fører av s. «Emma Parker» (1600) av Larvik, tilh. M. H. Oppen. Har senere ført s. «Bonovento» (2000) og s. «Auldgirth» (2600), begge av Larvik. Sluttet sjøen i 1916. — Nu skibsinnspektør hos Chr. Nielsen & Co. A.s., Larvik. — Gift. 4 barn.

Jeg har vært i konsul M. H. Oppens rederi fra 1895 til jeg sluttet å seile, idet skibet blev solgt (dog undtatt ca. 2 år, da jeg førte bk. «Auldgirth»). Fra jan. 1918 har jeg vært ansatt hos Chr. Nielsen & Co.

EVENSEN*), ANDERS,



Nøtterøy, f. 14. okt. 1875 i Nøtterøy. Til sjøs 1890 med s. «Kate» av Nøtterøy, tilh. H. Haraldsen. Styr.m.eks. 1899. Styr.m. med s. «Anna» av Tønsberg og d. «Snepp» av Sandefjord. Blev i 1909 fører av s.n. skib, tilh. A. F. Klaveness & Co. A.s., Sandefjord (senere Oslo). Har senere ført d. «Steinstad» (fra 26. jan. 1915 til 3. sept. 1933). Sluttet sjøen i 1933 (sykdom). — Ca. 30 år i rederiet Klaveness's tjeneste. — Gift. 2 barn.

*) Død 20. jan. 1934

EVENSEN, CHRISTEN,



Oslo, f. 2. nov. 1871 på Nøtterøy. Til sjøs 1886 med s. «Statsraad Brock» (300 brt.) av Oslo, tilh. Winge & Co. Styr.m.eks. 1889 (hos Jørgen Øhre, Nøtterøy). Styr.m. bl. a. med bk. «Christine», bk. «Akershus», d. «Leif», d. «Aslak» og d. «Ariel». Blev i 1911 fører av d. «Spind» (1400) av Oslo, disp. av Thor Thoresen jr. Har senere ført damperne «Vafos» (2000), «Ramfos» (3000), «Ulefos» (6000), «Skotfos» (2600), «Vestfos» (2400), «Norefos» (5000), «Granfos» (2600), og fører nu d. «Sarpfos» (2800), alle tilh. Thor Thoresen, Oslo. — Gift. 4 barn.

Min mest romantiske og kanskje mest slitsomme og tillike mest lærerike reise for livets innsats var som 2. styr.m. i mitt 24. år med bk. «Mathilde» av Tønsberg. En reise fra Drammen 7. juni til Algoa Bay, derfra i ballast til Macassar og Gorontalo i hollandsk Østindien, hvor vi lastet kopra med eget mannskap. Vi avgikk fra Gorontalo midt i feb., var innom St. Helena, fikk en tønne gras og litt vann for å bote på beri-beri. Senere innom Azorene for å bote litt på «Mathilde»s skjebelige drukkenskap, og losset vår last i Marseille i okt. Ja, det var langreis og sjemannsskap de dagene, og vi måtte døie både hunger og tørst.

Jeg tenkte meget på å slutte sjøen den gang; men jeg giftet mig istedet, og snart bar det på sjøen igjen. Jeg har aldri angret på nogen av delene. Jeg har det godt og trives bedre i mitt arbeide nu enn nogensinde.

Ja, engang var jeg med på å miste skuta. Det var da jeg var 2. styr.m. med «Leif» av Holmestrand. Vi måtte følge efter isbryteren innenfor Hogeland i Finskebukten. Fikk stort hull på begge sider av baugen, så den sank snart; men vi blev alle optatt av isbryteren, og dermed var den sak glemt, og «Leif» vel begravet.

EVENSEN, CHRISTIAN HARTVIK,

Aale pr. Fredrikstad, f. 4. jan. 1884 i Fredrikstad. Til sjøs 1900 med bk. «Schwanden» (800) av Finland. Styr.m.eks. 1906 og skibsf.eks. 1910 i Oslo. Styr.m. med sk. «Brynhild», d. «Anwers», d. «Ferder», d. «Norden», d. «Bill» og d. «Ek». Blev i 1915 fører av d. «Norden» (950) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Har senere ført d. «Ek» (1250) og d. «Bill» (2050), tilh. s.n. rederi, og fører nu m.t. «Beth» (10475) av Oslo, tilh. skibsr. Gill Johannessen. — Gift. Ingen barn.



Har seilt for Fred. Olsen & Co. fra 1910 til jeg i 1926 fulgte med d. «Bill» som fører ved overdragelsen av dette skib til L. Gill Johannessen, Oslo. Seilt under hele krigen, med undtagelse av 8 måneder. Frasett miner og ubehageligheter av undervannsbåter, har jeg ikke oplevd noe av særlig interesse.

EVENSEN, ERNST ANDERS KRISTIAN,



Brattekleiv pr. Arendal, f. 15. juni 1885 i Barbu. Til sjøs 1900 med bk. «Idun» (600) av Arendal, tilh. Hans H. Pettersen. Styrms.eks. 1902 og skibsf.eks. 1914 i Arendal. Styrms. med 3 m. sk. «Ekko», d. «Bratsberg» og d. «Sonja». Blev i 1912 fører av bk. «Sylfiden»

(1200) av Sandefjord, tilh. T. Dannevig & Co. Har senere ført bk. «Skarv» (2200) av Kristiansand, m. «Bru» (950) av Haugesund, d. «Andrea» (7800), d. «Biskra» (2300) av Oslo, og fører nu d. «Norco» (2230) av Oslo, tilh. C. Henry Smith. — Gift. 2 barn.

Jeg hadde den glede under krigen å bjerpe et torpedert norsk mannskap, d. v. s. styrms. båt fra det norske d. «Stegg» av Oslo. Det var i april 1917, 100 kv.m. vest av Shetlandsøene. Båten hadde kantret 3 ganger, så de hadde hverken seil eller årer. Det blåste en hel kuling da de blev bjerpet, og det røk op til storm i løpet av natten. Vi kom fra New York nord av Færøene med kurs for Utsire, da jeg fikk øie på båten. Vi skulde til Århus med oljekaker, men stakk innom Egersund, da vi fikk motvind ved Lindesnes.

Jeg glemmer aldri de glade ansikter jeg så, da de torpederte atter hadde gamle Norge under bena.

EVENSEN, EVEN ANTONIUS, BRUUN-



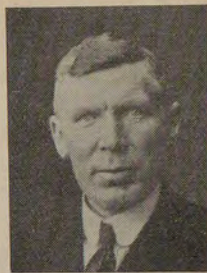
Bekkelaget pr. Oslo, f. 14. des. 1891 i Moss. Til sjøs 1906 med d. «Tabor» (6000) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Styrms.eks. 1911 og skibsf.eks. 1914 i Tønsberg. Styrms. med damperne «Times», «Troubadour», «Atna» og «Taurus», alle tilh. o.n. rederi.

Blev i 1918 fører av d. «Times» (3600). Har senere ført d. «Taurus» (7387), d. «Rinda» (9430), m. «Teneriffa» (9563), m. «Tancred» (9900) og fører nu atter m. «Teneriffa», alle tilh. Wilh. Wilhelmsen. — Gift. 1 barn.

Var innkommandert til marinen fra apr. 1914 til nov. 1915. Seilte derefter under hele krigen. Har tjenestegjort hos Wilh. Wilhelmsen fra 12. april 1906 til nu, med undtagelse av 6 mnd. som matros med d. «Noruega» i Brydes rederi og som lettmatros med d. «Spes» i ett år.

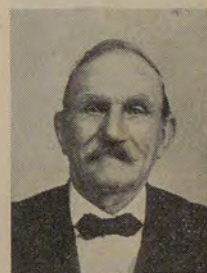
EVENSEN, FREDRIK SUNDBY,

Oslo, f. 7. mai 1872 i Hvidsten. Til sjøs 1888 med s. «Anna» (800 nrt.) av Oslo, tilh. Jakob Ihlen. Styrms.eks. 1891 og skibsf.eks. 1892 i Oslo. Styrms. med bk. «Australia», d. «Garonne» og d. «Charente». Blev i 1898 fører av d. «Nervion» (1600) av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Har senere ført damperne «Galicia» (2000), «Papelera» (2600), «Bogstad» (2600) og «Tolosa» (3000). Sluttet sjøen i 1918. — Gift. 4 barn.



EVENSEN, GUSTAV OLAV,

Farsund, f. 28. sept. 1849 i Feda. Til sjøs første gang i 1864. Styrms.eks. 1876 i Farsund. Blev i 1881 fører av s. «Georg» av Arendal, tilh. H. C. Pande. Har senere ført en rekke Arendals- og Farsund-skuter. Sluttet sjøen i 1918. — Gullmedalje av 1. kl. fra Dronning Victoria av England for redning av menneskeliv. — Enkem. 6 barn.



18. des. 1886 reddet jeg i Nord-Atlanteren besetningen (13 mann) samt kapt. og hans hustru på fartøiet «Storm Pitrel» av Dublin. Samtlige stod surret til halvdekket. Da været var stormfullt med høi sjø og haglbyger varte redningsarbeidet fra kl. 8 morgen til 6 em.

I 1890, da jeg var styrms. med «Memory» av Farsund, blev vi liggende 15 mnd. i Santos p. g. a. gulefeberen. Hele besetningen blev angrepet, undtatt mig og en ung gutt. 3 kjekke gutter fra Lista døde av sykdommen.

Fra 1896—1901 var jeg i Christoffer Hannevigs rederi.

Fra 1902—1916 opholdt jeg mig i Amerika, hvor jeg førte skib for Phoenix Transportations Co.

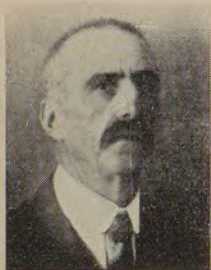
Fra 1916—18 seilte jeg i kystfart.

EVENSEN, HJALMAR,

Mandal, f. 10. feb. 1888 i Mandal. Til sjøs 1902 med bk. «Arthur» (1200) av Mandal, tilh. P. L. Møller. Styrms.eks. 1905 i Mandal og skibsf.eks. 1908 i Kristiansand. Styrms. med barkskibene «Arthur», «Atlantic», «Winsor Park» og damperne «Fridthjof», «Hauk» og «Avis». Blev i 1916 fører av d. «Juno» (3800) av Oslo, tilh. M. Thorvik. Har senere ført m/aux. «Eyfjord» (580) av Korpervik. Sluttet sjøen i 1922. Opholder sig nu i Amerika. — Gift. 2 barn.

EVENSEN, JACOB,

Skudeneshavn, f. 24. des. 1875 i Vig, Karmøy. Til sjøs 1891 med s. «Centauri» (139 nrt.) av Skudenes, tilh. Joh. Olsen m. fl. Styrms.eks. 1898 i Stavanger. Styrms. med sk. «Skudenes», galeas «Laura» og sk. «Patriot». Blev i 1905 fører av s.n. fartøi (107 nrt.) av Skudenes, tilh. Jens Jensen. Har senere ført s. «Castor» (117 brt.) og d. «Vikholmen» (477 brt.), begge av Skudenes. Sluttet sjøen 1917. — Nu havnefogd; losform. og mønstringsm. — Gift. Ingen barn.

EVENSEN, JAKOB,

Mandal, f. 26. nov. 1856 på Nøtterøy. Til sjøs 1871 med sk. «Slipner» (75 brt.) av Tønsberg. Styrms.eks. 1875 i Tønsberg. Styrms. med s. «Magnus Lagabøter» og blev i 1880 fører av dette skib (600) av Oslo, tilh. Axel Winge (ca. 11 år der ombord). Har senere ført sk. «Alf» (300), barkskibene «Prince Patrick» (1600), «Arthur» (1300) og «Atlantic» (1650) samt dampskibene «Patria» (500) og «Augusta» (550), dessuten ført br. «Takma» (375), sk. «Richard» (500) og sk. «Constance» (375), samtl. av Mandal. Sluttet sjøen i 1923. — Enkem. 2 barn.

Seilte til sjøs under hele Verdenskrigen, så vel i som utenfor faresonen. Var øienvidne til en del av Jyllandslaget.

Blev torpedert i Middelhavet med sk. «Richard» 8 dager før krigens slutt.

EVENSEN, JOHAN EDVARD,

Moss, f. 28. mars 1865 i Moss. Til sjøs 1880 med bk. «Mardøl» (1300) av Moss, tilh. W. Eriksen. Styrms.eks. 1886 i Tønsberg. Styrms. bl. a. med bk. «Onkel Kristian», d. «Biscaya», d. «Baltic» og d. «Martha». Blev i 1892 fører av d. «Baltic» (400) av Moss, tilh. H. A. Reinert. Har senere ført d. «Bastø», og fører nu d. «Bastø II» av Moss. — Gift. 3 barn.

I 1890 blev d. «Biscaya» leiet av den engelske regjering for å forsøke forbindelse til Jenissei i Sibirien gjennom Karahavet. Vi kom ca. 300 engelske mil op Jenissei-floden til Golcila med last begge veier. Kapt. var Anton Pettersen, Moss, og mannskapet forøvrig norsk og skibet gikk under norsk flagg. Der medfulgte flere

engelske videnskapsmenn, men de reiste tilbake over Kina til London. Dette var visstnok den første last den vei.

I 1899 reiste jeg over til Portsmouth for å hente en liten dampyacht, innkjøpt av G. W. Hansen, Oslo. Den var 13½ reg.t., 7 HK. maskin, 7 knobbs fart og delvis åpen. Med 3 tonns kull inne hadde vi kun 6" fribord. Hadde 14 dages reis over Nordsjøen. Måtte søke nødhavn i Hook van Holland og Esbjerg og kom til Oslo først i mai. Dette er visstnok det minste dampskib som har gått over Nordsjøen.

Har ført skib i ruten Moss-Horten siden 1899.

EVENSEN, JOHN ELI,

Oslo, f. 27. juli 1889 i Nøtterøy. Til sjøs 1906 med d. «Bertha» (2600) av Tønsberg, tilh. H. Meier. Styrms.eks. 1909 og skibsf.eks. 1912 i Tønsberg. Styrms. med d. «Rønnaug» og d. «Røskva». Blev i 1914 fører av d. «Rønnaug» (1700) av Oslo, tilh. Erling Lund. Har senere ført d. «Blaamyra» (4250), d. «Bretta» (3200), d. «Bromma» (2800), d. «Vestmanrød» (1000), alle av Oslo, og førte senest d. «Regin» (2250) av Halden. — Gift. 2 barn.



Var styrms. med d. «Rønnaug» da den blev senket av granatild av u-båt 21. okt. 1916, på reise fra Fredrikstad til London, lastet med høvlet last.

6 kv.m. av Risør skutt i senk efter å ha fått 10 min. å forlate skibet. Mannskapet blev optatt av norsk torpedobåt og landsatt i Risør samme dag. 9 norske skib blev den dag senket av tyske ubåter

EVENSEN, OLE GEORG,

Whitley Bay, England, f. 27. juni 1878 i Bota. Til sjøs 1893 med bk. «Thora» (800) av Tvedestrand, tilh. Jørgen Pedersen. Styrms.eks. 1897 i Staubo og skibsf.eks. 1900 i Oslo. Styrms. med Oslo-damperne «Fri» og «Gæa». Blev i 1913 fører av s.n. skib (1650), tilh. Pedersen & Co. Har senere ført damperne «Borø» (1850), «Emil» (600), «Løvland» (4200) og «Skule» (1850). Sluttet sjøen i 1927. — Senere bestyrer av den skandinaviske avd. i skibshandlerfirmaet Burnyeat, Dalzell & Nicholson, Newcastle on Tyne. — Gift. 6 barn.



Jeg var ca. 23 år i Jørgen Pedersen og families tjeneste, og arbeidet mig i denne tid op fra dekksgutt til fører.

Med undtagelse av den tid jeg var ledig grunnet torpedering, så seilte jeg under hele krigen mellom England, Frankrike og Spania.

EVENSEN, TRYGVE,



Kristiansand, f. 14. nov. 1884 i Trondheim. Til sjøs 1901 med s. «Gudny» (1200) av Kristiansand, tilh. skibsf. Endresen. Styr. eks. 1905 i Porsgrunn og skibsf. eks. 1909 i Bergen. Styr. med bk. «Hellens», bk. «Imeroe», 4 m. bk. «Nannockburn», d. «Eir» og d.

«Alden». Blev i 1912 fører av s.n. skib (6200) av Bergen, tilh. Kjær & Isdahl. Har senere ført d. «Caprivi» (4500) av Bergen og d. «Nitedal» (2800) av Oslo. Sluttet sjøen i sept. 1917. — Nu kasserer ved Vest-Agder Elektrisitetsverk. — Gift. 3 barn.

For med seilskuter til 1909. Efter endt skippereks. gikk jeg over i damp og seilte for Kjær & Isdahl, Bergen, inntil skibene blev solgt og overtatt av D.s. A.s. Østlandet, Oslo.

Mars 1915 på reise fra Baltimore til Oslo via Ardrossan med d. «Caprivi», blev skibet minesprengt og sank nord for Irland. Alle mann kom uskadt i båtene, og efter $\frac{3}{4}$ døgns roing kom vi inn til Irland, hvorfra vi blev hjemsendt.

Jeg overtok d. «Nitedal» straks efter og seilte den meste tid på England—Frankrik. April 1916, på reise fra La Rochelle til Cardiff, bjerget vi mannskapet, 49 mann, fra engelsk d. «Eastern City» som blev beskutt av en tysk u-båt. Kapt. og flere av besetningen var stygt såret av granatsplinter. Jeg landsatte samtlige i Barry. Senere mottok jeg fra den engelske stat en stor sølvbolle som takk for ydet hjelp.

Jeg reiste hjem til Bergen på ferie i sept. 1917. I okt. s. å. blev «Nitedal» torpedert og jeg blev ledig, hvorefter jeg reiste til Kristiansand, hvor jeg siden har vært.

F.

FAGERLAND, CHRISTIAN,



Haugesund, f. 31. des. 1891. Til sjøs første gang i 1909. Styrme.eks. 1912 og skibsf.eks. 1914 i Haugesund. Blev i 1917 fører av d. «Primo» (1800) av Haugesund, tilh. John K. Haaland. Har senere ført d. «Utsire» (2450), m. «Bru» (950) og fører nu m. «Tor-geir I» (630), alle av Haugesund. — Gift. 1 barn.

FAGERLAND, HERMAN JOHAN,



Haugesund, f. 22. jan. 1889 i Valestrand. Til sjøs 1906 med d. «Sigurd» (2500) av Haugesund, tilh. Skoglands Linje. Styrme.eks. 1910 og skibsf.eks. 1913 i Haugesund. Styrme. med d. «Dana», d. «Venborg» og d. «Felix». Blev i 1917 fører av d. «Kongshaug» (385) av Haugesund, tilh. Kongshavn & Sønner. Har senere ført d. «Felix» (3500), d. «Salonica» (4800), m. «Equatore» (7500) og fører nu d. «Salonica» (4800), samtl. av Haugesund. — Gift. 3 barn.

Under min føretid av d. «Kongshaug» blev dette skib torpedert i Nordsjøen 6. april 1917, uten forutgående varsel. Efter 30 timers ophold i livbåtene rakk vi alle mann vellberget i land i Fraserburg, Skotland.

FAGERLAND, JOHANNES,



Kopervik, f. 14. sept. 1883 i Haugesund. Til sjøs 1898 med d. «Almar» av Haugesund, tilh. T. Sveen. Styrme.eks. 1903 i Haugesund. Blev i 1916 fører av d. «Kongshaug» av Haugesund, tilh. M. Kongshavn. Førte senest d. «Nanna» (665) av Kopervik. — Gift.

Seilte nesten under hele krigen mellom England, Frankrik og Italia uten uheld, skjønt jeg så flere båter som blev senket i nærheten av oss.

FAGERLAND, JOHN,



Haugesund, f. 8. nov. 1896 i Valestrand. Til sjøs første gang i 1912. Styrme.eks. 1916 og skibsf.eks. 1920 i Haugesund. Styrme. med bl. a. Haugesunds-damperne «Lisbeth», «Jarl», «Veni» og «Suderøy». Blev i 1927 fører av d. «Veni» (4880) av Haugesund, tilh. H. Karluf Hansen. Har senere ført m. «John Bakke» (8070) og fører nu d. «Golden Gate» (7544), begge tilh. Knut Knutsen O. A. S., Haugesund. — Gift. 1 barn.

Var 2. styrme. med «Lisbeth» da denne blev senket ved granatild av tyskerne 1. april 1917. Alle reddet. Skibet var underveis Rotterdam—Swansea i ballast.

FAGERLI, SØREN,



Sandar, f. 13. juni 1896 i Sandefjord. Til sjøs 1911 med s. «Elida» av Sandefjord. Styrme.eks. 1916 og skibsf.eks. 1918 i Sandefjord. Styrme. med bl. a. d. «Jomfruland», d. «Solborg» og fl.k. «Ernesto Tornquist». Blev i 1921 fører av hv.b. «Almirante Goni» av Tønsberg. Fører nu fl.k. «Ernesto Tornquist» (9500) av Buenos Aires. — Idrettsmerket i gull. — Gift. 3 barn.

FAHLVIK, WILLIAM ANTON WEISS,



Minde pr. Bergen, f. 2. nov. 1883 i Laksevåg. Til sjøs 1901 med d. «Symra» av Bergen, tilh. Wilh. Jebsen. Styrme.eks. 1905 og skibsf.eks. 1911 i Bergen. Styrme. med d. «Belize», d. «Burstad» og d.t. «Caloric», alle av Bergen. Blev i 1912 fører av d. «Burstad» av Bergen, tilh. C. Mathiesen. Har senere ført d. «Caloric» (10270), m. «Sildra» (11170), d. «Hog-

stad» (990) og fører nu atter m. «Sildra», alle av Bergen. — Gift. 3 barn.

Mønstrer i Boston, U. S. A., i mars 1902 ombord i bk. «Sigurd» av Sandnes. Avbetalt i Sydney N.S.W. aug. 1903. Mønstrer ombord i bk. «Galgorm Castle» av Belfast og avbetalt i Rotterdam 1904. Var signalm. i marinen 1905. Seilte i fruktfarten på Gulfen fra feb. 1906 til mars 1913. Fra sept. 1914 til nu vært i tankfart, med undtagelse av 1 års tid da jeg førte d. «Hogstad», mens «Sildra» lå oplagt i Bergen.

FALCH, ANDREAS EDVART,



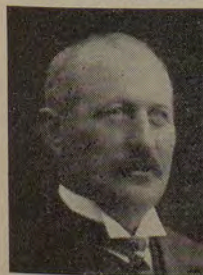
Smestad, V. Aker, f. 3. juni 1881 i Kristiansund. Til sjøs 1897 med d. «Gerd» (700) av Trondheim, tilh. Bachke & Co. Styrms.eks. 1900 og skibsf.eks. 1904 i Trondheim. Styrms. med bk. «Paulus», d. «Cederic» og d. «Ivanhoe». Blev i 1909 fører av s.n. skib (1700) av Trondheim, tilh. Albr. W. Selmer. Har senere ført damperne «Gurth» (2200), «Locksley» (4500), «Gurth» (6500) og «Cederic» (6400), alle tilh. Selmerske Rederi, Trondheim. Sluttet sjøen i 1928. — Driver salg av bensin og oljer. — Gift. 3 barn.

FALCH, FRANCISCO OLAF,

Nestun i Fana, f. 2. april 1862 i Søndfjord. Til sjøs 1878 med sk.br. «Italia» (250) av Bergen, tilh. seilmaker Behrens. Styrms.eks. 1880 i Bergen. Styrms. med bk. «Bygdø» av Lillesand, bk. «Freia» av Porsgrunn og d. «Frey» av Bergen. Blev i 1899 fører av d. «Frey» (4700) tilh. Jacob R. Olsen. Har senere ført Bergens-damperne «Tordenskjold» (700), «Trygg» (1000) og «Falkniss» (1900). Sluttet sjøen i 1915. — Drev en tid rederivirksomhet. — Gift. 7 barn.

Var utenlands i 15 år med forskj. nasjoners skib, dog mest engelske. Etter å ha tatt eks. i Shields, arbeidet 2 år på Swan & Hunters skibbyggerverksted, 1½ år rigger på floden Tyne. Kom hjem i 1898.

FALCH, HANS PETER NEERLAND,



Randers, Danmark, f. 11. aug. 1860 i Førde. Til sjøs 1874 med s. «Italia» av Bergen. Styrms.eks. 1881 og høiere styrms.eks. 1882 i Tønsberg. Styrms. med bk. «Frank» av Tvedestrand, bk. «Prince Louis» av Oslo, d. «Frey» og d. «Fantoft», begge av Bergen. Blev i

1899 fører av d. «Fulton» (1600) av Bergen, tilh. Rasmus F. Olsen. Sluttet sjøen i 1915. — Rentnist 1915—24, senere landmann. — Gift. 3 barn.

FALCH, NIKOLAI SIGURD,

Sandnes, f. 5. aug. 1881 i Ny-Hellesund. Til sjøs 1896 med s. «Alfred Gibbs» (600) av Ny-Hellesund, tilh. N. T. Langfeldt. Styrms.eks. i Kristiansand. Styrms. bl. a. med s. «Norden», s. «Oddersjoa», s. «Closeburn», d. «Langfond» og d. «Nor». Blev i 1915 fører av d. «Gaa Paa» (800) av Haugesund, tilh. Jakob Ringen. Har senere ført d. «Felix» (3500) av Haugesund, d. «Ravnedal» og d. «Otterdal» av Kristiansand og førte senest d. «Gann» av Sandnes. — Gift. 3 barn.



I året 1911 som styrms. med bk. «Closeburn» av Kristiansand, kapt. E. Lundal, på reise fra Port Adelaide til England, hadde vi en minneverdig reis. Først lå vi i 11 døgn ved Australiens N.V. pynt i en forrykende orkan, med til dels kun en presenning i mesanriggen, for å holde skuta til vinden. Det var et voldsomt hav, og vi blev så å si ribbet for alt som ikke var boltet fast. Storluken blev slått ned, så vi fikk meget vann i lasten. Vi kom op i det Indiske hav, men der blev vi så plaget av stilla, at vi hadde ca. 2 mnd. før vi rakk Cap det gode Haap. Da begynte provianten å slippe op, og det minket på vannet. Vi hadde en mnd. fra Håpet til St. Helena. Men vi fikk ikke forbindelse, da vi drev forbi i stilla. Vi spiste da på hvete av lasten. Vi gikk alltid med hvete i lommene. Hadde da ikke vann, men vi hadde nogen få bokser usukret melk og nogen bokser preservert frukt, og mannskapet fikk av dette, en barneskje 3 ganger daglig i en uke. Da vi kom på ca. 5° N. B. fikk vi en aften en voldsom tropisk byge, og vi samlede da det vann vi vilde ha. Så satt vi pluggen i spylgattene og fikk ca. 1 fot vann på dekk. Klædte så av oss det lille vi hadde på, og da blev det badning, så at da det blev lyst, kjente vi ikke hverandre igjen. Vi tørka da korn, malte på kaffikverna og forsøkte å lage boller, men de blev hårde som kanonkuler. Så laget vi velling, og det gikk bra. Ved Azorene møtte vi en skonnert, og vi fikk litt smør av ham samt kaffe, rosiner etc., og det hjalp jo litt. Endelig kom vi til Falmouth efter 168 dages reis, og da var det godt å få et godt måltid mat, og tobakk. Vi var så å si opgitt av våre kjære hjemme, som ventelig var.

Neste tur fra Australia til Falmouth seilte vi rundt Cape Horn, og jeg tror vi da brukte 112 dager.

Et merkelig treff var det, at vi med dette samme skib passerte Kap det gode håp julaften 2 år efter hverandre, og da vi det annet år satt ut bestikket julaften, satte vi passeren i det samme hull i kartet som vi hadde gjort julaften året før.

Seilte ute under hele krigen og da for det meste i den Britiske kanal. Jeg har gått klar torpedering, men skiber har blitt torpedert og minesprengt så nær at jeg har kjent lufttrykket. Har også vært utsatt for luftbombardement flere ganger.

FALCK, RAGNAR JOHAN,

Bergen, f. 17. okt. 1889 i Vevelstad. Til sjøs 1906 med bk. «Ragna» (2000) av Oslo. Styrms.eks. 1911



og skibsf.eks. 1913 i Oslo. Styr. med d. «Camma» av Tønsberg og d. «Noruega» av Oslo samt samtlige skib tilh. V.D.S. Blev i 1919 fører av d. «Risøund». Har senere ført d. «Røst», d. «Hestmanden», d. «Vester-aalen» og nu d. «Finmar-ken», samtlige tilh. V.D.S.,

Stokmarknes. — Mangeårig styremedl. i Rute-skibenes Befalsforbund og ordf. i repr. sam-mesteds. — Gift. 1 barn.

Seilte et års tid under den skjerpede ubåtskrig i Nordsjøfart som styrmann, inntil skibet blev rekvisjonert av englenderne.

Har nu over 20 års tjenestetid i V.D.S.

FALNES, ANDERS,



Stavanger, f. 1. sept. 1891 i Skudeneshavn. Til sjøs 1907 med s. «Rutland» av Skudeneshavn, tilh. T. Falnes. Styr.eks. 1913 og skibsf.eks. 1916 i Stavanger. Styr. bl. a. med damperne «Aslaug», «Primo», «Svart-fond» og «Ringfond». Blev i 1917 fører av d. «La

France» (930) av Skudeneshavn, tilh. O. G. Gjessens Eftf. Fører nu d. «Vestmanrød» (1030), tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

Seilte i krigssonen under Verdenskrigen fra dens begynnelse til dens slutt.

Som 1. styr. med d. «Primo» av Haugesund var dette skib det første som krysset Nordsjøen efterat den uinnskrenkede ubåt-blokade var erklært.

FALNES, EINAR,



Skudeneshavn, f. 8. jan. 1888 i Skudeneshavn. Til sjøs 1903 med fregat «Karmø» (2450) (ført av hans far) av Skudeneshavn, tilh. O. G. Gjessen. Styr.-eks. 1906 i Stavanger og skibsf.eks. 1917 i Hauge-sund. Styr. med fregat «Karmø», d. «La France»,

d. «Laura Skogland» og d. «Solveig Skogland». Blev i 1916 fører av s. «Herold» av Skudeneshavn, tilh. O. B. Fredriksen. Har senere ført d. «Sol-veig Skogland» (5500), d. «Solhaug» (4400) og fører nu d. «Skudefjord» (5100), alle av Hauge-sund. — Gift. 2 barn.

FALNES, LARS,



Falnes, Karmøy, f. 29. aug. 1890 i Falnes. Til sjøs 1906 med fullrigger «Karmø» (1619 brt.) av Skudeneshavn. Styr.eks. 1913 i Stavanger og skibsf.eks. 1917 i Haugesund. Styr. bl. a. med Haugesunds-damperne «Utsira», «Raylton Dixon» og «Fjordheim». Blev i 1920 fører av d. «Mons» (3300) av Haugesund, tilh. M. Clausen. Fører nu d. «Anders» (2150) av Haugesund. — Gift. 2 barn.

FALNES, SEVERIN,



Skudeneshavn, f. 25. sept. 1876 i Skudeneshavn. Til sjøs 1892 med sk.br. «Enos» av Skudeneshavn. Styr.eks. 1898 i Stavanger. Styr. med sk.s. «Ebenezer», sk.s. «Laugen» og sk. «Skudeneshavn». Blev i 1904 fører av s.n. skib (99 brt.) av Skudeneshavn. Har senere ført d. «Freidig» (1200) av Oslo, d. «Excellence Menhert» (1100) av Skudeneshavn, d. «Fagertun» (1150) av Haugesund, d. «La France» (1000) og fører nu d. «Skude» (650), begge av Skudeneshavn. — Gift. 3 barn.

Den 31. mai 1916 blev «Excellenz Mehnert» minesprengt i Nordsjøen på reise fra Drammen til London med en ladning tremasse. Mannskapet blev efter 24 timers ophold i båtene optatt av en engelsk vaktbåt og innbragt til Yarmouth.

FALNES, JOHAN,



Kopervik, f. 12. mars 1876 i Skudeneshavn. Til sjøs 1891 med bk. «Allegro» (869 brt.) av Skudeneshavn. Styr.-eks. 1896 i Haugesund og skibsf.eks. 1903 i Stavanger. Styr. med bk. «Allegro» og en rekke D.S.D.-skib. Blev i 1917 fører av d. «Ryfylke» av Stavanger, tilh. D.S.D. Har senere ført d. «Bergen» og fører nu d. «Kong Haakon», tilh. D.S.D. — Gift. 1 barn.

Min første tur til sjøs var med bk. «Allegro» av Skudeneshavn, hvor jeg var med og utholdt en cyclon i Mosambique-kanalen, en storm som var så forferdelig, at den står for mig som det skulde ha vært for kort tid siden.

Forøvrig vil jeg bare tilføie at jeg til dato alltid har hatt lykken med mig på sjøen.

FALSEN, OLE AMBLE,

Fjøsanger pr. Bergen, f. 13. juli 1889 i Alstahaug. Til sjøs 1906 med d. «Belvernon» (1368) av Bergen, tilh. Harald Irgens. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1912 i Bergen. Styrme. med Bergens-damperne «Liv» og «Urd». Blev i 1916 fører av d. «Liv» (4850) av Bergen, tilh. Jacob R. Olsen. Har senere ført d. «Bur» (7100) og førte senest d. «Eir» (9000), begge av Bergen. Fra 1932 lærer ved Bergens off. sjømannssk. Fra 1933 sekretær i Bergens Skipperf. — Gift. 3 barn.

I krigsårene førte jeg d. «Liv» i transatlantisk fart, en hverken makelig eller sorgløs fart. De ord som tillegges kobben, da den fikk en kule i øiet: «På sjøen må man alltid være forberedt på noget av hvert», hadde sin gyldighet, særlig i de tider, men jeg kom dog uskadt igjennem.

FARUP, CHRISTIAN,

Oslo, f. 30. mars 1854 i Hurum. Blev skibsf. i 1884. Har senere ført en rekke Sørlandsskuter, bl. a. «Hjemløs», «Morten Smith Petersen» og «Midnatsol» av Grimstad og «Sophie» av Larvik. Sluttet sjøen i 1911. — Gift.

FARSTAD, OTTO ARNFRED,

Slagen pr. Tønsberg, f. 4. jan. 1894 i Kristiansund. Til sjøs 1910 med d. «Ripa» (300) av Bergen. Styrme.eks. 1915 i Kristiansund og skibsf.eks. 1930 i Tønsberg. Styrme. med skibene «Sarpsfos», «Røsten», «Buesten» og «Havsten». Blev i 1931 fører av m. «Buesten» (8000) av Tønsberg, tilh. Rafen & Loennechen. Fører nu m. «Storsten» (8000), tilh. s.n. rederi. — Enkem. 2 barn.

Efter endt styrme.eks. mønstret ut med d. «Ull», tilh. Schelderup Schjøtt, Bergen. Avmønstret i Cardiff. Gikk ut igjen fra Cardiff med d. «Aud» av Bergen. Blev med den bombesprengt i Bristolkanalen i nov. 1916. Optatt av spansk båt, landsatt i Penzance. Begge skib som 2. styrme. Tjenestgjorde i marinen i 1918—19.

Mønstret ut fra Kristiansund i jan. 1920 med 4 m. motorsk. «Regina» (1200) av Åbo, som 1. styrme. Forliste med denne i Trondhjemsfjorden feb. s. å. Seilte siden i forskj. båter på Amerikakysten som understyrme. Deriblandt «Sarpfos» som jeg mønstret på i New York, og var siden med i Manchester-farten til 1925, da jeg gikk inn i Rafen & Loennechens rederi, Tønsberg, hvor jeg siden har vært.

FAYE, CHRISTEN,

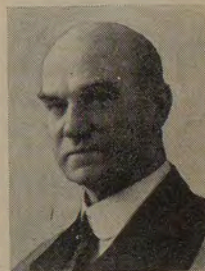
Bergen, f. 22. mars 1879 i Eidsvåg. Til sjøs 1894 med d. «Donau» (2200) av Bergen. Styrme.eks. 1896 og skibsf.eks. 1900 i Bergen. Styrme. med d. «Forsete», d. «Vale» og d. «Mjølner». Blev i 1907 fører av d. «Vale» (1100) av Bergen, tilh. Johan C. Giertsen. Har senere ført Bergens-damperne «Ole Bull» (2700), «Passat» (1600), «Hosanger» (2400) og fører nu d. «Kaupanger», tilh. Westfal-Larsen & Co., Bergen. — Gift. 3 barn.

Seilte som gutt med s. «Celtic Queen» 1½ års tid; senere innkjøpt til Norge.

11. jan. 1917 torpedert eller minesprengt utenfor Horsborough med d. «Ole Bull» underveis Hartlepool—Rouen lastet med kull.

FAYE, OSKAR,

Lysaker, f. 15. mars 1869 i Hafslund. Til sjøs 1885 med s. «Hertha» (579 brt.) av Kristiansand, tilh. O. C. Reinhardt. Styrme.eks. 1887 og skibsf.eks. 1895 i Oslo. Styrme. bl. a. med bk. «Schwander», d. «Banan», d. «Kong Frode» og d. «Kong Trygve». Blev i 1897 fører av d. «Aarvak» (1250) av Oslo, tilh. Chr. Andresen. Har senere ført dampskibene «Rodny» av Oslo, «Hav» (ex «Rodny»), «Kis» og «Kul» av Bergen, «Rondane», «Ragni» og «Landvard» av Oslo. Sluttet sjøen 1925. — Flårig styremedl. i N.S.F. — Gift. 2 barn.



Med bk. «Hertha» seilte jeg på Brasilien, Vest-India og U. S. A.; med bk. «Fire Søsken» på Frankrike i 1887; med bk. «Schwander» på Australia, Nord- og Syd-Amerika; med d. «Banan» og «Kong Frode» i fraktfart på Vest-India; med «Kong Alf» i fraktfart på Kina-kysten 1895—96; med d. «Kong Sigurd» og «Kong Trygve» på Tyskland og Frankrik.

Som fører seilte jeg med d. «Aarvak» i Nord-Østersjø-fart og i kystfart på Ost-India; med dampskibene «Rodny», «Hav», «Kis» og «Kul» i krigsfarvann på Nord- og Østersjøen samt Kanalen, med «Rondane» i den uinnskrenkede faresone, hvor jeg flere ganger blev beskyttet med kanoner og torpedo, men kom lykkelig unda i siste øieblik; med m. «Landvard» var jeg en tur Hamburg—Syd-Amerika med stykkogds, Rosario—U. S. A. med linfrø og New York—Rusland med mel.

FEHR, OLAV ARNOLD VON DER,

Hop pr. Bergen, f. 24. april 1891 i Bergen. Til sjøs 1908 med d. «Harald» av Bergen, tilh. O. & A. Irgens. Styrme.eks. 1911 og skibsf.eks. 1913 i Bergen. Styrme. med forskj. skib tilh. B.D.S. Blev i 1927 fører av d. «Clio» (650 brt.) av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført d. «Pollux» (2400), d. «Castor» (2400) og fører nu d. «Kora» (1055), alle tilh. B.D.S. — Gift. 1 barn.

Med bk. «Margit» av Larvik fra 1. sept. 1909 til 15. nov. 1910. Ansatt i B.D.S. fra 1914 som 2. og 1. styrme. Reservefører i 1925.

FELLING SYVER (SYVER SYVERTSEN)

Hølen, f. 9. nov. 1897 i Fredrikstad. Til sjøs 1913 med d. «Bra-Kar» (8000) av Oslo, tilh. Fred. Olsen. Styrme.eks. 1917 i Horten (marinen) og skibsf.eks. 1926 i Oslo. Styrme. med skibene «Belgot», «Belfri», «Beljeanne» og «Belpareil». Blev i 1927 fører av m. «Beldis» (3400) av Oslo, tilh. Christen Smith. Fører nu m. «Belnor» (3975), tilh. s.n. rederi. Ugift.

FERAGEN, JENS LASSEN,

San Francisco, f. 4. aug. 1899 i Oslo. Til sjøs 1915 med d. «San Lucar» (2000) av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Styrme.eks. 1921 og skibsf.eks. 1922 i Oslo. Styrme. bl. a. med m. «Theodore Roosevelt», m. «George Washington», d. «Paris» og m. «Benjamin Franklin», alle tilh. Fred. Olsen & Co., Oslo. Blev i 1926 fører av m. «Brazil» (4375), tilh. s.n. rederi. Har senere ført m. «Borgå» (7500) og m. «Benjamin Franklin» (10580). Siden 1932 ansatt ved Fred. Olsen & Co.s kontor i San Francisco. — Gift. 1 barn.

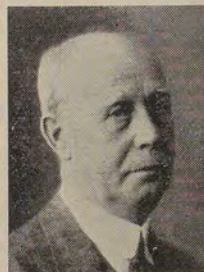
FINDSEN, GUNNAR,

Hongkong, f. 1. mars 1899 i Elverum. Til sjøs 1915 med s. «Leif Gundersen» av Porsgrunn, tilh.

Gundersen & Gjertsen. Styrme.eks. 1920 og skibsf.eks. 1922 i Oslo. Styrme. med d. «Kronviken» av Bergen og flere kinesiske tollkryssere. Blev i 1930 fører av d. «Likin» (400 brt.) av Shanghai, tilh. The Chinese Maritime Customs. Fører nu d. «Huohsing» (600 brt.), tilh. s.n. institusjon. — Gift.



Våren 1917, mens jeg var ombord i 4 m. bk. «Leif Gundersen», blev vi opbragt i Nord Atlanteren av en fransk krysser og med prisemannskap sendt inn til Glasgow via Stornoway. Skuten blev konfiskert og mannskapet sendt hjem i d. «Norway», som samme tur blev torpedert utenfor Bergen. Alle mann blev reddet og ankom til Bergen pinseften 1917.

FINGALSEN, ERIK,

Oslo, f. 13. juli 1868 i Holmestrand. Til sjøs 1883 med sk. «Ethel» (200) av Drammen. Styrme.eks. 1889 og skibsf.eks. 1898 i Oslo. Styrme. med br. «Tromsø» av Drammen, d. «Odin» og d. «Johanne» av Oslo. Blev i 1901 fører av d. «Odin» (700) tilh. Winge & Co. Har senere ført Oslo-damperne «Johanna» (450), «Selun» (2000), «Eiger» (2000), «Øvre» (7000), «Drafn» (2300), «Dicto» (6000) og fører nu d. «Havdrot» (2100) av Oslo, tilh. Osw. Aamodt. — Inneh. en kinesisk orden for redning av menneskeliv. — Gift. 2 barn.

Jeg kom ut på Kinakysten våren 1902 som styrme. på d. «Selun», blev fører 1903 og var der ute til våren 1917. I des. 1924 reiste jeg som passasjer til Hongkong og overtok der d. «Drafn». Denne båt førte jeg i 4 år, til sommeren 1928; solgt til kinesere. Derefter førte jeg d. «Havdrot» på Kinakysten fra juni 1929 til juli 1932, til den blev solgt i 1931. Innehar en kinesisk orden for bjergning av kinesere efter en tyfon i åpen sjø. (Det skal være en orden «Order of the Golden Harvest»). Fikk den av den daværende kinesiske regjering. President dengang var Yuan Shi Kai. Jeg var på reise fra Hongkong til Newchwong i aug. 1914, og førte da d. «Eiger». Jeg søkte selv havn (Bullock harbour) mens tyfonen passerte, og stakk ut så snart den hadde passert. Dagen derpå bjerget vi de første 9 mann fra en forlist trelastet djunk. De lå og svabret i vann på lasten. Straks efter bjerget vi 2 mann til, sittende på en liten flåte. Dette foregikk mellom Shanghai og Tsington. Redningen foregikk uten minste fare eller risiko for oss, ganske fint var.

FJELDSTAD, HANS CHRISTIAN,

Trondheim, f. 27. juni 1873 i Arendal. Til sjøs 1887 med s. «Swift» (560) av Arendal. Styrme.eks. 1890 og skibsf.eks. 1892 i Oslo. Styrme. med bk.



«Arnfinn Jarl» (1850), «Knut Jarl» (4900) og fører nu d. «Haakon Jarl» (1900). — Gift. 2 barn.

FJELLESTAD, JOHAN,



Kristiansand, f. 13. juni 1891 i Kristiansand. Til sjøs 1906 med bk. «Gudrun» av Kristiansand, tilh. K. F. Langfeldt. Styr.m.eks. 1910 og skibsf.eks. 1914 i Kristiansand. Styr.m. bl. a. med bk. «Brunel», d. «Fram» og d. «Tonjer». Blev i 1917 fører av d. «Lesseps» (2500) av Haugesund, tilh. H. M. Wrangel. Har senere ført d. «Duen» (lokalbåt) og d. «Torborg» (8272), begge av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1933. — Gift. 3 barn.

FJERTOFT, GUSTAV,



Førde, Hordaland, f. 24. sept. 1896 i Hardanger. Til sjøs 1914 med d. «Gefion» (1800) av Bergen, tilh. Adolph Halvorsen. Styr.m.eks. 1917 i Bergen og skibsf.eks. 1919 i Haugesund. Styr.m. med bl. a. d. «Lods», d. «Hubro» og d. «Golden Gate». Blev i 1927 fører av s.n. skib (7630) av Haugesund, tilh. Knut Knutsen O. A. S. Har senere ført m. «Kaia Knudsen» (14240), m. «Ida Knudsen» (14030), og fører nu m.t. «John Knudsen», alle tre tilh. s.n. rederi. — Ugift.

FJERTOFT, JONAS,

Ålesund, f. 13. aug. 1892 i Ålesund. Til sjøs 1909 med d. «Erling» av Ålesund. Styr.m.eks. 1916 i Haugesund og skibsf.eks. 1921 i Trondheim.

Styr.m. med d. «Erling» og blev i 1920 fører av dette skib. Har senere ført d. «Hanseat» og d. «Pr. Wilson» av Haugesund, d. «Svalbard», d. «Jan Mayen» og fører nu m. «Glittertind» (735), alle 3 av Haugesund. — Ugift.



FLADMARK, REIDAR,

Hølen, f. 18. juli 1894 i Berlin. Til sjøs 1909 med s. «Acadia» (1550 brt.) av Drammen, tilh. Sigurd Bruusgaard. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1916. Styr.m. bl. a. med d. «Thora» og «Botne» av Drammen og m. «Brimanger» av Bergen. Blev i 1932 fører av s.n. skib (8500) tilh. Westfal-Larsen & Co. Fører nu m. «Høyanger» (8600), tilh. s.n. rederi. — Ugift.



Før jeg kom inn på sjøkrigsskolen seilte jeg i 3½ år med seilskib på hvalfangst og i alm. trampfart.

Jeg kom inn på sjøkrigsskolen i 1913 og blev vpl. sekondløytnant i 1916. Tjenestgjorde derefter i nøytralitetsvernet, og i det efterfølgende minefiske til 16. april 1919, hvorefter jeg gikk til sjøs som styr.m. I 1918 var jeg i 3 mnd. chef for bevoktningsfartøiet «Andenes» tilh. Bergens-avdelingen. 10. jan. 1919 blev jeg utnevnt til vpl. premierløytnant i marinen.

I 1922 tok jeg dispensjøreks.

Høsten 1923 tjenestgjorde jeg igjen 2 mnd. i marinen.

Efter at jeg tidl. i ca. 4 år hadde vært 1. styr.m. i Finn Friis & C. O. Lunds rederi i Drammen, begynte jeg i 1926 som 3. styr.m. i Westfal-Larsens rederi, hvor jeg siden har vært.

FLADMARK, THOR,

Ålesund, f. 18. okt. 1896 i Ålesund. 1914—24 ansatt i bjergningskomp. Ludv. Fladmark A.s., Ålesund. Styr.m.eks. 1916 i Bergen og skibsf.eks. 1924 i Trondheim. Styr.m. bl. a. med b.d. «Draugen», d. «Smaragd» og m. «Svolder». Blev i 1922 fører av b.d. «Draugen» av Ålesund. Har senere ført d. «Smaragd» (1540) og fører nu m. «Svolder» (9500), begge av Oslo. — Ugift.



FLETEN, THOR,

Bergen, f. 31. aug. 1884. Til sjøs 1901 med s. «Strilen» (230) av Bergen, tilh. W. Rogde. Styrme.eks. 1908 i Bergen og skibsf.eks. 1911 i Haugesund. Styrme. med bl. a. galeas «Rosendal», d. «Fulton» og fl. H.S.D.S. skib. Blev i 1919 fører av d. «Hardangeren» (246) av Bergen, tilh. H.S.D.S. Har senere ført d. «Søndhordland» (136 brt.) og fører nu d. «Stord» (464 brt.), begge tilh. H.S.D.S. — Gift. 4 barn.

En lang reise med seilskib hadde jeg med bk. «Manuel Laguno» fra New York til Schifue i Kina, da vi brukte 240 dager. Årsaken til den lange reise var kontralig vind. Med samme skib og samme fører tilbakela vi Hongkong—Baltimore på 4 mnd. ÷ 4 dager.

FLOOR, ANDREAS JOHANNES,

Ewell, England, f. 1. mai 1884 i Stavanger. Til sjøs 1899 med s. «Favorit» (1400) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styrme.eks. 1902 og skibsf.eks. 1903 i Stavanger. Høiere skibsf. 1909 i Antwerpen. Styrme. med d. «Kong Frode» av Stavanger og d. «Princesse Marie-José» av Antwerpen. Blev i 1911 fører av d. «Prince Leopold de Belgique» (2000) av Antwerpen, tilh. Lignes Océan. Har senere ført d. «Kurland» (3400) av Antwerpen og d. «Presidente Saavedra» (430) av Bolivia. Sluttet sjøen i 1916. — Skibsinpektør i London for Ocean-Line, havariagent og skibsmegler. — Decoration Maritime de Guerre (belgisk). Fellow of the Royal Geographical Society, London (1929). — Britisk statsborger i 1923. — Vicepresident i Den Norske Klubb. — Gift. 3 barn.

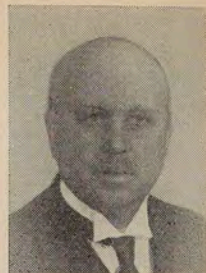
1909 officer i Red Star Line, Antwerpen.

1926—27 førte jeg en twin-screw flod-damper «Presidente Saavedra» fra Dunkerque til Laguna Gaiba (Bolivia), og er den første mann, som har bragt et skib fra Europa til Bolivia. I løpet av denne reise seilte vi 3306 kv.m. på Parana floden og Paraguay floden fra Buenos Aires og tilbake til Buenos Aires, tildels uten kart og i helt ukjente trakter.

FOLKESTAD, HALVOR,

Skien, f. 8. mai 1876 i Telemarken. Til sjøs 1894 med s. «Fjelland» (600) av Porsgrunn, tilh. skibsr. Thoresen. Styrme.eks. 1896 i Pors-

grunn og skibsf.eks. 1903 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Bratsberg», d. «Brand» og d. «Sydenham» (svensk). Blev i 1905 fører av d. «Brand» (3000) av Porsgrunn, tilh. Gunnar Knudsen. Har senere ført d. «Bleid», tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1916. — Drev rederivirksomhet 1916—27. Siden 1927 gårdbruker. — Form. i Skiens & Omegns Sjømansf. — Gift. 3 barn.

**FOLKMAN, JENS PETTER,**

Skien, f. 12. april 1875 i Skien. Til sjøs 1891 med s. «Magna» (1200) av Lange-sund, tilh. P. Christensen. Styrme.eks. 1892 i Porsgrunn og skibsf.eks. 1897 i Oslo. Styrme. med d. «Bleid» av Porsgrunn og blev i 1901 fører av dette skib (1600), tilh. Gunnar Knudsen. Har senere ført samme rederis dampere «Borgestad» (7000), «Bratsberg» (6600) og «Bridge» (1700). Sluttet sjøen i 1915. — Senere skibsreder. — Form. i direksjonen for assurancef. Skjold, Porsgrunn. — Siamesisk medalje for redning av menneskeliv. — Gift. 1 barn.

**FORGAARD, HANS PEDER,**

Stavanger, f. 28. nov. 1871 i Stavanger. Til sjøs 1886 med d. «Thistle» av Stavanger, tilh. A. Sømme. Styrme.eks. 1890 i Stavanger og skibsf.eks. 1900 i Bergen. Styrme. med bk. «Union» og bk. «Charles Racine». Blev i 1897 fører av s.n. skib (1634 brt.) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Har senere ført d. «Jæderen» (456 brt.) og d. «Hafursfjord» (2400), begge tilh. s.n. rederi. — Sluttet sjøen i 1915. Senere hermetikkfabrikant. — Styremedl. i Vestlandske Blikktrykkeri, A.s. Kulimport, Stavanger Hermetikkfabrikanters f. og Hermetikkfabrikkenes Brislingcentral. — Enkem. 7 barn.



Med «Charles Racine» passerte jeg 7 ganger Cape Horn og 9 ganger Cape det Gode Haab, og seilet 3 ganger rundt jorden. Jeg overtok førerposten i okt. 1897, ca. 25 år gammel. Jeg avseilte

på denne tur fra New York 6 des. 1897 for Port Chalmers, New Zealand. Reisen ser således ut: Avseilte Sandy Hook fyrskib 6. des. 1897. Passerte ekvator 29. des. Cape det Gode Haab 22. jan. Cape Leuwin 12. feb. Island of Tasmania 18. feb. Ankom Otago 22. feb. 4. Tils. 78 dager. Da skibets ankomst blev rapportert til lastemottageren svarte denne at det var umulig, da skibet først var ventende om en mnd. Fra Otago avseiltes til Lyttelton, N. Z. og fra Lyttelton til Newcastle N.S.W. i ballast. Avseilte fra Newcastle 6. juni 1898 med kull til Valparaíso, hvortil ankom den 24. juli efter 48 dagers reise. Derfra i ballast til Caleta Buena 6 dager. Avseilte fra Caleta Buena 20. okt. med salpeter for New York, med ankomst dertil den 13. jan. 1899 efter 85 dages reise. Dette var min første og eneste tur som seilskipsfører.

Jeg sluttet sjøen for godt 22. nov. 1915 i Oslo efter 24 års tjeneste i Sigval Bergesens rederi.

FOSSE, BAARD AMUNDSEN,



Hardanger, f. 6. feb. 1878 i Strandebarm. Til sjøs 1894 med d. «Activ» (500) av Bergen, tilh. P. G. Halvorsen. Styrme.eks. 1901 i Haugesund og skibsf.eks. 1906 i Bergen. Styrme. med Bergens-damperne «Activ», «Tordenskjold» og «Fantoft». Blev i 1907 fører av d. «Tryg» (1000) av Bergen, tilh. Rasmus F. Olsen. Har senere ført damperne «Tordenskjold» (720), «Fantoft» (1500), «Capri» (800), «Fulton» (1750), «Eros» (1350) og fører nu d. «Ophir» (1500), alle tilh. s.n. rederi. Rederf. gullmedalje (1930). — Gift. 2 barn.

Jeg begynte i Rasmus F. Olsens rederi, Bergen, i 1897, blev styrme. i 1904 og fører 13. mars 1907. Siden har jeg ført ovennevnte skib og holder fremdeles ved.

FOSSUM, JOHAN MAGNUS,

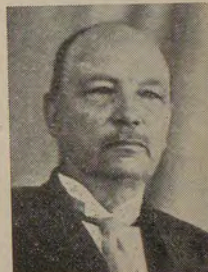


Oslo, f. 25. aug. 1866 i Kråkstad. Til sjøs 1882 med s. «Aurora» (216 brt.) av Oslo, tilh. skibsf. J. M. Holmsen. Styrme.eks. 1887 og skibsf.eks. 1888 i Oslo. Høiereskibsf.eks. 1908 i Oslo. Skibradiotelegrafeks. 1918 i Oslo. Styrme. med seilskibene «Aurora», «Jenny», «Helios» og «Trio». Blev i 1892 fører av s. «Flink» (260 brt.) av Oslo, tilh. Edw. Røer. Sluttet sjøen 1899, men hadde siden 1892 samtidig også vært lærer ved Oslo Sjømannsskole. Første lærer sammesteds 1911 og bestyrer siden 1922. — Medl. av Oslo bystyre, Oslo sjørett, styret i Oslo sjømannsforening (form. i 8 år), styret for Norsk Sjøfartsmuseum, komiteén

til polarskibet «Fram»s bevarelse, og fl. a. — Utg. av fl. lærebøker for sjømannsskolene. — Kongens fortjenstmed. i gull. — Gift. 4 barn.

FOYN, ADOLF ANTON,

Nøtterøy, f. 25. sept. 1872 i Sem. Til sjøs 1887 med s. «Jean-Bart» (308 brt.) av Tønsberg. Styrme.eks. 1889 i Nøtterøy og skibsf.eks. 1892 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med damperne «Røskva» av Bergen, «Transit» av Tønsberg og «Skuld» av Oslo. Blev i 1902 fører av



d. «Cormorant» (400) av Siam. 1903—09 los i Bangkok. — Sluttet sjøen i 1909. — Senere verkseier, gårdbruker m. m. — Gift. 3 barn.

Jeg kom til Bangkok med d. «Skuld», hvor jeg blev tilbudt førerposten på d. «Cormorant», for efter 9 mnd. forløp, i mars 1903, å overta stillingen som los efter Reinert Tøresen fra Stavanger. Forblev i denne stilling til 1909, da jeg sluttet og reiste hjem. Har siden drevet som verkseier, gårdbruker samt en kull- og vedforretning. Denne solgte jeg i 1929 og har siden ingen beskjeftigelse.

Jeg var i 1890 med bk. «Sabino» av Oslo. Vi hadde da 183 dages reise fra Rangoon til England. Mat blev det dårlig med på slutten og brødet var fullt av mark og små svarte dyr, nesten som store lopper. Dette var en forferdelig reise, men vi kom alle 16 mann vel frem, og så var det glemt, for jeg var samme veien året efter med et annet seilskib, nemlig frg. «Chipman» fra Tønsberg. Da hadde vi bare 120 dages reise.

FOYN, ALF,

Larvik, f. 20. mai 1884 i Nøtterøy. Til sjøs 1899 med s. «Hermon» (1000) av Porsgrunn, tilh. Axel Myhre. Styrme.eks. 1903 og skibsf.eks. 1906 i Oslo. Styrme. bl. a. med damperne «Alderney», «Tolosa», «Tungus», «Sing Yu» og «Finn». Blev i 1916 fører av d.



«Finn» (6700) av Oslo, tilh. Ivar An. Christensen. Har senere ført d. «Modesta» (6000) av Oslo, d. «Canis» (700), d. «Nærødal» (5360), d. «Ravn» (2500), «Condor» (4250), disse av Bergen, d. «Mars» (1000), m. «Monsun» (600), begge av Fredrikstad, d. «Skaraas» (5350) og fører nu m. «Skotaas» (11420), begge av Larvik. — Gift. 2 barn.

Forliste med bk. «Hermon» på Tvistein i 1899. Blev senket av tysk u-båt i 1916 med d. «Finn» underveis Newcastle—Genoe med kull. Alle reddet.

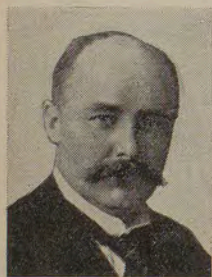
FOYN, MATHIAS,



Slemdal pr. Oslo, f. 14. mars 1893 på Nøtterøy. Første gang til sjøs med d. «San Telmo» av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Styr.m.eks. 1913 og skibsf.eks. 1918 i Oslo. Høiere skibsf. 1918 i Oslo. Amerikansk skibsf.eks. i 1920. Styr.m. bl. a. med «Rio de Janeiro», «Munorway», «Tancred» og «Tourcoing». Blev først fører av d. «Liberta» (520) av Tønsberg. Har senere ført d. «Røsten» (1150), m. «Topeka» (6400), «Rena» (8600), m. «Talisman» (7600) og fører nu d. «Bessa» (11700), samtlige tilh. Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg. — Sølvbolle fra assurancef. «Vidar». — Gift. 2 barn.

Torpedert med d. «Rolf Jarl» i Hvitehavet og d. «Nidelven» i Nordsjøen.

FOYN, OLAF MAGNUS,



Tønsberg, f. 26. okt. 1867. Styr.m.eks. 1886 og skibsf.eks. 1889 i Tønsberg. Styr.m.eks. 1895 og skibsf.eks. 1897 i Leith. Styr.m. med «Nidaros», «Foyenland» og flere engelske fartøier. Blev i 1903 fører av d. «Kingswood» (2500) av Oslo, tilh. et engelsk firma. Har senere ført et par engelske dampere samt Oslo-damperne «Skrymer» (2600), «Tatjana» (8200), «Eidsbotten» (3060) og «Austvangen» (3500). Sluttet sjøen i 1933. — Gift. 1 barn.

Blev torpedert med d. «Skrymer» av Oslo 10. mars 1918 ved St. Ives med tap av 2 mann. Skibet var underveis Port Talbot—Rouen lastet med kull.

FREDHJEM, ANSKAR MARYATH,



Kristiansand, f. 27. aug. 1893 i Dypvåg. Til sjøs 1908 med s. «Brage» (600) av Tvedestrand, tilh. Clemmet A. Olsen. Styr.m.eks. 1915 og skibsf.eks. 1918 i Kristiansand. Styr.m. bl. a. med d. «Bommestad», d. «Spero», d. «Dagfred» og m. «Dagrun». Blev i 1930 fører av m.t. «Peik» (9400) av Oslo, tilh. Jens J. Salvesen, og fører nu dette fartøi. — Gift. 2 barn.

FREDRICKSEN, ALEXANDER,



Fredrikstad, f. 23. mars 1877 i Kristiansand. Til sjøs 1891 med br. «Henrik Wergeland» av Kristiansand, tilh. J. Langfeldt & Co. Eks. ved Sjømil. Korps i Horten 1901. Styr.m.eks. 1901 og skibsf.eks. 1902 i Kristiansand. Amerikansk skibsf.eks. i New Orleans 1906. Styr.m. med d. «Nyland» (i Fredrikshavnstruten), d. «Svein Jarl» og et par utenlandske fartøier. Blev i 1905 fører av d. «George Dumois» av Bergen i amerikansk fruktfart. Har senere ført britiske dampere «Venus» og «Alps» samt «Svein Jarl», «Einar Jarl», «Knut Jarl», «Einar Jarl» (5000) og «Orm Jarl», alle tilh. N.F.D.S., Trondheim. — Flere år styremedl. i N.S.F. — Ridder av den belgiske Kroneorden. — Gift. 2 barn.

Seilte under hele Verdenskrigen og blev såret i 1917, da mitt skib, d. «Einar Jarl» blev senket ved granatild fra u-båt. Har off. påskjønnelse fra det britiske admiralitet for tjeneste under krigen. Har honnørskrivelse fra «Commission for relief in Belgium and northern France».

Siden 1908 i N.F.D.S.

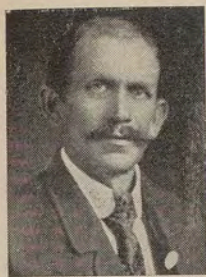
FREDRICKSEN, NORMANN,



Kristiansand, f. 22. nov. 1897 i Kristiansand. Til sjøs 1914 med s. «Sorknes» (2700) av Farsund, tilh. Samuelsen & Olsen. Styr.m.eks. 1917 og skibsf.eks. 1924 i Kristiansand. Styr.m. bl. a. med d. «Sorknes», d. «Taormina» og d. «Fidelio». Blev i 1933 fører av s.n. skib (3140) av Kristiansand, tilh. Math. Hansen, og fører nu dette skib.

På reise fra Buenos Aires 2. styr.m. med d. «Vision» lastet med linsed for Aberdeen. Under en storm i Nord Atlanteren forskjøv lasten sig så skibet holdt på å kantre, vannet stod til midt på lukene. Alle mann blev sendt i rummet for å trimme lasten, og efter 32 timers iherdig arbeide var faren avverget.

Med d. «Taormina», Oslo, var jeg styr.m. på reise fra Port-Talbot til Lissabon med en kullast, da vi utenfor Cornwalkysten fikk en voldsom S.V. storm. Den gikk senere over til N.V. (påland). Skibet sprang lekk, og fylte maskin- og kjelerum. Man så sig nødsaget til å sette skibet på land, for muligens å redde skib og menneskeliv. Livbåtene var knust av bråtsjøer som stadig rusked over skibet. Styrte så på det uvisse mot land, og kom litt i le av en pynt. Skibet hugget så og stod fast. Livredningsbåten fra Trenose fyr kom langs siden, og alle mann blev reddet.

FREDRIKSEN, CARL EMIL,

Kristiansand, f. 15. mai 1867 i Kristiansand. Til sjøs 1882 med et engelsk fiskefartøi. Styrms.eks. 1889 og skibsf.eks. 1889 i Kristiansand. Styrms. med flere skib, senest d. «Sonja». Blev i 1916 fører av s. «Miefield» (2200) av Farsund, tilh. skibsr. Samuelson. Har senere ført s. «Sorknes» (2500) og s. «Tekla» (1400), tilh. s.n. reder, og m.sk. «Asp» (150) av Kristiansand, tilh. A. I. Langfeldt. Sluttet sjøen i 1930. — Gift. 6 barn.

Krigsforlist med s. «Miefield» 100 mil vest av Irland. Forliste med bk. «Closeburn» av Kristiansand under en sykklon ved Tristan da Cunha. Kuppet riggen. Da været bedaget sig opsattes nødrigg og kom inn til Cape Town. Skibet var lastet med hvete fra Buenos Aires. Lasten blev sendt til Algoa Bay, og skibet fikk ny rigg og fortsatte videre.

FREDRIKSEN, HANS HELGE NYGAARD,

Sarpsborg, f. 11. jan. 1889 i Hvaler. Til sjøs 1904 med bk. «Telefon» av Fredrikstad, tilh. Herm. Jacobsen. Styrms.eks. 1913 og skibsf.eks. 1918 i Fredrikstad. Styrms. bl. a. med d. «Octo», d. «Stokesley» og d. «Patrick». Blev i 1920 fører av d. «Stokesley» (1250) av Sandefjord, tilh. Håkon Rachlew. Sluttet sjøen i 1922. Senere utseilingsløs i Sarpsborg (og Fredrikstad). — Gift. 6 barn.

FREDRIKSEN, NILS WILHELM,

Horten, f. 18. des. 1870 i Kristiansand. Til sjøs første gang i 1886. Eks. 1894 ved Sjømilitære Korps, Horten. Styrms.eks. 1888 i Kristiansand og skibsf.eks. 1902 i Tønsberg. Styrms. med skoleskibet «Tordenskjold» (5 år) og «Statsråd «Lehmkuhl» (3 år). Blev i 1907 fører av skoleskibet «Tordenskjold» (232 brt.) av Trondheim. Har senere ført skoleskibet «Statsråd Erichsen» (119 brt.) av Oslo og skoleskibet «Alfen» (325) av Bergen. Fører nu skoleskibet «Statsråd Erichsen». — Kongens fortjenstmedalje. — Gift. 4 barn.

Har tjenestgjort i Marinen siden 1888 og faret med marinens seil- og dampfartøier både som matros og befalingsmann, og ført transportfartøier samt marinens flytekran.

FREDRIKSEN, OLE BERDINES,

Skudeneshavn, f. 20. nov. 1860 i Skudeneshavn. Til sjøs 1875 med s. «Sagatun» (560) av Skudeneshavn. Styrms.eks. 1882 i Stavanger. Styrms. med fl. seilskib, bl. a. galeas «Industri» og «Ladegaard» av Stavanger. Blev i 1893 fører av s. «Kingsley» (110) av Skudeneshavn. Har senere ført Skudenese-seilskibene «Herold» d. e. og d. y. samt «Silden». Sluttet sjøen i 1923. — Har senere drevet kullforretning. — Gift. 5 barn.

Forliste 1887 med sk. «Elieser» av Skudeneshavn på Marokkokysten, men alle blev berget i land. Blev gående der i ca. 3 uker sammen med 12000 ville mennesker, men kom til slutt vel hjem.

**FRETTE, TARALD,**

Oslo, f. 6. okt. 1892 i Frøia. Til sjøs 1909 med bk. «Eos» (1500) av Skien, tilh. konsul Høyer. Styrms.eks. 1913 i Mandal og skibsf.eks. 1917 i Oslo. Styrms. bl. a. med bk. «Glance» og fullr. «Sandvigen», d. «Sund» og d. «Nidar». Blev i 1923 fører av d. «Sund» (1900) av Kristiansand, tilh. S. O. Stray & Co. Har senere ført d. «Sørland» (3050), tilh. s.n. rederi, samt d. «Nidarnes» (2220), d. «Nidar» (1822) og førte senest m. «Hinnøy» (7050), alle av Oslo. — Gift. 2 barn.

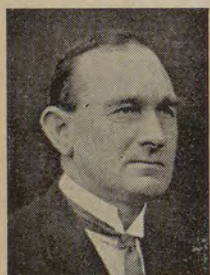


Da undertegnede var 1. styrms. med bk. «Stifinder» av Kristiansand, kapt. Gustav Birkeland, blev skibet på reise fra New York til Freemantle, Australia, senket midt i Atlanteren av tysk u-båt 13. okt. 1918. Undertegnede, som seilte b.b. livbåt med 11 mann, rakk Sandy Hook, New York, efter 15 døgn livbåtsseilas, 28. okt. 1918, efter å ha tilbakelagt ca. 1100 naut. mil i livbåten. Kapt. Birkeland, som seilte st.b. livbåt med 8 mann, landet på Turks Island, Vestindia, efter 21 døgn ophold i livbåten. Hele «Stifinders» mannskap blev reddet; men ved ankomst til land var flere av folkene temmelig medtatt p. g. a. strabasene og den utilstrekkelige kost.

Som fører av m. «Hinnøy» eksploderte dette skib i Det Indiske Hav (300 eng. mil fra Colombo) 14. mars 1933. «Times» melder 18. mars herom: Eksplosjonen skjedde ombord på «Hinnøy» 300 miles fra Colombo. Lasten, bestemt for Hong Kong og andre havner i Østen, bestod av salpeter- og svovelsyre. 14 blev drept og 14 blev reddet, men en av disse døde senere. De fleste av de 5 sårede lider av alvorlige brandsår og er innlagt på hospital. Fem skib skal ha passert livbåten før den japanske båt fikk øie på den.

Den første dramatiske melding om ulykken var et radiotelegram fra den japanske båt om at den gikk for full fart for Colombo, at man måtte gjøre klar til de sårede, der i 2 dager hadde vært ombord i livbåten. Bladets korrespondent hadde hatt en samtale med førstestyr. Dahl Gundersen om den sørgelige affære. Han forteller at man opdaget at det var brand i rum nr. 4. Da man hadde salpeterlast gav kapt. straks ordre om utsendelse av S.O.S. Radiotelegrafisten begav sig forover, men var ikke kommet halvveis til radiatorummet, da eksplosjonen inntraff, som drepte og såret flere av besetningen. Umiddelbart etter inntraff eksplosjon nummer 2, der satte fyr på brennseloljetanken. De gjenværende gikk da i den ene båt som ikke var beskadiget. Det var ved midnattstid og ca. 15 min. efter at branden var opdaget. I 2 dager var man i livbåten. Japanerne sier at nordmennene var i ilde befatning, da de blev tatt op, uten mat, flere såret, en død av sine sår, og dertil båten nesten full av vann. I Columbi var alt gjort klar, og de sårede blev straks bragt på hospital.

FRIDVOLD, ERLING INGVALD,



Staubø, Aust-Agder, f. 12. juli 1890 i Dypvåg. Til sjøs 1905 med s. «Advena» (428 brt.) av Tvedestrand, tilh. I. M. A. Marcussen. Styr.eks. 1910 og skibsf.eks. 1911 i Arendal. Styr. med d. «Katfos» av Oslo (4½ år). Blev i 1916 fører av d. «Treborg» (800) av Oslo, tilh. Jens J. Salvesen. Har senere ført d. «Echo» (700) og d. «Freidig» (2100), begge tilh. s.n. rederi, og fører nu d. «Stensaas» (2200) av Arendal. — Gift. 2 barn.

Blev skibsfører 26 år gml. Førte skib i 2 år under krigen i Nord-sjø- og Kanalfart. Krigsforliste 14. feb. midnatt 1918, ca. 3 mil av Lands End. Hele mannskapet, 15 mann, blev reddet i skibets ene livbåt og kom inn til St. Ives Bay. Derfra gikk veien via London, Newcastle hjem. Hadde da seilet siden krigens begynnelse fraregnet 6 mnd. nøytralitetsvakt i 1915.

Førte skib for Jens J. Salvesens rederi i 13 år. Gikk ut av rederiet ved d. «Freidig's» salg i 1929.

Reddet 11 mann fra en sunken engelsk minesweeper i Nord-sjøen 30. jan. 1919; landsatte de reddede i Yarmouth. Nogen bedrift var det ikke. Førte dengang d. «Echo».

FRIDVOLD, LARS MATIAS,



V. Sandøya, f. 22. nov. 1882 i Dypvåg. Til sjøs 1897 med s. «Advena» (550 brt.) av Tvedestrand, tilh. I. M. A. Marcussen (Askerøy). Styr.eks. 1900 i Arendal og skibsf.eks. 1905 i Oslo. Styr. med d. «Havsø» av Arendal. Blev i 1907 fører av dette skib (3200), tilh. Chr. Th. Boe & Søn. Har senere ført

d. «Truma» av Arendal, d. «Echo» (700) av Hauge-sund, d. «Eidsvold» (2300), og fører nu d. «Skogvik» (3000), begge av Oslo, tilh. Reinh. Mithassel. — Gift.

FRIDVOLD, NIKOLAI HALFDAN,

V. Sandøya, f. 28. april 1881 i Dypvåg. Til sjøs 1896 med s. «Anna» (700) av Staubø, tilh. Stian Salvesen. Styr.eks. 1908 i Oslo og skibsf.eks. 1912 i Arendal. Styr. med Arendals-damperne «Ternø» og «Olav». Blev i 1914 fører av d. «Ternø» (2700) av Arendal, tilh. Chr. Th. Boe & Søn. Har senere ført d. «Havgard» (2050) og d. «Frisk II» (1800), begge av Oslo. — Gift.

Blev i 1917 torpedert med d. «Havgard», hvorved 8 mann druknet. Torpederingen fant sted i Franskebukten.

Har i de senere år seilet som styr.



FRIDVOLD, SAMUEL,

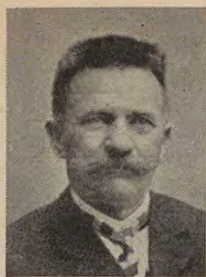
V. Sandøya, f. 4. nov. 1885 i Dypvåg. Til sjøs 1900 med s. «Advena» (428 brt.) av Tvedestrand, tilh. I. M. A. Marcussen. Styr.eks. 1905 og skibsf.eks. 1910 i Oslo. Styr. bl. a. med damperne «Dagny», «Vildfugl» og «Eidsvold», alle av Oslo. Blev i 1915 fører av d. «Kingston» (1400) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Har senere ført m. «Prospect» (750) av Arendal, d. «Eidsvold» (2300), d. «Speed» (2200), d. «Start» (1850) og førte senest d. «Speed» (4050), alle tilh. A. T. Simonsen, Oslo. — Enkem.

Bjerget 9 mann fra engelsk d. «Bargany» av Cardiff, som blev torpedert 24. des. 1916. De blev reddet 60 mil av Ushant 27. des. 1916. Flere var meget medtatt på grunn av det kolde og fuktige vær. Samme dag som de blev landsatt på Dawns, stod det i avisene at det nevnte mannskap måtte ansees som forsvunnet, og gleden blev meget stor, da de fikk meddelelsen om at de var reddet og alle i beste velgående. Jeg mottok mange rørende takkebrev og telegrammer fra deres pårørende nogen dager efter.



FRIS, JULIUS,

Stavanger, f. 23. mars 1863 i Stavanger. Til sjøs 1880 med s. «Kong Oscar» av Stavanger, tilh. Brødrene Berner. Styr.eks. 1883 i



Stavanger og skibsf.eks. 1899 i Rio de Janeiro. Styr. med seilskibene «Glimt» og «Solgran». Blev i 1892 fører av s.n. skib (550) av Stavanger, tilh. Knut Bertelsen. Har senere ført d. «Norte» (300) av Oslo, sk.br. «Mirtil» (320) av Pernambuco, sk.s. «Brunette» (400) av Bahia og sk.s. «Hilda» ex. «Albertinus» (450) av Bahia, tilh. ham selv. — Sluttet sjøen i 1918. Senere underveier (hos stadsveieren). — Gift. 1 barn.

Jeg tok brasiliansk skippereks. i Rio de Janeiro. Årsaken var den, at da «Norte» blev solgt, og den brasilianske kystfart med tørret kjøtt syntes mig så ettertraktet, både hvad det stadige gode var og hvad forholdene angikk, besluttet jeg å bli dernede. Gikk så ombord som. 2. styr. i en kystbåt for å sette mig godt inn i sproget, og tok efter et par år skippereks. Seilte så som skibsf. til 1918; de siste 9 år med eget skib, som jeg kjøpte fra Stavanger. Det var s. «Albertinus» som jeg omdøpte til «Hilda».

I 1916 gikk jeg fra Rio Grande til New York med salte huder og sement tilbake til Rio Grande på 3 mnd. I 1917 blev reisen bare op til New York med salte huder 118 dager. Begge turer blev seilt efter samme rute og på samme årstid.

FRITZNER, HARALD HASLUM,



Oslo, f. 6. des. 1902 i Oslo. Til sjøs 1918 med m. «Brazil» (4800) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Styr. m.eks. 1923 og skibsf.eks. 1927 i Oslo. Styr. med en rekke Fred. Olsen & Co.s båter, senest d. «Bessheim», d. «Brisk» og m. «Theodore Roosevelt». Blev i 1934 fører av m. «Borgå» (7250) av Oslo, tilh. Petter Olsen. Har senere ført d. «Bessheim», d. «Balduin» og fører nu m. «Laurits Swenson» (9250), alle tilh. Fred. Olsen & Co., Oslo. — Gift.

FRIVOLD, ANDERS ANDERSEN,



Oslo, f. 29. mai 1857 i Tjøme. Til sjøs 1872 med br. «Deodata» (360 brt.) av Tjøme, tilh. A. Torbjørnsen sen. Styr. eks. 1874 i Larvik. Styr. med br. «Hebe», bk. «Wilhelm», d. «Guernsey» og d. «St. Andrews». Blev i 1895 fører av s.n. damper (4700) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere

ført damperne «Alderney» (5000), «Herm» (6660) og «Jethou» (7000), alle tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1913. — Senere gårdeier i Oslo. — Gift. 4 barn.

Med bk. «Wilhelm» av Tjøme, hvor jeg var styr., lå vi i 1886 fraktsøkende i Melbourne. Kornfraktene var elendige og kapt. Haag sluttet derfor skibet med en last Guano fra Bronse Island, en ganske liten ø N.V. for Australia. Vi måtte selv grave ut guanoen, tørre den, bringe den til stranden og så føre den ombord i skibets egne båter. Under en pålandsvind måtte vi slippe ankrene og gå til sjøs og vi var ute i 3 dager. Vi var ialt 6 mann ombord. Kapt. og 6 mann var i land på øen. Efter 5 mnd. og 8 dages forløp var vi lastet og hadde da 1030 tons inne. Rundt øen var der en bar og sterk surf som meget vanskeliggjorde arbeidet de 3 første mnd.

Den 20. sept. 1901 var vi med d. «Alderney» på reise fra Cardiff til Santos. Kl. 9½ fm. o.n. dag påtraff vi d. «Sheik» av Liverpool (nu d. «Solstreif» av Larvik) med nødsignaler oppe (n. b. 36° 46' og v.l. 15° 25'). Propelleren var brukket, men hang på plass. Kapt. bad om å bli slept til Lissabon. Jeg lovet å prøve. Under meget vanskelige omstendigheter, idet været var hårdt i forhold til breddegraden, og da propelleren hang på så skibet styrte nederdrettig, og dertil dårlig forsynt med slepere, så disse brakk adskillige ganger, kom vi dog frem til Lissabon 25. sept. kl. 11 fm. Admiralitetsretten i London dømte «Sheiks» rederi til å betale £ 5000 for bjergningen. Av nettoen, kr. 86 000,00, fikk jeg 1/16. Mannskapet i forhold til hyrene.

Jeg begynte som kokk med hyre efter fortjeneste og fikk 14 kroner pr. mnd. Min gage som fører var hele tiden kr. 400,00 pr. mnd.

FRØYLAND, JAKOB MAGNUS,

Farsund, f. 3. mai 1897 i Farsund. Til sjøs 1914 med d. «Sneland» (2400) av Bergen, tilh. Thv. Halvorsen. Styr. eks. 1917 og skibsf.eks. 1919 i Oslo. Radioeks. Eks. artium. Styr. med d. «Thomas Krag» og d. «Sangstad». Blev i 1927 fører av m.



«Belnor» (4000) av Oslo, tilh. Chr. Smith. Har senere ført m. «Beldis» (3400) av Oslo, d. «Gunda» (3600), d. «Litiopa» (7500), og fører nu m. «Mosvoll» (14500), alle av Farsund. Juridisk embeds-eksamen 1934. — Gift. 1 barn.

FUGLSETH, NICOLAI MARTIN,

Minde pr. Bergen, f. 17. aug. 1875. Til sjøs 1891 med galeas «Alliance» av Molde, tilh. konsul Dahl. Styr. med d. «Nordfjord» (i 7 år). Blev i 1907 fører av s.n. skib (223 brt.) av Bergen, tilh. Vestenfj. Dampskibsselskab, og fører nu dette skib, tilh. M.F.R., Molde. — Gift. 5 barn.



FUNNEMARK, NILS EILERT,

Porsgrunn, f. 27. jan. 1892 i Porsgrunn. Til sjøs 1907 med d. «Ariadne» (700) av Porsgrunn. Styrn.eks. 1913 og skibsf.eks. 1914 i Porsgrunn. Dispasjøreks. 1924. Styrn. med d. «Fredheim», d. «Saga», m. «Hvitveis» (Norges første dieselmotorskib 1200 t. dw., maskin fra Germaniaverftet i Kiel) og d. «Bro». Blev i

1917 fører av s.n. skib (1200) av Sandefjord, tilh. Chr. Christensen jr. (som solgte skibet til Olsen & Ugelstad, Oslo). Har senere ført d. «Rudolf» (1350) og d. «Luksefjell» (2300), begge tilh. s.n. Oslofirma, samt d. «Pontia» (1680), d.t. «Sjømand» (4250), d.t. «Mimosa» (6600) og fører nu m.t. «Abu» (9800), alle av Oslo. — Gift. 2 barn.

Seilte hele krigstiden uten uhell i kullfart mellom England—Frankrik. Min mest «hårreisende» tildragelse var en kollisjon i Antarktis des. 1929 med et «passelig» stort isfjell, ca. 2 kv. langt, hvorved «Mimosa» fikk hele baugen knust. Tross dette og senere propellskader losset kullasten og inntok full oljelast for Europa.

G.

GABRIELSEN, GABRIEL EMIL,



Haugesund, f. 26. des. 1887 i Bremnes. Til sjøs 1903 med d. «Aalesund» (700) av Haugesund, tilh. Gjerdsjø & Bakkevig. Styrms.eks. 1906 og skibsf.eks. 1909 i Haugesund. Styrms. bl. a. med d. «Odd», d. «Condor» og d. «Recto». Blev i 1915 fører av s.n. damper (1800)

av Haugesund, tilh. B. Stolt-Nielsen. Har senere ført d. «Dicto» (4000), d. «Dicto» d. y. (6000), d. «Hanna Nielsen» (8800), d. «Ruth» (5700), alle av Haugesund, og førte senest m. «Mary» (7900) av Horten, tilh. Hans Hannevig. Sluttet sjøen i 1933. — Senere disponert for sildoljefabrikk. — Medl. av repr.sk. i N.S.F. — Gift.

Seilte under hele Verdenskrigen mellom England—Frankrik og England—Italia og for Belgian Relief U. S. A.—Rotterdam. Der var nok av kritiske situasjoner og hendelser i den periode, og en av dem har jeg nedskrevet:

Da krigen brøt ut i 1914 var jeg 1. styrms. ombord d. «Recto» og fikk denne båt å føre 8. juni 1915. Skibet var da tidsbefraktet til et fransk firma, og gikk meget mellom Bristol Kanalen og Loire med kull. I mai mnd. 1915, på vei fra Swansea til St. Nazaire og ca. 20 mil Syd av Lands End, var vi utsatt for et angrep av en tysk u-båt. Det var nettop i middagstiden, så alle mann var oppe. Jeg stod på broen og fikk plutselig se to mørke tingester ca. 4 streker om styrbord baug. Etter å ha betraktet dem et øieblikk i kikkerten, blev jeg forvisset om at det var u-båter, hvorefter alle mann blev beordret på dekk. Da jeg atter så efter u-båtene var de i ferd med å dykke, og en stund efter såes kun periskopene. De styrte en kurs tvers av vår — rett inn den engelske kanal. Vi holdt vår kurs uforandret. Da begge u-båter var rett forut, ca. 1 mil av — dukket den ene. Alle mann var nu fordelt til begge livbåter og ventet vi bare på hvad der skulde hende. Der var nokså tung dønning, så skibet satte endel — enkelte tider temmelig hårdt. Imidlertid var den annen u-båt også dukket og alle mann stod nu og speidet over til bagbord. Plutselig får vi øie på en mørk cylinder, ca. 4 streker om bagbord og bare et par hundre meter fra oss. «Alle mann klar ved båtene», og idet samme sees en hvit stripe komme rett imot skibet og u-båten periskop forsvinne. Skibet satte i det samme tungt med baugen, og mens alle stod spendt og ventet, så ropte en mann fra styrbord side: «Se, der går den». Alle mann over til styrbord, og ganske riktig der fortsatte den hvite stripen efter en torpedo som hadde gått under skibet omtrent ved nr. 3 luke. Skibet fortsatte samme kurs som om intet var inntruffet, og vi så heller ikke mere til u-båtene. De norske farver var malet på begge skibets sider, og det norske flag vaiet akter. Vårt hell skyldes vel at u-båten skjøt på for nært hold og at skibet satte baugen tungt nettop i det øieblikk torpedoen var tett ved skibssiden. Hensikten forstod vi, og torpedoens retning var riktig. Dette hendte de siste dager av mai 1915.

Næste år blev jeg som fører forflyttet fra «Recto» til «Dicto» (den gamle) og kom ombord i sistnevnte båt 23. aug. 1916. Skibet var tidsbefraktet til Italian State Railway — bragte kull til Italia og kis tilbake til England.

Den 12. nov. 1916 om morgenen avgikk vi fra Penarth Dock bestemt for Genua med en ladning kull. Om efterm. satte det inn med tett tåke, så jeg var på broen til kl. 4 om morgenen 13. nov. Det var da klarvær og Lands End var passert, så kursen kunde settes for Cape Finisterre. Imidlertid satte jeg kursen en del utenfor den vanlige rute, og denne kurs skulde holdes til middag. Gikk så til køis og sov til frokost. Efter å ha spist frokost ordnet jeg en del aviser som jeg hadde mottatt i Penarth. La Haugesundsavisene i en bunke og «Sjøfartstidende» i en annen, og skulde nettop til å studere nytt hjemmefra, da jeg blev avbrudt på en meget ubehagelig måte. 1. styrms. viste sig i døren til salongen og ropte inn at vi blev beskytt av en u-båt. Dette var ved 10-tiden om morgenen. Jeg fikk i en fart på mig lue og jakke og løp op på broen og slo «Klar» i maskintelegraf. I det samme vannet et projektil i sjøen et stykke foran baugen, og jeg stoppet øieblikkelig maskinen. På nedslaget av projektilet kunde det sees fra hvilken retning det var utskutt og vi stirret alle sammen efter u-båten. En liten stund efter blev vi den var, og straks efter kunde vi se at den hadde signalfag oppe. Disse kunde dog ikke skjeldnes, hvorfor vi heiste op et signal som tilkjendegav dette. Da u-båten kom nærmere leste vi av signalet, det var, skibspapirene skulde bringes ombord i u-båten. Livbåtene hang utsvinget. Det hørte så å si med til arbeidet å gjøre skibet sjøklart ved avgang fra havn, så et øieblikk efter var jeg i båten på vei mot u-båten. Denne lå med dekket over vannet, og vi rodde op i le side. Kommen nær nok hoppet jeg ombord, og blev vist op i tårnet. «Sprechen Sie Deutsch», spurte en officer, hvorpå jeg svarte: «No, Sir». Den tyske officer, u-båten chef, anmodet derpå en herre i civilt antrekk om å være tolk. Denne herre viste sig å være kapt. på en dansk båt «Therese» som var blitt senket forrige aften og nu sammen med sitt mannskap hadde tilbragt natten ombord i u-båten. Chefen ser gjennom de medbragte papirer og sier så at «Dicto» fører kontraband, kull fra England til Italia. Jeg mente at all last vilde vel bli betraktet som kontraband i disse tider. «Neida», sa chefen, «ikke soda», til hvilken bemerkning vi alle måtte smile. «Jeg beklager meget at jeg ikke kan senke Deres skib», sa chefen, «men vi har et dansk mannskap ombord, og to skibsmannskaper blir for meget, når det blir omkring 50 mann. De blir derfor nødt å ta det danske mannskap ombord i Deres skib, og alle ordre herfra må bli nøiagtig fulgt. De blir her ombord som gidsel». Halvparten av det danske mannskap var nu i «Dicto»s båt, og fikk 2. styrms. beskjed om å ro ombord og komme tilbake efter de andre. Chefen bad så om å få sendt ombord de aviser som var for hånden, og ropte jeg dette til 2. styrms. Senere fikk jeg vite at 1. styrms. skulde til å ta ut «Sjøfartstidende», da han fant at dette allerede var gjort, hvorefter han kun sendte Haugesunds aviser over til u-båten. Chefen spurte mig så om, hvor mange tonns kull «Dicto» hadde ombord. Jeg henviste til det konnossement han hadde foran sig som viste 3700 tonns. «Det vil ta lang tid å få det utlosset», sa han. Jeg betraktet ham et øieblikk uforstående. «Sett Deres folk igang med å losse ut lasten, og så snart lasten er ute, så kan De fritt fortsette med Deres skib.»

Da «Dicto»s livbåt kom for å hente de gjenværende mannskaper samt deres store skibshund, så fikk 2. styrms. en skriftlig ordre om å losse ut all last, samt ordre for dagen. Denne siste ordre var å følge u-båten inntil der ved sekstiden om em. vilde bli gitt ordre

at «Dicto» skulde stoppe, og da sette ut båt og komme over til u-båten for å motta ordre for natten.

Da «Dicto»s livbåt var heist op blev skibet beordret å følge u-båten, — og sattes der motsatt kurs av hvad vi om morgenen styrte ombord i «Dicto».

Mens vi ventet på å fortsette, satt jeg bra til rette i u-båtens tårn og blev budt cigarer og Portvin.

Så litt over middag bar det atter avsted, denne gang med en N.V.lig kurs mot vestsiden av Irland — u-båten i teten og «Dicto» en mil efter i kjølvannet.

«Vær så god å spise kapt.», hørte jeg plutselig en som sier til mig på norsk. Jeg var invitert til lunsj i chefsens lugar. Chefens og officerenes lugarer var i forskibet — forenom tårnet — og blev jeg vist inn. Det var første og eneste gang jeg spiste sammen med chefen. Efter lunsj blev de tilsendte aviser studert. Næstkommanderende kom inn og leverte chefen en avis, idet han peker på en spalte. Det var en beretning om den tyske u-båt nr. 49 som i Nordsjøen hadde stoppet og stukket i brand et norsk seilskib lastet med props for England, og at mannskapet var tatt ombord i u-båten og landsatt i Emden. Disse kunde også berette, at u-båten den tur var kommet inn i et nett, da den forsøkte å komme inn i Nordsjøen ved å gå sønnenom Shetland, men at den ved forsiktig manøvrering klarte sig igjennem. Jeg så på chefen. «Ja, dette er — 49, og det er ganske riktig som avisen beretter.» En stund efter sa jeg takk for mig, og gikk op i tårnet for å få en røk.

Jeg så at der ombord på «Dicto» stod en masse ekshaustdamp op i luften, og en og annen gang kom der noget kullstøv over rekken.

Kl. 5 em. fikk «Dicto» beskjed om å stoppe — M N — fra den internasjonale signalbok. Så blev jeg beordret nedenunder og straks efter hørte jeg gjentatt ordren «Tauch-station». Nestkommanderende kom og tok mig med til centralen og plasserte mig ved sin side, idet han spurte om jeg ikke hadde interesse å følge med herfra ved en neddukning. Plutselig begynte u-båten å helle forover og en underlig susen hørtes. Det var tankene som fyltes med vann. Nestkommanderende viste og forklarte efterhvert som båten sank, — nu var dekket under vann, nu tårnet, og til slutt bar det nedover. Kommen til en viss dybde blev u-båten rettet i horisontal stilling og fortsatte således til de vanlige prøver var foretatt. Så bar det opover og atter den underlige susen — denne gang av vannet som blev pumpet ut av kraftige centrifugalpumper. Til slutt viste skalsen, som jeg får kalle det i mangel av det rette navn, at dekket var over vannflaten og lukene til tårnet blev atter åpnet. Jeg gikk op i tårnet og så at u-båten styrte henimot «Dicto». Folkene stod klar ved livbåten, og da de fikk ordre blev båten satt på vannet og kom henimot u-båten. Chefen sendte så skriftlig nattordre ombord i «Dicto». Der var angitt den kurs der skulde styres for natten og at alle signallanterner skulde være tendte som almindelig. Da livbåten var oppe gav «Dicto» full fart forover og styrte den angitte kurs, og u-båten fulgte ca. 1 mil efter. Jeg satt for det meste oppe i tårnet og passierte med vakten — en officer og fire mann. Utover aftenen kom chefen op og trakterte med et glass vin. Plutselig opdaget chefen at «Dicto» skar mere enn almindelig ut av kurs og han blev aldeles rasende. Efterhvert ga giringen sig og kursen holdtes nokså støtt, så chefens raseri avtok efterhvert. «Ser jeg det en gang til så får den torpedoen», sa han, og jeg var virkelig bange for at han var mann for å holde sitt ord. Når jeg så at han var så pass at jeg kunde tale til ham, begynte jeg å undskylde det inntruffne. Det var sannsynlig at det var ved avsløsning ved roret at der nu var kommet en som ikke kunde styre (for å smigre), da det blev mere vanskelig for hver gang vi var i havn å få fatt i virkelige sjefolk; ti alle som hadde anledning å holde sig på landjorden, de vovet sig ikke til sjøs i disse tider, hvor man aldrig kunde være sikker for de tyske u-båter. Så smilte chefen, og jeg var ikke lenger redd for at han vilde spandere en torpedo på «Dicto».

Litt senere spurte jeg chefen hvad han hadde tenkt å gjøre med «Dicto». «Hvad koster «Dicto»? Jeg svarte at jeg ikke kunde si det

så nøie. «Vi regner kun med millioner — la oss si to millioner. Møter vi en båt som er verd 5 millioner, så blir den senket og vi beholder «Dicto», men møter vi først en som er verd en million, så blir «Dicto» senket, og vi beholder den billigste». «Da håper jeg at vi møter større skib enn «Dicto».» «Det håper jeg også», svarte chefen øieblikkelig. Dette var visst den eneste gang chefen og jeg var virkelig enige.

Jeg blev anvist plass for natten blandt underofficerene. I dette rum var den elektriske kabyssen i forkant om bagbord og den trådløse stasjon i forkant om styrbord, med nedgang til ammuni-sjonsmagasinet midt imellem disse. Da jeg om aftenen talte med underofficerene sier plutselig en, idet han peker på min uniforms-lue: «Er det samme kompani som «Balto»? «Ja, kjenner De den.» «Kapt. var vår gjest her ombord, og jeg var ombord i «Balto» i to dager. Da kapt. gikk herfra glemte han sin lue.» Ganske riktig, i et hjørne ovenpå en grammofon-kasse der lå en uniforms-lue med samme merke som mitt. Luen tok jeg vare på og bragte den senere til Eiermannens hjem i Haugesund.

Jeg sov bra om natten og neste morgen efter frokost var jeg atter på dekk. Likesom forrige dag var det atter u-båten som ledet — med «Dicto» en mil efter. Plutselig opdagades røken fra en dampbåt ute i horisonten om bagbord. Til «Dicto» blev der signalisert «Stopp øieblikkelig», og straks efter sattes kursen mot den fremmede damper. Alle var nu ivrig optatt med gjennom kikkertene å bestemme fartøiets nasjonalitet, og ved stadig å sammenligne med et album fotografier og silhouetter, visste man nokså hurtig hvilket skib det var. Så med ett blev chefen opmerksom på mig, og øieblikkelig blev mappen slått sammen og sendt ned, samtidig som han gjorde en talende bevegelse med hodet mot mig. Jeg forstod, og gikk med en gang nedenunder hvor nu kommandoropene lød alt i ett. Jeg stod litt ubesluttsom og visste ikke riktig hvor jeg skulde gjøre av mig, men idet en underofficer åpnet døren fra det rum jeg blev anvist forrige dag, så smatt jeg hurtig inn. Men her så det vel ut. Luken til magasinet stod åpen, likeledes luken op til akterdekk. Hele gulvet lå overstrødd med tomme hylster for 8.8 cm. projektiler, og to mann holdt på å lange op fra magasinet. Det tomme hylster blev slengt innover gulvet og projektillet sendt op på dekk. Det varte ikke lenge før den smale gulvflate var overfylt med tomme hylster slengt på kryss og tvers. For å gjøre litt bedre plass, begynte jeg å stable disse op, men jeg var ikke kommet langt med dette arbeide før jeg måtte gi plass for en som kom aktenfra og skulde forover. «Bare la de bli liggende, det er ingenting å bry sig om, sier han, og forresten er dette ingenting.» «Ja, kom bare her op,» ropte kokken til mig der han satt i en overkøie, og dermed jumpet jeg op i køien ved siden av ham. Der satt vi da og betraktet de som langet projektilene op på dekk, og de tomme hylstre bortover hvor det traff sig. Plutselig lød drønnet fra det første skudd fra forreste kanon, og så fra akterste og siden skudd efter skudd. Det var en egen dump lyd som gjelød i u-båten, og jeg så mig nervøs omkring. Kokken smilte og sa det var intet å bry sig om, vi var like så sikre her som på landjorden, for u-båten blir ikke truffet. «Tauch-station» kommer det med ett, og kokken hopper ned og står klar ved rattet til en ventil, folkene fra dekk kommer veltende ned, luken i dekk stenges og et øieblikk efter heller u-båten forover. Dette varer dog bare et øieblikk, så er den atter på rett kjø. Av samtalen forstår jeg at u-båten er dukket for å sende fienden en torpedo. Alle står spendt og venter, så føles et rykk og u-båten gjør en liten bevegelse til hver side samtidig som en susende lyd høres. En mann begynner å telle sekundene høit — en, to, o. s. v. — og så et vredesutbrudd. Bom — bom sier et par. Torpedoen har altså ikke truffet. Klar igjen. U-båten går op, men kanonbetjeningen gir sig ikke tid å vente til dekket er over vannflaten, men åpner luken så sjøen står som en foss rundt oss i rummet. Så brenner det atter løs fra begge kanoner, mens kokken og jeg sitter i overkøien og passiarer. Nettop i den stund kommer han til å huske på sine landgangs-sko, og tar



Bk. «Carmanian» (1840 rt.) av Stavanger.



Bk. «General Gordon» (1696 rt.) av Haugesund.



Bk. «Ceres» (1540 rt.) av Bergen.

dem ut av sitt klæskap. De var aldeles grønne av mugg efter å ha stått inne i 30 dager, men nu er jo u-båten på hjemvei, så det er best å se efter sine saker. Skoene blir avtørret, blankpusset og satt tilbake på plass. Så kom han til å se på båndet rundt luen. Ja, det var temmelig medtatt, men han skulde ha et reserve. Han leter og finner det, og mens vi sitter og passiarer skifter han båndet rundt luen. Med det samme skytningen begynte var jeg nervøs, men nu var all nervøsitet som strøket bort. Om det var kokkens likegyldighet eller mannskapets iver og diskusjon som var årsaken, det vet jeg ikke, men efterhvert tok jeg tingene like så selvfølgelig som de andre. Så lyder atter «Tauch-station», og kokken hopper ned til det eneste arbeide han har å gjøre utenom å koke, nemlig å åpne eller lukke en ventil, når u-båten skal dukke eller gå op. Når lukene er igjenlukket holder u-båten forover og samtidig tar hver mann op en liten notisbok og noterer noget ned. — Senere fikk jeg vite at hver mann tok klokkeslettet når u-båten gikk under og når den atter var oppe, for kontrollens skyld, da der var ekstrabetalning for tiden under dukning. Kanonbetjeningen bandte disse lille kanoner, bare 8.8 cm., det var umulig å rekke nogen vei. De skulde egentlig ha vært skiftet før dette tokt begynte, men de kom avsted i en sådan fart; men når de nu kom til Emden, skulde de få et par kanoner som kunde rekke frem. Et rykk i u-båten og den samme hvislende lyd, og torpedo nr. to er på vei mot den fiendtlige damper. Alle mann teller spendt efter, og så — nye forbandelser. Atter bom. Klar ved kanonene. Heller ikke nu gir kanonbetjeningen sig tid til å vente til dekket er vel oppe av sjøen, så vannet fosser ned, idet luken til dekk åpnes. Så går det løs igjen fra begge kanoner, og skytningen varer vel et kvarter. «Tauch-station» lyder det fra centralen, og et øieblikk efter er alle mann under dekk, lukene igjen og u-båten heller forover. Nedover bærer det, stadig dypere og dypere, så jeg syntes der var gått en uendelig lang tid da u-båten atter lå horisontalt. En av folkene som en stund senere kom fra centralen kan berette, at det nu går med seks mils fart på 42 m. dybde. Døren til motorrummet blir åpnet og en bevisstløs mann bæres inn. Hele motorrummet var fylt med en blålig tykk røk, og den stramme lukt av ekshaustgass fylte øieblikkelig det rum vi var i. Det var en av undermaskinistene som var bukket under — overanstrengelse i forbindelse med den stramme ekshaustgass. Han kom hurtig til bevissthet, men måtte ligge til køis flere dager.

Så kommer passieren og diskusjonen igang. Det viser sig at sjøslaget har vart henimot fire timer og motstanderen var en stor armert engelsk passasjerbåt som nu benyttedes som transportbåt. Man kunde se at den var skutt i brand midtskibs. Efter at den annen torpedo var utskutt, blev alle livbåter satt på vannet, og hvorfor da ikke gå nær nok inntil en treffer var sikker. Riktignok såes en destroyer i horisonten, men der var tid nok allikevel — chefen var en reddhare — mente nogen. Ja, sier en annen, det er riktig nok at båtene var satt på vannet, men vi vet jo det at kanonbetjeningen var igjen ombord. Først når de så destroyeren komme til hjelp lærte de båtene for å få u-båten å tro skibet blev forlatt, og på den måte lure u-båten innenfor sikkert skuddhold — å nei, chefen vet nok hvad han gjør. I mitt stille sind holdt jeg med den siste og håpet chefen også for fremtiden vilde vise forsiktighet. Hver gang denne historie blev drøftet senere på turen, holdt hvert parti på sin mening.

En engelsk destroyer var kommet transportbåten til hjelp, og u-båten måtte hurtigst mulig se å komme sig bort. Når tiden var inne at destroyeren var over u-båten, satt alle spendt og lyttet efter eksplosjonen fra dypvannsbombene. Men der høstes ingen eksplosjon og ca. tre timer gikk. U-båten begynte da å styre opover, og endelig efter fire timer under vannet, blev lukene atter åpnet. Hele tiden under neddukingen var u-båten i fart, og til en begynnelse med mest mulig fart.

Jeg gikk op på dekk — i tårnet. Det var pent klart vær og næsten stille. Ikke en dampbåt, ikke en røksky å se nogen steder. Chefen

stod og så på mig og så kom det: «De så selv hvilke signaler der blev gitt «Dicto», og nu kan De se hvordan ordren er overholdt.» Jeg bare trakk på skuldrene og ventet til han var ferdig. Da vi begynte å tale sammen forstod jeg at det bare hadde vært chefs mening å skremme mig — jeg var jo gidsel.

Kanonene blev nu pudset og eftersett og dekkene gjort klar til ny batalje. Om aftenen satt jeg oppe i tårnet og talte med vakt-havende officer og blev traktert med et glass vin og en cigar.

Den 15. nov. Om morgenen var det atter å dukke for å se om alt virket tilfredsstillende. Livet ombord var nu begynt å komme inn i den daglige rutine, hvor alt går sin jevne gang med vanlig avløsning og pliktduking morgen og aften. Selv begynte jeg å bli kjent ombord, da jeg måtte gå gjennom maskinrummene for å komme til det akterste torpedorum hvor W.C. var innbygget.

Den 16. nov. Om morgenen hørte jeg at kanonene skulde klargjøres og ca. 20 min. efter blev der avfyret nogle skudd. Kanonbetjeningen kom ned og u-båten dukket. Det var en stor engelsk båt lastet med trelast det gjaldt. Mannskapet var nu i to livbåter og seilte bort fra skibet. Plutselig rystet u-båten — torpedoen er avfyrt — og betjeningen begynner å telle sekundene. Bum — en treffer, og u-båten vibrerer et sekund eller to efter den fjerne eksplosjon. U-båten hevet sig til overvannstilling og jeg gikk op i tårnet. Ca. 1 mil borte lå en trelastet dampbåt og krenget over en 30 grader. U-båten går nærmere og gjør en tur rundt dampbåten. Den var ikke armert. Ikke et liv ombord. Begge livbåtene med mannskapet i såes hurtig forsvinne for en frisk medbør. Da chefen syntes at dampbåten sank for sent, blev der sendt nogle skudd rundt vannlinjen, og dette hjalp. Ikke lenge efter krenger den mere over, setter baugen ned og går til bunds. Dette blev 3500 gr. tonn å legge til de 45 000 gr. tonn som u-båten tidligere hadde senket denne tur.

Den 18. nov. Om eftermiddagen fikk man et seilskib i sikte, og kursen blev satt for dette. Kommen på skuddhold, blev der sendt et varselkudd og signaler heist. Seilskibet, som viste sig å være en fransk bk. hjemmehørende i St. Malo, brasert bakk og satte båt på vannet. Båten kom over til u-båten med skibets papirer — og disse viste at skibet var på reise fra Vest-India til Havre med en ladning bek. Et par av folkene blev beordret op, og to av u-båten betjening gikk ombord for å ordne med senkningen. I mellomtiden blev skibets besetning bragt ombord i u-båten, da chefen fant det for risikabelt å efterlate den 11 manns store besetning i en flatbunnet båt — så pass langt til havs og så i nov. mnd. Da barken var et treskib, blev den ikke senket med bomber, men stukket i brand, og langt utover aftenen såes lysningen fra det brennende skib. Besetningen som bestod av ni franske, en svenske og en fra Chili, blev anvist plass i forreste og akterste torpedorum.

Så gikk der et par dager uten at noget hendte. De vanlige pliktdukinger blev foretatt morgen og aften og klokkeslettene notert. Vinnen begynte å friske til — blev kuling og til slutt storm. U-båten slingret en del, men jeg var forbauset over hvor rolig den gikk i det overhendige vær. En avlang tingest som jeg hadde tatt for en huggestabbe, falt ned på flaten, og efter å ha reist den op nogle ganger — opdaget jeg at det var en uåpnet sviskekasse. Men kokken skulde ha den på ende for lettere å komme op i hengekøien.

Vakten på dekk stod fastsurret til tårnet, og alt i ett kom sjøen ned gjennom luken. Til slutt blev stormen så overhendig at der var fare for at besetningen på dekk skulde bli vasket overbord og alt blev gjort klar for lengere nedduking. U-båten dukket så ned til den gikk helt rolig, og vi merket intet til uværet som raste over oss. Hele natten var u-båten under vann, og da den om morgenen gikk op hadde stormen løiet såpass at det gikk an å gå i overvannstilling. Nøaktig 13 timer hadde u-båten da vært under havflaten. Været løiet nu efterhvert av, men hverken den dagen eller de to følgende dager var jeg på dekk, da det var rusket vær og regn.

Besetningen fra det franske skib var også efterhvert begynt å finne sig til rette i forholdene ombord. Den yngste ombord, en

liten 14 år gammel «mousse», gråt den dag han kom ombord i u-båten. «Fortel ham,» sa en av underoffiserene, «at Bochen skal ikke henge ham op efter hendene og stikke ham med kniver i siden. Han kan være trygg.» Så gav gråten sig efterhvert, og nu var det hans arbeide å holde rent og tørre op vann, hvor han, kapt. og fire mann var, og en annen ung gutt holdt rent i underoffiserenes rum. Der samlet sig daglig en hel del vann, hvorfor der var lavet som en slags rendesten rundt gulvet. Det dryppet nokså meget fra taket og silte fra veggene, da kun officerenes rum var innklædt, mens her var bare jernveggene. U-båtens mannskap hadde jo skindklær, og jeg holdt mig jo nogenlunde tørr i en underkøi.

Jeg var spendt på om u-båten også denne gang skulde gå den hurtigste vei inn til Nordsjøen — og spurte en dag chefen. Han lo — men kunde intet si før vi var så langt. På vei op til tårnet passerte jeg gjennom centralen, og der lå kartet opslått. Jeg blev da flere ganger uopfordret vist påværende plass.

Glad var jeg en morgen, da u-båten i overvannsstilling og med 12 mils fart rundet Muckle Flugge, den nordligste pynt på Shetland, og nu bar det sydover Nordsjøen med kurs for Emden.

Det var nu pent vær, så jeg tilbragte mesteparten av dagen oppe i tårnet. En dag såes en røk fra et dampskib, men den var så langt akter da den blev observeret, at chefen ikke gikk rundt. Han beklaget sig chefen at der var så få propplastede båter i farvannet. Plutselig roper den ene utkikk noget — og roret blev lagt hårdt høire og straks efter hårdt venstre og u-båten gikk tett forbi en mine. — «Se, således har vi også mistet u-båter,» sa vakthavende officer.

Tiden for u-båtens ankomst til Emden nærmet sig, og mannskapet efterså sitt tøy og gjorde små forberedelser til å gå fra borde. To mann var endog så heldige å få lure til sig litt vann og gikk rundt blandt oss andre nybarberte og temmelig rene og virket som blankpussede tinntallerkener. Jeg så på mine hender og kunde ane hvordan jeg måtte se ut i ansiktet. Men der var ikke anledning å sløse bort vann til en sådan ting som å vaske sig. Det fikk man gjøre i havn. Det blev mig fortalt at flotillechefen alltid møtte hver hjemvennende u-båt ved innløpet til Ems og under musikk eskorterte den op elven til Emden. Vel ankommen til Emden blev så alle mann sendt ombord i en stor passasjerbåt som var innredet som losji-skib for u-båtenes officerer og mannskaper.

Den 25. nov. Om etterm. fikk jeg høre at u-båten i løpet av natten vilde være fremme ved innløpet til Ems og at det antagelig blev til å gå ned på bunnen og legge sig til daggy. Alt avhang av, om patruljen utenfor Ems fikk u-båtens signaler og ikke forvekslet den med en fiende, men at det avtalte tegn blev optatt og lot den passere.

Imidlertid forløp alt heldig, og henimot midnatt hørte jeg at u-båten sammen med patruljebåten stevnet mot innløpet av Ems. Flotillechefen lå klar og hilste den hjemvendende u-båt velkommen, og alle mann av besetningen som ikke hadde vakt under dekk, gikk op for å hilse på sine landsmenn. Til alles forundring uteblev den tradisjonelle hyldningsmusikk, — men så kom forklaringen. Keiser Frantz Josef var avgått ved døden og sørgetiden var ennå ikke forbi.

Flotillechefen komplimenterte chefen på U 49 for hans utmerkede arbeide på siste tokt og nevnte bl. a. at kapt. på den amerikanske dampbåt «Columbian» hadde gitt en rosende omtale av den måte hvorpå hans skib var blitt senket og den humane behandling av den over 80 manns store besetning.

Så bar det op elven mot Emden. Alle mann var på benene og gjorde de siste forberedelser til å gå fra borde. Cognac og Genever blev budt rundt og stemningen var den beste. Ved ankomsten til Emden blev jeg beordret nedenunder, inntil jeg fikk nærmere beskjed.

Efter mange vidervedigheter (i Tyskland blev jeg fengslet for spionasje og stillet for krigsrett) kom jeg hjem til Haugesund 6. des. 1916. Den første morgen efter min hjemkomst fikk jeg visitt

av stedets innrulleringschef som vilde ha mig avgårde på nøytralitetstjeneste samme aften. Men det nektet jeg. Jeg var jo fører av «Dicto» og skulde tilbake til mitt skib. Og så slapp jeg på betingelse av at jeg gikk ombord i samme skib igjen.

«Dicto» var kommet inn til Brest, hvor den blev liggende noen dager, inntil kapt. fra den senkede damper «Balto» kom og førte skibet til Genoa. Mens jeg var i Haugesund, fikk min søster brev fra kapt. på «Dicto», hvori han vedla mitt sertifikat og fortalte om min — død. Mine klær var sendt fra Brest til Cardiff, men de kom aldri til rette.

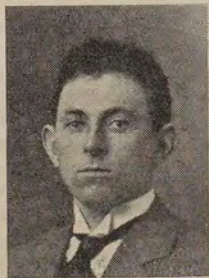
13. jan. 1917 overtok jeg atter d. «Dicto» i Swansea.

5. april 1917 blev jeg med «Dicto» senket av tysk u-båt underveis Aguilas—Maryport lastet med jernmalm. 1 mann omkom. Vi kom inn til Brest. Derfra fortsatte jeg til London, hvor jeg blev gående i 6 uker, da jeg blev sendt over til San Francisco for å se efter bygningen av en ny «Dicto». Jeg seilte med denne på Stillehavet til sommeren 1918, da vi gikk til Europa lastet for Belgian Relief. Jeg så da tyske u-båter både ved New Foundland og i Nordsjøen, men vi fikk gå i fred. 8. nov. kom jeg hjem på ferie, og måtte da telegrafere til kommanderende general om tillatelse til å være hjemme, og dette blev innvilget.

GABRIELSEN, JOHANNES,

Farsund, f. 29. jan. 1892 i Lyngdal. Til sjøs 1907 med d. «Unda» (2400) av Tønsberg. Styrme.eks. 1912 i Farsund og skibsf.eks. 1913 i Oslo. Styrme. med sk.s. «Gugner», d. «Annare» og d. «Ellare». Blev i 1916 fører av d. «Spind» (1700) av Farsund, tilh. Jac. Salvesen. Har senere ført d. «Hild» (1750) av Oslo, d. «Nordfold» (2030), d. «Bratholm» (1950), d. «Bratland» (2000) og fører nu d. «Gunda» (3660), alle av Farsund.

Seilte omtrent hele krigstiden og krigsforliste i 1917 med d. «Spind». Har forøvrig seilt omtrent alle verdenshav, men mest i europeisk fart.



GABRIELSEN, KARL,

Skjebstad pr. Mandal, f. 9. des. 1876 i Skjebstad. Til sjøs 1890 med s. «Johanna» (60) av Mandal, tilh. O. A. Knudsen. Styrme.eks. 1896 i Mandal, gjennomgikk skibsf.skolen 1914 i Kristiansand. Styrme. med d. «Resolut» og «Mandal» (7 år). Blev i 1907 fører av d. «Mandal» (2900) av Mandal, tilh. Oluf Lohne. Har senere ført d. «Skuld» (1900) og fører nu d. «Siak» (1900), begge tilh. Nils Bull, Tønsberg. — Gift.



Jeg har seilt med flere utenlandske seilskib.

Jeg har nu (1934) vært 19 år i Bulls rederi, og har for dette hatt tilsyn med byggingen samt ført «Skuld» og «Siak». Har seilt i all slags fart rundt Europa, og har ellers fartet på så å si alle farvann. I 25 år som fører har alt gått bra (hvorav også 1 års fart på Europa i krigstiden).

GABRIELSEN, NILS AUGUST,

Farsund, f. 27. jan. 1860 i Spind. Til sjøs 1875 med jakt «Forsøget» (25) av Farsund, tilh. G. R. Gabrielsen. Styr.m.eks. 1880 i Farsund. Styr.m. bl. a. med fartøiene «Kristian Skriver», «Ella» og «Bergliot». Blev i 1889 fører av s. «Pusnæs» (700) av Farsund, tilh. G. C. Brøvig. Har senere ført s. «Fristad» (1800) av Farsund og d. «Sogn» (700) av Oslo. Sluttet sjøen i 1908. — Derefter fyrvokter i 20 år. Nu pensjonist. — Enkem. 5 barn.

GABRIELSEN, TORVALD,



Farsund, f. 12. juli 1899 i Lyngdal. Til sjøs 1916 med d. «Ellavore» (4250) av Farsund, tilh. Lundegaard & Stray. Styr.m.eks. 1922 og skibsf.eks. 1926 i Farsund. Styr.m. med d. «Borgfred» av Farsund. Blev i 1928 fører av dette skib (2100), tilh. G. Gabrielsen, og førte

det inntil 1933.

Den 6. feb. 1917 blev d. «Ellavore» senket av tysk u-båt ca. 65 n. m. av Cap Coruna. Mannskapet blev henvist til livbåtene og samme dag optatt av d. «Havgard» av Oslo. Efter at vi hadde vært der en tid blev også dette skib senket av samme u-båt. Det blåste en stiv kuling av N.V. med høi sjø. Kursen blev satt for land, men det var vanskelig å holde båten lens, så det gikk smått med seilassen. Det viste sig senere at en av d. «Havgard»s livbåter var gått under med 8 mann. Den 7. feb. blev vi optatt av en fransk bevakningsbåt og landsatt i Oporto. Efter ca. 6 ukers ventetid, blev vi hjemsendt med d. «Soferino» av Oslo, som imidlertid bare rakk til ca. 16 n. m. av Ushant. Skibet blev senket 25. mars av en tysk u-båt. Mannskapet blev henvist til livbåtene, og efter 16 timers roning kom vi iland på Ushant. Hjemreisen blev vanskelig, og under de dårlige forhold som da hersket, pådrog jeg mig brystshindebetendelse. 6. mai kom vi til Norge efter 3 mnd. ophold og reise fra den første u-båtsenkning.

GARMANN, JOHAN NICOLAI BRULAND,



Bergen, f. 6. april 1883 på Lokøen pr. Bergen. Til sjøs 1898 med d. «Balder» (400) av Bergen, tilh. skibsr. Bugge. Styr.m.eks. 1902 og skibsf.eks. 1907 i Bergen. Høiere skibsf.eks. 1907. Styr.m. bl. a. med d. «Yumury», d. «Elida» og d. «Urania». Blev i 1912 fører

av s.n. skib (600) av Florø, tilh. Elias Olsen. Har senere ført d. «Bangdal» (1850) av Namsos, d. «Egda» (4500), d. «Strinda» (11185) og fører nu d. «Hørda» (7555), alle tilh. Mowinckels Rederi, Bergen. — Gift. 3 barn.

GARMANN, JØRGEN JOHANN,

Laksevåg pr. Bergen, f. 7. sept. 1877 på Lokøen ved Bergen. Til sjøs 1892 med d. «Banes» av Bergen, tilh. Adolph Halvorsen. Styr.m.eks. 1898 og skibsf.eks. 1905 i Bergen. Styr.m. bl. a. med bk. «Alma» og bk. «Marie». Blev i 1906 fører



av d. «Capt. Bennett» av Bergen, tilh. Adolph Halvorsen. Har senere ført damperne «Norrøna», «Amicitia», «Europa» og «Commodore Rollins», alle tilh. o.n. reder. Sluttet sjøen i 1924. — Senere kontrollør ved A.s. Norsk Blikvalseverk. — Gift. 4 barn.

Den 17. nov. 1916 i nærheten av Colorado Reef, S.V. pynt av Cuba, påtraff jeg bk. «Ninfa» av Genua uten rigg i oprørt hav drivende mot Colorado Reef, 25 manns besetning. «Ninfa» var lastet med marmorplater.

Efter mange strabaser i den høie sjø, blev «Ninfa» slept til Havana, Cuba, hvor vi ankom 19. nov. og avleverte havaristen på havnen.

Førte dengang «Commodore Rollins».

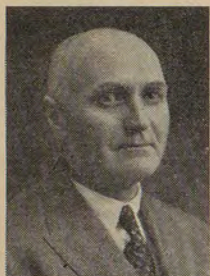
GASMANN, ALFRED,

Skien, f. 31. mars 1879 i Skien. Til sjøs 1895 med bk. «Benj. Bang» (1700) av Skien, tilh. I. A. Larsen. Styr.m.eks. 1898 i Porsgrunn og skibsf.eks. 1905 i Oslo. Styr.m. med frg. «Hercules» samt d. «Skum», d. «Gisla» og d. «Hellik». Blev i 1911 fører av d.



«Gunnar» (1750) av Drammen, tilh. ham selv og redaktør Kr. Aug. Retvedt. Sluttet sjøen i 1915. — Senere forr.mann. — Medl. av sjørett og havnestyre. — Gift. 3 barn.

Jeg seilte i 10 år med I. A. Larsens skibe, seil og damp. 6 år med seilskibene betraktet jeg som min herligste tid på sjøen. Særlig en tur med frg. «Hercules» av Larvik 1898 rundt Cape Håp til Australia—Sandwich-øene—Honolulu—Vancouver—rundt Cape Horn til London. Denne verdensomseiling med en lettseilt prektig sjøskute med fin slank rigg og seil var en uforglemmelig tur, til tross for 4 dødsfall underveis, og ved ankomsten til London hele mannskapet, undtatt jeg selv, var sterkt angrepet av Beri-beri.

GAULEN, INGOLF BERTIN,

Oslo, f. 14. mars 1883 i Bergen. Til sjøs 1898 med d. «Activ» (500) av Bergen. Styr.m.eks. 1905 og skibsf.eks. 1906 i Bergen. Blev i 1911 fører av d. «Bodø» (900) av Bergen, tilh. A. E. Leganger. Har senere ført d. «Ole Lea» (900) av Bergen, d. «Thule» (4500) av Ålesund, d. «Drammenseren» (5200), d. «Tejo» (1400), d. «Ala» (1300), d. «Cresco» (2200) og d. (Anjer) (7100), alle av Oslo, og fører nu d. «Primo» (3100) av Oslo, tilh. Kjell Bruusgaard. — Arbeidet fra 1916 til 1921 i shipping i Bergen. — 2 barn.

GAUSLAA, GUNNAR,

Lillesand, f. 15. des. 1899 i Askim. Til sjøs 1916 med bk. «Aquila» av Kristiansand. Styr.m.eks. 1922 og skibsf.eks. 1924 i Lillesand. Styr.m. med Bergens-damp-erne «Fantoft» og «Fulton». Blev i 1930 fører av d. «Tordenskjold» (700) av Bergen, tilh. Rasmus F. Olsen. Fører nu d. «Fulton» (1750), tilh. s.n. rederi.

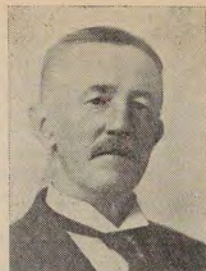
GAUSTAD, JAKOB ADOLF,

Bergen, f. 25. juli 1890 i Kristiansund. Til sjøs 1907 med bk. «Eline» (1900) av Kristiansund. Styr.m.eks. 1911 i Kristiansund og skibsf.eks. 1915 i Trondheim. Styr.m. med bk. «Sylfiden», d. «San Mateo» o.fl. N.F.D.S.-skib. Blev i 1923 fører av d. «Roald Jarl» (2300) av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Har senere ført d. «Tordenskjold» (900 brt.), d. «Dronning Maud» (1500 brt.), d. «Erling Jarl» (700 brt.) og fører nu d. «Prins Olav» (2113 brt.), alle tilh. N.F.D.S. — Form. Norsk styrmannsf. (1918). — Gift. 1 barn.

GEDDE, JOHAN HENRIK,

Feskjær pr. Åsgårdsstrand, f. 1. sept. 1858 i Slagen. Til sjøs 1874 med s. «Xenophon» (600) av Oslo,

tilh. skibsr. Eckersberg. Styr.m.eks. og skibsf.eks. 1878 i Tønsberg. Styr.m. bl. a. med seilskibene «Eyr», «Deodata» og «Fjeld». Blev i 1909 fører av s.n. fartøi (400) av Larvik, tilh. Bugge & Olsen. Har senere ført s. «Fiery Cross» (1234) og s. «Alfhild» (1438), begge av Larvik. Sluttet sjøen i 1920. — Gift. 5 barn.

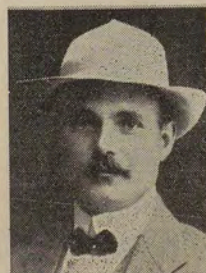


Blev 1915 med «Fiery Cross» torpedert ca. 100 kv.mil vest for England på reise til Frankrike med en ladning olje fra Philadelphia. Forlangte av u-båtens chef skriftlig erklæring og fikk den. Den eneste som finnes. Ved min hjemkomst avleverte jeg den til min reder i Larvik.

Efter senkningen av skibet var vi i døgn i båtene, blev så optatt av en belgisk trawler og landsatt i Swansea. Reiste hjem og gikk straks ut med bk. «Alfhild» og farte med den mellem New York og Buenos Aires. Holdt ved til 1920, da var jeg trett og la op.

GERNER, BERNHARD NICOLAI,

Hisøy pr. Arendal, f. 5. okt. 1883 i Hisøy. Til sjøs 1900 med s. «Liburna» av Arendal. Styr.m.eks. 1904 og skibsf.eks. 1908 i Arendal. Styr.m. bl. a. med s. «St. Josef» og s. «Norden», d. «Courant» og d. «Malmstad». Blev i 1914 fører av s.n. skib av Arendal, tilh.

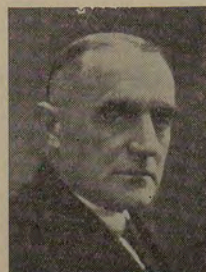


Grefstad & Herlofsen. Har senere ført d. «Quernstad» (3600) og d. «Kronstad» (4600), begge tilh. Grefstads Rederi, Arendal. — Sluttet sjøen 1922.

Seilte under hele krigen. Selv hadde jeg mange «Narrow Escape» som man siger; — men blev aldri torpederet. Hadde med d. «Kronstad» 1917, utenfor Engelske Kanalen 2 torpedoer sendt efter oss, men de gikk forbi akterenden. Tåken satt inn og reddet oss.

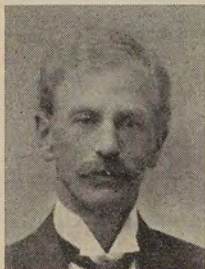
GERNER, FREDRIK EWALD,

Hamburg, f. 4. nov. 1880 i Moss. Til sjøs 1897 med s. «Vildanden» av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Styr.m.eks. 1900 i Tønsberg og skibsf.eks. 1903 i Oslo. Styr.m. bl. a. med bk. «Mataura», d. «Hermod», d. «Halvard» og d. «Kong Sigurd». Blev i 1908 fører av d. «Odin» av Oslo, tilh. D.S.N.D. Har senere ført samtlige D.S.N.D.-skib (undtatt d. «Kong Ring»), og fører nu d. «Kong Trygve»



(1400), alle tilh. D.S.N.D. Form. og æresmedl. Norsk styrmannsf. — Inneh. Styrmannsf. gullstjerne. — Gift.

GERRARD, EINAR,



Kristiansand, f. 29. mars 1875 i Kristiansand. Til sjøs 1891 med bk. «Argentina» (1600) av Kristiansand, tilh. M. F. Stray m. fl. Styrm.eks. 1898 i Kristiansand. Styrm. med bk. «Argentina» og d. «Eros». Blev i 1903 fører av d. «Georgia» (1900) av Kristiansand, tilh. F. Reinhardt & Co. Har senere ført dampskibene «Snar» (2400) og «Storaker» (5300), begge tilh. S. O. Stray & Co. A.s., Kristiansand. Sluttet sjøen 1917. Senere skibsinspektør, skibsmegler i Cardiff (tillike Estnisk vice-konsul der), medinneh. av et større generalagenturfirma i korn, forstoffer og kolonialvarer i Oslo, nu skibsreder. — Gift.

GERRARD, OLAF JOHAN,

Middlesbrough (England), f. 19. april 1878 i Kristiansand. Til sjøs 1893 med bk. «Gratia» (2500) av Kristiansand, tilh. M. F. Stray. Styrm.eks. 1896 (privat) og skibsf.eks. 1900 (privat) i Kristiansand. Styrm. med bk. «Helene» og bk. «Gratie», d. «Eros» og d. «Onsala». Blev i 1903 fører av d. «Germa» (1950) av Kristiansand, tilh. I. Gerrard sen. Har senere ført d. «Orland» (2500) av Sandefjord, d. «Sonja» (2169), d. «Ravnedal» (1320) og fører nu d. «Anatina» (7680), alle av Kristiansand. — Gift. 5 barn.

GETZ, ERLING,



Oslo, f. 31. juli 1884 i Trondheim. Til sjøs 1899 med en Arendals-skute. Styrm.eks. 1903 i Trondheim og skibsf.eks. 1905 i Oslo. Styrm. med damperne «Falk», «Locksley», «Rebekka» og fl. N.F.D.S.-skib. Blev i 1915 fører av d. «Tusnastabb» (875 brt.) av

Kristiansund. Har senere ført damperne «Steamhest» (811 brt.) og d. «Freikoll» (1169 brt.), begge av Kristiansund. Ansatt 1917 som assistent i Sjøfartskontoret, nu sjøkyndig konsulent der. — Gift.

GIERTSEN, MATHIAS RØD,

Oslo, f. 4. aug. 1886 i Tønsberg. Til sjøs 1902 med s. «Odin» (500) av Halden. Styrm.eks. 1907 i Larvik og skibsf.eks. 1910 i Tønsberg. Dispasjøreks. 1918. Styrm. med Tønsberg-skibene «Aurora», «Talisman», «Thelma» og «Tiger». Blev i 1919 fører av d. «Tyr» (3000) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Terrier» (8500), d. «Vinstra» (8000), m. «Talleyrand» (10140) og førte senest m. «Tourcoing» (9500), alle tilh. s.n. rederi.



Sølvbrett med inskripsjon fra Government of Newfoundland for redningsarbeide.

Krigsforliste utenfor Bilbao i 1917.

Reddet mannskapet på den synkende slettopper «J. R. Rafun» av Newfoundland under storm av nord i Atlanteren 20. feb. 1922. Dengang fører av d. «Terrier», hvis styrm. dessverre mistet livet under redningsarbeidet. Vedkommendes bedrift belønnet med gullmedalje; de øvrige båtmannskaper fikk sølvmedalje.

GILBERT, WILLY CARL JENS,

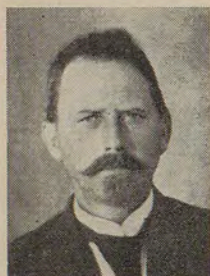
Dale, Sunnfjord, f. 10. sept. 1881 i Kustrin, Tyskland. Til sjøs 1898 med s. «Winnipeg» (1600) av Oslo, tilh. Winge & Co. Styrm.eks. 1902 og skibsf.eks. 1905 i Bergen. Styrm. bl. a. med Bergens-damperne «Sif», «Ada» og «Ragna». Blev i 1909 fører av d. «Beatrice» (1200) av Bergen, tilh. S. L. Christie. Har senere ført d. «Camilla» (3650), tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1915. — Senere skibsreder. — Gift. 3 barn.



GILL, JOHN,

Oslo, f. 4. sept. 1869 i Fredrikstad. Til sjøs 1884 med s. «Augusta» av Sandefjord, tilh. A. F. Klaveness. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1890. Styrm. med s. «Fjeld» av Tønsberg og fl. B.D.S.-skib. Blev i 1903 fører av d. «Saturnus» av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført damperne «Juno», «Vesta», «Mercur», «Astræa» og «Sirius», alle tilh. B.D.S. Sluttet sjøen i 1910. — Nu kontorchef i Fyrvesenet. — Inneh. av Robins Redningsmedalje og Wasa-Ordenen. — Gift. 3 barn.



GITMARK, ANTON HERMANN,

Kristiansand, f. 28. des. 1873 i Oddernes. Til sjøs 1888 med br. «Odin» av Lillesand. Styr.m.eks. 1894 i Lillesand. Styr.m. bl. a. med bk. «Kong Sverre», br. «Liv» og d. «Harald Haarfager». Blev i 1909 fører av s.n. skib (512 brt.) av Kristiansand. Har senere ført d. «Jylland» (539 brt.) og d. «Skagen» (780 brt.) av Kristiansand (samtl. i Fredrikshavn-ruten). — Gift. 5 barn.

GJERDE, HALVAR JOHAN,

Stavanger, f. 22. sept. 1864 i Vikedal. Til sjøs 1880 med s. «Sir Robert Peel» (425 brt.) av Stavanger, tilh. M. Berentsen. Styr.m.eks. 1892 i Stavanger. Styr.m. med bk. «Emanuel», d. «Vaagen» og d. «Sitto», alle av Stavanger. Blev i 1895 fører av s. «Riga» (116 brt.) av Stavanger, tilh. T. Bryne. Har senere ført damperne «Robert», «Kvitsøy», «Hjelmeland» og «Sand», alle tilh. D.S.D. Sluttet sjøen i 1928. — Nu pensjonert. — Gift. 9 barn.

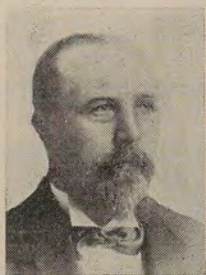
GJERTSEN, BERNHARD,

Oslo, f. 24. sept. 1858 i Tønsberg. Til sjøs 1874 med frg. «India» (402 com.l.) av Drammen, tilh. Ths. Lorentzen m. fl. Styr.m.eks. 1876 i Tønsberg. Styr.m. bl. a. med frg. «John Bertram» av Tønsberg og «Inga» av Sandefjord. Blev i 1883 fører av br. «Atalanta» (290 brt.) av Tønsberg, tilh. Johs. Røds Sønner. Har senere ført s. «Columbia» (780 brt.), s. «Areola» (945 brt.), d. «Sandø» (1200), alle av Tønsberg, s. «Amerika» (1350 brt.) og s. «Arabia» (1280 brt.), begge av Oslo, og stål-s. «Sorknes» (1580 brt.) av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1912. Til 1932 bestyrer av Oslo Internationale Sjømannshjem. — Gift. 4 barn.

Forliste med frg. «John Bertram» i Atlanteren 2. mars 1883 på reise fra New York til Rotterdam. Forliste med bk. «Columbia» på Anticosti (St. Lawrencegulfen) sept. 1894, likeledes med bk. «Arabia» ved Cap Chatte, St. Lawrence River, sept. 1909.

GJERTSEN, MARTIN,

Grimstad, f. 2. des. 1898 i Grimstad. Til sjøs 1913 med s. «Queen» (775 brt.) av Grimstad, tilh. O. R. Før-eid. Styr.m.eks. 1921 i Lillesand og skibsf.eks. 1926 i Kristiansand. Styr.m. med damperne «Skolma», «Bestik», «Orla» og «Bestum». Blev i 1928 fører av s.n. skib (2875) av Oslo, tilh. K. Th. Einerssen. Har senere ført d. «Mars» (1000) av Oslo og førte senest d. «Sørland» (3050) av Grimstad. — Gift. 3 barn.

GJERTSEN, THRON ANDREAS,

Porsgrunn, f. 30. nov. 1852 i Solum. Til sjøs 1867 med s. «Haabet» (300) av Porsgrunn, tilh. E. Rasmussen m. fl. Styr.m.eks. og skibsf.eks. 1873 i Porsgrunn. Styr.m. bl. a. med seilskutene «Hebe», «Jessie» og «Hortensia». Blev i 1880 fører av bk. «Iris» (500) av Porsgrunn, tilh. Louis Vaunert. Har senere ført bk. «Dagny» (800), bk. «Bayard» (1900), fullr. «Norge» (2300) og fullr. «Protector» (2700), alle av Porsgrunn. Sluttet sjøen i 1910. — Senere skibsreder. — Sjørettsmedl. Direksjonsmedl. i banker og assuranceselskaper. — Gift. 6 barn.

Forlist med «Iris» i Hvitehavet 1885 og «Norge» i Mexikanske Golf 1906.

GJERULDSSEN, GJERULD,

Dypvåg, Aust-Agder, f. 21. aug. 1851 i Risør. Til sjøs 1866 med s. «Hensigten» (32 com.l.) av Risør, tilh. I. W. Prebensen. Styr.m.eks. 1870 i Risør. Styr.m. med skibene «Camilla», «Festina Lente» og «Vasco de Gama». Blev i 1878 fører av s.n. skib (900) av Risør, tilh. I. W. Prebensen. Har senere ført s. «Mozart» (500) av Tvedestrand, og førte sist s. «St. Monau» (2200) av Stavanger. Sluttet sjøen i 1918. Har senere hatt forskj. arbeide. — Enkem. 4 barn.

Jeg var med bk. «Norge» i 1868. Vi skulde gå til Havana med kull fra Cardiff. Fikk en orkan i Biskaybukten og fikk en brottsjø over oss som brakk ned hele kahytten. 3 mann blev slått ned, deriblandt kap. Falt av for Falmouth og blev reparert der.

GJESDAL, THORSTEIN,

Stavanger, f. 13. nov. 1885 i Stavanger. Til sjøs 1902 med s. «Frigga» av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styrms.eks. 1905 og skibsf.eks. 1910 i Stavanger. Styrms. med d. «Rogaland» av Stavanger, bk. «Akaro» av Risør og d. «Oural» av Montevideo. Blev i 1916 fører av d. «Ledaal» (3400) av Stavanger, tilh. Brødrene Olsen. Har senere ført d. «Holmen» (2300) og d. «Agnar» (250), begge av Stavanger, og fører nu m. «Norvinn» (10470) av Sandefjord. — Gift. 1 barn.

GJESSEN, LARS,

Skudeneshavn, f. 3. okt. 1885 i Skudeneshavn. Til sjøs 1903 med s. «Karmø» av Skudeneshavn. Styrms.eks. 1905 i Stavanger og skibsf.eks. 1913 i Bergen. Styrms. med Haugesundsskibene «Hørda», «Eva», «Karma» og «Vestland». Blev i 1916 fører av d. «La France» (930) av Skudeneshavn. Førte dette skib 1916—17 og fører det atter siden 1924.

GJESTSEN*), TOBIAS MARTIN,

Skudeneshavn, f. 3. juli 1869 i Skudeneshavn. Til sjøs 1885 med jakt «Cito» (100) av Skudeneshavn, tilh. L. Riisdahl. Styrms.eks. 1888 i Bergen. Styrms. med sk.s. «Ebenezer», bk. «Levant» og d. «Victor». Blev i 1895 fører av d. «Victor» (330) tilh. o.n.

reder. Har senere ført damperne «Juno» (850), «Viking» (600), «Modesta» (600), «Urda» (880), «Certo» (2880) og senest «Lysaker» (3200), alle skib tilh. B. Stolt-Nielsen, Haugesund, med undtagelse av d. «Modesta» som tilh. Ivar An. Christensen, Haugesund. — Sluttet sjøen i 1915. — Gift. 1 barn.

*) Død 19/3 35.

Var fører av d. «Lysaker» som i 1915 blev minesprengt i Hvitehavet, hvorved 7 mann druknet, alle utlendinger. Sluttet derefter sjøen, og har siden ernært mig med sildesalting og litt skibsf.eks.

GLOPHOLM, HALDOR ANDREAS,

Laksevåg pr. Bergen, f. 1. feb. 1887 på Stord. Til sjøs 1904 med s. «Pehr Ugland» (1317 brt.) av Arendal. Styrms.eks. 1908 og skibsf.eks. 1913 i Haugesund. Gjennemgikk reserveoffi-

cers kurs ved Krigsskolen i 1918. Styrms. bl. a. med «Havtor», «Valhal» og «Orion». Blev i 1916 fører av d. «Skald» (1173 brt.) av Bergen, tilh. Jacob Kjøde. Har senere ført damperne «Frigga» (1600), «Torstein» (1550), «Munin» (2050), «Ingerto» (4700), «Ingeren» (8500), «Ingerfire» (6200) og fører nu «Ingertre» (4700), alle tilh. o.n. rederi. — Gift. 1 barn.



Jeg tjenstgjorde i 1918 en tid som nestkommanderende og også en kort tid som sjef på bevoktningsfartøiet «Michal Sars». Ellers seilte jeg hele krigstiden i Kanal- og Nordsjø-fart. En eneste gang i denne tid var jeg utsatt for angrep av tysk u-båt som beskjøt fartøiet («Torstein») med en storkalibret kanon på østkysten av Skotland. Jeg fikk reddet skib og last ved å forsere farten mot land. Skibet var lastet med sild i tønner og bestemt til Grimsby. Som påskjønnelse fikk jeg av rederiet, krigsforsikringen og den engelske regjering noget over 4000 kroner. Lasten eiedes av den engelske regjering. I 1915 forliste jeg med «Inger Johanne» utenfor Yarmouth.

Jeg har tjenstgjort i rederiet Jacob Kjøde fra 29. des. 1914.

GLÜCKSTAD, FREDRIK,

Oslo, f. 4. feb. 1872 i Kristiansund. Til sjøs 1888 med s. «Prince Leopold» (1300 r.t.) av Drammen, tilh. Kiøsterud & Sønner. Styrms.eks. 1891 i Drammen og skibsf.eks. 1894 i Oslo. Styrms. bl. a. med bk. «Premier» og «Prince Charlie». Blev i 1898 fører av d.



«Lionel» (1600) av Oslo, tilh. O. Mohn. Har senere ført d. «Klar» av Oslo og d. «Barbro» av Sarpsborg. Sluttet sjøen i 1904. — Senere en tid forretningsmann. Nu gårdeier i Oslo. — Gift.

GODØ, PETER ANDREAS MARTINUS,

Ålesund, f. 10. okt. 1862 i Godøy. Til sjøs 1885 med s. «Arendal» av Arendal, tilh. Joh. Hansen. Styrms.eks. 1890 i Stavanger. Styrms. med sk.br. «Energi» av Ålesund. Blev i 1902 fører av d. «Vaagan» av Stokmarknes, tilh. V.D.S. Har senere ført V.D.S.-skibene: «Vestfjord», «Nordland», «Raftsund», «Andenes», «Sortland» og «Risøund». Sluttet sjøen i 1912. — Senere fyrvokter ved Aasvær og Ulla fyr. — Æresmedl. av Den Norske Fyrbetjentf. — Enkem. 5 barn.



Av særlige begivenheter kan nevnes havariet ved Åsvær fyrstasjon nyttårsnatten 1917—18. Under orkanaktig storm av S.V. brøt sjøen overalt på holmen, hvor fyret stod, og til slutt slog den inn vinduer og døre i fyrbygningen og ødela samme i den grad at fyret måtte rives og settes op på en annen og mindre utsatt del av holmen. Blev efter havariet forflyttet til Ulla fyr, hvor jeg var til jeg falt for aldersgrensen i 1932.

GOGSTAD, GOTFRED SOFUS THORSEN,



Sandefjord, f. 7. juli 1885 i Sandeherred. Til sjøs 1900 med s. «Nora» (1000 brt.) av Sandefjord, tilh. H. Fredriksen. Styrme.eks. 1904. Skibsf.eks. 1908 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med bk. «Fortuna», d. «Folden» og d. «Pythia». Blev i 1916 fører av d. «Barøy» (200 brt.) av Narvik. Har senere ført s. «Pintia» (900 brt.) av Sandefjord, s. «Tijuca» og fører nu d. «Harpon» (3129), begge av Buenos Aires. — Gift. 3 barn.

GOGSTAD, KONRAD,



Oslo, f. 4. des. 1877 i Sandefjord. Til sjøs 1893 med s. «Tamerlane» av Sandefjord, tilh. Hans Fredriksen. Styrme.eks. 1895 i Sandefjord. Styrme. med dampskibene «Prosper», «Senator», «Leif» og «Lyra». Blev i 1904 fører av d. «Leif» (1850) av Oslo, tilh. C. T. Gogstad & Co. Har senere ført d. «Lord» (1970), tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1909 og har senere drevet rederivirksomhet. — Form. i dampskibsassuransef. «Værn», direktør i «Skjold» og «Veritas». — Gift. 3 barn.

Begynte å seile 15½ år gl. og tok styrme.eks. 17 år gl. Blev så matros med d. «Prosper» av Drammen. Gikk med denne til Kina i okt. 1895 og var der ombord i 3 år, de siste 1½ år som 2. styrme.

Begynte i 1899 i min far, C. T. Gogstads rederi, og seilte der som styrme. og fører til 1909, da jeg begynte på kontoret. Blev optatt i firmaet i 1912 og er nu medinnehaber av samme.

GOMNÆS, OLE SIEGWART,



Haugesund, f. 14. nov. 1870 i Hole, Ringerike. Til sjøs 1886 med fullr. «Sirius» (850 brt.) av Oslo. Styrme.eks. 1893 og skibsf.eks. 1896 i Oslo. Styrme. bl. a. med bk. «Anna», bk. «Silome», bk. «Haugesund» og d. «Sunniva». Blev i 1910 fører av d. «Dronning Maud»

(1775) av Haugesund, tilh. Ivar An. Christensen. Har senere ført d. «Kronprins Olav» (1775) og d. «A. T. Møller» (725), begge av Haugesund, d. «Balder» (550) og d. «Vikso» (500), begge av Bergen, og førte senest m. «Eyfjord» (500) av Kopervik. Sluttet sjøen i 1920 (syk). — Gift.

Førte en fløtbåt på Congo-floden 1897—1899 ved navn «Commandant Schagerstrøm». Det var en militær transportbåt, samtidig som det blev brukt til å bekriige de gjenstridige negerstammer. Vi hadde flere sjøslag på Lake ma Tumba, og det gikk flere ganger nokså blodig til. Den som vi mest bekriiget var en høvding som hette Lakkolongonja. Denne hadde efter hvad det blev mig oplyst av en engelsk misjonær, lovet på at han skulde ha mig til middag en god dag! Jeg blev syk (dysenteri) i 1899 og blev hjemsendt.

Hadde en lang tur med bk. «Haugesund» med trelast fra Pensacola til Buenos Aires 1909, 117 dager; vi fikk vindstille i Florida-streket og drev med strømmen nordenfor Bermuda uten å kjenne et vindpust i ca. 5 uker. Det var den mest kjedsommelige tid jeg har oplevd, men ikke en mann blev syk, hvilket vakte opsikt blandt læger i Buenos Aires, da det var almindelig med så lange reiser at Beri-beri herjet blandt mannskapet.

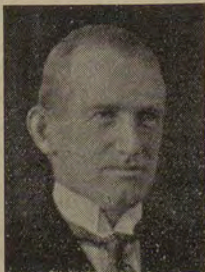
GOTAAS, LEIF,

Kjøbenhavn, f. 30. april 1893 i Brønnøysund. Til sjøs 1910 med skoles. «Tordenskjold» av Trondheim. Styrme.eks. 1916 i Trondheim og skibsf.eks. 1918 i Oslo. Styrme. med d. «Erling Jarl», d. «San Telmo» og d. «Alektio». Blev i 1922 fører av s.n. damper (825) av Oslo, tilh. skibsr. Lødding. Har senere ført Oslo-damperne «Juni» (1250), «Domino» (400), «Alcides» (11520), og fører nu d. «Erland» (3300), de 2 siste tilh. I. M. Skaugen. — Gift. 1 barn.



GOTAAS, OSCAR ANDERS BRØNLUND,

Cardiff, England, f. 18. nov. 1885 i Bodø. Til sjøs 1902 med d. «Norheim» (2200) av Bergen, tilh. Harloff & Rødseth. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks. 1909 i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Nordkap», d. «Christian Børs» og d. «Artemis». Blev 1915 fører av d. «Norheim» (2200) av Bergen, tilh. Harloff & Rødseth. Har senere ført d. «Nor» (2200) av Bergen, d. «Nanna» (800) av Kopervik og d. «Ocland» (5300) av Sandefjord. Sluttet sjøen i 1919. — Senere repr. for skibshandlerfirma i Cardiff. — Gift. 2 barn.



Jeg seilte heldig under verdenskrigen uten torpedering eller minesprengning. Under et kortvarig ferieophold, mens mitt skib,

d. «Nor», førtes av min svoger, kapt. Hans Syvertsen fra Drammen, blev dette torpedert på Arklow Bank av en tysk u-båt 14. des. 1917. Da dette var mitt gamle rederis siste skib, måtte jeg således finne mig beskjeftigelse andre steder.

Som fører av d. «Nanna» bjergede jeg en livbåt med 11 manns besetning (norsk). Deres skib var senket utenfor Bristolkanalen med kullast. Mannskapet blev landsatt i Port Talbot.

GRAM, JAK.,



Oslo, f. 3. des. 1883 i Trondheim. Til sjøs første gang i 1899. Uteksaminert i Marinen i 1905. Styrman med en rekke Trondheims-skib tilh. Det Selmerske Rederi og N.F.D.S. Blev skibsf. i 1914. 1917—18 sekretær i N. S. F. og redigerte «Norsk Skibsfører-

tidende» og «Jul på Havet». Startet Norsk Nautisk Årbok. Siden 1918 redaktør og forretningsf. av Rutebok for Norge. Sekretær siden 1917 i Kgl. Norsk Motorbåtf. (redaktør av medlemsblad og årbok). — Styremedl. (1912—13) og nestform. (1914) i R. B. F., censor Oslo Sjømannsskole, medl. repr.sk. i N. S. F., medl. av loslovskomiteén 1920—22, Vicepresident i Norsk Schackf. 1923—24, m. m. — Har utgitt 2 utgaver av «Praktiske råd for Motorbåtførere og Lystseilere». — Gift. 2 barn.

Under verdenskrigen chef for bevoktningsfartøier, mineutleggere og minefiskere på strekningen Hvaler—Tromsø. Nu vernepl. kapt. i marinen.

GRAM, NICOLAI MARINIUS,



Oslo, f. 20. mars 1891 i Drammen. Til sjøs 1907 med bk. «Barossa» av Larvik, tilh. Bugge & Olsen. Styrman. eks. 1911 og skibsf. eks. 1917 i Oslo. Høiere skibsf. eks. 1917 i Oslo. Skibsf. eks. i New York 1918. Styrman med damperne «Sunpulp» og «Bonn». Blev

i 1919 fører av m. «Kirketind» (3000) av New York, tilh. American Motorship Co. Har senere ført d. «Dorothea» (1550) av Drammen, tilh. Borchs Rederi. Siden 1924 sekretær i Nordisk Skibsrederf. (Rettsvern). — Gift. 2 barn.

GRAM*, ZACHARIAS MIKKELSEN,

Tingnes, Nøtterøy, f. 17. nov. 1839 i Nøtterøy. Til sjøs 1852 med br. «Venus» av Nøtterøy, tilh.

*) Død 13. juni 1934.

M. E. Gram. Styrman. eks. 1856 i Porsgrunn. Styrman med sk. «Flora» av Drammen og bk. «Havfruen» av Sandefjord. Blev i 1865 fører av bk. «Junior» (175 com.l.) av Nøtterøy. Har senere ført bk. «Hebe» (218 com.l.), bk. «Adolf» (495 com.l.), begge av Tønsberg, samt fl. av Wilh. Wilhelmsens skib, således d. «Tønsberg», d. «Tyr» og d. «Thordis». — Skibstilsynsm. etter å ha sluttet sjøen. Direksjonsform. i Sparebank m. m. — Enkemand. 6 barn.

GRAN, KJELL,

Oslo, f. 27. aug. 1896 i Tønsberg. Til sjøs 1910 med d. «San Miguel» av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Styrman. eks. 1916 og skibsf. eks. 1918 i Tønsberg. Styrman bl. a. med d. «Hanna Nielsen», d. «Dicto», d.



«Maricopa» og d. «Mirlo». Blev i 1930 fører av m. «South Africa» (13790) av Oslo, tilh. Leif Høegh, og fører nu dette skib. — Gift.

Forliste med fullr. «Illawarra» av Tvedestrand 4. mars 1912.

GRAN, MAX EMIL,

Oslo, f. 7. juli 1884 i Oslo. Til sjøs 1899 med bk. «Marianne» (559 brt.) av Arendal, tilh. skibsr. Sørensen. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1905. Styrman. 1906



—13 med skuter under fremmed flagg, senere med d. «Asbjørn» av Oslo og «Hanna Nielsen» av Hauge-sund. Blev i 1921 fører av d. «Sisto» (1730) av Haugesund, tilh. B. Stolt-Nielsen. Har senere ført d. «Capto» (7000) av Haugesund, d. «Elias Kræmmer» (ex s.n.) av Oslo, d. «Malmanger» (10340) og d. «Davanger» (10400), begge av Bergen. — Gift.

GRANØE, KONRAD,

Tjøme, f. 29. april 1889. Til sjøs 1906 med s. «Francis Hagerup» (1200 rgt.) av Tønsberg. Styrman. eks. 1912 og skibsf. eks. 1929 i Sandefjord. Styrman bl. a. med bk. «Sterna», fullr. «Sylfiden», d. «Amanda» og fl.k. «Pythia». Blev i 1929 fører av fl.k. «Saragossa»



(8250) av Port Stanley, tilh. Chr. Salvesen & Co., Leith. Har senere ført fl.k. «New Sevilla» (17500) av London, og fører nu dette skib. — Gift. 3 barn.

GRAVDAL, ANDERS ANDERSEN,



Hardanger, f. 25. juli 1897 i Hardanger. Til sjøs 1911 med galeas «Petrus» (90). Styrms.eks. 1919 og skibsf.eks. 1921 i Haugesund. Radiocertifikat 1923. Styrms. med en rekke H.S.D.S.-skib og bl. a. d. «Key West» og d. «Sneland I». Blev i 1927 fører av d. «Echo» (600) av Haugesund, tilh. Trygve Skogland. Har senere ført d. «Margit Skogland» (5700) og fører nu d. «Eikhaug» (2100), begge av Haugesund.

Den 23. mars 1928 var jeg på reise fra Haugesund til Methil med d. «Echo». Det var solig storm og snetykke. Kl. 8 em. var vi efter bestikket ca. 70 n. m. av May Isl., men viste det sig at vi hadde en betraktelig bestikkfeil, for kl. 8½ gikk skibet iland like ved Stonhaven by. Skibet sank efter få minutter. B.b. livbåt og travalbåt blev knust, men det lyktes oss å få st.b. livbåt på vannet, og kom hele besetningen, 13 mann, vel i den. I livbåten tilbragte vi 13 forferdelige timer, og kom vi da med egen hjelp i land på samme sted som skibet forliste.

GREGERSEN, GEORG,

Durban (S. Afrika), f. 16. mars 1888 i Holt pr. Tvedestrand. Til sjøs 1903 med s. «Ornan» av Sandøen. Styrms.eks. 1906 i Tvedestrand og skibsf.eks. 1915 i Arendal. Styrms. bl. a. med skibene «Simeon» av Tvedestrand og «Mangoro» av Sandefjord. Blev i 1913 fører av hv.b. «Norrøna» av Durban. Har senere ført en rekke fartøier hjemmehørende i Durban, og fører nu hv.b. «Noble Nora» av Durban. — Gift. 4 barn.

Forliste nov. 1909 med bk. «Simeon» i Nord Atlanteren. Blev bjerget inn til London av en engelsk båt. Tok der hyre og reiste til Durban til flytende kokeri «Mangoro». Efter 10 mnd. blev dette solgt til Frankrik. Arbeidet derefter et par år i land som rigger.

I 1912 begynte på hvalfangst i Durban, og har holdt på med det, undtatt en tid under krigen, da hvalbåtene blev tatt til krigsbruk. Gikk da til sjøs med s. et par år, men begynte derefter på hvalfangst igjen.

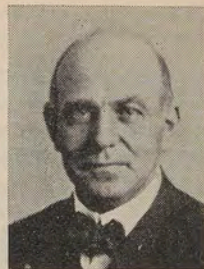
GREGERSEN, JONAS ANHELM,

Farsund, f. 30. juli 1875 i Lillesand. Til sjøs 1890 med s. «Hans Gude» (300 brt.)

av Lillesand, tilh. skibsr. Grønn. Styrms.eks. 1892 i Lillesand. Styrms. bl. a. med bk. «Mailand», d. «Spec» og d. «Admiral Børresen». Blev i 1906 fører av d. «Edvard Grieg» (1350) av Bergen, tilh. Vilh. Torkildsen. Har senere ført d. «Henrik Ibsen» (7650), d. «Marstenen» (3050), d. «Pacific» (9500), alle av Bergen, d. «Rutenfjell» (4300), og fører nu d. «Mosna» (2200), begge av Farsund. — Gift. 2 barn.

Jeg har seilet i Vilhelm Torkildsens rederi i ca. 19 år. Seilte hele krigen uten nevneverdig uhell.

Lå i Santos i feberperioden, hvor det meste av besetningen døde av gulfeber.



GREPNE, MARCUS,

Gistel, Belgia, f. 22. des. 1891 i Bergen. Til sjøs 1907 med d. «Ottar» (2800) av Porsgrunn, tilh. skibsr. Knudsen. Styrms.eks. 1913 og skibsf.eks. 1919 i Oslo. Styrms. bl. a. med bk. «Skomvær», d. «Banan» og d. «Storfjeld». Blev i 1925 fører av d. «Graafjeld» (3300) av Bergen, tilh. Harald Grieg Martens. Har senere ført d. «Snefjeld» (2700), tilh. s.n. reder. Sluttet sjøen i 1932. — Har senere drevet hønseri. — Gift. 3 barn.



Gikk til sjøs som 16 års gutt med d. i fart mellem Liverpool og Demerara, men ønsket efter en tid å forsøke seilskib. Kom ombord i samme rederis prektige bk. «Skomvær», hvor jeg var med i over 2 år på reiser til Chili, Australia og européiske havner. Gikk så hjem og tok styrms.eks. Fortsatte som 2. styrms. og styrms. med s. i langfart, og gikk ut fra Ny-Caledonien like efter krigens utbrudd. På hele denne reise til Glasgow hadde vi ingen forbindelse med omverdenen, og mente at krigen vel var slutt når vi kom frem. Fant det imidlertid underlig at der ingen slepebåter var å se, når vi kom opover St. Georgs kanalen og måtte greie oss selv op til Greenock.

Seilte med vekslende held, inntil jeg i 1932 fant det var passende å slutte sjøen efter at jeg da hadde vært ute for et av mine uhell.

Gikk straks efter hjemkomsten igang med å innrette hønseri og akter å tilbringe den øvrige del av mitt liv mellem kaklende høner.

GRIMSGAARD, HENRY LOUGH,

Oslo, f. 20. nov. 1897 i Oslo. Til sjøs 1914 med d. «Bangor» (5133 brt.) av Oslo, tilh. Fred.



Olsen & Co. Styrmeks. 1917 og skibsf.eks. 1923 i Oslo. Styrme. med en rekke av Fred. Olsen & Co.s skib. Blev i 1930 fører av d. «Ek» (1250) av Oslo, tilh. s.n. rederi, og fører nu dette skib. — Gift. 3 barn.

I 1922 var jeg med på m. «Batavia» stranding på Jyllands vestkyst, i en forrykende storm av N.V. Vi blev alle, under meget farefulle omstendigheter, reddet i redningsstol av redningsmannskap fra land.

Jeg har siden 1914 uavbrutt seilt i Fred. Olsen & Co.s rederi

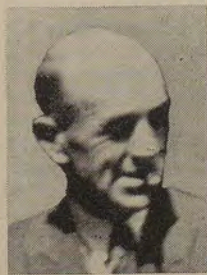
GRINDHEIM JR., LARS,



Haugesund, f. 1. okt. 1899 i Haugesund. Til sjøs 1914 med d. «Fram» (4750) av Haugesund, tilh. H. M. Wrangell & Co. Styrmeks. 1918 og skibsf.eks. 1924 i Haugesund. Styrme. med Haugesunds-damperne «Ringborg», «Haugarland» og «Augvald». Blev i 1927

fører av o.n. damper «Fram», og fører nu dette skib. — Gift. 2 barn.

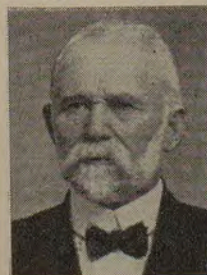
GROTH, JUST EMIL FREDRIK,



Stavanger, f. 11. des. 1892 i Kragerø. Til sjøs 1908 med s. «Charlie Blackwood» av Brevik, tilh. Lars Hansen. Styrmeks. 1913 og skibsf.eks. 1914 i Porsgrunn. Styrme. bl. a. med d. «Avoca», d. «Varild» og d. «Annaho». Blev i 1924 fører av d. «Niord» (580) av Oslo,

tilh. Groths Rederi A/s, og førte dette skib inntil dets forlis i 1933. — Gift. 1 barn.

GROTNÆSS*), ISAK MARTINIUS,



Solum, f. 26. sept. 1856 i Porsgrunn. Til sjøs 1872 med s. «Immanuel» (215 com.l.) av Porsgrunn, tilh. Vauvert & Høegh. Styrmeks. 1874 i Porsgrunn. Styrme. med seilskibene «Vættan», «Rufus», «Mentone», «Ires» og «Gunn». Blev i 1888 fører av s.

«Brillant» (710 brt.) av Porsgrunn, tilh. L. Vauvert. Har senere ført bk. «William» (644 brt.), bk. «Aarvak» (1000 brt.), frg. «Salamis» (1130 brt.), frg. «Rjukan» (1665 brt.), samtl. av Porsgrunn, d. «Arena» (1600) og d. «Rutenfjell» (2700), begge av Oslo. Sluttet sjøen i 1917. — Forestod deretter bygging av m.sk. «Teddy» (1917—18). Deretter i 3 år ansatt ved Trosvik Mek. Verksted som konsulent for treskibsbygging. — Medl. av Solum formannsk. og herredstyre (1923—31). — Enkem.

Min første reis til sjøs: Losset salt i Bergen; tok 242 passasjerer derfra til Quebec. Reisen tok 4 uker fra Bergen til karantenestasjonen nedenfor Quebec.

Med s. «Vættan»: 1876 den 6. des. beliggende på East London red S. A., hvortil man ankom medio aug. Hadde losset 500 tonn stykkgods og tatt inn ballast, der bestod av sten; storm fra øst, der kl. 10 fm. plutselig sprang rundt til S.V.storm med orkanaktige byger og voldsomt hav. Skibet lå for s.b. anker, 90 fv. kjetting med 12" dobbte gresskabel, der var lasket til kjettingen forenfor spillet strukket over dette, dekk og halvdekk ut s.b. halgatt under b.b. låring inn gjennom busgattet foren halvdekket og fast til pullere på waterbordet om b.b. Skibet hadde ridd mange stormer av på denne måte. Kl. 1½ em. merket vi at skibet begynte å drive, kunde ikke la falle b.b. anker før klar av et skib på vår s.b. låring. Klar av dette besluttes å slippe ankeret og komme til sjøs. Jeg stemte imot dette grunnet ballasten ikke var sikret for forskyvning. Kapt. iland. Well, ankeret blev sluppet, skibet lagt på været for små stormseil, og lå godt, tross det svære hav i Aguthasstrømmen. Kl. 3 forskjøv ballasten sig over til b.b. så meget at skibet blev manøvreudyktig. Fikk ballasten lempet tilbake og skibet atter under kommando, holdt undav været (stormen litt mere vestlig). Kl. 5 fikk et voldsomt brått over s.b. låring som kastet skibet op mot vind. Ballasten forskjøv helt under dekket om b.b. så hele overkanten av kjølsvin var synlig. Skibet lå med rekken langt under vannet. Fikk kappet storriggen overbord. Den tok mesanstangen med. Alle luker var skalket, men 12 2" luftør, der gikk mellom stoppstykkene og op under rekken var åpne. Da riggen falt blev disse under et farefullt arbeide proppet op av mig. Alle mann lå utenbords på s.b. skanseklædning. Under store vanskeligheter blev vi klar storriggen. Mannskapene blev anmodet om å gå med i rummet og lempe ballast. Intet svar. Gikk selv. I akterkappen ropte jeg på Carl, ung gutt fra Skudenes, og han kom. Vi var nede i ca. ½ time og skibet begynte å rette sig op litt. Kl. 8 aften var skibet rettet op og fikk den under været ved hjelp av klyver og skjot av fokken, der heldigvis holdt til skibet var under kommando, men bleste så bort. Fra kl. 8 aften til 12 midnatt løp skibet 38' på patentlogg, ingen seil, blott naken forrigg uten bramstang, da disse var nedrigget på reden. Kom inn til Port Natal 11. des. Lå i havari 6 md. Seilte derfra 11. juni 1877, lastet med ull for London.

Fra «Vættan» lettet anker i sept. 1878 i Santos havn og kryssset ut elven og til sjøs, passerte den ekvator på 37° v. l. den 9. dag og gjennemsnittsfarten var 222 kv.m. pr. ettmål.

I nov. s. å. i Baltimore var «Vættan» sammen med to nydelige skib fra Bergen. Begge var betraktelig større enn «Vættan», den ene skulde til Bordeaux, den annen til Dunkerque, begge kornlastet; «Vættan» lastet med petroleum for Kjøbenhavn omtrent på dødvektmerket. Det falt sig så at disse to skib kom til å slepe ut dagen før «Vættan», men måtte ankre op i Chesapeake bukten for natten. Tidlig neste morgen slepet «Vættan» til sjøs. Da Cape Henry passertes kl. 11 fm., kunde man se bramseilene av de to skib i horisonten forut. Vind N.N.V. og N.V., sterk kuling, så

*) Død 14/3 34.

man hadde nok med å føre bramseil. Kl. 5 em. var «Vættan» på siden av dem, ca. 1 kv.m. til luvart. Ved mørkets frembrudd blev bramseilene tatt inn på dem begge. «Vættan» blev stående med en streks lavere gang. «Vættan» var i Kjøbenhavn før nogen av disse to skib rakk sine resp. lossesteder. Ja efter kapt. sigende 8 dager før. Reisen var meget snar. Mønstreret av i Kjøbenhavn efter 4½ års tjeneste.

Hadde to kapt., Carl Holter og Johannessen (fra Fjære sogn). Begge var *Hard Drivers*.

På reise Cardiff—Rosario—Argentina samme år, lasten jernbaneskiner (kom for lavt i skibet). Den 26. nov. på 2° s.br. 30° v. bidevindsseilas, farten ca. 10 knop, ubehagelig sjø, hvori skibet arbeidet voldsomt. Alle seil satt, tok skibet et voldsomt luv hal og likeså over i le, idet den rettet sig op, brakk stor mersestang 5 fot over eselhodet og i fallet tok den med sig messanstangen. Under dette stod jeg i luv stengevant og sku til båndet på øvre mersearekken, der var løsnet. Kom ned til luvart i merset uskadt. Ny merse- og bramstang blev rigget op, og tross minsket seilareal gjorde skibet en reis til Rosario hvortil den ankom 31. des. Seilte op floden. I den tid ingen slepebåter. Var på grunn 2 ganger.

Våren 1875, på reise fra Gulagaay (biflod av Parana) blev distansen fra 35° s. br. 55° v. l. til ekvator 28° w. seilt på 13 dager; minste ettmål 204 kv.m. Samme reise mellem Azorene—Lizard på én dag halte inn, — fra de kom til syne forut til de var avsikte akterut — 18 skib. Den eneste man ikke klarte var klipperen «Nineveh» av Aberdeen, men først den fjerde dag var den av sikte forut. «Nineveh» var lett lastet, hadde passasjerer fra Australia. «Vættan» dyplattet.

Våren 1876 (tidlig) i le av Lizard ventende på los i dagbrekingen, vind østlig, frisk kuling, opdaget vi et fregatskib av ca. 1600 reg.t., som vi aftenen før hadde seilt forbi. Den var i den stilling at den fikk først los fra samme loskuttes som oss. Da vi fikk losen ombord sier denne: «Det store skibet der vil nok være før dette i Falmouth». Da «Vættan» fikk brast fullt for b.b. halser, hadde «Vættan» vedkommende skib på sin luvart baug. Vår kapt. sa til losen: «Skal vi vedde en ny hatt på at «Vættan» er først i Falmouth?». Ja, det gjorde han gjerne under de foreliggende omstendigheter. Men «Vættan» halte fort inn og gikk til luvart av den. Kommet et godt stykke forut og til luvart, var det baut skib, og kl. 11 fm. lå den til ankers i Falmouth. Den annen kom slepende inn kl. 5 em.

«Mentone» 769 reg.t., kapt. Chr. Rafen.

Dette var et prektig skib, tegnet og bygget av avdøde statsminister Gunnar Knudsen. Kom som 1. styrm. ombord i dette skib i Antwerpen des. 1880. Skibet lastet jernbaneskiner og stykkogods (hovedsakelig vindusglass i kasser). Jernbaneskinene blev stuert i underrummet og hvilte på bedding i høide med kjølsvinet og op til ca. 2½ fot under mellemdekkssbjelkene. Blev stemplet av under disse for å sikre lasten for forskyvning, og på samme tid fikk bjelkene større styrke for å bære den tunge glasslast. På mellemdekkssbjelkene blev så å si lagt dekk av jernbaneskiner hvorpå hele stykkogodslasten blev stuert klos under dekk.

Seilte fra Vlissingen red 8. jan. 1881. På kysten av Patagonien kl. 9 fm. (Skjærtorsdag), vind V.S.V., stiv bramseils kuling, ustadig i styrke og retning, gikk fore og stor bramstang overbord. Årsak begge luv utriggere brakk. Nye bramstenger blev rigget op ved første anledning. Fra 50° s. br. i Atlanterhavet til 50° s. br. Pacific 42 dager. Meget stormfull tid, hvor det var en hård påkjenning både for skib og mannskap. I flere dager hadde vi 6 mann syke. Ankom San Francisco 1. juli 1871 dager.

Seilte fra Frisko 3. sept. med 1120 tonn hvete, frakt 80/- pr. tonn. Ankom Falmouth julaften 112 dager.

Gjorde atter en tur med dette skib til vestkysten av Syd Amerika med kullast ut og salpeter tilbake til Hamburg via Falmouth.

«Brillant» (1050). Mitt første skib som skibsfører. Et gammelt hollandskbygget skib. Lastet kull i Tyne for Buenos Aires 33/-

pr. tonn. Seilte den 27. des. 1888. 57 dager til los ved Montevideo. Seilte i ballast fra Buenos Aires til Pensacola. 38 dager ute da Cape Antonio (Cubas vestpynt) passertes; men fikk 6 dager derfra til ankomst Pensacola. Lastet huggtømmer for Rotterdam, 142/6 pr. standard. 61 dages reis (derav 17 før ute Floridastredet). Under press av seil gikk klar av en orkan mellem Florida og Bermuda, hvori flere led store havarier. Et arendalskib komplett dimastet. Efter endt utløsning i Rotterdam seilte dette skib til Porsgrunn, hvor det gjennomgikk en større reparasjon.

«William» (644 brt.). I nov. 1889 overtok jeg dette skib i Cardiff. Lastet kull og seilte 6. des. for Banana (Kongofloden). Tok ruten langs vestkysten av Afrika ned til Cape Palmas, over Guinea-bukten, krysset ekvator på 0° meridian, kom i nærheten av Annabon Øen og med variable vinder (hovedsakelig S.V.lig) gjorde en reis til sydsiden av floden (utenfor Shark Point), hvor der ankredes op for å avvente neste dags sjøbris, der måtte være frisk for å kunne tenke å krysse over den voldsomme strøm som Kongoflodens vannmasser forårsaker nettopp her; den går med 8 a 10 knops fart. I selve floden kan man treffe på hvirvler, der er farlige for almindelige livbåter, og det var ikke så sjelden man så store løsevrne flodbreddpartier med store palmer og småbusker på, komme med strømmen og drive like til havs. I strømløpet langt til havs var der ferskt vann.

Næste dag ved 10-tiden kom sjøbrisen frisk, alle de større seil var strukket avventende, lette og tilsatte alle seil, vinden 5 streker inn på b.b. låring. «William» var et meget seilbart skib, som gikk 19 fot i vannet og lett å manøvrere i alle deler hadde jeg håp om å kunne holde den under kommando fra Shark Point og over strømmen til Monamassa bank på nordsiden av floden. Banana ligger nemlig på nordsiden av floden. Men det viste sig å være ganske umulig. Kommet inn på Monamassa bank og fikk loddskudd, Kongoflodens munning har 90 fv. dybde. Der eksisterer ingen bar. Så snart skibet fikk hele strømmens tyngde, da Shark Point passertes, la skibet sig tvers på den og fikk vind rett akterut. Roret hadde ingen effekt. Så hurtig som mulig fired s.b. anker i bunn for på den måte å få skibet rettet op og få alle seil i drag, men ganske nytteløst. Da det efter hvert blev grunnere vann og fare for grunnstøtning, måtte det bringes til ankers. På signaler efter slepebåt fikk jeg intet svar. Riggede til en av livbåtene med ekstra seil, og det lyktes mig og 4 mann å komme inn til Banana, idet man seilte innover Monamassa bank på så grunt vann som mulig, og strømmen avtok efterhvert. Der var stor rulling fra S.V. tverrs på land. Kom inn til Banana innen mørkets frembrudd. Med det portugisiske Compani, som var lastemottager, fikk jeg arrangert at en av deres kyst- og flodbåter skulde forsøke å assistere skibet inn til Banana ved hjelp av skibets seil. Dagen efterpå forsøktes på dette, men det mislyktes. Båten kunde ikke holdes under kommando. Måtte ankre op. Neste dag forsøktes igjen, med samme resultat.

Ved havnemesterens assistanse fikk jeg innvilget, at det hollandske kompanis sterkeste slepebåt, der benyttes på floden mellem Boma og Banana skulde slepe skibet ved hjelp av dets seil inn til Banana for en pris av £ 75, hvis det lyktes. Kapt. og jeg blev enige i at båten skulde ankre op forenom skibet, og således at vi begge hadde 75 fv. kjetting ute og en sleper på 60 fv., sette alle seil. Med sjøbrisen vilde da ha vinden tvers. Alt gikk bra ca. ½ time. Men hvad hender! Jo, man fikk høre at maskinen på båten begynner å løpe med en forferdelig omdreining. Lidt på S.b. baug var slepebåten for å undgå kollisjon. La roret hårdt S.b. og skibet falt av klar av båten. Kapt. på båten ropte: «La gå ankret». Jeg svarte: «Slå av sleperen». Så blev gjort, underseilene satt og skibet vedblev å lystre roret. Fortsatte under stadig lodning og peiling av Bullumbemba Point. Alt gikk bra, uten los. Ankredes op på Banana havn 9. dag efter at der blev ankret op ved Shark Point. Der sendtes 2 dampskibe ut for å slepe inn den havarerte båt.

Banana var på den tid et meget usundt sted. Der var ca. 100

hvide menn, hvorav de fleste var syke av klimafeber. Ingen hvide kvinner måtte komme der. Mitt mannskap og jeg selv blev syk, 2 mann døde. Styrmen var den eneste som undgikk feberen (Karl Ellefsen, Stathelle). Efter mange vidervedigheter blev klar lasten og fikk ballast. Om assistanse til den siste måtte jeg henvende mig til guvernøren av Kongostaten, der hadde sin bolig i Boma. Der blev sendt mig lekter og mannskaper; alt for rimelig betaling. Det bemerkes at jeg måtte sikre mig et stykke land hvor der var tørr sand, da jeg ikke vovet å ta den ved flodbredden. Da man endelig var klar til å gå til sjøs, var det sykdom og blandt mannskapet. Dog blev det på anmodning av dette og anbefaling den stedlige doktor besluttet å gå til sjøs. Hadde forhyret to negergutter istedetfor de to døde. Fikk hjelpemannskap fra havnevesenet for å komme til sjøs. Hadde stor forsyning av fjærkre og frukt, da jeg var engstelig for at sykdommen atter skulde bryte ut, når vi kom i sjøen. Det fikk man også erfare. Sykdommen tiltok efterhvert, så det var blott styrmen, de to forhyrede negergutter og mig selv, som var friske. Vi hadde hele S.O.-passaten å seile over Atlanterhavet med, så det gikk nok. Kommet til ekvator på 35⁰ v. l. besluttet jeg å seile for Barbados W. l., skjønt skibet var bestemt for Halifax. To mann var døde. Efter 35 dages reis ankrede på Barbados red. Det syke mannskap avmønstret og bragt på hospitalet. Jeg sluttet partlast for Halifax. Helt nytt mannskap forhyret.

Førte dette skib til 11. april 1897, da det blev seilt på Oster bank utenfor innløpet til Dordrecht av losen og blev vrak. Farten i denne tid var: Østersjøen, S. Afrika, Statene og Europa, Statene, Buenos Aires og Europa. Da skibet var seilbart gjorde det gjennomgående hurtige reiser. Den største distanse på 3 dager 885 kv.mil. Dette var fra Cape Agulhas — på reise Port Natal — til Barbados og gjennemsnitt pr. ettmål 185 kv.mil fra bøien i Natal havn til man ankret op på redan i Barbados.

Fregatskib «Salamis». Dette skib var bygget i Aberdeen, Skotland, og satt på vannet 1875 og i fart samme år; det var bestemt for tefarten, men gjorde blot én tur med te fra Hong Kong til London 110 dager. «Salamis» (1079 reg.t.) var en forstørret «Thermopylae» (den bekjente tekklipperen). Den var 9 fot 6" lengre (221 fot 6") samme bredde 36 fot og 0 fot 6" høiere i ridset (23 fot 6"). Overtok dette skib i juni 1898, efter at det var innkjøpt i London av skibsreder Leif Gundersen, Porsgrunn. I Porsgrunn blev skibet ommålt og innregistrert til 974 tonn. Seilte fra Porsgrunn til Sundsvall og lastet trelast for Port Natal. Skibet viste sig å være et godt trelastskib, hvilken den av alle ikke var ansett for. Hadde meget pen reis til Natal. Seilte fra Natal til Sydney, N. S. W.; over det Indiske Ocean. På 15 ettmål efter hinannen var gjennomseilt distanse pr. ettmål 243 kv.mil, og gjennemsnitt fra havn til havn 190' pr. ettmål. Lastet ull for Hull, almindelig pen reis. Seilte til Miramichi N. B. trelast for Buenos Aires. Seilte siste dag av okt. og ankom Buenos Aires 15. des. 1899. Lastet hvete for Europa. På ca. 33 s. br. 38° v. l. Hård kuling, vind nord, bidevind for b.b. halser, undre bramseil satt, farten ca. 10 knop. Kl. 5½ morgen brast alle 3 barduner på foretappen med den følge at mersestangen brast i eselhodet og gikk overbord. Tok i fallet med sig en stor røilstang. Heldigvis brakk blot begge røilrør og heldigvis løiede vinden av, så man fikk berget alt det overbordgådde. Dagen medgikk til dette. Ny mersestang av pitchpine 52 fot lang 17 a 18 tommer diameter i eselhodet, blev arbeidet, og kort bramstang av den havartere mersestang likeså. Hadde tilstrekkelig med det som var nødvendig til å få skibet i full seilføring (÷ røilene). Det tok 8 a 10 dager til øvre bramseil var satt. Blev praiet av mange skib, og med spørsmål om det var noget man manglet. Anmodet flere av nordgående skib om å bli rapportert når anledning dertil, deriblandt en nydelig tysk 4-mastet bark som var bestemt for Falmouth for ordre som «Salamis». Dette var våren 1900. På br. og i sikte av Trinida og Marti Vas begynte vi å få føling av S.O.-passaten, men den holdt sig løi ned til 15° S., siden

frisk til 1° nord, da stille et helt ettmål. Hadde dagen før signalisert et større engelsk fregatskib, også bestemt for Falmouth. N.O.-passaten var frisk med heftige regnbyger, men litt østligere enn vanlig. Kom ikke lengere vest enn 37 a 38 V. Hadde god chance derfra til Falmouth, hvor vi ankrede op pinsedags morgen. 55 eller 56 dages reise fra Buenos Aires. Godt efter omstendighetene; 21½ dag fra ekvator. Da losen kom ombord innenfor Lizzard, vind N.V. frisk kuling, og tvilsomt om man kunde seile inn uten assistanse av slepebåt, kom der en av disse og praiet om man skulde ha slepebåt. Losen svarte, overlegent, syntes jeg: «We have no time to wait for a tug», — og «Salamis» klarte det.

Fregatskibet som man vekslet signaler med under ekvator kom 14 timer senere. Den tyske 4 m. bk. kom kl. 9 aften dagen efter «Salamis». Ingen rapporter var fremkommet angående «Salamis».

Fikk ordre for Sunderland. Her bestiltes helt ny forrigg, der blev opsatt i Sundswall under losning av kull og inntagning av trelast for Algoa-Bay juni-juli 1900. Efter langt ophold i Algoa Bay seilte 9. jan. 1901 for Brisbane, Australia, 39 dager = 200 kv.m. pr. ettmål. Lastet ull for London. Et engelsk skib var omtrent lastet, også for London. Dette seilte 24 dager før «Salamis». På samme tid som «Salamis» seilte fra Brisbane, seilte klipperen «Cimba» av Aberdeen og 4 m. bk. «Strath», henholdsvis fra Sydney N.S.V. og Dunedin N. Zealand. «Salamis» seilte sydfor N. Zealand. Hadde en hard tørt. På 50° s. br. 150° n. l. var «Strath», «Cimba» og «Salamis», efter konferanse i London, i nærheten av hinannen. Alle tre var utsatt for en voldsom orkan fra N.N.V. rundt vest til S.S.V. «Cimba» og «Salamis» lå på været, «Strath» hadde gått unav for bare riggen. Alle tre kom heldig ut av den. Kl. 11 om natten, da «Salamis» blev lagt på været, var barometret på 28.25, kl. 12 var det på 27.25. Skibet lå med rekken i vannet. Kl. 7 fm. var vinden S.V., da var den hardest. Kl. 5 em. S.S.V. satte undre merseil og gikk vår kurs. Bliste fremdeles hard storm. «Salamis» ankom London efter å ha vært til ankers ved Gravesend for å vente på neste høivann. «Salamis» dokket først. Det engelske skib som seilte 24 dager før «Salamis» kom 4 dager senere. «Salamis» var svært begrodd under bund, grundet det lange ophold i Algoa Bay. Reisen var ikke særlig snar.

27. nov. 1902 kl. 4 em. slept til sjøs fra Tyne Dock, kullastet, bestemt Bahia, Brasilien, vind sydlig moderat kuling. Den 3. des. 1902 passertes Dover, kl. 9 aften den 5. hadde vi Lizzard fyr i N. ½ V. i synskretsen, vind sydlig. Førte begge undre bramseil, bidevind godt fullt seil. Utkikken på bakken rapporterte et dampskib akterlanterne rett forut, holdt av, passerte i le av dette. Skibets fart var ca. 10 knop. Eftersom skibet kom vestover rommet vinden, så man holdt godt fullt seil. Da 40° N. passertes var vi 18 a 19° V. På 37° N. fikk vi stille høi sjø fra S.V. Det var ved 11 tiden om fm. Kl. 4½ em. fikk vi vind fra V.N.V., der tiltok efterhvert. Hadde blot hele mersseil og fokk satt grunnet den høie S.V. sjø. Kl. 11 aften seilføring øvre stor bramseil e. t. c. Kl. 6 morgen storm, vind N. Fikk se et bk.skib (av Lillesand) på vår le boug. Dettets seilføring 2 undre mersseil og revet fokk. «Salamis» løp da mellem 13 a 14 knop på patentlogg. Vedkommende bk.skib var snart av sikte. Kjørte med den vind like inn i passaten. Tvers av Kapverdiske øer signalerte engelsk 4 m. bk., der var 13 dager ute fra Lizzard, «Salamis» 13 dager fra Dover. Vi halte fort forbi den. I stillebeltet signalerte bk. «Kong Sverre» fra Drammen, fører kapt. Tollefsen. «Salamis» blev lagt bi i sikte av fyret ved Bahia kl. 6 aften den 27. des. Kunde ikke seile inn der om natten. Kl. 11 fm. 28. ankret op på Bahia havn 30½ dag fra Tyne til Bahia. Den hurtigste reise som nogensinde var gjort av seilskib mellem Tyne og Bahia, og visstnok ikke gjort siden heller (22½ dag fra Lizzard). Dette var en søndag. Mandag em. kl. 5 ankrede op et tysk dampskib. Tirsdag blev jeg presentert for dets kapt. Det første han spurte om var: Hvad tid passerte De Lizzard. Den 5. des. kl. 9 aften peiltes Lizzard i N. ½ V. i synskretsen. Seilte De forbi et dampskib da? Ja! Det var mig, svarte han. 9 dager efter

«Salamis» ankomst kom «Kong Sverre» til Bahia, 3 uker etterpå kom Lillesandsbarken som ovenfor er nevnt.

I okt. 1904 blev skibet befraktet for å laste høvlet last fra Halden til Melbourne, 36/3 pr. st. Seilte midt i mnd. Var meget uheldig med vindforholdene på N. Br., tillike løi S.O.-passat; men fra 0° meridian i Syd Atlantic hadde en særlig god anledning, da distansen derfra til King Island i Bass streket blev seilt på 29 dager. Derfra inn til Melbourne 8 dage, stille og løi nordlig vind. Reisen blev heller lang. Seilte fra Melbourne til Malden Øen på ca. 5° S. Br. 155° V. I i Syd Pacific, 26 dager fra Melbourne. Her fikk «Salamis» sin grav i april 1905. Grunnen var et usedvanlig uvær med vestlig vind og dertil en voldsom rulling fra S.V. Ganske umulig å komme under seil. Det varte i 4 dager. Et annet norsk skib «Veritas» fra Grimstad, fikk samme skjebne to dager før «Salamis». Her er ingen ankerplass. Skibene lå i bøier, der var forankret på ca. 75 fv. vann, og med 15 fv. skjenkelen aktenfor bratspillet, kunde skibet svinge rundt og gå klar av koralrevet. Skibet knuste koralrevet ned med helen, og først 4. dags morgen blev det lekk. Da den blev liggende med siden til revet, gikk riggen overbord og skibet revnet i to deler. Både bøien og s.b. anker tok det med sig.

Under engelsk flagg hadde «Salamis» 32 manns besetning, under norsk 16.

Ialt var vi 26 forliste sjøfolk på øen (inkl. «Veritas» 10 mann). Først etter 23 dages opphold kom en 4 m. amerikansk skonnert i sikte. Kapt. på «Veritas» rodde ut med 8 mann og praiet den, og dets kapt. var villig til å ta oss alle med til Honolulu, hvor den var bestemt. Mørket kom på og bål blev holdt gående hele natten med vragester av «Veritas» for å veilede skonnerten. Hele natten var det så å si stille og da dagslyset kom var skonnerten 10 a 12 kvartmil i le av øen. Kl. 9 morgen satte man ut fra øen, kapt. på «Veritas» med den reddede livbåt fra «Salamis» og 14 mann, 7 mann og mig selv i en mindre båt fra «Salamis». Denne var lappet med seilduk, og den kom først til skibet kl. 5 em. ½ time senere kom også den annen båt. Vinnen var løi vestlig, og da kapt. på skonnerten var blitt engstelig for provianten, styrte han for øen. Neste morgen var skibet ca. 6' vest av øen. 6 mann og jeg gikk i båten og satte kurs for øen, både årer og seil blev brukt. Vinden ganske løi vestlig, som den hadde holdt sig i de siste 2 dager, der var sterk vestgående strøm. Kom inn til øen kl. 11 fm., lastede livbåten med proviant, reddet fra «Salamis», og returnert til skibet kl. 1 em. Skibet var da ca. 10 kv.m. av. Kom til skibet før mørkets frembrudd og blev godt mottatt.

Skibets navn var «Math. Turner» fra San Francisko. Dets kapt. var dansk av fødsel, så også hans frue. Kursen blev nu satt for Honolulu. Vannbeholdningen ombord var ikke stor, men blev satt på rasjon. I stillebellet fikk man regn, og den sorg blev slutt. Etter 23 dager, i hvilken tid vi alle nød den beste behandling, kom skibet til Honolulu og vi blev landsatt og sørget for av norske konsulat.

Opholdet i Honolulu var 14 dager. Det tok 46 dager før rede-riene kunde bli underrettet om forlisene på øen Malden.

Krigsforliste 19. feb. 1917 med d. «Rutenfjell» lastet med kull i den Biskaiske Bukt. 1 mann omkom.

GRUNDT, EDWARD MILL,



Bergen, f. 25. jan. 1884 i Berlevåg, Finnmark. Til sjøs 1901 med bk. «Frit-hjof Bryde» (1000 brt.) av Sandefjord, tilh. Johan Bryde. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks. 1908 i Trondheim. Styrme. med d. «Gerd» av Trondheim og forskj. N.F.D.S.-skib. Blev i 1920

fører av d. «Kong Harald» (1000 brt.) av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Har senere ført d. «Sverre Sigurdson» (1000 brt.), d. «Erling Jarl» (800 brt.) og fører nu d. «Sigurd Jarl» (880), alle tilh. N.F.D.S. — Inneh. fl. idrettspremier (således idrettsmerket i gull). — Gift. 4 barn.

Jeg gikk ombord i bk. «Frithjof Bryde» i Sundswall i Sverige, hvor inntokes trelast for Afrika. Derfra i ballast til Australia (Albany), hvor inntokes trelast for England. Gikk rundt Kapp Det Gode Håb. Anløp St. Helena, hvor fikk ombord grønnsaker og løv til en kenguru som medbragtes til England.

Min neste reise var med samme seilskib. Trelast fra Sverige til Port Natal, Afrika. Derfra i ballast til Bunbury, Vest-Australia. Grunnet Boerkrigen, og derfor vanskeligheter med god proviant i Port Natal, opstod der sykdom, Beri-beri, på turen til Australia. Jeg var av de mest angrepne, og blev lagt inn på hospitalet i Bunbury. Etter 3 ukers opphold på hospitalet, blev jeg tatt ombord 2 dager før avseiling. Jeg var ikke frisk, og rømte derfor op i landet natten før skibets avreise. Blev nu i landet i nesten 3 år. Mitt opphold i Australia hadde mange spennende opplevelser. Den første vanskelighet var at det var streng straff for sjøfolk som rømte iland. Jeg undgikk myndighetene ved mange måneders opphold langt inne i landet. Var på trampen. Arbeidet med skoghugst. Var på frukt-farm. Var med på gullgraving. Var også agent for Singer symaskiner. Dertil forskj. annet eventyrliv.

Tok hyre hjem til Norge med bk. «Cara» av Kragerø. Gikk fra Melbourne til Dublin med hvetelast. Turen gikk rundt Cap Horn.

Under krigen var jeg i utenriksfart. Var øienvidne til mange torpederinger i Nordsjøen. Mitt skib var noen ganger meget nær det torpederte skib. Vårt skib rystet så sterkt, at vi trodde oss selv truffet. Jeg hadde 21 turer over Nordsjøen i konvoytiden (engelsk ledsagelse).

Jeg skal her få gi litt beskrivelse av en av de mange torpederinger fra u-båt jeg var øienvidne til. I året 1917 med d. «Orm Jarl», tilh. N.F.D.S., Trondheim. Lastet med kull fra England (østkysten) bestemt for Norge. Jeg var 1. styrme. Vi var 10 lastebåter under konvoy, og hadde formasjon i 2 kolonner. Ledsagelsen var engelsk, og bestod i 4 vaktsskib og 2 destroyere. Konvojen skulde ledsages helt frem til Norge via Lerwick på Shetlandsøene. En godværsdag kl. 4 morgen midtveis mellom Skotland og Lerwick hørtes et voldsomt smeld fra den andre kolonne som var på vår stb. side. En veldig sort røksøyle stod til værs fra d. «Balzac», tilh. Fred. Olsen, Oslo. Den var ca. 2500 tonn, kull-lastet. Den var truffet av torpedo i lasterummet forut. Jeg kunde nøie følge det uhyggelige skuespill. Jeg hadde vakt, og der blev holdt skarp uttikk under krigens enerverende sjøfart. I samme stund skibet var truffet av torpedo, gav den flere støt i fløiten. Skibet begynte ganske momentant å synke med forskibet. Uttikken kunde ikke komme sig akterover. Han betraktet situasjonen et øieblikk, og han hoppet på sjøen, og blev snart tatt op i en livbåt. Livbåtene var såvidt kommet sig fra skibssiden, da også midtskibet kom under vann. Skibets propeller hevet sig nu op av vannet. Propeller-vingene pisket sjøen voldsomt, og til slutt kom propelleren helt klar av sjøen. Propellen hadde voldsom hurtige omdreininger i bare luft. Det siste man så var flagget akterut som rolig og vaiende gikk under, og dernest var det kun en sort flekk på sjøen der hvor skibet forsvandt. Hele besetningen blev reddet. De blev tatt ombord i vaktsskibene. I Lerwick blev besetningen fordelt ombord i lastebåtene. Vi fikk 4 mann, hvorav 2. styrme.

Straks etter torpederingen kom destroyerne susende og slapp bomber i nærheten av det synkende skib. Eksplosjonen fra bombene rystet vårt skib veldig sterkt. Frivakten kom farende til båtene. De trodde noget farlig var hendt oss.

GRØNNEBERG, BJARNE BREDA,

Minde pr. Bergen, f. 3. april 1890 i Drammen. Til sjøs 1907 med s. «Signe» av Tvedestrand, tilh. A. Beck. Styrms.eks. 1910 og skibsf.eks. 1913 i Oslo. Styrms. bl. a. med «Drafn» av Drammen, «Bravo» av Oslo og en rekke B.D.S.-skib. Blev i 1925 fører av d. «Sirius» (962 brt.) av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført damperne «Dvina» (2560), «Diana» (1500), «Vesta» (2178), «Pollux» (2400) og fører nu d. «Midnatsol» (978 brt.), alle tilh. B.D.S. — Gift. 2 barn.

GRØNNESTAD, CARL SEVERIN,

Stavanger, f. 26. juni 1898 i Sandeid. Til sjøs 1915 med d. «Lysefjord» (1400) av Stavanger, tilh. Kornelius Olsen. Styrms.eks. 1920 og skibsf.eks. 1925 i Stavanger. Styrms. med d. «Stavangeren» og d. «Ellis» (amerikansk). Blev i 1929 fører av d. «Stavangeren» (1400) av

Stavanger, tilh. Kornelius Olsen, og fører nu dette skib. — Gift. 1 barn.

GRØNSTAD, NILS KORNELIUS HANS,

Haugesund, f. 30. april 1871 i Haugesund. Til sjøs 1886 med s. av Haugesund. Styrms.eks. 1898 i Haugesund. Styrms. bl. a. med bk. «Zip-pora», fullr. «Atlantic», d. «Ryvarden» og d. «Gulhaug». Blev i 1901 fører av d. «Björgvin» (350) av Haugesund, tilh. Th. Enes. Har senere ført d. «Jarl» (530), d. «Agnes» (535), d. «Hanseat II», samtl. av Haugesund, og førte senest d. «Aurora» (350) av Bodø. — Enkem. 4 barn.

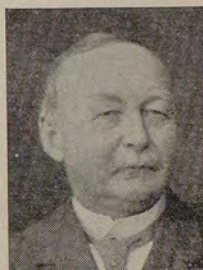
GUDE, SIGURD,

Oslo, f. 13. nov. 1863 i Tjømo. Til sjøs 1880 med bk. «Semiramis» (1018 rt.) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styrms.eks. 1883 i Stavanger. Styrms. med bl. a. bk. «Folkvang», d. «Kong Dag» og fl. D.S.D.-skib. Blev i 1899 fører av d. «Ryfylke» av Stavanger, tilh. D.S.D. Har senere ført d. «Christiania» og d. «Kong Haakon», begge tilh. D.S.D. Sluttet

sjøen i 1916. — Senere bestyrer av Oslo Sparebanks avdelingskontor. Æresmedl. av R.B.F. Medl. av komiteén for fyrbelysn. i Bergensleden. — Gift.

GUDMUNDSEN, THOMAS,

Stavanger, f. 27. mars 1862 i Stavanger. Til sjøs 1878 med sk. «Gefion» av Stavanger, tilh. P. Gudmundsen og Lars Larsen. Styrms.eks. 1883 i Stavanger. Styrms. med frg. «Dictator» og d. «Ganger Rolf» av Stavanger samt d. «Johannes Brun» av Bergen. Blev i 1893 fører av s.n. skib (682 brt.), tilh. Adolph Halvorsen. Har senere ført d. «Habil» og d. «Dictator» av Stavanger. Sluttet sjøen i 1909. — Senere kjøpmann. — Gift. 1 barn.



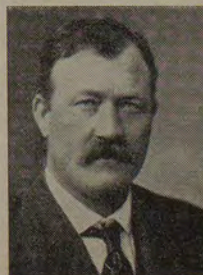
Den 15. mars 1907 ankom «Habil» til Ceiba, Honduras, for som vanlig å innta fruktlast, bananer og appelsiner, for New Orleans. Innlastningen av bananer foregikk som vanlig. Under denne var der som tidligere en del Honduranere kommet ombord for å bese skibet. Mens jeg var iland, kom en større lekter til skibet med 30 honduranske soldater og officerer. Vi avreiste videre for på kysten å innta fruktlasten. Det viste sig nu, at de honduranske soldater bemektiget sig skibet, for å transportere 1200 soldater fra Porto Cortes i Vest Honduras til byen Truxillo i Øst Honduras, hvor der var krig mellem Honduras og Nicaragua.

Da ankeret var inntatt ved Ceiba tok honduranske officerer kommandoen over skibet. 7 soldater blev anbragt på kommandobroen samt vakt blev anbragt for nedgang til maskinen og forskjellige steder. Det norske flagg blev firt og honduransk flagg opheist under vår protest. Kystlosen ombord blev beordret å styre skibet vestover til Puerto Cortes og arbeiderne som var ombord blev beordret i land i lekterbåten. På Ceibas havn var også den honduranske kanonbåt «Katombla», og i følge med den styrtes langs kysten til Porto-Cotes. Efter flere timers steaming, kom der ut fra kysten en motor-båt med ordre fra regjeringen om å frigi skibet. Det honduranske flagg blev nedtatt og det norske flagg atter heist, samt befrakterens flagg anbragt på aktermasten. En del av soldatene blev overført til kanonbåten. De resterende soldater blev med skibet tilbake til Ceiba, hvor arbeiderne kom ombord for å innta resterende fruktlast.

Den norske regjering sendte efter denne affære et krigsskib til Honduras, for å vise hvad der kan ventes hvis norske skib overfalles.

GUDMUNDSETH, KARL JOHAN R.,

Ålesund, f. 10. feb. 1877 i Skodje. Til sjøs 1891 med s. «Johan Kraasby» av Ålesund. Blev i 1901 fører av s. «Margrethe» av Ålesund, tilh. Oscar Larsen. Har senere ført d. «Bjarne», d. «Skolma», d. «Isleendingen», d. «Tampen», d. «Breisund», d. «Ena», alle av Ålesund,



m. «Skoger» av Brevik og m. «Faneffjord» av Ålesund. Sluttet sjøen i 1933 og disponerer nu fiskedamperne «Breisund» og «Staursund». — Gift. 6 barn.

**GULBRANDSEN, GUDBRAND
JOHANNES,**

Jeløya pr. Moss, f. 30. okt. 1863 i Såner. Til sjøs 1879 med bk. «Orion» (496 brt.) av Soon. Styr.-eks. 1881 i Oslo. Styr. med bk. «Europa» av Fredrikstad, frg. «Mathilda» av Oslo og d. «Bastø II» av Moss. Blev i 1892 fører av frg. «Mathilda» (1854 brt.) av Oslo, tilh. H. A. Johannesen. Har senere ført bk. «Clara» (792 brt.), bk. «Elda» (648 brt.), d. «Siljord» (100), d. «Saaheim» (150), alle av Oslo, og fører nu d. «Bastø II» (176 brt.) av Moss. — Enkem. 5 barn.

17½ år ombord i seilskib og nu 22½ år med dampskib. Har også vært en del iland i forskjellig yrke.

GULBRANDSEN, OLUF ADOLF,



V. Aker, f. 7. juli 1875 i Brevik. Til sjøs 1892 med s. «Sjøridderen» (480 brt.) av Brevik, tilh. Nic. Nilsen. Styr.-eks. 1895 i Brevik. Styr. bl. a. med sk. «Camilla», sk.s. «Krone», bk. Zarida» og d. «Kristiansand». Blev i 1903 fører av s. «New Zealand» (70 brt.) av Brevik, tilh. P. Andersen. Har senere ført s. «Lydia» (352 brt.) av Brevik, d. «Eidanger» (272 brt.), d. «Halden» (335 brt.) og fører nu d. «Galtesund» (693 brt.), alle tilh. A.D.S., Arendal. — Form. i Breviks Sjømannsf. Sjørettsmedl. — Gift. 2 barn.

GULBRANDSON, KAARE,



Lillesand, f. 23. okt. 1898 i V. Moland. Til sjøs 1914 med s. «Socotra» (2300) av Grimstad, tilh. Tønnevolds rederi. Styr.-eks. 1920 i Kristiansand og skibsf.eks. 1922 i Lillesand. Styr. med d. «Sangara» og d. «Truth». Blev i 1928 fører av s.n. damper (6130) av Kristiansand, tilh. O. A. T. Skjelbred. Fører nu d. «Patria» (3100) av Kristiansand.

GULE, INGEBRIGT,

Kristiansund, f. 1. feb. 1886 i Romsdal. Til sjøs 1904 med s. «Thora» (1500) av Kristiansand. Styr.-eks. 1910 i Haugesund. Styr. bl. a. med d. «Heim» av Haugesund, d. «Helma» av Bergen og d. «Maritime» av London. Blev i 1919 fører av b.d. «Parat» (135 brt.) av Trondheim, tilh. Norsk Bjergningskomp. Har senere ført b.d. «Ula» (220) og b.d. «Stærkodder» (246) og fører nu atter b.d. «Ula», alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.

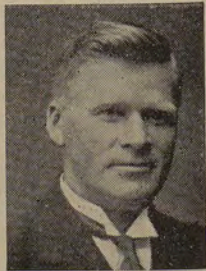


Jeg er født og oppvokst ved et fiskevær. Jeg hadde svar lengsel etter å bli med på storfiske, og 13½ år gml. blev jeg endelig med på torskefiske, idet far gav etter og tok meg med, men først etter å ha holdt et svare haløi hjemme. Jeg stod meg godt, og blev med resten av sesongen som «sjødrager». Jeg tjente 50—60 kr. Siden var jeg med hvert år. De siste 2 år som full kar med fullt fiskebruk. Utlengselen pinte meg og 18 år gammel drog jeg til sjøs. Først med bk. «Thora» av Kristiansand. Siden førte jeg et omflakkende liv på alle hav og med forskj. nasjoners skib, både seil og damp. Rømt et par ganger.

I 1918 kom jeg i Norsk Bjergningskompani hvor jeg fremdeles er. Siden jeg kom i bjergningskompaniet, har jeg deltatt og ledet mange bjergningsarbeider, til dels store og vanskelige. De hårdeste tårner hadde man vel når man om høsten og vinteren skulde ut i åpne havet for å berge nogen. Av sådanne har jeg hatt mange. I 1930 i mars slepte vi inn fra Nordsjøen m. «Beldis» av Oslo. Vi fikk et brått over oss der slo inn en vegg midtskips så 4 mann holdt på å miste livet. Vi fikk dog halt de mest forslatte op på brodekket.

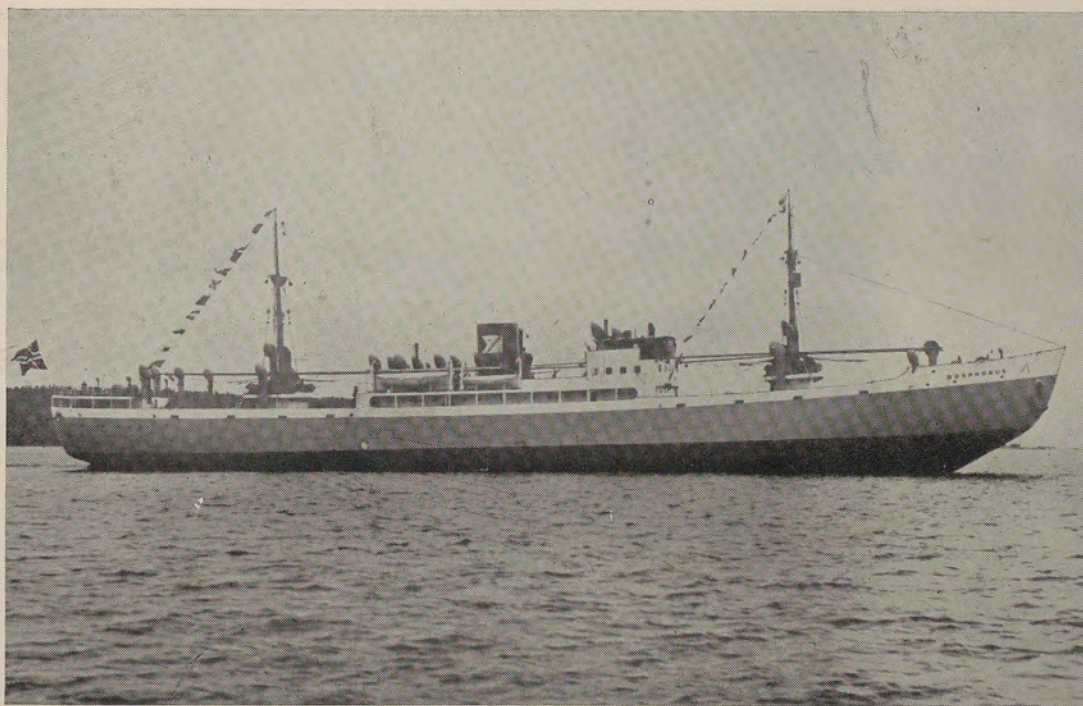
GULLESTAD, HANS,

Stavanger, f. 27. jan. 1892 i Rasvåg (Flekkefjord). Til sjøs 1908 med d. «Atlantis» (1600) av Flekkefjord, tilh. Bernh. Hanssen. Styr.-eks. 1914 og skibsf.eks. 1917 i Stavanger. Styr. bl. a. med damperne «Juan», «Valuta», «Dictator» og «Gansfjord». Blev i 1920 fører av d. «Dictator» (1400) av Stavanger, tilh. Holdt & Isachsens Efft. Har senere ført d. «Stavangeren» (1400), d. «Gansfjord» (1475) og fører nu m.t. «Hidlefjord» (11050), alle tilh. Kornelius Olsen, Stavanger. — Gift. 2 barn.

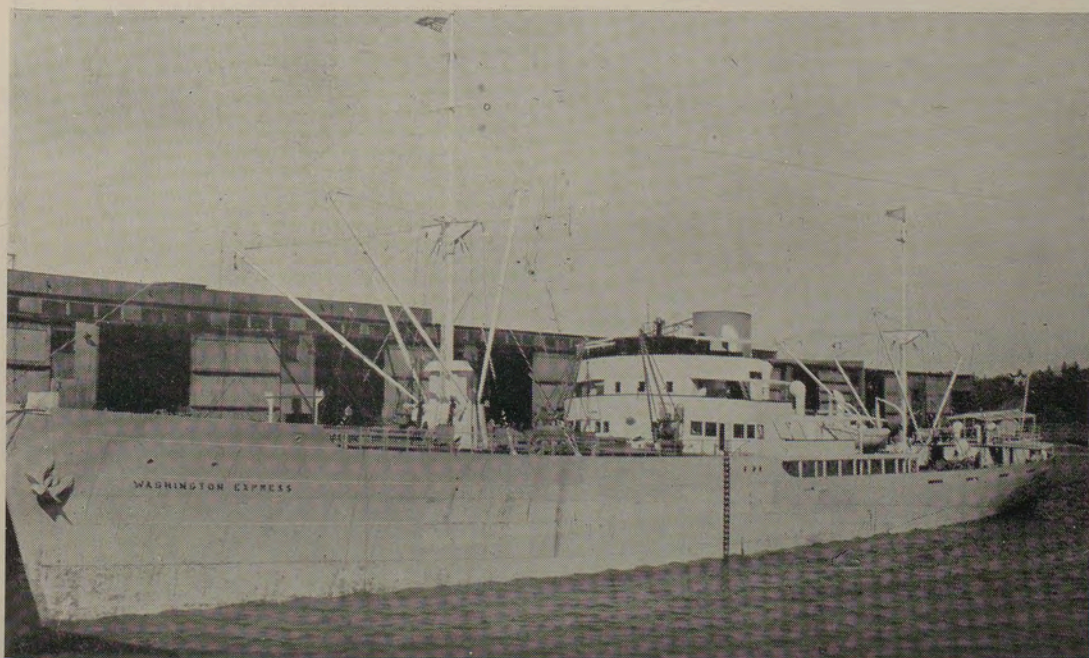


GULOWSEN, GUSTAV ADOLF,

Skinsnæs pr. Mandal, f. 27. juli 1888 i Mandal. Til sjøs 1903 med s. «Abyssinia» (1700) av Oslo, tilh. Jo-



M.s. «Bosphorus» (3200) av Oslo. Bygget i Oslo 1934.



M.s. «Washington Express» (3160) av Oslo. Bygget i Göteborg 1933.



D. «Rutenfjell» (2400) av Oslo. Bygget i Porsgrunn 1933.

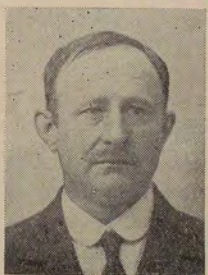


D. «Bencas» (2410) av Oslo. Bygget i Fredrikstad 1934.



(5150) og fører nu d. «Fjordheim» (6650), alle tilh. N. Røgenæs, Haugesund. — Gift. 4 barn.

GUNDERSEN, ADOLF,



Risør, f. 16. nov. 1879 i Svinør. Til sjøs 1895 med s. «Adolf Tidemand» (1100) av Mandal, tilh. Fredriksen & Co. Styrme.eks. 1898 i Mandal og skibsf.eks. 1901 i Kristiansand. Styrme. bl. a. med skibene «Feron», «Spero» og «Lord». Blev i 1915 fører av s.n. damper (2000) av Oslo, tilh. C. T. Gogstad & Co. Har senere ført m. «Pussey Jones» No. 3 (550), d. «Lita» (1000), d. «Leka» (2500) og fører nu d. «Lido» (3150), alle av Oslo. — Gift. 5 barn.

GUNDERSEN, ANDERS,



Porsgrunn, f. 5. juli 1894 i Solum. Til sjøs 1909 med sk. «Anne-Marie» (399 nrt.) av Porsgrunn, tilh. H. Thorsen. Styrme.eks. 1914 og skibsf.eks. 1920 i Porsgrunn. Styrme. med damperne «Haarfagre», «Herdebred», «Nord» og «Herfinn». Blev i 1924 fører av d. «Herfinn» (1300) av Skien, tilh. konsul Holta. Har senere ført d. «Haardraade» (1100) og fører nu d. «Herfinn» (1300), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.

Som ung gutt seilte jeg i langfart med seilskibe. 19½ år gammel kom jeg inn i konsul Holtas dampskipsrederi som navigatør, og har senere uavbrutt vært i dette rederis tjeneste både under krigstiden og i fredstid.

GUNDERSEN, ANDREAS GUNDER,

Helgeroen pr. Larvik, f. 25. april 1869 i Portøer pr. Kragerø. Til sjøs 1885 med s. «Embla» (115

brt.) av Kragerø, tilh. Johan Dahl. Styrme.eks. 1888 i Kragerø. Styrme. bl. a. med seilskibene «Nightingale», «Nadia» og «Actie». Blev i 1894 fører av s. «Levang» (172 brt.) av Kragerø, tilh. J. Knudsen. Har senere ført s. «I. H. Schwensen» (379 brt.), s. «Able» (580 brt.), s. «Arvilla» (1060 brt.), s. «Tasman» (2238 brt.), d. «Eika» (695 brt.), d. «Silja» (1229 brt.), d. «Eika 3» (1113 brt.) og d. «Grana» (1297 brt.), («Tasman» av Arendal, de øvrige av Kragerø). — Sluttet sjøen i 1930. — Enkem. 1 barn.

Tjenestetid i A. Natvigs rederi 7 år, K. Gundersens rederi 6, Grefstad & Herlofsens rederi 3 og K. Sandaas rederi 15 år.

GUNDERSEN, BJØRN,

Vardø, f. 2. april 1887 i Oslo. Til sjøs 1899 med s. «Sterling» (1152 nrt.) av Oslo. Styrme.eks. og skibsf.eks. 1912 i Bergen. Styrme. med d. «Modemi» av Hauge-sund. Blev i 1915 fører av d. «Correct» (1500) av Oslo, tilh. Ivar An. Christensen. Har senere ført d. «Haakon VII» (3700) og d. «Sjømand» (4300), begge av Oslo. Sluttet sjøen i 1917 (førte dog d. «Sjømand» som vikar 1923—24). Senere 3 år havariinspektør i Sjøassurandørenes Centralf. Havnefogd og los-oldermann i Vardø fra 1924. — Lloyds agent. — Sjørettsmedl. — Gift. 1 barn.



Som fører av d. «Håkon VII» påtraff vi i 1917 en britisk 6000 tons tramp «Luchana» av Glasgow med ødelagt maskin i Atlanteren. Etter 8 dages hard jobb med slepning i kuling og høi sjø, hvorunder sleperne brakk 4 ganger, lyktes det å få bragt damperen i sikkerhet til Azorerne. Farene for u-båter var overhengende i det farvann; men «Luchana» var bevebnet. To år etter blev bjergelønnen avgjort med £ 13 000, den største bjergelønn som til den tid var avgjort ved Admiralty Court, Glasgow. Det blev jo en skilling til nogen hver, og et godt ord fra dommeren om «handling of the ship».

Den 17. sept. s. å. gikk «Håkon VII» til bunns. Kislaset fra Bilbao til Cardiff blev det torpedert under konvoy ved Landsend. Det var et stygt forlis. På et knapt minutt var skibet sunket. Eksplosjonen inntraff ved skaffetid — frokost, torpedoen hadde rammet litt aktenfor midtskibs. Det var å hoppe overbord. 3 mann druknet. At ikke flere av oss blev tatt av dragsuget var et under. Efterhånden kom de fleste op på den ene av våre redningsflåter, som fløt op uskadt. Litt senere blev vi tatt op av en tililende trawler i konvojen, og ført til land til Penzance, hvor myndighetene tok sig godt av oss.

Jeg tapte mitt første skib «Correct» ved kollisjon med britisk hjelpekrusser P. & O. liner «Moldavia» i The Dawns i 1916. Alle blev reddet.

Jeg tok dispasjøreks. i 1919.

GUNDERSEN, EDVARD MARCELIUS**HAUFF,**

V. Aker, f. 9. mars 1895 i Tønsberg. Til sjøs 1910 med bk. «Grande» (2000) av Grimstad. Styrms.eks. 1914 i Tønsberg og skibsf.eks. 1919 i Oslo. Styrms. med d. «Thyra», d. «Atna», d. «Tysla», m. «Teneriffa» og m. «America». Blev i 1921 fører av d. «Tysla» (8200) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Vinstra» (8140), m. «Tennessee» (9600) og fører nu m. «Tourcoing» (9650), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.

Jeg kom inn i Wilh. Wilhelmsens rederi i året 1914 som 3. styrms. og har siden tjenestgjort i dette rederi.

GUNDERSEN, GOTFRED MARTIN,

Tromøy, f. 19. juli 1895 i Tromøy, Arendal. Til sjøs 1910 med s. «Alcor» (320) av Arendal, tilh. Smith & Thommesen. Styrms.eks. 1915 og skibsf.eks. 1918 i Arendal. Radiotelegrafist-eks. 1921. Styrms. bl. a. med d. «Jerv», d. «Tonstad», d. «Kronstad» og d. «Ullstad».

Blev i 1926 fører (vikar) av d. «Kronstad» (4600) av Arendal, tilh. Grefstads Rederi A.s. (Peter Dedekam). Har senere ført (vikar) d. «Ullstad» (7300) av Arendal. Seiler nu som 1. styrms. og radio-telegrafist med d. «Ullstad» av Risør, tilh. Prebensen & Blakstad. — Gift. 2 barn.

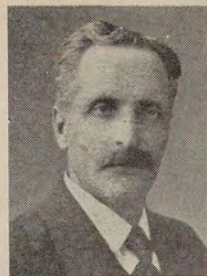
Seilte halvandet år under verdenskrigen i Nordsjøfart, med d. «Jerv» av Lyngør, inntil skibet krigsforliste våren 1917.

GUNDERSEN, GUNDER,

Kilsund pr. Staabo, f. 15. nov. 1870 i Flosta. Til sjøs 1886 med s. «Aladdin» (400) av Tvedestrand, tilh. P. Torvildsen & Co. Styrms.eks. 1887 i Arendal. Styrms. med bk. «Brødrene», bk. «Pallas», d. «Taormina» og d. «Stigstad». Blev i 1915 fører av d. «Snepe» (2300) av Oslo, tilh. A. F. Klaverness & Co. Sluttet sjøen i 1919. — Form. i Tverdalsøen Sjømansf. — Gift.

I 1903 tok jeg engelsk skibsf.eks. i Glasgow og seilte siden med d. «Winchester», «Eton» og «Tonbridge» av Galbraith & Pembroke rederi (London) som 1. styrms. i fart på La Plata til i sept. 1908, da jeg reiste hjem til Norge og begynte å seile herfra.

Med d. «Snepe» seilte jeg under hele tiden i Nordsjøfart og på Bristolkanalen og Rouen.

GUNDERSEN, GUNERIUS,

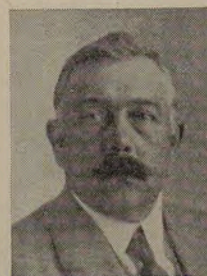
Arendal, f. 13. feb. 1863 i Arendal. Til sjøs 1879 med br. «Concordia» av Arendal, tilh. Thommesen & Søn. Styrms.eks. 1880 i Arendal. Styrms. med Arendals-bar-kene «Progress» og «Aljuca». Blev i 1894 fører av s.n. skib (1063 brt.), tilh. o.n. rederi. Har senere ført bk. «Ceres» (1425) av Bergen og s. «Terneholmen» av Arendal. Sluttet sjøen i 1921. — Gift. 5 barn.

Jeg førte bk. «Aljuca» fra 1894—1907. Bk. «Ceres» av Bergen fra 1907—1919. Seilte med «Ceres» under hele krigen mellom Amerika og England. Blev ikke forulempet av tyskerne i nogen måte.

GUNDERSEN, GUSTAV,

Larvik, f. 11. okt. 1873 i Larvik. Til sjøs 1888 med s. «Orion» av Larvik, tilh. Gundersen & Engelstad A.s. Styrms.eks. 1891 i Larvik. Blev i 1906 fører av hv.b. «Montebello» (350) av Larvik, tilh. Chr. Nilsen & Co. Har senere ført sk. «Haabet» (400) av Sandefjord. Sluttet sjøen i 1917 (skadet). — Havnestyremedl. Medl. av komiteén til Sjømenns Alderdomspensjon. — Gift. 4 barn.

Jeg har 3 forlis med seilskib og 2 dampskib. Det siste var krigsforlis den 20. mars 1917, et meget stygt krigsforlis. Jeg fikk en knekk ved dette forlis således at jeg ikke har kunnet fare til sjøs siden.

GUNDERSEN, HANS ALBERT,

Arendal, f. 22. aug. 1878 i Dypvåg. Til sjøs 1893 med s. «Kastor» (400 brt.) av Arendal, tilh. Nic. Olsen. Styrms.eks. 1897 i Arendal. Styrms. med Arendalsfar-tøiene «Tankred» og «Diaz». Blev i 1905 fører av s. «Glenshee» (1450) av Arendal, tilh. Bertr. Jacobsen. Har senere ført s. «Este» (1200 brt.), m. «Maria» (450 brt.), d. «Vardaas» (2200), d. «Loyal» (400) og fører nu d. «Torungen» (3200), alle av Arendal. — Viseform. i Arendals Sjømansf.

Fikk s. «Glenshee» å føre i mars 1905, og førte dette til mars 1910, i fart på Australia, Sydhavseene og Kina. Innkjøpte «Este» i mars 1910 og seilte med dette til 1917 i fart på Australia, Vestkysten, samt Gulven og Buenos Aires. Har mest seilt i Amerikafart med «Torungen».

GUNDERSEN, JACOB SEVERIN,

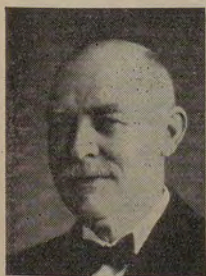
Egersund, f. 17. aug. 1864 i Egersund. Til sjøs 1880 med s. «Masippa» av Egersund, tilh. Jacob A. Gundersen. Styr.m.eks. 1884 i Kristiansand. Styr.m. bl. a. med s. «Klepp», s. «Eikundasund» og d. «Bankchef Hendriksen» av Bergen i øst-asiatisk kystfart. Blev i 1896 fører av d. «Changriong» (600), tilh. den Koreanske regjering. Har senere ført to andre dampere for s.n. regjering samt 2 japanske dampere (ca. 2000) og førte senest (i 6½ år) d. «Teli» (1500) av Shanghai. Sluttet sjøen i 1921. — Sjørettsmedl. — Gift. 1 barn.

I krigen mellom Japan og Kina 1894—1895 førte vi proviant til den japanske krigsflåte som lå i Talienwan Bay — hvor russerne siden bygget en storartet by, som de kalte Dalnu, men som japanerne senere forandret til Dairen. Dette var med d. «Hyenik». Denne båt blev innkjøpt fra Bergen av den koreanske regjering i 1892. I begynnelsen av den russisk-japanske krig var jeg i troppestransport for japanerne med d. «Hansung» på Nordvest Korea.

I mars 1905 reiste jeg til England for å kjøpe en ny båt for D. W. Deshler, Japan. Den blev kalt «Ohio II». Vi lastet 30 fots Krupps kanoner i Hamburg for Japan. Denne last losset jeg nær Yokohama i de første dager efter våbenstilstanden.

Feb. 1907 gikk jeg igjen over til koreanerne, og førte d. «Hansung» igjen i fire år. Våren 1911 reiste jeg hjem via Sibirien.

I mars 1914 reiste jeg igjen ut til Kina via Sibirien og blev fører av d. «Teli» av Shanghai, som jeg seilte de siste 6½ år.

GUNDERSEN, JOSEF FRANTS OSKAR,

Kragerø, f. 1. juli 1868 i Sandefjord. Til sjøs 1884 med sk. «Caroline» av Kragerø, tilh. konsul Larsen. Styr.m.eks. 1887 i Kragerø. Styr.m. med br. «Alice» og bk. «Apollo». Blev i 1899 fører av br. «Lina» (360) av Kragerø, tilh. Hans Børresen. Har senere ført barkskibene «Cyprian» (1350), «Arizona» (1850), «Shakespeare» (1260) og «Deveron» (2000), alle tilh. C. A. Larsen, samt motorkutter «Jolla», tilh. Brødr. Schröder, samtl. skib av Kragerø. Sluttet sjøen i 1923 og har senere vært kjøpm. — Sjørettsmedl. Styremedl. Kragerø Sjømandsf. (fl. år viceform.). — Enkem. 3 barn.

Jeg har ført skib for C. A. Larsen i 15 år.

Forliste bk. «Cyprian» 1905 på den hollandske kyst. Alle mann drev iland på poopdekket og blev reddet.

Forliste bk. «Arizona» i Nord-Atlanteren juli 1909. Alle reddet.

Torpedert med bk. «Deveron» 9. juni 1917 vest av Orknøyene.

Var underveis Buenos Aires—Kjøbenhavn med hvete. 4 mann omkom. Blev torpedert uten varsel. Fikk selv høre kindben knust, øret avrevet og kjevebenet splittet så tennene falt ut.

GUNDERSEN, KNUT SCOTT,

Oslo. Til sjøs 1910 med s. «Geleului» (3000) av Tvedestrand, tilh. M. H. Gundersen. Styr.m.eks. 1914 og skibsf.eks. 1916 i Oslo. Styr.m. med d. «Hild», d. «Dagfin» og d. «Frontera». Blev i 1929 fører av d. «Hav» (2050) av Oslo, tilh. Helmer Staubo & Co. Fører nu d. «Hvoslef» (2100), tilh. s.n. rederi.

GUNDERSEN, LARS KRISTIAN,

Kragerø, f. 27. nov. 1870 i Kragerø. Til sjøs 1885 med s. «Poseidon» (800) av Kragerø, tilh. Henrich Biørn jr. Styr.m.eks. 1890 i Kragerø. Styr.m. med bk. «Passepartout». Blev i 1894 fører av br. «Ceres» (300) av Kragerø, tilh. o.n. reder.

Har senere ført seilskibene «Ursus Minor» (900), «Passepartout» (820), s. «Æolus» (850), «Kong Oscar II» (1200), alle tilh. o.n. reder, d. «Athos» (2500) og førte senest d. «Rex» (2000), begge av Oslo. Sluttet sjøen 1932. — Gift.

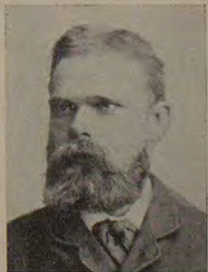
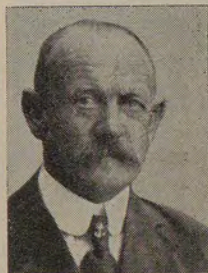
Begynte som 2. styr.m. 22. juni 1916 ombord i d. «Athos» av Oslo (2500), tilh. A. O. Lindvig. Blev 1. styr.m. 3. okt. 1916 og fører 19. feb. 1917. Blev 16. mai 1916 beskutt av en tysk u-båt utenfor Isle de Yeu; den skjøt i ca. 1 times tid ca. 50 granater, men blev ved Guds hjelp utfriet fra samme.

Blev 10. mars 1919 fører av d. «Rex» av Oslo (2000), tilh. A. O. Lindvig. Den blev solgt 1921.

Har senere seilt som 2. styr.m. med d. «Stanja» av Oslo og d. «Regulus» av Oslo. Kom hjem fra sistnevnte 25. des. 1932, og ser det ikke ut til å bli mere å gjøre.

GUNDERSEN, OLE,

V. Aker, f. 10. jan. 1858 i Kladeborg (Arendal). Til sjøs 1873 med bk. «Norden» (600) av Arendal, tilh. Paul B. Larsen. Styr.m.eks. 1878 i Arendal. Styr.m. med bk. «Gustav Adolph» og bk. «Albion» av Arendal, fullr. «Phas» og bk. «Ilma» av Oslo. Blev i 1886 fører av bk. «Albion» (545) av Arendal, tilh. P. C. Pedersen. Har senere ført bk. «Ole Boe» (770) av



Arendal. Sluttet sjøen i 1908. Siden vært i skibsreder Fred. Olsens tjeneste. — Gift. 5 barn.

Med bk. «Albion» seilte jeg 5 år i Østersjø- og Nordsjøfart, og med bk. «Ole Boe» 7 år, stadig i Ostindia- og Australia-farten.

GUNDERSEN, PEDER,



Oslo, f. 14. aug. 1866 i Fredriksvern. Til sjøs 1882 med d. «Geyser» (3700) av Kjøbenhavn, tilh. Thingvalla linjen. Styrms.eks. 1884 i Oslo. Skibsf.eks. 1889 i New York. Styrms. med bk. «Erato», d.y. «Meteor» av New York, d. «Harald Haarfager» og d. «Scotland» av Oslo. Blev i 1894 fører av d. «Harald Haarfager» av Oslo, tilh. Jens Meinich & Co. (i postruten Oslo—Bergen). Har senere ført d. «Hankø», d. «Scotland», d. «Jens Meinich» (850), d. «Aslaug» (ex «Thingvalla», 2900), alle av Oslo, og førte senest d. «Arnfrid» (2150) av Larvik, tilh. Chr. Nielsen & Co. Sluttet sjøen i 1912. Senere drevet rederi- og agenturvirksomhet. — Gift. 5 barn.

Som fører av d. «Arnfrid» på dets første reise fra Hamburg til Vladivostok i 1905 blev jeg tatt til fange i Tsusimastredet og ført til Sasabo, Japans lukkede og største orlogshavn. Under opholdet i Sasabo, som varte ca. 10 dager, blev der daglig avholdt rettslige forhør ombord av høiere marineoffiserer. Utenom disse forhør blev jeg daglig hentet i land under militær bevoktning og krysseksaminert på de forskjellige admiralitetskontorer, inntil der kom beskjed om at mitt skib og last var beslaglagt som lovlig price. Officerer og mannskap sendtes til Nagasaki. Etter et par måneders ophold i Nagasaki kom der beskjed om at skib og ladning var friggitt — og blev jeg betydet — at frigivelsen var en begunstigelse av Mikadoen på hans fødselsdag. Mere sannsynlig er det sikkerlig, at keiser Wilhelm, som på den tid var adskillig av en allmakt, ikke godvillig tillot at de tyske assurandører skulde ha et tap på flere millioner. Etter overtagelsen av skibet i Sasabo fortsattes reisen til Vladivostok.

GUNDERSEN, TELLEF,



Arendal, f. 12. mars 1880 i Dypvåg. Til sjøs 1895 med s. «Tancred» (550) av Arendal, tilh. Gunder Olsen. Styrms.eks. 1898 i Arendal. Styrms. med barkskibene «Mauri», «Tancred» og «Eli-ezer». Blev i 1907 fører av s. «Glitre» (1594 nrt.) av Oslo, tilh. O. Gotaas. Har senere ført s. «Geysir» (2900) av Oslo og s.

«Yuba» (2400) av Tønsberg. Fører nu d. «Oddvar» (3100) av Oslo. — Gift. 3 barn.

Bk. «Glitre» førte jeg i 7 år, og seilte mest i salpeterfarten på Chili. Mangen hård tøm hadde vi rundt Cape Horn for vestgående. Særlig på en reise Hamburg—Californien. — Etter at Falklands-øerne var passert, satt det inn med stormende vær fra vest (aug. mnd.). Den ene storm avløste den annen, og det så nokså håpløst ut med å komme frem. Dog efter mange slags strabadser og nesten seilslitt, kom vi da endelig rundt Cape Horn. Vi hadde da brukt fra Falkland til 45° i South Pacific 38 dager. På hele reisen 144 dager.

Bk. «Yuba», som jeg førte i 1917, blev torpedert på reisen Savannah—Kjøbenhavn med oljekaker 7. juni ca. 100' nord av Butt of Lewis (Hebriderne). Etter 3 dager og netters ophold i livbåtene blev alle mann optatt av engelsk patruljebåt og landsatt i Stornoway.

GUNNERSEN, HANS BERNHARD,

Brevik, f. 6. okt. 1857 i Brevik. Til sjøs 1872 med sk. «Ingeborg Anna» (120) av Brevik, tilh. Jacob Isaksen. Styrms.eks. 1877 i Brevik. Styrms. bl. a. med sk. «Mc Mahon», bk. «Brevik» og sk. «Vidfarne». Blev i 1900 fører av bk. «Inger» (600) av Brevik, tilh. C. Christensen. Har senere ført bk. «Adele» (850) og bk. «Hafsrfsjord» (600) av Brevik. Sluttet sjøen i 1910. Senere drevet fergetrafikk. — Gift. 2 barn.

GUNNERUS, OTTO,

Trondheim, f. 7. jan. 1885 i Trondheim. Til sjøs 1901 med bk. «Waimea» av Oslo, tilh. Westergård & Co. Styrms.eks. 1904 i Trondheim og skibsf.eks. 1907 i Stavanger. Styrms. med bk. «Baldur» og fl. N.F.D.S.-skib. Blev i 1920 fører i N.F.D.S. og har senere ført forskj. av selskapets skib. Fører nu d. «Ottar Jarl» (1458 brt.), tilh. N.F.D.S. — Gift. 1 barn.



Mine 6 første år til sjøs tilbragte jeg på seilskiber. Gjennemgikk gradene fra dekksgutt til styrms. Forliste med bk. «Waimea» i Algoa Bay 1. sept. 1902; samtidig forliste 18 seilskiber i løpet av natten. På mitt skib blev 5 reddet.

Jeg begynte i N.F.D.S. 1. mars 1908 som 2. styrms. Under krigen gikk jeg hovedsakelig i kystfart her hjemme, undtatt våren 1915 et par måneder på Hamburg, til denne havn blev stengt, og i mars 1917 et par turer på Newcastle.

Med mitt nuværende skib, hvor jeg har gått i rute mellom Vadsø og Hamburg, siden mars 1928.

GUNNESTAD, HJALMAR OLSEN,

Slagen pr. Tønsberg, f. 13. jan. 1889 i Nøtterøy. Til sjøs 1904 med d. «Talabot» av



Tønsberg, tilh. Nilsen & Bjønnes. Styrer. eks. 1908 og skibsf. eks. 1913 i Tønsberg. Styrer. bl. a. med d. «Grib», m.t. «Mantilla» og m.t. «Bonzo». Blev i 1930 fører av d. «Solna» (8375) av Oslo. Fører nu d. «Beryl» (1850) av Oslo. — Gift. 3 barn.

Da jeg var 2. styrer. med t.s. «Belridge» av Tønsberg, fører kapt. O. Olsen, og var på reise fra Amerika til Rotterdam lastet med petroleum og bensin, blev vi torpedert (uten varsel) av tysk u-båt i den Engelske Kanal 19. feb. 1915, og således det første nøytrale skib som blev torpedert under Verdenskrigen. Vi forlot skibet, men gikk straks ombord igjen og tok skibet inn i havn.

Jeg var 1. styrer. med d. «Grib» av Drammen, kapt. Hansen, og var på reise fra Lissabon til Hull. Vi blev uten varsel beskutt og senket med bomber av tysk u-båt i Biskaya-bukten 27. mars 1917.

GUNNESTAD, CARL ERNST,



Skien, f. 8. feb. 1886 i Nøtterøy. Til sjøs 1901 med s. «Langesund» (450 brt.) av Langesund, tilh. Skau-gårds red. Styrer. eks. 1905 i Nøtterøy (privat) og skibsf. eks. 1914 i Tønsberg. Styrer. med s. «Insula Capri», s. «Camana», s. «Dyveke» og d. «Talabot». Blev

i 1914 fører av bk. «Francis Hagerup» (2200) av Tønsberg, tilh. O. J. Olsen. Sluttet sjøen i 1918. — Siden 1919 lagerform. hos G. Coward. — Gift. 3 barn.

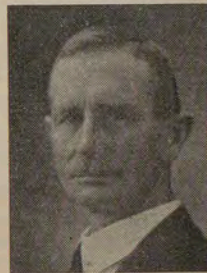
Jeg overtok førerposten på bk. «Francis Hagerup» i Havre 28. aug. 1914. Avseilte derfra 25. sept. til København for ordre. Kom heldig frem etter hurtig reise, men hadde nær seilt op i minesperringene på København red, da ingen los var å få. Blev i siste øieblikk stoppet av en vaktbåt. Seilte derfra til Sundsvall under vanskelige forhold. De fleste fyr på svenskekysten, og alle på finske-kysten var ute av funksjon. Avseilte fra Sundsvall 19. nov. med en ladning høvlede bord for Melbourne. Fikk straks vi kom ut sydlige vinde og blev liggende og krysse i flere uker. Var umulig å komme mellom «Kværken». Fikk til slutt taugbåt som slepte oss ned til Svenske Bjørn-fyrskib. Natt til juleaften ankrer vi op ved Falsterbo. Kunde da ikke komme lenger, da farvannet var sperret av tyske torpedobåter. Juleaften morgen blev skibet opbragt av tyskerne, da lasten siden avgang var blitt kontrabande. Fikk ordre om å seile skibet inn til Swinemünde. Jeg protesterte herimot, da det bleste en hård snestorm. Måtte dog til slutt gå med på å seile skibet inn til Swinemünde. Kom inn og var fortøiet der juledags middag. Blev straks efter frigitt, og fikk ordre om å gå ut med en gang, men nu nektet mannskapet å gå ut på grunn av krigsfaren. De tyske autoriteter nektet imidlertid mannskapet å avmønstre. Avseilte 3. juledag fra Swinemünde og hadde senere en hurtig reise til Melbourne.

Med samme skib på reise fra Iquique til Liverpool med raffinert salpeter til ammunisjonsfabrikkene, opdagedes da vi var tvers av

Falklandsøene at store mersestang var brukket. Fikk spjelket den efter meget strev. Senere på samme reise i Nord-Atlanteren slingret fore bramstang overbord; rær og seil fikk vi berget og de blev ikke større skadet. 8 dager efter var ny bramstang ferdig, og blev under protest av mannskapet rigget op og alt gikk godt. Ankom endelig til Liverpool 26. mars 1916 efter en reise på 151 dager fra Iquique. Hadde da omtrent ingen proviant igjen. Skibet var da opgitt og ingen trodde vi var mere til.

GUNVALDSEN, AANEN ANDREAS,

Kristiansand, f. 1. mars 1875 i Randesund. Til sjøs 1892 med s. «Olivia» (2050) av Kristiansand, tilh. Thv. B. Heistein. Styrer. eks. 1896 og skibsf. eks. 1897 i Kristiansand. Styrer. med bk. «Noel», d. «Bjørn» og d. «Dania». Blev i 1909 fører av s.n. skib (1200) av Kristiansand, tilh. O. I. O. Borgen (senere H. E. Hansen-Tangen). Har senere ført d. «Rosenvold» (1050), d. «Agerøen» (4000), d. «Agerøen» (2300) og fører nu d.t. «Adna» (7830), tilh. H. E. Hansen-Tangen, Kristiansand. — Enkem. 3 barn.



GUNVALDSEN, MARTIN,

Stavanger, f. 3. aug. 1858 i Stavanger. Til sjøs 1874 med s. «Appia» (600) av Stavanger, tilh. E. Berentsen. Styrer. eks. 1880 i Stavanger. Styrer. med sk.br. «Amarant» (i 5 år) og d. «Svithun» (i 2 år). Blev i 1887 fører av d. «Svithun» (900) av Stavanger, tilh.



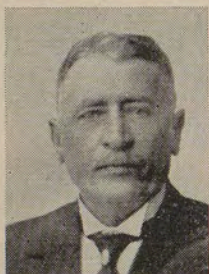
Holdt & Isachsen. Har senere ført dette rederis dampere «Fulton» (650), «Dictator» (1400) og «Alabama» (1250). Sluttet sjøen i 1912. — Senere underveier (hos stadsveieren). — Gift. 3 barn.

Seilet i Holdt & Isachsens rederi fra 1878 til 1912 (33 år). Alt har i denne tid gått heldig, uten havarier eller forlis.

GUTTORMSEN, GUSTAV,

Sundene, Tjømo, f. 24. sept. 1885 i Tjømo. Til sjøs 1901 med d. «Rein» av Tønsberg, tilh. And. Jacobsen. Styrer. eks. 1909 og skibsf. eks. 1919 i Tønsberg. Styrer. bl. a. med d. «Fix», d. «Maud» og m. «L. A. Christensen». Blev i 1923 fører av d. «Maud» (3050) av Tønsberg, tilh. Hj. Røed, og førte senest dette skib. — Gift. Ingen barn.

GUTTORMSEN, GUSTAV ADOLF,



Stavanger, f. 4. des. 1864 i Stavanger. Til sjøs 1881 med sk.br. «Moody» (200) av Stavanger, tilh. Svend Guttormsen & J. Tysdal. Styr.m.eks. 1884 i Stavanger. Styr.m. bl. a. med bk. «Condor», bk. «Mimer», d. «Havfursfjord», d. «Snefond» og d. «Nor». Blev i 1911 fører av d. «Expedit» (900) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Har senere ført Stavangerdamperne: «Jarl» (530), «Tresfond» (1150) og d. «Smaragd» (650). Sluttet sjøen i 1916. — 1917—19 disp. for A.s. Nordsjølekterkomp., Stavanger. — Senere underveier (hos stadsveieren). — Gift. 5 barn.

GUTTORMSEN, SIGURD RING,

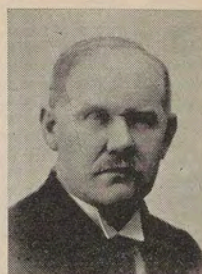


Nøtterøy, f. 9. sept. 1893 i Horten. Til sjøs 1910 med s. «Celtic Queen» (3500) av Oslo, tilh. A. T. Simonson. Eks. 3 kl. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1913. Styr.m.eks. 1914 i Tønsberg og skibsf.eks. 1919 i Oslo. Styr.m. med en rekke skib tilh. Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg. Blev i 1926 fører av d. «Terrier» (8000), tilh. s.n. rederi. Har senere ført m. «Thalatta» (9600), m. «Tampa» (6200), m. «America» (7550), m. «Tancred» (9900) og fører nu m. «Taiwan» (9200), alle tilh. Wilh. Wilhelmsen. — Gift. 1 barn.

Begynte som 3. styr.m. hos Wilh. Wilhelmsen i juli 1914. Blev 1. styr.m. i jan. 1917. Farte som 1. styr.m. i Australialinjen 1920 til 1926. Forøvrig fart i samtlige av W. W.s linjer som styr.m. og fører. Har aldri vært med i kollisjon, forlis eller annet større havari.

Innehar med m. «America» rekorden for å ha passert Belle Isle-stredet 17 dager tidligere enn noget annet skib. Rekorden ble satt 8. mai 1931. Har kun fart hos Wilhelmsen som officer.

GUTTORMSEN, TRYGVE,



Tvedestrand, f. 18. feb. 1875 i Tvedestrand. Til sjøs 1892 med s. «Solid» av Tvedestrand, tilh. Hagbart Nilsen. Styr.m.eks. 1894 i Arendal og skibsf.eks. 1901 i Oslo. Styr.m. bl. a. med bk. «Dovre», d. «Maridal» og d. «Halgrim». Blev i 1900 fører av bk. «Dovre» (620) av Tvedestrand, tilh. A. Billing Olsen. Har senere ført d. «Theresedal» (2550) av Tvedestrand, m. «Viben» (2100) av Oslo, d. «Benny» (650) av Oslo, d. «Imacos» (1850) av Tvedestrand og fører nu d. «Gard» (4200) av Oslo. — Gift. 3 barn.

Jeg kom ombord i bk. «Dovre» av Tvedestrand i 1894 som lettmatros. Gikk gjennom gradene til jeg i 1900 fikk skibet å føre.

Ombord i d. «Theresedal» var jeg fra 1904—1917, da skibet ble senket av tysk u-båt 19. jan. med bomber. Skibet var da underveis Bathurst—Liverpool lastet med jordnøtter. Alle reddet.

Jeg har også ført d. «Regal» av Tvedestrand (1350), tilh. I. W. Wroldsen & Co., og d. «Mattie», tilh. Bechs rederi A.s., Tvedestrand (nåværende d. «Gard».)

GÄRTNER, ROLE,



Trondheim, f. 17. feb. 1874 i Trondheim. Til sjøs 1890 med s. «Jonas Rein» av Bergen, tilh. kapt. Rathje. Styr.m.eks. 1894 i Trondheim. Styr.m. med flg. N.F.D.S. skib: «Trondhjem», «Kong Halfdan», «Haakon Jarl», «Kong Erik», «Ragnvald Jarl» og «Haakon VII». Blev i 1909 fører av d. «Svein Jarl» (1850) av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Har senere ført samme rederis dampskibe «Rolf Jarl» (2400), «Roald Jarl» (2800), «Vølund» (3500), «Rolf Jarl» (3500), «Kong Helge» (900) og fører nu «Kong Erik» (1000). — Rederforb. gullmedalje. — Gift. 5 barn.

H.

HAABERG, PER ANTON,



Oslo, f. 30. sept. 1879 i Sunnmøre. Til sjøs 1898 med d. «Stabil» (750) av Stavanger, tilh. skibsr. Melling. Styrme.eks. 1906 i Horten og skibsf.eks. 1912 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Kristiania», d. «Akershus», d. «Laatefos» og fl. N.A.L.-skib. Blev i 1920 fører av d. «Ranenfjord» (7850) av Oslo, tilh. N.A.L. Har senere ført d. «Foldenfjord» (10500), d. «Remus» (7500), d. «Trondhjemsfjord» (9000) og fører nu d. «Norefjord» (5400), alle tilh. N.A.L. — Gift. 1 barn.

HAAG, ANTHON,



Liverpool, f. 17. april 1852 i Tjømø. Til sjøs 1868 med s. «Susana» (300) av Tjømø, tilh. skibsr. Gjertsen. Styrme.eks. 1870 i Tønsberg (privat). Styrme. med bark-skibene «Adjø», «Horten» og «Tellus». Blev i 1878 fører av br. «Speed» (260 brt.) av Sandefjord, tilh. J. B. Linæa. Har senere ført s. «Wilhelm» (1050), fregat «Frey» (2200), bk. «Halgerda» (2200), alle av Tjømø, d. «Glenwaren» (915), tilh. Otto Thoresen m. fl., Tønsberg, og førte senest d. «Sandø» (834 brt.) av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1908. — Repr. for sjøfartskontoret ved konsulatet i Liverpool 1910—30. Inneh. Kongens fortjenstmedalje. — Enkem. (3 barn, døde).

Takket være bedende foreldre i Norge og en bedende hustru i Liverpool har Gud vært god mot mig, så jeg var fri av uhell på sjøen i de 40 år jeg var i aktiv tjeneste ombord. Den eneste gang det så stygt ut var i okt. 1891 med skibet «Frey» på reise fra Rangoon til London med en teaklast. I den engelske kanal fikk vi en orkanaktig storm fra syd med oprørt hav; holdt på å drive i land i bukten øst for Isl. of Weight. Da orkanen var på det verste, så jeg et syn som aldri vil gå mig av minne. Jesus i lys regnkappe uten hatt kom til mig på halvdekket, klappet mig på skulderen og sa: «Vær ved godt mot, gutten min, og gjør din plikt, så skal jeg sørge for resten». Jeg studerte tidevanntabellene og kovent flere ganger om natten for å holde tidevannet under le baug. B.b. anker brakk løs fra svineryggen og blev hengende for baugen, så sjakledes

ut 30 favner og lot det gå til bunns for ikke å hugge hull i baugen. En del seil bleste bort om natten og om morgenen hadde vi tre a fire tonn sann og småsten på dekket. Fikk dagen efter los ved Dungenes, og han fortalte at en masse skiber var drevet i land mellom Isle of Weight og Syd Foreland med store tap av liv.

Nogen større meritter har jeg ikke utført, men takket være mitt prektige mannskap på bk. «Wilhelm» — enkelte hadde stått ombord i flere år, vovet jeg å gjøre en vidløftig kontrakt i Melbourne i året 1885. Vi lå da 30 skandinaviske skib i Melbourne uten å erholde frakt hjemover. Gikk nemlig inn på å gå til Brower Island, en ubebodd korallø, og der grave ut en last guano med eget mannskap og føre denne ombord i skibets båte, en distanse av to mil. Lå der i fem mnd., og gikk da til London med full last, og resultatet blev godt. Gikk på et laboratorium i Melbourne i 14 dager for å lære å analysere gjødselstoffer, så mitt rederi har kostet lærdom på mig, så jeg kan finne ut hvad der er ekte skitt!

I 1878, min første reise som skipper, hadde jeg den ære å få kongen av Danmark, altså bestefar til kong Håkon, til å vise mig veien til skibshandler Jensen. Han fulgte mig i 20 min. like til døren, bad pent farvel og ønsket mig all lykke som skibsfører.

HAAGENVIK, TORLEIF JOHAN MUNTHE,

Haugesund, f. 23. jan. 1896 i Haugesund. Til sjøs 1913 med d. «Eli» (1750) av Haugesund, tilh. P. Lindøe. Styrme.eks. 1919 og skibsf.eks. 1923 i Haugesund. Blev i 1928 fører av d. «Storesund» (680) av Haugesund, tilh. Antoni Ommundsen, og fører nu dette skib. — Gift. 1 barn.



HAAKONSEN, OLAF,

Tønsberg, f. 6. juli 1872 i Stokke. Til sjøs 1888 med bk. «Valborg» av Tønsberg, tilh. hans far A. Haakonsen. Styrme.eks. 1891 (privat). Skibsf.eks. 1895 i Tønsberg. Styrme. med bk. «Bolivia», s. «Telefon», d. «Castor» og d. «Rodney». Blev fører i 1898 av s. «Thermuthis».

Har senere ført s. «Bolivia», s. «Telefon», d. «Castor», d. «Ambra» og d. «Johan Mjelde» («Ambra» av Sandefjord, «Castor» av Trondheim, de øvrige av Tønsberg). Sluttet sjøen i 1925. Nu ansatt i Sjøkontrollen. — Gift. 6 barn.



Jeg seilte så å si under hele krigen og førte da d. «Adaland» av Tønsberg, bk. «Fingal» av Sandefjord, tilh. Chr. Hannevig. («Fingal» hadde to motorer og to propeller). D. «Johan Mjelde» som blev torpedert 26. nov. 1917 og senere førte jeg d. «June», «Hydro» og m. «Glitne».

Før «Johan Mjelde» blev senket tok u-båten ombord til sig 100 sekker kaffe. All den øvrige last blev kastet overbord for å komme ned til kobberet. Man lastet kobber over i u-båten i 3 dager. Til slutt var vi 108 mann ombord som arbeidet med lasten, idet flere andre skib var blitt senket i nærheten i de dagene. Jeg blev om natten tatt ombord i u-båten og tyskere satt ombord i «Johan Mjelde». Til slutt blev skibet senket med bomber. Alle blev reddet inn til Portugal efter en del viderveddigheter.

HAALAND, AKSEL GERHARD,

Nordstrandshøgda (Oslo), f. 10. april 1870 i Egersund. Til sjøs 1885 med s. «Brilliant» av Egersund. Styrme.eks. 1896 i Stavanger. Styrme. med bk. «Løining», d. «Naddod», d. «A. Dekke», d. «Evviva» og d. «Anna». Blev i 1906 fører av s.n. skib av Bergen, tilh. William Hansen. Har senere ført d. «Hansa», d. «Lisken», d. «Botnia», og fører nu d. «Evviva» (2400), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.

HAANSBUS, OLE ANDREAS,



Oslo, f. 19. jan. 1892 i Fredrikstad. Til sjøs 1908 med s. «Fortuna» (1800) av Sandefjord, tilh. Leif Bryde. Styrme.eks. 1913 og skibsf.eks. 1918 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Jelø», d. «Rondane» og d. «Dictator». Blev i 1919 fører av m. «Fager» (1000) av Oslo, tilh. A.s. Staalbeton. Har senere ført d. «Stokesley» (1400) av Oslo. Sluttet sjøen i 1928. — Nu havnebetjent. — Gift. 2 barn.

HAAVE, CARL WILHELM,



Stavanger, f. 29. april 1871 i Stavanger. Til sjøs 1887 med s. «Imperator» (1550) av Stavanger, tilh. Holdt & Isachsen. Styrme.eks. 1890 i Stavanger og skibsf.eks. 1899 i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Imbs» og d. «Solfond». Blev i 1900 fører av d. «Jæderen» (620) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Har senere ført d. «Solfond» (2700), d. «Breifond» (570), d. «Lysefjord» (1500) og senest d. «Jomsborg» (3300), alle av Stavanger. — Sensor ved sjømannsskolen.

HAAVE, RICHARD LAURITZ,

Moss, f. 29. aug. 1879 i Drøbak. Til sjøs 1898 med s. «Andora» (900). Styrme.eks. 1901 og skibsf.eks. 1908 i Porsgrunn. Styrme. med sk. «Ross», d. «Gaa Paa», d. «Elben» og d. «Margaret». Blev i 1912 fører av s.n. damper (1000) av Oslo, tilh. Rich. Petersen (Jelø-linjen). Har senere ført d. «Maggie» (1850), d. «Akershus» (1200) og d. «Mascot», alle tilh. Jelø-linjen. Har også hatt tilsyn med byggingen av flere av Jelø-linjens skib. — Sluttet sjøen i 1927. — Fra 1928 havnefogd i Moss og Soon. — Form. i Moss sjømf. Sjørettsmedl. — Gift. 3 barn.



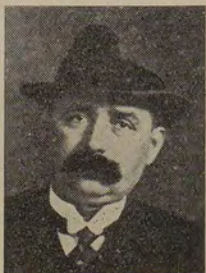
Jeg har vært ansatt i Jelø-Linjen ca. 27 år.

Den 16. okt. 1916 i munningen av Bristolkanalen, mens jeg førte d. «Maggie», reddet mannskap fra engelsk sk. «Busi Bee», som vi påtraff i synkeferdig stand. Der var ved anledningen S.V. storm med svært hav. Vi kom opunder havaristen i mørkningen om aftenen og hadde mannskapet ombord efter et par timers forløp. Da vi kom op under, lå en norsk og en dansk båt og manøvrerte rundt vraket uten det lyktes å få forbindelse. Sølvpokal med inskripsjon fra The British Government.

22. juni 1917 blev torpedert uten varsel med d. «Maggie» N.V. av Irland, på reise fra Birkenhead til Dakar med kull.

HAAVIG, CHR.,

Avaldsnes, f. 4. feb. 1874 i Avaldsnes. Til sjøs 1890 med galeas «Ida» av Hauge-sund, tilh. Brødrene Knudsen. Styrme.eks. 1894 i Haugesund. Styrme. bl. a. med sk. «Anny Føyen», d. «Leif» og d. «Frithjof». Blev i 1902 fører av d. «Leif» av Haugesund, tilh. Knut Knutsen O. A. S. Har senere ført d. «Carlatta» (775) av Haugesund og d. «Inger Benedicte» (2800) av Bergen, og fører nu d. «Bokn» (900) av Haugesund. Kystlos 1920—25. — Gift. 6 barn.



HAGEN, BJØRN JOHAN,

Stavanger, f. 25. jan. 1886 i Jelsa. Til sjøs 1902 med s. «Elegance» (100) av Sand. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks. 1909 i Stavanger. Styrme. med bk. «Athene», d. «Ino», d. «Suldal», d. «Espana» og d. «Cuba». Blev i 1913 fører av d. «Cuba» (1000) av Stavanger, tilh.



Ths. S. Falck. Har senere ført d. «Assistent» og d. «Agnar», begge tilh. s.n. rederi. Siden 1928 skibshandler. — Gift. 3 barn.

Under krigen i 1915, mens jeg førte d. «Cuba», kolliderede jeg i London-roveret med en engelsk torpedobåt. «Cuba» sank i løpet av 5 min. Ingen kom til skade. Skibet blev hevet og reparert igjen.

I des. 1928 forliste jeg med d. «Agnar» i Nordsjøen. Vi forlot skibet i livbåtene ca. 80 mil av Lister fyr og satte kurs for Norge. Utenfor kysten blev vi optatt av et tysk skib og landsatt i Mandal. D. «Agnar» var da på reise fra Harstad til Altona med sild.

HAGEN, OLAF INGEBRET,

Sundet pr. Staubø, f. 10. nov. 1895 i Flosta. Til sjøs 1911 med d. «Caerloch» (850) av Tvedestrand, tilh. Salvesen & Lydersen. Styr.eks. 1914 i Oslo og skibsf.eks. 1918 i Kristiansand. Høiere skibsf.eks. i Oslo 1921. Styr. med d. «Odda», d. «Banan» og d. «Dageid». Blev i 1922 fører av s.n. skib (2370) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Har senere ført d. «Sjofna» (875) og d. «Sprøit» (875), begge av Oslo, og fører nu d. «Alix» (1800) av Oslo. — Gift. 1 barn.

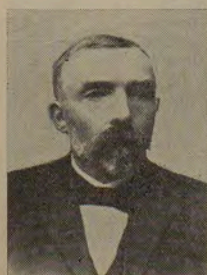
HAGEN, SVERRE,



Minde pr. Bergen, f. 18. mai 1891 i Bergen. Til sjøs 1907 med bk. «Hjærdis» (900) av Kristiansand, tilh. Math. Hansen. Styr.eks. 1911 og skibsf.eks. 1914 i Kristiansand. — Styr. med bl. a. bk. «Storesand» og d. «Skagen» av Kristiansand, d. «Hørda» og «Lista» av Bergen. Blev i 1926 fører av d. «Hada County» (7810) av Bergen, tilh. Mowinckels Rederi. Har senere ført d. «Rygja» (6250) og fører nu atter d. «Hada County» (7810), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.

Har tjenestgjort i A.s. J. Ludw. Mowinckels rederi fra des. 1914.

HAGLAND, OLE JOHAN,



Haugesund, f. 4. mai. 1848 i Skåre. Til sjøs 1863 med et seilskib fra Haugesund, tilh. R. G. Hagland. Styr.eks. 1876 i Haugesund. Styr. med sk.br. «Vingolf» og galeas «Concordia». Blev i 1878 fører av galeas «Progres» (140) av Haugesund, tilh. Stener Hervig. Har senere ført galeas «Sylfiden» (130), tilh. R. G.

Hagland (senere H. M. Wrangel), Haugesund. Sluttet sjøen i 1891. — Har senere drevet kullhandel. — Styremedl. (og medstifter) av Haugesunds Skipperf., likeså av Haugesunds krets av Norsk Selskap til Skibbrudnes Redning. — Enkem. — 2 barn.

Begynte å seile i kystfart og spekulasjonsfart med seilfartøier hvori jeg også var medeier. Var i flere år fører av sådanne fartøier, inntil jeg tok styr.eks.

Drev kullhandel fra 1891 til 1932.

Jeg er nu den eldste skibsfører i Haugesund.

HAGSTRØM, OLAF,

Malakoff pr. Moss, f. 8. mai 1887 i Moss. Til sjøs 1906 med slupp «Saga» av Sandefjord, tilh. Thor Dahl. Styr.eks. 1911 i Tønsberg og skibsf.eks. 1915 i Oslo. Styr. med d. «Tabor», d. «Thelma», d. «Visna», d. «Juni» og d. «Lillan». Blev i 1921 fører av s.n. skib (400) av Oslo, tilh. C. Schoubye. Har senere ført d. «Grado» (700), t.d. «Meryl» (700) og fører nu t.d. «Mitra» (1500), alle av Oslo. — Gift. 2 barn.



Jeg seilte hele krigen med d. «Visna». Vi seilte i den verste krigssone, men var bestandig heldige. Av de konvoyer vi gikk i, blev aldri et skib torpedert, hvilket jeg regner særskilt heldig i de tider. Min første fartstid inntil jeg kom inn på styr. skolen var med seilskiber i Nordsjø- samt Vestindia-fart. Fra 1911 kun med dampskiber.

Året 1908 var jeg matros med bk. «Tomasso Drago» av Genua, var med denne i 9 mnd., en tur til Syd-Amerika og tilbake til Europa via Cuba og lastet mahogni.

HALD, KRISTIAN ANDREAS DYBDAHL,

Jeløy pr. Moss, f. 30. sept. 1889 i Hurum. Til sjøs 1905 med bk. «Bertha» (800) av Kragerø. Styr.eks. 1911 i Horten og skibsf.eks. 1913 i Oslo. Styr. med forskj. skib (B.D.S. 6 år, Wilh. Wilhelmsen 2 år og N.A.L. 3 år). Blev i 1925 fører av d. «Belfri» (3240) av Oslo, tilh. Christen Smith. Har senere ført m. «Belray» (4200) og fører nu m. «Belmoira» (4500), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.



Reddet 21. sept. 1931 3 mann fra aeroplan 300 n. m. av Newfoundland.

HALD, OLE FALK,

Oslo, f. 4. des. 1883 i Oslo. Til sjøs 1903 med s. «Australia» (1500) av Bergen, tilh. Rasmus F. Olsen. Styr-m.eks. 1905 og skibsf.eks. 1909 i Bergen. Styr-m. bl. a. med d. «Solveig», d. «Hornelen» og d. «Scotland». Blev i 1915 fører av d. «Norway» (1400) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Har senere ført d. «Bør» (1280), d. «Biri» (1250), d. «Basel» (1500) og fører nu m. «Batavia» (1300), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

HALL, CLAUS OLUF THORSEN,

Fagerstrand pr. Nesodden, f. 31. des. 1884 i Bodø. Til sjøs 1900 med bk. «Bergljot» av Tønsberg, tilh. o.r.sakf. Meyer. Eks. ved Oslo Handelsgymnasium 1905. Styr-m.eks. 1910 og skibsf.eks. 1913 i Trondheim. Skibsf.eks. i Philadelphia 1917. Styr-m. med Fred. Olsen & Co.s d. «Bob», d. «Sterling» og d. «Bessheim». Blev i 1915 fører av d. «Sterling». Har senere ført d. «Flirt», s. «Pusey Jones No. 1», begge av Oslo, d. «Hallfried» av Bergen, m. «Borgland», m. «George Washington» og d. «Basel», samtl. tilh. Fred. Olsen & Co. Sluttet sjøen i 1933. — Nu driftsbestyrer ved Norsk Brændseloljes Tankanlegg på Fagerstrand. — Gift. 2 barn.

Seilte under hele krigen undtatt fra høsten 1916 til høsten 1917. Var da i U. S. A. og så efter nybygninger for norske rederier.

HALLE, OLAV,

Hemnesberget, f. 2. okt. 1893 i Larvik. Til sjøs 1909 med fullr. «Nor» av Sandefjord, tilh. A.s. «Nor». Styr-m.eks. 1915 i Bergen og skibsf.eks. 1916 i Kristiansand. Styr-m. bl. a. med d. «Belgot» og «Belfri». Blev i 1926 fører av d. «Belgot» (3420) av Oslo, tilh. Christen Smith. Har senere ført d. «Belfri» (3420) og d. «Rosta» (2200), begge av Oslo. Sluttet sjøen i

1932. — Driver nu kullforretning. Startet i 1933 A/s Rana Dampskibsselskap og er nu disponent for dette. — Gift. 4 barn.

Tjenestgjort 10 år i Christen Smiths rederi.

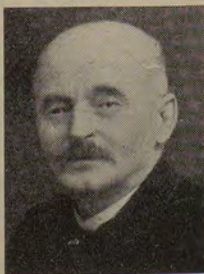
HALLÉN, JOHAN KARSTEN,

Kolbjørnsvik pr. Arendal, f. 31. juli 1903 i Hisøy. Til sjøs 1919 med s. «Ester» (300) av Skien, tilh. skibsr. Realfsen. Styr-m.eks. 1925 og skibsf.eks. 1932 i Arendal. Styr-m. med d.t. «Heron» av Arendal og m.t. «South America» av Oslo. Blev i 1933 fører av m. «Solitaire» (4750) av Oslo, tilh. The Texas Company (Norway) A.s. Har senere ført m.t. «South America» (9640) og fører nu m.t. «Europe» (12835), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.

HALLESEN, FRIDTJOF NORMAND LUND,

Haugesund, f. 19. feb. 1889 i Helgeland. Til sjøs 1908 med d. «Nora». Styr-m.eks. 1914 og skibsf.eks. 1918 i Trondheim. Styr-m. bl. a. med d. «Erling Jarl» (N.F. D.S.) og d. «Thore Hafte» av Haugesund. Blev i 1925 fører av d. «Br. Lothe» (300) av Haugesund, tilh. Brødr. Lothe. Har senere ført m. «Bru» (900) og fører nu d. «King» (700), begge av Haugesund. — Gift. 2 barn.

Reiste under krigen mellom England og Frankrike i ca. 2 år uhell.

HALSTENSEN, LUDVIG,

Drammen, f. 13. okt. 1862 i Drammen. Til sjøs 1879 med s. «Anna Kolbjørnsen» (600) av Drammen. Styr-m.eks. 1881 i Drammen. Styr-m. med bk. «Vikingen» av Drammen og blev i 1892 fører av dette skib. Har senere ført s. «Staubo» (600) av Drammen. Sluttet sjøen i 1896. — Senere fører av d. «Bægna» (tilh. De Norske Statsbaner) i fart på Ådalselven og Spiri-

len, derefter kontorist ved jernbanekontoret i Drammen. Pensjonert efter 1927.

Jeg forliste med bk. «Adelgunde» av Drammen 29. jan. 1883 innenfor Holyhead, og hele mannskapet blev berget inn til Fleetwood. Derefter for jeg med amerikanske og canadiske seilskib til høsten 1888, da jeg mønstret på en tysk bk. i New-York for Stettin, hvorfra jeg reiste hjem som passasjer.

HALSTENSEN, MARTIN,



Oslo, f. 11. mars 1891 i Drammen. Til sjøs 1910 med s. «Marita» (2600) av Drammen, tilh. M. Bruusgård. Styrme.eks. 1914 i Drammen, skibsf.eks. og høiere skibsf.eks. 1916 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Paris», d. «Hamlet» og d. «Ek». Blev i 1918 fører av d. «Prospero»

(700) av Oslo, tilh. Arentz & Halvorsen. Har senere ført m. «San Andres» (3000), m. «Bayard» (5300), d. «Bretagne» (2500) og fører nu m. «Theodor Roosevelt» (9600), alle tilh. Fred. Olsen & Co., Oslo. — Gift. 2 barn.

HALTLID, JOHAN ALBERT,



Lura pr. Sandnes, f. 21. nov. 1886 i Tjøtta. Til sjøs 1909 med s. «Trafalgar» (2000) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. Styrme.eks. 1914 i Sandefjord og skibsf.eks. 1918 i Trondheim. Styrme. med s. «Trafalgar» og en rekke dampere, tilh. A. F. Klave-

ness & Co. Blev i 1924 fører av d. «Sneppen» (2400), tilh. o.n. rederi. Har senere ført m. «Norbris» (12460) av Sandefjord. — Gift. 2 barn.

Høsten 1915 forliste jeg med s. «Trafalgar». Skibet var lastet med kull bestemt til en hvalstasjon på Syd Georgia. Da man befant sig på høide med Bahia (Brazil), observertes brand i lasten. Efter et iherdig arbejde for å få slukket eller begrenset ilden, måtte besetningen kl. 2 om natten forlate skibet i livbåtene, da ilden på flere steder var brutt gjennom dekket, hvor rigg og seil gav den god næring. Blev en tid efter optatt av det danske d. «Kronborg» som bragte besetningen til Santos.

Den 10. nov. 1916 blev d. «Tripel», hvor jeg var 1. styrme., senket i Middelhavet av tysk u-båt. Skibet blev uten varsel utsatt for kanonild og efter at 54 skudd var rettet mot skibet, sank det med sin verdifulle last av stål fra Baltimore til Genua. Besetningen, som mistet alt, gikk i livbåtene og landet i Spania.

Likeledes var jeg 1. styrme. med d. «Sommerstad» av Oslo, da den uten varsel 13. aug. 1918 utenfor New York blev torpedert av tysk u-båt. Besetningen gikk i livbåtene og blev optatt av et amerikansk marinefartøi.

Jeg har tjenestgjort i vel 20 år i rederifirmaet A. F. Klaveness & Co., Oslo.

HALVORSEN, DANIEL WILHELM,

Holmenkollen, f. 24. aug. 1888 i Skudeneshavn. Til sjøs 1903 med bk. «Laugen» av Stavanger, tilh. Paulsen & Co. Styrme.eks. 1907 i Haugesund og skibsf.eks. 1909 i Stavanger. Styrme. med Stavanger-skibene «Donator», «Ansgarius» og «Constant». Blev i 1913 fører av s.n. damper av Stavanger, tilh. Berge Bergesen. Sluttet sjøen i 1915. Senere grosserer.



Jeg hadde det travlt mens jeg var til sjøs. Fra jeg gikk ut som jungm. til jeg kom hjem som 2. styrme. på bk. «Laugen» var det bare gått 31 mnd. 24 år gm. gikk jeg med skipperborgerskap fra Sandnes, og allerede i 1915, 26 år gm. gikk jeg i land for godt. Mitt sjømannsliv var for kort til at det kunde inneholde særlige epoker, men minnet om et par, vel dessverre almindelige, men derfor like alvorlige tilfeller har i mitt videre liv som landkrabbe bitt sig sådan fast, at jeg nu efter alle disse år, allikevel håper å ha gjort mine tidligere kolleger og skibsfarten i det hele tatt, en liten tjeneste.

Jeg vil alltid huske en reis fra Island med sildetønner som dekkslast. Bråttsjøene vasket over, og ikke en mann var til køis på 3 døgn. Vi måtte kutteurringene, og dekkslasten reiste overbord og tok med sig størsteparten av skalkekilene. Å komme ned på dekk og få skallet ordentlig, var uråd, og i videre 2 døgn var vi hengitt til bråttsjøene, som inntok en truende holdning, inntil vi mere under enn over vann kom i havn.

Minnet om denne reis med vann i lasten, har nu ført til at jeg har fått frem en skalkningsanordning, hvor stål- eller jernkiler løper i spor i profilskinner rundt hele lukekarmen, tetter hermetisk, og gjør det umulig at en eneste kile kan løsne eller bli slått ut, uten at man ønsker det. Anordningen er nu demonstrert for alle autoriteter, og er nu kommet i bruk ombord i båter så vel i Europa som U. S. A.

HALVORSEN, HALVOR HUL,

Ormelet, Tjømo, f. 30. okt. 1877 i Tjømo. Til sjøs 1894 med sk. «Bud» av Oslo, tilh. Bernh. Ellingsen. Styrme.eks. 1902 i Horten og skibsf.eks. 1917 i Sandefjord. Styrme. bl. a. med d. «Barbro», d. «Elina» og fl. N.A.L.-skib. Blev i 1921 fører av d. «Idefjord» (6307)

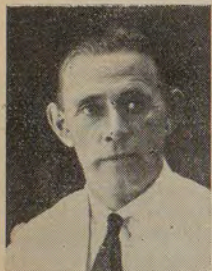


av Oslo, tilh. N.A.L. Har senere ført fl.k. «Sevilla» (8000) av Tønsberg og d. «Randsfjord», tilh. N.A.L. Inneh. H. M. Kongens Kroningsmedalje og redningsbelønning fra Norsk Redningssselskap. — Gift. 3 barn.

Var i seilskuter ca. 4 år. I marinen ca. 5 år. Var med på «Elida»s vintertokt vinteren 1900—1901 som form. på fortopp. Sommeren 1906 med «Heimdal» på kroningstur til Trondheim, tjenest-

gjorde da som underofficer. I Amerika 4 år, hvor jeg seilte som kvartermester i Metropolitanline, Yachter, og førte racing sluppen «Jane» (seil) fra Boston. Som riggerform. var jeg med på å bygge første subway i Boston vinteren 1910—1911. Høsten 1914 begynte jeg som kvartermester på «Bergensfjord», og har vært i N.A.L. tjeneste siden, med undtagelse av en sesong som fører av fl. k. d. «Sevilla» i Antarktik 1930—1931, hvor vi så «Prinsesse Ragnhilds land» mellom 37° og 10° l. o. gr. Samme land blev straks efter konstateret av kapt. Riiser Larsen i flyvemaskin. Efter våre observasjoner trakk vi også op landlinjer av østre del av Kronprinsesse Märthas land, mellom 10° o og 0° o. gr.

HALVORSEN, IVAR HANSEN,



Tønsberg, f. 8. nov. 1887 i Botne (Holmestrand). Til sjøs 1903 med s. «Felix» av Holmestrand. Styr.eks. 1910 og skibsf.eks. 1917 i Oslo. Styr. bl. a. med d. «Dux», d. «Hesperos» og d. «Hektor». Blev i 1925 fører av d. «Hesperos» (8500) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Har senere ført d. «Hiram» og fører nu d. «Halvdan» (2000), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

HALVORSEN, LARS ALFRED,

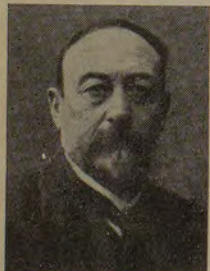


Bergen, f. 2. sept. 1881 i Bergen. Første gang til sjøs i 1898. Styr.eks. 1906 og skibsf.eks. 1911 i Bergen. Styr. med skibene «Selja» og «Caloric». Blev i 1915 fører av d.t. «Caloric» (10360) av Bergen, tilh. Wilh. Jebsen. Fører nu m.t. «Atlantic» (11070), tilh. s.n. rederi. — Rederforb. gullmedalje. Gift.

Blev som fører av tankskipet «Caloric» torpedert under krigen 22. nov. 1917 i Kanalen, hvor 2 mann blev drept. Klarte å bringe skibet tillands med skibssiden oprevet i 60 fots lengde. Det tok 7 mnd. å reparere skibet, det seiler ennå. Blev i 1930 solgt til Italia.

Forliste med d. «Selja» (7400 tonn) utenfor San Francisco i nov. 1910. 2 mann omkom under forliset. Kollisjonen skjedde i tåke. Har i 1935 vært 31 år i skibsreder Wilh. Jebsens tjeneste.

HALVORSEN, NILS,



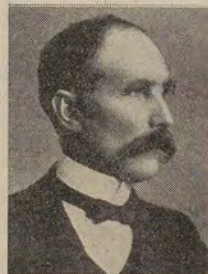
Dypvåg, f. 27. okt. 1860 i Normanvik. Til sjøs 1874 med bk. «Ansgar» (800) av Lyngør, tilh. B. A. Olsen. Styr.eks. 1880 i Arendal. Styr. med barkskibene «Marco Polo», «Normanvik», «Tell» og «Lingard». Blev i 1886 fører av bk. «Tell» (800), tilh. o.n. reder. Har

senere ført bk. «Normanvik» (1000), bk. «Tell» (900), bk. «Marco Polo» (1000), bk. «Lingard» (1200), bk. «Nebo» (2000), 4 m. bk. «Semantha» (3770), alle tilh. s.n. reder, bk. «Per Ugland» (1221) av Arendal og førte senest bk. «Nebo» (2000) av Lyngør. — Gift. 3 barn.

Bk. «Tell» blev rent i senk av Passasjerskip «Helene Worman» ca. 70 mil N.O. av Madeira.

4 m. bk. «Semantha» blev skutt i senk av hjelpekrysseren «Kronprins Wilhelm» i Syd Atlanteren 3. feb. 1915.

HALVORSEN, OLE ALBERT,



Hvaler, f. 16. nov. 1856 på Hvaler. Til sjøs 1872 med s. «Ossian» (70 brt.) av Hvaler. Styr.eks. 1881 i Halden. Styr. bl. a. med bk. «Hanna» av Hvaler og «Agat» av Moss. Blev i 1885 fører av s. «Providentia & Arnt» (270 brt.) av Moss, tilh. R. M. Petterson. Har senere bl. a. ført s. «Wilhelmine», s. «Avance», s. «Alma», s. «Erbin» (600 brt.) og s. «Nor» (433 brt.), alle av Fredrikstad. Sluttet sjøen i 1913. — Direktør i Hvaler Sparebank. — Form. i Ø. Hvaler Sjømansf. — Gift. 2 barn.

I juni 1907 på reise fra Canada til Liverpool med bk. «Nor», sprang skibet lekk og rant full ved østkanten av New Foundlands-bankene. Seilte så skibet flytende på lasten til Liverpool og ankom der uten å betale annet enn de vanlige los- og slepebåtutgifter. Det viste sig da skibet kom i tørrdøkk, at en lask hadde åpnet sig 3 plankeganger fra kjølen. Reisen blev, tross skibet var fullt av vann (Waterlogged), ikke noget lengre enn de andre skib vi gikk ut sammen med fra Canada. Fikk herfor kr. 1000,00 av assuranseforeningen.

HALVORSEN, OLE MARTINIUS,



Kragerø, f. 24. juni 1859 i Jomfruland. Til sjøs 1873 med s. «Bondevennen» (520 brt.) av Kragerø, tilh. Peder Rinde. Styr.eks. 1878 i Kragerø. Blev i 1882 fører av s. «Ispilen» (340 brt.) av Kragerø. Har senere ført s. «Ispolen» (250 brt.), s. «Isploven» (600 brt.), begge av Kragerø, og s. «Belt» (1420 brt.) av Sandefjord. Sluttet sjøen i 1894 — Gift. 3 barn.

«N. H. & S. T.» skrev på hans 75 års dag:

Efter ca. 15 års fartstid som skibsfører, blev han ansatt som uthavnsbetjent i Rosvåg i 1894. Han tok her op arbeidet for å få stiftet en landsforening for sjømenn i 1897. Efter tilslutning av Norges Skibsførerforening blev Sjømændenes Landsforening stiftet den 15. feb. 1898. Til form. valgtes Henry Tschudi, senere

blev admiral Børresen og commander Lundh valgt, og den siste form. var Ole Halvorsen, som i møte i Oslo stillet forslag om oppløsning av foreningen 25. sept. 1914, da foreningens mål, nemlig aldershjem for sjømenn, var nådd. Det sjømannshjem som Sjømændenes Landsforening hadde opprettet i Fredriksvern, blev da overtatt av sjøfartskorporasjonene, og Ole Halvorsen overtok stillingen som sekretær for Det Nasjonale Gamlehjem for Sjømenn. Han fikk samlet inn mange frivillige gaver, så hjemmets økonomiske fremtid er sikret. Dette var et opofrende og imponerende arbeide. Videre arbeidet han for å få penger til Mindehallen. Mindehallens reising danner sluttspelen i dette hans arbeide. Hans arbeide har i årrekker vært å sikre sjømennenes alderdom, pensjonssaken. Da Det Nasjonale Gamlehjem i Fredriksvern fikk tilslutning og støtte, blev Ole Halvorsen sendt til Amerika for å sette sig inn i ordningen ved det store sjømannshjem i New York, og han benyttet da tiden til å studere forholdene også ved andre sjømannshjem i Amerika. Under dette opphold blev han av konsul Moe i Philadelphia gjort bekjent med at der innestod i Seamans Saving Bank i New York mange penger etter sjømenn som senere var døde eller bortkommet. Ved hjelp av den dyktige generalkonsul Fay i New York fikk Halvorsen opgaver over omtr. 100 000 kr. som var innsatt av sjømenn. Han optok da arbeidet for å få disse penger til arvingene i Norge. Det lyktes ham i mange tilfelle å finne arvingene i Norge og mange var de lykkelige som fikk beløp fra kr. 100,00 til kr. 5000,00.

Da anvendelsen av overskuddet av laste- og fyrvakten skulde bestemmes, deltok han i dette møtes arbeide og stilte forslag om at rentene burde komme de gamle sjømenn til gode. Forslaget fikk imidlertid kun hans stemme. Han optok senere arbeidet for denne sak, og sjøfartsdirektør H. Pedersen støttet dette forslag, og senere regjering og Storting, så de gamle sjømenn fikk en støtte som har gledet mange. Sjømennenes alderdomspensjon er blitt en realitet og en av hans store livsoppgaver bragt i sikker havn. Han var også drivkraften i å få opprettet et alderdomshjem for sjømenn i Risør.

I 1892 reddet han i Atlanterhavet besetning og passasjerer fra en amerikansk sk. «Annie R. Stover», og blev da tildelt den amerikanske gullmedalje for redning av menneskeliv.

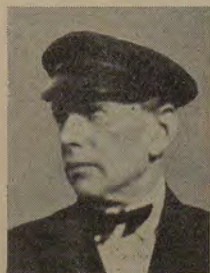
For sitt arbeide for gamlehjemssaken blev han i 1919 tildelt Kongens fortjenstmedalje i gull.

I 1906 blev han tollkontrollør i Risør og i 1916 blev han forr. tollkasserer og tollinspektør sammesteds. Han har innehatt mange stillingshverv, bl. a. form. i Skibsførerforeningen i ca. 25 år. Som skolestyreform. i Hitterøy stilte han i 80-årene forslag om skolehaver, som blev vedtatt av Kirkedepartementet, og som er den første opprinnelse til skolehaver.

Da han var nådd aldersgrensen 70 år, søkte han avskjed fra tollvesenet og kjøpte gården Støle.

Hr. Halvorsen har viet sitt liv og sin store arbeidskraft til beste for vår sjømannsstand, og få er de menn som kan se tilbake på et så velsignelsesrikt arbeide for våre gamle sjømenn som han.

HALVORSEN, OMMUND,



(1291 brt.) av Kristiansand, tilh. Chr.sand Ship-

Kristiansand, f. 12. juli 1885 i Kristiansand. Til sjøs 1902 med s. «Emilie Marie» (800) av Kristiansand, tilh. J. C. Svendsen m. fl. Styr. m.eks. 1907 og skibsf.eks. 1915 i Kristiansand. Styr. bl. a. med s. «Shakespeare» og s. «Svarvanut». Blev i 1918 fører av s. «Pharos»

ping Co. Har senere ført s. «Dvergsjø» (1814 brt.) av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1925 (syk). — Gift. 2 barn.

HALVORSEN, RASMUS EMIL,

Hvaler, f. 29. sept. 1882 i Hvaler. Til sjøs 1898 med s. «Agat» (606 brt.) av Fredrikstad, tilh. Bernh. Nielsen m. fl. Styr. eks. 1901 og skibsf.eks. 1906 i Fredrikstad. Styr. bl. a. med bk. «Nor» og «Telefon» av Fredrikstad og d. «Folsjø» av Tønsberg. Blev i 1909 fører av s. «Telefon» (754 brt.) av Fredrikstad, tilh. Herm. Jacobsen. Har senere ført bk. «Ester» (1055 brt.) av Fredrikstad, frg. «Transatlantic» (1847 brt.) av Oslo, fullr. «Manx King» (2700) av Fredrikstad, fullr. «Vigo» (1401 brt.) av Holmestrand, d. «Tormod» (1950) av Oslo, d. «Mistral» (3350) av Fredrikstad, d. «Torsol» (3680) av Fredrikstad, d. «Mona» (1000) av Fredrikstad, og fører nu d. «Toran» (5400) av Oslo. — Gift. 3 barn.



Tilhører en gammel sjømannsslekt fra Hvaler. Fikk skippercertifikat 4. nov. 1904, men seilte som styr. til 1909, da jeg fikk den bekjente stavangerbygde bk. «Telefon» å føre. Seilte med dette skib til 1912, da vi solgte det til Fredrikstad. Gikk da rett ombord i «Castle Holme» som blev omdekt til «Ester» og førte denne til aug. 1916, da jeg overleverte den til et kjøbenhavnerrederi. Skulde efterpå reise til bk. «Plus», men blev ansatt som fører av Oslo Skoleskib «Transatlantic». Gikk til Aalborg med denne og lastet sement for Buenos Aires, men lasten blev solgt til Oslo og vi seilte skibet op der. Skibet blev da solgt og jeg fratrådte. Blev så ansatt hos firmaet Jacobsen & Them i Fredrikstad for å reise til Seattle og efterse byggingen av 2 motorskib og overta førerstillingen på det ene, men skibene blev rekvisjonert av U. S. A. Jeg reiste da i 1918 til New York og overtok førerstillingen av fullr. «Manx King», som blev tatt av en tysk u-båt 1000 mil øst av New York. Satte kurs for Nova Scotia med livbåtene, men blev tatt op av transportdamperen «Anchises» og kom til New York. Lasten var bestemt til Rio de Janeiro og assurert for 2 500 000 dollars (stykksgods).

Min interesse har lagt særlig for lokal- og sjøfartshistorie, og i 1923 var jeg form. i Hvaler bygdehistorielag, og driver i mine ledige timer med lokalhistorie. Jeg eier gården Nedre Reff, hvor slekten har bodd i over 300 år.

HALVORSEN, SEVERIN BERGTHUN,

Skånevik, f. 19. des. 1882 i Strandebarm. Til sjøs 1899 med s. «Morna» (1250) av Haugesund. Styr. eks. 1905 i Haugesund og skibsf.eks. 1929 i New York. Styr. bl. a. med d. «Bjergvin», d. «Skjold», d. «Ida» og d. «Key West». Blev i 1914 fører av d. «Ida» (1800)

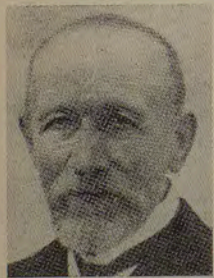


av Haugesund, tilh. Knut Knutsen O. A. S. Har senere ført lystyachter for New York-eiere (siden 1923). — Gift. 5 barn.

Jeg skal gjengi en liten hendelse fra min første tur i utenriks fart med 3 m. fullr. «Morna». Mannskapet, der bestod av folk fra Haugesunds-traktene, blev av rederiet sendt til Hamburg hvor skuten lå. Det var året 1899. Vi skulde til Ship Isl. (U. S. A.) i ballast for å laste trelast for Buenos Aires. Reisen forløp normalt til vi kom lensende op under den amerikanske kyst, da vinden øket til storm. Det viste sig at de ikke var så ganske sikker på påværende plass, hvorfor vi dreiet til vinden og styrte bidevind, men på grunn av sterk storm kunde vi bare føre små seil, og resultatet var at vi drev mer etter siden enn fremover. Vi presset på med de seil hun tålte. Mizzen, mersseil blåste i filler og vi skulde forsøke å binde et nytt. Dette viste sig å være umulig. Vi blåste formelig fast til riggen og forsøket måtte opgis. Der var meget høi sjø, og de 2 mann til rors måtte surres fast for ikke å bli kastet overbord. Etter hvert som vi loddet fant vi mindre vann under kjølen. Vi dreiet til om natten, kanskje midnatt, og utpå em. kunde vi se og høre brekningene i le av oss. Der blev holdt skibsråd og mange forslag blev giitt. Ett var at vi skulde forsøke å få ankeret ut. Ankeret var surret fast innpå bakken, og for å få dette overbord måtte ankerginen op. Vi forsøkte, men klarte ikke å avansere i riggen grunnet stormen. Skipperen kalte oss atter sammen og sa at han ingen redning kunde se, og at døden var viss, med mindre det under skjedde at vinden dreiet og kom fra land innen ½ time. Vi får berede oss på å dø hver for sig, sa han. Hans hustru hørte dette og forstod alvoret. Hun falt i kne. Mannskapet forut var for det meste unge gutter og følelsene antagelig forskjellige. Men ingen hadde lyst til å bli slått ihjel av nedramlende master, rær og rigg i dette kokende og rasende hav, og dertil kanskje få haien å kjempe med. Der var nok av disse dyr i farvannet. Vi hadde jo for ikke lenge siden fått en tifoter op på dekk, med meget besvær, og de uhyggelige grønne øiner varslet ingen mildhet. Vi hadde smakt den også. Stuerten hadde stekt av den. Nei — du kunde vi ikke. Vi krabbet inn i seilkoien, en plass for reserveseil, vi yngste og ventet om ikke underet vilde skje som skipperen hadde talt om. Jo — der skjedde det visst. Vinden stilnet av. Likesom trakk pusten, stoppet. Og så kom den rett fra land akkurat slik vi vilde ha den. Spenningen over og alt glemt. Men det var neppe mange minutter om å gjøre før dramaet hadde fått en helt annen slutning.

«Du holdt tappert ut den gang «Morna», men såvidt mig bekjent blev du snikmyrket under Verdenskrigen, som så mange andre, men det var ikke dig til vanære. Du hadde ingen anledning til forsvar.»

HALVORSEN, SØREN JOHAN,



Ormelet (Tjømø), f. 14. juni 1842 i Hudø. Til sjøs 1858 med br. «Gode Håb» av Tjømø, tilh. H. Thorgeresen. Styr.m.eks. 1865 i Tønsberg. Styr.m. bl. a. med br. «Wilhelm Tersmeden», bk. «Nordstjernen» og bk. «Junior» Blev i 1872 fører av bk. «Horten» (300) av Tjømø, tilh. H. E. Røed. Har senere ført bk. «Granen» (115 år), sk. «Terje Viken» og sk. «Halvmånen» (200), alle av Sandefjord. — Enkem. 4 barn.

I ca. 20 år vært ansatt i forskj. stillinger ved Framnes Mek. Verksted.

I min fartstid 1858—1893 har jeg vært med i 1 totalforlis, 1 grunnstøtning og 2 kollisjoner, men uten tap av folk. Under en orkan i Nord Atlanteren mistet jeg dessverre 1 mann og var selv på vei overbord, men blev hengende i le rigg.

År 1867. Mitt første forlis var med sk. «Nordstjernen» der i tåke støtte på et skjær i Bottenhavet 5 n. m. fra Vasa. I 1878 grunnstøtte jeg i tåke med bk. «Granen» på vestsiden av Bornholm, men kom av grunn ved egen hjelp. I 1888 med «Granen» blev vi påseilt av en tysk damper i nærheten av Hanstholmen og fikk et stort havari. Samme år 13. april på reise fra Newhaven til Blyth i ballast blev «Granen» igjen påseilt av en Red Star Liner og blev så ramponert at den efter å være innslept til Dover blev kondemnert. Hele forskibet og stevn var knust.

HALVORSEN, THEODOR EMIL,

V. Sandøya, f. 8. okt. 1860 i

V. Sandøya. Til sjøs 1875

med s. «Thor» (630) av

Tvedestrand. Styr.m.eks.

1881 i Tvedestrand. Styr.m.

bl. a. med s. «Elida», s.

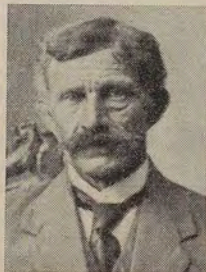
«Dovre», d. «Alliance» og d.

«Heimland I». Blev i 1900

fører av s. «Zwallow» av

Tvedestrand, tilh. ham selv.

Har senere ført s. «Marian» (2400) av Tvedestrand, m. «Tyholm» (620), d. «Liberta» (530), begge av Arendal, og m. «Eyfjord» (500) av Kopervik. Sluttet sjøen i 1919. — Gift. 6 barn.



Forliste i 1884 med bk. «Elida» av Tvedestrand på Cap Breton. Redningen var litt vanskelig, da vi måtte fires ned i brenningen, for at sjøen kunde vaske oss op på stranden.

Forliste i 1896 med bk. «Odd» av Tvedestrand på kysten av Brasilien (ved Amazonflodens munning). Var i båtene hele dagen før man fant frem til folk.

Hadde i 1899 en meget lang og vanskelig tur med jernbk. «Odd» av Tvedestrand. Avgikk fra Rangoon med en ladning ris for Brasilia. Kommet et stykke ut i det Indiske Hav fikk vi så godt som alle Beri-beri, så det var meget vanskelig å manøvrere fartøiet. To av mannskapet døde, og tilsist kom vi inn til St. Helena for lægehjelp. Fikk ekstra mannskap, og kom til Rio de Janeiro efter 6 mnd. tur.

HAMMER, ALF JOHAN,

Bergen, f. 1. mai 1890 i

Bergen. Til sjøs 1906 med

d. «Preston» av Bergen,

tilh. O. & A. Irgens. Styr.

m.eks. 1913 og skibsf.eks.

1915 i Bergen. Styr.m. med

damperne «Jern», «Hav»,

«Kul» og «P. G. Halvorsen».

Blev i 1917 fører av d.

«Sten» (1400) av Bergen,

tilh. Thv. Halvorsen. Har senere ført d. «Kis»

(1750), d. «P. G. Halvorsen» og fører nu d. «Lys-

land» (1850), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.



HAMMER, HANS JAKOB GRØGAARD,

Lillesand, f. 8. mars 1878 i Lillesand. Til sjøs 1894 med bk. «Lilian» (700) av Lillesand, tilh. Carl Knudsen. Styrms.eks. 1896 i Lillesand og skibsf.eks. 1900 i Kristiansand. Styrms. bl. a. med bk. «Imperator», bk. «Ivar Aasen», d. «Star» og d. «Reime». Blev i 1908 fører av d. «Sterk» (900) av Kristiansand, tilh. A. J. Grefstad & Co. Har senere ført d. «Aamot» (1800) av Trondheim, d. «Pacífico» (5000) av Oslo, d. «Fjorden» (3000) av Haugesund og d. «Stein» (3600) av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1929. — Siden 1931 havnefogd i Lillesand. — Gift.

HAMRE, INGEBRETH ANDREAS,

Stabekk pr. Oslo, f. 31. mai 1888 i Kragerø. Til sjøs 1904 med s. «City of Agra» (900) av Porsgrunn. Styrms.eks. 1906 i Kragerø og skibsf.eks. 1910 i Arendal. Styrms. med s. «Bravo» av Kragerø, d. «Ellen» og d. «Ranvik» av Sandefjord. Blev i 1916 fører av d. «Hans Kinck» (4400) av Bergen, tilh. Olaf Ørvig. Har senere ført d. «Christian Krogh» (3310) og d. «Laval County» (6700) og har nu ført i 6 år d. «Christian Krogh» (3310), alle tilh. Olaf Ørvig, Bergen. — Gift. 2 barn.

7 feb. 1917 blev d. «Hans Kinck», som jeg da førte, beskutt og torpedert uten varsel i Nordsjøen. Efter 6 timers roning i livbåtene kom hele mannskapet ombord i fyrskibet Nord Hindern.

26. aug. 1927 i Caribbean Sea var jeg med d. «Christian Krogh», som vel er det første skib som har vært i forbindelse med en flyvemaskin i åpen sjø. Flyveren Paul Redfern på vei fra Georgia til Brasilien var helt ute av bestikk og anmodet om å få opptatt retning og avstand til nærmeste land. Han kastet ned en pappeke med en seddel i, som lød: «Point ship to nearest land. Wave flag once for every 100 miles distance. Thanks Redfern.» Det blev gjort. Flyveren forsvandt i anvisst retning. Han har siden ikke vært hørt fra, men bestemte rykter vil ennu vite, at han er landet og opholder sig i det indre av Brasilien.

(«Aftenposten» meddeler 24/7 35 at en amerikaner har funnet ham igjen midt inne i den fullstendig utilgjengelige jungel, hvor han som krepling har fristet en meget ynkkelig tilværelse like siden han faldt ned. De ville betraktet ham som en hvit gud. En undsetningseks. er nu sendt avgårde. Red's anm.)

HANDELAND, LARS,

Bergen, f. 2. juni 1877 i Bergen. Til sjøs 1892 med d. «St. Olaf» (2700) av Bergen, tilh. Harloff & Rød-sæth. Styrms.eks. 1896 og skibsf.eks. 1900 i Bergen. Styrms. bl. a. med d. «Svea», d. «Løvestakken» og d. «Symra». Blev i 1905 fører av d. «Løvestakken» (4700) av Bergen, tilh. Sev. Troye. Har senere ført d. «Symra», d. «Kalfarli», d. «Storfjeld», samtl. av Bergen, d. «Øvre», d. «Modig», m. «Sud Pacifico», alle av Oslo, og senest d. «Fjorden» (3200) av Bergen. Sluttet sjøen i 1932. Nu lærer ved Bergens sjømannsskole. — Medl. repr.sk. i N.S.F. Styremedl. i Bergens Skipperf. — Gift. 2 barn.

Var i årene 1919—1921 ansatt som inspektør i Harald Grieg Martens rederi, Bergen, hvor bl. a. også tilså byggingen av d. «Lifjeld», 8000 tonn D. W.

I 1898 2. styrms. med d. «Svea» under skibets total forlis ved Kap Finisterre. Ellers har mitt liv til sjøs vært almindelig heldig, selv under krigsårene, hvorav jeg før de 3 år, og da utelukkende i transatlantisk fart—Middelhavet.

HANEVIK, KNUT,

Minde pr. Bergen, f. 27. feb. 1892 i Sogn. Til sjøs 1910 med d. «Ivanho» av Trondheim. Styrms.eks. 1916 i Bergen og skibsf.eks. 1918 i Stavanger. Styrms. med Bergens-båtene «Porsanger», «Falkanger», «Høianger» og «Labelle County». Blev i 1927 fører av d. «Falkanger» (2400) av Bergen, tilh. Westfal-Larsen & Co. A.s. Fører nu d. «Hosanger» (2400), tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

Jeg var styrms. med d. «Falkanger» av Bergen da den mistet propellen i Nordsjøen i feb. 1925 og blev seilt inn til Kleven, Mandal, med tillavet seil av presenninger. Ca. 60 n. m. av Tyne mistet skibet propellen, og da det var frisk S.V. vind, blev det laget seil av presenninger og satt. Med vekslende vinde holdtes det gående i 6 døgn, da vi var under Lindesnes og fikk los som tok oss inn til Kleven. «Falkanger» førtes av kapt. C. Tønder.

Som styrms. var jeg med d. «Labelle County» av Bergen, da dette skib i nov. 1929 blev nedbrekt i Nord Atlanteren på vei fra Antwerpen til Montreal. «Labelle County» førtes av kapt. B. Caspersen.

HANNEVIG, ERLING REEDER,

Åsgårdstrand, f. 16. feb. 1894 i London. Til sjøs 1908 med d. «Normandi» av Drammen, tilh. Bruus-



gaard, Kiøsterud & Co. Styrme.eks. 1914 og skibsf.eks. 1917 i Tønsberg. Styrme. med m. «Pusey-Jones No. 2», d. «Holmborg», d. «Hermelin» og d. «Hafthor». Blev i 1928 fører av s.n. damper (2000), tilh. o.n. rederi. Har senere ført d. «Hirundo» (3210) og fører nu d. «Hiram» (3210), begge tilh. dette rederi. 1918—22 forretningsmann.

Tjenestegjorde i Marinen 1915—1917.

Før i 1917 som 1. styrme. med m. «Pusey-Jones No. 2» på Amerika, Frankrike og Norge.

HANNEVIG, LOUIS,



Oslo, f. 31. mars 1886 i Oslo. Til sjøs 1902 med s. «Fortuna» (1850) av Horten, tilh. Chr. Hannevig sen. Styrme.eks. 1905 i Oslo. Styrme. med sk. «Finn», d. «Vestmanrød» og d. «Elfi». Blev i 1908 fører av s.n. skib (2400), tilh. o.n. reder. Har senere ført d. «Vestmanrød» (1360) og d. «Pluton» (2250), begge av Horten, og d. «Gertrud Hille» av Hamburg. Sluttet sjøen i 1914. Senere skibsmegler. — Viceform. Oslo Sjømannsf. 1930—32. — Gift.

Overtok juli 1914 ledelsen av 4 floddampere og 2 lektre fra Hamburg til Krasnorjevsk (Sibirien). Avgikk fra Hamburg dagen før krigsutbruddet og ankom bestemmelsesstedet 14. okt. Floddampene der kun var bygget til flodfart, blev forsterket langs- efter med jernbjelker og innsatt kondensator. Tykkeste materiell i båtene var forøvrig 6 mm. Ekspedisjonen gikk under tysk flag, og av denne grunn var der en del eventyr og vanskeligheter. Ekspedisjonens kostende blev betalt av Russland. Båtene blev senere opsynsskib på Jennesei. Der medgikk 6 døgn gjennom isbeltet i Korasjøen.

HANNEVIG, RAGNVALD,

Åsgårdstrand, f. 16. april 1892 ombord i bk. «Amy» i den Engelske Kanal. Til sjøs 1907 med s. «Nordlyset» (1465 brt.) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Styrme.eks. 1910 og skibsf.eks. 1914 i Tønsberg. Styrme. med d. «Hermes» og m. «Hamlet». Blev i 1920 fører av d. «Dux» (2000), tilh. o.n. rederi. Har senere ført d. «Hermelin» (3000) og fører nu m. «Handicap» (9000), begge tilh. dette rederi. — Gift. 3 barn.

Kun fart i dette ene rederi med undtagelse av 3 mnd. i 1914, mens jeg ventet på å avtjene verneplikten, og i hvilken tid jeg deltok i Lieds Jennesei-eksped., først som styrme. med «Gertrude Hille» og senere som fører av «Irtish».

HANNEVIG, THOR OLAF,

Oslo, f. 20. april 1891 i Barbu (Arendal). Til sjøs 1907 med s. «Clyde & Westland». Styrme.eks. 1915 og skibsf.eks. 1925 i Tønsberg. Blev i 1924 fører av m. «Quevilly» (4200) av Oslo, tilh. Sørlandske Lloyd. Har senere ført d. «Hannevig Brothers», m. «Deodata» og senest d. «June» (7650), alle av Horten. — Gift. 2 barn.

Har i 10 år fart som styrme. på en sk. i fart på Salomonsøene.

HANNEVIG, WALTER CHARLES REEDER,

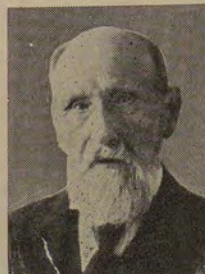
Åsgårdstrand, f. 22. sept. 1895 i Åsgårdstrand. Til sjøs 1910 med d. «Henrik» av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Styrme.eks. 1914 og skibsf.eks. 1917 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med d. «Elfi», m. «Pusey Jones No. 3» og d. «Hirundo». Blev i 1918 fører av m. aux. «Pusey Jones No. 3» av Horten, tilh. Thor O. Hannevig. Har senere ført d. «Hellas» (3100), d. «Helikon» (3050), d. «Halldor» (2400) og fører nu d. «Helios» (3100), alle tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co., Drammen. — Gift.



HANSEN, AANEN,

Skinsnæs pr. Mandal, f. 6. des. 1841 i Arendal. Til sjøs 1858 med br. «Gari-baldi» (200 brt.) av Kristiansand, tilh. skibsr. Prøis. Styrme.eks. 1869 i Mandal. Styrme. bl. a. med bk. «Amelie», bk. «Mandal», bk. «Saturn» og bk. «Jotun». Blev i 1878 fører av s. «Amelie» (470 brt.) av Mandal, tilh. K. Finsdahl. Har senere ført s. «Mandal» (520 brt.), tilh. D. Lohne, Mandal. Sluttet sjøen i 1917. Har senere arbeidet ved kokusveveriet i Mandal. — Enkem. 6 barn.

Efter erholdt styrme.eks. blev jeg innkommandert til orlogs. Med frg. «Nordstjernen» var jeg med ved innvielsen av Suezkanalen. Var i orlogstjeneste i 17 mnd.



HANSEN, ADOLPH THEODOR,

Oslo, f. 14. jan. 1838 i Drammen. — Enkem. 4 barn.

På hans 96-årige fødselsdag stod bl. a. i «N. H. & S. T.»:

Adolph Hansen gikk på sjømannsskolen i Drammen et par vintrer og fikk sitt skippercertifikat i 1866. Men allerede i 1853 — straks etter at han var blitt konfirmert — hadde han tatt til sjøs.

Det var å bakke over Nordsjøen hele året i all slags vær, 7—8 ganger om året. Lasten vestover var pitprops og battens, og tilbake tok de kull. Turen frem og tilbake kunde ta optil 6 uker. Etter å ha fart som styrm. fikk han egen skute å føre. Først førte han br. «Alert» av Drammen, med et mannskap på 7 mann. Dernæst overtok han sk. «Ethel», som eiedes av Backer, en skibsreder i Drammen.

Den gamle skipper minnes med glede sin sjøfartstid. Han forteller om Nordsjøen i storm og i stille. Engang kom en svær bølge og tok skanseklædningen, og han selv blev slynget overbord, men heldigvis tok tilbakeslaget av bølgen og sendte ham på dekk igjen.

Og han minnes Nordsjøen i solskin! Tindrende sol over små, gråblanke bølger. Og mild sommerbris i slakke seill!

I 1895, da dampskibene begynte å ta overledelsen, begav han sjøen. Han var så en tid i privat virksomhet.

Adolph Hansen har aldri vært syk. I de 96 år han har levd, har han ikke ligget en halv dag til sengs. Han er av den «gamle skolen». Han har ikke veket tilbake for hårdt arbeid.

I sitt ekteskap har han hatt 5 barn, hvorav 4 lever. Hans hustru døde i 1901.

**HANSEN, ALEXANDER INGVALD
TORDENSKJOLD,**

Stabekk pr. Oslo, f. 12. aug. 1884 i Larvik. Til sjøs 1902 med bk. «Yuba» (600) av Larvik, tilh. M. Nielsen. Styrm.eks. 1905 i Larvik. Styrm. bl. a. med bk. «Hafursfjord», frg. «Pegagus» og «Lansing». Blev i 1911 fører av frg. «Pegagus» (2419 reg. tons) av

Larvik, tilh. Chr. Nielsen & Co. Har senere ført s. «Scottish Glens» (3300) tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1917. — Senere stevedor hos Wilh. Wilhelmsen. — Gift. 2 barn.

HANSEN, ALF EIVIND,

Eidbo pr. Langesund, f. 27. mars 1899 i Dypvåg. Til sjøs 1915 med d. «Gran» (1850) av Lyngør, tilh. Chr. O. Bernt. Styrm.eks. 1920 i Arendal og skibsf.eks. 1925 i Kristiansand. Styrm. bl. a.

med d. «Start», m. «Sangstad» og d. «Fingal». Blev i 1933 fører av s.n. damper (3450) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co., og fører nu dette skib.

Med undtagelse av ca. 2 års tjeneste med damperen «Start», tilh. A. T. Simonsen, har jeg siden 1917 tjenestgjort i A. F. Klaveness rederi.

Med d. «Start» (1000), som i des. mnd. 1922 forlot Santander med en ladning sinkmalm, var jeg med på dette skibs forlis i Biscayabukten. Sinkmalmen som var meget vannholdig, begynte etter noen timers gang, da skibet begynte å arbeide i sjøen, å forskyve sig så hurtig, at i løpet av et par timer kantret skibet og sank. Det var kun mulig å få satt ut den ene livbåt, grunnet skibets store slagside, og gikk vi alle mann i den og blev etter et strabasies døgnsoverhold i livbåten, tatt op av et spansk skib og landsatt i Bilbao.

HANSEN, ANDERS CHRISTIAN,

Oslo, f. 21. sept. 1882 i Sandherad. Til sjøs 1897 med br. «Tre Brødre» av Sandefjord. Styrm.eks. 1901 i Sandefjord og skibsf.eks. 1910 i Tønsberg. Styrm. med d. «Phønix», d. «Bertha» og d. «Magda». Blev i 1915 fører av d. «Bertha» (2600) av Tønsberg, tilh. H. A. Meyer (senere T. Lodding, Oslo). Har senere ført d. «Carmen» (3100) og fører nu d.t. «Nordhav» (8400), begge tilh. T. Lodding. — Gift. 3 barn.

Tjenestgjorde i H. A. Meyers rederi, Tønsberg, fra 1906 til 1917. Senere i T. Loddings rederi, Oslo, hvor jeg fremdeles er.

**HANSEN, ANDREAS,**

Larvik, f. 28. sept. 1862 i Nøtterøy. Til sjøs 1876 med s. «Shakespeare» (740 brt.). Styrm.eks. 1883 i Larvik. Styrm. bl. a. med s. «Pylades», s. «Thela» og s. «Edderside». Blev i 1895 fører av s. «Lady Blessington» (1065 brt.) av Larvik, tilh. Engelstad & Gunder-

sen. Har senere ført seilskutene «Araby Maid» (810 brt.), «Edderside» (1310) og «Solheim», alle tilh. o.n. rederi. Sluttet sjøen i 1911. — Har senere seilet til sjøs og vært i land i Amerika i 6 år. — Gift. 3 barn.



Ja, i seilskibenes tid gikk det jo nokså godt, med undtagelse av da jeg var 2. styrm. med br. «Expres» av Larvik, kapt. H. Korneliussen. Vi drev iland i nærheten av Cap Wrath og blev vrak. Vi var da lastet med salt bestemt for Newcastle.

Var 1. styrm. med d. «Saphir» av Haugesund, kapt. Stolt Nilsen, da det blev torpedert i Bristolkanalen 25. mai 1918. Alle reddet. Vi var underveis Bary Dock—Bayonne lastet med kull.

Var fører av d. «Gurli» en månedstid. Den kastet lasten utenfor Lunde Island og gikk rundt med kjølen iværet. Hele mannskapet gikk i båtene kl. 5 em. 1. styrm. og jeg blev stående ombord til kl. 11 om aftenen. Vi gikk fra borde på et raft ca. ½ time før den gikk rundt med kjølen i været. Vi drev ut med tidevannet. Da det vendte, drev vi innover Bristolkanalen. Det var isende kaldt da dette hendte, de siste dager av nov. 1917. Vi blev observert av en pike som gjetet noen sauer. Hun varslet folk så vi blev optatt av en motorbåt efter 19 timers forløp. Da vi kom til det norske konsulat i Cardiff, traff vi en av mannskapet på gaten. Han blev meget overrasket, da det allerede hadde stått i avisene at det var ute med oss. Mannskapet var blitt optatt en god tid i forveien av en norsk båt.

HANSEN, ANTON MARTIN,



Porsgrunn, f. 18. sept. 1844 i Veierland. Til sjøs 1858 med br. «Tre Brødre» (300) av Veierland, tilh. Brødr. Thorsen. Navigasjonseks. 1865 i Tønsberg. Styrm. bl. a. med sk. «Skirner» på Ishavet. Blev i 1868 fører av s. «To Venner», tilh. o.n. redere. Har senere ført

Porsgrunns-fartøiene «Andrea» og «Fairy» (210 brt.). Sluttet sjøen i 1899. Har senere vært lærer ved sjømannsskolen, mønstringsm. og innrulleringsbetjent. Medl. av bystyre og form.sk. Form. i Porsgrunn og Omegns Sjømannsf. Sjørettsmedl. — Inneh. H. M. Kongens for-tjenstmedalje. — Gift. 9 barn.

Begynte i midten av 80-årene på Ishavet. Botlenosefangsten var da nettop begynt. Han var på «feltet» en tur med sk. «Skirner», fører Schrøder Paulsen, Veierland, som styrm.

Ved hjemkomsten fikk H. dannet A.s. «Fairy», hvis formål var fangst av botlenose i Nordishavet med ham selv som fører.

«Fairy» var en skonnert på 122 net. reg. og mannskapet bestod av 18 mann, alt i alt.

«Fairy» hadde 4 fangstbåter og 6 kanoner ombord, 4 forut og 2 akter. Den var omtrent lastet når den gikk ut om våren (i slutten av mars) med ferskt vann, proviant o. l., og avreisen var ikke så lite av en begivenhet i Porsgrunn i de dager. Grunnen hertil var vel, at «Fairy» var det eneste fangstfartøi i distriktet, almindelig koffardifart var der jo en hel del av, men den hadde likesom ikke den eventyrets glans over sig som «Fairy»s avreise hadde. Et annet moment, som også gjorde sitt til å gjøre avreisen til en begivenhet, var at «Fairy» bestandig hadde med sig flere unge gutter, enn kanskje noget annet fartøi fra Porsgrunn i de dager brukte å ha med sig. Og så var de alle fra Porsgrunn og omegn. Porsgrunn var altså direkte interessert i «Fairy»s ve og vel. Avskjeden var som regel tung, og hjemkomsten strålende. Salutt til byen ved Molhougen etc. Fangsten blev, som all fangst, drevet med vekslende hell, og utbyttet varierte av den grunn nokså meget. Oljeprisene

var som regel lave. Selve botlenosefangsten var meget farefull, betraktelig mere farefull enn den nuværende hvalfangst. H. fikk da også føle det, idet han mistet sin venstre hånd under fangsten ett år, visstnok i 1896, men fortsatte til tross herfor enda et par år som fører.

HANSEN, ARTHUR OLAF,

West Coburg (Australia), f. 30. jan. 1895 i Tjøme. Til sjøs 1909 med s. «Saga» av Sandefjord, tilh. Thor Dahl. Styrm.eks. 1922 i Adelaide og skibsf.eks. 1924 i Sydney (Australia). Styrm. med fl. australske fartøier. Blev i 1926 fører av d. «Inga» (569 reg. tons) av Sydney.

Har senere ført fl. dampere hjemmehørende i Sydney og fører nu d. «Craigend» (1932) av s.n. by. — 2 krigsmedaljer som fører troppe-trans-porter. — Gift. 1 barn.

Jeg kom til Australia i des. 1913 med d. «Rena», tilh. Wilh. Wilhelmsen. Seilte på kysten i seilskuter mellem Melb., Adelaide Hobart (Tasmania). Den beste turen var med bk. «Southern Cross» fra Hobart til Melbourne, 470 miles i 52 timer. Den lengste tur var i bk. «Valadar», samme distanse, 34 dager.

I juli 1915 mønstret jeg på et troppeskib d. «Kyarra» A. 55, som gikk på kysten. Vi tok 1200 soldater fra Australia til Egypten og Frankrik. En natt (50 mil fra Malta) blev vi jaget to ganger i en vakt av tyske u-båter, men vi kom uskadt fra det. 4 seilskuter og 1 dampbåt har gått under like efter at jeg mønstret fra den (2 av skutene med mann og mus), så jeg har vært heldig.

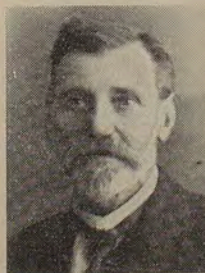
I 1919 mønstret jeg på bk. «Shandon» (som tidligere var den norske fullr. «Victor») og nu hører hjemme i Melbourne. Seiler nu mellem Brisbane, Newcastle, Sydney og Melbourne.

HANSEN, CARL,

Drammen, f. 17. feb. 1849 i Røyken. Til sjøs 1866 med br. «Expedit» (450) av Oslo. Styrm.eks. 1870. Styrm. bl. a. med br. «Ansgar» og br. «Carl Angell». Blev i 1876 fører av br. «Ansgar» (320) av Oslo, tilh. S. Hansen. Har senere ført bk. «Sigrid» (340) av Oslo, bk.

«Drafna» (600), bk. «Familien» (450), begge av Drammen, bk. «Petrus» (850) av Oslo og sist m.sk. «Nøsted 4», tilh. Pehrson & Wessel, Drammen. Sluttet i utenriksfart i 1920. — Seilte med eget fartøi mellem Drammen og Oslo 1920—29. — Gift. 3 barn.

Som ung mann var jeg med fullr. «Mannilla» med passasjerer fra Oslo til Quebec. Vi hadde ca. 300 passasjerer (menn, kvinner og barn; nogen barn fødtes også på reisen). Passasjerene blev i Quebec satt over i en steamferge, som førte dem op til Montreal. Kapteinen fulgte med dem. Dette var i 1867.



Senere var jeg med bk. «Nordlyset» av Oslo 3 turer med passasjerer til Quebec. En av disse var ualmindelig kontrarlig lang og stormende. 85 dager (iberegnet karantene 8 dager ved Bick Island samt noen dager i Gasbee som nødhavn for proviant, vann og brensel). Såvidt jeg husker blev det født 11 barn på reisen og 13 døde av en slags halsesyke. Den siste tur var 1871. Det var primitive saker i den tid. Det var nok orden og disiplin ombord, — men allikevel. Kl. 10 aften blev alle lamper i rummet slukket. Kl. 12 midnatt og kl. 4 morgen gikk vakthavende styrm. runde gjennom rummet, for å påse at alt var i orden.

Bk. «Drafna» sprank lekk og rant full av vann på reise fra Canada til Liverpool i 1890 og forlatt av mannskapet. Den blev bragt inn til Queenstown og kondemnert.

Bk. «Familien» strandet i 1895 på Hollands-kysten under N.V.-storm og blev totalt vrak. Såvidt mannskapet berget livet.

Med bk. «Petrus» i 1893 reddet mannskapet fra en tysk bk. ut for Cape Hattaras under storm. Skibet var fullstendig radbrekt, så lasten (pitchpine) holdt på å gå ut gjennom akterenden.

Br. «Theodor», som jeg førte, blev torpedert i Nordsjøen 1916.

HANSEN, CARL,

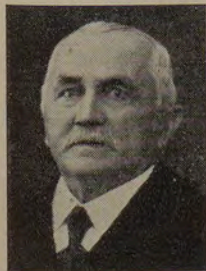


Kristiansand, f. 21. des. 1870 i Kristiansand. Til sjøs 1886 med s. «Runer» av Kristiansand, tilh. J. Gerrard m. fl. Styrm.eks. 1886 og skibsf.eks. 1896 i Kristiansand. Høiere styrm.eks. i 1889. Styrm. bl. a. med sk.s. «Albatros», d. «Agnes» og d. «Bluefields». Blev i

1905 fører av s.n. damper av Bergen, tilh. H. Irgens. Har senere ført d. «Belize» av Bergen. Sluttet sjøen i 1915. — Senere repr. for Bureau Veritas. Besiktigelses- og takstmann for Kristiansands Skibsassuransesf. — Form. i Sjømansf. Sjørettsmedl. m. m.

Tok styrm.eks. 15 år 3 mnd. gammel og gikk straks etter til sjøs. Mitt sjømannsliv har forløpet uten noen større oplevelser, når undtas redningen av besetningen på en amerikansk fiskeskonnert hjemmehørende i Pensacola. Det var i nov. 1910 under en forferdelig orkan i Gulven — mens jeg var fører av d. «Belize», at dette hendte. Redningsarbeidet foregikk fra kl. 8 morgen til henimot middag, da 7 mann av besetningen var reddet. De måtte hoppe i sjøen og blev halt ombord ved hjelp av liner og livbøier. Den 8. mann blev drept under arbeidet. Fikk derfor gullur med inskripsjon av rederiet.

HANSEN, CARL MARTIN,



Ornestad pr. Sandefjord, f. 18. april 1861 i Sandeherred. Til sjøs 1876 med s. «John» av Sandefjord, tilh. Hans Olsen. Styrm.eks. 1879 i Sandefjord. Styrm. med seilskibene «John», «Lovise», «Illeri» og «Avenir». Blev i 1888 fører av s. «Heldine» av Sande-

fjord, tilh. A. Andersen. Har senere ført seilskutene «Eira» (1000 brt.), «Magnat» (750 brt.), s. «Cyprian» (900 brt.), s. «Regine» (800 brt.), alle av Sandefjord, og førte senest s. «Hafrsfjord» (1976 brt.), tilh. A. F. Klaveness & Co., Oslo. — Sluttet sjøen i 1916 og har senere drevet gårdsbruk. — Medl. av herredstyre og fl. kom. komitéer og råd, sjørettsmedl., m. m. — Gift. 6 barn.

HANSEN, CONRAD JULIUS INGEBREGTH,

Borre pr. Horten, f. 7. nov.

1874 i Borre. Til sjøs 1887

med br. «Oskar» (127) av

Horten, tilh. Wilh. Kristof-

fersen m. fl. Styrm.eks.

1902 ved Sjømil. Korps og

skibsf.eks. 1903 i Tønsberg.

Styrm. med d. «Vestman-

rød» og «Martha» samt skole-

skibene «Statsraad Erich-

sen» og «Tordenskjold». Blev i 1919 fører av d.

«Bjørnen» (375) av Horten, tilh. Den Norske

Marine. Fører nu skoleskibet «Tordenskjold»

(253) av Trondheim. — Enkem. 2 barn.

Gikk inn i Marinen (Sjømilitære Korps) 1891. Underoff. 1897.

Perm. 1903—05 og farte til koffardis som styrm. med dampere

tilh. Chr. Hannevig, Borre.

Deltok i neutralitetsvakten og førte herunder bevoktnings-

fartøiet «Rundø» som var stasjonert i Bergens-avsnittet.

Førte d. «Bjørnen» vinteren 1919—1920, da den var bortleiet

til A.s. Dalen Portland Cementvarefabrik.

Tok efter ansøking avskjed fra Marinen sommeren 1929.



HANSEN, EDVARD AUGUST,

Farsund, f. 15. sept. 1877 i

Sør Audnedal. Til sjøs

1893 med s. «Alert» (900)

av Mandal, tilh. skibsr.

Ulriksen. Styrm.eks. 1895

(privat) og skibsf.eks. 1896

i Kristiansand. Styrm. med

s. «Ragna», s. «Orknøi», s.

«Hjordsis» og d. «Egerø».

Blev i 1908 fører av d.

«Egerø» (1980) av Kristiansand, tilh. O. A. T.

Skjelbred. Har senere ført Farsunds-damperne:

«Tordenvore» (2300), «Spind» (1600), «Spind»

(975), «Spind» (2000) og «Roholm» (3650). Sluttet

sjøen i 1929. — Senere skibsreder. — Sjøretts-

medl. — Gift. 2 barn.



HANSEN, EINAR,

Trondheim, f. 25. mai 1878 i Froan. Til sjøs 1896 med s. «Johan Irgens» av Kristiansand. Styrme.eks. 1899 i Kristiansund og skibsf.eks. 1908 i Oslo. Styrme. med fl. dampere til Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg. Blev i 1906 fører av d. «Terrier», tilh. s.n. reder. Har senere

ført d. «Losna», d. «Tyr», d. «Tiger», d. «Taurus», m. «Talisman», d. «Madrono», d. «Jethou» og fører nu d. «Rinda» (9300), alle tilh. Wilh. Wilhelmsen. — Gift. 2 barn.

Under Verdenskrigen forsøkte en tysk u-båt med list å senke mitt skib d. «Tiger» 1½ mil av land utenfor Bilbao. Da dette mislyktes under mitt rømmningsforsøk, blev skibet beskyttet med 6 granater, og vi måtte da forlate skibet i sterkt ramponert stand i den ene nogenlunde uskattede båt. Det mest bemerkelsesverdige var at ingen av folkene blev skadet. Under hele min fart i faresonen under den værste og mest hensynsløse u-båtkrig mistet jeg forøvrig ikke en eneste mann.

HANSEN, EINAR ANDREAS,

Bergen, f. 25. juli 1880 i Vardø. Til sjøs 1898 med en skonnert hjemmehørende i Danzig. Styrme.eks. 1902 i Vardø og skibsf.eks. 1906 i Bergen. Høiere skibsf.eks. 1920 i Bergen. Styrme. med bk. «Dovre» av Porsgrunn og d. «Genoa» av Oslo. Blev i 1916 fører av d.

«Flora» av Bergen, tilh. B.D.S., og fører nu m. «Crux» (6800), tilh. samme selskap. — Gift. 1 barn.

Den 19. feb. 1907 fikk jeg ansettelse i B.D.S. hvor jeg fremdeles er. I 1932 fikk jeg tildelt selskapets pokal for 25 års tjeneste.

August 1917 til slutten av sept. 1918 førte jeg selskapets skib «Taurus» i fart mellom Tyne og Rouen, da skibet blev senket på reise fra Rouen til Tyne utenfor Scarborough, hvorved 6 mann omkom.

Siden den tid har jeg ført flere av selskapets skib i forskj. fart, bl. a. på Island i flere år, og selskapets m. «Rigel» i 8 år i all slags fart, rundt hele kloden.

HANSEN, FERDINAND KOFOED BREMER

Hellerup pr. København, f. 3. feb. 1889 i Bergen. Til sjøs 1904 med d. «Munin» (2400) av Bergen, tilh. van der Ohe & Lund. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks. 1908 i Bergen. Styrme.

bl. a. med d. «Firda», d. «Eidsiva» og fl. kinesiske dampere. Blev i 1920 fører av d. «Kung Ping» (3400) av Shanghai. Har senere ført d. «Taishun» (1800) og d. «Irene» (1400), begge av Shanghai, samt d. «Gurth» (4000) og senest d. «Røwena», begge tilh. Norasiatic Coal Transports Ltd., Trondheim. — Gift. 1 barn.



Følgende stod i 1924 å lese i «North China Daily News», Shanghai: The master and crew of the coasting junk «Ken Yun Yu» beg to express their heartfelt gratitude to Captain F.B. Hansen of the China Merchants Steam Nav. Coy.s s/s «Kung Ping» for towing our Junk into Chefoo Harbour after she had been disabled in collision. All on board the Junk feel that they owe their lives to Capt. Hansens timely help.

Zee Yung Ching, Master of the Junk «Keng Yun Yu».

HANSEN, GORDON EIDSTEN,

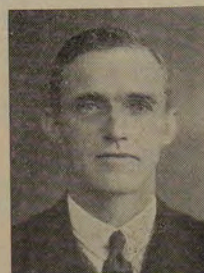
Porsgrunn, f. 27. feb. 1892 i Porsgrunn. Til sjøs 1908 med d. «Borgestad» (7000) av Porsgrunn, tilh. Gunnar Knudsen. Styrme.eks. 1914 og skibsf.eks. 1916 i Porsgrunn. Styrme. med damperne «Jethou», «Ferro», «Ottar» og «Siren». Blev i 1924 fører av d. «Ottar» (2380) av Porsgrunn, tilh. Chr. Knudsen, og fører nu dette skib. — Gift.



Seilte i siste år av krigen som styrme. med d. «Jethou» mellom New York og Rotterdam.

HANSEN, HANS,

Stavern, f. 27. nov. 1886 i Langesund. Til sjøs 1901 med bk. «Astrid» (800) av Langesund, tilh. Jacobsen & Co. Styrme.eks. 1906 i Oslo og skibsf.eks. 1914 i Sandefjord. Styrme. bl. a. med barkskibene «Fremad» og «Florida». Blev i 1914 fører av hv.b. «Ole Wegger»



av Sandefjord, tilh. A.s. Laboremus. Har senere ført d. «Munter» (1000) av Langesund, s. «Ada F. Brown» (2400) av Kristiansand, s. «Protector» (2700) og d. «Rødskjær» (4000), begge av Langesund, d. «Gezina» (2800) av Farsund og fører nu

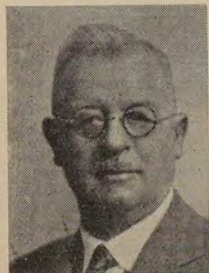
d. «Ba» (2000), tilh. Th. Brøvig, Farsund. — Gift. 2 barn.

Begynte som dekksgutt efter fylt 15 år. Hadde da krysset Nordsjøen 4 ganger. Før med seilskuter til 1911. Begynte som styrm. på hvalfangst i 1910, 1911 som styrm. på hvalbåt. Skytter i sesongen 1915—1916. I 1917 reiste over til U. S. A. Førte 4 m. sk. «Ada F. Brown» under amerikansk flagg, men tilhørte Heistein & Son, Kristiansand. Var på hvalfangst igjen 1929—1931 som skytter.

Forliste d. «Knut Skaaluren» i 1928. Var selv reder av denne. I 1931 leiet jeg sammen med 2 maskinister og 2 styrmenn d. «Spero» av Larvik (1550) og seilte denne for egen regning, til denne blev solgt i 1932.

I 1904 var jeg med og forliste bk. «Astrid». En av Hamburg-Amerika-linjens båter gikk inn i henne med 14 mils fart, og jeg kan forsikre at gamla gikk til bunns med en viss fart. Alle blev berget.

HANSEN, HANS CHRISTOFFER,



Portland (U. A. S.), f. 27. sept. 1868 i Kragerø. Til sjøs 1883 med s. «Finn» (800) av Porsgrunn, tilh. Louis Vauvert. Styrm.eks. 1885 i Porsgrunn. Styrm. med bk. «Marie», br. «Stærkodder» og br. «Rex». Blev i 1891 fører av s. «Paulus» (600) av Porsgrunn,

tilh. H. C. Hansen. Har senere ført s. «Sylvia» (1850) av Porsgrunn, d. «Pors» (1200) og s. «Leetch» (500), begge av Porsgrunn, d. «Export» (1550), d. «Holland» (1200) og d. «Granit» (900), alle av Skien, d. «Ambra» (5600) av Drammen og s. «Vancouver» (1800) av Seattle, tilh. ham selv. Sluttet sjøen i 1924. — Nu marinesuperintendent og supercargo. — Gift. 6 barn.

Seilte høsten 1893 på et undervannsskjær i Onega Gulven med bk. «Paulus» på reise fra Soroka til Liverpool. Skibet rant full av vann. Efter mange vidervedigheter seilte skibet i havn på Murmankysten (nu Port Vlademir). Seilte i åpen fembøring til Vardø for å komme i forbindelse med rederiet. Skibet blev slept til Vardø og oppløst. Efter kompromis mellom rederiet og assuranseselskapet blev skibet reparert i Arkangel den påfølgende sommer.

Mars 1909 med d. «Pors» på reise fra Sabine Pass (Texas, U. S. A.) til Hamburg med en ladning sovel, kolliderte jeg med keiser Wilhelms yacht «Hohenzollern» utenfor Elbe fyrskib nr. 1. Mitt skib sank øieblikkelig. Alle mann bjerget.

Fra Verdenskrigens utbrudd til høsten 1916 seilte jeg uavbrutt i Nord- og Østersjø-fart, undtatt en reise Buenos Aires til Oslo. Jeg førte dampskibene «Export», «Holland», «Granit» og «Ambra» uten et eneste uhell, skjønt det var mange narrow escapes, hvor lykken var bedre enn forstanden. Like før jul 1915 reddet jeg halve mannskapet fra et svensk dampskib på østkanten av Doggerbank; den annen halvpart var druknet før jeg rakk dem. Jeg fikk kr. 1000,00 for dette.

Høsten 1916 reiste jeg til Amerika for å skaffe tonnasje for et nystartet selskap, hvor jeg var adm. direktør. Jeg landet til slutt i Seattle, hvor jeg kjøpte et par skonnerter og senere bygget fem til.

Efter krisen 1921, hvor alt gikk overende, reddet jeg 4 m. sk. «Vancouver» ut av kaos. Jeg seilte den selv som fører og reder ute på Stillehavet. 1924 blev fraktene så dårlige at jeg la op skibet og senere solgte det.

HANSEN, HANS GUSTAV,

Skien, f. 1. nov. 1881 i Solum. Til sjøs 1896 med bk. «Sterling» (2000) av Porsgrunn, tilh. Nicolai Friis. Styrm.eks. 1900 i Porsgrunn. Styrm. med seilskibene «Fjord» og «Scetch». Blev i 1905 fører av s.n. skib (480) av Porsgrunn, tilh. O. D. Hansen.



Har senere ført s. «Finn» (400), tilh. Chr. Hannevig sen., d. «Vestmandrød» (1300), tilh. Chr. Hannevig, begge av Horten, d. «Skarpsno» (2800), tilh. Einar Steensrud, Skien, og d. «Pluton» (2100), tilh. Chr. Hannevig, Horten. 1915—19 ansatt på kontoret hos Hannevig Bros., Oslo. — Medl. Skiens bystyre og formannskap. Styremedl. Skiens Sjømandsf. (form. 3 år, viceform. 7 år), sjørettsmedl., viceform. i havnestyret, direksjonsform. (2 år) i Skiens Ørebank A.s., styremedl. Skiens Høiref. (1 år form., 3 år viceform.). — Gift. 3 barn.

Blev fører 22 år gammel. Førte i begynnelsen seilskib — en strevsom, men lærerik tid, da man lærte å stå på egne ben.

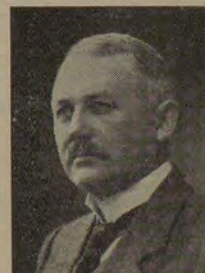
8. nov. 1914 gikk jeg underveis London—Oslo lastet med rug med d. «Pluton» på en mine i Nordsjøen. Skibet begynte straks å synke (reiste baugen i været). Det hele var gjort på 10 min. Alle kom heldigvis uskadt i båtene og blev efter en tids forløp optatt av en hollandsk fisker og landsatt i Rotterdam.

Efter å ha vært i Hannevig sen.s tjeneste, kom jeg senere over i hans sønners tjeneste. Jeg reiste for Hannevig Bros. for å besiktige båter, som blev kjøpt og solgt annen hver dag.

Siden 1919 har jeg drevet min egen bukser- og lekterforretning, samtidig som jeg har jordeiendommer som jeg driver.

HANSEN, HANS KROGH-,

Åsgård pr. Tønsberg, f. 20. april 1863 i Borre. Til sjøs 1878 med s. «Adelheim» av Porsgrunn, tilh. Jørgen Knudsen. Styrm.eks. 1881 i Tønsberg. Styrm. bl. a. med bk. «Formica», bk. «Christiania» og d. «Talabot», alle av Tønsberg. Blev i 1890 fører av d. «Tønsberg» (2250) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført damperne «Guernsey» (4300), «St. Andrews» (4500), «Norman Isles» (5300), «Guernsey» (7200), «Sark» (6200), alle tilh. s.n.



reder, og førte senest fl.k. «Ronald» (4500), tilh. A.s. Hektor, Tønsberg. 1904—11 skibsinspektør hos Wilh. Wilhelmsen. Nu medinne. av firma N. Bugge, Tønsberg. — Direktør i forskjellige industrielle selskaper og forsikringsselskaper. Form. i direksjonen for Tønsberg Sparebank. Sjørettsmedl. — Spansk vice-consul fra 1918. Ridder av Danebrog. — Gift. 4 barn.

Født på Åsgården ved Åsgårdstrand frekventerte jeg Tønsberg middelskole (Borre). Tilbragte ca. 1 år i Frankrik og 6 mnd. i England for å lære sprogene — i 18-20 års alderen. Inspiserte bygningen av 5 av de forannevnte dampskib. Brakk akselen og mistet propellen på «Guernsey» på reise Japan—Vancouver i 1901. Innsatte reserveaksel og propell midt i Pacific og steamet over til Vancouver. Fikk herfor hederlig omtale og blev påskjønnnet av assurandørene.

Var skibsinsp. hos Wilh. Wilhelmsen 1904—1910, da jeg efferså innredningen av «Ronald» til hvalkokeri, og gikk samme høst med denne som bestyrer på hvalfangst ved Sydshetland—Sydhavet. Ved tilbakekomsten våren 1911 gikk jeg inn som kompanjon i firmaet N. Bugge, hvor jeg fremdeles er. Vårt firma driver hovedsakelig hvalfangst. Har i årenes løp bestyrt A.s. «Hektor», A.s. «Hvalen», A.s. «Castor» og noen dampbåter.

HANSEN, HANS MAGNUS,



Gloppe (Larvik), f. 29. aug. 1888 i Larvik. Til sjøs 1902 med br. «Sterling» (240 brt.) av Larvik. Styrm.eks. 1906 og skibsf.eks. 1910 i Larvik. Styrm. bl. a. med s. «Fager-tun», bk. «Hafursfjord» og d. «Braa». Blev i 1917 fører av d. «Rodney» (1650) av Tønsberg, tilh. Alf Monsen.

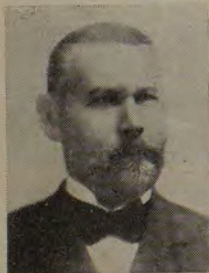
Har senere ført d. «Jomfruland» (2400) av Drammen, m. «Eyfjord» (550) av Larvik, d. «Geir» og fører nu d. «Hauk» (2130), begge tilh. G. O. Aarvold, Oslo. — Gift. 2 barn.

I 1903 hadde jeg med br. «Sterling» av Larvik 30 dages reise Holmestrand—Sunderland og kun 3 dager tilbake til Larvik.

I 1905 180 dages reise med bk. «Arcadia» av Larvik fra Flinders Bay, V. Australia,—London

Torpedert i okt. 1916 med d. «Brink» ex «Folsjø» 60 kv.m. N.O. av Vardø. Alle mann berget.

HANSEN, HANS P.,



Askerøen pr. Lyngør, f. 4. sept. 1853 i Dypvåg. Til sjøs 1867 med br. «Sif» (300) av Tvedestrand, tilh. A. F. Smith. Styrm.eks. 1870 i Arendal (kapt. Jens Larsen). Styrm. med bk. «P. A. Munch» av Lyngør og bk. «Frank» av Tvedestrand. Blev i 1877 fører av bk.

«P. A. Munch» (650), tilh. B. A. Olsen. Har senere ført bk. «August Tellefsen» (1050) av Tvedestrand, bk. «Askøy» (800) av Risør, d. «Nor» (2000) og d. «Florida» (5500), d. «Bismark» (7900) og d. «Artemis» (9500), samtl. tilh. Chr. Michelsen, Bergen. Sluttet sjøen i 1913. — Æresmedl. av Lyngør Sjømandsf. Medl. repr.sk. i D.s. A.s. Bjørn, medl. av forstandersk. i Dypvåg Sparebank. — Enkem. 1 barn.

Med bk. «Aug. Tellefsen», mens en mann fastgjorde for røil, brakk dalfinstagene, samtidig hermed bramstangen, som falt ned mot le. Mannen blev kastet inn på rekken just foran fokkevantet, hvor jeg stod for å løse jagerfallet. Fikk hurtig grepet ham inn på dekket. Mannen ingen skade tilføiet, bare aldeles fortlumlet over sin hurtige, uventede nedkomst.

Med d. «Florida» på reise fra Vancouver B. C. til Port Elisabeth bjerget vi 9 mann fra en japansk skonnert, som hadde tapt riggen efter storm ved kysten, og efter 3 uker var drevet omkring 1000 kv.m. østover. Flere var syke og aldeles uthungret. Men alle kom vel iland i Yokohama.

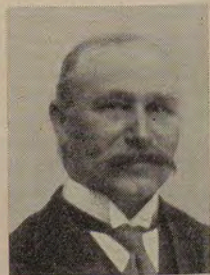
Når vi nu ser hvordan våre norske d.s.linjer er spent inn over alle de store verdenshave med passe store tidsmessige skib, går mine tanker tilbake til 1895. Den gang tok vi med d. «Florida» den største trelast fra Vancouver B. C. til Port Elisabeth som var skibet fra første og innført til siste sted. Året efter tok vi de største kullaster fra Connax og Departure Bay til San Fransisco, Port Casta m. fl. st., hvor vi ut på våren losset optil 5000 tonn.

I 1897 tok vi første store hvetelast fra Portland (Ore), 4800 tonn, til Bordeaux. Kun en last på 1600 tonn var gått før på dampskib til Europa. All kornskibning derfra var før gått med seilskibe. Noget lignende med å innta største laster gjentok sig senere med «Artemis», også derute på Pasifickysten.

I Iquique gikk d. «Bismarck» tapt ved hurtig opflammande brand i salpeterlasten, som ikke lot sig slukke. Ingen menneskeliv gikk heldigvis tapt.

HANSEN*), HANS SEVERIN,

Mandal, f. 25. okt. 1860 i Mandal. Til sjøs 1876 med sk. «Klara» (300 brt.) av Mandal, tilh. Karl Leschbrant. Styrm.eks. 1879 i Mandal. Styrm. bl. a. med bk. «Mandal» og bk. «Russell», begge av Mandal. Blev i 1893 fører av s.n. skib (682 brt.) av Mandal, tilh. D. Löhne. Har senere ført d. «England» (2000) og bk. «Hatholmen» (1900), begge av Mandal, samt d. «Attika» (3700) av Farsund. Sluttet sjøen i 1917. — Sjørettsmedl. — Gift. 5 barn.



*) Død 9/5 35.

Vinteren 1883 var jeg med ved forliset av bk. «Mandal». Den gikk full av vann på Newfoundlandskene trelastet for Dublin. Stod ombord i vraket i 9 døgn til vi blev optatt av et engelsk bk.skib og kom med dette inn til Falmouth.

Blev 23. mars 1917 senket av en tysk u-båt 130' vest av Irland, på reise fra Barry Dock til Key West f. o. med d. «Attika» av

Farsund i ballast. Kom til land på Irlands vestkyst i livbåtene, alle på det nærmeste uskadt.

Med d. «Attika» på reise fra Nantes til Barry Dock tok jeg op 31 mann, som lå i båtene efter at deres skib var senket av tysk u-båt.

Min hele fartstid i uavbrudt fart er 42 år, derav som fører ca. 25 år. Fra Lohnes rederi seilte jeg i over 30 år, og i et trekk med «Russell», «England» og «Hatholmen» hadde jeg tilsammen 23½ år. I «Russell» stod jeg ombord i 19½ år, derav som fører i 14 år, fra den blev kjøpt til Mandal til jeg solgte den i Buenos Aires, des. 1906. Kjøpte så «Hatholmen» og stod ombord som fører i 9 år til den blev solgt 1915.

HANSEN, HANS THORVALD,



Larvik, f. 4. mai 1875 i Larvik. Til sjøs 1890 med s. «Esperanze» (400 brt.) av Larvik, tilh. S. B. Bugge. Styrme.eks. 1895 i Larvik. Styrme. bl. a. med bk. «Venner» av Larvik, frg. «Sterling» og bk. «Prince Albert», begge av Oslo.

Blev i 1914 fører av bk. «Ville de Dieppe» (1232 brt.) av Oslo, tilh. Jens Pay. Sluttet sjøen i 1917. — Senere gårdbruker. — Gift. 1 barn.

Forliste som matros i Atlanterhavet 16. nov. 1894 i en orkan med bk. «Raska» av Larvik på reise fra Miramichi til Ayr (Skotland). Skibet var trelastet, brekte ned og blev waterlogget. Utholdt svære strabadser i 11 døgn. Blev optatt av et engelsk skib og kom til London 1. des. s. å.

Forliste som 2. styrme. i Nordsjøen 20. des. 1896 i en orkan med frg. «Sterling» av Oslo på reise fra Rotterdam til Fredrikstad i ballast. Slingreskottene brekte og ballasten skiftet så skibet kantret. Riggeren blev kappet, og det hjalp at den ikke gikk helt rundt. Vi døiet der også store strabaser. Blev innberget med vraket til Aberdeen av en trawler.

Var ute for to senkninger under Verdenskrigen. Bk. «Ville de Dieppe» som jeg førte, blev skutt i senk i den Biscayske bukt av en tysk u-båt 21. april 1917 på reise fra La Pallice til New York i ballast. Senket uten varsel. Granatsplintene føk om oss og livbåtene. Vi kom dog uskadt fra borde, satte seil med kurs mot land. Blev senere optatt av en fransk u-båt og landsatt i La Pallice.

Som passasjer med d. «Tore Jarl», der avgikk fra Newcastle 6. mai 1917 bestemt for Trondheim med kull og stykkgods, blev torpedert den 7. mai. Kom i livbåtene og blev optatt av en engelsk trawler og kom til Lerwick. Mistet 1 mann. Torpedert uten varsel.

HANSEN, HARALD BJØNNESS-,



Larvik, f. 31. mars 1887 i Larvik. Til sjøs 1902 med s. «Exelcior» av Larvik, tilh. M. Oppen. Styrme.eks. 1907 og skibsf.eks. 1909 i Larvik. Styrme. med 4 m. bk. «Prince Robert» av Oslo, d. «Gottard» og d. «Urda». Blev i 1915 fører av d. «Nanset» av Larvik, tilh. Chr. Nielsen

& Co. Har senere ført d. «Pert», bestyrer av hvalstasjon «Ocean» og d. «Solstreif», alle tilh. s.n. rederi, d. «Peder Bogen» (13000) og fører nu d. «Viking» (20000), tilh. Rasmussen & Co., Sandefjord. — Gift. 2 barn.

HANSEN, HELGE,

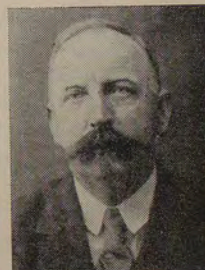
Røssnes i Salten, f. 10. mars 1902 i Røssnes. Til sjøs første gang i 1916. Styrme.eks. 1925 og skibsf.eks. 1928 i Trondheim. Styrme. med damperne «Wilfred», «Skjerstad» og «Svartisen». Blev i 1932 fører av d. «Mons» (791 brt.) av Bodø og førte det tilskibet blev solgt i 1933.



HANSEN, HERMAN GERHARD,

Nøtterøy, f. 22. juni 1876 i Sem. Til sjøs 1890 med s. «North Star» (700) av Tønsberg, tilh. kapt. Øyen. Styrme.eks. 1899 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med bk. «Try» av Sandefjord, sk.s. «Vidar» av Holmestrand og d. «Regina» av Fredrikstad. Blev i 1918 fører av d. «Orwell»

(6000), tilh. Tønsberg Hvalfangeri. Har senere ført d. «Teie» (1000), d. «Erivan» (3000) og d. «Busen» (10000), alle tilh. s.n. selskap. Sluttet sjøen i 1930. — Gift. 3 barn.



HANSEN, ISAK,

Langesund, f. 21. aug. 1878 i Langesund. Til sjøs 1895 med s. «Magna» (1081 reg.) av Langesund, tilh. P. Christensen Barfot. Styrme.eks. 1898 i Porsgrunn. Styrme. bl. a. med bk. «Bjarne» (770 nrt.) og bk. «Respit» (431 nrt.). Blev i 1905 fører av s.n. fartøi av Langesund, tilh. J. Skougaard. Sluttet sjøen i 1910. — Senere ansatt i Tollvesenet. — Gift. 1 barn.



HANSEN, JENS OLAV,

Minde pr. Bergen, f. 25. mars 1881 i Bergen. Til sjøs 1899 med d. «Otta» (5430) av Bergen, tilh. Lorentz W. Hansen. Styrme.eks. 1904



og skibsf.eks. 1909 i Bergen. Styr. med bl. a. Bergensdamperne «Capri» og «Falkniss». Blev i 1917 fører av d. «Hosanger» (2400) av Bergen, tilh. Westfal-Larsen & Co. Har senere ført følgende Bergens-dampere: «Athos» (2900), «Borna» (1400), «Samnanger» (7300), «Tananger» (8800), «Leikanger» (7300), «Brandanger» (8500) og fører nu m. «Hindanger» (8500), tilh. Westfal-Larsen & Co. — Gift. 3 barn.

Blev under krigen torpedert med d. «Athos». 2 mann omkom.

HANSEN, JOHAN CHRISTIAN,

Lillesand, f. 16. des. 1886 i bk. «Echo». Til sjøs 1905 med s. «Munter» av Lillesand, tilh. Henr. Hansen. Styr.eks. 1909 i Lillesand og skibsf.eks. 1911 i Kristiansand. Styr. med flere skib tilh. Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg, bl. a. d. «Texas», d. «Noruega» og d. «Losna». Blev i 1919 fører av s.n. damper (4187 brt.). Sluttet sjøen i 1920. — Derefter ass. superintendent ved N.A.L. i New York. Nu dampskibsekspeditor i Lillesand. — Gift. 1 barn.

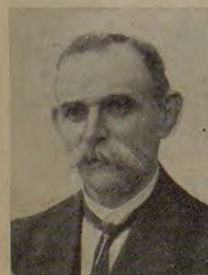
HANSEN, JOHANNES,



Nøtterøy, f. 30. juli 1893 i Nøtterøy. Til sjøs 1908 med d. «Molino» av Oslo, tilh. G. M. Bryde. Styr.-eks. 1912 og skibsf.eks. 1917 i Tønsberg. Blev i 1926 fører av d. «Halldor» (2325) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. og fører nu dette skib. —

Tjenestgjorde som 2. styr. med d. «Esperanca» av Tønsberg, da den blev skutt i senk i Atlanterhavet i jan. 1917 av tysk u-båt. Alle reddet.

HANSEN, JOHN HERMAN,



Vang pr. Stathelle, f. 12. jan. 1868 i Bamble. Til sjøs 1883 med s. «Draupner» av Brevik, tilh. Chr. Andersen. Styr.eks. 1888 i Brevik. Styr. med seilskibene «Sophie Wilhelmine», «Asta» og «Athenian». Blev i 1897 fører av s. «Fidelia» (450) av Brevik, tilh. T. Eeg. Har

senere ført s. «Vanadis» (680) av Brevik, d. «Tjalve» (532 brt.), d. «Granit» (662 brt.), d. «Grenland» (967 brt.), d. «Eika II» (1950), d. «Thorgerd» (4230), d. «Hjørungavaag» (i hurtigruten Stavanger—Oslo for D.S.D.), d. «Baltic» (1054 brt.) og d. «Grenland» (2390), alle tilh. H. Haraldsen, Skien. — Sluttet sjøen i 1929. — Gift. 3 barn.

Den 16. juni 1915 blev d. «Granit» torpedert av tysk krysser «Meteor» i Nordsjøen. Hele besetningen blev tatt ombord i krysseren. Vi blev senere satt ombord i en torpedobåt i Østersjøen og derfra til en svensk fisker som landsatte oss i Malmö.

Den 8. des. 1915 blev d. «Grenland» opbragt av tyske u-båter i Skagerak og tatt som prise og ført til Svinemünde.

Den 1. aug. 1917 blev d. «Eika II» på reise fra Norge til England under konvoy, torpedert og sank meget hurtig. Den ene livbåt blev ødelagt under eksplosjonen. En av mannskapet omkom. Det øvrige mannskap blev fra livbåtene optatt av en patruljebåt og landsatt i Lervik (Orknøene), hvorfra vi efterhvert blev hjemsendt med forskjellige skib.

HANSEN, JORG HENRY,

Island, N. Y. (U. S. A.), f.

8. aug. 1885 i Tønsberg.

Til sjøs 1903 med s. «Feli-

zitas» av Oslo, tilh. skibsr.

Melsom. Styr.eks. 1905

og skibsf.eks. 1909 i Tøns-

berg. Skibsf.eks. 1918 i

San Francisco. Styr. med

d. «Banan» og d. «Belize».

Blev i 1913 fører av d.

«Burstad» av Bergen, tilh. C. Mathisen. Seilte

fra 1918—24 som styr. med Standard Oils skib.

— Sluttet sjøen i 1924 —. Nu ansatt i Edison Co.,

N. Y. City. — Gift. 2 barn.



HANSEN, JOSEF,

Oslo, f. 4. aug. 1875 i Larvik.

Til sjøs 1890 med bk. «La-

tona» (342) av Larvik. Styr.-

eks. 1896 i Larvik og

skibsf.eks. 1912 i Oslo.

Styr. bl. a. med damperne

«Progress», «Prosper» og

«Pronto». Blev i 1916 fører

av d. «Begna» (4250) av Oslo,

tilh. Hans Hanson. Har

senere ført samme rederis dampere «Bøvra»,

«Bjora» og «Blaamyra» samt d. «Yuan-Ta» (6250),

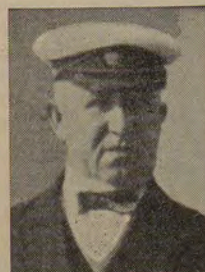
d. «Sin Fu-Sing» (2000), begge av Shanghai, d.

«Svale» av Trondheim, d. «Eiger» (2000) av Oslo

og senest m.t. «Bonzo» av Tønsberg. — Gift.

2 barn.

Var fra 1893—1895 ombord i bk. «Valeyo» av Workington som matros og eneste utlending. «Valeyo» var på 760 tonn d.w. Brukte



246 dager på en reise fra Pontarenas i Costa Rica (Mellamerika) til Liverpool. Hadde ved avgang Costa Rica kun 4 mnd. proviant, så hjemreisen blev litt av en oplevelse. Dog led vi ingen nød, da vi ofte traff outwardbounders og av dem delvis blev forsynt med proviant. Ved siden av dette brukte vi flittig krok og snøre og hadde således til stadighet fersk fisk fra flyvefisk til springere på de breddegrader hvor den fantes.

Turen, ja hele rundreisen fra Sharpness i England til Quensland, fra Sydney N.S.V. til Meksiko og fra Costa Rica og hjem til Liverpool var en oplevelse som jeg alltid med taknemmelighet vil minnes, og de menn jeg i to år var sammen med fra skipper til yngste apprentice, deres forståelse og imøtekommenhet overfor mig, som hele reisen blev behandlet som en av deres egne.

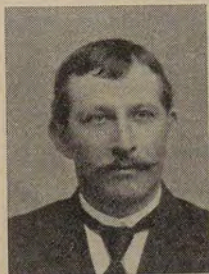
Blev fører i 1916. Overtok da «Begna» som nybygning i Ashtabula i Ohio på Lake Erie.

Seilte med samme skib til fredsslutningen i 1918. Seilte hele tiden i submarinewaters, men var en av de heldige og gikk klar.

I 1930 satte jeg inn kr. 50 000,00 i et motortankskib. Dette var minste beløp der måtte til for å få dette skib å føre, men dessverre allerede i 1932 måtte jeg vike plassen for ny fører med nytt innskudd. De gamle disponenter mistet disponeringen og den nye måtte ha ny fører med innskudd.

D. «Begna» blev av admiralitetsretten i London tilkjent £ 1500 for å ha assistert argentinsk damper «Lord Kitcheners» som var grunnstøtt på spanskekysten. «Lord Kitcheners» hadde en verdi av £ 65 000 og dens last £ 160 000.

HANSEN, KARL HERMAN,



Eidanger, f. 27. mars 1877 i Eidanger. Til sjøs 1892 med sk. «Polly» (500) av Brevik, tilh. Søren Sørensen. Styrms.eks. 1895 i Kragerø. Styrms. bl. a. med s. «Ruffus», d. «Britanic» og d. «Herfinn». Blev i 1905 fører av br. «Tremor» (500) av Brevik. Har senere ført s. «Folkvang» (800), s. «Candace» (500), s. «Bonanca» (900) og s. «Eudora» (400), alle av Porsgrunn, samt d. «Herfinn» (1300) og førte senest d. «Herdebred» (1900), begge tilh. H. H. Holta, Skien. — Gift. 3 barn.

HANSEN, KONRAD GJØRTZ-



Sandefjord, f. 22. nov. 1884 i Bamle. Til sjøs 1901 med bk. «Olaf Kyrre» (600) av Langesund, tilh. T. Eeg. Styrms.eks. 1906 i Brevik og skibsf.eks. 1910 i Porsgrunn. Styrms. med bk. «Olaf Kyrre» og Sandefjord-damperne «Tanke», «Felix» og «Wacousta». Blev i 1913 fører av d. «Unita» (6000) av Sandefjord, tilh. P. A. Grøn. Har senere ført d. «Øifjeld» (3050), d. «Sandefjord» (10 500) og d. «Wacousta», alle tilh. s.n. reder,

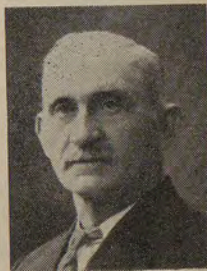
d. «Sirrah» (5150) av Sandefjord, d. «Navarra» (3500) og fører nu m. «Ferndale» (7850), begge tilh. Fearnley & Eger, Oslo. — Gift. 1 barn.

Gullur fra dampskibsassuransforeningen Vidar, Drammen.

Jeg før som fører under hele krigen. Høsten 1915 mistet jeg d. «Wacousta», der blev senket av en tysk u-båt i Middelhavet 8. nov. 1915. Alle mann reddet. Skibet var på reise fra Pictou N. S. til Vladivostok, lastet med jernbanemateriell.

HANSEN, LARS,

Langesund, f. 14. des. 1852 i Bamle. Til sjøs 1868 med bk. «Florense» (99 com.l.) av Langesund, tilh. J. Wright. Styrms.eks. 1879 i Porsgrunn. Styrms. bl. a. med bk. «Kate» og bk. «Athenien». Blev i 1883 fører av bk. «Kate» (600), tilh. o.n. reder. Har senere ført

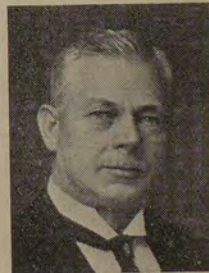


bk. «Astrid» (460), bk. «Fremad» (400), bk. «Mentor» (400) og d. «Munter» (1200), alle tilh. Jacobsen & Co., Langesund. Sluttet sjøen i 1917. — Enkem. 5 barn.

Seilte under krigen på Nordsjøen og Kanalen. Seilte aldri efter den reglementerte rute eller i konvoi. Alt gikk godt. Passerte farvannet for Jyllandsslaget mellem en mengde vrakgods dagen efter dette hadde rast.

HANSEN, LARS TALIAN,

Nordstrand pr. Oslo, f. 13. sept. 1859 i Nøtterøy. Til sjøs 1875 med s. «Hulderen» (800) av Moss, tilh. konsul Pettersen. Styrms.eks. 1878 og skibsf.eks. 1883 i Oslo. Skibsf.eks. 1892 i Newcastle on Tyne. Styrms. med seilskibene «Laurentze» og «Hanna» av Oslo. Blev i



1884 fører av s. «Adami» (750) av Oslo, tilh. Chr. Svane m. fl. Har senere ført s. «Viken» (800) og s. «Anna» (1350), begge tilh. s.n. reder, s. «Theta» (850), s. «Fortuna» (2000), d. «Martha», d. «Parisien», d. «Elfi» og d. «Vestmanrød», alle tilh. Chr. Hannevig m. fl., Oslo, d. «W. M. Holbye» (2800) av Newcastle, d. «Rjukan» (3000) av Oslo og senest (et par reiser) d. «Tolosa», tilh. Fearnley & Eger, Oslo. — 1903—04 konsulent i Sjøfartskontoret, 1914—30 sjøfartsdirektør. — 1919—29 form. eller nestform. i alle internasjonale sjøfartskonferanser, hvori Norge har deltatt. Form. i den «Kgl. comité

til fordeling av den tyske erstatning til norske krigsinvalid sjømenn m. m.». — Kommandør av Danebrog, kommandør av Vasa-ordenen og kommandør av Finlands Hvita Ros. — Gift. 4 barn.

Den 6. sept. 1888 i Den Mexikanske Golf på reise ut Florida-stredet blev vi møtt av en overhending storm fra syd med regn. Alle seil med undtagelse av begge stumper (undermersseil) gjordes fast. Klokken 8 aften lens skib. Utover natten øket vinden til orkan med overhendinge byger, begge stumpene gjordes fast og en liten luke-presenning sattes op i mesanvanet på styrbord side til hjelp for å holde skibet op i vinden.

Den 7. sept. mellom kl. 8 og 9 fm. løiet vinden plutselig av til stille. Skibet hadde nu fått en meget stor slagside over til babord. Styrbords rekke og skanseklødning mellom fokkevanet og halvdekk akterut var av sjøen brukket ned. Pumpene holdtes stadig igang. Mannskapet blev tilholdt å spise godt og hvile mest mulig, idet jeg gjorde dem opmerksom på hvad vi nu måtte kunne vente oss når vinden atter kom igjen.

Kl. 1 em. kom orkanen fra N.V. med en overhending kraft, og skibet la sig så sterkt over på siden at det var fare for at det skulde kandre. I samråd med mannskapet besluttet å kappe storbram og merseriggen, og med store anstrengelser med fare for livet, fikk vi skilt oss av med den. Skibet rettet sig nu op en del. Pumpene peiltes — det var da 10—11 fot vann i rummet. Efter en kort stund kantret atter fartøiet over på siden. Vinden var nu så sterk at det var ugjærlig for nogen å komme forut til forriggen, men endelig i en kort pause mellom orkanbygene fikk vi også kappet og skilt oss av med forriggen.

Da skibet nu atter reiste sig noget op var det 12—13 fot vann i rummet, og da det nu var umulig for oss å opholde oss lenger på fartøiet, blev livbåtene satt på vannet, idet vi spredt olje på sjøen for å dempe bølgene. Vinden hadde nu løiet betydelig og sjøen var også i avtagende.

Først blev b.b. livbåt satt på vannet bemannet av styrm. og 5 mann; derefter s.b. livbåt med føreren og 4 mann. Det var et stort hell at vi fikk båtene så godt på vannet, dog ikke uten nogen hårde støt mot skibssiden, så båtene blev lekke, men ikke verre enn at vi klarte å holde lens. Klokken ca. 10 aften var vi alle i båtene, og vi hadde avtalt at vi skulde holde oss i nærheten av skibet inntil dagslys. Ca. kl. 11 natt til 8. forsvant «Theta», og vi så den ikke mer. Den ene livbåt som var bemannet av styrm. kom da også ut av syne. Vi holdt oss mest mulig på samme sted inntil den påfølgende dag. Kl. ca. 10 form. fikk vi igjen se den annen båt, og festet da båtene sammen med en line. Seil blev nu satt på begge båtene, og vi rodde samtidig, med kurs for Mexico-kysten med Progresso som mål.

Under opholdet i båtene led vi meget av den sterke solhete, samt av mangel på drikkevann. Begge båter var godt utstyrt med vann, brød og hermetikk, men da vi fant den største båten igjen, viste det sig at de ikke hadde mer vann igjen, da vannbeholderne i løpet av natten hadde slingret løs og vannet rendt ut.

Den 13. ved dag gry fikk vi land i sikte, og efter nogen timers forløp fikk vi se et hus hvor vi landet. Her fikk vi vann og nogen kokusnøtter, hvorefter vi fortsatte langs kysten inntil vi nådde Progresso kl. 5 em. I Progresso blev vi godt mottatt og behandlet på beste måte av myndighetene og den norske vicekonsul på stedet.

Den 17. blev vi alle sendt med dampskib via Havanna til New York. I New York tok alle mann hyre med forskjellige skib. 1. styrm. og jeg reiste hjem til Oslo med d. «Hekla» av Kjøbenhavn.

Ved min hjemkomst blev jeg anmodet om straks igjen å overta skib for Hannevig, men da jeg var nokså overanstrengt efter forliset, fant jeg det rådeligst å være hjemme en tid.

I midten av des. s. å. bad skibsreder Chr. Svane mig om å overta bk. «Anna» som på reise fra Hernøsand til Aberdeen med trelast

var kommet inn i skjærgården ved Vinga fyr meget lekk og føreren syk, og mannskapet nektet å gå ut til sjøs igjen med skibet. Jeg reiste da til Göteborg for å undersøke forholdene, og efter en del parlamentering med mannskapet og ytterligere forhyring av 6 ekstra mann til hjelp for å pumpe, blev vi enige om å ville fortsette reisen på betingelse av at jeg selv gikk med skibet som fører. Den tidligere fører reiste da hjem.

Den 17. des. seilte vi fra Sverige med Aberdeen som mål og ankom dertil 23. des. Efter å ha dokksatt og reparert skibet, avgikk jeg til Trinidad med kull og videre til Penzicola og Europa.

I 1894 overtok jeg jernskibet «Fortuna» og seilte flere reiser i ultratrad mellom Australia og Europa, inntil jeg i 1899 blev ansatt som skibsinnspektør i Chr. Hannevigs rederi.

Blandt de mange reiser jeg foretok i stillings medfør både i og utenfor Europa kan særlig nevnes, at jeg i jan. 1902 fikk i oppdrag å reise til Afrika, Kappstaden, i anledning av at skib «Botnia» var innkommet til Simons Bay lekk og mannskapet nektet å fortsette, og stedets myndigheter hadde også grepet inn og stoppet skibet. Efter forhandlinger med myndighetene om å få hjelp fra marinen (orlogsverftet) til å få reparert og tettet skibet, fikk jeg endelig gjort fartøiet istand og sjødyktighetserklæring for å seile videre til Golf of St. Laurentz, Nord-Amerika. Straks jeg hadde fått «Botnia» avsted reiste jeg videre til Port Natal, Durban, hvortil jernskibet «Lapwing» var ankommet med last fra Antwerpen. Av lasten viste det sig at det var en del kolli som myndighetene påstod var kontrabande og ikke i overensstemmelse med opgaven i konnossementet. Under mine forhandlinger med myndighetene om å få skibet fri, kom jeg til å nevne at jeg tilfeldig hadde truffet lord Kitchener på reisen og fortalt ham mitt ærend til Afrika. Dette i forbindelse med fredsslutningen mellom England og Boerne nettopp denne dag, syntes å ha gjort sitt til at myndighetene blev velvillig stemt mot mig og tillot skibet å avgå uten ytterligere vanskeligheter.

HANSEN, LEIF,

Horten, f. 20. feb. 1897 i Horten. Til sjøs 1914 med s. «Stangholmen» av Risør, tilh. J. Prebensen. Eks. ved sjøkrigsskolen i Horten 1919. Styrm. med en rekke N.A.L. skib. Blev i 1929 fører av d. «Randsfjord» (5700) av Oslo, tilh. N.A.L. Fører nu d. «Le Norvegien» (1260) tilh. N.A.L. — Gift. 2 barn.



HANSEN, LEIF ADOLF DAHL,

Florø, f. 17. mai 1883 i Stavanger. Til sjøs 1897 med s. «Postillon» av Dunckerque. Styrm. eks. 1905 og skibsf. eks. 1914 i Hauge-sund. Styrm. bl. a. med damperne «Jarl», «Tento» og «Dicto». Blev i 1925 fører av s.n. skib (6000) av Haugesund, tilh. B. Stolt-



Nilsen. Har senere ført d. «Mallin» (650) av Hauge-sund. Sluttet sjøen i 1931. — Nu eksportør. — Gift. 3 barn.

Seilte under hele krigen i koffardifart.

HANSEN, LUDVIG WIESE,



Bergen, f. 19. des. 1885 i Bergen. Til sjøs 1902 med s. «Western Monarch» av Tvedestrand, tilh. skibsr. Lydersen. Styrms.eks. 1905 og skibsf.eks. 1909 i Bergen. Styrms. med skibene «Bergenseren», «Peter Jebsen» og «Avona». Blev i 1911 fører av s.n. damper (4485)

av Bergen, tilh. Lorentz W. Hansen. Har senere ført damperne «Otta» (5400), «Songa» (4500), «Hastings County» (8000), «Queens County» (8000) og fører nu «Songa» (5150), tilh. Klaus Wiese-Hansen, Bergen. — Gift. 4 barn.

Min seilskibstid var kort, men rik på begivenheter. Gikk ut fra Arendal bestemt for Göteborg. Allerede neste natt i innløpet ved Vinga fyr kom vi i kollisjon med en ballastet tysk leker under slep og fikk stort hull i baugen. Blev av styrms. sendt ned i rummet med en lanterne for å se om skibet var lekk. Den turen ned lederen var jeg ikke høi i hatten, men følte mig noe til kar da jeg kunde rapportere at skibet var tett. Mens skibet lå ved slippen og reparerte, tok det fyr i kahytten, som blev en del skadet. Da vi var lastet, tok det atter fyr, og denne gang gikk en god del av den fine kahytten op i aske. Da vi kom til sjøs, røk det op til storm og vi holdt på å reke i land på danskysten. Mistet og lempet dekkslasten. Kom inn til Mandal som nødhavn og efter 115 døgn med mange vidervedigheter kom vi endelig til Cape Town. Derfra til Singapore, derfra til Boston, U. S. A., med 153 døgn. Sultne, seiltslett og begrodd.

Min største oplevelse under krigen var en kollisjon mellem to konvoyer (med ca. 30 skib i hver) i nattens mulm og mørke i Middehavet. Her gikk efter sigende 8 skib ned. En stor del blev meget skadet og måtte søke havn.

Forliste «Hastings County» ved Orknøene. Skibet gikk tapt.

HANSEN, MAGNUS HAGBART,



Oslo, f. 29. mai 1887 i Tromsø. Til sjøs første gang i 1903. Styrms.eks. 1910 og skibsf.eks. 1913 i Trondheim. Styrms. med bk. «Gerd», d. «Beatrice», d. «Dragset» og d. «Edam». Blev i 1916 fører av d. «Knatten» (800) av Molde.

Har senere ført m. «Ulva» (600) av Molde, betongm. «Tartar» (850) og betongm. «Foldin» (700), d. «Sigurd I» (730), alle

av Oslo, og fører nu d. «Mars» (1000), tilh. Haugen & Tellefsen, Oslo. — Gift. 1 barn.

Seilte under hele krigen, for det meste i kullfarten Frankrik og England.

HANSEN, MATHIAS,

Roberg pr. Tønsberg, f. 13. feb. 1864 i Roberg. Til sjøs 1881 med bk. «Amphion» (156 com.l.) av Tønsberg, tilh. M. P. Haltingrød. Styrms.eks. 1884 i Tønsberg (Krøger). Styrms. bl. a. med sk. «Dacapo» og bk. «Atabia». Blev i 1898 fører av sk. «Camilla» (200)



av Tønsberg, tilh. ham selv. Har senere ført bk. «Sigrid» (800), sk. «Flora» (260) og bk. «Ancenis», alle av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1917. — Driver nu gårdsbruk. — Inneh. forskjellige kom. hverv. — Gift. 7 barn.

Jeg seilte efter eks. med flere engelske dampskibe på India og Sortehavet, særlig for å sette mig inn i det engelske sprog. Senere også med amerikanske skonerter. Med «Juletræ» hadde vi 119 dages reise fra New York til Brisbane (Australia), og så ikke land fra den dag vi gikk ut til dagen før vi kom inn. Gikk derfra til Wellington (New Zealand) og hadde derfra til New York igjen 114 dages reise. Vi hadde i blandt hårdt vær og svær sjø på denne tur. Med de to siste skib jeg seilte med som styrms., raket vi op for proviant. Vi kom fra Rio de Janeiro den ene gang, og da vi fikk losen fra Baltimore ombord, hadde vi en liten boks preservert syltetøi igjen som lignet mat. Med et mannskap på 10 var vi 9 nasjoner representert der. Skipperen gav sig ut for amerikaner, jeg var norsk, 2. styrms. østerriker, stuerten neger o. s. v. Med det annet skib hadde vi litt sub igjen på bunnen av en brødtenne, da vi fikk taugbåten for Grangemouth. Vi hadde da i begge tilfelle i lang tid speket oss godt og var sultne.

Med «Sigrid» seilte jeg i 7 år for det meste på Canada. Det var en slitsom fart, og da særlig vestover i storm, tåke og isfjell. En gang hadde det næsten gått galt. I lang tid hadde det blest motvind med råvær og tåke, men så en em. drog vinden sig så vi holdt nogenlunde kurs, men bidevind. Alle seil var tilsatt, undtatt røylene, og jeg likte jo ikke akkurat å ta til natten med den seilføring, da vi var i isstrøket, men det var jo om å gjøre å passe på anledningen også. Jeg tok derfor vaktcn fra 8—12 med 2. styrms., som var ganske ung. Alt gikk godt og 1. styrms. med sin vakt løste av. En kort tid efter at jeg var kommen til kais hørte jeg styrms. skarpe ordre til rormannen samtidig som han trampet hårdt i halvdekket ved min kai. Det tok ikke mange sekunder før jeg var på dekk, og fikk da i mørket se et stort høit isfjell på siden av oss like i le. Seilene slog så hele skibet ristet, men med den fart, 8 mil, seg hun så vidt forbi. Vakten hadde fått isfjellet rett i baugen og så nær at det var for sent å falle av for det. Styrms. var en flink erfaren mann, ellers hadde nok både skib og mannskap dukket under den gang. Bramseilene blev efter dette gjort fast.

I krigens tid seilte jeg i vel 3 år. Det første jeg merket at noget usedvanlig var hendt var antagelig dagen efter dens udbrudd. Vi kom østenfra og passerte flere av disse store flotte tyske langreis-tradere komme inn Kanalen, men når de kom så langt som til Dover blev de stoppet og tauget inn i havnen der. Antagelig visste de like så lite om krigen som vi.

En gang vi lå i Havre blev et norsk dampskib og et stort norsk seilskib torpedert ute på reden der. Alle blev reddet med undertagelse av kapt. på seilskibet. Man fant ham igjen, og han blev begravet fra den skandinaviske kirke. Mange av oss fulgte ham til graven, på en stor kirkegård et godt stykke utenfor byen. Her var det gravet store lange grøfter, hvor kistene blev satt ende i ende. Det var nemlig så mange som kom ned fra krigsskueplassen og døde på hospitalene.

Inn til denne by kom daglig store transportbåter fra alle verdens kanter med krigsmateriell og folk som antagelig skulde i krigen og dø. Op gjennom gatene tok det gjerne lang tid for disse transporter å passere, og det var et uhyggelig syn.

Efter at «Ancenis» just var fullastet, røk der op en voldsom orkan, hvorved hun for ankerne drev iland på Ship Island. Mistet riggen, meget av skanseklædningen etc., svær bunnskade samt gravet ned 12 fot i sannen. Det blev et svært havari (utbedret i Mobile) og mange gjenvordigheter fulgte dermed. Da vi var ferdig kom den uinnskrenkede u-båtkrig og alle damp- og seilskib derover blev stoppet i 10 dager. Endelig kom vi da avsted med hemmelige ordre fra den engelske generalkonsul i New Orleans om hvordan vi skulde seile. Denne ordre brøt jeg mig ikke stort om, for med et seilskib får man seile som best man kan. Ordren led bl. a. på å gå nordom Irland og ha Rathlin Island om bagbord og bare om dagen. Enhver kan tenke sig hvordan dette vilde bli med et seilskib, kanskje under en storm eller i motvind. Jeg har gått der flere ganger, men binde sig dertil kunde jeg ikke, al den tid det var flere minefelter man skulde passere. Vel, — vi og et stort finsk seilskib gikk i følge ut fra Mobile, begge bestemt for Greenock eller Glasgow, men finnen kom aldri frem. Da vi var kommet midtveis i Atlanteren, begynte vi å se en mengde vragskred av alle slags, meget olje på vannet og tomme livbåter, og vi skjønte da, at det var om å gjøre å være våken. En langvarig høi motvind med pent vær satte inn, så det blev å ligge og krysse. En morgen kom en engelsk vaktbåt og signaliserte at vi måtte vende sydover, da det var u-båter nordfor. I vaktskiftet kl. 8 gikk vi da rundt og sydover. Kl. 12 middag fikk vi høre en forferdelig skytning i S.V. og forstod da at det ikke var bedre sydover. Luften var litt disig. I soldalinen fikk vi se en liten båt med seil på som lå nordover nokså langt i le. Da denne så at vi holdt ned på den, tok den seilet ned og den blev borte for oss. Efter hvad der fortaltes siden hadde de begynt å ro oss i møte. Efter en times forløp — efter at det var blitt mørkt — fikk vi høre det praiet og snakket norsk. Vi luffet da til igjen og båten kom langs siden. Det var nesten ingen vind og sjøen aldeles smul, så de kunde holde sig klar med bare hånden, men ingen vilde komme ombord. De hadde hatt nok av det idag, sa de, og u-båten er her før vi vet av det. Vi hadde ingen lanterner ute, og jeg mente at det ikke var nogen som kunde finne oss i mørket, og tilsist kom da kapt., som viste sig å være en bekjent, og skibet som var torpedert, var «Dione» fra Fredrikstad. Man hadde der ombord set sig godt omkring før de gikk inn til middag, men hadde knapt begynt å spise før det smalt skudd i skudd, og u-båten lå et stykke borte på vannet. Ikke en gang under utsetningen av livbåten holdt de op å skyte. Idet man skulde ro vekk og kapt. skulde huge på roret, kom der en kule i skibssiden så vannspruten og tresplinter føk om dem. Kapt. hadde en tresplint i vestelommen som hadde hengt på hans klær ved dette skudd og som han viste mig. Den får jeg gjemme som et minne efter dette, sa han. Folkene i båten skiftet på og fikk litt mat. Ved 11-tiden siger jeg at nu får vi gå til kôis, men han hadde ikke lyst til det. Tilsist blev det til at han skulde legge sig på en sofa, men han stod straks op igjen, og jeg sovnet. Da det begynte å gry av dag neste morgen purret han mig for å si adjø, da han ikke vilde risikere å være i nærheten av oss. Da jeg syntes det ikke var nogen mening i å forlate oss i en liten båt med 12 mann flere hundre engelske mil fra nærmeste land, foreslo jeg at de fikk henge akterut og heller komme ombord igjen, hvis det begynte å blæse. Det blev

da til det, og vi halte op en ny 120 favne 4" manillatrosse, som blev firet helt ut, og der hang de da til ut på dagen, da en engelsk vaktbåt tok dem ombord til sig. I flere dager efterpå holdt vi på å krysse og hørte flere ganger skytning, og en søndags eftermiddag fikk vi Fastnet Rock fyr på Irlands vestkyst i sikte. Vi hadde da frisk kuling og bramseilene fast og fremdeles motvind. En vaktbåt kom og signaliserte, at vi måtte søke havn snarest mulig, da det var observert flere u-båter i dette utsatte strøk. Stod så innover mot land igjen. Vinden løiet efter hvert og i mørket hørte vi to robåter som kom imot oss som rodde på livet løs, og endelig entret en gammel, gråskjegget og fillete mann ombord og bød sig å ta skibet inn et lite sted som kalles Cookhaven. En liten god havn, hvor vi ankrer ut på natten. Blev liggende der en måneds tid og hørte flere ganger skytning utenfor på sjøen. Efter megen korrespondanse med myndighetene og andre kom vi endelig avsted med en svær taugbåt for baugen, 4 minesweepere foran denne og 2 store jagere, som gjorde en svær fart, krysset omkring oss. Ca. 5 mil utenfor Fastnet forlot de 4 sweepere og den ene jager oss, mens den annen fulgte næsten helt frem til Greenock, hvortil det tok omtrent 3 døgn. Efter hvad det fortaltes mig blev 6 store seilskiber utklarerte fra Gulfen til Greenock samtidig, men vi var den eneste som kom frem. Dette var min siste tur til sjøs.

HANSEN, METHINEUS ANDREAS,

Brevik, f. 4. mai 1849 i Bamle. Til sjøs 1864 med br. «Nora» (160) av Langesund. Styrme.eks. 1871 i Risør. Styrme. bl. a. med br. «Nora» og br. «Domingo». Blev i 1875 fører av s.n. fartøi (150) av Brevik, tilh. H. J. Valen. Har senere ført s. «Havfruen» (540) og bk. «Olaf Kyrre» (700), begge av Brevik. Sluttet sjøen i 1908. — Enkem. 4 barn.

Har vært skibsfører i 33 år, hvorav 25 år ombord i bk. «Olaf Kyrre».

HANSEN, MICHAEL MARIUS,

Langesund, f. 22. okt. 1896 i Langesund. Til sjøs 1911 med s. «Mentor» (700) av Langesund, tilh. Jacobsen & Co. Styrme.eks. 1916 og skibsf.eks. 1918 i Porsgrunn. Styrme. med d. «Skrim» av Skien, d. «Terneskjær» og d. «Severin», begge av Langesund. Blev i 1923 fører av d. «Stokesley» (1300) av Oslo, tilh. H. Rich. Aass. Førte senest d. «Senita» (3200), tilh. s.n. reder. — Gift. 1 barn.



Krigsforlist med d. «Skrim» av Skien 19. feb. 1917 underveis i ballast Treport—Cardiff. Alle reddet.

Forliste med avrigget s. «Lofthus», tilh. Den norske Marine i okt. 1917, under avtjeneste av verneplikt.

Forliste med d. «Knut Skaaluren» av Langesund vinteren 1929 ved munningen av Elben.

HANSEN, NIELS,

Kragerø, f. 10. des. 1862 i Dypvåg. Til sjøs 1877 med s. «Amandus» (500 brt.) av Lyngør, tilh. Carl Pettersen. Styrme.eks. 1881 i Risør. Styrme. bl. a. med bk. «Rogate» av Lyngør, bk. «Amalie» av Tvedestrand og bk. «Kragerø» av Kragerø. Blev i 1895 fører av s. «Duen» (400) av Kragerø, tilh. Henrich Biørn, Kragerø. Har senere ført s. «Kalstad» (700), s. «Poseidon» (800), s. «Bertha» (350) og s. «Høiden» (1000), s. «Kong Oscar» (1200), alle tilh. s.n. rederi, m. «Progress» (130) og senest d. «Grana», begge tilh. K. Sandaas, Kragerø. — Sluttet sjøen i 1931. — Gift. 6 barn.

Forliste med bk. «Rogate» i Nordsjøen, nedbrekt og mannskapet innbjerget av fiskere til Grimsby.

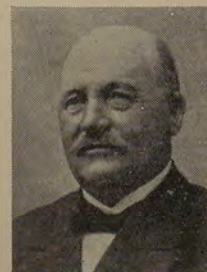
Krigsforliste med d. «Mefjord» av Skien som styrme. 23. mai 1918 i Den engelske Kanal underveis Newport—Rouen med kull.

HANSEN, NILS LOUIS,

Oslo, f. 21. april 1891 i Stavern. Til sjøs 1906 med s. «Hanna» (250) av Skien, tilh. Olaf Grøn. Styrme.eks. 1913 og skibsf.eks. 1919 i Oslo. Styrme. med en rekke av Fred. Olsen & Co.s skib. Blev i 1921 fører av d. «Brüssel» (2000) av Oslo, tilh. s.n. rederi. Har senere ført d. «San Carlos» (5000), m. «Borgny» (4100) og fører nu m. «Bosphorus», alle tilh. Fred. Olsen & Co. — Gift. 3 barn.

Seilte i krigsfarvann hele krigen uten uhell.

Uavbrutt tjeneste i Fred. Olsen & Co.s rederi siden 1909.

HANSEN, O. D.,

Porsgrunn, f. 14. aug. 1860 i Solum. Til sjøs 1876 med s. «Aurora» (436 brt.) av Porsgrunn, tilh. Louis Vauvert. Styrme.eks. 1880 i Porsgrunn. Styrme. med s. «Palander», «Iris» og «Brillant». Blev i 1886 fører av s. «Brillant» (537 brt.) av Porsgrunn, tilh. H. C. Hansen. Har senere ført s. «Marie» (720 brt.), s. «Sunbeam» (800 brt.), s. «Sterling» (1167 brt.), s. «Ra-

jore» (1980 brt.) og s. «Bannockburne» (1998 brt.), alle av Porsgrunn. Sluttet sjøen 1917. — Har senere drevet slepebått. — Gift. 8 barn.

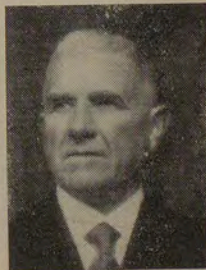
I 1878 med «Trøie», kapt. Andreas Halvorsen, seilte på Vilmington og Carolina—Antwerpen med terpent. Høstturen var særlig hård, idet vi utenfor Amerika-kysten hadde meget stormende vær og motvind. En gang var vi kommet inn i et orkan-centrum, hvori skibet blev meget ramponert. Omtrent alle seilene blåste vekk av rærne som snefiller, enskjønt de var ekstra belagt med tauverk. Stormasten knekket i merset. Det hele så fryktelig ut, og vi var alle mann forvisset om at vår siste stund var kommet. Det tok oss mange dager å få skibet i orden igjen, så vi kunde begynne å seile igjen. Vårt ferskvann blev ødelagt og delvis provianten. Det kom så langt at vi skulde slakte vår skibshund, men den dag fikk vi proviant av en engelsk damper, som passerte oss. Kom så inn til Queenstown efter en reise på 91 dager. Kom hjem våren 1879 for å reparere.

Våren 1885 var det en masse isfjell og drivis ved Newfoundland-bankene. Vårt skib («Brillant») blev en del ramponert av isen. En morgen opdagede jeg 3 hvitmalte båter på le side og bar av for disse. Det var 2 skibsmannskaper hvis skib var sunket p. g. a. isen samme natt. Det var en engelsk damper «Mary Louise» av Newcastle, ført av kapt. Greff av Kristiansand. Den annen bk. «Bayard» av Tønsberg. 24 av disse folk kom ombord i «Brillant»; resten, 12 mann, blev optatt av en engelsk bark også fra Quebec. Høsten 1886 blev «Brillant» påseilet av en engelsk damper i Liverpool-roveret, hvor den blev kondemnert.

Gikk 1887 ombord i bk. «Mari». Høsten 1889 meget stormfullt i Nord-Atlanteren. Bortunder Newfoundland-bankene optoges mannskapet av bk. «Atlas» av Stavanger, kapt. Pettersen. Disse blev landsatt i Grenock.

HANSEN, OLAF,

Tønsberg, f. 10. juli 1870 i Nøtterøy. Til sjøs 1885 med s. «Herkules» av Tjøme. Styrme.eks. 1891 i Larvik. Styrme. bl. a. med s. «Albatros» og s. «Atalanta», d. «Maud» og d. «Tjøme». Blev i 1906 fører av d. «Unity» av Tønsberg. Har senere ført d. «Ulabrand», d. «Uller», d. «Magdalene» og d. «Trym», alle tilh. Røed & Co., Tønsberg. Sluttet sjøen i 1917. — Gift. 2 barn.



Forlist med to seilskib, nemlig «Elise» av Drammen og «Atalanta» av Tjøme.

HANSEN, OLE,

Ørnes pr. Tønsberg, f. 12. des. 1879 i Sem. Til sjøs 1895 med s. «Herman» av Sarpsborg. Styrme.eks. 1898 og skibsf.eks. 1905 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med s. «Tamerlane», d. «Waterloo» og d. «Talisman». Blev i 1915 fører av d. «Thor» av Tønsberg, tilh.



Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Torden-skjold» av Tønsberg, d. «Kalfarli» av Bergen, d. «Sandefjord» av Haugesund og senest d. «Ingrid» av Sandefjord. — Gift. 1 barn.

Jeg forliste med d. «Thor» 18. nov. 1917 på reis fra San Francisco til Japan. Båten brakk av i åpen sjø i orkan. Alle mann blev reddet i egne livbåter. Den ene (med 16 mann) kom inn til Honolulu etter 13 dager. Den annen blev efter 5 dager optatt av en japaner og 16 mann landsatt i Japan.

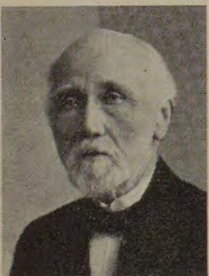
HANSEN, OLE ANTON,



Høvik st., f. 28. nov. 1875 i Våler. Til sjøs 1893 med s. «Preciosa» (1200) av Hvidsten, tilh. Hans Pettersen. Styr.m.eks. 1896 i Oslo og skibsf.eks. 1902 i Tønsberg. Styr.m. med bk. «Dunard», d. «Bonheur», d. «Baltique» og d. «Balduin». Blev i 1910 fører av d. «Memento» (1400) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Har senere ført d. «Borgny» (1800) og fører nu d. «Bolette» (1800), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.

Jeg blev torpedert i feb. 1918 i Den engelske Kanal med d. «Borgny». Skibet sank på 10 min. og alle blev reddet uskadt.

HANSEN*), OLE CHRISTIAN,



Skudeneshavn, f. 16. juli 1850 i Eide sogn. Til sjøs 1864 med bk. «Litsjalv» (500) av Grimstad. Styr.m.-eks. 1871 i Grimstad. Styr.m. med en svensk sk. og br. «Orvarod» av Skudeneshavn. Blev i 1874 fører av bk. «Nor» (450) av Skudeneshavn, tilh. O. G. Gjessen m. fl. Sluttet sjøen i 1880. Har senere drevet fabrikkasjon av sin verdenspatenterte tåkelur. — Sjørettsmedl. — Inneh. 9 gullmedaljer for tåkeluren. Gift. 13 barn.

*) Død juni 1935.

Begynte høsten 1880 med fabrikkasjonen av min verdenspatenterte tåkelur. Jeg drev fabrikkasjonen i 37 år, og sendte ut til alle verdens sjøfarende nasjoner over 33 000 tåkelurer. I 1917 solgte jeg retten til et aktieselskap, som har drevet fabrikkasjonen siden. Ved siden av dette, drev jeg trelastforretning med sakbruk og byggeforretning. Blev innvalgt i kommunestyret i 1882, og var der i 35 år (hvorav 12 år ordfører). Dessuten branddirektør, medlem av skolestyre og menighetsråd.

HANSEN, OSKAR MATHIAS,

Hølen pr. Oslo, f. 19. juli 1889 i Solum. Til sjøs 1905 med s. «Olaf Kyrre» av Langesund, tilh. skibsr. Berg. Styr.m.eks. 1910 i Sjømilitære Korps og skibsf.eks. 1914 i Porsgrunn. Styr.m. med d. «Bratsberg», d. «Falkanger», d. «Brei» og d. «Tananger». Blev i 1917



fører av d. «Brei» (3350) av Skien, tilh. Harald Hansen. Har senere ført d. «Evanger» (7280), d. «Tananger» (8640), m. «Spinanger» (10 400) og fører nu d. «Labelle County» (8640), alle tilh. Westfal Larsen & Co., Bergen. — Gift. 2 barn.

HANSEN, OTTO SIGURD,

Stavanger, f. 4. feb. 1881 i Stavanger. Til sjøs 1895 med s. «Ideal» (480) av Stavanger, tilh. G. & A. Berg. Styr.m.eks. 1902 og skibsf.eks. 1905 i Stavanger. Styr.m. bl. a. med d. «Skuld», d. «Mercator» og «Donator», samtl. av Stavanger. Blev i 1908 fører av d. «Askur»



(435) av Stavanger, tilh. Birger Berg. Har senere ført d. «Ringborg» (4700) og d. «Skjoldborg» (1200), begge av Haugesund, d. «Viator» (1400) og d. «Dictator» (1400), begge av Stavanger.

Jeg begynte min sjøfart 14 år gammel som dekksgutt med seilskib, men gikk forholdsvis hurtig over i dampskibene, som jeg siden har seilt med på nesten alle farvann. Som 2. styr.m. med d. «Skuld» av Stavanger (4300), som dengang var en av byens største dampskiber, forliste jeg i mars 1907 i Nord-Atlanterhavet på en reise fra Philadelphia til Rotterdam, idet skibet i en sterk storm sprang lekk og måtte forlates. Hele besetningen reddet.

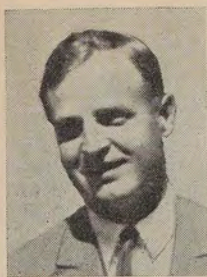
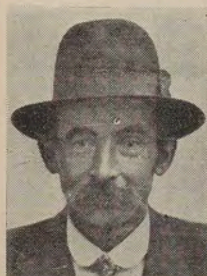
Seilte under hele Verdenskrigen på de forskjellige farvann uten hverken nogen krigs- eller andre uhell.

I jan. 1920 forliste jeg som fører med d. «Skjoldborg» av Haugesund i nærheten av Lizard, idet skibet i tykk tåke grunnstødte og sank. Alle mann reddet.

I 1924—1930 var jeg ansatt i United Fruit Co., U. S. A. Seilte i frukt- og stykkgodsfart Vestindia—U. S. A.

HANSEN, OTTO WIESE-,

Fjøsanger pr. Bergen, f. 5. nov. 1899 i Bergen. Til sjøs 1915 med s. «Ariel» av Arendal, tilh. Bertr.

**HANSEN, PEDER,**

Nanset pr. Larvik, f. 21. mars 1878 i Lardal. Til sjøs 1897 med s. «Heimdal» (200) av Sandefjord. Styr-m.eks. 1903 i Larvik. Styr-m. bl. a. med bk. «Bass Rock», bk. «Holthe» og d. «Lancing». Blev i 1914 fører av bk. «Ingebjørg» (1393 brt.) av Larvik, tilh. Hansen & Andersen. Har senere ført bk. «Holthe» (1427 brt.) av Larvik, bk. «Auldgrith» (2571) av Sandefjord, 4 m. fullr. «Lancing» (2785) av Oslo og har ført hvalbåter siden 1926 for Melsom & Melsom, Larvik. — Gift. 3 barn.

Forlist bk. «Ingebjørg» utenfor Brasilien i åpen sjø. Alle reddet. 1. og 2. mars 1917 var jeg øienvitne til torpederingen av d. «Guri» av Bergen og bk. «Hermes» av Lillesand, hvorved 29 sjøfolk omkom.

HANSEN, ROLF,

f. 20. feb. 1881 i Kristiansand. Til sjøs 1897 med bk. «Nor». Middelskoleeks. 1899. Styr-m.eks. 1902 og skibsf.eks. 1903 i Kristiansand. Seilte noen år avvekslende som styr-m. med seil og damp-skib, bl. a. i Østlandske Lloyd, C. T. Gogstad, Oslo, og Jørgen Knudsen, Porsgrunn. Førte for s.n. rederi d. «Frednes» midlertidig, og under verdenskrigen d. «Harald» og d. «Maud II» for Hannevig Brs. — Gift. 2 barn.

Forlist 2 ganger, nemlig: Med d. «Torbay» 11. feb. 1912 ved Newwarp fyrskib i tykk tåke. En engelsk damper rendte sig med 12 mils fart inn i midtskibet. Vi var malmastet fra Bilbao. 7 mann omkom. Vi vant imidlertid saken på fulle betingelser med claim of lives for de omkomnes etterladte.

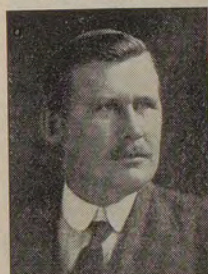
Under verdenskrigen forlist 16. des. 1916 som passasjer med en gammel russisk båt sammen med 50 andre norske sjøfolk ved Vaideguba. Vi rendte på noen rocks, og da der satte inn med en veritabel pålandsstorm, var det håpløst å bli på vraket som hadde mistet både bro, skorsten og andre overbygninger. Jeg fikk en line om livet og jumpet ut i brenningene og fikk halt til mig en trosse og gjorde den fast til en av livbåtene som var kastet høyt på land. Hadde det vært lengere til folk, enn tilfelle var, vilde vi ikke ha stått det over. Vi hadde frosset ihjel alle mann.

Begge båter blev solgt, og da tonnasjen stadig svant for tyskernes u-båtangrep, blev chansen til ny ansettelse som fører så minimal, at jeg slo inn på shippingforretninger, og var en tid disp. for Det Norske Fangstkompani. Det blev avvirket i 1928. Siden har jeg arbeidet som journalist.

Har forøvrig mange interesser, særlig historiske, men nærer ingen tilbøielighet for politikk.

HANSEN, SEVERIN INGVALD,

Grønvold, f. 19. juli 1881 i Eidbo. Til sjøs 1895 med s. «Tordenskjold» (600) av Tvedestrand, tilh. skibsr. Jorkjend. Styr-m.eks. 1902 og skibsf.eks. 1907 i Oslo. Styr-m. med d. «B. A. Broch», m. «Beljeanne», m. «Belpareil» og m. «Belfri», samtl. av Oslo. Blev i 1916 fører



av d. «Njaal» (1050) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Har senere ført d. «Bjogna» av Kristiansund, d. «Dagrun» (1800) av Oslo, d. «Gundine» av Arendal, og fører nu d. «Regal» (1350) av Tvedestrand, tilh. J. W. Wroldsen. — Gift. 2 barn.

D. «Njaal» blev senket i Kanalen 30. nov. 1916 på reise fra Spanien til England (Cardiff) med props. Mannskapet var i båtene 10 timer. Jeg blev holdt ombord i u-båten til skibet var senket. Om aftenen blev vi tatt op av en spaniol og landet i Cardiff.

HANSEN, SIGURD THULAND,

Bergen, f. 11. des. 1885 i Bergen. Til sjøs 1902 med d. «Stadt» av Bergen, tilh. skibsr. Hagemann. Styr-m.eks. 1905 og skibsf.eks. 1909 i Bergen. Styr-m. bl. a. med d. «Bjørnstjerne Bjørnson» av Bergen og fl. B.D.S.-skib. Blev i 1915 fører av d. «Deneb» av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført d. «Louise Nilsen» av Haugesund, d. «Nepos» (senere «Johanne Dybwad»), d. «Erholm» og senest d. «Galatea», samtl. av Bergen. — Gift. 4 barn.

**HANSEN, SIGVARTH EMIL,**

Flekkefjord, f. 29. des. 1894 i Hidra. Til sjøs 1909 med s. «Duen» (46 brt.) av Flekkefjord, tilh. hans far Mandius Hansen. Styr-m.eks. 1915 og skibsf.eks. 1917 i Stavanger. Styr-m. med d. «Breifond», d. «Rutenfeldt» og d. «Alm». Blev i 1923 fører av s.n. damper (2300)



av Oslo, tilh. T. Lodding. Har senere ført d. «Nordhav» (8440), m. «Sydhav» (11280) og fører nu m. «Østhav» (12450), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 4 barn.

Har eftersett byggingen av m. «Sydhav» og m. «Østhav».

HANSEN, STEEN KNUTIN,



Laksevåg, Bergen, f. 7. jan. 1885 i Fuse. Til sjøs 1904 med d. «Avona» (4500) av Bergen, tilh. Lorentz W. Hansen. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1913 i Bergen. Styrme. med d. «City of Tampico», d. «Athalie», d. «Nor» og d. «Ingeren». Blev i 1916 fører av d. «Erica» (1050) av Bergen, tilh. Leif Erichsen. Har senere ført damperne «Inger Elisabeth» (1900), «Dagny I» (2200), «Ingerfire» (6100) og fører nu «Ingerseks» (8200), alle tilh. Jacob Kjøde, Bergen. — Gift. 2 barn.

HANSEN, THEODOR JULIUS.



Sandar, f. 3. juni 1873 i Tjøme. Til sjøs 1889 med br. «Olaf» (300) av Sandefjord, tilh. skibsr. Thoresen. Styrme.eks. 1895 i Sandefjord. Styrme. bl. a. med s. «Regulator», s. «Avenir», s. «Triton», d. «Tanke» og d. «Unita». Blev i 1911 fører av d. «Telegraf» (1050) av Sandefjord, tilh. P. A. Grøn. Har senere ført d. «Øifjeld» (3300), d. «Unita» (6000), d. «Kaprin» (300), samtl. av Sandefjord, og fører nu d. «Rimfrost» (600) av Oslo, tilh. A.s. Kjøleskibene. Arbeidet iland 1917—30. — Gift. 5 barn.

Før under krigen til aug. 1917 i faresonen uten nevneverdige hendelser. Blev en gang praiet av tysk u-båt i Den engelske Kanal på reise Barry—Rouen med kullast, men fikk lov å fortsette reisen. Det var i året 1916.

HANSEN, VIGGO JOHAN,



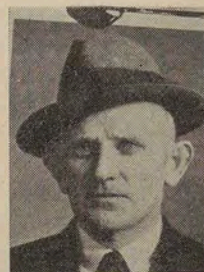
Sarpsborg, f. 20. okt. 1889 i Sarpsborg. Til sjøs 1906 med d. «Kong Guttorm» (1000) av Oslo, tilh. D.S. N.D. Styrme.eks. 1912 i Sjømilitemare Korps og skibsf.eks. 1920 i Fredrikstad. Styrme. med d. «St. Olaf», d. «Niels Nielsen» og fransk m.aux. «Amiens». Blev i

1922 fører av d. «Sarpen» (3050) av Sarpsborg, tilh. A.s. Borregård. Har senere ført samtl. A.s. Borregårds småfartøier. Siden 1. jan. 1932 kaimspektør for o.n. selskap. — Gift. 3 barn.

Jeg gikk til sjøs 1906 og seilte til sommeren 1910 da jeg gikk inn i sjømilitemare korps. Tok der i 1912 styrme.eks. og blev 1914 vernepliktig u.off. Tjenestgjorde som sådan til våren 1915 og seilte under resten av krigen som styrme. Kom våren 1921 i A.s. Borregårds tjeneste, hvor jeg har tjenestgjort som kontrollør, form., skibsfører og fra 1. jan. 1932 som kaimspektør.

HANSEN, ØIVIND,

Bergen, f. 26. april 1886 i Bergen. Til sjøs 1902 med d. «Preston» (1800) av Bergen, tilh. O. & A. Irgens. Styrme.eks. 1905 og skibsf.eks. 1909 i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Fane», d. «Hubro», d. «Bueland» og fl. B.D.S. skib. Blev i 1925 fører av d. «Io» (750) av Bergen, tilh. Bergen Lloyd. Har senere ført d. «Baune» (1800) av Haugesund, et par kinesiske dampere, og fører nu d. «Chun Hwa» (3500) av Shanghai. — Gift. 4 barn.



Seilte hele tiden under krigen i B.D.S. og førte ialt 7 skiber midlertidig. Selv under den verste torpederingstiden fikk man aldri mer enn 5 kroner for hver tur over Nordsjøen (inkl. Frankrike). Toppfry ca. 250 kroner

Var ofte stoppet av u-båter, især da jeg var i styrme. i Newcastle-ruten. Vi måtte flere ganger losse omtrent hele lasten på sjøen.

Forlot B.D.S. 1919 for å overta en post iland (shipping). I 1921 tok jeg fatt på sjøen igjen og førte da 2 norske dampskibe til disse blev solgt. Senere var jeg i styrme. med «Bueland» og «Modesta». De senere år har jeg ført kinesiske dampskiber.

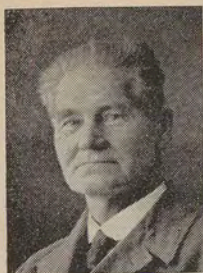
Som i styrme. med d. «Ming Hao», drev vi iland på Ost Kamchatka med 1200 passasjerer ombord. Alle blev reddet i redningsstol, som vi rigget til. Bodde ca. 2 mnd. i telt på isbarrieren inntil undsetning kom fra Shanghai.

Den mest spennende tur i mitt liv var med d. «Baune» fra Gdynia til New Chang syd om Afrika. Ingen radio. Forsvandt om natten fra toll og politi i Walfish Bay, og det samme eksperiment gikk også for sig i Batavia. «Baune» blev siden kalt «The mystery ship» (ammunisjonslast).

Skibet jeg nu fører har ingen officerer med sertifikat. Alle havner anløper en uten los. Ingen blir profet i sitt eget land heter det. Men man gjør mangt når man må, for å underholde sig selv og sin familie. Her trenger man ingen kapital for å bli fører, men mannfolk i bukser. Det har vi heldigvis mange av i Norge.

HANSSEN, GJERT,

Eidanger, f. 12. juni 1865 i Tjølling. Til sjøs 1881 med bk. «Kong Sverre» (360 brt.) av Larvik, tilh. C. Christensen. Styrme.eks. 1889 i Larvik og høiere skibsf.eks. 1895 i Tønsberg. Styrme.



med bk. «Kong Sverre», bk. «Edda», bk. «Bonovento» og d. «Kosak». Blev i 1897 fører av s. «Emblem» (220) av Larvik, tilh. Bugge & Olsen. Har senere ført s. «Albion» (405 brt.) av Porsgrunn, s. «Rea» (1030 brt.) og s. «Fjelheim», begge av Oslo. Sluttet sjøen i 1919. —

1919—32 seilet i kystfart med eget fartøi. — Gift. 6 barn.

Ar 1917 på reise fra Galveston til Ålborg med bk. «Fjelheim» hadde jeg en oplevelse med en u-båt. Reisen forløp heldig til vi var kommet ca. 60 kv.m. av den norske kyst. Vi kom nemlig nordenom Shetlandsøene. Det var i juli mnd. kl. 3 om eftermiddagen det blev skutt på oss. Granatene tok vannet 3 a 4 favner fra skibet. Der eksploderte de med et fryktelig brak, så vann og granatstykker blev slynget over skibet, så undre merseil blev helt våte. Til å begynne med visste jeg ikke hvad det var eller hvor det kom fra, men fant snart ut at det var en u-båt som lå 4 a 5 kv.m. fra. Den skjøt ca. 10 skudd, så stoppet den. Vi gikk igang med å sette ut båtene, da u-båten sendte 4 skudd over hodet på oss. Jeg vil si at hvis et av de skudd hadde truffet båtene, så hadde det ikke vært å spørre efter mannskapet. Imidlertid holdt han op å skyte. Vi bakkede seilene og satte livbåtene på vannet, og gikk fra borde for å avvente videre begivenheter. Om en stund dukket u-båten op tett ved oss. Min båt lå mellom u-båten og skibet. Den rettede sin store kanon på oss. Hadde ikke annet valg enn å ro rett til u-båten. Hvis vi hadde rodd vekk, hadde den sikkert skutt ned båtene og siden skibet. Så kom jeg ombord og blev mottatt av chefen med en revolver rettet mot mig.

Jeg må si de var modige. Vi holdt en tid på å snakke frem og tilbake. Han vilde absolutt senke skibet. Men til slutt bad han oss likevel om å gå ombord og komme oss under land. Vi reiste da ombord, men skibet så sørgelig ut. Skanseklædningen, master og alle seil gjennomhullet. Det var et under at ikke en av mannskapet blev såret, da vi alle 18 var på dekk og kjente granatstykkene suse om ørene på oss. Vi kom godt og vel til Ålborg efter 14 dages kryssing, lossede lasten og gikk til Moss for å reparere skaden. Den kostede tyskerne kr. 130 000,00.

HANSSEN, HANS FREDRIK,

Flekkefjord, f. 25. feb. 1878 i Feda. Til sjøs 1904 med d. «Atlas» (989 brt.) av Flekkefjord, tilh. Bernh. Hansen. Styrme.eks. 1905 i Bergen og skibsf.eks. 1910 i Kristiansand. Styrme. med damperne «Nicholas Cuneo» og «Joseph di Giorgio». Blev i 1911 fører av d. «Nicholas Cuneo» (1051), tilh. o.n. reder. Har senere ført d. «Alfred Nobel» (9000), likeledes tilh. s.n. reder (inntil dets salg i 1934). — Gift. 2 barn.

HANSSEN, HANS KARL LØKKE,

Stavanger, f. 17. juni 1892 i Harstad. Til sjøs 1908 med d. «Kronprins Gustaf» (8000 brt.) av Stockholm. Styrme.eks. 1914 i Bergen og

skibsf.eks. 1915 i Tromsø. Styrme. med V.D.S.-damperne «Nordland», «Richard With» og «Finmarken». Blev i 1922 fører av d. «Hadsel» av Stokmarknes, tilh. V.D.S. Har senere ført damperne «Raftsund», «Vaagan», «Sortland» og fører nu «Richard With», alle tilh. V.D.S. — Gift. 1 barn.



Middelskoleeks. Harstad 1907. Handelsskoleeks. 1908. Reiste utenriks 1908—1914. Blev ansatt som 2. styrme. i V.D.S. mars 1915, 1. 1918 og fører april 1922. Har vært styremedl. i R. B. F.

HANSSEN, HARALD LAURITZ,

Bergen, f. 18. des. 1899 i Bergen. Til sjøs 1916 med s. «Sandviken» (3000) av Kristiansand, tilh. Stray & Co. Styrme.eks. 1922 og skibsf.eks. 1923 i Bergen. Styrme. med m.t. «Caloric» og m.t. «Atlantic», begge av Bergen. Blev i 1930 fører av m. «Atlantic» (10 400) av Bergen, tilh. Wilh. Jebsen. Fører nu d. «Hogstad» (1000) av Bergen, tilh. Paul Jebsen. — Enkem.



HANSSEN, HELMER JULIUS,

Tromsø, f. 24. sept. 1870 i Vesterålen. Til sjøs 1894 med s. «Hvitfisker» (74) av Tromsø, tilh. kapt. Ingv. Svendsen. Styrme.eks. 1897 i Kristiansund. Styrme. bl. a. med sk. «Laura», d. «Capri» og m. «Gjøa». Blev i 1898 fører av s. «Elida» (30 brt.) av Tromsø. Har senere ført m. «Maud» tilh. Roald Amundsen gjennom Nordost-passagen. Sluttet sjøen i 1920. — Senere tollopsyndsmann og sjøkyndig besiktigelsesmann. — Viceform. i Tromsø Skipperf. Sjørettsmedl. — Ridder av St. Olavsordenen. Inneh. Sydpolsmedaljen. — Gift. 4 barn.



Seilte på ishavet 1894—1899. Tok så ut på langfart med dampskib fra Bergen. Kom hjem senhøstes 1902. Fikk straks hyre med jakt «Gjøa», kapt. Roald Amundsen, gjennom Nordvest-passasjen 1903—1906. Blev umiddelbart efter hjemkomsten beskikket som tollopsyndsmann ved Tromsø tollsted. Med permisjon fra tolletaten deltok jeg som islos med «Fram» — Roald Amundsens tur til Sydpolen. Efter «Fram»s hjemkomst i 1914 tiltrådte jeg atter tolltjenesten, og forblev der til 1917, da der påny blev mig innvilget

tenestefrihet for å gå ombord i «Maud» som fører av samme gjen- nem Nordost-passasjen til i 1920, da jeg gikk fra i Kapp Nome.

Ved hjemkomsten gikk jeg så tilbake til tolltjenesten, og fortsatte der til i 1928, da jeg blev ansatt i min nuværende stilling som sjø- kyndig besiktigelsesmann i Tromsø.

HANSSEN, HJALMAR,



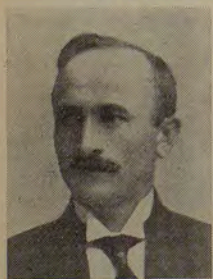
Oslo, f. 9. des. 1864 i Tjøme. Til sjøs 1880 med s. «Freya» (902 brt.) av Tjøme, tilh. O. L. Røed m. fl. Styrms.eks. 1883 i Drammen og høiere navigasjonseks. 1884 i Tønsberg. Styrms. med br. «Ruth», bk. «Tjøme», d. «Activ», d. «Seaton» og d. «Calliope». Blev i 1895 fører av s.n. skib (1900) av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Har senere ført dette rederis skib «Skuld» (2200), «Santiago» (1800), «Solferino» (1500) og «Sorrento» (2000). Førte dessuten 1897—1902 et par engelske dampere under norsk flag. Sluttet sjøen 1910. 1910—21 skibsinspektør hos Otto Thoresen. Senere skibsinspektør hos Fearnley & Eger. — Sjørettsmedl. Styremedl. Norsk Skibsførerf., Oslo Sjømannsf., hvor æresmedl., Sjømannsf. Fellesf. (en tid form.) og Oslo Sjømannsskole. — Gift. 1 sønn, død.

Jeg var 28 år i Otto Thoresens rederi (16 år styrms. og kapt., 12 år skibsinspektør).

Vinteren 1884—85 holdt jeg (20 år gammel) privat navigasjons- skole på Tjøme. Hadde 12 elever, hvorav 10 fikk eksamen. Jeg blev av mange anbefalt å fortsette dermed, men jeg mente at min fremtid som sjømann vilde bli skadelidende derved, og det følgende år reiste jeg ut på langfart.

Forøvrig forløp mitt 30 årige sjømannsliv uten større begiven- heter. Bortsett fra 2 alvorlige kollisjonsulykker i åpen sjø — den ene som styrms. med seilskib, den annen som fører på dampskib, har jeg vært heldig på sjøen. Intet menneskeliv gikk tapt ved de nevnte kollisjoner.

HANSSEN, JAKOB OLAUS,



Flekkefjord, f. 30. juni 1884 i Hitterøy. Til sjøs 1901 med d. «Arhutus» (1800) av Flekkefjord, tilh. Hans Jan- sen. Styrms.eks. 1904 i Stav- anger. Styrms. med d. «Atlas» av Flekkefjord. Blev 1910 fører av dette skib (1400), tilh. Bernh. Hanssen. Har senere ført d. «Atlan- tis» (1600) av Flekkefjord og d. «Liff» (1100) av Oslo. Sluttet sjøen i 1922. — Senere havnefogd, losoldermann og mønstringsmann i Flekkefjord. — Gift. 8 barn.

HANSSEN, JOHANNES BERG,

Sandnessjøen, f. 12. okt. 1886 i Mo i Ranen. Til sjøs 1903 med s. «Simeon» av Tvedestrand. Styrms.eks. 1907 og skibsf.eks. 1914 i Oslo. Styrms. bl. a. med bk. «Urania» av Arendal og fl. N.F.D.S.-skib. Blev i 1923 fører av d. «Kong Harald», som han førte i Hurtig- ruten Stavanger—Kirkenes til 1930. Siden 1930 disponent for Det Helgelandske Dampskibsselskap i Sandnessjøen. — Viceordf. i repr. i R.B.F. — Form. i Sandnessjøens sjømannsf. Form. i Sand- nessjøens og Omegns Turistf. — Gift. 2 barn.



HANSSEN, KRISTIAN KONRADT

ANTONIUS,

f. 29. sept. 1884 i Harstad. Til sjøs første gang i 1896. Kystskippereks. 1910 i Tromsø. Styrms. med d. «Kvalø» av Tromsø. Blev i 1906 fører av d. «Gunvor» (50) av Harstad, tilh. Reidar Kårbo. Har senere ført m. «Lavangen» (70), m. «Salangen» (130) og fører nu d. «Malangen» (333), alle tilh. Troms Fylkes D.s.

HARALDSEN, GEORG,

Tønsberg, f. 24. nov. 1869 i Nøtterøy. Til sjøs 1881 med br. «Emanuel» av Nøtterøy. Styrms.eks. 1890 i Nøtterøy (Johnsen). Styrms. bl. a. med d. «Westwood» og «Agnar» av Oslo. Blev i 1904 fører av s.n. damper (2400) av Oslo, tilh. Christoffer An- dresen. Har senere ført d. «Nord» (1900) og d. «Rein» (2000), begge tilh. And. Jacobsen, Oslo. Sluttet sjøen i 1914. — Driver nu forretning i Tønsberg. — Styremedl. i Tønsberg Sjømannsf. — Gift. 3 barn.



Forliste høsten 1892 med bk. «Irene» av Tjøme ved badestedet Blacpool i en orkan, men ved et under blev alle reddet.

Mistede roret med d. «Agnar» i en snestorm senhøsten 1902 i St. Lawrence Gulven og manøvrerte skibet med maskin og seil til baren ved Pickton 2 døgn efter, — der hvor vi hver tur hadde ankret op for å avvente høivannet. Gikk fra Halifax Skjærtorsdag 1904 med d. «Agnar» til Brow Head for ordre og for å få dekk- mannskap, da disse rømte og ingen var å få igjen der på den årstid. Å få mannskap tilsendt fra Boston eller New York vilde ta mellom 8—14 dager. Reisen over forløp imidlertid heldig, tross stormende vær.

Høsten 1904 gikk jeg til Kina med d. «Nord», og seilte på kysten der nede til 1911, da den blev solgt til Japan.

Med d. «Rein» seilte jeg i Østersjøfart om somrene til jeg tok ferie våren 1914.

HARALDSEN, HARALD A.,



Tønsberg, f. 21. jan. 1856 i Tjømø. Til sjøs 1871 med s. «Gogstadsminde» (400) av Tjømø, tilh. hans far Abr. Haraldsen. Styrms.eks. 1873 i Tjømø. Styrms. bl. a. med s. «Brødrene Klausen», s. «Hygiea» og s. «Thorsbjerg». Blev i 1879 fører av s.n. s. (450) av Tjømø, tilh. Hans

Thoresen. Har senere ført s. «Solo» (300), s. «Julius» (240), s. «Randers» (370), d. «Chevy Chase» (460) og d. «Monton» (1400), alle tilh. ham selv, d. «Fredheim» (1600) og d. «Frithjof» (2000), begge tilh. Alf Monsen, Tønsberg. — Sluttet sjøen i 1907. — Senere skibsmegler og -reder. — Form. bestyrelsen Tønsberg Stuertskole, viceform. Tønsberg Sjømannsf., viceform. Tønsberg Sjømannshjem. — Gift. 2 barn.

Som styrms. med bk. «Thorsbjerg» i 1879, var vi på 4 steder på Guineakysten—Siera-Leone og losset stykkogds fra Liverpool. På siste sted vi losset, lastet vi jordnøtter for Rouen. Stedet var meget usunt, og hendte det året før, at ombord i et skib, som lå der, blev alle mann syke og døde med undtagelse av kapteinen, som holdt sig lengere oppe i floden, hvor der var mere sunt å leve for hvite folk. Skibet måtte gå ut med mannskap av afrikanere.

Med «Thorsbjerg» gikk vi ut med 4 syke mann, men straks utenfor kysten blev alle mann syke med undtagelse av en matros. Skibet blev liggende der og drive i 10 dager, for det meste i stille vær. Dette så farlig ut, og jeg forsøkte med de små krefter jeg hadde, å komme på dekk og arbeide. Jeg blev efterhånden bedre og bedre. Vi fortsatte ut Nordostpassaten og senere Atlanterhavet, Den engelske Kanal til Rouen med 69 dages reise. I 66 dager var det kun den ene matros og jeg som manøvrerte og navigerte skibet frem. Kapt., tømmern., båsm., stuert og en matros døde og måtte senkes i havet. De 2 unggutter som var blandt de syke, da vi gikk ut levde, men var ikke ovenom skibets reling på hele reisen, ja de kunde ikke engang stå til rors.

Av de 9 manns besetning døde altså 5 mann i sjøen. De 2 syke unggutter kom på sykehuset i Rouen. For dette fikk jeg en sølvkikkert av Kong Oscar II, 600 kroner av skibets assurandører og 500 franc av ladningens assurandører. Matrosen fikk et sølvbeger av kong Oscar og 400 kroner av skibets assurandører.

Rederen, Hans Thoresen, tok så selv skibet en tur på Østersjøen og til Rouen igjen, og jeg fulgte med som styrms. igjen, men fikk så skibet å føre.

Har forlist d. «Monton» i 1895 grunnet kollisjon i tåke med hollandsk dampskib i den engelske kanal. 2 mann druknet.

Jeg hadde i 17 år med engelskmenn å gjøre. Vi hadde skiber — både seil og dampskiber. Stod selv som bestyrende reder her hjemme, som så mange andre på den tid gjorde. Jeg var nr. 3 her i Tønsberg som begynte med dampskib. Det var år 1888.

Den siste båt jeg førte var d. «Frithjof» av Tønsberg. Var først over i England og tilså byggingen, og senere i fart på Kina.

Den siste båt jeg disponerte forliste i 1929. Senere har jeg intet hatt. Meglerforretningen er fra 1919 drevet av min sønn som fremdeles driver den.

HARALDSEN, JACOB MARIUS,

Helodden pr. Tønsberg, f. 10. sept. 1873 i Nøtterøy. Til sjøs 1888 med s. «Andreas» av Oslo. Styrms.eks. 1892 i Porsgrunn. Styrms. med s. «Petropolis» og d. «Universe». Blev i 1901 fører av s.n. damper (4000) av Tønsberg, tilh. Røed & Co. Har senere ført d.



«Unique» (3000) av Tønsberg, d. «Borgestad» av Porsgrunn, m. «Storsten» (8000) og fører nu m. «Buesten» (8000), begge tilh. Rafen & Loennechen, Tønsberg. — Gift. 5 barn.

HARALDSEN, THEODOR,

Porsgrunn, f. 15. mai 1849 i Solum. Til sjøs 1867 med br. «Industri» (246 brt.) av Porsgrunn, tilh. A. Sørensen. Styrms.eks. 1876 i Porsgrunn. Styrms. med sk. «Aravna», bk. «Dacapo», bk. «Schweigaard» og sk.s. «Korsvei». Blev i 1887 fører av s. «Gambetta» (299 brt.) av Porsgrunn, tilh. Jørgen C. Knudsen & Gunnar Knudsen. Har senere ført s. «Korsvei» (360 brt.), bk. «Sjøfrøken» (268 brt.), bk. «Chr. Knudsen» (662 brt.) og bk. «Polykarp» (340 brt.), alle av Porsgrunn. Sluttet sjøen i 1917. — Gift. 3 barn.

HARALDSEN, THORVALD,

Nøtterøy, f. 1. okt. 1875 i Nøtterøy. Til sjøs 1890 med s. «Sundsva» (800) av Amsterdam (med norsk besetning). Styrms.eks. 1896 i Nøtterøy (A. Hansen) og skibsf.eks. 1901 i Tønsberg. Styrms. med damperne «Aarsten», «Dott» og «Mont Blanch». Blev i 1900 fører av d. «Årsten» (2400) av Oslo, tilh. Christoffer Andresen. Har senere ført d. «Dott» (1400) av Fredrikstad, d. «Molina» (1800) av Oslo, d. «Ada» (4150) og senest m.t. «Storsten» (8000), begge tilh. Rafen & Loennechen, Tønsberg. — Gift. 5 barn,



Forliste med bk. «Sundsva» i den finske gulf. Hele mannskapet, 16 mann og kapteinens datter, forlot i skibets båt og rodde for land. Blev imidlertid optatt av en russisk «man of war», som landsatte

oss i Helsingfors efter tolv timers ophold ombord. Blev hjemsendt på statens bekostning via Stockholm. Dette var min første tur.

Gamle «Emma Parker» blev påseilt i Den engelske Kanal av en Wilsonbåt. Vi var på reise fra Mazanillo (Cuba) til Bremen med en ladning cederbjelker. Skibet blev fullt av vann i løpet av en times tid. Den flöt på lasten og vedk. båt slepte oss op til Gravesend, og var frekk nok til å beslaglegge oss. Blev senere bragt op til London, losset og kondemnert. Vi vant saken med glans og den norske sjømannsstand fikk en rosende omtale av Admiralitetsretten.

Kom ombord i d. «Årsten» som matros og gikk gradene op til kaptein. Reiste hjem, tok skibsf.eks. og gikk ut til Kina med d. «Dott» som styrm. Efter 9 mnd. forløp reiste kapt. hjem og jeg blev fører. Var da fører i 9 mnd. og hadde på den tid tre redere. Blev avløst av en som la inn kr. 40 000,00. Dette var i 1905. Reiste hjem og gikk like ombord i «Kong Sverre» som reserve-mannskap i anledning konflikten med Sverige.

Kan meddele at «Dott» mistet propellen to ganger. Første gang blev vi slept inn til Saigon av en tysk båt og den annen gang til Shanghai av britisk steamer. I bjergelønn betalte vi to tusen £ hver gang.

I 1914 slepte jeg inn en havarist (3 m. amerikansk skonnert) med fullt mannskap ombord til Newport News og blev vi tilkjent \$ 2000 som blev fordelt på time charter, rederi og mannskap.

Perioden 1915—1925 var jeg hjemme og drev agentvirksomhet som gikk bra, men da jeg fikk altfor mange brølose hverv, gikk jeg atter til sjøs og fikk førerpost mot et innskudd av kr. 40 000,00. Efter 6 år var disse penger tapt og jeg kom iland. Senere har jeg strevet med å skaffe dekning til banken for det lån som jeg hadde optatt ianledning førerinnskuddet.

HARBITZ, LEIF VAN ROTHMANN,

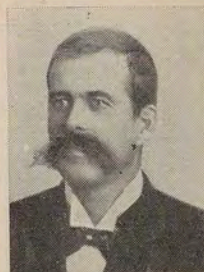
Oslo, f. 29. juli 1896 i Oslo. Til sjøs 1912 med s. «East African» (3000) av Oslo, tilh. A. T. Simonsen. Styrm.eks. 1916 og skibsf.eks. 1922 i Oslo. Styrm. bl. a. med d. «Kaggefoss», m. «Landvard», d. «Lyngenfjord» og m. «Belgot», alle av Oslo. Blev i 1926 fører av m. «Belray» (4000) av Oslo, tilh. Christen Smith. Har senere ført m. «Belpamela» (4400) og fører nu m. «Belpareil» (10 400), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.

HASLUM, HANS,



Oslo, f. 19. feb. 1857 i Moss. Til sjøs 1873 med s. «Mardøl» (1250) av Arendal, tilh. skibsr. Sunde. Styrm.eks. 1877 i Halden. Styrm. med bk. «Hans Nielsen Hauge». Blev i 1880 fører av s.n. skib (700) av Drammen, tilh. Hans T. Kier. Har senere ført s. «Duisburg» (1300), s. «Waimea» (850), begge av Oslo, og s. «East Croft» (1300), tilh. ham selv. — Sluttet sjøen i 1904. Senere skibsreder. — Sjørettsmedl. — Gift.

HASSEL, JOHAN JUELL,



Sønedeled, f. 15. juni 1864 i Kragerø. Til sjøs 1879 med s. «Nora» (783 brt.) av Risør, tilh. Joh. Fr. Juell m. fl. Styrm.eks. 1882 i Risør. Styrm. med o.n. skib. Blev i 1888 fører av s. «St. Olaf» (286 brt.) av Risør, tilh. o.n. rederi. Har senere ført s. «Nora» (783 brt.), s. «Nordenskjold» (724 brt.), s. «Carmel» (406 brt.) og atter s. «Nordenskjold», alle tilh. o.n. rederi. Sluttet sjøen i 1901. — Senere seilskibsskib. — Medl. av herredstyre (også viceordf.), direksjonsmedl. i Sønedeled Sparebank, sjørettsmedl. — Gift. 10 barn.

Har bestyrt fig. seilskiber: Av tre: «Vanadis», «Morgengry», «Brødrene», «Nordenskjold», «Spero», «Victoria I» og «Zippora». Av jern: «Bessfield» (2300), «Dorade» (1750), 4 m. bk. «Tasman» (3400).

Høsten 1889 hadde jeg et stygt forlis med «St. Olaf» på østkysten av Jucatan. Skibet drev iland på en sannbanke og blev vrak. Vi måtte gå i båtene og satte kurs for Belice. Den annen natt vi var ute i båtene, brøt en av disse sydlandske pamporoer løs med et forskrekkelig regn, lyn og torden, og under det verste kom vi inn mellom koralrevene, hvor hele Canarbien Sea stod på. Vi måtte hele natten ligge og andøve mot den store sjø og vinden. Det var en lang natt. Da det lysnede om morgenen, gikk 6 a 8 store haier rundt båtene. Den 3. dag kom vi til Belice. (Min hustru var med på denne uhyggelige tildragelse). «Nordenskjold», bygget av Dekke i Bergen, var vel et av vårt lands vakreste og mest velseilte treskib. Den fikk i New York et år et norsk silkeflagg som premie for sine fine linjer og vakre konstruksjon.

Med den hadde jeg flere fine reiser. Risør—Cardiff dock, trelastet, 5½ døgn. Newport (Mon)—Pernambuco, kullastet, 29 døgn. Angora (Vest Afrika)—Barbados 28 dager i ballast. Holbox (Jucatans vestkyst)—St. Petersburg, dyplastet Logwood, 51 dager o. s. v.

HASSEL, LUDVIG,



Gogstad pr. Sandefjord, f. 18. juni 1892 i Sønedeled. Til sjøs 1908 med s. «Zippora» (1200) av Risør, tilh. Johan Juell-Hassel. Styrm.eks. 1912 i Risør og skibsf.eks. 1914 i Oslo. Styrm. med damperne «Charlock», «Asturiano», «Vindeggen» og «Besseggen». Blev i 1919 fører av s.n. skib (5100) av Skien, tilh. Jens Folkman. Har senere ført d. «Anjer» (7100) og fører nu m. «Pleasantville» (8311) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. — Gift. 4 barn.

Jeg var med og forliste med bk. «Spero» av Risør juleaften 1910 på Kapp Hatteras i en forrykende pålandsstorm. Alle mann blev reddet.

I slutten av sept. 1916 var jeg som 1. styrm. ombord i d. «Vind-eggen», da dette blev skutt isenk av en u-båt i Middelhavet. Skibet var på reise fra Tyne til Spesia med en ladning kull. Vi kom alle i skibets 3 livbåter og blev dagen efter senkningen tatt op av en liten spansk skonnert, som satte oss iland i Majorca, hvor vi blev vel mottatt.

Den 15. okt. 1927 kl. 2 fm. blev d. «Besseggen», som jeg da hadde vært fører av i 8 år, rendt i senk av det store franske passagerskib «Paris» på New York havn. Skibet var fullastet med sukker, og sank i løpet av nogen få minutter. Dessverre druknet 6 mann av besetningen, mens de øvrige ombordværende, deriblandt min kone og 5 års gamle sønn — som ved et under — blev reddet. Der blev skrevet meget om denne begivenhet. D. «Paris» tapte retts-saken og måtte yte full erstatning.

HAUG, ALBERT THEODOR,



Nøtterøy, f. 22. des. 1874 i Tjømø. Til sjøs 1891 med br. «Scandia» (300) av Tønsberg. Styrm.eks. 1897 og skibsf.eks. 1903 i Oslo. Styrm. med damperne «Prospero», «Camma», «Santiago» og «San Remo». Blev i 1910 fører av s.n. skib (3800) av Oslo, tilh. Otto

Thoresen. Har senere ført d. «Setubal» (1650), d. «San Andres» (2500), d. «Santiago» (1850), d. «San Carlos» (5000), alle av Oslo, og fører nu m. «Banaderos» (3800), tilh. Fred. Olsen & Co., Oslo. — Gift. 3 barn.

Man sa at vi hadde den hurtigste reis som inntil den tid hadde vært gjort (36 døgn) mellom Port Elisabeth (Syd Afrika) og Newcastle N. S. W. Dette var i 1891 med bk. «Cosmo» av Tønsberg (ca. 1200 reg. tonn), tilh. Wilh. Wilhelmsen. Og det enskjønt at den 30. dagen mistet vi alle under-rærne på stormasten. I en voldsom sterk byge sprang brasene til luvart, rekkene brekte og rærne falt overbord. Ikke nogen av mannskapet kom til skade. Jeg selv hadde just nådd dekket, efter å ha vært på andre merserå og skåret inn hjelpegårdinger.

De siste 6 døgn hadde vi motvind, og av seil på stortoppen førte vi kun bramseilet og røil, fordi underrærne var borte. Det var i og for sig morsomt å betrakte, for stortoppen tok sig ut som en veldig stor palme med kun disse to seil øverst.

Med samme skib hadde vi meget lang reise fra Manilla til Rotterdam, 165 døgn, i året 1892, og i 1893 fra Sundsvall til Port Adelaide (Australia) 165 døgn, likeså fra Rangoon til London, 165 døgn, i 1895.

Stor sølvbolle fra «The British Government» for bjergning av mannskap fra torpedert engelsk d. «Threemedow» of St. Ives, i den engelske kanal, jan. 1916.

HAUG, SIGVALD,

Tjømø, f. 14. aug. 1890 i Tjømø. Til sjøs 1906 med s. «Fremad» av Sandefjord. Styrm.-

eks. 1914 og skibsf.-eks. 1918 i Sandefjord. Styrm. med d. «Frithjof», d. «Skule», d. «Belvernon» og d. «Tres». Blev i 1922 fører av d. «Tres» (1300) av Tønsberg, tilh. Morten S. Pedersen. Har senere ført d. «Vestfold» (1550), d. «St. Therese» (3700) og fører nu d. «Siak» (1850), tilh. Nils Bull, alle av Tønsberg. — Gift. 3 barn.



HAUGE, AKSEL,

Fredrikstad, f. 6. mars 1876

i Borge. Til sjøs 1891 med sk. «Otto» av Svelvik, tilh. Otto Jørgensen. Styrm.eks. 1901 i Oslo. Underofficerseks. i Marinen. Styrm. bl. a. med bk. «Montain Laurel», bk. «Neptun», d. «Eljan» samt fl. V.D.S.-skib. Blev i 1916 fører av bk.

«Oberon» (1800) av Sandefjord (senere Oslo). Har senere ført s. «Evy» av Porsgrunn. Sluttet sjøen i 1920. — Senere kontrollør av last; en tid også ved Akers Mek. Verksted. Siden 1932 mønstringsm. i Fredrikstad. —

Med bk. «Oberon» gjorde jeg nov. 1916 reisen Cardiff—Melsomvik (nordenom Skotland) lastet med kull på 10½ døgn.



HAUGE, ANDREAS MARTIN NILSEN-,

Kristiansund, f. 18. aug. 1881 i Dypvåg. Til sjøs 1896 med s. «Andvake» av Tvedestrand. Styrm.eks. 1900 (på Sandøen). Styrm.

bl. a. med bk. «Hama» og bk. «Blanca». Blev i 1906 fører av s. «Lyra» (850) av Arendal, tilh. Jul. Hansen. Har senere ført bk. «Zeus»

(650) av Arendal og bk. «Marion» (2550) av Tvedestrand. Sluttet sjøen i 1914. — Senere tre-lasthandler. Nu sjøk. besiktigelsesm. i Sjøkon-trollen. — Form. (11 år) i Kristiansund avd. av Redningsselskapet. Form. (5 år) i Kristiansund seilforening. — Gift.

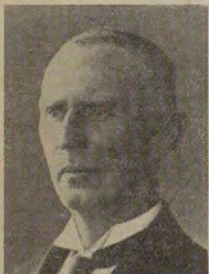


HAUGE*), KRISTIAN,

Haugesund, f. 23. mai 1865 i Skåre. Til sjøs 1879 med s. «Rypen» av Haugesund. Styr.eks. 1897 i Haugesund. Styr. med d. «Augusta». Blev i 1899 fører av denne damper (620) av Haugesund, tilh. Th. Nordbø. Har senere ført Haugesunds-damperne «Eva» (1500), «Karma» (1800) og «Storborg» (7000). Sluttet sjøen i 1925. — 1926—28 bestyrer av hvalfangststasjon i Mosamedes. — Gift. 5 barn.

*) Død 12/5 1934.

I 1910, da jeg førte d. «Eva» av Haugesund, fikk jeg et stort sølvbeger av den svenske stat for å ha reddet besetningen av et svensk seilskib i Østersjøen.

HAUGE, OSCAR CHRISTIAN,

Haugesund, f. 2. nov. 1872 i Haugesund. Til sjøs 1887 med fullr. «Zippora» (1300) av Haugesund, tilh. H. O. Sundfør. Styr.eks. 1890 i Haugesund. Styr. med d. «Haugesund», d. «Minerva» og d. «Ingeborg». Blev i 1896 fører av d. «Minerva» (650) av Haugesund, tilh. H. M. Wrangell. Har senere ført damperne «Nora» (620), «Ceres» (2300), «Corona» (2550), «Johannes Brun» (900), «Kronprins Olav» (1800), «Norhaug» og «Varild», alle av Haugesund. Sluttet sjøen i 1915. — Senere skibsmegler. — Gift. 4 barn.

Grunnstøtte på Island med full fiskelast i 1896. Lekkasjen var i fyrrummet. Da der ingen dykker eller telegraf var den gang på Island, tettet jeg skaden innvendig med 40 trekiler samt sement og avgikk til Leith med fiskelasten. Belønning av Bergens Assuranseforening kr. 2000,00. Da fører av d. «Nora».

HAUGE, SJUR JOHNSEN,

Haugsgjerdet, Søndhordl., f. 17. mai 1870 i Fjelberg. Tilsjøs første gang i 1888. Styr.eks. 1896 i Haugesund og skibsf.eks. og høiere skibsf.eks. 1903 i Bergen. Styr. med Bergens-damperne «Fram» og «Aagot». Blev i 1910 fører av s.n. skib (6200), tilh. Kuhnle &

Søn. Har senere ført damperne «Mesna» (5500), «Janvold» (2200), «Marshall» (4000) og «Lom» (2200), samtl. av Bergen. Sluttet sjøen i 1927. — Enkemann. 2 barn.

Jeg seilte den hele tid under verdenskrigen.

HAUGSE, JOHANNES,

Herøysundet, f. 6. mai 1879 i Herøysundet. Til sjøs 1895 med jagt «Fortuna» av Herøysundet. Styr.eks. 1903 i Haugesund og skibsf.eks. 1908 i Bergen. Høiere skibsf.eks. 1909. Styr. bl. a. med damperne «Thrift», «Ulrikken», «Sygna» og «Strinda». Blev i 1918 fører av d. «Heina» (5050) av Bergen, tilh. Mowinckels Rederi. Har senere ført d. «Ryggja» (6250), d. «Strinda» (11185), d. «Hørda» (7550) og fører nu m. «Heina» (7610), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

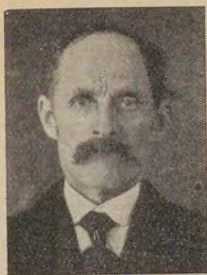
I min matrostitid seilte i 2 seilskib. Det ene var bk. «Revolving Light» fra Haugesund, det annet fullr. «Clyde» av London. Med sistnevnte gikk vi i emigrantfart eller coolifart på Øst- og Vest-India. Siden har jeg seilt utelukkende i dampskiber, hvorav 1 engelsk. resten norske. I krigen var jeg aldri med på senkning eller forlis.

**HAUGSTAD, ODDMUND,**

Stavanger, f. 1. jan. 1883 i Varhaug. Til sjøs 1899 med s. «Globus» (900) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styr.eks. 1902 og skibsf.eks. 1910 i Stavanger. Styr. bl. a. med bk. «Sierra Miranda» av Stavanger og d. «Orwell» av Tønsberg. Blev i 1927 fører av d. «Rogaland» av Stavanger, tilh. D.S.D. Har senere ført d. «Tungenes» og fører nu d. «Austri», begge tilh. D.S.D. — Gift. 1 barn.

**HAUSKEN, LARS B.,**

Haugesund, f. 20. april 1855 i Torvestad. Til sjøs 1875 med s. «Edda» av Stavanger. Styr.eks. 1876 i Haugesund. Skibsf.certifik. 1882. Styr. bl. a. med s. «Bondevennen». Blev i

**HAVSGAARD, ANDREAS NIKOLAI,**

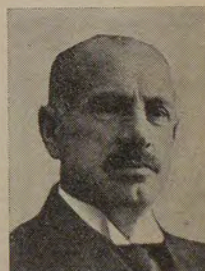
1882 fører av s. «Nora» av Haugesund. Har senere bl. a. ført fl. Haugesundsskibe: s. «Gunnar», tilh. Johan Thorsen, og d. «Queensland», tilh. T. H. Skogland. Sluttet sjøen i 1920. — Senere vaktmester (til 1932) ved Hauge-sunds Mek. Verksted. — Enkem. 4 barn.

**HEGGEMSNE, BJØRN STEINAR,**

f. 30. mai 1903 i Drammen. Til sjøs 1920 med d. «Vestfos» av Oslo, tilh. Thor Thoresen. Eks. ved Sjøkrigsskolen i 1925. Styrmed d. «Nordstrand» og m.t. «Mazorca». Blev i 1931 fører av m. «Mazorca» (3400) av Peru, tilh. Jens Bing, Oslo. Har senere ført m.t. «Maridal» (9800) og fører nu m.t. «Mexico» av Horten. — Gift. 1 barn.

**HEGSTAD, SIMEON WALDEMAR,**

Trondheim, f. 8. sept. 1862 i Trondheim. Til sjøs 1878 med bk. «Minerva» av Trondheim, tilh. Jacob Larsen. Styrmed. eks. 1884 i Trondheim. Styrmed. bl. a. med bk. «Dagmal», d. «Leif» og d. «Framnes». Blev i 1889 fører av d. «Indtrønderen» av Steinkjer, tilh. Indherreds D.s. A.s. Har senere ført d. «Erik Jarl» og d. «Namsos», tilh. s.n. selskap. Sluttet sjøen i 1914. — Senere skibsinspektør i s.n. selskap. — Sjørettsmedl. — Gift. 1 barn.

**HEIAN, BREDO ANTON,**

Tønsberg, f. 23. juni 1895 i Sem. Til sjøs 1911 med d. «Harry & Inge» av Oslo, tilh. skibsr. Seeborg. Styrmed. eks. 1916 og skibsf. eks. 1921 i Tønsberg. Styrmed. bl. a. med d. «Halldor», d. «Dannebrog» (av København) og fl.k. «Maudie». Blev i 1927 fører av d. «Marga» (2550) av Drammen, tilh. A.s. Bruusgaard. Har senere ført hvaltransportskibet «Melville» (10500) og fl.k. «Maudie» (7800), begge tilh. A.s. Hektor, Tønsberg, og fører nu s.n. skib. — Gift.

HEIDING, JOHAN,

Oslo, f. 12. mars 1880 i Lillesand. Til sjøs 1895 med s. «Dora» (500) av Lillesand, tilh. Carl Knudsen. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1901. Styrmed flere norske og utenlandske skib. Blev i 1910 fører av d. «Correct» (1570) av Haugesund, tilh. Ivar An-

(2700) av Bergen, tilh. William Hansen. Har senere ført d. «Hertha» (2100) og fører nu d. «Vesla» (1800), begge tilh. s.n. rederi. — Styremedl. i Norsk Styrmannsf. — Gift. 2 barn.

1. april 1917: D. «Camilla» kornlastet på reise fra New York til Rotterdam, senket i Nordsjøen. 23 mann gikk i to båter. 6. april blev s.b. båt bjerget av dansk damper «Bratingborg» og mannskapet ilandbragt i Skudenes. B.b. båt blev bjerget fig. morgen av d. «Karmsund» og mannskapet ilandbragt i Haugesund. Under 5 dages ophold i båtene frøs 7 mann ihjel. (2 i st. og 5 i b.b. båt). Den ottende person (1. styrmed.) døde den andre dagen efter ilandbringelsen. Av de øvrige var der 7 mann som fikk mer eller mindre av sine ben amputert. Jeg selv var i st. båt og kom heldig fra hele historien.

Nov. 1921. D. «Agga» trelastet fra Østersjøen til Rouen. Uvær og havari i Nordsjøen. Skibet kantret og mistet dekkslasten. Sjøen knuste bakselukene. Disse blev reparert gjentagne ganger, men isønderslått påny. Vann trengte inn i fyr- og maskinrum. Maskin stoppet, vannet steg og slukket to fyre under kjelen. Holdt det gående i 2 døgn til været bedaget sig. Fikk lense en del vann, og fyret påny under kjelen. Kom til Bremerhaven ved egen hjelp. 28 grader slagside ved ankomst i havn. Måtte losse og reparere. Avgikk to mnd. senere.

HEESCH, PAUL JOHAN,

Hongkong, f. 24. sept. 1897 i Kongsberg. Til sjøs 1915 med s. «Filadelfia» av Tvedestrand, tilh. Beck & Co. Styrmed. eks. 1920 og skibsf. eks. 1923 i Tønsberg. Styrmed. bl. a. med damperne «Fageraas», «Tyrifjord», «Kronviken» og «Daviken». Blev i 1932 fører av d. «Sol-



Christensen. Har senere ført d. «Modig» (8000), m. «Primero» (7930), m. «Sud Atlantico» (8130), d. «Modemi» (7700) og fører nu m. «Primero» (7930), samtl. tilh. Ivarans Rederi, Oslo. — 1932—34 faren viceordf. i N.S.F. — Gift. 3 barn.

HELGESEN, CARL,



Hedrum, f. 5. mai 1852 i Aashildrød. Til sjøs 1870 med s. «Ricard» (500) av Larvik. Styr.eks. og skibsf.eks. 1877 i Sandefjord. Styr. bl. a. med fartøiene «Rap», «Dacapo» og «Seagull». Blev i 1886 fører av s. «Marie» (630) av Oslo. Har senere ført s. «Anna» (210 brt.), s. «Familien» (200) og s. «Rata» (330), alle av Sandefjord. Sluttet sjøen i 1897. — Har senere drevet trelasthandel og gårdsbruk. — Gift. 7 barn.

Jeg var i P. A. Grøns rederi i 12 år.

1905—1918 disponerte jeg trelasthandel i Sandefjord for konsul O. C. Axelsen, Flekkefjord.

I 1877 var jeg 2. styr. med br. «Marie» av Sandefjord. Vi gikk fra Borgå i Finland, bestemt til Frankrike. Vi anløp Helsingør 20. des. Den 22. des. stod best. 3 n. m. N.V. av Skagen. Det var storm og snetykke. Vind og sjø tiltok, og vi kom for to stumper og lå N.V. over for b.b. halser. Ved 4 tiden om em. tok den noen svære overhaling og vilde kanter. Vi forsøkte å lempe dekkslasten, men skuten lå i til midtskipet. Når vi fikk noen planker overbord, så blev de slått innenbords igjen. Skuten mistet styringen. Omkring kl. 4½ om em. fikk vi manøvrert den rundt for st.b. halser for å se om den lå bedre den veien, men da tok den overhaling så den lå rånokkene i vannet, og husene blev fulle av vann. Da var der intet annet å gjøre enn å kappe storriggen. Tømmermannen hadde sløpt ferdig 3 huggøkser og 2 biler før avgangen fra land. Vi var ca. 10 min. på å kappe riggen fra vi begynte og til riggen lå i vannet. Og da lettet skuten sig så meget at vi fikk kappet vekk i le. Utpå morgenen bedaget været sig, da fikk vi satt noen braser på forråene og fikk stoppet dem for slingring. Luften klarnet og vi fikk se en fyr på Sverige-kysten, og om morgenen kom en losbåt med 5 mann. Da var vi helt inne i skjærene, ved Fjellbakke. Vi fikk en jagertrasse ombord i losbåten og kom så inn til Fjellbakke. Dette var lille-julaften 1877, og da var det syv fot vann i rummet. Der måtte vi losse op, og fikk ny storrigg, og mannskapet blev avmønstret. Jeg skulde vært 1. styr. med den året etter, men ved et underlig treff blev jeg ikke med. Den gikk ut fra Fjellbakke om våren og gikk til Frankrike. Og siste gangen som man hørte noget fra den, gikk den ut fra Fredrikstad lastet med trelast for Frankrike, 20. sept. 1878, og siden hørte man ikke noget mere til den, uten at det var noen som hadde sett et vrak med kjølen i været i nærheten av Hanstholmen.

I 1893 forliste jeg br. «Anna» av Sandefjord. Vi kom kokslastet og skulde til Lysaker. Vi fikk i de første dager av okt. ca. 30 mil nord av Borkum, en vestenstorm med svært oprørt hav. Skuten sprang lekk, og vi kunde ikke holde lens. I mørkningen kom en tysk trawler og forsøkte å berge oss, men det var umulig. Våre båter var sønder slått. Han satte da sin båt på vannet med 1 mann i, og den kom opunder oss, men under forsøket fyltes den og sank, men mannen fikk vi ombord til oss. Vi holdt skuten flytende med

pumpene hele natten. Kl. 4 om morgenen var den full av vann, men sjøen hadde lagt sig litt. Og så kom det en båt med 2 mann fra en annen fisker, og fikk reddet oss i to ganger. Vi kom omtrent nakne i land, og innberget til Cuxhafen. Ca. 10 min. efter at vi hadde forlatt skuten sank den.

I 1897 var jeg fører av sk. «Rata» av Sandefjord. Journalutdraget sier: Den 7. mars 1897 avgikk vi fra Drøbak med nordlig vind. Reisen fortsattes uten at noget av særlig interesse inntraff før 29. mars på 53° 47' n. br. og 3° 10' l. ø. f. gr. Vinden var N.V. med sterke snebyger. Kl. 1 vendte vi V.S.V. over og lå for forstagseil, stumpen av mersseilet og 3 rebet storseil. Kl. 4 tilsattes fokken i le og styrede kurs S.V. til V. med 4 knobb fart. Kl. 11 forandredes kursen til S.S.V., idet best. stod på 53° 18' n. br. og 2° 40' l. ø. f. gr. og loddsuddet viste 14—15 fv. vann. For klossrebet mersseil og forstagseil gikk fartøiet nu med en fart av 6 knobb. Luften var usiktbar med stormbyger. Omtrent kl. 12½ fikk vi et grunnbrått over, der fylte hele dekket fra akter til forut. Samtidig såes et lys i le, hvilket antoges å være en fisker, men senere viste sig å være Terschelling. Forskjellige grunnbrått gikk nu over skibet, dører og vinduer sloges inn, dekkshusene fyltes med vann, og vi hadde intet annet valg, enn å holde rett med sjøen. Omtrent kl. 2 støtte skibet voldsomt, kastet sig tvers i sjøen, og da vi fryktede at det skulde kante i bråtene, kappedes forriggen, hvorved også storriggen brekket på flere steder. Der var ikke tid til å holde skibsråd, da der måtte handles raskt for å berge livet. Skibet blev straks fullt av vann, nødsignal tilsattes og i daglysningen kom en bugserbåt med en redningsbåt. Vi stod da på Terschelling Banke. Best. stod da S.S.O. av Leman i en avstand av over 23 kv.m. Bugserbåten forsøkte å trekke skibet av grunnen, men kunde ikke rokke det. Og da forskjellige båter kom tilstede, blev alt som kunde bjerget bragt over i disse. Den 30. mars blev vraket forlatt og vi blev landsatt i Terschelling.

HELGESEN, LARS MARTHINUS,

Telemarken, f. 8. jan. 1856 i Porsgrunn. Til sjøs 1872 med s. «Bonafide» (1500) av Porsgrunn, tilh. Erik Rasmussen. Styr.eks. 1875 i Porsgrunn. Styr. bl. a. med br. «Amanda», bk. «Resolut» og bk. «Diana». Blev i 1883 fører av br. «Emanuel» (400) av Porsgrunn, tilh. Ole Helgesen. Sluttet sjøen i 1917 (dårlig syn). — Gift. 1 barn.



HELGESEN, NILS OLAUS,

Hvaler, f. 13. aug. 1893 i Hvaler. Til sjøs 1908 med s. «Kentigern» (1250) av Fredrikstad, tilh. H. Jacobsen. Styr.eks. 1913 i Fredrikstad og skibsf.eks. 1915 i Oslo. Styr. bl. a. med s. «Transatlantic», d. «Nystrand» og m. «Handicap». Blev i 1927 fører av



m. «Hamlet» (6700) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Fører nu m. «Sydhav» (11280), tilh. T. Lodding, Oslo. — Gift. 1 barn.

HELGESEN, ROLF,



Drammen, f. 26. nov. 1886 i Drammen. Til sjøs 1901 med bk. «Salem» av Brevik, tilh. skibsr. Røed. Styrme. eks. 1909 i Porsgrunn og skibsf. eks. 1912 i Oslo. Styrme. med sk.s. «Helene» av Brevik (senere Halden). Blev i 1921 fører av d. «Halvdan» (2050) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Fører nu d. «St. Joseph» (2500), tilh. Jens Lund, Tønsberg. — Gift. 1 barn.

Ifra dekksgutt og op til matros seilte jeg med is-skutene bk. «Salem», bk. «Olaf Kyrre», bk. «H. H. Strand» og bk. «Bamle». Ombord i jernskibet «Mataura» stod jeg i 2½ år, og vi var da det første skib som førte harpiksladning fra Gulfport (Amerika) til Semarang (Java). Denne reise var en av de lengste jeg har hatt, ca. 5 mnd. i sjøen.

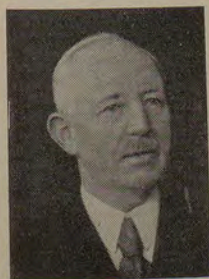
Jeg har vært av de folk, som har holdt mig eller lyttet til mine indre følelser, og kan dette forklares på følgende måte: Jeg kom som 1. styrme. ombord i d. «Torbo» av Oslo, og stod der en lengere tid, men fikk det plutselig for mig, at jeg måtte gå iland, hvilket da var meget vanskelig å få gjennomført. Men iland vilde jeg, og det lyktes. Skibet gikk ut og blev påseilet, og 7 mann blev borte.

Så kom jeg inn til Kiær & Co. Fikk ordre om å reise til «Prosper III» (8000 tons). Her stod jeg 2 års tid og reiste hjem på ferie; det var i begynnelsen av krigen. Etter 1½ års ferie skulde jeg reise over til samme skib som 1. igjen, men blev hindret, grunnet mangel på reiseplass. Kom istedet ombord i d. «Ranvik» (11000 tonn), som lå i Oslo, og vi gikk til Amerika. Straks efter fikk vi melding om at «Prosper III» var gått tilbunns. Kun 1 mann bjørget.

Efter 1½ år på «Ranvik» forlangte jeg mig avmønstret. Lå da i Havre. Konsulen nektet mig, men det hjalp ikke, og iland kom jeg. Skibet gikk ut og blev torpedert.

Derefter reiste jeg til d. «Nøste 5» som fører. Krigen var nu på høieste. Jeg tvang mig også fra dette skib. Skibet gikk ut og strandet.

HELLAND, ALFRED OSKAR,



Stavanger, f. 30. aug. 1876 i Kongsvinger. Til sjøs 1891 med s. «Carl Pihl» (726 brt.) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styrme. eks. 1896 i Stavanger og skibsf. eks. 1902 i Bergen. Styrme. med damperne «Jæderen» og «Breifond» av Stavanger. Blev i 1902 fører av d. «Jæderen» (442 brt.) av Stavanger, tilh.

fører av d. «Jæderen» (442 brt.) av Stavanger, tilh.

Sigval Bergesen. Har senere ført samme rederis damper «Breifond» (570), «Skjold» (600), «Langfond» (1200), «Expedit» (900), «Barfond» (2200), «Isfond» (7500), «Langfond» (3560) og «Krosfond» (3560). — Gift.

HELLE, ZACHARIAS HANSEN,

Spind. Til sjøs 1867 med s. «Tvende Brødre» (50) av Spind, tilh. Jakob Zachariassen. Styrme. eks. 1867 i Stavanger (privat). Styrme. med s. «Columbus» og bk. «Florentin» av Arendal. Blev i 1876 fører av br. «Amor» (310) av Arendal, tilh. Th. Omholt. Har senere



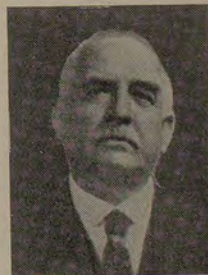
ført bk. «Anna» (927 reg. tons) av Sandefjord og d. «Unity» (927 reg.t.) av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1904. Driver gårdsbruk. — Enkem. 5 barn.

I 1897 fikk jeg d. «Unity» å føre. Vi lastede stykk gods i Hamburg for Wladivostok og Nicolaiefsk, med en reise ut 59 dager. Mottageren av lasten sa, at det var den hurtigste reise der var gjort fra Europa dertil av lastebåter. Vi gikk i timecharter på Kinakysten 4½ år, og på India—Rangoon—Bombay 3 år. I krigen mellem Japan og Rusland gikk vi i fart på India, og hadde det ganske godt hele tiden. Jeg blev tilbuddt å gå ut igjen, men da min nesteldste sønn Hans, som var styrme., fikk feber og døde, og blev begravet i Rangoon, og jeg selv følte at Indias sol tok mere på mig enn jeg ønskede, besluttet jeg å slutte sjølivet og være hjemme i Norge resten av mitt liv.

Siden jeg kom hjem, har jeg vært med i herredstyret i 9 år; var med å oprette Spinds Sparebank.

HELLIESEN, THOR,

Nordstrand pr. Oslo, f. 10. juli 1859 i Stavanger. Til sjøs 1874 med s. «Einar Tambarskjølver» av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styrme. eks. 1878 i Stavanger. Styrme. med s. «Einar Tambarskjølver», d. «Nora» og d. «Rogaland». Blev i 1886 fører av s.n. damper, tilh.



o.n. reder. Har senere ført s. «Assistent», d. «Meta», d. «Ryfylke», d. «Christiania» og d. «Ruth» (5800) av Oslo, tilh. Hagb. Waage. — 1910—17 inspektør i s.n. rederi. Senere skibsreder. — Viceform. i N.S.F. Styremedl. i Oslo Sjømannsf. Form. i Sjøkyndiges Forbund. Sjørettsmedl. — Gift. 5 barn.

HELLUM, HANS JULIUS JOHNSEN,

Oslo, f. 11. mai 1855 i Strøm sogn. Til sjøs som kokk 1872 med br. «Den gode hensigt» av Svelvik. Styrn.eks. 1876 i Drammen. Styrn. med seilskibene «Sirius», «Mabella», «Rothsay», «N. S.», «Irene» og «Albert». Blev i 1888 fører av s. «Lüneburg» av

Oslo, tilh. Johan Hansen m. fl. Har senere ført seilskibene «Stjernen», tilh. P. Svarstad, og «Gambetta», tilh. L. Bache, begge av Svelvik, og «Hudson» (771 r.t.), «Superior» (1249 nrt.) og «Nordlyset» (1464 nrt.), tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co., Drammen. Sluttet sjøen i 1915. Sjøk. besiktigelsesm. i Skibskontrollen i Oslo 1915—23. Gårdeier. — Mangeårig styremedl. i Norges Skibsførerf. — Æresmedl. 1934. — Enkem. 1 sønn.

Forliste som styrn. med bk. «Irene» på franskekysten 1879, og som fører med bk. «Stjernen» ved Risibucto (Canada) 1895.

Kantret med bk. «Hudson» utenfor Kap Det Gode Håp, kappet riggen og kom inn til Algoa Bay (under boerkrigen). Rigget her skibet som sk.s. (nødrigg), seilte til Queenstown og lastet for Liverpool (belønning av assurandørene).

Forliste bk. «Nordlyset» ved innseilingen til Galway med los ombord.

HELLVIG, OLAV A.,

Haugesund, f. 6. sept. 1896 i Haugesund. Til sjøs 1910 med d. «Argo» (1800) av Haugesund, tilh. H. M. Wrangel & Co. Styrn.eks. 1916 og skibsf.eks. 1919 i Haugesund. Styrn. bl. a. med d. «Fram» og d. «Unita». Blev i 1924 fører av d. «Tango» (1050) av Haugesund, tilh. S. & J. Lothe. Har senere ført damperne «Gudrun» (1250), «Argo» (480), «Havlyn» (360), d. «Sado» (1300) og fører nu d. «Havørn» (2400), tilh. J. Odland & Søn, alle av Haugesund.

HELSETH, HARALD EMIL,

Jeløen pr. Moss, f. 21. juni 1892 i Bolsø (Molde). Til sjøs 1910 med s. «Marita» (2700) av Drammen, tilh. Martin Bruusgaard. Styrn.eks. 1915 i Bergen og skibsf.eks. 1920 i Oslo. Styrn. med d. «Thorvald Halvorsen» av Bergen

og et par amerikanske motorskib. Blev i 1922 fører av m. «Glutra» (650) av Molde. Har senere ført b.d. «Nap», b.d. «Urædd» og fører nu b.d. «Jason» (296 brt.), alle tilh. Norsk Bjergningskomp., Bergen. — Ridder av 1. kl. av den lettiske Trestjerneorden. — Gift. 3 barn.

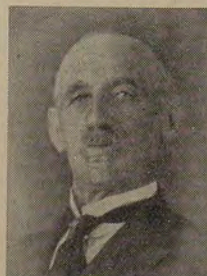
Efter endt middelskoleeks. var jeg med på et tokt med skoleskib «Tordenskjold». Fikk derpå hyre med fullr. «Marita» av Drammen. Jeg var med dette fartøi i 4 år og tjenestgjorde det siste år som bestmann. Tok amerikansk styrn.eks. i 1917 og fikk straks 1. styrn. hyre på motorsk. «Portland» av Portland Oreg. (2600). I jan. 1918 fikk dette skib brand i maskinrummet og måtte hurtig forlates ca. 300 n.m. vest av Peru. Ilden bredte sig hurtig, og da oljetankene blev opvarmet eksploderte disse og sprengte hele fartøiet. Efter 4 dages seilas i livbåtene kom hele besetningen vel bjerget inn til Pisco i Peru. I livbåtene led vi alle av den sterke varme, og huden i ansiktet og på ryggen var aldeles opbrændt av solen. Efter tilbakekomsten til Portland Oregon fikk jeg 1. styrn. hyre på samme rederis 5 m. motorsk. «General Pershing» (4000). Jeg mønstret av fra dette fartøi i Malmø høsten 1919 og reiste til Oslo for å begynne på skipperskolen. 1922 fikk jeg m. «Glutra» av Molde (650) å føre. Dette fartøi sprang lekk og sank i Nordsjøen 1. påskedag 1923. «Glutra» var ved anledningen lastet med jernplater på reise fra Liverpool til Ålborg. Efter 9 timers ophold i livbåtene blev besetningen optatt av en tysk tråler og landsatt i Hamburg.

Jeg kom derpå inn i Norsk Bjergningskompani som styrn., og har siden 1929 vært skibsfører i dette selskap. I jan. 1932 reddet «Jason» besetningen av den lettiske damper «Evergunar» som i en storstorm var drevet iland ved Gimlingen på Helgeland. Ved vår ankomst til strandingsstedet om natten, var skibet sunket så bare forskibet var over vann og livbåtene var vasket vekk av sjøen. 3 mann omkom ved dette forlis.

HELSETH, JOHAN PEDERSEN,

Bergen, f. 19. juli 1862 i Hisø. Til sjøs 1878 med s. «Albion» (545 brt.) av Arendal, tilh. P. C. Pedersen. Styrn.eks. 1881 i Arendal. Styrn. med s. «Elinor» og s. «Protector» av Arendal samt d. «Frigg» av Bergen. Blev i 1889 fører av s. «Protector» (662 reg.t.), tilh. o.n. reder. Har senere ført s. «Theto» av Larvik, d. «Ørnen» av Bergen, d. «Fortuna» (4500) av Bergen og s. «Cambusdoon» (1252) av Lillesand. Sluttet sjøen i 1910. — Senere kystlos. — Gift. 4 barn.

Den 13. mars 1887 forliste jeg med bk. «Elinor». Var lastet underveis Demerara—Liverpool. Blev bjerget av en engelsk bark og kom inn til Queenstown.



Forliste i 1903 med d. «Frigg» av Bergen i Petersburg-Gulften. I krigens år seilet jeg som kystlos mellom Narvik—Oslo. Var utsatt for to torpedo-angrep. Vi var da nær land, og ved manøvreringer gikk vi klar. Det var med et engelsk dampskib.

Var 15 år i P. C. Pedersens rederi, Arendal.

HELVIG, FREDRIK EWALD,



Kjørrefjord (Farsund), f. 16. des. 1884 i Farsund. Til sjøs 1900 med s. «Werner» (1400) av Farsund, tilh. Julius Olsen. Styrme-eks. 1905 og skibsf.eks. 1906 i Kristiansand. Styrme med damperne «Bridge», «Brand», «Torvøre», «Stokesley». Blev i 1914 fører av d. «Carolvøre»

(2300) av Farsund, tilh. Lundegaard & Stray. Sluttet sjøen i 1917. Senere gårdbruker og veitilsynsm. — Sjørettsmedl. — Gift. 4 barn.

Seilte krigens 3 første år på England, Kontinentet og Middelhavet.

Har i 9 år sittet i Lista skolestyre, hvorav 7 år som form. Siden 1924 herredstyremedlem, hvorav 6 år form.skapet. Fra 1928 form. i Lista venstrelag. Fra 1918 medlem av Vanse sparebanks forstanderskap. Mangeårig form. i samme banks styre.

HENNINGSEN, LEONARD,



Åsgårdstrand, f. 21. juni 1882 i Tønsberg. Til sjøs 1898 med s. «Brynild» (150) av Sandefjord. Styrme.eks. 1902 i Tønsberg. Styrme med bk. «Hjertnes», sk. «Vera», bk. «Valhal» og bk. «Valentine». Blev i 1910 fører av s. «Hjertnes» (1200) av Sandefjord, tilh. A. J.

Freberg. Har senere ført s. «Rajore» (3300) av Sandefjord, s. «Lyngø» (2700) og senest d. «Perth» (6000), begge av Tønsberg. — Gift. 5 barn.

Jeg var seilskibsmann. Førte bk. «Hjertnes» til 1916, da skibet blev solgt til Sverige. Frg. «Rajore», som jeg blev fører av i 1916, førte jeg til den i 1923 blev solgt til ophugning.

I 1924 kom jeg inn i hvalfangst som fører av frg. «Lyngø» og bestyrer for hvalfangerselskapet «Africa» landstasjon i Walvis Bay, S.V. Afrika.

Min siste tur som seilskibsfører var vinteren 1925—1926, da vi på hjemreisen fra Walvis Bay til Cardiff fikk endel havarier, så «Lyngø» blev solgt til ophugning og erstattet med d. «Perth», som jeg førte til 1930. I 1931 var jeg bestyrer for «Tønsberg Hvalfangeris» landstasjon Husvik Harbour, Syd Georgia, og er nu styrme med samme rederis flytende kokeri «Svend Foyn».

HENNUM, BERT EDVARD,

Bergen, f. 18. mai 1870 i Oslo. Til sjøs 1885 med bk. «Salem» (400) av Tvedestrand, tilh. Johan Smith. Styrme.eks. 1890 og skibsf.eks. 1891 i Oslo. Styrme bl. a. med s. «Vidar» og s. «Prince Albert», d. «Drammen» og fl. B.D.S.-skib. Blev i 1908 fører av d.

«Uranus» (600) av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført d. «Capella», d. «Neptun», d. «Vesta» og d. «Sirius», alle tilh. B.D.S. Sluttet sjøen i 1914. Senere 3 år havnefogd i Molde, senere agenturf. i Bergen. Siden 1923 i Vinmonopolet, — først bestyrer, nu statistikkfører. — Sjørettsmedlem. — Gift.

I året 1893 reddet et svensk mannskap i sterk storm utenfor danskekysten.

Var ca. 19 år ialt i B.D.S.



HENRICHSEN, OTTO,

Bergen, f. 24. nov. 1888 i Bergen. Til sjøs 1904 med d. «Hørda» (4500) av Bergen, tilh. Mowinckel's rederi. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1912 i Bergen. Styrme med flg. skib «Cecil», «Finn», «Archbank» (av Newcastle) og «Rita Wallem». Blev i 1915 fører av d. «Lyderhorn» (1350) av Bergen, tilh. Wilh. Torkildsen.

Har senere ført Bergens-damperne «Kjeld» (2500), «Mathilda» (6800), «Blaafjeld» (1850) og «Storviken» (7600). Sluttet sjøen i 1928. — Senere kjøpm. — Gift. 4 barn.

Førte skib under hele Verdenskrigen, og gikk hovedsakelig i faresonen.

I nov. 1916 lå d. «Kjeld» av Bergen, som jeg dengang førte, i Philadelphia og lastet bensin i jerndrums for Middelfart i Danmark.

Vi avgikk fra Philadelphia 20. nov., og var ved avgangen i god sjødyktig stand. I de første 5 dager foregikk reisen under vekslende værforhold, men den sjette dag øket vinden omsider til en liten storm av S.V. Den 7. dag var været øket til orkan med svær sjø. Vi brukte olje på begge sider av skibet, og fra poppen, og gikk med redusert fart i maskinen. Da skibet var lett lastet, slog propelleren helt tørt under den voldsomme arbeiden i sjøen. Den 8. dag var været øket til storm av en syktonaktig karakter, så alt stod så å si i et råk. Da vi gikk undav været, var det selvfølgelig om å gjøre å holde en stø kurs, så ikke skibet fikk skjære ut, for hvis skibet skar ut, vilde man risikere å få de veldige brått over oss. Så på styringen avhang så å si alt. Maskinen var nu redusert ned så langt, at skibet kun hadde styrefart.

Når man stod på broen, og så de veldige sjøer komme, så det virkelig ut, som de vilde begrave oss helt, men skibet lettet sig



fint, og blev ført fremover. Således gikk 8. dag, og været fortsatte med uminket styrke. Vi gruet oss for natten. Kl. 10 aften, da man skiftet rorgjenger, skar plutselig skibet ut til babord med den følge, at der kom et forferdelig brått innover skibet. Vi var så å si begravet. Bråtet tok begge livbåter om b.b. med sig, knuste inn teakdøren om b.b. til salonen, fylte op alt, og gikk ut om s.t., og tok også døren der med sig. Stueren holdt på å drukne i lugaren. Heldigvis hadde vi noen gamle reserveluker, så ved hjelp av disse og terser på innsiden, fikk vi tildekket åpningene. Været fortsatte med samme styrke hele natten igjennem, og etter dette vårt uhell, beholdt vi den beste mann tilrørs resten av natten. Det blev smått med søvn for alle. Den 9. dag var der ingen forandring til det bedre med været. Det fortsatte med uminket styrke. Kl. 8 aften tok skibet et skjær, denne gang til s.b., og følgen uteblev ikke. Vi blev helt begravet. Bråtet tok denne gang begge livbåtene om s.b., knuste inn en solid jerdør i et hus på poppen, og fylte op hele provianten.

Vi var nu uten redningsbåter, og nogen forandring på været øinet vi ikke. 10. og 11. dag fortsatte været med samme styrke, og det begynte å slite på hver især. Det var enormt hvor høi sjøen var, ja, mellom 50 og 60 fot er ikke overdrevet. Den 12. dag om morgenen begynte vi først å øine en bedring på været, og utover dagen bedret været sig mere og mere, men sjøen var voldsom oprørt, og høi sjø hadde vi til 2 dager senere.

Reisen fortsattes nu under vekslende værforhold til vi efter 16 dages reise blev praiet av et engelsk patruljeskib, og innbragt til Kirkwall. I Kirkwall blev vi liggende 3 dager, hvorefter reisen fortsattes til Bergen. I Bergen fikk vi nye livbåter, hvorefter reisen fortsattes til Middelfart. Ved passeringen av Skagen fyrskib, ca. 4 kv.m.sønnenfor, hørte vi plutselig et skudd, og vi så da en u-båt med det tyske flagg vaiende et stykke borte. Vi stoppet ikke, da vi var kloss i landet. Straks efter kom der et skarpt skudd for baugen. Vi styrte nu så kloss op til land, som råd var, og heldigvis blev det efter en stunds forløp tykk tåke, så vi kom oss undav.

Vi ankom til Middelfart neste dag, og tok oss en god hvil efter en strabadsøs reise.

HENRICHSEN, THOMAS,



Dieppe, Frankrike, f. 13. okt. 1877 i Tyholmen (Arendal). Til sjøs 1892 med s. «Jørgen Bang» (1500) av Grimstad. Styrme.eks. 1904 og skibsf.eks. 1909 i Oslo. Styrme. med en rekke skib tilh. Fred. Olsen & Co. Blev i 1919 fører av d. «San Remo» (3700), tilh. O. Thoresen.

Har senere ført m. «Sardinia» (3000), d. «Buenvista» (3000), og fører nu m. «San Andres» (3000), alle tilh. Fred. Olsen & Co., Oslo. — Gift. 1 barn.

Har vært ansatt i Otto Thoresens, nu Fred. Olsen & Co.s rederi siden 13. april 1903.

Natten mellem 15. og 16. des. 1933 reddet vi 11 mann fra et brennende fransk seilskib.

HENRIKSEN, AKSEL BALHAZAR,

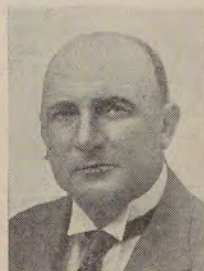
Langesund, f. 17. des. 1884 i Langesund. Til sjøs med s. «Ragnhild» (250) av Langesund. Styrme.eks. 1904 i Oslo og skibsf.eks. 1911 i Pors-

grunn. Styrme. med s. «Rama», s. «Ena», d. «Magda», d. «Munter» og d. «Metal». Blev i 1915 fører av s.n. damper (1425) av Narvik, tilh. B. Schattenstein. Har senere ført d. «Material» (360) og d. «Mineral», begge av Narvik. — Gift. 3 barn.

Jeg seilte for B. Schattenstein, Narvik, til 1923, da båtene blev solgte og rederiet oppløst, og seiler nu som styrme.

HENRIKSEN, BERNT ALFRED,

Borøy, f. 7. okt. 1888 i Borøy. Til sjøs 1906 med d. «Elg» (1700) av Lyngør, tilh. Thv. Hansen. Styrme.eks. 1917 i Arendal og skibsf.eks. 1917 i Kristiansand. Styrme. bl. a. med d. «Kapan» og d. «Kapela». Blev i 1916 fører av d. «Kaparika» (2400) av Sandefjord, tilh. Carl Wildhagen. Fører nu d. «Solsaas» (7790) av Larvik, tilh. Iver Bugge. — Gift. 3 barn.



HENRIKSEN, BJARNE,

Sagesund, f. 5. april 1890 i Sagesund. Til sjøs 1905 med d. «Dagry» (1800) av Oslo, tilh. Joh. P. Pedersen. Styrme.eks. 1910 i Arendal og skibsf.eks. 1918 i Oslo. Styrme. med fl. skib tilh. Otto Thoresen og Fred. Olsen & Co., Oslo. Blev i 1927 fører av d. «Mascot» (1800) tilh. s.n. rederi. Har senere ført damperne «Breda» (1700), d. «Bruno» (1750), d. «Brunla» (1100), d. «Santiago» (1800), d. «Bruse» (3000) og fører nu d. «Santiago» (1800). D. «Bruse» tilh. Norges Statsbaner, de øvrige tilh. Fred. Olsen & Co. — Gift. 2 barn.



HENRIKSEN, GOTTFRED ELIUS,

Borøy, f. 6. nov. 1890 i Borøy. Til sjøs 1906 med d. «Sylvia» (1800) av Lyngør, tilh. Thorvald Hansen. Styrme.eks. 1910 og skibsf.eks. 1912 i Arendal. Styrme. bl. a. med d. «Elg», d. «Prima» og d. «Vikholmen». Blev i 1916 fører av d. «Amanda» (1600) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Har senere ført d. «Havfru»



(1400), d. «Havdrot» (2200), d. «Hav» (2050) og fører nu m. «John P. Pedersen» (9960), alle tilh. Helmer Staubo & Co., Oslo. — Gift. 3 barn.

Efter et par år med dampskib, var jeg en tid med gamle bk. «Viig» i Nordsjøfart. Det var en av de gamle gode, men hadde nu lagt sig til «skrull» og lekket som en sil, især på kullast. Vindmølla var vår beste venn i de dager, når bare det var vind, ellers var tømene lange ved pumpene ved hvert vaktskifte, og de korte fri-vakter var jo meget velkomne, likesåvelsom utskjeiningen efter å ha arbeidet 10-12 timer med lossing av svært minetømmer under opphold ved land.

Seilte under hele krigen på forskj. farvann, også en del turer på Tyskland i 1915. Senere i fart på Den engelske Kanal—Middelhavet—Nordatlanten. En mørk natt med tåke, da vi skulde inn på Havre Red, satt vi plutselig fast i torpedonet. Vi sprengte dette i nattens mulm og mørke og kom oss klar. Jeg har mangen gang tenkt på, hvad marineautoritetene har tenkt det var for en fin fisk av en u-båt som har besøkt deres garn og kommet klar igjen.

På reise fra Italia til Baltimore hadde vi nær blitt et offer for en u-båt. Vi var tre skiber blitt noget opholdt ved avgangen, så vi var blitt efter hovedkonvojen, som vi skulde gå inn i da den skulde passere vår havn. U-båten søkte å nærme sig vårt uarmerte skib, og vi kunde se periskopet fra tid til annen nærme sig mere og mere og ventet bare på torpedoen. Det var å søke så nær land som mulig, og vi var næsten oppe i husdørene langs Rivieraen. Skulde så torpedoen smelle, var der jo en chance å landsette skibet før det sank. Heldigvis passerte vi herunder befestninger iland som skjøt så projektilene suste rundt ørene på oss. Enten de skadet periskopet eller ikke, det kunde vi ikke observere, men u-båten måtte gi op byttet sitt for denne gang iallefall.

Var flere ganger ute for angrep av denne sort, og ennskjønt vi så skiber i konvojen bli torpedert og synke var hellet med, og jeg blev hverken torpedert eller minesprengt.

I 1918 på våren blev mitt skib rekvisjonert av den engelske stat, og en beveget årrekke blev avløst av årelang ledighet og velkommen ferie, da vårt skibsantall var så sterkt redusert, at vi unge førere måtte vente lenge, før det blev bruk for våre tjenester igjen.

Tilbragte senere flere år på Kinakysten, hvor det heller ikke var ganske farefritt. Vi bragte gjerne store gullforsendelser med, og da kunde det ventes at sjørøvere var forstuet ombord til stadighet, men til oss kom de heldigvis ikke, ennskjønt jeg hadde den sørgelige opplevelse å måtte være med og begrave en kjær kollega, som var blitt et offer for disse udry.

HENRIKSEN, GUNLEK MARTIN KARL,



Lyngør, f. 5. sept. 1874 i Lyngør. Til sjøs 1889 med s. «Elizabeth» (900) av Lyngør, tilh. G. M. Henriksen. Styrms.eks. 1893 i Tvedestrand. Styrms. med bk. «Ariadne» av Tvedestrand, d. «Holguin» og d. «Bergen» av Bergen. Blev i 1900 fører av s. «Vardvik» (550) av

Lyngør, tilh. Jens Marcussen m. fl. Har senere ført d. «Premier» (600) av Arendal og fører nu d. «Audun» (2050) av Askerøen, tilh. Jens Marcussen. — Viceordf. i Dypvåg 1928—31.

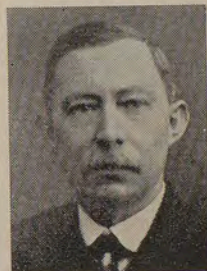
Var i 1892 med og forliste med bk. «Elizabeth» av Lyngør ca. 600 kv.m. S.O. av Queenslandkysten på Australia. Forlistet skjedde

ved at vi under stormvær og tykt vær om natten rendte på et av de mange undervanns koralrev som er liggende i dette farvann. Skibet blev totalt vrak. Alle båter gikk overbord og blev istykker-slått samt riggen. Skroget blev i den grad ramponert at lasten, der bestod av kerosine shale, rant ut av skuten. Derved lettetes skroget, og vi drev litt lengere inn på revet. Dette bevirkede at de største bråt brøt av før de nådde skibet. Vi fikk således chance til å bryte op dekkspånker og byggede derav en firkantet kasse, i hvilken vi efter 16 dages seilas reddede oss inn til Queenslandskysten og der blev tatt ombord i et fyrskib i farleden der. Blev senere sendt hjem med et av British India Lines båter. Beretning derom blev en tid senere inntatt i «Illustreret Familieblad».

Har seilet i Jens Marcussens rederi som skibsfører siden 1916.

HENRIKSEN, HANS JOHAN,

Lillesand, f. 16. juli 1876 i Horten. Til sjøs 1891 med s. «Noel» (500) av Arendal, tilh. H. Christophersen. Styrms.eks. 1897 i Arendal. Styrms. bl. a. med fartøiene «Natvig» «Mc. Kinley» og «Novo». Blev i 1911 fører av s. «Walden Abbey» (2750) av Arendal, tilh. Grefstad & Herlofson. Har senere ført s. «Comliebank» (3550) av Tvedestrand, s. «Fjeldheim» (1350), s. «Fjelltun» (1900) og d. «Snenut» (1040), samtl. av Oslo. Sluttet sjøen i 1925. — 1926—1931 kaptein i New York. — Gift. 4 barn.



Jeg har hatt adskillige hårde reiser på sjøen. Blandt disse i senere år kan jeg erindre en reise jeg hadde med skibet «Fjelltun» i 1920. Først i okt. avseilte vi fra Idefjord med en ladning gatesten bestemt til Havana (Cuba). Efter å ha passert Lindesnes fikk vi kuling av S.V., hvorfor jeg bestemte mig til å gå nordenom Skotland. Da vi hadde passert Orknøene friskede vinden til sterk kuling fra S.S.V. med oprørt hav, og skibet fikk en brottsjø over som knuste b.b. side av ruffen. Efter at mannskapet ved hjelp av planker og seil hadde reparert skaden midlertidig, så det kunde op-holde sig der, fortsatte vi vestover for b.b. halser for merseilene og fokken. Vind og vær vedvarte. 2 dager senere brakk midtringen på F. under merseråen med den følge at råen falt ned over fokke-staget og blev hengende i ø. merseilskjøter. Vi holdt straks undav været, og ved hjelp av ankerinen fra bramsaling og kjettingstroppe fikk vi råen på plass, så vi kunde benytte seilet. Derpå fortsatte seilassen vestover. Vedvarende sydlig og stormende vær og oprørt hav. Et par dager senere sprang forpiken lekk og var full av vann før vi kunde forhindre det. Efter flere timers manøvre fikk vi skibet undav været, og mannskapet fikk efter iherdig arbeide pumpet forpiken lens og midlertidig tettet leakasen, og atter las skibet på været. Sydlig stormende vær vedvarte i ca. 3 uker, og skibet hadde en lang og hård påkjønning, så mannskap og officerer bad mig søke nødhavn. Jeg søkte å holde modet oppe hos dem, og vi blev enige om å fortsette. Vinden gikk nu V.S.V. og vi la skibet sydover, og reisen forløp videre under vekslende vind og værforhold til vi ankom til Havana efter 70 dages reise.

HENRIKSEN, HENRIK,

Langesund, f. 31. mars 1852 i Langesund. Til sjøs 1867 med koff «Dagrodd» (80) av Langesund,

tilh. Halvor Henriksen. Styr.m.eks. 1872 i Risør. Styr.m. bl. a. med s. «Frigga», s. «Roma» og s. «New Brunswick». Blev i 1880 fører av s. «Mindora» (350) av Langesund, tilh. Just Wright. Har senere ført s. «Rapid» (300), s. «Ragnhild» (270) og s. «Eva» (500), alle av Langesund. Sluttet sjøen i 1916. — Senere 4 år reserveass. ved Langøtangen fyr, derefter tollvakt. — Enkem. 2 barn.

Ved innseilingen til Portsmouth, noen dager før krigens utbrudd i 1914, var jeg vidne til den største flåtemanøvre som er holdt ved Spite Head. Passerte for inngående med bk. «Eva» hele den engelske kanalflåte med kongen ombord i sjefskibet. Bk. «Eva» passerte med senket flagg og hilsningen blev besvart av hele flåten.

Mens vi lå i Portsmouth var der store krigsforberedelser i denne Englands største krigshavn.

I april 1915 var jeg på reise fra Porsgrunn til Skotland med trelast (bk. «Eva»). Midt i Nordsjøen blev skibet skudt i brand av tysk u-båt. Alle mann kom ombord i en dansk båt ved navn «Anna» og blev landsatt i Burnt Island.

Senere var jeg navigator med slepebåten «Tordenskjold» i Nord- og Østersjøfart og vi passerte ofte miner, likeledes blev vi ofte praiet av tyskerne.

Noen år før krigen lå jeg i Ostende med «Eva». Byen fikk besøk av shahen av Persia. Jeg fikk se den store mottagelse, hvis make i prakt jeg aldri siden har sett. Shahen med følge, ca. 200 personer, blev godt mottatt av kong Leopold.

Jeg bor nu på det nyopførte skipperhus i Langesund, som er skjenket av konsul Stousland, Skien. En herlig bygning til pyrd for land og vann.

HENRIKSEN, HENRIK FREDMANN,



Hamburg, f. 3. sept. 1892 i Hvaler. Til sjøs 1906 med s. «San Louis» (300) av Halden, tilh. Adolf Syvertsen. Styr.m.eks. 1912 i Halden og skibsf.eks. 1917 i Oslo. Styr.m. med fl. D.S.N.D.-skib. Blev i 1923 fører av d. «Kong Bjørn» (1350) av Oslo, tilh. D.S.N.D. Har senere ført damperne «Kong Inge», «Kong Frode», «Kong Bjørn», «Kong Dag» og fører nu dampmotorskipet «Kong Trygve» (1500), alle tilh. D.S.N.D. — Gift. 1 barn.

Seilte under hele krigen.

HENRIKSEN, HENRIK HALVARDIUS KOLBORG,



Langesund, f. 2. jan. 1868 i Porsgrunn. Til sjøs 1881 med bk. «Kina» (420 brt.) av Porsgrunn, tilh. T. P. Wibe. Styr.m.eks. 1886 i Porsgrunn. Styr.m. bl. a. med s. «Nornen», s. «Salvator» og s. «Flosta». Blev i 1895 fører av bk. «Alliance» (318 brt.) av Brevik,

tilh. C. Røe. Sluttet sjøen i 1924. — Nu lagerchef ved Langesunds Mek. Verksted. — Gift. 2 barn.

Førte ca. 4 år på Telemarksjøene. Var i ca. 8 år med d. «Skien», «Varden» og «Bandak» i rute Skien—Oslo som styr.m. og fører.

HENRIKSEN, JENS SEVERIN,

Risør, f. 6. april 1884 i Sønningdal pr. Risør. Til sjøs 1902 med bk. «Folkvang» (573 brt.) av Porsgrunn, tilh. Leif Gundersen. Middelskoleeks. 1902. Styr.m.eks. 1905 i Risør og skibsf.eks. 1908 i Oslo. Styr.m. med fullr. «Hermanos» av Lillesand, d. «Spring» av



Oslo og d. «Frednes» av Porsgrunn. Blev i 1913 fører av d. «Heimland II» (700) av Askerøya, tilh. Jens Marcussen. Har senere ført d. «Heimland I» tilh. samme reder. Sluttet sjøen i 1916. Senere skibsmegler og reder. — Medl. av havnestyret. — Gift. 3 barn.

Førliste med s. «Mørland» på øen Levuka på Sydhavsøene i 1903. Skibet blev totalt vrak. Det var orkan og mannskapet berget sig iland i den ene livbåten. Blev godt mottatt av de innfødte som viste oss veien til Levuka.

Med fullr. «Hermanos» passet det sig så, at vi på årsdagen hadde seilet rundt jorden. Det var på en torsdag, og det skulde således bli to torsdager i en uke, og kl. satt ett døgn tilbake. Stueren, der var en stor skøier, gav oss ungguttene flott «brøduppuding» to dager på rad for å pointere, at det var virkelig to torsdager i en uke.

Under krigen gikk jeg i rutefart med «Heimland 2» på Rotterdam og Norge. Møtte bl. a. utenfor Danmark mesteparten av de engelske kryssere der blev senket dagen efter i Hamburgerbukten av tyskerne.

Med «Heimland I» gikk jeg i rute på Rotterdam og Aberdeen. Måtte gå først til Sunk fyrskib, siden langs hele den engelske kyst til Aberdeen inn i Leithsfjorden, for der var minebelter langs hele kysten. Ingen fyrer var tendte. Kom en for nær land gikk det galt, kom man for langt ut gikk en i luften, men det gikk det og.

Måtte ofte ankre til dagslyset kom på i den kystseilas.

HENRIKSEN, KARL HELMER,

Blekestrand pr. Staubø, f. 25. okt. 1884 i Flosta. Til sjøs 1899 med bk. «India» (890 brt.) av Sundet, tilh. Lars Lydersen. Styr.m.eks. 1902 i Staubø og skibsf.eks. 1907 i Kristiansand. Styr.m. med bk. «Sultana», bk. «Johanne», frg. «Patriarch» og frg. «Cortez». Blev i 1913 fører av 4 m. bk. «Springbank» (2235 brt.) av Tvedestrand (tilh. Erling Monsen, London). Har senere ført Drammensfregattene «Marga» (2400), «Monicia» (1810 brt.) og «Clyde» (2600) og fører nu d. «Putten» (3500) av Oslo, tilh. Sverre Ditlev-Simonsen. — Gift. 6 barn.

Forliste i Nordsjøen okt. 1921, da «Monicia» kantrert. Reddet av svensk d. «Lydie», kapt. Vincent Jacobsen.

Reddet i slutten av aug. 1915 mannskapet og prisebesetning på d. «Fimreite» (35 mann) i Nordatlanteren.

Førte i feb. 1915 det første seilskib (4 m. bk. «Springbank») gjennom Panamakanalen p. r. San Francisco til Kjøbenhavn.

Forlot seilskibene i april 1925; førte da Drammens siste seiler frg. «Clyde» til denne blev solgt til ophugning.

Seilte i ca. 10 år med Erling Monsens (London) skibe inntil han solgte dem.

Fra jeg forlot det siste seilskib og til jeg kom ombord i d. «Putten» i 1929, seilte jeg i 3½ år på Kinakysten, med en av Bruusgaards båter, som 1. styrm.

HENRIKSEN, LORENTS GEORG,



Lyngør, f. 12. jan. 1859 i Lyngør. Til sjøs 1874 med s. «Cornelia» (400) av Lyngør. Styrm.eks. 1877 i Arendal. Styrm. med bl. a. s. «Glitner» av Tvedestrand. Blev i 1893 fører av s. «Fingal» (400) av Lyngør, tilh. G. M. Henriksen. Har senere ført s. «Vardvik»

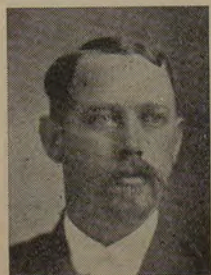
(600) av Askerøya, d. «Ruth» (800) av Arendal og d. «Alvø» (1900) av Oslo. Sluttet sjøen i 1916. — Har vært medl. av Dypvåg herredsstyre.

I rederiet Engelbrethsen & Henriksen var jeg den ene innehaver i en del år.

Under Verdenskrigen seilte jeg 15 mnd. som fører av dampskibe i fart mellom Norge og England uten nevneverdig uheld. I England fikk vi hos autoritetene opplysning angående seilasen langs kysten og tversover. De hadde sopt en renne langs kysten (2 kv.m. bred), og den holdtes rensert for miner. Der var ingen fyrer tendt på kysten så navigering var vanskelig.

Med seilskib var jeg i 1892 på reise fra Australia ute for et merkelig forlis. Vi strandet på en øde ø i storm og mørke. Fartøiet blev vrak, livbåtene ødelagt. Mannskapet kunde dog holde til på vraket og blev der i ti dager. I denne tid fikk vi laget en seilduksbåt og rodde i den til nærmeste land, en distanse på 600 kv.m. Der medgikk 18 dager på denne båtfart, og vi kom iland i Australia 28 dager etter forliset. Vår seilduksbåt viste sig å være utmerket i rum sjø. Den greidde sig godt i en orkanaktig storm som vi hadde. Å holde den klar av farlige rev og banker var knuten. Hele mannskapet (10 i tallet) kom i land i god behold.

HENRIKSEN, NIELS CHRISTIAN,



Kristiansand, f. 20. juli 1874 i Kristiansand. Til sjøs 1889 med s. «Olivia» (1142 brt.) av Kristiansand, tilh. Thv. Olsen. Styrm.eks. 1893 og skibsf.eks. 1896 i Kristiansand. Styrm. med s. «Hertha», «Helene» og «Teodora». Blev i 1900 fører av s. «Thora» (800 brt.)

av Kristiansand, tilh. C. L. Endresen. Har senere ført s. «Papos» (996 brt.) og s. «Superb» (1393 rt.), begge tilh. s.n. reder. Sluttet sjøen i 1913. — Driver nu jernvaref. — Enkem. — 4 barn.

HENRIKSEN, OLE M.,

Nøtterøy, f. 11. mai 1876 i Nøtterøy. Til sjøs 1890 med d. «Biskop Bruun» (600) av Horten, tilh. skibsr. Jørgensen. Styrm.eks. 1895 i Nøtterøy (Sundby) og skibsf.eks. 1909 i Tønsberg. Styrm. bl. a. med en rekke av Fred. Olsen & Co.s båter. Blev i 1913 fører av



d. «Bollsta» (2800) av Oslo, tilh. s.n. rederi. Har senere ført flg. skib for dette rederi: d. «Bonn» (1250), d. «Baltique» (4000), d. «Rio de la Plata» (5000), m. «Bayard» (6000), m. «Bra-kar» (6800) og fører nu d. «Santa Cruz» (1800). — Gift. 1 barn.

Fra krigens begynnelse til slutten av okt. 1917 førte jeg d. «Bollsta» i fart mellom Frankrike—England—Norge og Østersjøen samt 2 turer til Syd-Amerika. Kom fra Buenos Aires i april 1917 med en ladning salt, kjøtt og flesk til statens proviantering. Blev da av en engelsk krysser, som sendte prisemannskap ombord, ordret inn til Kirkwall for inspeksjon, hvor vi efter 3 dages opphold fikk lov å avgå for Oslo. Kommen ut satte vi rett over Nordsjøen med kurs for Lindesnes, da vi blev enige om at det var bedre å hoppe i det enn kripe, og vi kom heldig frem. En dansk båt, der gikk ut samtidig med oss, og som fulgte admiralitetets seiling ordre nordenom sonen, blev torpedert, så vi i avisen da vi kom frem.

Ved ankomst Oslo kom rederen ombord, og alle mann, fra messesguttene til fører fikk kr. 100,00 i gratiale av rederiet, men fra Statens proviantering, som vi hadde håpet på å få en liten påskjønnelse, efter en slik lang og nervepirrende reise i krigens aller verste uinnskrenkede torpederingstid, fikk vi ingen ting.

Den store kjøttlast, 2500 tonn, blev efter utlosning filmet på kaien i Oslo og forevist på byens kinoer til stor glede for alle som så den masse mat der var kommet til landet, men neppe nogen tenkte på alle de søvnløse netter og nervøse dager og timer som hustruer og barn til den mann og far hadde hatt, som hadde vært med på å skaffe landet den kjærkomne føde.

D. «Bollsta» blev torpedert 12. des. 1917. Tyskerne senkede hele konvojen (bl. a. d. «Kong Magnus» tilh. N.F.D.S.). Jeg var da hjemme for en tur, og styrm. Høgnæs fra Arendal var fører. Alle mann bjerget sig iland.

I 1918 kom jeg på d. «Bonn» og førte den til krigen var slutt. Hele tiden gikk det heldig. Båter ved siden av oss gikk på miner, og båter i konvojen blev torpedert, og en gang gikk torpedoen under d. «Bonn» og tok neste båt innenfor i konvojen. Til slutt ønsket jeg nesten det var min tårn, da det blev pinlig slik i langdrag å kun se det gikk ut over andre. Det var lange år, de 4½ år den varte.

HENRIKSEN, SIGURD,

Ålesund, f. 7. sept. 1893 i Bergen. Til sjøs 1910 med d. «Björgvin» (4500) av Bergen, tilh.



Bergh & Helland. Styr.-eks. 1915 i Bergen og skibsf.eks. 1918 i Oslo. Styr. med damperne «Langtind», «Korsfjord», «Bjørnefjord» og «Hessa». Blev i 1924 fører av d. «Kari» (750) av Oslo, tilh. Thorvik & Gjerpen. Har senere ført d. «Truls» (5500), tilh. s.n. rederi, og d. «Gudvin» (3050) av Oslo. Siden 1935 skibsmegler i Ålesund. — Gift. 2 barn.

HENSCHEN, ERLING,



Bergen, f. 18. juli 1882 i Oslo. Til sjøs 1898 med s. «Imperator» (1800) av Lillesand, tilh. I. A. Henschien. Styr.eks. 1902 og skibsf.eks. 1903 i Bergen. Styr. med d. «Norge» av Bergen og fl. av Otto Thorensens skib. Blev i 1914 fører av d. «Frierfjord» (1200) av Oslo, tilh. N.A.L. Sluttet sjøen i 1917. — Senere overstuer og inspektør ved N.A.L.s Bergenskontor. — Gift. 4 barn.

HENSCHEN, HANS JØRGEN,



Kristiansand, f. 23. april 1888 i V. Moland. Til sjøs 1904 med s. «Sator» (1900) av Lillesand, tilh. I. A. Henschien. Styr.eks. 1909 i Lillesand og skibsf.eks. 1910 i Kristiansand. Styr. med damperne «Frogner», «Biscaya» og «Galicia», alle tilh. Fearnley & Eger, Oslo. Blev i 1919 fører av s.n. skib (1900). Har senere ført damperne «Coruna» (2700), «Tolosa» (3100), «Renteria» (3000), «Biscaya» (2250) og fører nu d. «Nervion» (2900), alle tilh. o.n. rederi. — Gift. 1 barn.

Seilte under hele krigen i faresonen som styr. mellom Bordeaux og Oslo. Så to skib gå til bunns, et hollandsk og et finsk, men vi slapp heldig fra det.

HERFJORD, JOHAN BERNT,

Trondheim, f. 3. mai 1890 i Stoksund. Til sjøs 1908 med d. «Otto Sverdrup» (6000) av Bergen, tilh. Bergh & Helland. Styr.-

eks. 1912 og skibsf.eks. 1913 i Trondheim. Styr. med d. «Ringfond» og fl. N.F.D.S.-skib. Blev i 1923 fører av d. «Ragnvald Jarl» (3050) av Trondheim, tilh. N.F.D.S., og har senere ført fl. av dette selskaps skib. Fører nu d. «Atle Jarl» (1850), tilh. N.F.D.S. — Gift. 5 barn.

Seilte som styr. i fart på Nordsjøen under hele Verdenskrigen.



HERLOE, KRISTEN,

Haugesund, f. 26. feb. 1882 i Herlø. Til sjøs 1897 med s. «Gladiator» (500) av Arendal. Styr.eks. 1907 og skibsf.eks. 1910 i Bergen. Sjømilitære korps 4½ år. Styr. bl. a. med damperne «Gjøa», «Gere», «Hardanger», «Juno» og «Balto». Blev i 1915 fører av d. «Tosto» (2200) av Haugesund, tilh. B. Stolt-Nielsen. Har senere ført Haugesunds-damperne «Recto» (1800), «Sisto» (1750), «President Wilson» og senest «Anker». — Enkemann. 4 barn.

Jeg forliste i Nordsjøen med br. «Gladiator» og blev bjerget av en engelsk fiskekutter som satte oss i land i Yarmouth i mars 1898.

Med sk.s. «Alrana» seilte vi i storm på reise fra Danmark til Oslo riggen overbord. Kom inn til Marstrand. Blev slept derfra til Oslo. Losset ut kornlasten. Gikk til Soon, hvor vi fikk ny rigg. Lastet der høvlet last for Barry Dock. I Skagerak fikk vi general storm fra vest med det resultat at vi fikk et voldsomt brått over forskibet, som knekkede sprydet og hele forriggen slakkedes op, dog uten å gå overbord. Vi kom oss på en eller annen måte inn til Arendal. Fikk nytt spryd og fortsatte reisen, som tok oss 2 mnd. fra vi gikk fra Soon og til vi kom til Barry.

Med d. «Gjøa» rendte vi på land på den østligste pynt av Maio (Cape Verde Isle). Båten var 3 mnd. gammel, ca. 7000 tonn, hjemmehørende i Bergen.

Som fører av d. «Tosto» blev vi torpedert 16. juni 1917.

Den 31. jan. 1919 som fører av d. «Sisto» påtraff vi i Nordsjøen fullr. «Dværgsø» av Kristiansand i hjelpeløs stand. Stormende vær. Vi fikk forbindelse og bragte «Dværgsø» inn til ankers på Risholmen red ved Flekkefjord.

HERMANSEN, KRISTEN MARENTIUS,

Ålestranden pr. Fredrikstad, f. 18. mars 1866 i Gresvik. Til sjøs 1881 med s. «Bayard» av Hvitsen, tilh. Peter Olsen. Styr.eks. 1893 i Fredrikstad. Styr. bl. a. med s. «Nornen» av Hvitsen og d. «Bayard» av Oslo. Blev i 1898 fører av d. «Ryvingen» (800) av Oslo, tilh. Thv. Jansen & Co. Har senere ført damperne «Bonheur» (1800), d. «Norden» (1700) og d. «Brio»





Bk. «Whinlatter» (2200) av Oslo



Havaristen slepes i havn.



«Bramseilene skytes for.»



«Svalk.»

(2000), alle tilh. Fred. Olsen & Co. Sluttet sjøen i 1930. Senere pensjonert. — Gift. 1 barn.

Avgikk i 1895 med s. «Pititcadjac» fra Takoma til Dellagoa Bay, og hadde 255 dagers reise; 60 dager stille i Stillehavet på 3° nord bredde. Forliste i 1883 med bk. «Gallis» av Sandefjord i storm ved Tørgautens fyr, Fredrikstad. Alle reddet. 7. jan. 1916 med d. «Bonheur» blev sprengt i luften av mine eller torpedo ved Stock Rock (Skotland) i storm. 2 mann omkom. Flere mere og mindre kvestet. Resten, 16 mann kom i livbåtene og drev i land på Nord Skotland ved en liten plass (Armendale). Begge båter blev knust ved landingen. 1917 med d. «Norden» på reise fra Rotterdam til Oslo blev tatt av tysk u-båt og bragt inn til Hamburg.

HERMANSEN, OSCAR FRITHJOF,



Drammen, f. 25. des. 1884 i Drammen. Til sjøs 1900 med s. «Orient» (600 brt.) av Drammen, tilh. T. Herman- sen. Styrms.eks. 1905 og skibsf.eks. 1910 i Oslo. Styrms. bl. a. med bk. «Victoria», d. «H. A. Hart- mann» og d. «Hermes». Blev i 1915 fører av d. «Sørhaug»

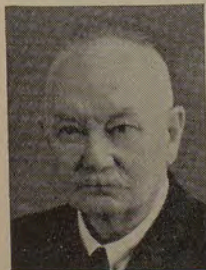
(1800) av Haugesund, tilh. Lars Meland. Har senere ført d. «Thora» (1550) og d. «Sigdal» (1450), begge av Drammen, samt d. «Metal» (1500) av Narvik, og fører nu d. «Grimstad» (300) av Arendal. Styremedl. i Drammens Sjømannsf. — Gift. 2 barn.

Den 20. okt. 1918 reddet jeg en ballong i Den engelske Kanal. Den kom drivende fra den belgiske front. Denne var så stor som et luftskib. Vi så det komme fra land og rett i Kanalen og begynte å dale ned mot sjøen. Vi styrte så opunder dette og i a oss i le, så vi fikk det mellom formasten og kommandobroen. Vi trodde alle at det var mennesker ombord. Jeg tok så en bådsmannshake og hugg i ballonen og rev et stort hull i den. I det samme fikk jeg en gasspuff så jeg falt på baken. Vi arbeidet i 3 timer med å få denne ombord, og der lå 4 engelske pass ombord. Hvor menneskene var blitt av vet jeg ikke, men jeg fikk belønning av det Engelske Air Ministry, London.

Denne var med d. «Thora» av Drammen.

Jeg var i Friis & Lunds rederi 1916—1923. Jeg seilte under hele krigen på Middelhavet, England og Frankrik uten uhell, men var vidne til torpederinger og minesprengninger.

HERSTAD, AXEL,



Meldalen, f. 19. mai 1868 i Strinda. Til sjøs 1884 med bk. «Framfart» (450 brt.) av Kristiansund, tilh. Chr. Johnssen. Styrms.eks. 1887 i Trondheim og skibsf.eks. 1893 i New York. Skibsf.eks. (høiere) 1894 i New York. Styrms. bl. a. med bk. «Sappho» av Arendal og bk.

«Sagatun» av Skudenes. Blev i 1898 fører av en trawler tilh. Trondhjems Bankfiskerselskap. Har senere ført fl. av Indherreds D.s. skib (senest d. «Erik Jarl») og d. «Orkla» (296 brt.) av Thams- havn. Sluttet sjøen i 1919. — Senere ansatt ved Orkla Grubeaktiebolag som ekspeditør etc. — Sjørettsmedl. — Gift. 2 barn.

Jeg erholdt mitt skibsførercertifikat i Trondhjem høsten 1900, etter å ha opfylt min tjenestetid som styrms. i seilskib i omtr. 3½ år. Jeg kom så inn i N.F.D.S. som styrmannsaspitant i to år. Men da der var dårlige utsikter for forfremmelse, reiste jeg til Amerika for å lære noget mere. Min ansøking i ovennevnte rederi som fast styrms. var fremdeles i kraft. Jeg kom inn i den nystartede American Line, som hadde innkjøpt Inmanlinjens skib, som quartermaster i et av de to største skib «New York» (ex «City of New York») (11500 tonnns br.). Disse skib blev innregistrert i marinen som hjelpekrussere. De var forresten bygget for det. Så kom der en departemental forordning om, at alle officerer og underofficerer i disse to hjelpekrussere, som ellers gikk med post, passasjerer og gods mellom New York og Southampton, skulde ha amerikansk borgerskap. Rederiet, som ikke hadde lyst til å skille sig ved sine funksjonærer (og de fleste hadde tjenestgjort i Inman- linjen), søkte departementet om dispensasjon fra denne bestem- melse. Dette blev avslått men ved en ny henstilling fra rederiet, gjorde departementet det godt på den måte, at vi utlendinger, hvorav de fleste var engelskmenn, for denne ene gangs skyld blev meddelt (granted) amerikanske borgerskapspapirer. Jeg forberedte mig da ombord og tok skibsf.eks. i New York. Fornyet så min ansøking om stilling i N.F.D.S. Jeg hørte imidlertid intet fra dette selskap. Jeg blev senior quartermaster ombord i «New York» og siden 4. styrms. Nu var den regel i disse to skib, at man for å avansere så langt som til 2. styrms, måtte ta den høiere skibsf.eks. (dengang ekstraordinær i Amerika), så man i mobiliseringstilfelle kunde tjenestgjøre som reserve marine officer. Sammen med to amerikanere leste jeg ombord, med hjelp av eldre officerer, og tok året efter (efter 2 mnd. øvelse ombord i en kanonbåt) denne eks., dels ved sjømannsskolen og dels ved flåtestasjonen i Brook- lyn (1894).

I 1897 reiste jeg hjem på permisjon og gjorde et nytt hugg efter N.F.D.S., men utsiktene var fremdeles dårlige. Fikk så et tilbud om å reise til England og studere trawling og bygging av trawlere. Fortsatte i dette selskap til 1900, da jeg fikk post som fører i Ind- herred D.s.-Selskap. Med «Erik Jarl» gikk jeg i rute Namsos— Trondhjem—Stenkjær. Om sommeren hadde vi tildels turer til Nordland og Spitsbergen. 1908 fikk jeg en meget rolig jobb ombord i ovennevnte d. «Orkla», rute T.hjem—Thorshavn, hvor jeg var i 11¼ år.

HERØ, ØYSTEIN HANSEN,

Bergen, f. 20. jan. 1882 i Helgeland. Til sjøs 1898 med bk. «Salem» av Tvede- strand. Styrms.eks. 1900 i Haugesund og skibsf.eks. 1905 i Trondheim. Styrms. med fl. N.F.D.S.-skib. Blev i 1916 fører av d. «Kong Helge» av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Har senere ført damperne «Kong Erik», «Atle Jarl» (1850), «Ragn-



vald Jarl» (3050) og fører nu «Roald Jarl» (2400), alle tilh. N.F.D.S. — Gift. 3 barn.

Som fører av d. «Kong Magnus» blev skibet skutt i senk av tyskerne under konvoi i Nordsjøen 12. des. 1917. Passasjerer og besetning blev efter strabadser i 30 timer ombord i engelsk destroyer landsatt i Flekkefjord.

HESTENES, KARL BERTIN,



Cardiff, S. Wales, f. 21. juni 1894 i Fedje pr. Bergen. Til sjøs 1911 med d. «Prospero» (800) av Bergen, tilh. Erik Rusten. Styrme.eks. 1917 og skibsf.eks. 1920 i Bergen. Styrme. med dampskibene «Conrad Mohr» og «Hørda», m. «Java» og m. «Vinga». Blev i 1930 fører

av s.n. skib (10300) av Bergen, tilh. Johan Ludw. Mowinkel, og fører nu dette skib. — Gift. 1 barn.

Ansett i Mowinkels rederi siden juli 1920.

Anløp med d. «Hørda» Easter Island (Påskeøen) høsten 1924.

HETLAND, CHRISTEN,



Stavanger, f. 5. mars 1873 i Hetland. Til sjøs 1887 med s. «Henrik Wergeland» (144 brt.) av Stavanger. Styrme.eks. 1893 og skibsf.eks. 1903 i Stavanger. Styrme. med s. «Kristine Elisabeth», fregat «Oregon», d. «Jæderen» og d. «Storfond». Blev i 1906 fører av

s.n. damper (5800) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Har senere ført fl. dampere for dette rederi: «Jarl» (530), «Ringfond», «Langfond» (3800), «Tresfond» (1300), «Breifond» (8250), «Krosfond» (3560), «Barfond» (2200), «Langfond» (2500), «Snefond» (2500) og førte sist m. «Dalfonn» (14 410). Sluttet sjøen i 1932. — Gift. 3 barn.

Fra 1. feb. 1914 til 15. okt. 1914 var jeg i Sunderland og så efter byggingen av t.d. «Breifond». Siden var jeg fører av denne båt under hele krigstiden uten noget uhell.

I sept. 1918 bjerget vi 2. styrme. og 2 mann fra torpedert amerikansk d. «San Saba» 10 mil øst av Barnegat fyr. Disse 3 mann hadde ligget i vannet i 15 timer. 2. styrme. hadde livbelte, de to andre fløt på vraggods. 34 mann gikk ned med skibet.

Seilte til sjøs i over 45 år, derav 34 år i Sigval Bergesens rederi.

HETTY*), INGVAR HANSEN,

Bækkelagshøgda pr. Oslo, f. 26. juli 1867 i Oslo. Til sjøs 1886 med s. «Harald Hårfager»

Død 27/7 1935.

av Oslo, tilh. skibsr. Mølbach. Styrme.eks. 1889 og skibsf.eks. 1894 i Oslo. Styrme. bl. a. med br. «Mexico» av Oslo, d. «Foladin» og d. «Borregaard». Blev i 1901 fører av d. «Toftwood» av Antwerpen, tilh. skibsmegler Myhre. Har senere ført d. «Asturias», d. «Renteria», d. «Aamodt», d. «Nervion» og m. «Fearncliff». («Aamodt» tilh. Orkla gruber, Trondheim, de øvrige tilh. Fearnley & Eger, Oslo.) Sluttet sjøen i 1925. — Gift.



Jeg var med på forliset, under en orkanaktig storm, med br. «Mexico» av Oslo, der forliste ved Skotlands vestkyst utenfor Port Patrick en februaratt. Flere blev mere eller mindre nedbrutt på helsen og døde. Av mannskapet var den senere bekjente Syd-polsfarer Sverre Hassel med.

I året 1916 blev vi minesprengt med d. «Renteria», lastet med papirruller og stykkods fra Østersjø-havnene. Kommen i Nordsjøen gikk vi på en mine og skibet sank straks efter; men heldigvis blev alle mann reddet efter en tids forløp av en hollandsk fisker, som optok mannskapet fra livbåtene og landsatte oss i Rotterdam.

Samme år med d. «Aamodt» av Trondheim bjerget jeg 52 mann fra Liverpooldampskib «City of Cairo» samt 21 mann fra det greske d. «Empross», der hadde vært i kollisjon utenfor vestkysten av Frankrik. «City of Cairo» hadde like før vært beskjutt av en tysk u-båt. «Empross» sank, men «City of Cairo» kom sig inn til Brest ved assistanse av franske krigsskib. De bjergede passasjerer og mannskapet blev med «Aamodt» til Bayonne. Liverpool-selskapet sendte mig £ 100 som påskjønnelse.

Senere på høsten blev d. «Aamodt» på reise fra Skien til Bayonne med en ladning salpeter innbragt til Hamburg og tatt som «good price». «Aamodt» blev senere anvendt av tyskerne til transport av krigsfanger fra Rusland til Tyskland og omvendt, til den gikk på en mine i Østersjøen og sank. Det siges at mange mennesker gikk tapt.

HEYERDAHL, DAG BRYNJULF,

Sandefjord, f. 17. nov. 1888 i Oslo. Til sjøs 1907 med s. «Nora» (1088) av Sandefjord. Styrme.eks. 1917 og skibsf.eks. 1921 i Sandefjord. Styrme. med 4 m. bk. «Bannockburn», bk. «Glitre», bk. «Ragna» og d. «Rigi». Blev i 1928 fører av s.n. damper (9250) av Oslo, tilh. Camillo Eitzen & Co. Siden 1929 lærer ved Sandefjord sjømannsskole. — Gift. 2 barn.



HIESTAND, RUDOLF GOTTFRIED,

Oslo, f. 18. juni 1892 i Arendal. Til sjøs 1907 med s. «Illawarra» (3000) av Tvedestrand,



tilh. N. B. Lydersen. Styrme.eks. 1911 og skibsf.eks. 1913 i Oslo. Styrme. med d. «Felix», d. «Noruega», d. «Tanafjord» og d. «Elvenes». Blev i 1920 fører av d. «Odnes» (2500) av Oslo, tilh. H. J. Hansen. Har senere ført Oslodamperne «Ebro» (1450), «Erato» (3100), «Stokesley» (1350) og «Senita» (3300) og fører nu m.t. «Chr. Th. Boe» (9500) av Arendal, tilh. Boe & Co. — Gift. 2 barn.

HIMBERG, HJALMAR,



antarktisk farvann.

Sandefjord, f. 4. april 1888 i Sandar. Til sjøs 1905 med s. «Trafalgar» av Sandefjord, tilh. A. F. Klaveness. Styrme.eks. 1913 og skibsf.eks. 1918 i Sandefjord. Styrme. med damperne «Øifjeld», «Lesseps», «Kagefos», «Sark» og «Norøna». Har senere ført fl. hvalbåter i

HIORTH, HANS BERGENDAHL,



Har senere ført d. «Lista» (6685) og fører nu m. «Salta» (6500), begge tilh. Mowinckels rederi. — Gift. 4 barn.

I mars 1917 blev jeg torpedert (minesprengt?) med d. «Gudbrand», hvorpå jeg — etter ¼ års arbeid på rederens (Sverre Hansens) kontor — opprettet en trevarefabrikk i Stongfjorden. Gikk atter til sjøs i 1920 som styrme. i A.S. J. L. Mowinckels rederi, hvor jeg i 1924 fikk d. «Lista» å føre. Siden 1921, med undtagelse av ett års tid, har jeg seilet i Syd-Amerika-Linjen.

HIORTH, THOMAS TOFT,

Vikarbyn (Sverige), f. 29. juni 1858 i Oslo. Til sjøs 1874 med br. «Ragna», kapt. Blix, av Drammen. Styrme.eks. 1877 og skibsf.

f.eks. 1882 i Oslo. Styrme. med fl. seilfartøier fra Arendal. Blev i 1883 fører av d. «Häfring» (200) av Stavanger, tilh. Jonas Monsen. Har senere ført fl. Stavanger-dampere: «Bernadotte», «Sjøgutten», «Krosfond», «Hafursfjord», samtl. tilh. Sigval Bergesen, «Donator» tilh. Holdt & Isachsen, «Fix» og «Nytaar» tilh. Georg T. Monsen. Sluttet sjøen p. g. a. sykdom 1917. Senere kasserer hos konsul Thorbjørn Waage, Stavanger, og kontorist ved Stavanger Støberi og Dok. — Gift. 3 barn.

Jeg forliste på min første tur til sjøs med «Ragna» i Nordsjøen i des. 1874. Gikk så ombord i sk. «Astrid», tilh. Johan H. Andresen, Oslo, og forliste så med denne (på min annen tur til sjøs) ved Helgoland i feb. 1876 på reise Rio de Janeiro—Hamburg.

Jeg seilte i 18-19 år for Sigval Bergesen.

Måtte slutte sjøen i sept. 1917 p. g. a. overanstrengelse, astma og gikt. Da jeg atter blev arbeidsdyktig igjen, var mitt siste skib «Nytaar» forlist.

HJELLESTAD JR., LARS,

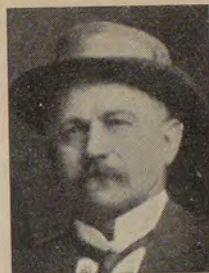
Bergen, f. 9. feb. 1898 i Fana. Til sjøs 1914 med d. «Diana» (1500) av Bergen, tilh. B.D.S. Styrme.eks. 1920 og skibsf.eks. 1924 i Bergen. Styrme. bl. a. med damperne «Arna» og «Fantoft». Blev i 1929 fører av d. «Ulven» (900) av Bergen, tilh. Adolf Andersen, og ført dette skib inntil 1932. — Gift. 2 barn.

Seiler f. t. som 1. styrme. med d. «Hosanger» av Bergen.

HJELLESTAD, LARS ANNANIAS,

Fana pr. Bergen, f. 26. juni 1875 i Knarrevig. Til sjøs første gang i 1891. Fikk førercertifikat i 1903. Blev i 1903 fører av d. «Valestrand» av Bergen i lokal fart. Har senere ført d. «Jølster» av Stavanger og Bergens-damperne «Lepsøy», «Midthordland», «Fusa» og «Solstrand», og fører nu d. «Karmsund» (286 bрт.) av Haugesund i rute Stavanger—Bergen. — Gift. 9 barn.

Den 25. aug. 1926 reddedes 18 personer fra den visse undergang



ved Bleivik nord for Haugesund fra motorskjøite «Belgia», der sank straks efter vi hadde fått folkene fra borde. Det var ved denne anledning sterk pålands kuling og høi sjø. Jeg førte d. «Karmsund», under kapt. S. Strands sykdom.

HJELSÆTH, HJALMAR,



Kristiansand, f. 3. aug. 1883 i Kristiansand. Til sjøs 1899 med s. «Solstreif» av Kristiansand, tilh. skibsr. Skjelbred. Styrme.eks. 1903 og skibsf.eks. 1905 i Kristiansand. Styrme. bl. a. med frg. «Artensis» og bk. «Acadia». Blev i 1909 fører av bk. «Monzu» av Kristiansand, tilh. O. J. Borgen. Har senere ført s. «Acadia», s. «Moletta», s. «Maritta» og fører nu d. «Artensis» (2950), tilh. S. Bruusgaard, alle av Drammen. — Gift. 2 barn.

Blev 23. april 1917 torpedert med s. «Acadia». Blev skutt ned uten varsel ca. 100 mil av Irske-kysten. Landet på Tory Island efter 2 døgn i livbåtene. Alle reddet.

Blev i 1920 tildelt et pengebeløp av Drammens Gjensidige Assuranceselskap for innbjergning av skib «Moletta» til Bergen. Skibet, der var under slep fra Stornoway til Danmark, blev i Nordsjøen under storm forlatt av Switzers bjergningsdamper «Viking».

HOFF, JULIUS OSCAR,



Larvik, f. 11. nov. 1846 i Larvik. Til sjøs 1861 med bk. «Christiane Marie» (300 brt.) av Larvik, tilh. kapt. Cortsen. Styrme.eks. 1864 i Larvik og høiere styrme.eks. 1865 i Stavern. Styrme. med bk. «Venskabet» og bk. «Excelsior». Blev i 1872 fører av bk. «Kong Sverre» (337 brt.) av Larvik, tilh. C. Christensen m. fl. (Førte dette skib i 12 år). 1884—1904 hvalfangstbestyrer i Finmark for et Tønsberg-interessentskap, og førte herunder et par hvalbåter. Sluttet sjøen i 1904. — Drev senere revisjonsvirksomhet. — Æresmedl. av Larvik Sjømannsf. Fl. kom. hverv. — Gift. 1 barn.

Har skrevet nogen artikler «Brindringer fra seilskibsfarten» inn tatt i Norges Handels- og Sjøfartstidende i 1932 (nr. 211, 213 og 218).

HOFF, KRISTIAN ANNEUS,

Kristiansund, f. 31. okt. 1878 i Kristiansund. Til sjøs 1896 med bk. «Marie» av Kristian-

sund, tilh. Gustav Krag. Styrme.eks. 1901 i Kristiansund. Styrme. med d. «Romsdal», sk. «Circe», d. «Bergenhush» og d. «Møringen». Blev i 1911 fører av d. «Kristiansund» av Kristiansund, tilh. Nordmøre D.s. A.s. Førte senere de fleste skib tilh. dette selskap, inntil de blev overtatt av M.F.R. og fører nu d. «Hankø» (242 brt.) av Kristiansund, tilh. M.F.R. — Gift. 2 barn.



HOLCK, OLAF WIDDAL,

Tjøme, f. 22. sept. 1881 i Ålesund. Til sjøs 1897 med s. «Sterling» av Ålesund. Styrme.eks. 1900 og skibsf.eks. 1906 i Bergen. Styrme. med damperne «Olaf Kyrre», «Peter Jebsen», «Christian Michelsen» og «Herø». Blev i 1912 fører av s.n. skib (1750) av Ålesund, tilh. P. A. Museus. Har senere ført d. «Godø» (1200) tilh. s.n. reder, samt d. «Christian Michelsen» (6000), og fører nu d. «Olaf Bergh» (9250), begge av Bergen, tilh. Bergh & Helland. — Gift.



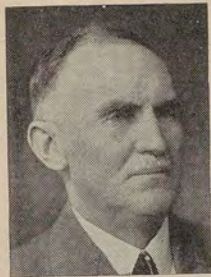
Har seilt for rederiet Bergh & Helland siden 1900, undtatt årene 1911—1917, da han seilte for P. A. Museus.

Krigsforliste med s.n. rederis d. «Godø» i april 1917 under Shetland, og seilte da med 7 mann av mannskapet i livbåt over Nordsjøen og landet utenfor Bergen. Alle reddet.

HOLFELDT, SØREN MUNK KLØCKER,

Hisøy (Arendal), f. 16. des. 1897 i Arendal. Til sjøs 1914 med bk. «Saxon» (3000) av Arendal, tilh. C. H. Sørensen & Sønner. Styrme.eks. 1918 og skibsf.eks. 1924 i Arendal. Styrme. med damperne «John Blumer» og «William Blumer». Blev i 1924 fører av s.n. skib (6300) av Arendal, tilh. C. H. Sørensen & Sønner, og fører fremdeles dette skib. — Gift.



HOLGERSEN, GABRIEL,

Stavanger, f. 27. jan. 1870 i Stavanger. Til sjøs 1886 med s. «Dictator» av Stavanger, tilh. G. Gundersen. Styrms.eks. 1891 i Stavanger. Blev i 1898 fører av d. «Moss» av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Har senere ført Stavanger-damperne «Dronning Sophie», «Hillevaag» og «Vigsnes». Sluttet sjøen i 1910. — Nu disponent for hermetikkfabrikkene Stavanger Packing Co. A.s., Holmens Preserving Co. og Stavanger Brisling Packing Co. — Gift. 8 barn.

HOLLEKIM, NILS SEVERIN,

Stord, f. 16. mai 1883 i Tynes. Til sjøs 1901 med d. «Gambetta» (850) av Bergen, tilh. S. M. Kuhnle. Styrms.eks. 1903 og skibsf.eks. 1906 i Bergen. Styrms. bl. a. med d. «Banan», d. «Geir» og 1912—18 i H.S.D.S. Blev i 1910 fører av m. «Sævar-eid» (400) av Bergen, tilh. Sævareid og Alvøens Fabrikker. Har senere ført d. «Urter» (2450), d. «Utsire» (7000) og fører nu d. «Sydfold» (4000), alle tilh. John K. Haaland & Co., Haugesund. — Gift. 3 barn.

1. styrms. med d. «Gvent», som grunnstøtte i tett tåke ved pynten Langesnes, Island. Skibet gikk tapt total. Mannskapet reddedes i begge livbåter, som knustes under landingen. Alle besetningens effekter gikk tapt.

Kapt. med d. «Urter», som kolliderte på Bremerhaven Roads med et engelsk motor- & seilfartøi, som ikke viste ankerlanterner.

HOLM, ALF HENRY,

Drammen, f. 18. nov. 1897 i Drammen. Til sjøs 1912 med d. «Courier» av Oslo, tilh. Jelølinjen. Styrms.eks. 1918 i Drammen og skibsf.eks. 1925 i Oslo. Styrms. med damperne «Ambra», «Stend», «Heire» og «Heilo». Blev i 1929 fører av d. «Heire» (1350) av Oslo, tilh. H. Heitmann & Søn. Fører nu d. «Heilo» (1550), tilh. s.n. rederi. — Gift.

HOLM, GUSTAV EMIL,

Minde pr. Bergen, f. 6. feb. 1863 i Oslo. Til sjøs 1881 med br. «Åbine» av Ålesund, tilh. Rønneberg & Sønner. Styrms.eks. 1885 i Ålesund. Styrms. med bk. «Frida» av Oslo, d. «Krim» og d. «Sleipner» av Bergen. Blev i 1896 fører av d. «Romsdal» av Ålesund, tilh. Søndmøre D.s. Har senere ført Bergens-damperne «Sleipner» (2200), «Hebe» (3100), «Nordpol» (6000), «Nor» (2100), «Gran» (1700) og «Bergsdalen» (6000). Sluttet sjøen i 1927. — Nu nattevakt i Bergens Privatbank. — Gift. 5 barn.

I min første sjøfartstid seilte jeg på langfart med seilskibe fra Arendal, nemlig barkskipene «Prudhoe», «Adeona» og «Carte Blanche».

I 1892 gikk jeg over i dampskibsfarten som 3. styrms. med d. «Krim» av Bergen, og har senere utelukkende fart med dampskib.

Mitt sjøfartsliv har artet seg som for sjøfolk flest, medgang og motgang, storm og stille.

HOLM, PETER AMANDUS,

Bergen, f. 30. des. 1881 i Bergen. Til sjøs 1896 med d. «Bratten» (1000) av Bergen, tilh. J. L. Mowinckel & Søn. Styrms.eks. 1901 og skibsf.eks. 1907 i Bergen. Høiere skibsf.eks. 1907 i Bergen. Styrms. bl. a. med skibene «Alliance», «Fort Morgan», «Frigga» og «Fedrelandet». Blev i 1912 fører av d. «Kis» av Bergen, tilh. Thv. Halvorsen. Har senere ført damperne «Sten», «Jernland», «Lysland», «Dokka», «Avona», «Petra», «Annaho» og fører nu d. «Lorentz W. Hansen» (2950), samtl. av Bergen. — Gift. 4 barn.

I året 1908 forliste jeg med d. «Gere» av Bergen. Skibet trillet rundt på mindre enn 2 min.; antagelig på grunn av skibets 8' høie rekker. Brønnen fyltes med vann, skibet mistet styringen og gikk rundt. Vi stod til slutt på slingrekjølen, før vi svømte vekk. 7 mann druknet. Skibet må ha hatt konstruksjonsfeil, ti det er uhørt at et skib med kullast og ingen dekkslast forliser på ovennevnte måte.

Under Verdenskrigen blev mitt skib d. «Lysland» torpedert 30 mil vest av Utsira på vei til Middelsbro med jernmalm i briketter. Flere timer holdt jeg u-båtføreren fra å torpedere skibet. Han forstod ikke at der utførtes malm i briketter og hvad det skulde brukes til. Jeg forklarte at det skulde brukes til husbygging i England, og i fredelig hensikt. Jeg protesterte derfor mot at han senket skibet, sigende at det var C-malm. I håp om at kanskje et krigsskib vilde dukke op, opholdt jeg ham med snakk. Men efter

fire timers parlamentering bestemte chefen sig for å torpedere skibet. Efterpå blev vi optatt i u-båten og tilbragte natten der. Vi så to oplyste skib passere forbi oss om natten, men de gikk fri, da de tilhørte Belgian Reliefs flåte. Neste dag blev vi optatt av vår egen torpedobåt «Tros», som førte oss til Stavanger.

I feb., da den uinnskrenkede u-båtkrig blev erklært, fikk jeg d. «Dokka» av Bergen å føre. Hele Bergens havn var overfylt med skib som ikke turde gå ut. Postskibene var også stoppet, så utenlandsposten hopet sig op. Jeg bestemte mig å gå og fylte op salon og lugarer med postsekker og brøt blokaden. Stakk til sjøs helt nord med Flora med slukte lanterner og satt kursen for nordpynten av Shetland og gikk inn til Lerwick og leverte posten. Fortsatte derfra til Newcastle, hvor lasten var bestemt. Alt gikk heldig, men Nordsjøen var som en orkan. Det var en spennende reise, men grunnen til at det gikk godt var at jeg på det strengeste hadde forbudt å bruke lys, og sannsynligvis også at den nordlige rute blev valgt.

HOLM, RAGNALD,



Bergen, f. 3. nov. 1888 i Bergen. Til sjøs 1904 med d. «Bratten» (1100) av Bergen, tilh. J. L. Mowinckel & Søn. Styrme.eks. 1908 og skibsf.eks. 1912 i Bergen. Styrme. med d. «Egda» og d. «Rygga» av Bergen. Blev i 1915 fører av d. «Brosund» (3100) av Ålesund, tilh. Johs. Leborg. Har senere ført d. «Løvli» (11 000), d. «Sygna» (7500), d. «Borga» (8200), d. «Grena» (11185) og m. «Heina» (7610), samtl. av Bergen. Sluttet sjøen i 1931. — Nu disponert for fabrikkvirksomhet.

Som fører av m. «Heina» av Bergen, bjerget vi 3 engelske flyvere fra det engelske aeroplane carrier «Eagle» 31. mars 1930. Flyverne var sluppet op for bensin, og da de måtte «nødlande» på sjøen knustes aeroplanet og sank på noen minutter.

Samtlige som deltok i bjergningen fikk redningsmedalje.

HOLMEN, OSCAR PAULUS,



Færder fyr, f. 25. jan. 1888 i Skåtøy. Til sjøs 1904 med s. «Cara» av Kragerø. Styrme.eks. 1911 i Risør og skibsf.eks. 1913 i Oslo. Styrme. med d. «Dalbeattie». Blev i 1916 fører av d. «Andora» (2000) av Oslo, tilh. skibsr. Arvesen. Har senere ført d. «Dalbeattie» (1900) av Kragerø, tilh. O. A. Lindvig. Sluttet sjøen i 1917. — Deltok i et kursus ved Sjøkrigsskolen og var derefter chef for Marinens b/f. «Finn». Fyr-vokter ved Grønningen fyr 1922—27 og ved Færder fyr siden 1927.

Blev 2 ganger senket av tyske u-båter i 1917.

HOLMESLAND, SALVE,



Farsund, f. 16. sept. 1887 i Farsund. Til sjøs 1904 med s. «Werner» (900) av Farsund, tilh. Julius Olsen. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks. 1908 i Kristiansand. Styrme. bl. a. med bk. «Victor» av Farsund, d. «Spes», d. «Aquila» og d. «Visna». Blev i 1916 fører av s.n. båt (3050) av Oslo. Har senere ført d. «Tønnes Kaade» (650) av Larvik, d. «Dampseks» (3250), d. «Dampfire» (2800), d. «Bianca» (8650), og fører nu m.t. «Britta» (9500), samtl. tilh. Arth. H. Mathiesen, Oslo. — Gift. 4 barn.

Med bk. «Werner» støtte vi i en storm i 1906 på Point India bank i La Platafloden. Seilte skibet av banken igjen i en pampere, men «Werner» var ved grunnstøtningen blitt så medtatt, at den blev kondemnert i Buenos Aires, hvor den senere i flere år lå som kull-holk.

Med bk. «Victor» var jeg i Valparaíso i 1907 og tok 1. premie ved internasjonal kapproning, hvor der i vårt lag var 16 båter av forskjellig nasjonalitet. Pokalen vi vant er nu hos skibets fører, skibsreder J. Samuelsen, Sunde pr. Farsund.

Ved krigens utbrudd lå vi med d. «Grosholm» i Gent. En dag, en ukes tid efter utbruddet, var 1. maskinisten og jeg i en farlig situasjon, da vi blev omringet av en stor folkemengde der tok oss for tyske spioner. Flamsk, fransk og esperanto, på hvilke sprog vi blev tiltalt, kunde vi ikke. Tysk turde vi selvfølgelig ikke tale og ingen i nærheten forstod engelsk. «Nu sidder vi fint i det», sa jeg til førstestemester. Dette reddet oss, da en i nærheten forstod norsk og fikk forklart de øvrige at vi var nordmenn.

Med «Visna» seilte jeg i Middelhavs- og Nordsjø-fart 1914 til 1917. Engang høsten 1916 reddet vi et torpedert engelsk mannskap, for hvilket jeg mottok en erkjentlighetsgave fra den engelske regjering. — Vi så en del sprengninger av skib og merkelige kollisjoner, men var alltid selv heldig.

I 1917 kom vi fire skib i følge utenfor Themsen. Et skib på hver side av oss og ett i vårt kjølvann blev sprengt omtrent samtidig, mens en torpedobåt skjøt en mine rett for vår baug, da der ikke var tid å signalisere eller synge ut til oss.

Blev i juli 1914 ansatt som fører av d. «Modemi» av Oslo, tilh. Ivar An. Christensen, men p. g. a. krigsutbruddet og dermed følgende kommunikasjonsforhold, blev det intet av det.

HOLST, ALFRED BACKER,

Pepacton (U. S. A.), f. 7. juli 1879 i Holmestrand. Til sjøs 1895 med s. «Skjoldmøen» (600) av Drammen. Styrme.eks. 1899 i Tønsberg og skibsf.eks. 1900 i Oslo. Styrme. bl. a. med sk. «Korsve» av Porsgrunn, bk. «Freden» av Tvedestrand, d. «Thyra» og d. «Thelma». Blev i 1908 fører av s. «Glenlora» (1200) av Oslo,



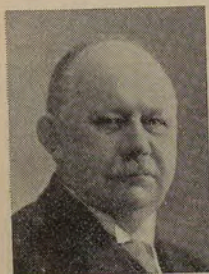
tilh. H. J. Stangby. Har senere ført dampskibene Thelma» (2200), «Sark» (6000) og «Mirlo» (10500), samtl. tilh. Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg. Sluttet sjøn i 1923. — Nu farmer og eiendomsmegler. — Gift. 5 barn.

HOLST, FRITHJOF HAGBART,



Grimstad, f. 20. mai 1879 i Grimstad. Til sjøs 1894 med s. «Emanuel» (233) av Grimstad. Styrme.eks. 1902 i Grimstad og skibsf.eks. 1910 i Kristiansand. Styrme. med «Callao», «Lyna», «Sophie», «Olivia», «Teutonia» og «Hebe». Blev i 1911 fører av s. «Sophie» (1753 brt.) av Larvik, som han førte i ca. 10 år. Derefter fører av s. «Derwent» (2800) av Sandefjord og av dampskibene «Annaho» (940), «Kamfjord» (3600), m. «Doa» (1160), d. «Agdir» (450), d. «Fragtemand III» (300) og m. «Advance» (570), samtlige av Oslo. Fører nu d. «Mona» (1000) av Fredrikstad. — Gift. 4 barn.

HOLST, JOHAN MARINIUS,



Oslo, f. 12. sept. 1866 i Drammen. Til sjøs 1881 med bk. «Færder» av Drammen. Styrmannseksamen i Drammen. Styrme. med sk. «Otto» av Drammen, bk. «Emeline» av Tønsberg og bk. «Urda» av Drammen. Blev i 1890 fører av s.n. fartøi (800) tilh. Henry Lorentzen og Anton Hurum. Har senere ført s. «Freya» (300) av Drammen, d. «Columbus» (720), d. «Fantoft» (1450), begge av Bergen, d. «Britta» (3300) av Oslo, d. «Betty» (4100) av Bergen, d. «Dampfire» (2750), d. «Dampseks» (3250) og d. «Damptre», alle av Oslo, tilh. Arth. H. Mathiesen. Sluttet sjøen i 1916. — Nu inspektør i s.n. rederi. — Fl. år form. i styret i Langesunds Mek. Verksted. — Enkem. 2 barn.

Jeg gikk til sjøs våren 1881, 14½ år gl., med bk. «Færder», kapt. Stibolt, en gammel fin skibsfører. Seilte så en kortere tid med sk. «Stjernen» og bk. «Haabet» av Svelvik, som høsten 1883 p. r. fra Østersjøen sprang lekk og blev innbragt til Kjøbenhavn flytende på trelasten.

Var så ute fra våren 1884 med bk. «Heide» av Drammen, kapt. Osvald Knudsen, 17 mnd. Under henliggen i Colon 6 mnd. døde kapt. og størstedelen av mannskapet av klimafeber. Under-

tegnede lå på hospitalet 5½ mnd. Tok styrme.eks. våren 1886 20½ år gl., blev skibsfører 24 år gl. med bk. «Urda».

Fra 1895 til 1916 var jeg i Rasmus F. Olsens rederi, Bergen, og førte dampskibene «Columbus» og «Fantoft». Fra 1916—1925 var jeg i arbeide hos skibssreder Arth. H. Mathiesen og besiktiget 12 båter for generalkonsulen.

Samtidig har jeg vært inspektør for skibssreder Johan Eliassen, Bergen, fra 1920, en stilling som jeg fremdeles innehar. Fra 1925 har jeg vært inspektør for Nordenfjeldske Lines A/B/ O/Y, Helsingfors. For dette selskap har jeg overtatt 6 dampskibe fra 7000 tonns d.w. og ned til 2400 d.w.

HOLTER, OLAV,

Sarpsborg, f. 8. okt. 1888 i Sarpsborg. Til sjøs 1904 med s. «Alphonse» (435 brt.) av Oslo, tilh. H. J. Stangby. Styrme.eks. 1910 i Fredrikstad og skibsf.eks. 1911 i Oslo. Høiere skibsf.eks. 1912 i Oslo. Styrme. med damperne «Sarpen», «Regin», «Røisheim» og «Rønnaug». Blev i 1916 fører av d. «Rondane» (1660) av Oslo, tilh. Erling Lund. Har senere ført d. «Røisheim» (3130), d. «Reidar» (1850) og d. «Standard», samtl. av Oslo. Sluttet sjøen i 1925. — Nu havnefogd, mønstringsmann og losform. — Sjørettsmedl. — Gift. 2 barn.



Med bk. «Margit» av Larvik, kapt. Farup i 1906, var jeg med på en reise fra Leith til Honolulu som tok oss 182 dager. Det tok ca. 6 uker å komme rundt Kap Horn midtvinters mellom isfjeld og tåke.

Seilte uavbrudt under hele Verdenskrigen på Nordsjøen og mellom England og Frankrike, uten uhell.

HOLTH, ALF,

Haugesund, f. 15. mars 1892 i Tønsberg. Til sjøs 1908 med d. «Lodsen» (1850) av Tønsberg, tilh. Oscar Hytten. Styrme.eks. 1913 og skibsf.eks. 1920 i Tønsberg. Styrme. med damperne «Sorento», «Salamanca», «Heimland I», «Basis» og «Wascana». Blev i 1923 fører av d. «Nyhavn» (2450) av Haugesund, tilh. Chr. Haaland. Har senere ført d. «Aztec» (8200), d. «Alaska» (8650) og fører nu m. «Nyhaug» (6685), samtl. tilh. s.n. reder.

Redningsbelønning av den amerikanske president (1926) for redningen av mannskapet på den amerikanske sk. «Olde Maria».

HOLTUNG, ANDERS,

Oslo, f. 7. feb. 1875 i Ramnes (Vestfold). Til sjøs 1891 med s. «Richard Cobden» (600) av Oslo, tilh. skibsr. Svane. Styrme.eks. 1892 og



Sluttet sjøen i 1916. — 1916—24 inspektør i D.s. A.s. «Østlandet». Siden inspektør hos Arth. H. Mathiesen, Oslo. — Sjørettsmedl. — Gift. 5 barn.

Fra mars 1891 til okt. 1898 seilte jeg utelukkende med seilskiber. De første 2 år i Østersjø-fart, senere i langfarten. Blev 2. styrm. med bk. «Tourist» av Sandefjord i 1906 og 1. styrm. med fullr. «Telefon» i 1907.

Fra mars mnd. 1901 kom jeg inn i Kjær & Isdahls rederi i Bergen som 2. styrm. i d. «Hero» gjennom min tidl. kapt. fra fullr. «Telefon» av Porsgrunn, C. A. Petersen. Jan. 1902 blev d. «Hero» kondemnert etter et større havari nede på Centralamerika. Seilte så ca. 1 års tid ute på Amerika. Blev i sept. 1903 1. styrm. med den i Bergen, ved Laxevaags Verksted byggede nye d. «Hero» til Kjær & Isdahl. Var så med denne til jeg i 1905 fikk rederiets d. «Leander» å føre.

I slutten av 1915 solgte Kjær & Isdahl alle sine båter til d.s. a.s. «Østlandet», Oslo, hvorved jeg kom over til dette selskap som daværende fører av d. «Alden». Overdragelsen fant sted i Antofagasta på Chile-kysten, nov. 1915. Mars 1916 kom båten på timecharter til den engelske regjering i Shimonoseki, Japan. Månedskriften var £ 11.500. 3 år tidligere var frakten for ett års fart i malmtraden £ 1.100 pr. md., hvilket var ansett bra.

HORGEN, HAAKON SIGVARDT,



Nesodden, f. 19. mai 1864 i Sem. Til sjøs første gang med br. «Norden» (340) av Åsgårdstrand, tilh. H. C. Horgen m. fl. Styrm.eks. 1882 i Tønsberg. Styrm. bl. a. med bk. «Emmeline», frg. «Bernadotte» og d. «Norman Isles». Blev i 1892 fører av bk. «Kepha» (750) av Lillesand, tilh. O. Terjesen m. fl. Har senere ført damperne «St. Andrews» (4500), «Sark» (6000), «Norman Isles» (6000) og «Alderney» (4900), alle tilh. Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg, samt d. «Tor-bay» (2250) og d. «Laly» (2700) av Oslo. Førte sist d. «Export» tilh. ham selv. — Sluttet sjøen i 1915. Har senere drevet rederivirksomhet m. m. — Gift. 2 barn.

I slutten av okt. 1880 med br. «Norden» i ballast fra Frankrik hjem. Idet vi hadde passert East Goodwin Sand blev overfalt av en orkan fra S.O. og drev nedover mot Doggerbank. Da vinden for en kort tid gikk S.V.lig seilte vi noget hårdt mot veldig nesesej,

skibsf.eks. 1899 i Oslo. Styrm. med bk. «Tourist», fullr. «Telefon», d. «Grenmar», d. «Agnar» og d. «Herø». Blev i 1905 fører av d. «Leander» (4500) av Bergen, tilh. Kjær & Isdahl. Har senere ført d. «Caprivi» (4600) og d. «Alden» (6200), begge tilh. s.n. rederi. —

hvorved waterstagene sprang og dermed knekte bausprydet. Straks etter gikk forriggen overbord. Vi støtte storriggen med forteiningsstrosser så godt vi kunde, men ca. 12 timer etter forriggen hadde gått gikk også storriggen i et forferdelig grunnbrått, hvorved også ballasten oversattes, så skibet lå med b.b. dollbord i vannet. Det var denne franske sigelsten der er så vanskelig å sikre. Vi ventet for hvert brått der kom at skibet skulde gå helt rundt. Den 31. fikk vi en fiskesmakke i sikte og denne kom ned til oss, og så utrolig det så ut, fikk den oss på slep etter flere mislykte forsøk. Den 9. nov. kom vi til ankers ovenfor Spurn fyr. Dette står for mig til idag som en stor sjømannsdåd, ikke minst fra det tapre fiskermannskaps side. Natt til 28. okt. gikk siste rigg, og 31. begynte slepningen. I mellomtiden stod vi surret til lo rekke uten så å si hverken mat eller drikke. Ferskvannsbeh. var vesentlig ødelagt og kabyssen kappseiset.

Natten til 12. feb. 1912 hadde jeg en alvorlig kollisjon i tett tåke utenfor Newvarp fyrskib utenfor Yarmouth med d. «Torbay», hvorved 7 mann av mitt mannskap druknet. En 4000 tons Collier steamer, d. «Wichwood», tilh. Black Diamont Co., London, rente inn i oss med full fart midtskibs om s.b. (ca. 14 fot), så mitt skib med sin jernmalmst sank i løpet av ca. 2 min. Ved et hell hadde det eng. skib patentanker, hvorpå rom., styrm. og jeg fikk reddet oss ombord og halt op 7 mann uten hjelp fra den eng. besetning. Den eng. 1. styrm. hadde vakt og bakket full fart i den hensikt at ingen av oss skulde blitt bjerget. Ved admiralitetsretten i London, hvor dom falt 9. april s. å., blev denne styrm. fradømt retten til nogensinde mere å seile som officer på engelske skib. Forresten vant vi saken til siste point. De døde efterladte fikk fra kr. 3000,00 til 6000,00 hver i erstatning. Vi reddede fikk alle våre effekter godtgjort fullt av motparten. Av den 17 manns store besetning blev således 10 reddet, mens 7 omkom. Hadde det engelske skib gått forover den hele tid vilde antagelig alle være reddet. Rederiet fikk full erstatning. Da skibsprisene var steget betydelig fra skibet var innkjøpt, gjorde de forsåvidt god forretning.

HORN, WOLFGANG,

Haugesund, f. 20. mars 1877. Til sjøs 1892. Mid-delskoleeks. 1893. Derefter i langfart med bk. «Vardøen» (688 brt.) av Risør, tilh. J. W. Prebensen. Styrm.eks. 1896 og skibsf.eks. 1904 i Oslo. Styrm. med damperne «Erbrin», «Kong Inge», «Banan» og «Spir». Blev i 1908 fører av s.n. skib av Oslo, tilh. Hj. Siegwarth. Har senere ført damperne «Ulefos», «Sarpfos», «Låtefos» og «Kaggefes», samtl. tilh. Thor Thoresen. Sluttet sjøen i 1920. Nu havnefogd. — Gift. 3 barn.



I guttedagene var jeg hver sommerferie fra 11 årsalderen av med seilskuter over til England eller Belgia. Fikk derved tidlig lyst på eventyr. I 1892 var jeg første gang på mønstret i Nordsjøfart og i 1893 i langfart. Fra Rangoon til London hadde vi en gang 5 mnd. og 8 dager, hvilket er min lengste reis. På samme tur hadde vi adskillige oplevelser. Selv gikk jeg i det Indiske hav overbord fra for røilrå, idet liket av seilet, under en byge, slo mig overbord. Bygen kom plutselig, og da vi førte alle seil, måtte vi holde unda været, for ikke å miste riggen. Det tok derfor litt tid før man atter kunde luffe til og få prammen på vannet. På en mirakuløs

måte blev jeg tilsist funnet og bjerget — og uten noe mén av fallet. På samme hjemtur måtte vi i mangel av parafin hjelpe oss med noen små tranlamper, som tømmermannen laget av preserveboks. Videre flott var belysningen i kahytt og ruff således ikke, men da vårt eneste parafinfat hadde sviktet, var vi nokså fornøiet med tømmermannens «patentlamper».

Da Verdenskrigen brøt ut, lå jeg med et av Thor Thoresens skib i Garston, og kom derved fra første stund midt op i krigsforholdene. Seilte forøvrig hele tiden heldig, inntil 21. juni 1917, da mitt skib (d. «Låtefos») blev torpedert i Nordsjøen antagelig ca. 64 n. mil øst av Lerwick. Ved 4-tiden om em. 20. juni 1917 gikk 14 skib, hvoriblandt «Låtefos» ut ved Holmengrå under konvoi av et par britiske jagere og et par andre armerte fartøier. Alt gikk bra inntil kl. 7.10 den påfølgende morgen, da først «Låtefos» og nogle sekunder derefter en britisk båt rammedes av hver sin torpedo utskutt på kloss hold av en u-båt. «Låtefos», som kom fra Sandesund med full last av tremasse og papir bestemt til Manchester, fikk et svært hull i skibssiden om b.b., antagelig just på forkant av skottet mellom rum nr. 2 og kjelerrummet. B.b. side av bropartiet med båtdekk og livbåt forsvandt og resten av bropartiet forskjøv sig, således at fløitesnoren blev stram og fløyten stadig ulte. Ståldekket slo sprekker som isflak. S.b. livbåt blev straks satt på vannet og flest mulig av mannskapet beordret ned i den. Derneft gikk en del i prammen, mens de siste av oss måtte hoppe overbord for efterhvert å bli plukket op av en livbåt og kom oss derefter ombord i ett av vaktskibene. Forinnen vi forlot «Låtefos» hadde en av styrm. på mitt spørsmål derom bekreftet, at alle mann var kommet op av lugarene. Da jeg derfor tilsist forlot skibet, hadde jeg ingen anelse om, at der allikevel var en mann tilbake ombord. Først da vi var kommet ombord i vaktskibet og der blev tid til å telle folkene, viste det sig at donkeymannen manglet. «Låtefos» lå da med baugen meget dypt og hadde sterk slagside. Alle ventet vi kun på at skibet hvert sekund skulde synke. Fikk da vaktbåten til å gå opunder «Låtefos» og fyre av et par geværskudd mot ventilglasset til donkeymannens lugar. Første skudd bommet, men det annet splintret glasset og vaktchefen skulde nettop til å slå full fart i maskinen for å gå til Lerwick, da donkeymannen stakk hodet op av kappen og høist forundret så sig omkring. På min anmodning sprang han overbord. Straks han var kommet i sjøen rettet skibet sig op med akterenden og gikk med baugen først omtrent loddrett til bunns med det norske flagg vaiende akter. Hele dekkslasten lå og fløt, og midt inne mellom alle tremasseballene opdaget vi donkeymannen som blev tatt uskadet op. Han fortalte, at han var helt døv på det ene øre, og at da han lå og sov på det friske øre, hadde han ikke merket, at skibet lå halvkantret og at fløyten ulte, så andre kunde høre det i milevis.

HORNEMAN, HARALD,



Shanghai, f. 23. juni 1883 i Grangårde (Sverige). Til sjøs 1899 med d. «Rowena» (1500) av Trondheim, tilh. Det Selmerske Rederi. Styrm.eks. 1903 og skibsf.eks. 1908 i Trondheim. Styrm. bl. a. med bk. «Jomfruland», d. «Cederic» og d. «Mirjam». Blev i 1918 fører av m. «Cardas» (300) av Trondheim, tilh. R. Lien. Har senere ført d. «Wolfshall» (260), d. «Wilfred» (5950), d. «Cederic» (6150) og fører nu d. «Ivanhoe» (6735), tilh. Norasiatic Coal Trans-

ports Ltd., alle av Trondheim. Siden 1930 tillike inspektør i s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

Begynte som styrm. i 1906 i A.s. Det Selmerske Rederi, og har siden vært i samme rederi. Det blev i 1928 overtatt av A.s. Norasiatic Coal Transports Ltd., i hvilket rederi jeg nu er.

Efter Verdenskrigen, da Selmerskes båter var enten torpedert eller rekvisjonert, var jeg 2 år i Rasmus Liens rederi (1918—1920). Jeg seilte under hele krigen uten noget uheld.

HORSTEN*), TRYGVE VON,

Trondheim, f. 13. des. 1884 i Trondheim. Til sjøs 1900 med bk. «Jason» av Grimstad. Styrm.eks. 1902 og skibsf.eks. 1905 i Trondheim. Høiere skibsf.eks. i Bergen 1912. Styrm. med fl. N.F.D.S.-skib. Blev i 1915 fører av d. «Henrik Wergeland» (488 brt.) av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Har senere ført samme selskaps dampere «Haakon Jarl» (899 brt.), «Tordenskjold» (921 brt.), «Sigurd Jarl» (884 brt.), «Dronning Maud» (1488 brt.) og fører nu atter «Tordenskjold». 1917—19 form. i R.B.F. — Gift. 2 barn.



*) Død 22/5 1935.

HOUG, ERLING,

Farsund, f. 23. jan. 1892 i Lillestrøm. Til sjøs 1908 med d. «Agra» (65) av Tvedestrand, tilh. W. Wroldsen. Styrm.eks. 1913 i Risør og skibsf.eks. 1915 i Oslo. Høiere skibsf.eks. i Oslo 1916. Styrm. med bk. «Zippora» av Risør, d. «Wagama» av Oslo, d. «Felix»

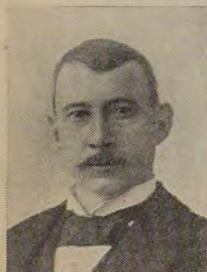


av Arendal og d. «Smaragd» av Oslo. Blev i 1918 fører av s.n. damper (1540), tilh. Thor Helliesen. Har senere ført m.t. «Rigmor» (9640) og fører nu m.t. «Sysla» (9670), begge tilh. Waages Tankrederi, Oslo. — Gift. 1 barn.

En januarkveld 1910 kastet vi på med bk. «Nordenskjöld» av Risør, kapt. Hassel, N.O. for Barbados, for å vente på dagslys for å gå inn til Bridgetown. Passaten blåste stiv kuling, så skibet lå bidevind for små seil, stb. halser. Ved 11-tiden om kvelden fikk man plutselig se brenninger på le baug og alle mann purret ut til baut skib. Det var ikke tale om å komme overstag, man måtte altså kuvende. Da skibet var kommet rett unna og skjøt bra fart, hugg det første gang på revet. Det var et under at riggen blev stående i de tre hugg som nu fulgte til man var over revet. Korallene kunde ses mellom bråtene, og sjøen veltet inn over hele skibet. Innenfor revet var smult vann, og vi forsøkte nu å seile

langs land for om mulig å komme ut lenger syd. Skibet stoppet dog snart på en sannbank, merkelig nok på en av de få steder på kysten hvor det var lett anledning til å komme i land. Å pumpe viste sig å være håpløst, da vannet på 10 min. steg helt op til tyskendekket. En neger kom svømmende ut og fortalte leende at skibet aldri kom ut derfra. Om morgenen ved lavvann kunde man vasse iland på stranden. Mannskapet blev ved vraket i tre uker og tok i land alt rørlig. «Nordenskjöld» blev kondemnert og mannskapet hjemsendt, hvad dengang tok seks uker. Den var i sin tid en av Norges beste seilere og var bygget hos Dekke i Bergen. Sin siste tur gjorde den fra Las Palmas, Kanariøyene til Barbados for ordre i ballast.

HUMMEL, HERMAN FREDRIK,



Stavern, f. 17. mai 1865 i Stavern. Til sjøs 1880 med br. «Gustav» av Stavern. Styrms.eks. og høiere styrms.eks. 1884 i Oslo. Styrms. med d. «Kong Inge», d. «Kong Sigurd», d. «Kong Trygve» og d. «Kong Alf», tilh. D.S.N.D., Oslo. Blev i 1895 fører av d. «Don» av Stavern. Har senere ført damperne «Lagom» (1600) og «Juno» (3900), begge av Stavern. Siden 1908 ansatt ved De Forenede Reperbaner A.s., hvor han også er medeier. — Gift. 2 barn.

Mitt første d. «Don» sank i Nordsjøen ca. 30 kv.m. N.V. av Hanstholmen efter eksplosjon i kullasten på reise fra West Hartlepool til Østersjøen. Det hendte i mai 1895. Vi hadde hatt 2 dages storm med svært hav, så lasten hadde forskjøvet sig, med den følge at skibet fikk stor slagside. Eksplosjonen inntraff i forrummet. Båten hadde tredekk. Alle lukene og halvdelen av dekket blev slynget i luften. Heldigvis var ingen av mannskapet der da.

Stormen hadde lagt sig, men det var enda stor sjø, og da skibet, som nevnt hadde stor slagside, slingrede meget, tok det ikke lang tid før rummet fyltes med vann. Vi kom oss alle i en av livbåtene hurtigst mulig. Jeg fikk reddet skibspapirene, og mannskapet litt av sitt tøy. Skibet gikk til bunns, med baugen først og akterenden rett til vær, ca. ¼ time efter vi hadde forlatt det, et par skibslengder unna.

Blev et par timer senere optatt av en norsk skonnert. Da skibet dukkede under vannet, forekom der en eksplosjon. Om dette var kjelene eller akterluken som sprang, vet jeg ikke.

I mai 1901 med d. «Juno» på reise i ballast fra West Hartlepool til Pensacola, påtraff vi midt mellom Azorene og Bermuda det italienske d. «Jupiter» (7000) lastet med svovl fra Sicilien til New York. Det var uskadt, men kullens. Hadde ligget og drevet over 14 dager. 3 dampskib hadde forsøkt å berge det i havn før, men måtte gi op. Med det siste av disse reiste de fleste av «Jupiter»s mannskap, som mente det var håpløst å stå ombord lenger. Kun kapt., 2 maskinisten og kokken var forblitt ombord. Vi besluttet å forsøke å taue det i havn, og sendte 5 av våre folk ombord. (De blev der under hele tauingen). Efter en del strev fikk vi etablert forbindelse. Begge skibes stålkaabler og 40 favner av «Jupiter»s ankerkjetting — tilsammen 280 favner — utgjorde sleperen. Forsøkte først Bermuda, men det satte inn med storm fra vest. Så forsøkte Azorene, men efter 2 dager fikk vi østlig storm. Holdt da sydover for Barbados. Fikk vi først fatt i passaten, hvor det alltid er pent vær,

vilde det kun bli spørsmål om en lang tauing. Da vi gikk i ballast fra England til Pensacola med bunkerbeholdning for begge veier hadde vi brensel nok. Efter ennu et par stormer, hvorunder vi 2 ganger måtte ligge på, kom vi inn i Passaten og fortsatte resten av veien i pent vær.

Apropos — «ligge på» — det gjorde vi på den måte at vi brukte «Jupiter», der var dyplastet, som drivanker, og «Juno», som var i ballast og høi på vannet, drev i le — med akterenden imot sjøene. Begge skib tok det merkelig pent, efter at sjøen først hadde fått dem i den stilling, den vilde ha dem. Særlig lå «Juno» fint — like-som en måke på vannet, — tross det svære hav. Undertiden, når begge skibe befant sig nede i bølgedalen, kunde ikke «Jupiter»s mastetopper ses fra «Juno»s bro.

Efter 27 dages tauing ankrede vi på Barbados red.

Det blev besluttet at Admiralty Court i London skulde dømme i saken. Bjergningssummen blev satt til kr. 175 000,00.

HURLEN, JOHAN KRISTOFFER,

f. 12. juni 1885 i Haram. Styrms.eks. 1909 i Bergen. Styrms. med d. «Rundø» og fl. skib tilh. Søndmøre D.s. Blev i 1916 fører av d. «Hjørundfjord» av Ålesund, tilh. s.n. selskap. Har senere ført d. «Møringen», d. «Romsdal» og fører nu d. «Nordalsfjord» (300 brt.), samtl. tilh. M.F.R.



Begynte som fisker med seilskuter i 1902 og var 3 år med disse. Siden med fiskedampskib i 7 år. Fra 1912 i 2 år som styrms. i utenriks fart. Var 2 år styrms. i Søndmøre D.s.selskap. Har nu vært fører siden 1916 i rute-fart i Møre Fylkes Ruteselskap og Søndmøre D.s.selskap.

HUSEBO, JOHANNES,

Bergen, f. 6. jan. 1889 i Herdla. Til sjøs 1908 med d. «Dana» (1000) av Bergen, tilh. William Hansen. Styrms.eks. 1913 og skibsf.eks. 1915 i Bergen. Styrms. bl. a. med damperne «Patria» og «Nepos». Blev i 1927 fører av d. «Bjørnstjerne Bjørnson», senere «Kings County» (9300) av Bergen, tilh. Olaf Ørvig. Fører nu d. «Lyder Sagen» (6768), tilh. s.n. reder.



HUUN, HALVOR JOHAN,

Bergen, f. 4. jan. 1877 i Bergen. Til sjøs 1894 med d. «Norden» av Bergen, tilh. skibsr. Kuhnle. Styrms.eks. 1899 og skibsf.eks. 1902 i



Bergen. Styrn. bl. a. med d. «Captein Bennett» og d. «Munin». Blev i 1911 fører av d. «Edv. Grieg» (1800) av Bergen, tilh. Wilh. Tor-kildsen. Har senere ført d. «Richard Nordraak» (1800), d.t. «Conrad Mohr» (6300), m.t. «Langanger» (14000) og senest d.t. «Davanger» (11000), alle av Bergen. — Gift. 3 barn.

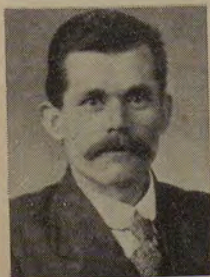
Som ung reist i ca. 4 år med engelske seilskib. Gikk fra Bergen mars 1917 som midlert. fører av d. «Avena». Hadde ordre om å møte konvoi på nærmere angitt sted. Istedetfor konvoi blev skibet beskutt av tysk u-båt som da var beskjeftiget med senkning av et annet skib, lot farten forcere til det ytterste under stadig beskytning, styrende siksak, og kom lykkelig inn til Kirkwall. Konvoien skulde ha tatt oss til Lervig om den hadde vært der. For resolut handling, ved ikke å stoppe, undgikk vi å bli senket. — Av krigsforsikringen blev jeg tildelt påskjønnelse i form av et pengebeløp, likesom også mannskapet mottok en gave.

HVIDE, JOHAN GUSTAV,



Minde pr. Bergen, f. 5. feb. 1887 i Onarheim. Til sjøs 1901 med d. «Balder» (600) av Bergen, tilh. Bugge & Co. Styrn.eks. 1904 i Haugesund og skibsf.eks. 1908 i Bergen. Styrn. i O. & A. Irgens rederi, Bergen. Blev i 1910 fører av o.n. damper. Har senere ført Bergens-damperne «Eidsvåg» (700), «Blomvåg» (1000), «Vasconia» (5000) og «Rakiura» (6500). Sluttet sjøen i 1917. — Senere skibsrederi. — Gift. 5 barn.

HVIDING, ELIAS,



Stavanger, f. 16. juni 1876 i Kvitsøy. Til sjøs 1894 med d. «Carl» av Stavanger, tilh. G. Monsen. Styrn.eks. 1900 i Stavanger. Styrn. med sk. «Sylvia» av Stavanger. Blev i 1911 fører av d. «Alektø» (800) av Stavanger, tilh. T. Meling. Har senere ført d. «Opland» (2100) og d. «Bertha» (2700), begge av Oslo, d. «Jotun» (670) og fører nu d. «Isbjørn» (780), tilh. P. Smedvig, begge av Stavanger.

HVIDING, LARS,



Stavanger, f. 25. aug. 1871 i Kvitsøy. Til sjøs 1888 med d. «Jæderen» (500) av Stavanger, tilh. Fred. Watne. Styrn.eks. 1892 i Stavanger. Styrn. med damperne «Jæderen» og «Egil» av Stavanger. Blev i 1898 fører av sk. «Sylvia» (150 brt.) av Stavanger, tilh. B. Gunder-sen og ham selv. Har senere ført s. «Albertinus» (300 brt.) av Stavanger, d. «Hjærdis» (500), d. «Gaapaa» (750), d. «Ringborg» (5500), d. «Storborg» (7000), d. «H. K. Waage» (3500), d. «Magnhild» (1400), d. «Sneland I», d. «Ramsholm» (2770), alle av Haugesund, og fører nu d. «Ledaal» (5100) av Stavanger, tilh. Brødrene Olsen. — Gift. 6 barn.

På en reise fra Australia til Mauritius med «Albertinus», måtte under en orkan, øst av Mauritius, riggen kappes, da skibet holdt på å kantre. Etter at uværet var over, riggedes op nødrigg, og man fortsatte så til Port Louis hvor lastenskulde losses. Ankom dertil 6 dager efter at riggen var kappet, og lossede lasten og fikk samtidig ny rigg.

I krigstiden gikk jeg en tid mellom England og Frankrik, og der var den tid en mengde miner og u-båter, men kom ikke ut for noget uhell. Senere gikk jeg med d. «Ringborg» i fart mellom New York og Archangel, i timecharter for Øst Asiatiske Co. Siste reise med «Ringborg» til Archangel blev vi og 9 andre norske båter ved ankomst til Vardø stoppet av Den Norske Krigsforsik-ring, idet der da stadig var tyske u-båte utenfor Vardø. Kanon-båten «Viking» lå da som vaktsskib i Vardø, og sjefen stod i stadig kontakt med Krigsforsikringen med rapport ang. u-båtene. Efter at samtlige båter hadde ligget ca. 3 uker i Vardø, mottok sjefen på «Viking» et telegram fra Krigsforsikringen sålydende: «Såfremt førerne av de i Vardø liggende skib bestemt for Archangel selv finner det tilrådelig å fortsette reisen, kan to og to av skibene med en dags mellomrum avgå. Efter konferanse ombord i «Viking» blev vi enig om å forsøke dette. D. «Thelma» av Grimstad og «Ringborg» blev da de to første som skulde avgå. «Thelma» avgikk omtrent en halv time før «Ringborg», men da «Ringborg» gjorde størst fart, blev efter en tids forløp «Thelma» efter. Jeg kan ikke huske datoen, men så vidt jeg husker var det i begynnelsen av nov. 1916. Kommet bort imot Murmanskysten hørtes sterk kanonade, og straks efter opdagedes en u-båt rett forut. Samtidig såes en russisk patruljebåt styrende for land og tilsynelatende skutt i senk. At u-båten var tysk var der ingen tvil om. Da denne opdagedes rett forut var den ca. 8 n.m. av. Maskinen blev nu stoppet, men holdt baugen rett mot u-båten, for at det fra denne skulde se ut som vi fremdeles kom samme kurs henimot den. U-båten lå nu stille. Fra «Thelma» hadde de nu oversikt over situasjonen og vendte tilbake til Vardø, men for oss gjaldt det å tøye det ut lengst mulig og ligge stille så lenge u-båten ikke satte op fart henimot oss. Det gjaldt å la «Thelma» få mest mulig for-sprang, da den ikke på langt nær kunde gjøre så stor fart som «Ringborg», og samtidig gjaldt det for oss å gjøre alt klar til å få «Ringborg» op i mest mulig fart, for det var klart at det vilde bli kappkjøring med u-båten. Da vi hadde ligget stille i ca. 20 min. kunde vi i kikkerten se at u-båten begynte å røre på sig. Så ga vi «Ringborg» full fart og roret hårdt over, og viste den akterenden. Nu

gjaldt det å kjøre på, og vi var nu også klar til å drive den op i en respektabel fart. Jeg tror ikke at «Ringborg» hverken før eller senere har vært oppe i den fart. «Thelma» var nu heldigvis kommet et godt stykke frem. Nu begynte det også snart å mørkne. U-båten styret nu efter oss, men tilsynelatende gjorde den ikke større fart enn «Ringborg». Den avfyrt et skudd med sin kanon, men heller ikke det hjalp den. Til å begynne med, styrtes en kurs som viste nord av Nordkapp, men så snart det blev mørkt forandredes kurs inn Varangerfjorden, og da vi gikk med slukte lanterner og ingen belysning ombord var synlig, kunde de fra u-båten ikke lengre se hvor vi gikk hen. «Ringborg» så vel som «Thelma» styrte altså tilbake til Vardø og ankrede op omtrent samtidig i Bussesundet. Nu gjaldt det å varsle de to båter som nu skulde avgå fra Vardø. Der blev straks satt båt på vannet og mannskap sendt. Den båt som lå på Bussesundet blev advart, men den annen båt («Rensfjeld») lå i den indre havn, og da folkene kom dertil, var den allerede avgått. De kunde se akterlanteren, men kunde desverre ikke stoppe den. Kommet øst av Vardø blev «Rensfjeld» senket av samme u-båt som var efter oss; men det var fint vær, og mannskapet kom iland i Vardø i vel behold. Alle båter blev nu stoppet av krigsforsikringen. Så blev den ene efter den annen beordret å losse i Trondhjem og Narvik. «Ringborg» fikk ennu ingen ordre å losse, men 1. jan. 1917 kom ordre fra rederiet å avgå til Kola (eller Murmansk som nu er navnet). Kom så vel frem til Murmansk og lossede lasten og var der da revolusjonen brøt ut. Ved avgang fra Murmansk var det erklært offisiell blokade av det farvann vi nu skulde i, men ankom godt og vel tilbake til Vardø. Fortsatte til Narvik for å laste kis til Amerika.

Da jeg førte «Storborg» bjergede jeg i 1920 inn til St. Johns, Newfoundland, et amerikansk dampskib, der lå og drev hjelpeløs i Atlanteren. Slepningen varte i 13 dager. Det var i jan. mnd. og meget stormende vær i Atlanteren. Bjergningssummen blev \$ 50000.00.

HYTTEN, ARNE MOE ANDERSEN,



Horten, f. 24. jan. 1899 i Slagen pr. Tønsberg. Til sjøs 1914 med d. «Nepos» (4700) av Drammen, tilh. Alex. Brusgaard. Styrmeds. eks. 1918 og skibsf. eks. 1926 i Tønsberg. Styrmeds. med dampskibene «Haldis», «Prominent», «Pronto», «Fjorden» og «Prosper». Blev i 1928 fører av d. «Pronto» (3000) av Haugesund, tilh. H. M. Wrangel & Co. A.s. Har senere ført d. «Ulrikka» (2200) av Haugesund, d. «Ardent» (3000) av Tønsberg, d. «Prosper» (3000) og fører nu d. «Produce» (1600), de siste av Haugesund. — Gift. 3 barn.

HÆREM, THORVALD,

Rouen, f. 5. juni 1864 i Haga (Stavanger). Til sjøs 1879 med sk. «Søflid» (526) av Stavanger, tilh. Brødrene Berner. Styrmeds. eks. 1885 i

Stavanger. Styrmeds. med s. «Kong Oscar» og d. «Norden». Blev i 1889 fører av d. «Norden» (650) av Stavanger, tilh. A. Meling. Har senere ført d. «La Norvege» (2500) av Oslo (Le Havre). Sluttet sjøen i 1926. Nu besiktigelsesm. for skibskon-trollen. — Enkem. 4 barn.



Jeg gikk til sjøs i 1879 med sk.s. «Søflid» av Stavanger. Reisen gikk fra Norge til Australia, og derfra til Manilla på Philippinerne, hvor skibet forliste i en tyfon i 1880. Alle mann blev heldigvis reddet. Jeg kom senere ombord i tysk d. «Vorsetzen» av Hamburg, der gikk i fart på Kina, Japan o. s. v.

Med d. «Kong Oscar» forliste jeg utenfor innløpet til Blyth i jan. 1886, og reiste jeg derefter hjem til Stavanger, hvorfra jeg nogle mnd. senere atter reiste ut som 1. styrmeds. med d. «Norden», tilh. A. Meling. 2½ år efter fikk jeg denne båt å føre, og innehadde denne stilling i 10 år. Jeg reiste derefter til Frankrik for å sette mig inn i det franske sprog, og efter en del privatstudium og et par års ansettelse på et meglerskontor, blev jeg ansatt som fører av d. «La Norvege», som jeg førte i 25 år på de forskj. farvann. Under krigen gikk båten i fart på Frankrik, England, Senegal, Middelhavet osv.

Desverre har jeg i mitt lange sjømannsliv hatt en del uhell og vært med på forlis, men den hendelse som gjorde mest inntrykk på mig, var da donkeykjelen ombord i d. «Norden» eksploderte under skibets ophold i Gijon i 1894, hvorved skibets 1. maskinist og 5 mann blev drept. Krigsårene slapp mitt skib og jeg helskinnet fra.

Mitt sjømannsliv har jeg hatt all grunn til å være tilfreds med, idet jeg kun har hatt hyggelige folk å omgås, så vel officerer som mannskap, og har også hatt den lykke å ha forståelsesfulle folk som redere.

HØEG, HENRY MARTIN,

Smestad (V. Aker), f. 15. nov. 1880 i Drammen. Til sjøs 1896 med s. «Concordia» av Drammen. Styrmeds. eks. 1900 i Drammen og skibsf. eks. 1903 i Trondheim. Styrmeds. bl. a. med bk. «Wilhelmine» og bk. «Baldur», d. «Theresedal» og d. «Maridal». Blev i 1910 fører av s.n. damper (1750) av Tvedestrand, tilh. Oscar Dahl. Har senere ført damperne «Ulefos» (1600), «Boilefos» (2100), «Troldfos» (2750) og «Ramfos» (6200), samtl. tilh. Thor Thoresen jr. Sluttet sjøen 1917. — Nu havarichef. — Viceordf. i N.S.F. — Sjørettsmedl. — Gift. 3 barn.



Under verdenskrigen, i 1917, blev d. «Troldfos» skutt isenk med kanonild av en tysk u-båt uten varsel, mellem Færøyene og Shetland p. r. fra New York til Oslo. Alle mann gikk i skibets 2 livbåter og landet på Shetland efter vel ett døgn seilas i en storm fra N.V.

HØEGH, OVE GULDBERG,

Tromsø, f. 7. juli 1872 i Tromsø. Til sjøs 1889 med s. «Pasteur» av Arendal. Styrms.eks. 1892 i Tromsø. Styrms. med d. «Niord» av Bergen, d. «Veng» av Amsterdam og efter 1898 i Troms Fylkes D.s. Blev i 1900 fører (midlertidig) på selskapets lokaldampere.

Har senere ført flg. av skibene: «Tromsø I», «Lyngen», «Tromsø II», «Malangen», «Bjarkø», «Kvalø», «Trondenes» og «Dyrø». Sluttet sjøen i 1915. — Nu havnefogd og losolderm. Skibstilsynsm. 1916—22. Sjørettsmedl. Lloyds agent. — Gift. 2 barn.

HØIE, HANS LUDVIG,

Haugesund, f. 12. nov. 1886 i Haugesund. Til sjøs 1903 med d. «Agder» (450) av Haugesund, tilh. Mons Egge. Styrms.eks. 1908 og skibsf.eks. 1915 i Haugesund. Styrms. bl. a. med d. «Valhall» og d. «Augvald». Blev i 1918 fører av s.n. damper (5200) av Haugesund, tilh. P. Lindø & Co. Fører nu d. «Erling Lindø» (2030) for dette rederi. — Gift. 4 barn.

Aret 1918 var jeg fører av d. «Augvald». 23. juni, på reise fra La Pallice til Baltimore, blev skibet angrepet av en tysk u-båt og skutt ned. Skibet befant sig da på 30° 30' N 53° 42' V ca. 1100 n. m. fra den amerikanske kyst. Besetningen, 27 mann, blev fordelt i skibets to livbåter. 24. juni blev 12 mann og jeg optatt av den amerikanske d. «Texan» og landsatt i Gibraltar 3. juli. B.b. livbåt med 1. styrms. og 13 mann drev omkring i Atlanteren 11 døgn. I uværet gikk denne båt rundt 3 ganger, hvorunder omkom 1. styrms., 3. maskinist og båtsmann. 4. juli blev det øvrige mannskap optatt av den engelske d. «Haverford». De var da temmelig medtatt. Den 8. juli blev de landsatt i Philadelphia.

HØIEN, OLE HANSEN,

Høien pr. Svelvik, f. 2. nov. 1873 i Strøm. Til sjøs 1889 med s. «La Bella» (400) av Svelvik. Styrms.eks. 1892 i Svelvik. Styrms. bl. a. med bk. «Concordia», d. «Prometheus» og «Proteus», alle av Drammen. Blev i 1905 fører av d. «Pronto» (1800) av Dram-

men, tilh. Kiær & Co. Har senere ført damperne «Dr. Hans Jung Kiær» (1500), «Profit» (1500), «Produce» (1500), «Prometheus» (2600), «Proteus», samtl. tilh. s.n. rederi (siden 1917 tilh. H. M. Wrangel & Co., Haugesund). Sluttet sjøen i 1919. — Senere gårdbruker. — Herredstyremedl.

HØST, KRISTEN,

Bordeaux, f. 25. nov. 1881 i Tromø. Til sjøs 1895 med s. «Merkur» (679 brt.) av Arendal, tilh. J. Cløcker. Styrms.eks. 1900 (J. Berge). Skibsf.eks. 1904 i Oslo. Styrms. med bk. «Galathea» av Risør og bl. a. Oslo-damperne «Santa Cruz» og «San José». Blev i 1915 fører av d. «Salonica» (4800) av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Har senere ført d. «San Mateo» og fører nu m. «Betancuria» (3300), begge tilh. Fred. Olsen & Co., Oslo.

**HØSTMARK, ARTHUR WALDEMAR,**

Husøy (Sogn), f. 21. aug. 1873 i Molde. Til sjøs 1890 med bk. «Columba» (2000 brt.) av Arendal, tilh. skibsr. Johnsen. Styrms.eks. 1897 i Kristiansund og skibsf.eks. 1902 i Bergen. Styrms. med fl. norske og amerikanske skib. Blev i 1915 fører av d. «Konstanse» (1050) av Bergen, tilh. Bowmann & Co. Har senere ført d. «Solli» (1000) av Bergen. Førte senest et seilskib i amerikansk kystfart. Sluttet sjøen i 1918. — Nu fyrvokter ved Utvær fyr. — Gift. 2 barn.

**HØVISKELAND, ANDERS ENDRESEN,**

Stord, f. 13. aug. 1877 i Tysnes. Til sjøs første gang i 1891. Styrms.eks. 1896 i Haugesund og skibsf.eks. 1901 i Bergen. Styrms. med d. «Tordenskjold», d. «Franklin» og d. «Egda». Blev i 1913 fører av d. «Tyssedal» (280) av Bergen, tilh. H.S. D.S. Har senere ført dette selskaps passagerskib «Vikingen», «Rosendal» og fører nu «Vøringen» (510 brt.). Gift. 3 barn.



Forliste med d. «Franklin» på Mexico-kysten 1900, hvor vi lå på en holme i 3 døgn omtrent matlens. Fikk så fatt på en skonnert som bragte oss i land på Yukatan. Fikk så fatt på nogen mexikanske militære, som holdt på å krige med indianerne oppe i landet. I denne leir lå vi i 4 døgn, hvor vi ikke fikk annet å leve av enn engelsk kjeks. De var fulle av mark. Vi fikk da se mange rare situasjoner, hver gang de hadde fanget inn ville indianere (snart kvinner snart menn). Omsider kom vi til Belice, hvorfra hjemturen begynte, og tok hele 7 uker.

HØY, CHRISTIAN,



Buenos Aires, f. 18. sept. 1874 i Langesund. Til sjøs 1889 med s. «Fama» (2000) av Langesund, tilh. P. A. Christensen. Styrme.eks. 1893 og skibsf.eks. 1895 i Oslo. Styrme. med fullr. «P. G. Blanchard» av Langesund, bk. «Belos» av Mandal og bk. «Sterling» av Porsgrunn. Blev i 1899 fører av s. «Wenohna» (400) av Porsgrunn, tilh. Nic. Friis. Har senere ført seilskibene «Solid» (700), «Baunen» (1800), «Ruthwell» (2200) og «Pamelia» (2200), alle av Langesund, d. «Hero» (3600) og d. «Anna Lea» (1000). begge av Bergen. 1916—20 inspektør i firma S. O. Stray & Co., Kristiansand. — Nu direktør

for Agencia Basel, som bl. a. repr. Den Norske Syd-Amerikalinje, Westfal-Larsen & Co. og Wilh. Wilhelmsen. — Gift. 5 barn.

Første tur til sjøs forliste jeg med gamle «Fama». I 1891 lå jeg på hospital i Santos for gulfeber i den beryktede epidemi, som raste der dengang.

Som styrme. med «Belos» forliste jeg på Labrador-kysten i 1894 og som skibsfører forliste jeg med «Baunen» under en orkan i Mexico-gulven i sept. 1906.

Ved Verdenskrigens utbrudd blev jeg med «Pamelia» sperret inne i Libau, da tyskerne umiddelbart etter krigsutbruddet bombarderte havnen. Dette var siste reise i seilskib, efter at «Pamelia» hadde seilet fra Buenos Aires til Libau på 44 dager med quebrachologger.

Fra 1916—1920 inspektør i firmaet S. O. Stray & Co., Kristiansand. I denne stilling reiste jeg 1920 til Argentina, hvor jeg senere blev knyttet til Den Norske Sydamerika Linjes kontor, da linjen i 1923 opprettet eget kontor her.

HÅGENSEN, HÅKON,

Laksevåg (Bergen), f. 15. okt. 1889 i Oslo. Til sjøs 1906 med d. «Belvernon» av Bergen, tilh. O. & A. Irgens. Styrme.eks. 1910 og skibsf.eks. 1912 i Bergen. Styrme. med d. «Vinland» og fl. B.D.S.-skib. Blev i 1919 fører av d. «Kristofa» (720), tilh. Bergen Lloyd A.R. Har senere ført d. «Hegre» (2050) og senest m. «Hubro» (2500), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.

I.

INGEBRETSEN, OLE PETTER,

Kragerø, f. 14. jan. 1878 i Kragerø. Til sjøs 1892 med s. «Gilead» av Kragerø. Styrme.eks. 1895 i Kragerø og skibsf.eks. 1900 i Oslo. Styrme. bl. a. med s. «Lotos» av Grimstad, d. «Rap» av Kragerø og d. «Adour» av Oslo. Blev i 1908 fører av d. «Rap» (1850) av Lillesand, tilh. Henry Hansen. Har senere ført dampskibene «Troya» (4100), «Dover» (500), «Elfi» (1000), alle av Kragerø, «Havna» (1850) og «Havhelt» (2500) av Oslo, og fører nu d. «Elfi» (1000) av Kragerø, tilh. K. Salvesen. — Gift. 1 barn.

INGEBRIGTSEN, BERNT MIKAL,



Tysnes pr. Bergen, f. 28. mars 1889 i Tysnes. Til sjøs 1904 med s. «Hjørleif» av Haugesund, tilh. Hauge & Lindø. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1913 i Bergen. Styrme. med Bergens-damperne «Christian Michelsen», «Manchioneal» og «Belvernon». Blev i 1916 fører av d. «Harald» (1100) av Bergen, tilh. O. & A. Irgens. Har senere ført d. «Belvernon» (1300), d. «Manchioneal» (2000) og fører nu m. «Markland» (9500), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.

INGEBRIGTSEN, EDVARD KORNELIUS,



Haugesund, f. 6. april 1882 i Avaldsnes. Til sjøs 1898 med s. «Guiana» (1200 brt.) av Haugesund, tilh. Johan Thorsen. Styrme.eks. 1903 i Haugesund. Styrme. med d. «Fram», s. «Morna», d. «Juno» og d. «Risøy». Blev i 1915 fører av s.n. skib (1850) av Haugesund, tilh. S. Rasmussen. Har senere ført d. «Irma» (680) og d. «Agnes» (530), begge av Haugesund. Slutet sjøen i 1923. — Gift. Ingen barn.

Var fører av d. «Risøy» da den blev senket med bomber av tysk u-båt 22. okt. 1916. Vi var på reise fra Cardiff til Brest. Senkningen fant sted mellom Lands End og Ushant. Efter 48 timer i livbåten landet vi på Alderney. Mannskapet i styrmannens båt blev optatt av en fransk torpedobåt dagen efter senkningen og landsatt i Brest.

IRGENS, KJELD STUB,

Nordstrand pr. Oslo, f. 23. mai 1879 i Kvinesdal. Til sjøs 1894 med bk. «Seabreeze» (2200) av Arendal, tilh. skibsr. Johnsen. Eks. ved Sjøkrigsskolen 1899. Styrme. med Bergens-damperne «Luna» og «Preston». Blev i 1903 fører av d. «Harald» (1200) av Bergen,



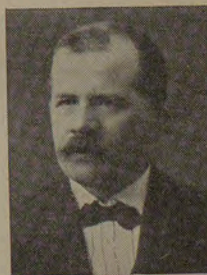
tilh. O. & A. Irgens. Har senere ført d. «Preston» og d. «Ellis», tilh. s.n. rederi, d. «Bergensfjord» (11 000 brt.) og fører nu d. «Stavangerfjord» (13 156 brt.), begge tilh. N.A.L., Oslo. — Form. i N.S.F. Rådgiver for den norske delegasjon ved internasjonal sjøsikkerhetskonferanse, medl. av navigasjonskomitéen m. v. — Enkem. 2 barn.

IRGENS, MICHAEL JOHAN,

Bergen, f. 28. des. 1891 i Kobe (Japan). Til sjøs 1907 med d. «Ravn» av Bergen, tilh. L. Christie. Styrme.eks. 1912 og skibsf.eks. 1915 i Bergen. Styrme. bl. a. med damperne «Eros», «Hjeltefjord» og «Inger Benedicte». Blev i 1922 fører av d. «Ynnur» av Bergen, tilh. Sverre Sturlung. Har senere ført d. «Skald» (1685) og fører nu d. «Inger Elisabeth» (1985), begge tilh. Jacob Kjøde, Bergen. — Gift. 1 barn.

ISACHSEN, PEDER KRISTIAN,

Tromsøysund, f. 28. nov. 1868 i Tromsø. Til sjøs 1882 med s. «Prøven» (50 brt.) av Tromsø, tilh. I. N. Isachsen. Styrme.eks. 1885 i Tromsø. Styrme. med d. «Victoria» og s. «Frithjof». Blev i 1893 fører av o.n. s. «Prøven». Har senere ført s. «Isbjørn», s.



«Thora den Blide», s. «Kolibri» og fører nu d. «Lyngen» (471 brt.), tilh. Troms Fylkes D.s., alle av Tromsø. — Kongens fortjenstmedalje. — Gift. 3 barn.

Ar 1894 var jeg som islos med den russisk-engelske ekspedisjon til Jenesei. Jeg var ombord på en engelsk båt (2000 tonn) og lastet med jernbaneskiner. Vi nådde op floden til en plass ved navn Golshika. Her blev lasten losset over i russiske lektere for videre føring op floden. Vi returnerte til Tromsø via Arkangel. De russiske skib (4 kanonbåter) fortsatte op floden.

Ar 1897 var jeg styrm. med d. «Victoria» utrustet av den svenske stat for å gå til Svalbard og søke efter den svenske Andréas polar-ekspedisjon. Gikk fra Tromsø i nov., var iland på Daumansøren, men fant ingen spor efter ekspedisjonen.

Ar 1898 var jeg styrm. med selfangeren «Frithjof» (damp- og barkrigget). Skibet var leiet av amerikaneren M. Wellman for å føre dennes nordpolsekspedisjon til Frantz Josefs land. Gikk fra Tromsø i juni til Arkangel, hvor inntokes 80 hunder. Fra Arkangel gikk man til Frantz Josefs land, hvor ekspedisjonen blev landsatt på Kapp Tegetof 10. aug. 1898. «Frithjof» fortsatte til Svalbard på fangst. I 1902 sluttet jeg min fart på de arktiske farvann.

ISAKSEN, HANS,



Sponviken pr. Halden, f. 13. des. 1862 i Spind. Til sjøs 1877 med br. «La Martine» av Arendal. Styrm. eks. 1886 i Kristiansand. Styrm. bl. a. med seilskibene «Agder», «Atalanta» og «Vanse». Blev i 1891 fører av s. «Agder» (800) av Farsund, tilh. Julius

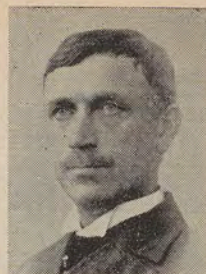
Olsen. Har senere ført seilskibene «Mina» (984), «Atalanta» (800), «Alliance» (576), «Alegro» (1200), «Cis I» (2428) og «Cis II» (1600). («Alegro» av Stavanger, de øvrige av Farsund). Sluttet sjøen i 1921. — Nu kjøpmann. — Gift. 8 barn.

I 1916 med bk. «Cis» på reise fra Buenos Aires til Landskrona med en ladning mais, blev ca. 100 kv.mil vest for Orknøyene stoppet av et engelsk krigsskib, som satte ombord prisemannskap (1 offiser og 4 matroser, alle vel bevegnet). Skibet blev beordret inn til Kirkwall. En morgen kl. 4, hadde just vendt nordover fra Orknøyene, fikk vi akterut i tåken se en stor u-båt, som gikk i havflaten så sjøen skyllet over den som det var et lavt skjær. Styrtet østlig kurs. Prisemannskapet som da kom på dekk, blev rent skrekkslagne og omringede mig og bad om å bli gjemt bort, og for altting måtte jeg ikke nevne at de var ombord. De var forvisset om at det var en tysker, da han ikke førte noget flagg, og trodde bestemt at den iallfall vilde komme langs siden. Da en times tid var gått og ingen u-båt kom i nærheten av fartøiet, vovede prisemannskapet sig til å stikke hodet frem av sine skjul. Det hele forløp med skrekken.

ISAKSEN, INGOLF,

Bygdø, f. 10. sept. 1879 i N. Odal. Til sjøs 1895 med s. «Don Quixote» (1167 brt.) av Oslo, tilh. skibsr. Zernichow. Styrm. eks. 1900 og skibsf. eks. 1901 i Oslo. Styrm. bl. a. med d. «Oscarshall», d. «Nervion» og d. «Tysla».

Blev i 1908 fører av d. «Skarpsno» (2800) av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Har senere ført d. «Elsa» (6000) av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1917. — Nu bestyrer for Skibs A.s. Bygdøfergene. — Form. i Oslo sjømannsf. 1930—1932. Medl. av herredstyre og skolestyre. — Gift. 2 barn.



ISAKSEN, ISAK EDVIN,

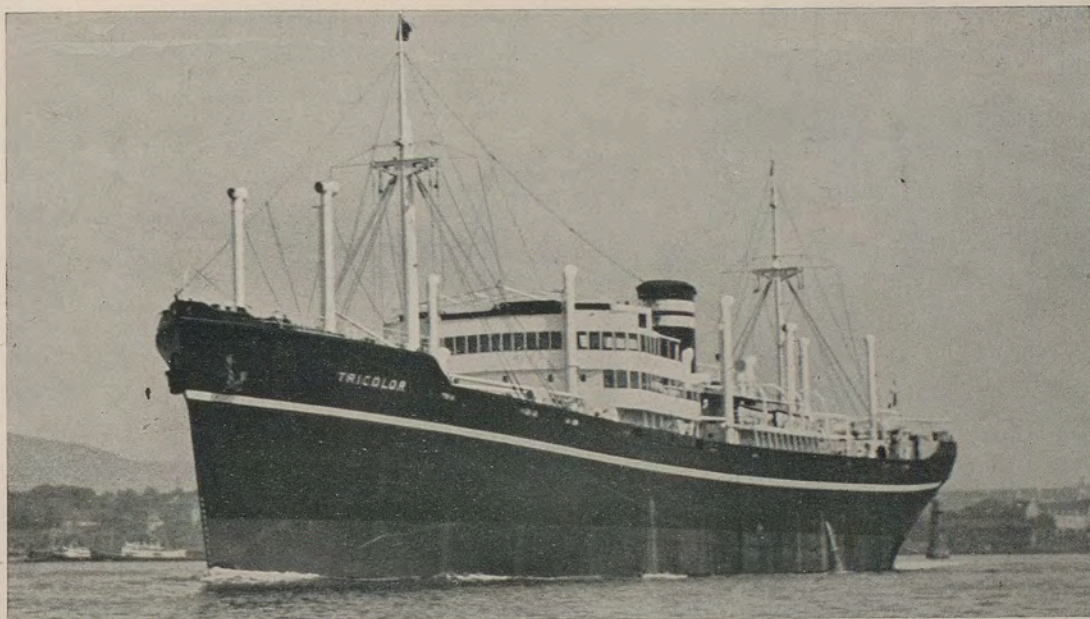
Tromsø, f. 1. aug. 1877 i Balsfjord. Til sjøs 1893 med jakt «Berentine» (70 brt.) av Tromsø. Styrm. eks. 1905 i Tromsø. Blev i 1904 fører av s. «Colibri» (75 brt.) av Tromsø, tilh. A. Næss m. fl. Har senere ført s. «Thora den Blide», engelsk d. «Victoria» (210 brt.), d. «Moholmen», m. «Terningen» og fører nu m. «Norkap II» (75 brt.), alle av Tromsø (undtatt d. «Victoria»). — Driver som fangstmann, ekspedisjonsfører og fiskeskipper. — Gift. 11 barn.



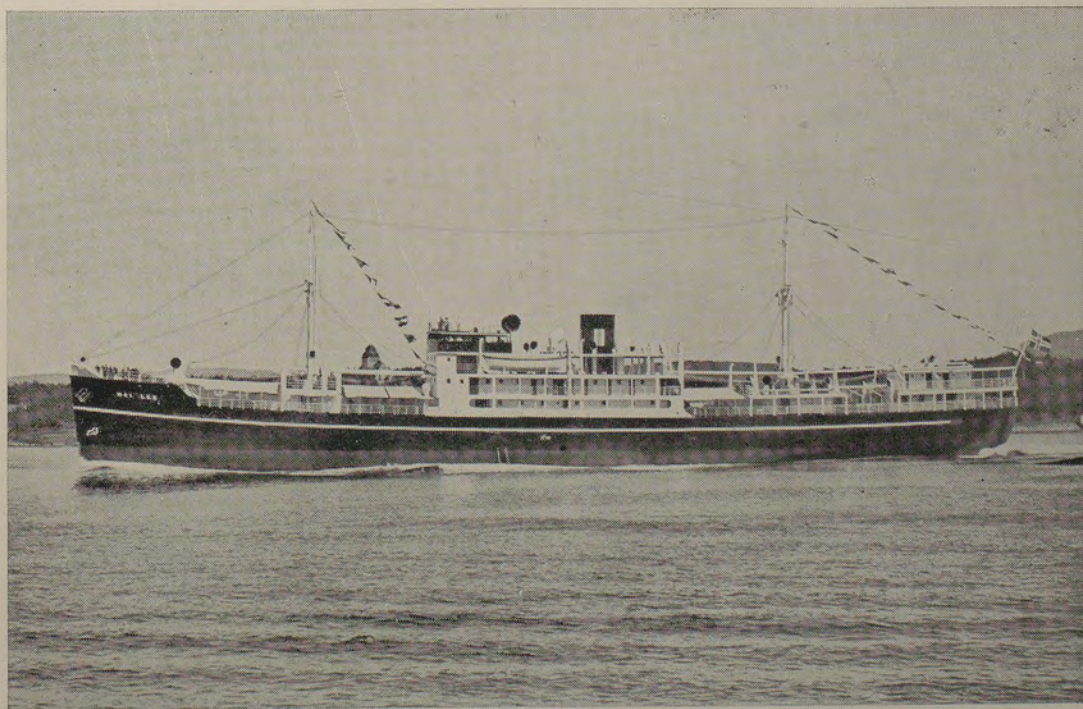
Den 7. okt. 1916 gikk jeg med d. «Moholmen» av Tromsø til Svalbard med proviant for journalisten M. Lewin's kullekspedisjon. Den 8. okt. om aftenen var vi efter bestikk 40 mil i SV av Bjørnøya. Her fikk vi en stiv kuling av V. Vi var tungt lastet og i den svære sjø slingret skuten så den blev lekk, til tross for at vi hadde gode støtteseil. På kort tid steg vannet så dørkplaten i maskinrummet kom op. Vi måtte stoppe maskinen og legge på forseilene. Vi var 10 manns besetning. Vi forsøkte da å pøse op av maskinrummet samtidig som vi brukte dekkspumpene. Efter et iherdig arbeide fikk vi vannet til å synke, så vi kunde sette maskinen igang. Alle mann var nu beskjeftiget med å pøse og pumpe skiftevis. Selv tok jeg roret og stod der 18 timer i trekk. Fikk min mat bragt op på broen. Kommet under Svalbard gikk vinden over til NO kuling, men da det blåste av land fikk vi smult vann, og vi holdt maskinpumpene lens. Den 11. var vi inn på Isafjord. Påtraff is som var vanskelig å manøvrere gjennom og storm av O. med snetykke. Den 12. okt. var vi inne på Cap Heer, hvor vi losset en del av lasten. Om aftenen måtte lossingen slutes, da kulden blev så sterk. Der kom nu sørpeis inn fjorden, så vi om morgenen den 13. var helt innefrosset. Vi fortsatte lossingen med å trekke varene iland på kjelker. Den 20. okt. begynte det å regne stridt. Om aftenen røk det op en orkanaktig storm av S.V. Isen brakk op og tok skuten på land. Den blev liggende på 4 fot vann. Vi hadde vel 200 meter til land. Det gjaldt nu å komme i båtene og nå land førenn isen var seilt forbi. Det var svært vanskelig å komme iland gjennom isflakene. I «Moholmen» tok det fyr og fartøiet blev helt vrak. Besetningen fikk arbeide i Store Norske Kulkompagni og kom hjem sommeren 1917.

I 1922 var jeg islos med den Norske Hydrografiske Ekspedisjon under ledelse av dosent Hoel.

1926 var jeg islos med d. «Chantier» av New York. Dette var Commander Byrds skib under hans flyveferd til Nordpolen.



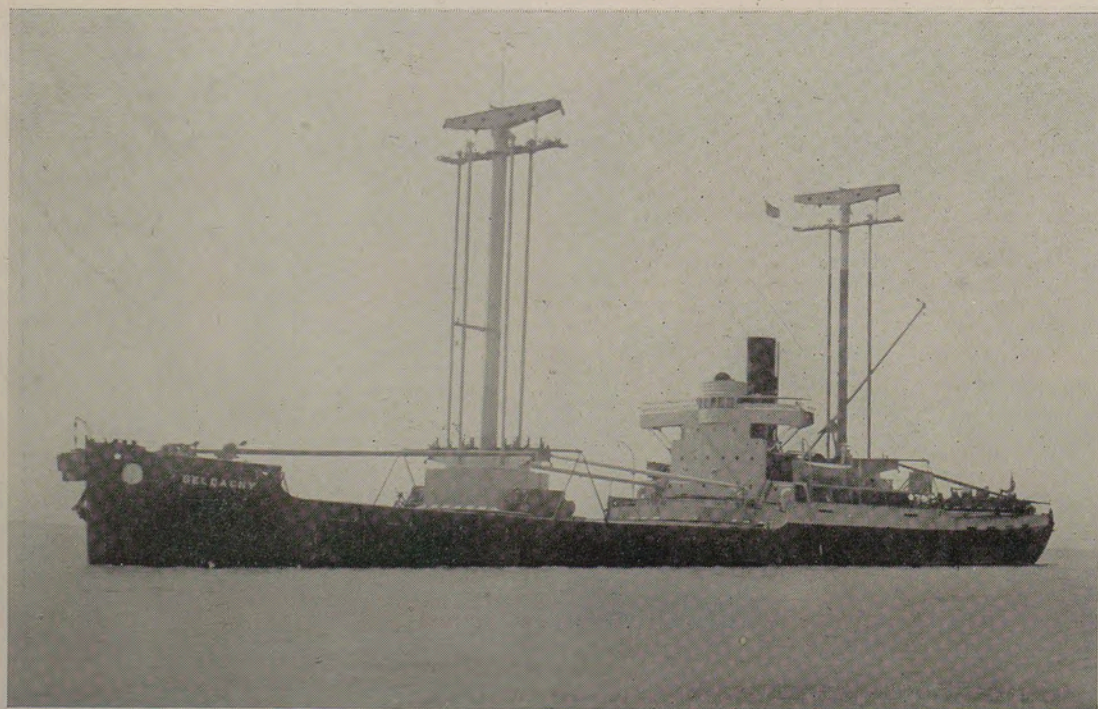
M.s. «Tricolor» (10 225) av Tønsberg. Bygget i Amsterdam 1933.



M.s. «Hai Lee» (4100) av Drammen. Bygget i Oslo 1934.



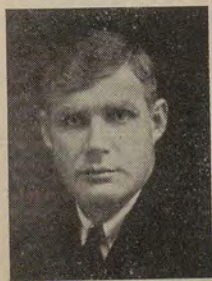
M.t. «Haakon Hauan» (9900) av Oslo. Bygget i Oslo 1935.



D. «Beldagny» (7100) av Oslo. Bygget i Middlesbrough 1930.

Fra 1929 har jeg drevet turistfart med m.k. «Nordkap II» på Øst Grønland med amerikanske jaktelskaper. I 1932 gikk turen helt til New-York. På denne tur hadde vi 2 uhell. Idet vi gikk gjennom isen til Øst Grønland brakk vi begge propellvinger, så vi hadde kun halvdelen igjen av vingene. Samtidig brakk vi reduseringsstangen. Stillingen var kritisk nok. Vi fikk dog redusert vingene forover, og det viste seg at vi fikk 4 knobbs fart. Nu fortsatte vi gjennom isen i land-råken. Var iland på Frantz Josefs land, men her var det lavvann, så vi ikke kunde skifte vinger her. Fortsatte i landråken ned til Finnsbu på Syd Grønland. Da det nu var springflo, søkte vi efter en plass hvor vi kunde sette skuten ved land og skifte nye vinger. Landskapet var her svært dårlig. Vi kom dog tillands. Fikk vingene skiftet samt reduseringsstangen i orden. Da nu sjøen steg blev det for meget påkjenning på stilken, og skuten blev så lekk at efter 2 timer hadde vi kun 1 planke til skandekket. Da jeg så det bar galt avsted, gav jeg ordre å losse all proviant iland, samt alt tøy. Ferdig med dette hadde vi ikke annet å gjøre enn å få halt skuten til et fjell og støtte skuten av eller la den gå til bunns. Kommet til fjellet sattes topplene fra masten og i land. Ved lavvann fikk vi tettet lekken. Tok provianten og de øvrige effekter ombord. Fylte vann og fortsatte turen fra Grønlands sydpunkt til Labrador gjennom St. Lawrences Gulf til New York. Skuten lå vinteren over der og seilte 1933 samme rute tilbake med et nytt jaktelskap.

ISAKSEN, OLAF ANDREAS



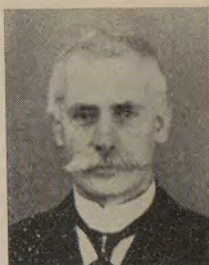
Kirkeholmen pr. Kragerø, f. 14. aug. 1891 i Skåtøy. Til sjøs 1907 med s. «Waa-land» av Kragerø. Styr.-eks. 1912 i Kragerø og skibsf.eks. 1916 i Oslo. Styr. bl. a. med damperne «Brunla», «Strand» og «Fagerstrand». Blev i 1919 fører av passasjerdampskibet «Søndmør» av Skien, tilh. A.s. Kragerø-Skien. Har senere ført d. «Ekstrand» (1600) og senest d. «Ekstrand» d. y. (3000), begge av Skien. — Gift. 5 barn.

Har 2 ganger forlist. Første gang med bk. «Arizona» av Kragerø, kapt. Fr. Gundersen. Forliste, lastet med trelast, ved New Foundland. Sprang lekk i storm, men blev på vraket til været bedaget sig. Gikk så i båtene og kom inn til Inverness på Nova Scotia. Andre gangen var jeg styr. med d. «Nystrand» av Skien. Vi lastet kull i Nordenham for Reykjavik. Grunnstøtte imidlertid ved Skaftarós (Island). Skibet blev vrak. Alle mann blev reddet så nær som 1. Var i 5 dager hos stedets befolkning før vi begav oss til Reykjavik. Transporten foregikk på hesterygg, og vi hadde under turen mange opplevelser.

ISAKSEN, TØNNES,

Kristiansand, f. 25. mai 1875 i Høvåg. Til sjøs 1891 med bk. «Gratia» (2500) av Kristiansand, tilh. M. F. Stray. Styr.-eks. 1893 i

Kristiansand. Styr. bl. a. med bk. «Ingomar», bk. «Alastor» og bk. «Kosmos», alle av Kristiansand. Blev i 1904 fører av s.n. bark (1950), tilh. Sven O. Stray. Har senere ført 3 m. fullr. «Songvaar» (3300) og 4 m. bk. «Songdal» (3100). Sluttet sjøen i 1914. — 1914—1920 fullmektig på rederkontor. Nu skibsreder. — Gift. 1 barn.



Har vært: Medlem av Kr.sands Sjømandsforenings styre; form. i Kr.sands Rederforening; medl. av 15 mannskomiteen for opprettelse av Rederf. Sjømandsfond.

Er f. t. Sjørettsmedl.; form. i Kr.sands havnestyre (siden 1921); medl. av styret for Rederf. Sjømandsfond av 1918; medl. av Rederf. Forhandlingsutvalg; styremedl. i Kr.sands Rederforening; medl. av bystyret (siden 1918); form. i Redernes Skibskreditf.; medl. i styret for Kr.sands Sjømandshjem; medlem av kretsstyret for Sjømandsmisjonen; form. i Kr.sands avd. av Broderkredsen på Havet; styremedl. i bank, assuranceforening etc.

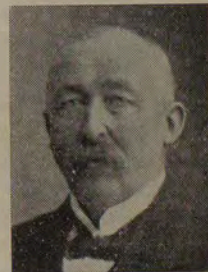
ISEFJÆR, ABRAHAM,

Randesund pr. Kristiansand, f. 12. april 1887 i Høvåg. Til sjøs 1902 med s. «Pleione» av Grimstad, tilh. skibsr. Einersens. Styr.-eks. 1905 i Kristiansand. Styr. med s. «Guldregn» og s. «Saga». Blev i 1914 fører av s. «Saga» (1993 brt.) av Lillesand, tilh. J. A. Henschien. 1916—1930 gårdbruker. Er nu atter til sjøs. — Gift. 3 barn.



ISEFJÆR, ANTON THEODOR,

V. Moland, f. 22. jan. 1865 i Høvåg. Til sjøs 1884 med s. «Tvende brødre» (33) av Lillesand, tilh. Abr. Danielsen. Styr.-eks. 1887 i Kristiansand. Styr. i 9 år med bk. «Lotos» (980) av Lillesand. Blev i 1897 fører av s. «Skjold» (480 brt.) av Lillesand, tilh. B. Birkeland m. fl. Har senere ført seilskutene «Fonograf» (540 brt.) og «Saga» (1993 brt.), begge av Lillesand, «Sagitta» (1750 brt.) og «Storegut» (2370 brt.), begge av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1917. — Nu gårdbruker. Ligningssekretær i fl. år. — Gift. 4 barn.

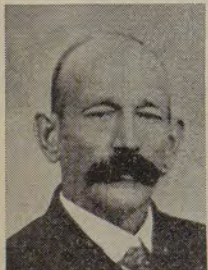


IVERSEN, BORGE,

Stokke, f. 22. okt. 1892 i Sandehæred. Til sjøs 1908 med d. «Ocean» (7200) av Sandefjord, tilh. P. A. Grøn. Styr.m.eks. 1912 og skibsf.eks. 1915 i Sandefjord. Styr.m. bl. a. med d. «Vacousta», d. «Lord» og d. «Talabot». Blev i 1930 fører av d. «Alektø» (850)

av Tønsberg, tilh. Brødrene Luhr. Har senere ført m. «Pioner» (3000), d. «Barfrost» (600) og fører nu atter «Pioner», samtl. av Oslo. — Gift. 3 barn.

Jeg seilte under hele verdenskrigen. Blev i feb. 1917 rent i senk i Den engelske Kanal. Jeg var den gang styr.m. på d. «Embla» av Bergen. Skibet sank på 10 min. Alle mann blev reddet.

IVERSEN, DIDRIK,

Nøtterøy, f. 21. nov. 1870 i Tjøme. Til sjøs 1885 med s. «Elisabeth» av Tønsberg. Styr.m.eks. 1893 og skibsf.eks. 1906 i Tønsberg. Styr.m. bl. a. med s. «Seheim», s. «Ofelia» og d. «Tricolor». Blev i 1898 fører av s. «Sirena» av Fil-

tvedt. Har senere ført damperne «Times», «Trolde», «Tancred», «Tabor» og «Simla», alle tilh. Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg. Sluttet sjøen i 1923. — Senere gårdbruker og kjøpm. — Form. i Nøtterøy sjømannsf. i fl. år. Sjørettsmedl. — Gift. 3 barn.

Min tjenestetid i rederiet Wilh. Wilhelmsen ca. 21 år, derav 17 år som fører. Jeg søkte og fikk 75 000 kroner av Kullfraktoverskuddet til «Nøtterø Gamlethjem for sjøfolk». Var form. i Arbeidskomitéen. Medlem av bygge- og tilsynskomiteen og kasserer for nevnte hjem i 2 år. Jeg har vært to sesonger med Salvesens flytende kokeri «Saurabaya» i Sydishavet. Stilling: Å passe skibet i isen.

IVERSEN, FRITHJOF,

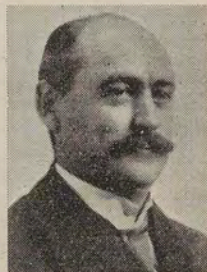
Brooklyn, U. S. A., f. 13. aug. 1874 i Holmestrand. Til sjøs 1890 med s. «Salus» (350) av Sandefjord. Styr.m.eks. 1896 og skibsf.eks. 1898 i Tønsberg. Styr.m. med bk. «Antwerp» av Arendal. Blev i 1907 fører av d. «Fagertun» (1000) av Tønsberg, tilh. Alf Monsen. Har senere ført d. «Ida Cuneo» (1200), tilh. s.n. rederi, d. «Husø» (3000) av Arendal, d. «Hallbjørg» (5000), d. «Hallfred» (5000), d. «Commodore Rollins» og d. «Kinghorn» (10 700), samtl. av Bergen. — 1918—1924 Shore-captain hos Kingsby S.S. Line i New York. — 1925—1929 bestyrer av Rederf. møn-

strings- og forhyringskontor i Hamburg. Siden 1929 bestyrer av Det Norske sjømannshjem i Brooklyn. — Gift. 1 barn.

Under krigen seilte jeg for det meste i krigssonen, men hadde ingen andre opplevelser enn hvad enhver annen skibsfører hadde i de dager. Både d. «Ida Cuneo», d. «Hallbjørg» og d. «Husø» blev senket kort tid efter jeg forlot dem, så jeg har vært av de få heldige.

IVERSEN, GUSTAV ADOLF,

Nordstrandshøgda pr. Oslo, f. 17. jan. 1877 på Græsholmen (ved Oslo). Til sjøs 1894 med s. «Urda» (600) av Drammen. Styr.m.eks. 1898 og skibsf.eks. 1904 i Oslo. Styr.m. med damperne «Bogstad», «Constance» og «Uto». Blev i 1907 fører av d. «Uto» (2200)

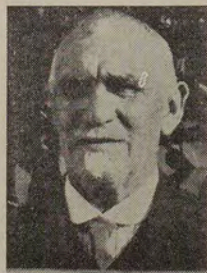


av Oslo, tilh. Camillo Eitzen & Co. Har senere ført d. «Rosegg» (3050), d. «Kamor» (2300) og d. «Selun» (2100), alle tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1922 (tapt hørsel). — Har hatt vann- og slepebåten «Rugg» i Oslo siden 1931. — Gift. 1 barn.

Under krigen seilte jeg mellom Amerika og Europa uten noen uhell, så jeg har vært heldig. Dessverre har den påkjennning nervesystemet har hatt bevirket eller gjort sitt til at min hørsel er tapt eller betydelig nedsatt — så altfor tidlig.

IVERSEN, HALFDAN,

Oslo, f. 13. nov. 1861 på Græsholmen (ved Oslo). Til sjøs 1875 med br. «Julius» (500) av Drammen, tilh. Chr. Christensen. Styr.m.eks. 1884 (Olav Nilsen). Styr.m. med bk. «Sven Foyn» og bk. «Urda». Blev i 1888 fører av s.n. skib (600) av Drammen, tilh. Hans Aasaker, Røken. Sluttet sjøen i 1900. Driver nu med vannforsyning av skib på havnen. — Gift. 8 barn.

**IVERSEN, IVAR ARTHUR AUNE-,**

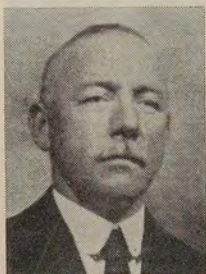
Kristiansand, f. 23. feb. 1888 i Kristiansand. Til sjøs 1905 med s. «Bos» (157 brt.) av Kristiansand. Styr.m.eks. 1909 og skibsf.eks. 1910 i Kristiansand. Høiere skibsf.eks. 1913 i Oslo. Handelskoleeks. 1913. Dispassjør-eks. 1921. Styr.m. med bk. «Ingomar», bk. «Sumbava»



og bk. «Souvenir». Blev i 1916 fører av s. «Spartan» (2287 brt.) av Tvedestrand, tilh. Alex. Bech. 1913—1916 lærer ved Arendals Sjømannsskole. 1916—17 atter til sjøs. 1918—1928 bestyrer av Farsund Sjømannsskole og siden 1928 bestyrer av Kristiansand Sjømannsskole samt av kontrollkontoret for skibsinstrumenter. Styremedl. i Farsund og Kristiansand Sjømannsf. — Gift. 2 barn.

Blev torpedert med «Spartan» i 1917 ca. 75 n. mil S.O. av Irland. Etter ca. 1 døgns roing og seiling kom vi inn til Irland. Alle mann i behold.

IVERSEN, IVER ANDREAS,



Oslo, f. 24. sept. 1871 i Tune. Til sjøs 1888 med s. «Boomerang» (500) av Fredrikstad. Styrme.eks. 1892 i Fredrikstad. Styrme. bl. a. med bk. «Meran» av Grimstad, fullr. «Maren» av Sarpsborg og d. «Jessie» av Oslo. Blev i 1898 fører av bk. «Salem» (600) av Larvik, tilh. Bugge & Olsen. Har senere ført d. «Jessie» (8250) av Oslo og d. «Bommestad» (1850) av Drammen. Sluttet sjøen i 1921. — Har senere vært hotellvert og byselger. — Enkem. 2 barn.

1892—93. Lang reise med bk. «Meran» av Grimstad, Bangkok/Cadix. 180 dager i sjøen; dårlig vann, lite og dårlig proviant, Beri-Beri. Anløp St. Helena for lægehjelp og proviant. Ingen døde.

1913—17. Seilte under hele krigen uten uhell med d. «Jessie». Mottok check stor kr. 10.000.00 som ekstra gratiale fra rederen (A. O. Andersen, Kjøbenhavn, og L. Severin Skaugaard, Oslo).

1918—21. Med d. «Bommestad». Ett år timecharter frakt 70/- pr. d.w. tonn. Where is the money?

1922—26. Hotellvert i Larkollen pr. Moss.

1926. Formue kr. 100.000.00 cash — 1933 blank! Where is the money?

IVERSEN, LARS TJØME,

Tjøme, f. 6. aug. 1856 i Tjøme. Til sjøs første gang i 1870. Styrme.eks. 1874 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med bk. «Sjørederen», bk. «Kolumbia» og bk. «Superior», alle av Tjøme. Blev i 1884 fører av brigg «Atalanta» av Tjøme. Sluttet sjøen i 1914. — Mange kom. hverv, således også ordf. i Tjøme i 3 år. — Gift. 7 barn.

Jeg var i 8 år i Røds selskap i Tjøme og fikk så br. «Atalanta» å føre, men hyren var for liten, så jeg sluttet i denne fart. Derefter hadde jeg først en skøyte og drev håkjerrefangst N.O. over fra Vardø, men sluttet også der. Tok hyre som styrme. og skytter på Nordishavet og Grønland. Derefter fikk jeg selfangeren «Fritthjof» å føre. Den bestyrtes av Brødrene Ellefsen i Stokke. Jeg hadde den i 7 år (hvorav 1 år i selfangst og 2 år i fraktfart mellom Island og England, og derefter 4 år i hvalfangst for å slepe hval inn til hvalstasjonen i Onundarfirdi på Island). Både jeg og «Fritthjof» gikk over til dansk-islandsk borgerskap og skattet til Island. Etter å ha hatt «Fritthjof» i 7 år, måtte jeg ha en mere maskinkraftig båt, hvilket jeg også fikk. Fangsten blev da fordoblet. Hadde den i 3 år. Hadde da vært 10 år i dette rederi.

Jeg fikk fra konsul Johan Bryde i Sandefjord anmodning å bygge en hvalstasjon i Durban (Syd Afrika). Denne stasjon hadde jeg til krigen 1914. Jeg reiste da hjem. Hadde da vært fangstbestyrer for Bryde i 5 år, hvorav 3 i Durban og 2 år i Saldaha Bay. Jeg gjorde gode fangster i Syd Afrika, likesom jeg også hadde god lønn. Var da nogle år Tjømes største skattyder.

IVERSEN, ROLF,

Kristiansand, f. 19. feb.

1897 i Oddernes. Til sjøs 1913 med s. «Sørfareren» av Kristiansand, tilh. Stray & Co. Styrme.eks. 1917 og skibsf.eks. 1921 i Kristiansand. Styrme. med Hauge-



sunds-damperne «Mons», «Claus Clausen» og «Varild». Blev i 1926 fører av d. «Vard» (1060) av Haugesund, tilh. Egil Næsheim, og fører nu denne damper. Gift. 1 barn.

IVERSEN, ROLF VICTOR SVERRE,

Tromsø, f. 25. juli 1892 i Kabelvåg. Til sjøs 1910 med d. «Bianca» (1800) av Bergen, tilh. Adolf Halvorsen. Styrme.eks. 1914 og skibsf.eks. 1917 i Trondheim. Styrme. med fl. skib tilh. Troms Fylkes D.s. Blev i 1928 fører av d. «Lavangen» (74 brt.) av Tromsø, tilh. s.n. selskap. Har senere ført m. «Salangen» (131 brt.), d. «Bjarkø» (287 brt.) og fører nu d. «Tromsø» (239 brt.), alle tilh. s.n. selskap. — Gift. 1 barn.



Jeg har vært ansatt i Troms fylkes d.s.selskap siden 8. juli 1914 (først siden 16. mai 1928).

J.

JACOBSEN, ALBERT MARTINIUS,



Stavanger, f. 8. febr. 1884 i Risør. Til sjøs første gang i 1898. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1911 i Stavanger. Styrme. bl. a. med damperne «Hanna», «Senator», «Vaarli» og «Selje». Blev i 1923 fører av d. «Vaarli» (8700) av Bergen, tilh. A.s. Rederiet Odfjell. Har senere ført d. «Rogn» (1400), d. «Hassel» (6300) og senest d. «Selje» (12220), alle tilh. s.n. rederi. — Enkem. 1 barn.

Den 9. sept. 1916 avgikk vi med d. «Furu» fra Newport (England) med en ladning kull for Bona (Algier). Den 10. kl. 6 fm. blev der skutt 3 skarpe skudd over skibet. Maskinen blev straks stoppet, og kort efter så vi en tysk u-båt dukke op. Skibets papirer blev bragt ombord til tyskeren, og straks efter blev det signalisert til oss, å forlate skibet hurtigst mulig. Vi befant oss da ca. 60 mil S.V. av Scilly Is. Værforholdene var mindre gode, da det blåste frisk kuling av N.O. med tung sjø. «Furu» blev sprengt med bomber som tyskerne under sterk nervøsitet bragte ombord. Vi anmodet om å bli tauet nærmere land, men det blev brutalt avslått. Den 12. blev vi optatt av et engelsk seilskib og ankom i god behold til Falmouth 14. sept.

JACOBSEN, ANDERS JOHANNES,



Krabbesund pr. Risør, f. 14. feb. 1890 i Bamle. Til sjøs 1904 med s. «Alfarin» (500) av Kragerø, tilh. skibsr. Bresdorf. Styrme.eks. 1910 i Oslo og skibsf.eks. 1917 i Porsgrunn. Styrme. bl. a. med s. «Shakespeare», «Hiawatha» og d. «Bestum». Blev i 1914 fører av s. «Shakespeare» (1100) av Kragerø, tilh. skibsr. Larsen Børø. Har senere ført d. «Grana» (350) av Skien, d. «Berit» (1100), d. «Askeladden» (4150) og fører nu d. «Askild» (3200), tilh. J. T. Farsjø & Co., samtl. av Oslo. — Gift. Ingen barn.

JACOBSEN, CARL GUSTAV,

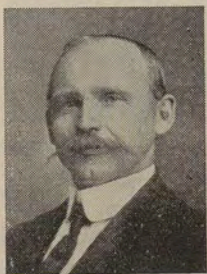
V. Aker, f. 23. juli 1878 i Queenstown (Irland). Til sjøs 1894 med s. «Seringa» av Oslo, tilh. Chr. Møller. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1899. Styrme. med d. «Memento» og d. «So-

vereign», tilh. Østlandske Lloyd. Blev i 1907 fører av s.n. damper av Oslo (i Newcastle-ruten), tilh. Fred. Olsen. Har senere ført d. «Sterling» og d. «Bessheim», og fører nu d. «Blenheim», alle tilh. Fred. Olsen & Co., Oslo. — Vpl. kapt. i Marinen. Tjenestegj. i 1905 og i neutralitetsvernet 1914—1918. — Inneh. medaljen for edel dåd. — Gift. 3 barn.



JACOBSEN, CONRAD MARTIN,

Grimstad, f. 27. okt. 1868 i Landvik sogn. Til sjøs 1884 med s. «Frivold» (400 brt.) av Grimstad, tilh. skibsr. Frivold. Styrme.eks. 1889 i Grimstad. Styrme. med s. «17. Mai», s. «Zemack», s. «Mizpha» og s. «Silas». Blev i 1902 fører av s.n. fartøi (750 brt.) av Grimstad, tilh. J. Bang. Har senere ført s. «Dagny» (1115 brt.), tilh. s.n. reder. Sluttet sjøen i 1927. — Senere kontorm. på havnekontoret. — Gift. 3 barn.



Med bk. «Silas» seilte jeg i 18-19 år som styrme. og fører. Gikk ut med den ny i jan. 1899. Blev 8. mars 1917 på reise fra Bordeaux til Grimstad i ballast, i Nord-Atlanteren (ca. 250 mil vestenfor Irland), i en tiltakende S.S.O. storm senket av en tysk u-båt. Alle mann blev bjerget, efter å ha utholdt svære strabadser i livbåtene i dager og netter. Det var sårt å forlate skibet under sådanne omstendigheter, efter så lang tid ombord. Det var som å forlate et kjærnt hjem.

I 1927 sluttet jeg sjøen på grunn av at skibet bk. «Dagny» blev solgt. Efter å ha seilt på sjøen utelukkende med seilskiber i over 40 år på nær sagt alle verdens hav.

JACOBSEN, ELIAS,

Nøtterøy, f. 25. juni 1876 i Nøtterøy. Til sjøs 1890 med s. «Brødrene Clausen» (600) av Tønsberg, tilh. M. Paulsen. Styrme.eks. 1895 og skibsf.eks. 1910 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med bk. «Daisy», d. «Aquila» og d. «Dagland». Blev i 1909 fører av d. «Aquila»



(3000) av Tønsberg, tilh. C. Blumer Hofgaard. Har senere ført damperne «Daggry» (1600) og «Dagland» (1800) av Oslo, «Kildalky» (600) og «Radioline» (6200) av Cape Town. Sluttet sjøen i 1926 (syk). — Form. i Nøtterøy Sjømannsf. Sjørettsmedl. — Gift. 3 barn.

Jeg førte under hele krigen d. «Dagland», og kom først hjem i 1920. Jeg hadde ingen uhell og ingen torpedering, skjønt vi hele tiden gikk i krigssonen.

Fra 1922 til 1925 var jeg fører på selfangst på Kerguelen. Det siste år fører av tankskipet «Radioline».

JACOBSEN, ERLING,



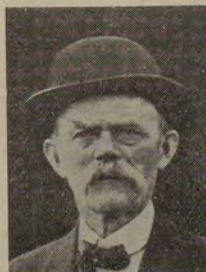
Brooklyn, N. Y., f. 19. juni 1882 i Larvik. Til sjøs 1899 s. «Activ» (500) av Larvik, tilh. Chr. Nielsen & Co. Styr.eks. 1902 i Larvik. Styr. med s. «Baron Holberg», d. «Herm» og d. «Reaper» (amerikansk). Blev i 1916 fører av d. «Herm» (6660) av Tønsberg, tilh.

Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Sark» (5800) og d. «Themis» (12800), begge tilh. s.n. reder. Sluttet sjøen i 1932. Senere arbeidet med forskj. virksomhet i U. S. A. — Gift. 2 barn.

Torpedert 12. okt. 1917 med d. «Themis» av Tønsberg i Midelhavet. Alle reddet.

Portugisisk medalje og diplom for livredning i Lissabon 1914.

JACOBSEN, GUSTAV JACOB,



Drammen, f. 29. mai 1852 i Drammen. Til sjøs 1868 med s. «Activ» (400) av Drammen, tilh. James Lorentzen. Styr.eks. 1875 i Drammen. Styr. med seilskibene «Tromsø», «Dragen», «Kjellestad» og «Jessy». Blev fører i 1878. Har senere ført s. «Tromsø»

(200), s. «Kjellestad» (360) og s. «Gem» (200), samtl. av Drammen, og senest s. «Emil» (91), tilh. ham selv. Sluttet sjøen i 1891. — Senere stuerform. — Styremedl. Drammens Sjømannsf. (Kommandør av foreningens orden «Det Gyldne Rat»). — Gift. 6 barn.

JACOBSEN, HANS,

Brooklyn, N. Y., f. 29. april 1876 i Stavanger. Til sjøs første gang med d. «Ganger Rolf» av Stavanger, tilh. Holdt & Isachsen. Styr.-

eks. 1895 i Stavanger og skibsf.eks. 1901 i Bergen. Styr. med damperne «Svithun», «Fulton» og «Navigator». Blev i 1914 fører av s.n. skib (2400) av Stavanger, tilh. Holdt & Isachsen. Har senere ført Stavanger-damperne «Donator» og «Senator» samt senest Bergens-damperen «Fort Morgan». — Gift. 6 barn.

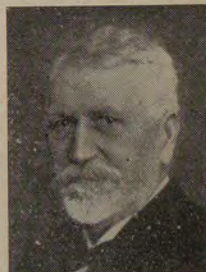


På min første tur som fører hadde vi en 400 tons dynamittlast til Panamakanalen. Under lossingen kappseiset en fullastet jernbanevogn. All dynamitten rullet nedover skråningen ved dokken. Som ved et under undgikk vi eksplosjon.

Kom i juni 1918 ruslende med 8 mils fart og full sukkerlast for New York. Sønnenfor Cap Hatteras fikk vi beskjed av en amerikansk transport-damper at der i kurslinjen til New York lå tyske u-båter. Forandret kursen til Norfolk og fikk gode bunkerull. Kom i god behold til New York, hvor jeg senere tok ut Red Ink License og blev amerikansk borger.

JACOBSEN, INGEBRIGT,

Stavanger, f. 8. juli 1850 i Torvastad. Til sjøs 1869 med slupp «Diana» (30 com.l.) av Farsund. Styr.-eks. 1872 i Stavanger. Styr. bl. a. med sk.br. «Navigator», sk. «Adoram» og bk. «Mathilde». Blev i 1878 fører av sk. «Adoram» (50 com.l.) av Haugesund, tilh. K. H. Rønnevig m. fl. Har senere ført s. «Æolus» (67 com.l.), d. «Rap» av Haugesund, d. «Robert» (97 brt.) og d. «Sand» (246 brt.) av Stavanger. Gift. 6 barn.



D. «Robert» tilh. først A.s. Haugesund Fjordselskap (H. M. Wrangel), derefter Ryfylke Dampskibsselskab A.s. (H. Kolbens-tvedt) og derefter D.S.D.

Med seilskib har jeg hatt både korte og lange reiser. Med s. «Adoram» således 9 døgn Haugesund—Vianna (Portugal), mot 44 døgn på tilbaketuren Lissabon—Haugesund. Med s. «Æolus» Archangel—Rotterdam 11 døgn og Kristiansund—Corunna 10 døgn. Rekord av lang reise hadde jeg med samme skib Gibraltar—Kanalen (Lands End) 39 døgn. På denne reise lå ikke skibet rett kurs en eneste time. Revet og stakk ut hver dag. Det man vant en dag, taptes den neste.

Det mest kritiske tilfelle i min sjøfartstid hendte med bk. «Mathilde», fører Johs. Møland, julenatt 1877. Vi kom i ballast hjem-over fra Honfleur. Reisen begynte med lett føielig vind, dreiende vestlig. Julaften øket den til kuling av N.V. Om eftermiddagen bergedes seil og skuten blev lagt for styrbord halser med små seil. Det var da storm av N. med snekaver. Skibets forunderlige bevegelser foranlediget undersøkelse av ballasten, som viste sig å være i bevegelse. Der var opstått små vandkilder og snart svømmet hele ballasten som en tynn grøt. Med press av seil fra fokkemasten

løp skibet 10—11 mil. 2. juledag kom vi uten synlig skade til Korshavn. Årsaken til «grøten» var at den ombordbragte vannfylte sann-leire ikke slapp vannet og skibets bevegelser kjørte den til en flytende masse.

JACOBSEN, INGOLF JOHAN,



Bergen, f. 8. des. 1877 i Bergen. Til sjøs 1895 med d. «A. Dekke» (700) av Bergen, tilh. William Hansen. Styr.m.eks. 1899 og skibsf.eks. 1901 i Bergen. Styr.m. med damperne «Draupner», «Mjølner» og «Rimfakse». Blev i 1910 fører av d. «Balder» (1600) av Bergen, tilh. Schjelderup & Schjøtt. Har senere ført d. «Rimfakse» (1750), d. «Balder» (1600), d. «Hufterø» (8650), d. «Havur» (5700) og senest d. «Roa» (1750), samtl. av Bergen. — Gift. 1 barn.

Jeg seilte i ett de første 3 år av krigen — først med d. «Balder», derefter med d. «Rimfakse». Nogen begivenheter av betydning oplevde ikke jeg.

I Johan C. Giertsens — senere Schjelderup & Schjøtt — deretter Albert Schjelderups rederi — var jeg styr.m. og kapt. 23 år.

JACOBSEN, JACOB,



Stavanger, f. 24. aug. 1885 i Stavanger. Til sjøs 1901 med d. «Navigator» (2400) av Stavanger, tilh. Holdt & Isachsen. Styr.m.eks. 1905 og skibsf.eks. 1909 i Stavanger. Styr.m. bl. a. med damperne «Dido», «Joseph Di Giorgio» og «Concettina Di Giorgio». Blev i 1913 fører av s.n. skib (2000) av Flekkefjord, tilh. Bernh. Hanssen. Har senere ført d. «Juan» (1600) av Flekkefjord (senere Oslo), d. «José» (1650), m.t. «Vilja» (9000) og fører nu m.t. «Velma» (13800), alle tilh. Halfdan Ditlev-Simonsen & Co., Oslo. — Gift.

Som fører har jeg seilt fra 1913—1917 i Bernhard Hanssens rederi, Flekkefjord, og fra 1917 i Halfdan Ditlev-Simonsen & Co.s rederi, Oslo.

JACOBSEN, JACOB ELIAS,

Stavanger, f. 25. sept. 1875 i Haugesund. Til sjøs 1891 med s. «Ternen» (200) av Haugesund, tilh. Ole Lindø. Styr.m.eks. 1894 i Hauge-

sund. Styr.m. med bk. «Revolving Light» og fl. D.S.D.-skib. Blev i 1912 fører av d. «Austri» (491 brt.) av Stavanger, tilh. D.S.D. Har senere ført d. «Christiania» (727 brt.) og fører nu d. «Rogaland» (901 brt.), begge tilh. D.S.D. — Gift. 3 barn.

2. juni 1897 begynte jeg i D.S.D.

JACOBSEN, JACOB GEORG,

Kristiansund, f. 8. nov. 1875 i Ø. Aker. Til sjøs 1890 med s. «Primus» (1200 nrt.) av Oslo, tilh. Osvald Ericsen. Styr.m.eks. 1895 i Tønsberg og skibsf.eks. 1903 i Oslo. Styr.m. bl. a. med bk. «Petropolis», bk. «Emanuel», d. «Sevilla» og d. «San Lucar», alle av Oslo.

Blev i 1908 fører av d. «Santiago» (1850) av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Fører nu m. «San Miguel» (2380 brt.), tilh. Fred. Olsen & Co., Oslo. — Gift. 5 barn.

Seilskibstiden var preget av tungt arbeide, specielt i trelastfarten, hvor man som oftest måtte være med å laste og losse — men det var med ungdoms glød man tok fatt og i ungdomstiden tålte man ganske stor påkjenning — uten å ta skade av det. Tross alt — det var alltid noe friskt ved seilskibene.

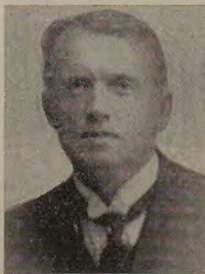
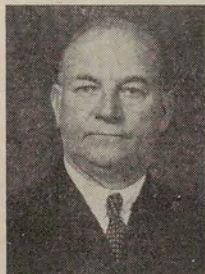
Damp- og motortiden lever vi i — den kjenner jo alle.

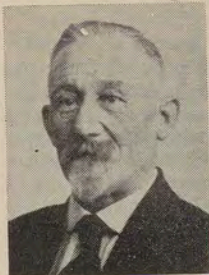
Krigstiden var full av opplevelser, som tok på nervene, men man kom jo gjennom det også. Jeg har vært i dette rederi fra mai 1899 uten avbrytelse og her befinner jeg mig vel.

JACOBSEN, JOHANNES PALANDER,

Haugesund, f. 11. des. 1883 i Haugesund. Til sjøs 1898 med d. «Roylton Dixon» (2300) av Haugesund, tilh. Chr. Valentinsen. Styr.m.eks. 1902 i Haugesund. Styr.m. med sk. «Stanley», d. «Sif», d. «Viking» og d. «Karmø». Blev i 1907 fører av d. «Björgvin» (450)

av Haugesund, tilh. Ths. Enes m. fl. Har senere ført damperne «Karmø» (2300), «Haugesund», «Mercur» (550), «Spero», «Irma» (650), «M. H. Kongshavn» (3500), d. «Kongshavn» (1000) og førte senest m. «Haugar» (3500), tilh. Sigvart Rasmussen, alle av Haugesund. Sluttet sjøen i 1928. — Senere utlosnings- og havnelos. — Gift. 4 barn.



JACOBSEN, JØRGEN,

Hvaler, f. 4. sept. 1858 i Hvaler. Til sjøs 1873 med s. «Memoria» av Drammen, tilh. skibsr. Kjær. Styrme. eks. 1878 i Fredrikstad. Styrme. bl. a. med s. «Søskammeren» av Drammen og bk. «Haabet» av Fredrikstad. Blev i 1883 fører av br. «Hermes» av Halden,

tilh. Carl Dahl. Har senere ført seilskibene «Oseola», «Finland», «Selma», «Sommerset» og «Borghild», samtl. av Halden, og førte senest d. «Nyazaland», Sandefjord. Sluttet sjøen i 1918. — Gift. 4 barn.

I min lange fartstid som fører av seilskib opplevde jeg ikke noen større begivenheter. Jeg kan nevne, at i mine yngre dager, da jeg var mest uvøren, hadde jeg kvikke reiser og ingen uheld. I de siste år av min fartstid, da jeg hadde ervervet mig god praksis og var forsiktig, forliste jeg to skib, under hvilke mannskapene blev underlig reddet. Begge fartøier var uassurert.

Under krigen førte jeg d. «Nyazaland» og gikk uavbrutt mellom Bristolkanalen og Havre fra 1. jan. 1917 til 25. mars 1918, da jeg efter eget ønske gikk fra borde. Styrme. overtok skibet, men var uheldig, gjorde kun en tur, så blev båten senket i Kanalen. Mannskapet reddet.

JACOBSEN, JØRGEN ALFRED,

Fredrikstad, f. 21. sept. 1895 i Skårer pr. Haugesund. Til sjøs 1911 med d. «Modena» (1840) av Haugesund, tilh. Ivar An. Christensen. Styrme. eks. 1915 og skibsf. eks. 1918 i Haugesund. Styrme. bl. a. med damperne «Corona», «Modiva» og «Orla». Blev i 1928 fører av d.

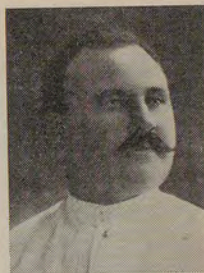
«Modig» (8000) av Oslo, tilh. Ivar An. Christensen. Har senere ført d. «Frank Seamans» (7150) og fører nu m. «Uruguayo» (8130), begge tilh. o.n. rederi. — Gift. 5 barn.

Helt siden jeg begynte til sjøs har jeg, på ca. ett år nær, den hele tid tjenestegjort i Ivar An. Christensens rederi.

JACOBSEN, KARL,

Borre, f. 21. okt. 1877 i Stokke. Til sjøs 1893 med s. «Foyndland» av Tønsberg, tilh. O. Andersen Foynd. Styrme. eks. 1897 i Tjøme (privat) og skibsf. eks. 1911 i Oslo. Styrme. med s. «Magdalena» av Drammen, s. «Winnipeg» av Oslo og d. «Tancred» av Tønsberg. Blev

i 1908 fører av s. «Winnipeg» av Oslo, tilh. C. Zernichow. Har senere ført damperne «Trafalgar» (3400), «Themis» (12600), «Guernsey» (6800), «Tysla» (8300), «Atna» (8640), «Thode Fagelund» (7800), m. «Trianon» (9651) og fører nu m. «Templar» (10146), alle tilh. Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg. — Gift. 3 barn.

**JACOBSEN, KARL SEVERIN,**

Tjøme, f. 26. sept. 1855 i Stokke. Til sjøs 1871 med «Brødres Minde» av Tønsberg, tilh. N. Jacobsen. Styrme. eks. 1876 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med s. «Dagmar», d. «Geysir» og d. «Revoden». Blev i 1880 fører av s. «Brødres Minde» av Sandefjord, tilh. H. O.

Gogstad. Har senere ført Tønsberg-damperne «Geysir», «Revoden» (500), «Doris» (2250), «Lena» (2200), «Frya» (1500), «Venus II», og førte senest d. «Matty» (3000) av Oslo, tilh. G. M. Bryde. — Sluttet sjøen 1918. Form. i Tjøme Skipperf. i fl. år. — Gift. 7 barn.

Med «Venus II» blev jeg 1916 torpedert i Biscaya av tysk u-båt. Blev i livbåtene optatt av fransk fiskerfartøi og berget inn til Brest.

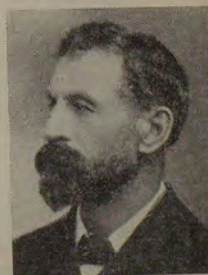
Under den russisk-japanske krig tradet jeg for japanerne og var meget utsatt for Vladivostok-flåten. En gang gikk jeg ut fra Otaro sammen med en tysk og en engelsk båt. Disse to blev senket, men innen jeg blev nådd kom der tåke. Jeg forandret da øieblikkelig kurs rett mot land og slapp således heldig frem til Kobe.

Da jeg både under hele den russisk-japanske krig og under verdenskrigen trafikkerte de verste og farligste soner, blev jeg så nerveslitt, at det visstnok var til det beste for mig, at jeg efter torpederingen av «Venus» fikk s. «Vik», hvormed i 1917—18 seiltes mellom New York og Sydamerika.

JACOBSEN, KRISTIAN JULIUS,

Larvik, f. 13. mars 1857 i Larvik. Til sjøs 1872 med s. «Preciosa» av Larvik, tilh. Isolderm. Kjelsen. Styrme. eks. og skibsf. eks. 1877 i Larvik. Styrme. med seilskibene «Aries», «Baron Holberg», «Erato» og d. «Wasco da Gama». Blev i 1885 fører av s. «Swift»

(500) av Larvik, tilh. Chr. Nielsen & Hesselberg. Har senere ført s. «Clara» (650), s. «Clara» (1470) av jern, s. «Prins George» (2500) og d. «Lanselat» (600),



samtl. av Larvik. Sluttet langfarten i 1920 og førte d. «Wiken» i fjordtrafikk til 1925. — Gift. 1 barn.

For Chr. Nielsen & Co. førte jeg skib i 31 år (undtatt ½ år som jeg hadde «Baron Holberg»).

Har hatt 2 forlis («Swift» og «Clara»), men ingen grunnstøtninger eller kollisjoner.

JACOBSEN, MANDIUS SEVERIN,



Haugesund, f. 22. sept. 1886 i Valestrand. Til sjøs 1903 med d. «Kronprinsesse Victoria» (550) av Haugesund, tilh. Mons Egge. Styr.eks. 1909 og skibsfs.eks. 1913 i Haugesund. Styr. bl. a. med d. «Mod», d. «Britanic» og d. «Wascana». Blev i 1915 fører av d. «Venborg»

(1550) av Haugesund, tilh. Brummenes & Torgersen. Har senere ført d. «Wascana» (8150), m. «Hilda Knudsen» (14100) og senest d. «Alaska» (8300), alle av Haugesund. — Gift. 5 barn.

Før som skibsfører fra 1915 til mars 1918. Skibet blev da senket av en tysk u-båt. Alle mann blev reddet uten nogen særlige strabaser.

JACOBSEN, MARIUS A.,



Husø pr. Tønsberg, f. 8. okt. 1870 i Tjøme. Til sjøs 1886 med s. «Randers» (260 brt.) av Tønsberg, tilh. Alf Monsen m. fl. Styr.eks. 1892 i Oslo. Styr. bl. a. med damperne «Cuba», «Doris» og «Fredheim». Blev i 1900 fører av sk. «Ydale» (280) av Larvik.

Har senere ført damperne «Bremen» (475) av Fredrikstad, «Polynesia» (6100), «Esperanca» (7000), «Babara» (1450), «Jonas Rein» (1130), «Blus» (1000), «Blus II» (1500), «Herlof» (5500) og fører nu m. «Solsten» (8300), tilh. Rafen & Loennechen, alle av Tønsberg. — Gift. 2 barn.

I årene 1912 og 1913 da jeg var fører av hvalkokeriet «Polynesia» og blev sendt ut til østkysten av Australia (uten License) for å drive hvalfangst, viste det sig straks efter ankomsten til Jervis Bay at dette måtte bli et eventyr, da der hverken var hvalbestand for en slik ekspedisjon, ei heller tillot autoritetene der nogen oparbeidelse av hval nær kysten. Efter ca. 1 md. fiske drog vi over til en uthavn på New Zealand hvor omstendighetene ikke var bedre. Dog drev vi fiske der i ca. 3 uker. Julaften fikk jeg ordre fra disponentene om å slutte fisket og avgå til Port Peri og laste sølv-malm for Antwerpen. Samme dag kom hvalbåt «Norwegia» inn med et uhyre av en spermhval, som vi straks gikk igang med å flense og pumpe ren olje fra det veldige hode. Det viste sig straks at dyret var mere enn almindelig, idet vi tok ut en klump ren Ambra greese til en vekt av 455 kilo. Denne Ambraklump inn-

bragte rederiet netto £ 24 000 og er den største som er funnet. Den nevnte sum var ikke halv pris. Den sprenget nemlig markedet. Det kan bemerkes at ingen ombord fikk en øre i part.

Omtrent de 3 første krigsår var jeg ombord i d. «Esperanca». Først noen mnd. i hvalfangst på Afrika og senere i almindelig fraktfart. Der var mange hårde tørner den tid mellem miner, u-båter og luftfartøier. Zeppelinere som spydde bomber på Downs Rd. så det freste langs siden. Fyrene slukket, fyrskiber og sjømerker fjernet omtrent i hele det nordlige Europa og frem skulde vi. Ingen spurgte efter noget annet. Timecharteret for Holland-Amerika Linjen 1915 og 1916 og i 1917 for den italienske regjering. Vinteren 1917 på reise fra Specia til England i ballast blev jeg stoppet av en tysk u-båt og blev fra denne satt prisemannskap ombord. Var da ca. 100 n. mil vest for Oporto. Måtte styre efter u-båten med halv fart, imot en halv storm av N.O. med høi sjø i ca. 2 døgn. Vi var da ca. 220 n. mil V.S.V. av Ushant. Blev da beordret å være i livbåtene alle mann på 5 min. i det svære hav og snevær. U-båten gjorde da straks sin gjerning, og der lå vi i 3 livbåter. Vi var 33 mann. Prisemannskapet tok den fjerde livbåt. Vi blev en stund tatt på slep av u-båten. Efterat vi var gjennombløte og nesten stive av kulde, blev vi tatt ombord i u-båt nr. 48 og blev der ombord, sammen med en del franske fanger, i 46 timer. Blev så optatt av en belgisk båt efter mange oplevelser, og blev omsider landsatt alle mann i god behold i Falmouth. Dette mann-skap bestod av 14 nasjoner, som kom iland fra «Esperanca».

Våren 1925 forliste jeg med d. «Blus» på Nord-Spania i en bjergkløft (nærmest som en rottefelle). Der lå en hvalstasjon. En pålunds orkanaktig storm brøt hurtig løs midt på natten, og da der ingen anledning var til å komme ut, drev skibet på land. Hele mannskapet samt 6 passagerer, som fulgte med, kom vel-beholdne iland.

JACOBSEN, MAURITZ,

Stokke, f. 28. aug. 1853 i Tangen Veierland. Til sjøs 1869 med br. «Haabet» av Tønsberg, tilh. Svend Foyen. Styr.eks. 1875 i Tønsberg. Styr. med selfangeren «Capella». Blev i 1881 fører av selfangeren «Jason» (480 brt.) av Sandefjord, tilh. Chr. Christensen m. fl. Har senere ført d. «Harald Haardraade» (400 brt.) av Oslo, «Harald Haarfagre» (400) av Tromsø, hv.b. «Viking» av New Foundland, og førte senest en japansk hv.b. Sluttet sjøen i 1913. — Enkem. 9 barn.



JACOBSEN, NILS NILSEN,

Sogndal i Dalane, f. 16. mars 1878 i Stavanger. Til sjøs 1893 med s. «Rosenberg» (1300) av Stavanger, tilh. Ths. Falck. Styr.-eks. 1900 i Stavanger og skibsfs.eks. 1908 i Haugesund. Styr. bl. a. med d. «Helen», d. «Katie» og d. «Hørda» Blev i 1915



fører av d. «Trafik» (300) av Haugesund, tilh. O. Kvilhaug. Har senere ført d. «Uno» av Hauge-sund. — Gift. 6 barn.

Jeg blev i 1918 ansatt ved The Jøssinghavn Manufacturing Co. som fører av selskapets motorfartøier. Var også en tid ved bedriftens kraftstasjoner til den blev helt nedlagt i 1928. Forøvrig har jeg ført mindre motorfartøier i innen- og utenriks fart

JACOBSEN, OLE,



Sandar, f. 10. nov. 1874 i Nøtterøy. Til sjøs 1887 med sk. «Mathilde» av Tønsberg, tilh. E. Evensen. Styrme-eks. 1887 i Nøtterøy og skibsf.eks. 1904 i Tønsberg. Styrme. med bk. «Augusta», bk. «Halgerda», d. «Telegraf» og d. «Augusta». Blev i 1906 fører av d. «Telegraf»

(1000) av Sandefjord, tilh. P. A. Grøn. Har senere ført damperne «Tanke» (1000), «Ellen» (7000), «Askelad» (5000), «Roald Amundsen» (7000), fl. k. «Professor Gruvel», d. «Thor Minor», bk. «Auldgirth» og fl.k. «Congo», alle av Sandefjord. — Gift. 3 barn.

I året 1900 var jeg 2. styrme. med bk. «Halgerda» av Tjøme på reise fra Mobile til England. Vi blev nedbrekt av en orkan og forliste i Nord Atlanteren. Opholdt oss 5 dager på vraket uten ferskvann. Det var en hård tårn.

I året 1915 førte jeg d. «Ellen» av Sandefjord som gikk fra New York 13. okt. bestemt for Hvitehavet med krigs- og jernbanemateriell. Vi losset en del i Arkangel. Da vi senere lå fastfrosset i Arkangelroveret og ventet på isbrytere, blev vi påreidt bakfra av en engelsk båt og fikk et større havari. Da vi senere kom ut av roveret, bestemt for Kandalask, gikk vi så langt vi kunde ved egen hjelp, da det var meningen at det skulde komme isbrytere og hjelpe oss inn. Da imidlertid ingen isbryter kom, måtte vi til slutt begynne å skjære is rundt båten for å få snudd og komme ut. «Ellen» hadde forsterkninger i baugen bygget for Canada-farten, så vi forsøkte å bryte isen med båten og holdt det gående hele dagen, men om kvelden satte den sig så fast at vi kunde hverken komme frem eller tilbake. Den natten hadde vi isskruinger og det så stygt ut. Den neste dag hadde vi et skjønt syn, da hele båten og riggen var svært rimet. En stor flokk ryper kom flyvende og slo sig ned på båten. De fløi også inn i tømmermannsverkstedet så tømmermannen fikk kverket flere med sin hammer. Ut på em. kom det en isbryter og hjalp oss ut i Hvitehavet. Her fikk vi imidlertid en N.O. storm så vi holdt på å bli ganske nediset. Anker-pillet så ut som en kirke og vi hadde istapper som var en halv meter tykke under broene. Da vi til slutt kom til Kola, tok det oss 8 dager å fjerne isen, så lossearbeidet kunde begynne. Vi kom ut fra Kola 22. jan. 1916. På den turen hadde vi to grunnstøtninger, to kollisjoner, mistet livbåtene, hadde sjøskade og til slutt blåste skorstenen over bord.

I året 1917 på vei fra New York til Havre med d. «Askelad» av Sandefjord blev vi senket av en tysk u-båt i Nord Atlanteren. Måtte gå i båtene hvor man var i 8 dager.

JACOBSEN, OLE AMBROSIOUS,

Bø (Vesterålen), f. 28. aug. 1878 i Tromsø. Til sjøs 1894 med bk. «Statsråd Brock» (480) av Oslo, tilh. Winge & Co. Styrme.eks. 1905 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med bk. «Marie» av Holmestrand, bk. «Fortuna» av Sandefjord og bk. «Tamara» av Larvik. Blev i 1915 fører av s.n. skib, tilh. Iver Bugge. Har senere ført fl. hvalbåter og d. «Forsete» av Oslo, tilh. Store Norske Spitsbergen Kulkompani. Sluttet sjøen i 1927. — Senere assistent ved Lilleø fyr. — Gift. 4 barn.



Tyrkisk sølvmedalje av den tyrkiske sultan under korvetten «Elida»s besøk i Konstantinopel 1904. Jeg har vært i sjømilitære korps hvorfra jeg gikk ut som vernepliktig underoffiser i 1905. Som 1. styrme. har jeg med d. «Louise» forlist utenfor Boulogne S/M i 1909. Som fører av bk. «Tamara» av tysk u-båt satt i brand og skutt i senk 150' S.V. av Fastnet Rock 3. feb. 1917. Har i yngre dager fart som matros, seilmaker og bestemann. Har i de senere år vesentlig vært beskjeftiget i hvalfangst på Syd Afrika og Ant-Arktik. Har også i nogen år vært hvalskytter.

Med d. «Forsete» gikk jeg i flere år på Svalbard med passagerer og stykkgoods for Store Norske Spitsbergen Kulkompani.

JACOBSEN, OLE CHRISTIAN,

Fredrikstad, f. 28. okt. 1875 i Hvaler. Til sjøs 1892 med bk. «Jean Bart». Styrme.eks. 1898 i Fredrikstad. Styrme. bl. a. med bk. «Flora» av Fredrikstad, d. «Nora» og d. «Sitona». Blev i 1911 fører av s.n. damper (1100) av Fredrikstad, tilh. K. Andersen & Co. Har senere ført d. «Tizona» og fører nu d. «Mimona» (1850), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 4 barn.

Torpedert med d. «Tizona» ved Englands østkyst i 1917.



JACOBSEN, PETER,

Stavanger, f. 6. juni 1881 i Stavanger. Til sjøs 1899 med d. «Sumatra» av Stavanger, tilh. Berge Bergesen. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks. 1908 i Stavanger. Styrme. bl. a. med damperne «Ansgarius», «Expedit» og «Alabama», alle av Stavanger. Blev i 1922 fører av



d. «Jæderen» av Stavanger, tilh. D.S.D. Sluttet sjøen i 1927. — Nu underveier hos stadsveieren. — Gift. 4 barn.

Ansatt i D.S.D. fra 1914—1927.

JACOBSEN, PETTER MARTIN,



Risør, f. 15. okt. 1880 i Risør. Til sjøs 1896 med s. «Latona» (551 brt.) av Risør, tilh. J.W. Prebensen. Styrmeks. 1899 i Risør. Styrme med fartøiene «Catharina», «Ocean», «Grethe» og «Leopard». Blev i 1923 fører av d. «Flekkefjord» (256 brt.) av Oslo, tilh. A.s. Sørlandske Kystfart. Har senere ført d. «Tvedestrand», d. «Fragtemand 3» (300), d. «Fragtemand 2» (250), alle tilh. s.n. selskap, og fører nu d. «Lyngør» av Risør i post- og passager rute Risør—Arendal. — Gift. 1 barn.

JACOBSEN, RAGNVALD,



Oslo, f. 16. aug. 1879 i Stavanger. Til sjøs 1891 med s. «Ths. S. Falck» (520) av Stavanger, tilh. Holdt & Isachsen. Styrmeeks. 1898 og skibsf.eks. 1903 i Stavanger. Styrme med dampskibene «Jarl» og «Sunniva» i fruktfart på Central-Amerika. Blev i 1916 fører av d. «Saude», tilh. D.S.D. Har senere ført flg. av D.S.D.s skib: «Kong Sverre», «Christiania», «Kong Haakon», «Kronprinsesse Märtha» og fører nu «Stavanger I». — Har vært ordf. i repr.sk. i Ruteskibenes Befalsf., styrets form. sammesteds 1935—1936. — Gift. 1 barn.

Jeg har nu (1935) vært 32 år i D.S.D. tjeneste.

Under krigen seilte jeg hele tiden i kystruten Oslo-Bergen og hadde der mangen stri tårn, da de fleste innseilingsfyr var slukket.

JACOBSEN, THEODOR,



Lilleaker, f. 4. mars 1867 i Hollen pr. Skien. Til sjøs 1885 med s. «Iduna» (900) av Brevik, tilh. Aksel Myhre. Styrmeeks. 1890 i Porsgrunn. Styrme bl. a. med damperne «Export», «Fro» og «Rudolf». Blev i 1915 fører av s.n. skib (1800) av Oslo, tilh. Olsen & Ugelstad.

Har senere ført damperne «Luksefjell» (ex «Sigtesø»), «Tormod», «Ørnefjell», «Luksefjell» (ex «Storøy»), «Bro», «Luksefjell» (ny) og fører nu d. «Dovre fjell» (8620), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 4 barn.

Min tid som sjømann har heldigvis vært uten noen større begivenheter. Visstnok var der under min 28 års fart i seilskib enkelte tider da situasjonen var nokså kritisk, men uten å få særlige følger. I 1918, den 11. okt., da jeg førte d. «Luksefjell», blev skibet torpedert i Franske Bukten og mistet da dessverre 7 mann av besetningen. Har nu i næsten 20 år ført skib for dette rederi, Olsen & Ugelstad, Oslo.

JACOBSEN, TORGER,



Tjøme, f. 14. mai 1887 i Tjøme. Til sjøs 1902 med d. «Stromboli» (1500) av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Styrmeeks. 1904 og skibsf.eks. 1913 i Tønsberg. Gjennemgikk et reserveofficerskursus ved Sjøkrigsskolen i Horten i 1918. Styrme bl. a. med bk. «Anglo Normann» av Porsgrunn og d. «Vivat» av Tønsberg, tilh. P. Johannessen. Har senere ført d. «Boma» (1400) av Bergen, d. «Byna» (3000), d. «Bjora» (2000) og d. «Biøra» (3100), alle av Oslo. Sluttet sjøen i 1921. Senere gårdbruker. — Gift. 3 barn.

Forliste på Østasia med d. «Vivat» etter kollisjon med engelsk dampskib.

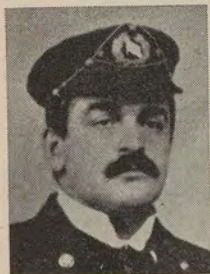
1916 som fører av d. «Boma» reddet mannskapet på d. «Lodsen» av Tønsberg på reise fra Manchester til Bordeaux. Skibet var torpedert.

JACOBSEN, WILHELM,



Oslo, f. 31. okt. 1888 i Nøtterøy. Til sjøs 1906 med d. «Italia» (300) av Stavanger. Styrmeeks. 1911 og skibsf.eks. 1916 i Oslo. Styrme bl. a. med damperne «Spir», «Rodney» og «Kongsfos». Blev i 1922 fører av d. «Granfos» (2800) av Oslo, tilh. Thor Thoresen. Har senere ført d. «Skotfos» (2800) og d. «Granfos» (2800) og fører nu m.t. «Pan Aruba» (14930), tilh. Leif Høegh, alle av Oslo. — Gift. 3 barn.

Før i 3 år med seilskuter fra Drammen. Var ansatt i A.s. Thor Thoresens Linje i 20 år (herav ca. 14 år som styrme. og fører av d. «Granfos»). 1916—18 i Nordsjøfart.

**JACOBSSON, JOHAN KEITZING
IVERSEN,**

Slotterøy fyr, f. 13. feb. 1872 i Trondheim. Til sjøs 1887 med bk. «Melanesia» (1281 brt.) av Arendal, tilh. Chr. Klöcker. Styrme.eks. 1896 i Trondheim. Styrme. bl. a. med br. «Fire Søskende» av Svelvik, d. «Ivanho» og d. «Prima». Blev i 1904 fører av d. «Ituna» (550) av Trondheim, tilh. Alb. Selmer. Har senere ført damperne «Prima» (850), «Richard» (1600), «Baldvin» (1700), alle tilh. s.n. reder, og senest d. «Blaatind» (2600) av Ålesund. Sluttet sjøen i 1922. — Senere ansatt ved Slotterøy fyr. — Gift. 3 barn.

Innehaver av italienske La Croce al Merito di Guerra (krigskorset).

Br. «Fire Søskende» (200 reg.t.) som jeg var styrme. med, var 91 år. Den styrte med pinne (hadde ikke ratt), ikke vindmølle, to nikkepumper, lekket som en sil på last. Forliste nov. 1897. 6 manns besetning, to prammer som livbåter. Alle blev bjerget av en dansk skonnert etter 10 timer i prammene i stor sjø 20 mil vest av Lindesnes.

D. «Blaatind» blev skutt i senk av u-båt 20. april 1917. 2 drept og 11 såret av granater. Jeg fikk 10 granatsplinter i høire fot. Arbeidsudyktig i 2 år. Har stående igjen 3 splinter som forårsaker gikt og megen annen ulempe. Blev bjerget av d. «Livingstone» av Glasgow. Kom inn til Civitte Vecchie, hvor jeg lå i 4 mnd. på hospital. Kom senere til Rom hvor jeg var i 5 mnd. Reiste så hjem om Frankrike og England. Opholdt mig i London sammen med 18 andre førere, før vi fikk skibsleilighet hjem. Under oppholdet i London satt jeg i sjøretten som bisitter ved Generalkonsulatet i 22 norske skibsforlis (miner eller torpedert).

JAHNSEN, IVAR,

Mandal, f. 2. okt. 1896 i Kleven (ved Mandal). Til sjøs 1913 med bk. «Sogndal» (1926 brt.) av Kristiansand, tilh. S. O. Stray & Co. Styrme.eks. 1917 i Mandal og skibsfe.eks. 1919 i Oslo. Styrme. med fullriggerne «Sandvigen» og «Svalen», m.aux. «Nobel» og d. «Tela».

Blev i 1927 fører av d. «Wagland» (3500) av Bergen, tilh. Brødrene Wilhelmsen, og fører nu dette skib. — Gift. 2 barn.

JAHNSEN, PEDER YDALUS,

Lillesand, f. 22. aug. 1862 ombord i bk. «Ydale» i Atlanterhavet. Til sjøs 1879 med s. «Gusta Helene» (400 brt.) av Lillesand, tilh. hans

far P. N. Jahnson. Eks. ved Sjøkrigsskolen i 1885. Blev i 1886 fører av o.n. skib «Gusta Helene». Har senere ført s. «Helios» (1400) av Lillesand, s. «Rjukan» (2500) av Oslo, d. «Klondyke» (1000) av Fredrikstad og d. «Dott» (1400) av Lillesand. Sluttet sjøen i 1903. 1903—1920 partner i rederfirmaet I. A. Henschien, Lillesand. 1915—1924 bestyrer av Lillesand Sjømannsskole. Mange kom. hverv (således en tid også ordfører); direktør i Lillesand Sparebank; nu direktør i Den Norske Creditbanks filial; medl. repr.sk. i Det Norske Veritas. — Gift. 2 barn.

Har i min tid som skibsfører aldrig hatt havari av nogen slags.

**JAMVOLD, PETER,**

Oslo, f. 24. nov. 1899 i Oslo. Til sjøs 1916 med s. «Støveren» (4100) av Kristiansand, tilh. S. O. Stray. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1921. Styrme. med damperne «Nøstet I», «Hektor», «Hellen», «Hesperos» og «Primo». Blev i 1933 fører av d. «Flaks» (1750) av Oslo, og førte dette skib inntil dets salg i 1934. — Gift. 1 barn.

**JANGAARD*), NILS KARL MARTINUS,**

Ålesund, f. 9. mars 1866 i Valderøy. Til sjøs 1884 med sk.br. «Energi» av Ålesund, tilh. Carl E. Rønneberg. Styrme.eks. 1892 i Bergen. Styrme. bl. a. med bk. «Kong Carl» av Tvedestrand, bk. «Erato» av Arendal og d. «Rundø» av Ålesund. Blev i 1895 fører av s. «Alliance» av Molde, tilh. konsul Dall. Har senere ført Ålesunds-damperne «Heim», «Johan Crosby», «Egil», «Dina Lea» og førte senest d. «Lesseps» (2500) av Ålesund, tilh. A.s. Jangards Havfiskeselskap. — Sluttet sjøen i 1932. — Gift. Ingen barn.



*) Død nov. 1934.

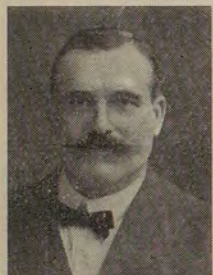
Seilte hele krigen i Nordsjøen og Middelhavet uten å bli torpedert.

JANSEN, ARTHUR KARL FREDRIK,



Haugesund, f. 3. des. 1897 i Rasvåg. Til sjøs 1914 med d. «Concettina Di Giorgio» (2000) av Flekkefjord, tilh. Bernh. Hanssen. Styrme.eks. 1919 og skibsf.eks. 1922 i Kristiansand. Styrme. med damperne «Skogheim», «Nicholas Cuneo» og «Anders». Blev i 1930 fører av s.n. skib (2200) av Haugesund, tilh. N. Røgenes. Fører nu d. «Skogheim» (4580), tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.

JANSEN, DANIEL BERNHARD,



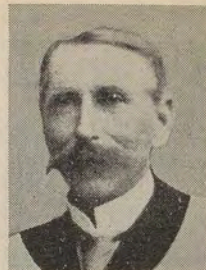
Tjørve, Lista, f. 30. juli 1878 i Tjørve. Til sjøs 1893 med s. «Oxø» (600 brt.) av Farsund, tilh. Tollisen. Styrme.eks. 1898 i Farsund og skibsf.eks. 1902 i Bergen. Styrme. bl. a. med sk. «Niord», bk. «Ilos», frg. «Stamboul» og d. «Rym». Blev i 1910 fører av d. «Baltic» (1500) av Bergen, tilh. J. Lund & Co. Har senere ført Farsunds-damperne «Torvø» (2350) og «Carolvø» (3700), Bergens-damperne «Baltic» (1500) og «S. B. Lund» (2500). Sluttet sjøen i 1922. Har senere drevet gårdsbruk. — Herredstyremedl., sjørettsmedl., styremedl. i Lista Privatbank, forretningsf. i Lista Fartøiassurance. — Enkem. 3 barn.

JANSEN, JAKOB,



Bergen, f. 21. des. 1867 i Østre Moland. Til sjøs 1883 med s. «Alert» (500 brt.) av Arendal, tilh. skibsr. Schmidt. Styrme.eks. 1887 i Drammen og skibsf.eks. 1897 i Oslo. Styrme. med br. «Glitner», d. «Vale» av Bergen og samtl. skib tilh. «Fylkesbåtane». Blev i 1910 fører av d. «Balder» (100 brt.) av Bergen, tilh. Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane. Har senere ført damperne «Stavenes», «Gula», «Hornelen», «Sogn», «Alden» og fører nu «Kommandøren» (542 brt.), alle tilh. s.n. selskap. — Gift. 2 barn.

JANSEN, JAMES,



Tjøme, f. 27. jan. 1862 i Tjøme. Til sjøs 1877 med s. «Favour» av Tjøme, tilh. skibsr. Abrahamsen. Styrme.eks. 1889. Styrme. bl. a. med s. «Rata», s. «Charlotte Marie» og fl. dampere. Blev i 1897 fører av s. «Thelma» (700 brt.) av Drammen, tilh. I. A. Schwartz. Sluttet sjøen i 1905. Senere gårdbruker. — Gift. 4 barn.

Var med s. «Vikingen» en gang med og reddet 13 mann fra en synkeferdig finsk bk. i Nordatlanten. Redningsarbeidet foregikk under meget vanskelige forhold.

Forliste våren 1897 med s. «Magnhild» av Tønsberg. 6 mann omkom.

JANSEN, KRISTIAN LUND,



Florø, f. 15. aug. 1879 i Bergen. Til sjøs 1895 med fullr. «Haugar» av Haugesund, tilh. Joh. Thorsen. Styrme.eks. 1897 i Haugesund og skibsf.eks. 1903 i Bergen. Styrme. med d. «Munin» av Haugesund og fl. B.D.S.-skib. Blev i 1914 fører av d. «Flora» av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført d. «Pollux» tilh. samme selskap. Siden 1917 eksped. for B.D.S., N.F.D.S. og D.S.D. — Sjørettsmedl., medl. av kontrollkomiteen for Kinn Sparebank. — Gift. 2 barn.

Var med som 2. styrme. på d. «Mira», da dette skib var overdratt H. M. kong Håkon og H. M. dronning Maud, for de kongeliges reise langs kysten til Oslo efter kroningen i Trondheim. Blev personlig overrakt av H. M. Håkon VII og H. M. dronning Maud en slipsnål i navnetrekk. En sølvpokal fra British Government.

Var 1. styrme. med d. «Flora» i rute Norge—Island i nov. 1909. Fra Husavik til Isafjord kom op i en orkanaktig snestorm av N.O. Drev op under Grønland. En bråtsjø skyllet overbord under- og overbord samt rattet og natthuset. Fikk surret rorflyndren hårdt i borde og med full fart i maskinen holdt skibet 2 streker på været. I det voldsomme hav tok skibet ustanselig brottsjøer over sig. Skibet slingret så hårdt at flensen til steamrøret fra kjelen sprang lekk, likeledes var man redd for at stagene til kjelen vilde brette og kjelen gå løs. Det 4. døgn klarnet det litt; men fremdeles storm. Fikk da Grønland i sikte. Reparete rattet akter provisorisk og satte kurs for Island. Da natthuset var skyllet overbord, styrtes efter reservekompass, der blev innstillet i røkelugaren, da der var for meget overvann til å plasere det på dekk. Innkom efter 6 døgn til Staálberghuk på Island så godt som kullens, overiset og sterkt beskadiget overvanns og i maskinen. Mannskapet hadde mere eller mindre molest, som de hadde fått under uværet. Hadde 80 passagerer på turen.

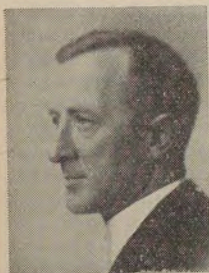
I 1914 utvidet B.D.S. sin rute på Island til å underholdes hele året, med avgang fra Oslo via Færøyene og Island, hvor man anløp så å si de fleste havner fra Øst Island til Vestmanøene og

retur via Færøene til Oslo. Ruten var månedlig. Den blev på Island imøtesett med stor spenning hvordan man vilde greie den, da det var et gjennombrudd for landets kommunikasjoner, og som fører av d. «Florø» der skulde underholde ruten, var jeg spent på hvordan vi vilde greie den. Man må erindre, at der på Island den tid ikke var mere enn 5 virkelig effektive fyrer, og vi hadde så å si alle fjorder å anløpe uten los og uten fyrbelysning på svarte vinteren. Ruten skulde holdes og den blev også underholdt. Der var ikke en tur det klikket.

I 1916, da jeg førte d. «Pollux», optok jeg i Nordsjøen fra en tysk u-båt et engelsk mannskap fra en trawler, som u-båten hadde senket, og bragte mannskapet til England.

Trafikkerte Nordsjøen fra krigens begynnelse til feb. 1917.

JANSEN, RICHARD,



Haugesund, f. 6. okt. 1892 i Rasvåg. Til sjøs 1908 med bk. «Bonita» (800) av Rasvåg, tilh. Jansens rederi. Styrms.eks. 1911 og skibsf.eks. 1915 i Stavanger. Styrms. med d. «Aladdin» av Stavanger og d. «Unita» av Haugesund. Blev i 1919 fører av s.n. damper (6000)

av Haugesund, tilh. H. M. Wrangel & Co. Fører nu m.t. «Noreg» (12 130) for dette rederi. — Gift. 4 barn.

JANSEN, THOMAS,



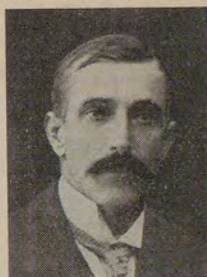
Bergen, f. 26. juni 1879 i Bergen. Til sjøs 1894 med d. «Eva» (4500) av Bergen, tilh. Chr. Michelsen. Styrms.eks. 1899 og skibsf.eks. 1903 i Bergen. Styrms. med Bergens-damperne «Hørda» og «Rygja». Blev i 1910 fører av d. «Egda» (4400) av Bergen, tilh. Joh. Ludw.

Mowinckel. Har senere ført d. «Sygna» (7400), d. «Strinda» (11185), d. «Heina» (5500), d. «Rygja» (6250), d. «Hada» (7900), m.t. «Java» (12900), d. «Grena» (11185), m. «Salta» (6450) og fører nu d. «Hørda» (7555), alle tilh. Mowinckels rederi, Bergen. — Gift. 5 barn.

I 1901 blev jeg avmønstrert fra Bergens-båten «Hørda» i San Francisco og seilte så et års tid med amerikanske seilskib. Var bl. a. en sesong på laksefiske i Alaska. I begynnelsen av 1902 kom jeg ombord i «Hørda» igjen som 2. styrms. og har senere vært i samme rederi med en avbrytelse på ca. 4½ år, fra 1917—1921, da jeg var hjemme og disponerte et par små fartøier som gikk i kystfart.

JELMERT, NILS HJALMAR,

Staubo, f. 30. aug. 1875 i Staubo. Til sjøs 1891 med s. «Figaro» (1500) av Tvedestrand, tilh. Carl Bech. Styrms.eks. 1894 i Staubo. Styrms. med s. «Figaro» og s. «Sverre». Blev i 1902 fører av s. «Freden» (1330) av Tvedestrand, tilh. Carl Bech. Har senere ført s.



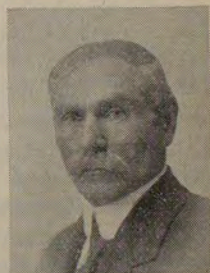
«Olav» (2650) av Tvedestrand og s. «Ceres» (2350) av Bergen. Sluttet sjøs i 1921. — Har senere drevet landhandel. — Gift. 12 barn.

«Freden» forliste i juni 1908 på vestkysten av Nicaragua og blev totalt vrak. Alle mann blev reddet.

I 1921 fikk jeg blodforgiftning der bevirket at begge knær blev stive, så jeg måtte slutte sjøs.

JENSEN, ANGELL JOHAN,

Florø, f. 9. mai 1865 i Hammerøy. Til sjøs 1883 med d. «Norge» av Bergen, tilh. P.G. Halvorsen. Styrms.eks. 1901 i Bergen. Styrms. bl. a. med d. «Jamaica», d. «Fimreite» og d. «Firda». Blev i 1915 fører av s.n. damper (920) av Bergen, tilh. Adolph Halvorsen. Har senere ført d. «Gefion» (1850) og d.



«Galatea» (1840), begge tilh. s.n. reder. Sluttet sjøs i 1931. — Gift. Ingen barn.

Seilte under krigen på Nordsjøen — Frankrike, vest- og østkysten av England samt Island og Skandinavia.

Har 2 ganger hatt kollisjon, men uten tap av menneskeliv, — og med fordel for rederiet.

I 1915 var skibet fraktet av et kjent København-firma. Under lastning i Methil blev skibet beslaglagt og fikk ikke bunkers. Lå der i 1 mnd. og 23 dager før vi slapp løs.

Under hele krigen så jeg ikke en tysk u-båt eller en mine.

Har faret til sjøs i ca. 50 år.

JENSEN, ARNOLD,

Oslo, f. 18. aug. 1889 i Kragerø. Til sjøs 1905 med s. «Polykarp». Styrms.eks. 1913 og skibsf.eks. 1917 i Oslo. Høiere skibsf.eks. 1917 i Oslo. Dispassjøreks. 1920. Styrms. med damperne «Romulus», «Vosbergen» og «Sildra». Blev i 1921 fører av d. «Rex»



(2200) av Oslo, tilh. A. O. Lindvig. Har senere ført d. «Eidshorn» (3060), d. «Eidsfos» (3060), begge av Oslo, d. «Balto» (6200) av Haugesund, og fører nu m. «Peik» (9400) av Sandefjord, tilh. Gustav B. Bull. — Gift. 1 barn.

JENSEN, CARL ANDREAS INGBORTIUS,



Torungen fyr, f. 25. feb. 1887 i Skåtøy. Til sjøs 1902 med s. «Arendal» (400) av Oslo, tilh. skibsr. Halvorsen. Styr.m.eks. 1909 i Risør og skibsf.eks. 1912 i Oslo. Styr.m. med bk. «Plus», d. «Peter Hamre», d. «Spiral» og d. «Dagland». Blev i 1918 fører av s. «Tordenskjold» av Oslo. Har senere ført m. «P. A. Heuch» av Kragerø. Sluttet sjøen i 1920. Nu fyrvokter. — Gift. 2 barn.

JENSEN, CARL HANS FREDRIK,

Oslo, f. 27. feb. 1872 i Sarpsborg. Til sjøs 1887 med s. «Havfruen» (600) av Sandefjord, tilh. A. I. Klaveness. Styr.m.eks. 1890 i Fredrikstad. Styr.m. bl. a. med bk. «Anne Elizabeth» og bk. «Appia» av Sarpsborg og d. «Union» av Tønsberg. Blev i 1902 fører av d. «Urania» (1579 brt.) av Fredriksvern. Har senere ført d. «Freya» (1800) og d. «Viking» (2600) av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1915. Nu skibsreder. — Inneh. Medaljen for edel dåd i gull. — Gift. 1 barn.

JENSEN, CARL SEVERIN,



Røyken, f. 6. jan. 1854 i Røyken. Til sjøs 1869 med s. «Cora» (500 brt.) av Drammen, tilh. skibsr. Seeberg. Styr.m.eks. 1873 i Drammen. Styr.m. bl. a. med br. «Adjutor» og bk. «Anna Colbjørnsen». Blev i 1879 fører av br. «Thor Hovland» (214 brt.) av Drammen, tilh. Chr. Lingsom. Har senere ført sk.s. «Norge» (338 brt.) av Drammen, tilh. ham selv m. fl., og bk. «Marpesia» (1300 brt.) av Horten. Sluttet sjøen i 1905. — Har senere drevet hage- og fruktdyrkning. — Sjørettsmedl. Bankdirektør og fl. kom. hverv. — Enkem. 2 barn.

På reise fra Meksiko til Havre med sk.s. «Norge» kom vi i Florida-stredet inn i den voldsomme orkan 1. sept. 1901 (som bl. a.

ødela byen Galveston) og mistet riggen. Vi drev inn over bankene, men fikk heldigvis ankret op og reddet skibet, mens 10 andre skib i samme farvann drev iland og blev vrak.

9. des. 1904 avseilte jeg med bk. «Marpesia» fra New-York for Cette i Frankrike, lastet med nafta på trefat. Alt gikk bra inntil vi natt til 12. des. fikk storm fra O.S.O. som senere sprang til V.N.V. Stormen øket efterhvert til orkan med voldsomt hav. Vi mistet flere seil og fikk flere voldsomme bråter over, som tok med sig broen med livbåter og standerkompas, akterruffen etc. og brakk ventilene til rummet samt surringene på lukene. Dørene til kahyttsinnredningen i den 42' lange poop blev slått inn og alt inventar, proviant etc. blev smadret og ødelagt uten at noget kunde reddes. Flere av mannskapet blev kvestet, og da også noen var syke, blev det en strid jobb for de gjenværende friske å holde skibet under kommando, men det lyktes efter besvær å få riggen nogenlunde i orden og få slått under 2 nye undermersseil og fortsatte østover, da vi fant det utilrådeligt å kaste skibet på været i det voldsomme hav. Vi hadde intet å navigere med, da kompasser, karter og instrumenter sammen med redningsmateriell etc. var slått overbord eller ødelagt. 1. juledag kl. 11 fm. eksploderer naftalasten med et fryktelig brak og dekket forenfor poopen med gjenstående dekkshus gikk til værds og 11 mann fikk sin død i flammehavet. De gjenværende 7 mann samlet sig ved rattet akter og forsøkte å holde skibet under styring for lengst mulig å undgå flammehavet, og dette lyktes tross fokkeriggen gikk overbord 10 min. efter eksplosjonen og storriggen straks efter. Nettop nu opdager vi en damper holdende ned på oss. Fra denne, som viste sig å være d. «Gallia», kapt. N. L. Nilsen av Kjøbenhavn, forsøktes å sette ut livbåt, men denne knustes, og vi måtte derfor hoppe i sjøen, og blev fisket op ved hjelp av liner i løpet av ca. 1½ time. Straks efter at vi hoppet overbord falt mesanmasten akterover og vilde antagelig ha knust oss om vi ikke var kommet fra borde. Da d. «Gallia» var det eneste fartøi vi hadde observeret, må man si at det virkelig var en redning i siste øieblikk fra døden i flammehavet. Efter at «Gallia» hadde avskøt farvannet efter de 11 forulykkede, uten å se annet enn en del vrakrester, fortsatte den sin kurs vestover. Ombord i d. «Gallia» fikk vi den beste forpleining og blev landsatt på Bermudas.

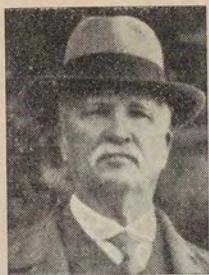
JENSEN, CHARLES ELIAM,

Nøtterøy, f. 10. des. 1884 i Fredrikstad. Til sjøs 1899 med d. «Selbak» av Fredrikstad, tilh. konsul Apenes. Styr.m.eks. 1903 og skibsf.eks. 1916 i Fredrikstad. Styr.m. bl. a. med damperne «Ringfond», «Stalheim» og «Stokke». Blev i 1909 fører av s. «Haugesund» (1100 brt.) av Oslo, tilh. skibsr. Wilhelmssen. Har senere ført d. «Stokke» (3050) og fører nu d. «Lampas» (8300), begge tilh. N. Chr. Evensen, Oslo. — Enkem. Ingen barn.



JENSEN, EMIL ARNOLD,

Oslo, f. 16. sept. 1860 i Fredrikstad. Til sjøs første gang med s. «Svea» (400) av Sarpsborg, tilh. konsul Apenes. Styr.m.eks. 1879 i



Fredrikstad. Styrm. med bk. «Hans» og bk. «Ratata» av Sarpsborg. Blev senere fører av s.n. skib (900), tilh. Brødrene Bjørnstad. Har senere ført s. «Parnas» (900) av Sarpsborg, s. «Angerona» (1900) av Trondheim og s. «Erling» (1500) av Fredrikstad. Sluttet sjøen i 1920.

— Senere gårdeier i Oslo. — Gift. 3 barn.

Alltid heldig på sjøen med undtagelse av i 1899, da jeg med bk. «Ratata» blev rent i senk midt i Nord-Atlanteren av en engelsk damper. Skibet sank på 3 min. og 2 mann fulgte med. Vi øvrige kom ombord i engelskmannen. Alt blev erstattet av denne.

Under krigen seilte jeg mellom Nord- og Syd-Statene med «Erling».

JENSEN, FREDRIK SEVERIN,



Arendal, f. 16. aug. 1877 i Kolbjørnsvik. Til sjøs 1891 med s. «Pehr Ugland» (1317 brt.) av Arendal, tilh. I. L. Ugland. Styrm.eks. 1896 i Arendal. Styrm. med bk. «Fox», bk. «Erling» og bk. «Pehr Ugland». Blev i 1905 fører av s.n. skib. Har senere ført s.

«Crusader» (1500), s. «Komet» (1916 brt.), d. «Komet» (1850), d. «Lyderhorn» (3100) og d. «Kalfarli» (10000), alle tilh. D. Steen, Oslo. Sluttet sjøen i 1931. — Gift. 3 barn.

JENSEN, GOTTFRED,



Stord, f. 28. juni 1873 i Bergen. Til sjøs 1896 med d. «Blaamanden» (5050) av Bergen, tilh. skibsr. Troye. Styrm.eks. 1898 og skibsf. eks. 1902 i Bergen. Styrm. bl. a. med d. «Welhaven», d. «Columbus» og d. «Geir». Blev i 1909 fører av d. «Dovre» (1400) av Bergen,

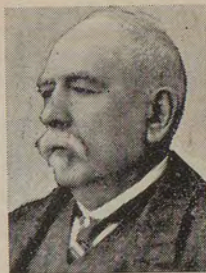
tilh. H. Kuhnle. Har senere ført damperne «Baune» (1700), «Grave» (1750) og «Harde», alle tilh. s.n. reder, og førte senest d. «Gunvor Tysland» (1700) av Bergen. Sluttet sjøen i 1927 (p. g. a. skibets salg). — Gift. 1 barn.

Jeg seilte under hele krigen i faresonen med dampskibene «Baune», «Grave» og «Harde». Noget særlig hendte mig ikke.

JENSEN, HALVOR THORES,

Risør, f. 29. jan. 1860 i Vardøen. Til sjøs 1879 med s. «Alexandra» (800) av Risør, tilh. J. W. Prebensen. Styrm.eks. 1881 i Risør. Styrm. bl. a. med brigg «Avance» og bk. «Vasco da Gama». Blev i 1893 fører av s. «Vardøen» (665 brt.) av Risør, tilh. J. W. Prebensen.

Har senere ført s. «Victoria» (ex «Vardøen»), tilh. Joh. P. Hassel, Risør. Sluttet sjøen i 1916. — Gift. Ingen barn.



Fra 1890 til 1893 bygget min far bk. «Vardøen» for regning av J. W. Prebensen m. fl. Jeg gikk ut med den som fører i 1893. I 1911 overtok Joh. J. Hassel m. fl. skibet, og den blev da omdøpt til «Victoria I». Jeg førte skibet til høsten 1916, da den blev solgt til Danmark. Hadde den i 24 år, hvorav jeg kun var hjemme en kort tur. Under krigen var vi i Queenstown, Liverpool, Gibraltar, Fernandía, Vigo m. fl. steder, men gikk klar av u-båtene. I 1886 var jeg som styrm. ombord i bk. «Vasco da Gama» med å redde mannskapet på bk. «Havdyst» av Grimstad, som brente op tvers av Rio de Janeiro. På hjemtur samme år kom vi op i en forferdelig storm 300 mil vest av England, hvorunder skibet blev aldeles nedbrukt og mistet det meste av riggen. Kom inn til Plymouth, hvor vi lå i 6 mnd. under havari.

I 1895 på reise fra Rangoon med «Vardøen» falt en mann overbord fra røilråen under seilbjergring. Skibet gjorde 9 a 10 miles fart, men vi fikk båt ut og bjerget mannen. Han hadde ikke fått nogen skade.

JENSEN, HARTVIG JENS,

Nanset pr. Larvik, f. 20. nov. 1875 i Larvik. Til sjøs 1890 med sk. «Plimsoll» (230) av Halden, tilh. Byfoged Bugge. Styrm.eks. 1896 i Larvik. Styrm. bl. a. med bk. «Italia», d. «Ella» og d. «Profit». Blev i 1909 fører av d. «Prometheus» (2600) av Drammen, tilh. Hans Kiær & Co. Har senere ført d. «Prominent» (3000) av Haugesund (1909—1917 av Drammen) og fører nu dette skib, tilh. H. M. Wrangell & Co. Form. i Larviks Sjømannsf. (1928). Rederf. gullmedalje. — Gift. 2 barn.



Bjerget 18 mann fra Ceylon bk. «Menatchi». Skibet hadde mistet riggen. Stakk det i brand.

Juli 1920 bjerget og innslept engelsk steamer «Firoze» til Ceylon. Bjergerlønn £ 3400.

Jan. 1932 bjerget og innslept Hong Kong damper «Pong Tong» til Anamkysten. Bjergerlønn \$ 16.000.

25. mai 1933 blev «Prominent» tatt av sjørøvere og innbragt til

Mirs Boy, 30 n. mil nordenfor Hong Kong. Blev ved denne anledning såret i venstre lår av en revolverkule.

Fra 1901 ansatt i A.s. «Produce», H. M. Wrangell & Co., Hauge-sund, den hele tid i kinafart (2 fartøier i 28 år).

Farende viceordf. i N.S.F. (1935).

JENSEN, HJALMAR MARINIUS,



Solstrand pr. Tromsø, f. 18. juli 1880 i Tromsø. Til sjøs 1896 med s. «Tora den blide» av Tromsø, tilh. Anton Ness. Styrme.eks. 1906 i Tromsø. Styrme. med samtl. Troms Fylkes Ruteselskaps skib. Blev i 1915 fører av d. «Malangen» av Tromsø, tilh. s.n. selskap. Siden 1928

bestyrer av s.n. selskaps kullstasjon. — Form. i Nord-Norges Føreravdeling fra stiftelsen. — Gift. 6 barn.

Jeg gikk første gang til sjøs våren 1896 med jakt «Tora den blide», og fortsatte med fangsturer til ishavet og overvintringer på Spitsbergen til høsten 1905. 1906—1910 fangsturer og overvintringer. Okt. 1910 ansatt som 2. styrme. i Troms Fylkes Dampskibsselskap. Styrme. med selskapets samtlige skib til okt. 1915, da ansattes som fører av «Malangen». Måtte 1. juli 1928 slutte som fører i selskapet, grunnet en hårdnakket ischias.

Var vintrene 1907—08 og 1909—10 lærer ved Tromsø off. sjømannsskole.

JENSEN, HOLGER TRYGVE,

Fredrikstad, f. 29. okt. 1888 i Fredrikstad. Til sjøs 1903 med bk. «Henriette» (1000) av Oslo, tilh. skibsr. Wilhelmsen. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks. 1912 i Fredrikstad. Styrme. bl. a. med bk. «Henriette», fregatt «Mabella» og d. «Standard». Blev i 1919 fører av d. «Stargard» (1850) av Oslo, tilh. J. B. Stang. Har senere ført damperne «Standard» (1450), «Star» (2500), «Stanja» (3000) og fører nu «Stargard» (1850), alle tilh. s.n. reder. — Gift. 2 barn.

Torpedert i Nordsjøen med d. «Stargard». Ingen av mannskapet gikk tapt eller nevneverdig skadet. Skibet blev senere slept inn til England og reparert. Jeg var den gang 1. styrme. med skibet.

JENSEN, INGVALD EMIL,



Skudeneshavn, f. 2. sept. 1865 i Skudeneshavn. Til sjøs 1880 med s. «Anne-Malene» (50 brt.) av Skudenes, tilh. hans far Iver Jensen. Styrme.eks. 1888 i Stavanger. Styrme. bl. a. med s. «Honør» av Arendal og s. «Ebenezer» av Skudenes. Blev i 1894 fører av

galeas «Gjermund» (160) av Kopervik, tilh. O. Waage. Har senere ført bl. a. s. «Yduna» (350) av Egersund, s. «Labrador» (250) av Skudenes og m. «Skudefjord» (400) av Stavanger. Sluttet sjøen i 1920. — Senere lekterfører på New Yorks havn (inntil 1931). — Enkem. 3 barn.

1889 med «Honør» på reise fra Antwerpen til Ceara, Brazil med jernbaneskinner, kolliderte i Bristolkanalen om natten, hvorved det påseilende skib, en tysk damper, sank. Dettets mannskap reddet. «Honør» var uten kommando.

1896 med «Yduna» avhentede og senere landsatte mannskapet, inkl. kapteinens frue, fra sk. «Rogaland» av Stavanger, som drev uten rigg eller båter utenfor kysten ved Bergen. Redningen foregikk i en pause mellom stormen og efter mørkets frembrudd.

Med «Nordstjernen» i 1901 i Nordsjøen under storm om natten påtraff den synkende sk. «Brisk» av Kristiansand. Fikk reddet 2 mann, hvorefter skibet sank med 4.

Seilede i krigens faresone under hele dens varighet, 1914 og 1915 med «Labrador», 1916, 1917 og 1918 med «Skudefjord», og transporterte derunder 16 ladninger mellom Norge og England, og ca. 60 mellom England og Frankrike. Så flere ganger skib bli senket, og blev selv av en opdukkende u-båt bordet. «Stopp, eller jeg skyter». Den gikk dog videre uten å foreta sig noget.

Senhøstes 1919 seilede jeg et seilfartøi på 75 reg. tonn fra Norge til Newfoundland på 26 dager, med som det viste sig kun en habil sjømann blandt mannskapet, og denne en 50-åring. Jeg selv betydelig eldre.

JENSEN, JAKOB ANKER,

Nøtterøy, f. 26. okt. 1890 i

Nøtterøy. Til sjøs 1905 med sk.s. «Trio» av Tønsberg, tilh. konsul Olsen. Styrme.eks. 1910 og skibsf.eks. 1912 i Tønsberg. Styrme. med damperne «Peik», «Vinstra», «Tyr» og «Thode Fagelund». Blev i 1918 fører av d. «Tyr»



(3600) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Tancred» (6000), d. «Mesna», m. «Tancred» (8150) og fører nu m. «Tai Ping» (10 000), alle tilh. s.n. reder. — Gift. 2 barn.

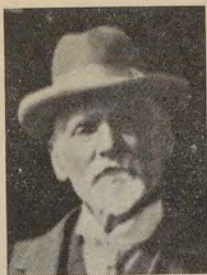
Hjelpelærer ved Tønsberg off. Sjømannsskole vinteren 1912/13. og 1915/16.

Fra våren 1916 til våren 1919 var jeg vesentlig i europeisk og Transatlantic fart. Fra 1917 chartered for U. S. A. Shipping Board og vekselvis recharteret til U. S. A. Armé og til Belgian Relief.

Har vært i Wilh. Wilhelmsens tjeneste fra den 4. feb. 1913.

JENSEN, JENS BERTINIUS,

Grimstad, f. 3. aug. 1852 i Rønnes. Til sjøs 1867 med fullr. «Atlant» (1000) av Grimstad, tilh. Harald Isaksen. Styrme.eks. 1871 i Grim-



stad. Styr. bl. a. med br. «Fremad» og br. «Nord». Blev i 1876 fører av br. «Alpha» (600) av Grimstad. Har senere ført en rekke Grimstad-skuter. Sluttet sjøen i 1907. Førte Norsk Hydros ferge fra 1907—31. — Gift. 8 barn.

JENSEN, JENS FREDRIK,

Cesara (Italia), f. 2. jan. 1885 i Glemminge. Til sjøs 1900 med s. «Pehr Ugland» av Arendal, tilh. Uglands rederi. Styr. eks. 1904 og skipsf. eks. 1910 i Oslo. Styr. bl. a. med damperne «Brüssel», «Bretagne» og «Brabant». Blev i 1912 fører av d. «Bretagne» (2000) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Har senere ført damperne «Bonn» (1200), «Bastant» (2800), «San Lucar» (2050), og fører nu d. «Buenavista» (3000), alle tilh. s.n. reder. Rederf. gullmedalje (1932). — Enkem. 5 barn.

I 1915 med d. «Bretagne» på reise fra Drammen til Rouen kom midt imellem de engelske og de tyske krigsskib under slaget på Dogger Bank. De engelske dreadnaughts av «Lion»-typen (5 ialt), som kommandertes av admiral Beatty, passerte rett aktenom «Bretagne», så slaget kunde følges og «musikken» fra projektilene høres. De gikk med 30 knops fart, så den uhyggelige situasjon blev heldigvis av kort varighet. På veien op Seinen fikk jeg vitsett av 1 fransk og 2 engelske admiraler samt en engelsk general for å uttale mig om sjøslaget. De bad mitt mannskap og mig ikke å offentliggjøre noget til aviser, så dette har aldri vært i pressen.

I okt. 1927, mens jeg førte «San Lucar», reddet vi 65 passagerer og mannskap fra «Haakon VII» som grunnstøtte en mørk stormfull natt utenfor Flora. Jeg fikk for dette en erkjentlighetsgave fra en del av de reddede — et stort sølvbrett med inngraverte motiver fra forliset.

JENSEN, JOHAN INGVAL,

Stavanger, f. 18. juni 1862 i Stavanger. Til sjøs 1876 med fullr. «Superb» (900) av Stavanger, tilh. Erik Berentsen. Styr. eks. 1881 i Stavanger. Styr. med s. «Aladdin», s. «Floke», s. «Victoria» og d. «Vulkan». Blev i 1891 fører av sk.br. «Rask» (300) av Stavanger, tilh. Weidemann Olsen m. fl. Har senere ført sk.br. «Lodsen» (450), sk.s. «Økonom» (450), d. «Fagerli» (3000), bk. «Solgran» (550) og d. «Fix» (1100), alle av Stavanger. Sluttet sjøen i 1905. — Senere disponert og fabrikkier gjennom mange år. Styremedl., viceform. og form. i Stavanger Sjømannsf. i fl. år. — Gift. 5 barn.

Den lengste reise jeg har vært med på var min første reise til sjøs, fra Hamburg rundt Cape Horn til San Francisco, 176 dager (og skibet var en storseiler). Hurtige reiser med seilskiber (antag-

lig rekorder): Med «Lodsen» fra Hamburg gjorde land under Madagaskar på 60 dager; med «Solgran» fra Antwerpen til Mauritius havn 68 dager; med «Økonom» Mauritius til Australia og omvendt 20 og 22 dager; med «Solgran» fra Port Elisabeth Fremonth 19 og 20 dager. (Utdrag av journalen stod dengang i Freemonths dagblad).

Med «Lodsen», «Økonom» og «Solgran» seiltes på det Indiske Ocean i 9 a 10 år, med Mauritius som befraktningssted. Sluttet i hele denne tid alltid fraktene selv.

Med «Lodsen» gikk vi en tid i kystfart på Madagaskar og Øst Afrika. Drev i land på Madagaskars S.O.-kyst på et koralrev som stakk ut fra land, i det vinden stilnet av efter en syklon. Vi hadde da toppede seil, men sjø og strøm satte oss mot revet; lot falle begge ankere på 14 favner vann til liten nytte. Skibet hugget voldsomt i den svære sjø; mistet to båter under utsetningsarbeidet, hadde en 3dje i davidene. Da den skulde settes ut, brøt skibet av midtskibs ved storluken. Forskib med fokkerigg gikk til bunns. Mannskapet kom da op på halvdekket. Da forsøkte en mann om gangen å svømme i land med en line. Efter 4 forsøk lyktes det å få forbindelse med liner. Alle mann blev bjerget, inklusiv supercargo og to passasjerer, med mindre kvestelser mot koralrevet. Dette var i en mørk tropisk natt. Da dagen kom så man av skibet en hekkbjelke, gallionsfiguren halshugget og en brukket stormast.

D. «Fagerli» gikk i land med full fart på Jæder-raunen, i sne-tykke og kuling av S.O. Mannskapet blev efter en del strabadser bjerget i egne båter.

JENSEN, KNUT,

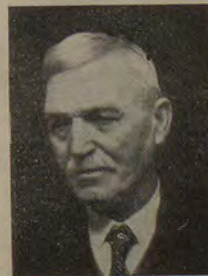
Kragerø, f. 19. feb. 1891 i Skjersvik. Til sjøs 1907 med s. «Fama» av Kragerø. Styr. eks. 1914 i Kragerø og skipsf. eks. 1918 i Porsgrunn. Styr. bl. a. med damperne «Tosca», «Profit» og «Silja». Blev i 1921 fører av s.n. fartøi (1950) av Kragerø, tilh.

K. Sandaas. Har senere ført d. «Bjerka» (1650) av Kragerø, d. «Steinmann» (720) av Staubø og fører nu d. «Irisen» (1100) av Oslo, tilh. Hans Fr. Grann. — Ugift.



JENSEN, KNUT BJØRN,

Eidbo, f. 27. jan. 1871 i Eidbo. Til sjøs 1886 med s. «Høvding» (456 nrt.) av Tvedestrand. Styr. eks. 1890 i Staubø og skipsf. eks. 1901 i Oslo. Styr. med bk. «Tordenskjold» av Tvedestrand og d. «Liv» av Bergen. Blev i 1907 fører av d. «Alf» (4800) av Bergen, tilh. Jacob R. Olsen. Har senere ført d. «Ran» (5050) av Bergen, d. «Gran» (1750) av Lyngør og d. «Modena» av Oslo. Sluttet sjøen i 1915 (ma-



laria). — Har senere drevet gårdsbruk. — Gift. 1 barn.

Tjenestgjorde i Jørgensen & Jorkjends rederi fra jeg begynte på sjøen 1886 til 1896, derefter i Jacob R. Olsens rederi til 21. juli 1913.

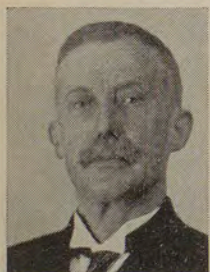
JENSEN, KURT,



Oslo, f. 17. feb. 1902 i Myren. Til sjøs 1918 med panserskipet «Tordenskjold» (som aspirant). Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1924. Styrmed d. «Belgot», m. «Beldis», m. «Belpareil» og m. «Belray». Blev i 1928 fører av m. «Belpareil» (10200) av Oslo, tilh.

Christen Smith. Har senere ført m. «Belray» (4100), m. «Belmoira» (4500) og fører nu m. «Soløy» (8250) av Oslo, tilh. Erling H. Samuelsen. — Gift. Ingen barn.

JENSEN, MARTIN SEVERIN,



Eeg pr. Kristiansand, f. 9. sept. 1870 i Risør. Til sjøs 1885 med bk. «Svea» (600) av Risør, tilh. I. W. Prebensen. Styrmed.eks. 1889 i Risør. Styrmed bk. «Carmel» av Risør og blev i 1896 fører av dette skip (430 brt.) av Risør, tilh. J. F. Juell. Har senere ført

sk.s. «Stanley» (289 brt.) av Risør og frg. «Whitlieburn» (1875 brt.) av Tvedestrand. Sluttet sjøen i 1912 (dårlig helbred). — Gift. 8 barn.

Med «Stanley» var jeg høsten 1898 ute i en orkan i den Mexikanske Golf. Våren 1899 seilte jeg skibet på land på sydsiden ved innløbet til Humberfloden med over halvparten av mannskapet syke av Beri-Beri. Blev kun klandret litt for ikke å ha søkt nødhavn i Falmouth.

Den 22. feb. 1902 på reise fra Trinidad lastet med bl. a. kokusnøtter, bestemt London, traff på dampskipet «Franzia» tilhørende Hamburg-Amerika Linien i synkende tilstand på 35° N. Br. og 44° V. Lg. Optok besetning 36 mann og 4 passasjerer samt post og landsatte dem på Azorerne 28. feb. Redningen foregikk fra kl. 9 aften til 1 midnatt i en tiltagende N.V.storm. Gullmedalje med diplom fra Redningsselskapet i Bremen. Gullur fra keiser Wilhelm II.

Mistet mine 2 eldste sønner på sjøen. (Den siste under verdenskrigen 1914—18).

JENSEN, NILS EMIL,

Staubø, f. 6. april 1858 i Brårvik. Til sjøs 1873 med br. «Diadem» (240) av Fevig, tilh.

Salve Madsen. Styrmed.eks. 1877 i Arendal. Styrmed bl. a. med bk. «Rapid», bk. «Sjøfrøken» og bk. «Staut». Blev i 1884 fører av bk. «Caroline» (266 brt.) av Tvedestrand, tilh. Thor Jensen. Har senere ført bk. «Sultana» (776 brt.) av Tvedestrand og jernbk. «Whinlotter» (2200) av Oslo. Sluttet sjøen i 1915. — Inneh. fl. kom. hverv. — Gift. 4 barn.



Med bk. «Rapid» av Arendal forliste vi østenfor Hirtshals i en storm av N.V. Skibet blev totalt nedbrutt. Var på vraket i 5 timer, og da redningsbåten kom var der kun litt av baugen over vannet. 10 min. efter at vi var vel iland, var der intet spor å se av vraket.

Med bk. «Sultana» lastet med salt fra Ellesmere Port fikk vi en orkan ved Rochal fra S.V. Den sprang så plutselig over på N.N.V. Skibet blev da lagt over på den annen baug, men blev det vel for stor påkjenning for storrigg og mesanmasten gikk overbord. Fokkemasten knekket ved merset. Fikk rigget op litt så fartøiet kunde til nød styres. Kom ved egen hjelp til Dundee, hvor skibet blev kondemnert og solgt til lekter. Jeg hadde da vært ombord i den i 12½ år.

Mitt siste skib «Whinlotter» seilte jeg med i over 8 år. I 1915 på reise fra New York til København lastet med korn og oljekaker, blev vi opbragt av et engelsk orlogsfartøi til Kirkwall for inspeksjon. Lå der i lengere tid og blev så bugsert til Hull for å losse en del. Ca. ⅓ av lasten losset og etterpå innlastet igjen. Fikk så tilladelse til å fortsette reisen til lossestedet. Fartøiet blev slept derfra til Ålborg for å innta en ladning sement til Santos.

Fartøiet blev turen efter senket av tyskerne vestenfor Shetlandsøene.

JENSEN, OLE,

Grimstad, f. 25. nov. 1873 i Fjære. Til sjøs 1889 med s. «Uno» (1200) av Arendal, tilh. Nikolay Olsen. Styrmed.eks. 1892 i Grimstad og skibsf.eks. 1898 i Kristiansand. Styrmed bk. «Fremad», d. «Anglia» og d. «Gyda». Blev i 1899 fører av bk. «Fremad» (720) av



Grimstad, tilh. Ole Andersen. Har senere ført damperne «Thelma» (2000), «Starkad» (3700), «Thordis» (7100), t.s. «Thelma» (8400) og fører nu m.t. «Thordis» (11400), alle tilh. Tønnevolds Rederi A.s., Grimstad. — Robins legat (1924). Inneh. Røde Baands Medaljen fra Japan. — Gift. 4 barn.

JENSEN, OLE HALFDAN,

Drammen, f. 22. des. 1895 i Tønsberg. Til sjøs 1913 med bk. «Mataura» (1400) av



senest d. «Thor II» (227 brt.), tilh. Drammens kommune. — Sluttet sjøen i 1930. Senere fører av isbryter «Thor II», hydrograf og kontormann. — Inneh. «L'Etoile de Service» for tjenestegjøring i Kongo. — Gift. 1 barn.

Under min seilskibstid hadde vi på en reise fra Gulfport til Monte Video (på 136 dager) fått Beri-Beri. 2 mann døde i ruffen, hvori der var 14 mann, og av disse var der 11 forskjellige nasjoner representert. Hele besetningen var angrepet. Vi blev satt iland på en karantenestasjon, Florus Island, utenfor Monte Video. Skuten blev slept inn på havnen og losset. Vi blev på hospitalet en 3 ukers tid (tilbragte julen 1914 der).

I krigsårene tok jeg sjøkrigsskolen på Horten og deltok om somrene i nøytralitetsvakten langs kysten. I 1917 var jeg som 3. klassens kadett nestkommanderende på T.b. «Falk» og hadde som spesialtjeneste å eskortere fartøier langs kysten for å beskytte mot u-båter. Dessuten var jeg med på å demontere drivminer. Hadde også ekspedisjoner for å ta op lik av drepte marinefolk fra sjøslagene i Nordsjøen.

I 1918 tjenstgjorde jeg som dekksoffiser på d. «Harald Hårfagre» under vaktholdet og senere mineopptagningen av de norske miner i Karmøysundet etter våbenstilstanden.

Som fører av d. «Wall» i 1922 bjerget og trakk vi av grunnen sandsugerbåten «Boma» som var strandet utenfor Bata Point på reise fra Duala i Kamerun til Kongofloden. Vesentlig på grunn av denne affære fikk jeg medaljen l'Etoile de Service i sølv efter den korte tjenestetid av bare et år i Kongo.

JENSEN, ROLF JOHAN,



Mandal, f. 14. nov. 1886 i Kristiansand. Til sjøs 1903 med s. «Oddersjaa» (1198 nrt.) av Kristiansand, tilh. Thv. B. Heistein. Styr.-eks. 1905 og skibsf.eks. 1911 i Kristiansand. Styr. med bk. «Snefrid», sk. «Ragnhild», fullr. «Otra» (4 år) og d. «Asator». Blev i 1919 fører av d. «Asra» (1500) av Kristiansand, tilh. A. I. Langfeldt. Førte dette skib i 5 år. Har senere seilt som 1. styr. — Gift. 4 barn.

Var 1. styr. med d. «Asator». Lå under lossing i Reggio i mai 1918. Middagstid blev et italiensk troppetransportskib «Verona» torpedert i Messinastredet. Kapteinen og jeg gikk ut med «Asator»s motorbåt med en livbåt på slep og bjerget 42 mann, mens mere enn 3000 omkom. Kapteinen på «Asator» skulde vært ilagt mulkt, da vi ikke hadde lov å gå ut av havnen med båtene. Mulkten blev dog senere ettergitt!

JENSEN, SØREN MARIUS,

Tvedestrand, f. 25. aug. 1894 i Flosta. Til sjøs 1909 med s. «Whinlatter» (2500) av Oslo, tilh. Johan P. Pedersen & Søn. Styr.-eks. 1913 i Arendal og skibsf.eks. 1916 i Kristiansand. Styr. bl. a. med s. «Sokoto» av Tvedestrand, s. «Hudson» av Kristiansand, d. «Havdrot» og d. «Balto». Blev i 1926 fører av d. Sisto» (1700) av Haugesund, tilh. Lars Fostenes og O.A. Knutsen. Fører nu d. «Certo» (3600), tilh. s.n. rederi. — Robins Legat (1932). — Gift. 2 barn.



JENSEN, SØREN MARTINIUS,

Blekestrand pr. Staubø, f. 27. aug. 1897 i Flosta. Til sjøs 1912 med s. «Ellaware» (1850) av Tvedestrand, tilh. Lars Lydersen. Styr.-eks. 1917 og skibsf.eks. 1923 i Arendal. Styr. med damperne «Jos. J. Cuneo», «Hav» og «Hvoslef». Blev i 1931 fører av d. «Steinvik» (1720) av Tvedestrand, tilh. Johnsen & Tellefsen. — Gift. 1 barn.



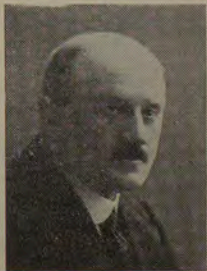
JENTOFT, JOHAN RASCH,

Kristiansand. Til sjøs første gang i 1912. Styr.-eks. 1922 i Trondheim og skibsf.-eks. 1925 i Kristiansand. Blev i 1930 fører av d. «Ravnedal» (1320) av Kristiansand, tilh. Ingv. Bjørneboe, og fører nu dette skib. — Gift. 3 barn.



JESSEN, FREDRIK MOHN,

Bergen, f. 19. april 1871 i Bergen. Til sjøs 1890 med d. «Livingston» (2650) av Bergen, tilh. Bergh & Heland. Styr.-eks. 1894 og skibsf.eks. 1898 i Bergen. Styr. med damperne «Frithjof» (1200) og «Xenia» (800). Blev i 1896 fører av d. «Frithjof» (1150) av Ber-



gen, tilh. Bergh & Helland. Har senere ført Bergens-damperne «Vignæs» (750), «Leon», «Eidsiva» (1091 brt.), «Edvard Munch» (4715), «Borghild» (5600), «Gol» (1630), «Aud» (1800), «Pan» (2130), «Eva» (2400) og fører nu d. «Garnes» (2545), tilh. Kristian Jebsen, Bergen. — Gift. 3 barn.

JOBSSEN, OLE INGVAL,



Arendal, f. 4. juli 1872 i Mærdø. Til sjøs 1886 med s. «Plutark» (600) av Arendal, tilh. Chr. Hannevig. Styr.m.eks. 1889 i Arendal. Styr.m. med sk. «Leon» av Arendal og bk. «Vigeland». Blev i 1896 fører av sk. «Leon» (400) av Arendal, tilh. Chr. Jobsen. Har senere ført s. «Idun» og d. «Emerald» av Arendal, s. «Illawarra», s. «Varg» av Tønsberg, og fører nu d.t. «Gundine» (8518) av Arendal, tilh. J. P. Jensen. Har også ført d.t. «Heron» (8300) og d.t. «Mytilus» (8450), begge av Arendal. — Gift. 4 barn.

JOCHUMSEN, GUNNAR TIDEMANN,



Marseille, f. 6. mai 1891 i Kristiansand. Til sjøs 1906 med s. «Oddersjaa» (1800) av Kristiansand, tilh. skibsr. Heistein. Styr.m.eks. 1909 og skibsf.eks. 1913 i Kristiansand. Styr.m. med s. «Sophie» og «Lalla Rookh». Blev i 1914 fører av d. «Sorrel» av Larvik, tilh. Chr. Nielsen & Co. Har senere ført s. «Lalla Rookh» samt «Effendi» (1300) og «Besfield» (2200), begge tilh. H. T. Realfsen, Skien. Sluttet sjøen 1921. Senere skibshandler i Marseille. — Gift. Ingen barn.

Med «Effendi» gjorde jeg en tur Buenos Aires—New York på 37 dager og en tur Fredrikstad—Sydney på 87 dager.

JOHANNESSEN, GERHARD,

Nordstrand pr. Oslo, f. 15 april 1870 i Nøtterøy. Til sjøs 1885 med sk.s. «Gyller» av Tønsberg. Styr.m.ek.s. 1891 på privatskole på Nøtterøy. Styr.m. med sk. «Ludvig», sk. «Rederinden», bk. «Statsraad Brock», d. «Johanna», d. «Flugt», bk. «Fantasi» og d. «Sneppe». Blev

i 1904 fører av d. «Sneppe» (2350) av Sandefjord (senere Oslo), tilh. A. F. Klaveness & Co. Har senere ført flg. av dette rederis skib: dampskibene «Skogstad» (6000), «Wegadesk» (7000), «Stiklestad» (11100), «Seirstad» (12800), m.s. «Snestad» (7000), «Sommerville» (8000) og «Roseville» (9000). Sluttet sjøen i 1932. Repr. for Mitsui Tama Shipyard, Japan. — Medl. Norges Skibsf. repr.skap (1 år viceordf.). — Enkem. (gift 2 ganger). Ingen barn.



Har vært i Klaveness Rederi i næsten 30 år, derav ca. 28 som fører. Har i de senere år også eftersett rederiets nybygninger.

I juni 1918 møtte jeg med d. «Stiklestad» syd for Cape Hatteras 2 tyske u-båter og et transportskip. De lot mig passere uanstet, men 3 timer senere begynte de sine torpederinger der på kysten. Jeg fikk en masse bryderi med forhør og forklaringer i den anledning, da jeg kom til New Orleans.

I jan. 1921 fikk jeg ødelagt styremaskinen i Nord-Atlanteren på vei til Europa. Ved hjelp av taljer og winch styrte vi skibet uten assistanse til Falmouth. Jeg fikk derfor et gullur av Ole Wikborgs Fond.

I mars 1931 strandet jeg med m. «Roseville» på Turnabout Island på Kinakysten i tåke. Store stener trengte gjennom bund og sider. Alle mann blev snarest bragt iland på øia i improvisert redningsstol. Vi opholdt oss på fyret i en uke, og holdt stadig vakt om skibet som var omringet av flere hundre kinesere, som forsøkte å stjele og plyndre. Ved koldblodig optreden av mannskap og offiserer lyktes det å holde dem tilbake, skjønt det ofte var meget vanskelig, da vi kun hadde 3 revolvere til å forsvare oss med. Vraket blev så overlevert til Tokio Salvage Co. som fikk bergningskontrakten. Efterat japanerne hadde overtatt det, stormet kineserne skibet og plyndret. Et par uker senere kom også profesjonelle kinesiske sjørøvere med djunker. De bombarderte skibet med kanoner, så japanerne og de tilkalte kinesiske soldater måtte trekke sig tilbake op i fjellet. Imens fjernet røverne resten av inventaret. Pr. radio blev et japansk krigsskip tilkalt. I juni blev skibet berget over til Formosa. Mitsui Bussan Kaisha Ltd., Japan, fikk rep. efter langvarige underhandlinger og besiktigelser. Anbudet var på ca. 600.000 Yen og 4 mnd. rep.tid.

KAP HORN.

Ofte jeg minnes vår seilskibstid, med lange reiser rundt jorden. Ofte det var nok litt strev og slit, når skuten drev både hit og dit, i kamp mot sjøen og stormen.

Et av de strøk, som gav oss respekt, var turen mot vest, rundt Hornet. Når stormen tutet imot fra vest, så seilene flærret til siste rest, og brattsjø som fjell sig fortonet.

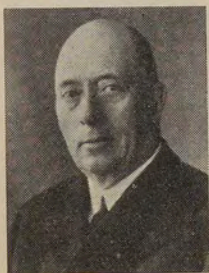
Når sne og hagl i luften for, og stormen hylte i riggen. Når sjøen gikk både høi og stor, og ofte nesten vårt skib begrov, da gjalddet det å kunne tingen.

Da gjeldt det å kjenne sitt skib til gagns,
og hver mann gjøre sin plikt,
å være en sjemann, ei blot av navn,
og trosse farer og slit og savn,
i troskap til kallet vi fikk.

Når hjemad det bar fra fjerne kyst
med ladningen vel ombord.
Når Hornet blev rundet, fra vest til øst,
da gikk det ofte på livet løst,
mens skuten for vinden for.

Det hele var glemt ved reisons slutt,
man mintes det som en drøm.
Når skuten fløi hjemad for hver en klut,
bort fra bataljen med sne og slut,
da drømte vi stolt om Kap Horn.

JOHANNESSEN, OLE,



Skåre pr. Haugesund, f. 6. desember 1874 i Åkra. Til sjøs 1892 med sk. «Brage» (150) av Stavanger, tilh. J. Pedersen. Styrme.eks. 1896 i Stavanger. Styrme. med sk.br. «Emanuel» av Stavanger, bk. «Victor» av Haugesund og d. «John Knutsen» av Haugesund.

Blev i 1899 fører av bk. «Victor» (900) av Haugesund, tilh. Ths. Enes. Har senere ført Hauge-sunds-damperne «Varild» (800), «Grøntoft» (3100), «Skogland» (5100), «Laura Skogland» (6200), «Valdemar Skogland» (7600), «Kari Skogland» (7300), «Suderøy» (11000) og fører nu «Ida» (3050), tilh. Knut Knutsen O. A. S. — Gift. 1 barn.

Fra 1900—10 seilte jeg med egne mindre seilfartøier (hoved-sagelig Østersjøen og Nordsjøen), derav 7 år på Island, på torsk- og sildefiske.

I 1894—95 seilte jeg med sk.s. «Regnbuen» av Stavanger. Vi blev da utsatt for en orkan på den brasilianske kyst så vi mistet riggen og måtte forlate skibet og blev tatt ombord i et engelsk dampskib som bragte oss til London.

Under verdenskrigen seilte jeg den hele tid uten uhell. Flere turer for «Belgian Relief» og den norske stat, samt andre reiser rundt om i faresonen.

I 1916 skulde jeg over til Cardiff for å overta d. «Skogland». Reiste fra Stavanger som passasjer med Nordenfjeldske «Atle Jarl». Straks vel klar av Feisteinen utenfor territorialgrensen blev vi stoppet av en tysk u-båt, som satte sine folk ombord. Istedenfor å fortsette til Newcastle måtte vi til Cuxhaven. Derfra måtte reisen gå under tysk militærbevoktning til den danske grense, og så fortsattes reisen igjennom Danmark, Sverige, Norge til England, og denne gang kom vi frem.

JOHANNESSEN, TARALD,

Nordstrand pr. Oslo, f. 24. okt. 1866 i Hisøy. Til sjøs 1882 med s. «Fama» (600) av Aren-

dal, tilh. Stian Erichsen. Styrme.eks. 1884 ved Henrichsens Navigations-skole. Styrme. med s. «Monica» (1000) av Arendal, tilh. Hans H. Pettersen, og blev i 1890 fører av dette skib. Har senere ført stål-s. «Viking» (1250), tilh. sist-nevnte rederi, og dampski-bene «Hellik» (1600) og «Gisla» (1950), begge tilh. Brødr. Biørnstad, Oslo. Sluttet sjøen 1910. Inspektør hos Brødr. Biørnstad til 1915. Senere drevet egen rederivirksomhet. — Gift. 2 barn.

Seilte en kortere tid med engelsk dampskib.



JOHANNESSEN, ADOLF KRISTIAN MARINIUS,

Vardø, f. 31. mai 1885 i Tromsø. Til sjøs første gang med s. «Colibri» av Tromsø, tilh. Chr. Mack. Styrme.eks. 1912 i Tromsø. Styrme. med fl. V.D.S.-skib samt d. «Tanahorn», tilh. Finmark Fylkesrederi. Blev i 1919 fører av d. «Tanahorn» (336 brt.) av Vardø og fører nu dette skib. — Sjørettsmedl. — Gift. 4 barn.



Da jeg var 14 år gammel drog jeg til sjøs og farte ute, for det meste med seilskib, til jeg var 25 år gammel. Reiste da hjem og tok styrme.eks. Reiste som styrme. med forskj. skib til jeg 1. feb. 1917 begynte i Finmark Fylkesrederi med d. «Tanahorn». Ruten man trafikkerer to ganger om uken er mellom Vardø og Kjøllefjord, så man har Nordishavet i all sin elskverdighet hele året.

Når man tar i betraktning at dette er en av landets hårdeste ruter, hvad storm og sjø angår, likeledes med frostrøk i fjordene om vinteren, kan man tenke sig strabatsene en har oppe i Nord-ishavet.

JOHANNESSEN, ALFRED JOHAN,

Bergen, f. 1. jan. 1876 i Bergen. Til sjøs 1893 med s. «Frank» av Tvedestrand. Styrme.eks. 1897 og skibsf.-eks. 1908 i Bergen. Styrme. med skibene «Björgvin», «Alert» og «Otta». Blev i 1912 fører av s.n. damper (5400) av Bergen, tilh. Lorentz W. Hansen. Har senere ført damperne «Avona» (4400), «Otta» (5400), «Sierra Nevada» (8000), «Songa» (5150) og førte senest d. «Queens County» (8000), alle



tilh. s.n. reder. Sluttet sjøen i 1928. — Senere vaktmester ved Bergens Skipperf. Aldershjem. — Gift. 2 barn.

Efter utstätt lære gikk jeg til sjøs i 1893 som seilmaker. Arbeidet i Lorentz W. Hansens rederi 1903—1928, da vi seilte iland på Labrador-kysten med d. «Queens County». Skibet blev totalt vrak. En god forretning for rederiet, men jeg måtte slutte efter 26 års tjeneste.

Seilte under hele krigen uten uhell, med undtagelse av at vi på reise fra Rotterdam til Cardiff i ballast i en stor storm drev iland ved Dungeness. Dette kunde muligens vært undgått, hvis farvannet hadde vært fritt; men det var jo i krigens tid.

Høsten 1916 på Newfoundlands bankene reddet 5 mann fra en amerikansk skonnert. Den var på reise fra Gulfen til Genua med Pitch Pine. Av skonnerten var det bare poopdekket som stakk op av sjøen. Her stod 5 mann surret fast. Den øvrige besetning, inkl. kapt., var omkommet. Takket være mitt båtvante mannskap forløp bjergningen uten uhell, til tross for at det bleste en stor storm, og vårt ballastede skib var vanskelig å manøvrere.

JOHANNESSEN, ASLAK JULIUS,



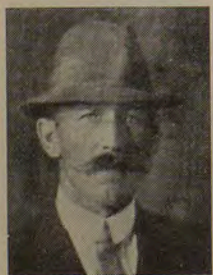
Bergen, f. 18. nov. 1888 i Vesterålen. Til sjøs 1910 med d. «Ceylon» (3500) av Bergen, tilh. Harloff & Rødseth. Styrms.eks. 1915 i Bergen og skibsf.eks. 1921 i Tromsø. Styrms. med samtl. V.D.S.-skib. Blev i 1921 fører av d. «Risøund» av Stokmarknes, tilh. V.D.S.

Har senere ført damperne «Hadsel», «Røst», «Mosken», «Vaagan», «Nordland», «Raftsund» og fører nu «Vaagan» (1075), alle tilh. V.D.S. — Gift. Ingen barn.

Begynte 17. mai 1915 i V.D.S. som 2. styrms. Da selskapet i 1916 solgte sitt skib «Lofoten» til B.D.S., Bergen, fulgte jeg med dette skib over i dette. I 1917 gikk jeg atter over til V.D.S. hvor jeg siden har vært.

I krigstiden tjenestgjorde jeg som styrms. i utenriks fart med gamle «Raftsund», foruten med d. «Lofoten» i B.D.S.

JOHANNESSEN, GABRIEL,



Lyngdal pr. Farsund, f. 20. des. 1884 i Spind. Til sjøs 1899 med s. «Hiram» (840) av Farsund. Styrms.eks. 1903. Styrms. bl. a. med s. «Spind» av Farsund og d. «Standard» av Oslo. Blev i 1913 fører av s. «Ba» (1900) av Farsund, tilh. Th. Brøvig. Sluttet sjøen i 1917. — Senere gårdbruker. — Gift. 6 barn.

JOHANNESSEN, HENRY LOUIS,

Oslo, f. 31. okt. 1888 i Hvitsten. Til sjøs 1903 med d. «Brilliant» (2500) av Oslo, tilh. Fred. Olsen. Styrms.eks. 1908 og skibsf.eks. 1916 i Oslo. Styrms. med damperne «Bretagne», «Borgila» og «Foldin», alle av Oslo. Blev i 1917 fører av s.n. skib (900) av Oslo, tilh.



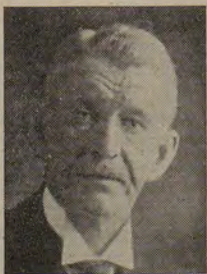
Fred. Olsen & Co. Har senere ført damperne «Biri» (1200), «Børs» (1200) og fører nu d. «Brunla» (900), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.

Den 21. nov. 1903, efter at jeg var fylt 15 år, gikk jeg til sjøs med Fred. Olsens skib, og jeg har den hele tid fart i dette rederis seil- og dampskiber. Jeg før under hele krigen uten å bli særlig forulempet av u-båtene, når undtas at man blev stoppet og fikk et ufrivillig ophold på en av disse mens skibet blev undersøkt.

I nov. 1914 lastet d. «Foldin» i Drammen for Amsterdam. Jeg var dengang 1. styrms. ombord. Vi avgikk fra Drammen en lørdag, og alt gikk bra inntil søndag middag, da trøsteakselen plutselig brakk og vi hadde da selvfølgelig ikke mere hjelp av maskinen. Vi befant oss da ca. 30 mil N.V. av Hantsholmen og vinden var V.N.V. med meget tung sjø. Efter en stunds forløp kom et skib til syne som viste sig å være d. «Bolstad» av samme rederi. Man gikk straks igang med å forsøke å få sleper ombord i denne, men på grunn av vinn og sjø blev dette arbeide meget vanskelig. Efter å ha arbeidet hele dagen til kl. 11 aften uten resultat, blev arbeidet hermed innstillet grunnet mørket og sjøen. Skibet drev stadig nærmere land i retning av Hirtshals fyr, og nu var det ikke noget annet å gjøre enn å la gå begge ankrer og håpe på at disse holdt, som de også gjorde. Man var da ca. 5 n. mil av land. D. «Bolstad» holdt sig stadig i nærheten. Så snart det blev lyst begynte man igjen arbeidet med å få sleperen ombord, og ved 11-tiden om form. lyktes det å få sleperen fast. Den bestod av 90 fv. 4" wire og 65 fv. av vår ankerkjetting. Slepningen begynte. Alt gikk bra, og kom vi til Oslo onsdag morgen. Vi var reddet denne gang.

JOHANNESSEN, JACOB,

Porsgrunn, f. 8. okt. 1870 i Porsgrunn. Til sjøs 1887 med s. «Erminia» (700) av Porsgrunn, tilh. kapt. H. Schanke. Styrms.eks. 1889 i Porsgrunn og skibsf.eks. 1895 i Oslo. Styrms. med bk. «Dione», sk. «Tichborne» og d. «Britannic». Blev i 1897 fører av s.



«Ariadne» (720) av Porsgrunn, tilh. J. Johannessen. Har senere ført Porsgrunns-damperen «Bleid» (1600), «Brand» (2800), «Chr. Knudsen» (6600) og «Bratsberg» (6628). Sluttet sjøen i 1924. — Ugift.

Fra 1895 har jeg seilt i A.S. Borgestads dampskiber.

Med bk. «Augustinus» fikk vi i jan. 1889 en voldsom storm i Nord Atlanteren. Brakk roret. Skuten var full av vann. Mistet

mange seil, men fikk skibet lens. Alle mann sydde seil i 4 dager. Kom inn til St. Thomas efter 14 dages seilas. Var trelastet.

Lå i Port Arthur da den russisk-japanske krig brøt ut. Lå der i 8 uker og blev bombardert 3-4 ganger av japanerne. Blev ikke skadet, men flere 12 toms granater sprang like på siden av så vannet stod inn over oss. En gang blev hele øvre bro fylt.

Under verdenskrigen førte jeg «Bratsberg» i krigsfarvann, og var heldig hele tiden.

Lever nu av min pensjon. Er censor ved skipper-eksamen og medlem av styret i Porsgrunn og omegns sjømandsforening.

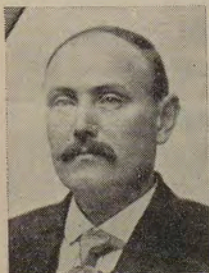
JOHANNESSEN, JOHANNES,



Brevik, f. 20. juni 1889 i Brevik. Til sjøs 1904 med s. «Zorida» (600) av Brevik, tilh. P. A. Stosen. Styrme. eks. 1912 og skibsf. eks. 1918 i Porsgrunn. Styrme. med bk. «Salem» og bk. «Mignon», d. «Egda» og d. «Adolphe Cerban». Blev i 1920 fører av s.n. damper

(650) av Brevik, tilh. C. Røe & Co. Førte det skib i 5 år, da det blev solgt til utlandet. Har senere seilt som styrme. — Gift. 1 barn.

JOHANNESSEN*), JOHANNES,



New Orleans, U. S. A., f. 17. mai 1878 i Stavanger. Til sjøs 1893 med s. «Charles Racine» (2500) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Styrme. eks. 1898 og skibsf. eks. 1901 i Stavanger. Styrme. med Stavangerdamperne «Jarl» og «Kalfond». Blev i 1909 fører av

d. «Smaragd» av Stavanger, tilh. Lauritz Kloster. Har senere ført d. «Agnella» (1500) av Bergen, d. «Jotun» (750) og d. «Valutta» (2050) av Stavanger, m. «Nautilus» (850) av Skien og førte senest d. «Baja California» (2800) av Puerto Cortez, tilh. United Fruit Co. — Gift. 2 barn.

*) Død i New Orleans 19. mai 34.

Jeg tjenestgjorde i Sigval Bergesens rederi fra dekksgutt til midlertidig fører (fra 1893—1909).

D. «Jotun» av Madsen og Jespersens rederi førte jeg midlertidig under krigen i 1915—16.

I 1916 gikk jeg ut til Shanghai og efterså bygging av d. «Valuta» for Hans Madsens rederi.

Siden har jeg mest seilt for amerikanske kompanier i fruktfart på Gulen. F. t. seiler jeg for United Fruit Co. som styrme. og midlertidig fører.

JOHANNESSEN, JOHANNES, MARTINIUS,



Shanghai, f. 18. juni 1875 i Nøtterøy. Til sjøs 1890 med sk. «Ingeborg» (200) av Tønsberg. Styrme. eks. 1898 i Nøtterøy. Styrme. bl. a. med s. «Sigrid», s. «Rolf» og fl. kinesiske dampere. Blev i 1917 fører av d. «Kiangfo» (1490) av Shanghai, tilh. China Merchants S. N. Co.

Har senere ført en rekke skib tilh. dette selskap, og fører nu d. «Hsin Kiangteen» (2613). Styremedl. i China Coast Officers Guild. — Gift. Ingen barn.

Under min føretid av d. «Kiangwah», en regulær passasjerbåt mellom Shanghai og Hankow, som jeg førte i 5 år (1924—29), var jeg mest optatt med å transportere soldater. Jeg hadde en gang samtidig hele 10.000 mann, officerer og soldater, ombord i 2 døgn. Almindelig passasjerantall 2—3000.

Har 14. aug. 1934 vært 25 år i China Merchants Steam Navigation Co., Shanghai. Jeg kan efter 25 års tjenestetid avgå når som helst med pensjon, men da helbredden er god akter jeg å fortsette nogle år til, da pensjonen stiger for hvert år, og mitt kinesiske skippercertifikat er gyldig til 22. juni 1938.

JOHANNESSEN, KARL CHRISTIAN,

Odda, f. 3. des. 1875 i Sveio. Til sjøs 1891 med bk. «Zippora» (930) av Hauge-sund, tilh. skibsr. Sundfør. Styrme. eks. 1894 i Hauge-sund og skibsf. eks. 1896 i Bergen. Styrme. med samtl. H.S.D.S. Blev i 1904 fører av d. «Søndhordland» (138 brt.) av Bergen, tilh. H.S.

D.S. Har senere ført de fleste av selskapets skib, senest d. «Hardangerfjord» (664 brt.) Siden 1929 ekspeditor i Odda for H.S.D.S. — Gift. 5 barn.



JOHANNESSEN, LARS HENRIK,

Bergen, f. 24. des. 1895 i Tysnes. Til sjøs 1911 med d. «Bluefields» (1200) av Bergen, tilh. O. & A. Irgens. Styrme. eks. 1914 i Bergen og skibsf. eks. 1921 i Oslo. Styrme. bl. a. med damperne «Egda», «Vesla» og «Bauta». Blev i 1926 fører av d. «Vesla» (1800) av Bergen,

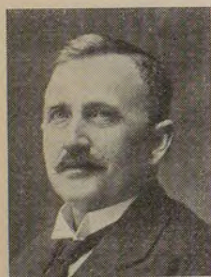


tilh. William Hansen. Har senere ført d. «Seks-
tant» (2400), d. «Hafnia» (2000) og fører nu d.
«Bauta» (2700), alle tilh. s.n. reder. — Gift. 1 barn.

JOHANNESSEN, OSMUND,

Fjøsanger pr. Bergen, f. 28. mai 1892 i Kristian-
sand. Til sjøs 1908 med s. «Ingomar» (1400) av
Kristiansand, tilh. S. O. Stray & Co. Styrms.eks.
1912 og skibsf.eks. 1917 i Kristiansand. Styrms.
bl. a. med fullr. «Songelv», d. «Spes» og d. «Skog-
land». Blev i 1929 fører av d. «Leikanger» (7300)
av Bergen, tilh. Westfal-Larsen & Co. A.s., og
fører nu dette skib. — Gift. 2 barn.

JOHANNESSEN, PEDER EVEN,



Gjerstad pr. Risør, f. 10.
sept. 1868 i Øistad pr.
Arendal. Til sjøs 1883 med
br. «Nomaden» (350) av
Grimstad, tilh. Harald Isak-
sen. Styrms.eks. 1888 i
Grimstad. Styrms. med
seilskibene «Charlotte
Streng», «Gobi» og «Nebo».
Blev i 1902 fører av bk.
«Dag» (800) av Grimstad, tilh. N. Thue Johnsen.
Har senere ført bk. «Saluto II» (1200), bk. «Kos-
mos» (1800), 4 m. bk. «Seileren» (3000), 4 m. bk.
«Støveren» (3600), alle tilh. S. O. Stray & Co.,
Kristiansand, og førte senest frg. «Skaregrøm»
(3300) av Grimstad, tilh. J. Bang. — Gift. 4 barn.

Jeg var styrms. med bk. «Nebo» av Grimstad fra 1890—1902.
På reise Syd Amerika—New York reddet i Nord Atlanteren 20
mann fra tysk skib. Belønning et gullur med keiser Wilhelms
billede. Som fører av «Dag» fra Haiti til Riga 1906 kom vi op i en
cyklon syd av Bermuda og brakk roret. Fortsatte reisen uten assi-
stanse. Anløp Grimstad og fikk nytt ror. Blev påskjønnnet av de
franske lasteassurandører.

På reisen fra Greenock til Philadelphia med «Seileren» kollid-
derte vi med engelsk d. «Victoria» i Kanalen (Rotlein Sund) nov.
1915. «Seileren» sank på 5 min. Mannskapet blev reddet ombord i
«Victoria». Denne måtte betale full erstatning.

Var fører av «Støveren» under hele krigen og til 1923. Seilte i
faresonen til slutten av 1917. «Støveren» blev solgt til Stavanger til
ophugning i 1923.

Fikk frg. «Skaregrøm» å føre 1925. 7. nov. 1926 var vi ferdig-
lastet i Halden, bestemt for Australia. Hadde min hustru, eneste
sønn og yngste datter med. 1. des. passertes Dungenes og 12. var
vi forbi Cap Finisterre. Den 15. fikk vi flere hårde byger fra S.O.
og N.V., lyn og torden med svært opørt hav. Om natten økte
vinden til en hel orkan. Alle seilene var fastgjorte, undtatt undre
merseilene, men det var ikke lenge før de blåste bort. Straks efter
midnatt gikk riggen overbord. Havet stod i et råk, og skibet ar-
beidet så voldsomt at det var et under, at ikke hele skibssiden blev
slått inn. Cyklonen vedvarte i tre døgn, og den tok hele riggen så
nær som formasten og en stump av aktermasten med sig. Den 17.
des., mens orkanen ennå raste, kom den italienske linjedamper

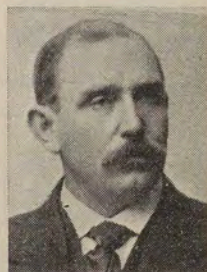
«Roma» og pralet «Skaregrøm» og tilbød assistanse, idet man på
«Roma» mente at de norske sjømenn måtte forlate den ramponerte
skute. Besetningen, hvorav hovedparten var fra Grimstad, holdt
da skibsråd, men besluttet å avslå italienerens tilbud, idet vi selv
vilde bringe skuten og last til nærmeste havn.

Det lyktes å få satt op en nødriigg, og vi satte kursen for Ponto
Delgade på Azorene, hvortil vi kom 1. juledag efter en anstreng-
ende seilas på 14 døgn. «Skaregrøm» blev her kondemnert, men
lasten som bestod av høvlet trelast til meget stor verdi, var altså
blitt reddet.

Fikk herfor fortjenstmedaljen i gull og et gullur av assurandørene.
«Skaregrøm» var Grimstads siste seilskib og så vidt mig bekjent
Norges siste skverrigger der var i fart.

JOHANNESSEN*), RASMUS,

Stavanger, f. 9. des. 1875 i
Stavanger. Til sjøs 1891
med s. «Favorit» (1450) av
Stavanger, tilh. Holdt &
Isachsen. Styrms.eks. 1895 i
Stavanger og skibsf.eks.
1900 i Bergen. Styrms. med
bk. «Vaarbud», d. «Cito» og
d. «Hiram». Blev i 1905
fører av d. «Hiram» av Stav-
anger, tilh. Holdt & Isachsen. Har senere ført d.
«Utstein», d. «Dictator», d. «Jonas Rein», alle av
Stavanger, og senest m. «Whipple» av Philadel-
phia. Sluttet sjøen i 1922. Ugift.



*) Død 12. des. 1934.

Aldri forlist — ikke torpedert. Seilte 3 år under krigen.

JOHANNESSEN, REIDAR BERG-

Antwerpen, f. 12. mai 1893
i Nøtterøy. Til sjøs 1909
med d. «Santiago» (2000) av
Oslo, tilh. Otto Thoresen.
Styrms.eks. 1912 og skibsf.-
eks. 1918 i Oslo. Høiere
skibsf.eks. 1918 i Oslo. Ra-
diocertifikat 1916. Styrms.
med d. «Varg», d. «Talabot»
og d. «Vivat», alle av Tøns-
berg. Blev i 1925 fører av d.t. «Nina» (7000) av
Oslo, tilh. Harry Borthen & Co., og fører nu
m.t. «Jenny» (7000), tilh. s.n. rederi. — Gift.
2 barn.



Mytteri ombord i d. «Nina» høsten 1927. Mytteriet omtalt i de
fleste av landets aviser.

Forlist med d. «Vivat» efter kollisjon med d. «Brisbane» av Port
Adelaide på reise fra Bangkok til Singapore. 13 mann av det
kinesiske mannskap omkom. Forliset inntraff i juni 1915. «Vivat»,
som var ca. 2 år gammelt, var fulllastet med ris, og sank i løpet av 6
minutter.

JOHANNESSEN, ROBERT,

Bergen, f. 12. aug. 1896 i Bergen. Til sjøs 1911 med d. «Aagot» (6050) av Bergen, tilh. skibsr. Kuhnle. Styr.-m.eks. 1915 og skibsf.eks. 1918 i Bergen. Styr.-m. bl. a. med d. «Regal» og d. «Inger Benedicte». Blev i 1923 fører av s.n. damper (2800) av Bergen, tilh. Jacob Kjøde. Har senere ført damperne «Skald» (1680), «Ingertre» (4700), «Ingerto» (4700) og fører nu «Ingerfem» (7000), alle tilh. s.n. reder. — Gift. 1 barn.

JOHANNESSEN, SVERDRUP BERNHARD,

Bodø, f. 21. des. 1884 i Steigen. Til sjøs 1904 med d. «Amicitia» (1800 brt.) av Bergen, tilh. Thv. Halvorsen. Styr.-m.eks. 1927 i Kristiansund. Styr.-m. bl. a. med damperne «Skjærstad», «Svartisen» og «Landego». Blev i 1931 fører av s.n. damper (347 brt.) av Bodø, tilh. Telegrafvesenet, Oslo. — Gift. 3 barn.

JOHANNESSEN, THORVALD,

Bergen, f. 16. sept. 1889 i Bergen. Til sjøs 1905 med d. «Wara» (1800) av Bergen. Styr.-m.eks. 1912 og skibsf.eks. 1914 i Bergen. Styr.-m. med d. «Bauta» av Bergen og d. «Santa Cruz» av Oslo. Blev i 1922 fører av d. «Framnæs», tilh. Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane, Bergen. — Gift. 1 barn.

**JOHANSEN, BENDIK KORNELIUS
NIKOLAI,**

Tromsø, f. 29. juni 1889 i Lillestrømmen (Troms). Til sjøs første gang i 1905. Styr.-m.eks. 1918 og skibsf.eks. 1922 i Tromsø. Styr.-m. med d. «Alexander Kielland», d. «Forsete», m. «Hobby» og d. «City of New York». Blev i 1930 fører av s.n. skib (512 brt.) av New York, tilh. admiral Richard E. Byrd. Har senere

ført d. «Bear of Oakland» (700) av Oakland (Cal.), tilh. admiral Byrd, og fører nu dette fartøi. Inneh. Congressional gullmedalje, New York City gullmedalje, sølvmedalje fra The Aeronautical Chamber of Commerce of America, bronsemedalje fra The Town of Stamford (Con.) — Gift. Ingen barn.

Min interessanteste reis var da jeg som 1. styr.-m. og islos deltok i admiral Byrds sydpolekspedisjon 1928—1930. Da vi i 1930 skulde ned til Bay of Whales for å hente ekspedisjonen ut, var isforholdene særdeles vanskelige, og alt var da avhengig av mig som fagmann på området om vi skulde klare å forsere isbakken; men vår norskbyggede skute «City of New York» ex. «Samson» viste sig å være første klasses tross sin lille maskin. Etter knapt 2 døgns arbeid var vi igjennem pakkisen, 120 kvm. bred. Kommet inn i Ross Havet fikk vi storm av S.O., måtte snu og lense inn i pakken igjen og ligge der til været bedaget sig. Neste dag på-an igjen, for så to dager senere atter å få storm av S.O., 24 grader kulde, nedlastet skute og overising. Man holdt det gående sydover med små seil og maskin og alle mann banket is dag og natt i 5 døgn til vi fikk ly av Barrieren vest ved Ross øya 300 kvm. avdrift. Skuten styrte dårlig, da den lå så meget forover p. g. a. istyngden. Vi så ut som et barkrigget isfjeld. Da vi fikk klaret skuten for is løftet den sig 13" forut og 7" akter. Man hadde ikke kunnet klart det stort lengere. Hadde da måttet lense nordover og latt ekspedisjonen i stikken, da det var sent på året og vinteren satte inn. Da spørs det, hvordan det hadde gått med de 42 mann på Barrieren.

JOHANSEN, GEORG SOFUS,

Kristiansand, f. 21. april 1886 i Kristiansand. Til sjøs 1903 med s. «Axel» (1200) av Kristiansand. Styr.-m.eks. 1910 og skibsf.eks. 1911 i Kristiansand. Styr.-m. bl. a. med br. «Lillesand», bk. «John Lockett» og «Solveig Skogland». Blev i 1915 fører av br. «Lillesand»



(300) av Kristiansand, tilh. K. F. Langfeldt. Har senere ført sk.s. «Gazelle» (400) av Kristiansand, d. «Solveig Skogland» (5900), d. «Valdemar Skogland» og d. «Eker» (1200), alle av Haugesund, og fører nu d. «Skjold» av Lillesand. — Gift. 4 barn.

Den alvorligste begivenhet i mitt sjøfartsliv var uten tvil br. «Lillesand»s forlis i Nord Atlanteren jan. 1916. Som fører av dette fartøi gikk jeg sist i nov. 1915 ut fra St. Marc. på Haiti lastet med Logwood bestemt for Havre. Full dekkslast. Kommet nordenfor Azorene kom jeg op i et fryktelig uvær, — rene orkaner, som begynte Lille Juleaften og varte til 3. jan. 1916. Nyttårsaften, da skibet befant sig i orkanens centrum, fikk skibet et fryktelig brått over baugen som slo av klyverbommen innenfor fokkestaget som om den hadde vært en fyrstikk. (Sjøen var da så svart at råken av bråtene gikk over merseerærne). Vinden som hadde vært på Vest blev stille i ca. 4 timer med en redselsfull sjø og sprang derefter østlig tiltagende i styrke. Da klyverbommen gikk falt riggen overbord, fokkeriggen først, tok med sig storriggen over merset. Hvert brått som gikk over skibet bragte ødeleggelse. Alt var så å si

jevnet med dekket. Slik drev vi om med istykkerbrukne pumper, uten livbåter, med istykkerslått kahytt og ruff og 8 fot vann i rummet. Da blev vi reddet i siste øieblikk, 6. jan. kl. 10½ aft. av d. «Cluden» av London. Gud skal ha takk og ære for redningen. For mig syntes alt håp ute, om jeg ikke da lot mig merke dermed.

JOHANSEN, HJALMAR,



Asker st., f. 19. nov. 1873 i Hurum. Til sjøs 1890 med sk. «Argo» av Svelvik. Styr.-m.eks. 1896 i Svelvik. Styr.-m. bl. a. med bk. «Orient», bk. «Inga» og d. «Constance». Blev i 1909 fører av s. «Orient» (750) av Drammen (senere Oslo), og førte dette skib til 1918. Har senere ført s. «Shakespeare» (1250) av Kristiansand (1919—1922). Sluttet sjøen i 1922. — Har senere drevet hagebruk, hønseri etc. — Gift. Ingen barn.

En dag i siste halvdel av feb. 1916 avgikk med bk. «Orient» fra Porsgrunn med en ladning props bestemt for Blyth. Det var kuling av N.O. og efter 2 ettmåls seilas var vi under den engelske kyst. De siste timer var kursen satt for Shields, da vinden tiltok i styrke, så det blev umulig å søke på Blyth. Kl. 5 morgen skulde vi efter bestikket være ca. 10 m. rett øst for piren i Shields. Skibet blev da lagt til vinden for st.b. halse for stumpene, for å oppbeie dagslyset, da det var forbudt å søke havn efter mørkets frembrudd. Alle fyrer eller lys var slukket på grunn av krigen. Straks efter at skibet var lagt til vinden, fikk vi se piren i South Shields ca. 1 strek på b.b. baug, bare ca. 1 m. av. Vinden var O.N.O. og da det ikke var plass til å bære rundt, blev mere seil satt og forsøkt å redde skibet inn mellom piren, som også lyktes, da det var en ualmindelig villig skute. Da vi var midt mellom begge pirer, blev lyskasterne satt på skibet og samtidig avfyrt et voldsomt kanonskudd. Mannskapet blev forstyrret og nervøse, men alt gikk da bra, og straks innenfor fikk vi taugbåt og los og fortsatte op roveret og blev fortøiet. Jeg fikk ordnet det så at skibet fikk losse i Shields, og efter utløsning blev tauget til Blyth, hvor vi ankom på eftermiddagen i mørkningen, og blev fortøiet i roveret ved siden av et mindre skib. På grunn av Zeppelin-angrep var det forbudt å bruke lys av noget slag. Kl. 10 aft., da jeg nettopp var gått til køis, hørtes et smell, og jeg fikk et voldsomt slag i venstre hofte. Sprang på dekk og fikk se 2 engelskmenn fra det andre skib lå i en båt og lyste på skibets navn med fyrstikker, da de hadde vært iland og ved tilbakekomsten ikke kunde finde sitt eget skib. Jeg fikk da disse mennesker fjernet ved å forklare dem situasjonen. Det var vekten på ytre breakwater som hadde skutt. Projektilet passerte gjennom skibssiden og inn i mitt soveværelse, hvor den heldigvis gikk så lavt at den traff stålfjærene i min madras og blev stuvet i enden, så at den gikk på tvers gjennom sengetøiet og i min hofte som hovnet. Rapporterte saken til det norske konsulat og kommandanten på stedet. 2 løytnanter kom ombord og undersøkte. Disse folk var meget elskverdige. De bad mig ikke å omtale saken for meget og bad om undskyldning for det som var hendt.

Vi lastet så kull for Oslo og fortsatte resten av sommeren med props og kull mellom Norge og England, som alt gikk godt gjennom alle farer og gjenvordigheter til lidt før jul da skibet blev oplagt.

JOHANSEN, J. O.,

Oslo, f. 2. nov. 1857 i Røyken. Til sjøs første gang i 1872. Styr.-m.eks. 1878. Blev i

1884 fører av bk. «Færder» (400). Har senere bl. a. ført bk. «Trio» (500) av Oslo, sk.s. «Gambetta» (299 brt.) av Svelvik, bk. «Algome» (1400 brt.), bk. «Erstatningen» (550), br. «Kong Karl» (600) av Holmestrand, fullr. «Sofie» (2600) av Sandefjord og senest bk. «Fjelheim» av Oslo, tilh. skibsr. Hasle. — Bor nu på Theodor Henriksens Sjømannshjem.



JOHANSEN, JULIUS,

Ørsnæs pr. Tønsberg, f. 16. feb. 1875 i Nøtterøy. Til sjøs 1889 med s. «Thorvald Heyerdal» (316 brt.) av Oslo, tilh. Winge & Co. Styr.-m.eks. 1894 i Nøtterøy. Styr.-m. bl. a. med bk. «Vesta», bk. «Talisman», d. «Talisman» og d. «Terrier». Blev i 1915 fører av d. «Terrier» (8250) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Tyr» (3310), d. «Mirrita» (8300), d. «San Joaqui» (10360) og d. «Mirlo». Sluttet sjøen 1931 (syk). — Gift. Ingen barn.



Seilte for Wilh. Wilhelmsen i 28 år.

I sin tid var jeg lettmatros med fullr. «Frants Carvell» av Moss. Hadde en lang reise fra Cardiff (England) til San Diego (Kalifornia) på 7 mnd. og 14 dager. Hjemreisen fra Seattle til London 6 mnd. Almindelig reise vestover 3 a 3½ og østover 4 mnd. Vi raket op for proviant, men når nøden er størst er hjelpen nærmest som en siger. Fikk øie på en amerikansk skonnert og fikk litt proviant fra den og vi klarte oss for sultedøden.

Samme skib seilte vi med full av vann fra Kanada trelastet til Granton (Skotland) og kom frem i god behold.

I krigens tid seilte jeg med full last av dynamitt fra Philadelphia til Japan. Seilte søndenom Afrika og kom godt og vel frem.

Jeg seilte hele krigens tid og var av de få heldige, som ikke blev torpedert.

Jeg har aldri forlist i min lange tid til sjøs, skjönt jeg har vært med mange dårlige seilskiber, som vi hadde i Norge den tid da jeg begynte å seile.

JOHANSEN, KARL OLAV,

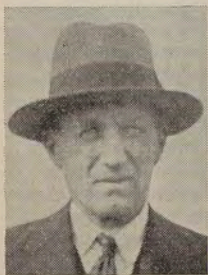
Dieppe (Frankrik), f. 3. feb. 1881 i Fredrikstad. Til sjøs 1896 med bk. «Gerda» (600) av Hvitsten, tilh. Fred. Olsen. Styr.-m.eks. 1898 og skibsf.eks. 1911 i Fredrikstad. Styr.-m. bl. a. med bk. «Sirius», bk. «Areola», d. «Bretagne» og d. «Bruno». Blev i 1912 fører



av d. «Nora» (2000) av Oslo, tilh. Fred. Olsen. Har senere ført d. «Balduin» (1500), d. «Foldin» (900), d. «Bonn» (1250), d. «Bretagne» (2500) og fører nu m. «Sardinia» (3000), alle tilh. Fred. Olsen & Co., Oslo. — Gift. Ingen barn.

Var fører av d. «Balduin» av Oslo da den blev skutt i senk av tysk u-båt i Nordsjøen 1. mai 1915. Skibet var på reise fra Drammen til London med tremasse. Alle reddet.

JOHANSEN, KARL SEVERIN,



Bergen, f. 24. des. 1886 i Senja. Til sjøs 1906 med s. «Adelpi» av Arendal. Styrms.eks. 1911 i Tromsø og skibsf.eks. 1914 i Tønsberg. Blev i 1917 fører av d. «Eidsvaag» (1350) av Bergen, tilh. Larsen & Nordgren. Har senere ført d. «Noreg» (2200), d. «Nor-

na» (3300) og senest d. «Lillian», Bergen. — Gift. 3 barn.

Jeg har seilet fra begynnelsen av krigen til høsten 1917. Den meste tid på England og Frankrik, men blev aldri torpedert, minesprengt eller i nogen spesiell fare.

JOHANSEN, KLAUS EINAR,



Halden, f. 11. juli 1890 i Halden. Til sjøs 1905 med s. «Rogate» (328 brt.) av Halden, tilh. Joh. Spørck. Styrms.eks. 1910 og skibsf.eks. 1920 i Halden. Styrms. bl. a. med bk. «Svea», bk. «Ragna», d. «Baune» og d. «Grove». Blev i 1929 fører av d. «Dagø» (2600) av

Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn, og fører nu dette skib. — Gift. 2 barn.

I 1909 kom jeg til Hamburg med Sandefjordsbarken «Fridtjof Bryde» efter å ha hatt 200 dages reise fra Celebes. Holdt mig dog for det meste i seilskibe like til krigen begynte. Seilte med forskj. skib under krigen, men var aldri utsatt for u-båter.

JOHANSEN, LORNTZ JOHAN,



Sandnessjøen, f. 20. des. 1887 i Tjøtta. Til sjøs 1905 med 4 m. bk. «General Gordon» av Haugesund, tilh. Th. Nordbø. Styrms.eks. 1908 og skibsf.eks. 1911 i Haugesund. Styrms. med d. «Augusta» og d. «Skjold-ulf» av Haugesund, d. «Vefsen» og d. «Ranen». Blev i

1918 fører av d. «Haavik» (165 brt.) av Sandnessjøen, tilh. Helgelandske D.S. Fører nu d. «Ranen» (463 brt.), tilh. s.n. selskap. — Gift. 3 barn.

JOHANSEN, TRYGVE EIDE-

V. Moland, f. 7. sept. 1898 i V. Moland. Til sjøs 1913 med s. «Petra» av Nøtterøy, tilh. M. Pedersen. Styrms.eks. 1919 i Lillesand og skibsf.eks. 1926 i Kristiansand. Styrms. bl. a. med fullr. «Clyde», m.t. «Sommerstad» og m.t. «Sir Osborn Holmden». Blev i 1929 fører av m. «Solstad» (8780) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. A.s. Har senere ført m. «Sir Osborn Holmden» (13400), m. «Storstad» (13564). Fører nu m. «Solstad» (8780), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.



Fra min første tur til sjøs og inntil jeg tok styrms.eks. seilte jeg hovedsakelig på langfart med norske og til dels engelske seilskib. Det var en lærerik og begivenhetsfull tid.

Høsten 1920 mønstret jeg som 2. styrms. på fullr. «Clyde» av Drammen, kapt. Alfred A. Nygaard. En solklar novemberdag s. å. avgikk vi fra Sundsvall lastet med høvlede bord og plank bestemt for Port Adelaide, Australia. Reisen ut Østersjøen, Nordsjøen og Kanalen passerte under meget vekslende værforhold. Efter ca. 20 døgnss seilas var vi på høide Canariene, og passat-vinden begynte her å gjøre sig gjeldende. Uten nevneverdig føling av farvannets stillebelter, og under frisk N.O. og S.O. passat, kom vi ned i vestavindsbeltet, og passerte Cap det gode Håp midt i jan. 1921. Kapt. hadde da i ca. 3 uker vært sykkelig, og sykdommen tiltok efterhvert som reisen skred fremover. Han klaget over hjerte-onde. En stormfull natt i begynnelsen av feb. mnd. tok jeg som vanlig i den siste tid, i vaktskiftet kl. 4 fm. en tur inn til kapt. for å høre efter hans befinnende, og fant ham da liggende i grue på dørken helt bevisstløs. Kl. 8 neste dags morgen kom han et øieblikk til bevissthet, og spurte om vindretning og om kronometret var optrukket. Da han hadde fått et tilfredsstillende svar på nevnte spørsmål falt han atter tilbake til en bevisstløs tilstand, og ved 3-tiden neste morgen døde han uten å ha vært ved bevissthet efter foran nevnte øieblikk foregående dag. Han blev senket i havet 2 dager senere, under stor deltagelse fra officerer og mannskap. Kapt. Alfred A. Nygaard blev ca. 41 år gammel, og ved hans tidlige bortgang mistet vårt kjære fedreland en av sine mest sympatiske, dyktigste og stolteste sønner på havet.

Ca. 10 dager efter denne hendelse fikk vi en cyklon over oss. Ved anledningen førtes fulle seil, når undtas røiler og kryss bramseil som var fastgjort. Cyklonen opstod helt plutselig og uten foregående varsel eller symptomer av nogen art. Den vedvarte i ca. 1½ time og herunder lå skibet kantret til storluken b.b. side i vannet. Med undtagelse av halve fore stump, blev riggen helt ren-ribbet for seil, samtidig som all løpende rigg var i en eneste uoploselig masse. En svensk lettmatros gikk overbord og forsvant i kjølvannet.

Reisen fortsattes uten videre hendelser, og vi ankom til Port Adelaide midt i mars mnd. 1921. 1. styrms. Haakon Haakonsen

blev ansatt som fører og undertegnede forfremmet til 1. styrm. Efter ca. 2½ mnd. ophold i P. A. for lossing av trelasten og lasting av hvete, avgikk vi derfra først i juni bestemt for Falmouth f. o., hvortil vi efter en slitsom reise ankom i første halvdel av nov. 1921.

JOHANSEN, WILLIAM,



Nøtterøy, f. 28. sept. 1879 i Veierland. Til sjøs 1895 med «Thekla» av Sandefjord, tilh. Brydes Hvalfangeri. Styrm.eks. 1901 i Sandefjord og skibsf.eks. 1908 i Tønsberg. Styrm. med fl. av Wilh. Wilhelmsens skib, senest d. «Taurus» og d. «Tricolor». Blev i 1920 fører av d. «Tricolor» (6700) av Tønsberg. Har senere ført d. «Taurus» (7200) og fører nu d. «Cubano» (8470), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 5 barn.

Forliste 15. mai 1901 som matros med d. «Leif» av Holmestrand i isen i Østersjøen. Blev bjerget av russisk isbryter «Jermack».

Jeg seilte så å si under hele den store krig uten uhell.

Har vært ansatt uavbrutt i Wilh. Wilhelmsens rederi siden 18. aug. 1902. Begynte som matros.

JOHANSEN, RAGNALD EMIL,



Farsund, f. 4. des. 1874 i Kristiansand. Til sjøs 1889 med s. «Ceres» av Grimstad, tilh. Emil Einersens. Styrm.eks. 1892 i Kristiansand. Styrm. med sk. «Tofteland», bk. «Ida», jernb. «Inga» og d. «Edith», alle av Kristiansand. Blev i 1900 fører av bk. «Ida» av Kristiansand, tilh. Heisteins Rederi. Har senere ført s. «Lady Palmerstone», d. «Zeus», begge av Kristiansand, d. «Stokesly», d. «Carolvore» og d. «Ellavore», alle av Farsund, d. «Solveig Skogland» og «Hanna Skogland» av Haugesund, d. «Sagn», d. «Acasta» og fører nu d. «Torborg» (8000), samtl. av Kristiansand. — 1911—1915 overform. ved Trondhjems Mek. Verksted og skibshandler. — Enkem. 6 barn.

I 1891—92 var jeg forhyret med bk. «Livingstone» av Grimstad. Vi lå i Santos under den fryktelige gulfeberperiode i ca. 3 mnd. Hele havnen lå full av skib, mest norske. Ombord i de forskjellige var der bare en og to mann, resten var døde av gulfeberen. Der var hverken konsul eller andre til å ta sig av våre tarv, inntil en del førere inngav rapport til konsul Bolstad i Rio, som da kom ned og fikk ordnede forholde. Ombord hos oss døde 2, resten var alle syke og så medtatt at de fleste ikke kunde komme over rekken til seilberging, da vi kom ut i sjøen. Der var ingen folk å få, så skibene måtte bjerpe sig så godt de kunde til nærmeste havn.

Under verdenskrigen var jeg over 50 ganger i Frankrike og 10 ganger i Italia og Spania. I 1917 blev jeg første gang senket av

tysk u-båt 120 mil nord av Cruna i Spania. Vi var 17 timer i båtene. Det var i feb. mnd. og surt og stormende. Av mitt mannskap blev alle berget, men en annen norsk båt, som blev senket samtidig, mistet den ene båt med 8 mann. Vi blev tatt op av en engelsk patruljebåt og ført til Falmouth. Derfra blev vi sendt til London. På den tid var der ca. 1200 forliste sjøfolk i London. Alle hoteller for emigranter var fylt op av forliste sjøfolk. Konsulatet hadde fullt op å gjøre i de tider og maktet ikke å vareta interessene som det burde vært gjort. Vi stod jo alle i den formening at vi måtte underkaste oss konsulens avgjørelse for som forliste ikke å tape vår rett til hjemsendelse. Med oss som var i London gikk det elendig med å komme hjem. Uke efter uke gikk uforandret. En av mine venner telegraferte til agenten for Bergenske i Newcastle om der var anledning til å komme hjem. Han fikk øieblikkelig svar at der var plass nok til ham, kone og sønn. Han kom og viste mig telegrammet og vilde jeg skulde følge. Jeg gikk da op på konsulatet og spurte om grunnen for at vi ikke blev hjemsendt og så at der var plass nok på de båter som gikk fra Newcastle. Konsulen uttalte da at Newcastle ikke sorterte under ham. Jeg fremholdt da, at i tider som disse burde der være så pass samarbeide at alle plasser blev benyttet. Han fremholdt at han arbeidet med regjeringen hjemme om fritt leide for oss og der var intet videre å gjøre. Kommet tilbake til hotellet, fikk jeg et par skibsførere til å gå med mig og tale med vår minister i London (Benjamin Vogt) om disse forholde. Vi reiste samme formiddag og blev på det hjerteligste mottatt av ministeren. Da vi hadde fremholdt vårt erinde uttalte han at han var aldeles uvitende om disse forhold. Konsulatet sorterte under regjeringen eller departementet i Norge direkte. Riktignok hadde han av avisene sett alle de norske skib som var senket, men han gikk ut fra at folkene var sendt hjem efter hvert. Han takket oss for vi hadde kommet ut og lovet å sette sig i forbindelse med konsulatet øieblikkelig. Dette merket vi straks, for vi var ikke mere enn kommet tilbake til hotellet, før en av konsulatets folk kom og meddelte at nu skulde vi snart komme hjem, for konsulen hadde nettop hatt en konferanse med ministeren. Resultatet blev det store møte i Alberth Hall, hvor alle Englands autoriteter var innbudd, så saken blev bekjent. Den engelske regjering tok affære, så de satt ferjeforbindelse mellem Aberdeen og Bergen igang. Jeg oppebidde ikke dette, men reiste med min venn til Newcastle.

Dessverre blev vi på hjemturen igjen torpedert uten varsel med d. «Polux» av Bergen 40 mil av Aberdeen. Det var et fryktelig forlis. 17 mennesker mistet livet. Jeg selv måtte springe i sjøen og lå ca. 1 time i vannet, før jeg blev tatt op i en av skibets båter. Det var i mars mnd. og kaldt. Vi var 7 timer i båten fra vi blev tatt op av fiskedamperen «Brent» av Aberdeen. Disse hjertelige mennesker, som var på vei til fiske, snudde og gikk inn med oss. Gav oss tørre klær og mat. Jeg vet ikke om rederiet godtgjorde dem for deres tap.

Vi blev nu atter sendt til Newcastle, hvor vi opholdt oss 14 dager tid, og da den første ferje blev satt inn fulgte vi denne. Det tok oss 4 dager fra Newcastle til Bergen. Der var 1200 forliste sjøfolk ombord. Det var både en uhyggelig og spennende reis, så da vi endelig kom innenfor Marsteinen og fikk den underretning pr. trådløs om at vi måtte ligge og vente til dagslyset for å komme inn til Bergen, gjorde det ikke så meget, for vi følte oss trygge mellem de norske fjeld.

I Bergen sov nogen i trappeoppganger, husvillarresten, forsamlingshuset etc. Jeg selv møtte en fører og fikk følge ham ombord, så jeg hadde det kongelig. Det må jo også innrømmes at det er ikke godt å huse 1200 mann, som kommer uventet, og især i den tid hvor husnød eksisterte i Bergen.

Når jeg undtar krigens tid har jeg alltid seilet heldig og har ikke hatt noen forlis eller større havarier. Under krigen blev jeg en natt påseilt av en fransk fregat «Friant» i Biskayabukten, men led bare ovenbord skade, så vi led ingen nød.

JOHNSEN, ALF HENRY,



Tønsberg, f. 14. juni 1893 i Herføl. Til sjøs 1908 med s. «Odin» (600) av Halden, tilh. skibsr. Syvertsen. Styrme.eks. 1912 i Fredrikstad og skibsf.eks. 1917 i Oslo. Styrme. bl. a. med bk. «Dione», d. «Modum», sk.s. «Yrsa» og m. «Monsun.» Blev i 1923 fører av sk.s.

«Yrsa» (375) av Drammen, tilh. Erik Bakke jr. 1925—1928 kjentm. og kanonskytter med tollkrysser T. 5. Siden 1928 utseilings- og havnelos i Tønsberg. — Gift. 2 barn.

Jeg overtok sk.s. «Yrsa» som fører 12. mars 1923 og gikk ifra 12. feb. 1925 grunnet salg. Rederen uttalte da at jeg i løpet av 2 år hadde hatt 30 reiser på Norge/England og Østersjøen/England, og han kjente ingen som hadde så hurtige reiser med seilskib, som jeg hadde hatt i løpet av de 2 år.

Jeg blev torpedert med d. «Modum» 8. des. 1916 i Bay of Biscaya. Alle reddet.

Utenfor Okse fikk jeg i sept. 1923 på reise Drammen/Plymouth med 130 std. høvlast et svært brått over skibet, der forskjøv dekkslasten til styrbord så skibet lå med rekken under vann. Det lyktes oss å komme inn til Flekkerø uten nogensomhelst assistanse. Allerede halvannet døgn etterpå stakk skibet til sjøs med dekkslasten igjen på plass, og ankom lykkelig til Plymouth, hvor hele lasten blev levert uten et eneste manglende stykke. Skib- og ladningsassurandører, Anth. B. Nilsen & Co, Oslo, samt «Norge», Drammen, bevilget som erkjennelse for godt utført arbeid, samt for at det hele blev utført uten en øres utlegg for assurandørene og reder, mig og mannskapet en penge gave, der blev utbetalt ved skibets ophold i Norge.

JOHNSEN, ALFRED SEVERIN,



Stensnes pr. Horten, f. 15. sept. 1887 i Brevik. Til sjøs 1903 med s. «Kappa» av Brevik, tilh. Cornelius Røe. Styrme.eks. 1913 og skibsf.eks. 1919 i Porsgrunn. Styrme. med d. «Bratland» og d. «Brønnøy». Blev i 1922 fører av d. «Bratland» (3400) av Porsgrunn, tilh. A.s.

Borgestad. Førte senest d. «Bratsberg» (6623), tilh. samme selskap. — Gift. Ingen barn.

Jeg før hele tiden under verdenskrigen uten uhell.

JOHNSEN, CARL MARTIN,

Haugesund, f. 8. nov. 1887 i Bergen. Til sjøs 1903 med d. «Schweigård» av Haugesund, tilh. Erik Lindø. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks.

1909 i Haugesund. Styrme. med B.D.S.-båter 1910—19. Blev i 1919 fører av d. «Viksø» (600) av Haugesund, tilh. S. Gerhard. Har senere ført d. «Eikundasund» (600) av Egersund og fører nu d. «Karmøy» (4150) av Haugesund, tilh. John K. Haaland. — Gift. 1 barn.

Efterat «Viksø» og «Eikundasund» blev solgt reiste jeg som styrme. i John K. Haalands rederi, Haugesund. Blev sommeren 1931 fører av d. «Karmøy», samme rederi.



JOHNSEN, CHRISTIAN,

Staubø, f. 18. feb. 1877 i Flosta. Til sjøs 1892 med s. «City of Agra» (1000 brt.) av Porsgrunn, tilh. skibsr. Olsen. Styrme.eks. 1895 i Staubø. Styrme. med bk. «Staut», bk. «Statsminister Selmer» og bk. «Freidig». Blev i 1902 fører av bk. «India» (1450) av Tvedestrand, tilh. Lars Lydersen. Har senere ført s. «Ancenis» (3000), d. «Havbris» (900), d. «Havdrot» (2150), d. «Havbris» (2050), d. «Havborg» (1950), d. «Hvoslef» (2100) og fører nu d. «Crawford Ellis» (3000), tilh. Helmer Staubø & Co., alle av Oslo. — Gift. 5 barn.

En sølvpokal av den engelske regjering for redning av menneskeliv under krigen i Den engelske Kanal okt. 1916.



JOHNSEN, EINAR NIKOLAI,

Hølen, f. 12. juli 1881 i Kråkerøy. Til sjøs 1896 med br. «Augusta» (230) av Fredrikstad, tilh. Stang & Brecke. Styrme.eks. 1901 og skibsf.eks. 1905 i Fredrikstad. Styrme. bl. a. med sk. «Gjede», d. «Union», d. «Regona» og d. «Reidar». Blev i 1915 fører av s.n.

dampner (6400) av Halden, tilh. Wiel & Amundsen. Har senere ført d. «Audax» (1400) av Fredrikstad, d. «Dampsto» (4150) og senest d. «Dampseks», begge tilh. Arth. H. Mathiesen, Oslo. — Gift. Ingen barn.

Førliste 3 dager før jul 1899 med br. «Augusta» av Fredrikstad mellom Skottland og Lindesnes. Et brått tok bougspryd og for-



riggen. Fokkemasten knakk 6 fot over rufftaket. Til slutt helt uten rigg. Var 2 døgn på vraket, og blev berget alle av den danske d. «Jægersborg».

Seilte i hele krigstiden med d. «Reidar» og d. «Audax». Den siste blev rekvirert av England høsten 1917 i Garston Dock. Med d. «Reidar» kom jeg til Århus med kopra fra Ceylon, som var den siste last av den slags som slapp over Nordsjøen under krigen. Blev påseilt med d. «Damp» i det Gule Hav juli 1930 av et japansk dampskip i tett tåke. Skåret over ved forluken, kullastet. «Damp» sank på 5 a 7 min. Alle mann bjerget.

JOHNSEN, HANS ADOLF,



Shanghai, f. 8. april 1893 i Idd. Til sjøs 1910 med skolesk. «Statsraad Erichsen» av Oslo. Styrms.eks. 1917 og skibsf.eks. 1918 i Fredrikstad. Styrms. bl. a. med d. «Skotfos», d. «Helios» og et par kinesiske dampere. Blev i 1927 fører av d. «Shun Chih» (2500) av Shanghai. Har senere ført d. «Ardent» (3000) av Tønsberg. Siden 1932 i losvesenet i Shanghai. — Ugift.

Kom i 1919 ut til Kina, hvor jeg i vel 5 år seilte som 2. og 1. styrms. i norske skib. Gikk så over i kinesisk rederi, hvor jeg fikk båt å føre. Blev i 1931 ansatt som fører av d. «Ardent» av Tønsberg som jeg førte i vel 1 år, inntil jeg i aug. 1932 blev ansatt som los i Shanghai.

JOHNSEN, HANS JAKOB,



Langesund, f. 14. mai 1876 i Brevik. Til sjøs 1892 med s. «Garant» (600) av Brevik, tilh. Cornelius Røe. Styrms.eks. 1895 i Tønsberg. Styrms. med bk. «Garant», d. «Hildur» og bk. «Athemian». Blev i 1897 fører av s.n. bk. (334 brt.) av Brevik, tilh. C. Røe. Har senere ført s. «Gunn» (483 brt.) og s. «Meran» (656 brt.), begge av Brevik. Sluttet sjøen i 1911. Nu tollstedbestyrer i Langesund. — Ordfører i Brevik 1918—1919. — Gift. 3 barn.

Fra 1. juli 1922 til 31. aug. 1931 tjenestgjorde jeg i smuglerkontrollen som tollkontrollør og fører, først av tollposynsskipet «Bell» (110 brt.), og fra 1. juli 1923 av smuglerjageren «T. 1» (181 brt.).

JOHNSEN, HENRY JOSEF,

Fredrikstad, f. 20. juli 1895 i Greåker. Til sjøs 1910 med d. «St. Olaf» (1200) av Sarpsborg, tilh. A.s. Borregård. Styrms.eks. 1916 i San-

defjord og skibsf.eks. 1922 i Fredrikstad. Styrms. med d. «Rudolf», d. «Vardefjell» og d. «Harpefjell». Blev i 1932 fører av s.n. damper (3250) av Oslo, tilh. Olsen & Ugelstad. Fører nu d. «Ørnefjell» (2250) av Oslo. — Gift. 1 barn.



D. «Harpefjell» avgikk fra Kovda 31. okt. 1933 med en ladning trelast for London. Alt forløp bra og intet mistenkelig merkedes før 1. nov. om natten, da styrms. kom og meldte brand i forrummet. Steamslukningen blev påsatt, men hjalp tilsynelatende intet; ilden grep om sig med rivende hast. For å redde broen og radiostasjonen så lenge som mulig, blev det slått hull i dekket og 2 vannslanger påsatt. Dette hjalp en tid og kursen satt rett på land med forsert fart for om mulig å få skibet landsatt i Chervyanaya Bay på halvøen Ribacha Peninsula. På vei mot land begynte det å brenne i dekkslasten på foredekk og under broen og 1 kvm. av land måtte skibet stoppes, båtene settes på vannet og halvparten av mannskapet fikk ordre om å gå fra borde. Hele forskibet, broen og maskinrummet stod da i flammer. Ved middagstid 2. nov. gikk de resterende av mannskapet fra borde, da skibet stod i full fyr fra for til akter. Mannskapet blev optatt av den engelske trawler «Lock Leven» av Hull som tok oss inn til Vardø. Alle blev reddet, men mannskapet mistet sitt tøy. «Harpefjell» sank senere i Varangerfjorden. Brandens årsak uopklart.

JOHNSEN, HERMAN,

Grimstad, f. 10. juli 1851 i Høvåg. Til sjøs 1866 med s. «Frihandel» (300 brt.) av Grimstad, tilh. M. Smith Petersen. Styrms.eks. 1869 i Kristiansand. Styrms. med s. «Runer», s. «Hassel-nødde», s. «Løvfald» og s. «Midnatsol». Blev i 1881 fører av s. «Hassel-nødde» (545 brt.) av Grimstad, tilh. Fredrik Smith Petersen. Har senere ført seilskutene «Petrus» (540 brt.), «Norden» (724 brt.), «Dunard» (707 brt.), alle av Oslo, «Silas» (693 brt.), «Anakonda» (2220), «Dagny» (1700), alle av Grimstad, og «Skomvær» (2640) av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1921. Derefter lagerform. i fl. år. — Gift. 3 barn.



Den 3. okt. 1894 avgikk jeg med stålskip «Norden» fra Mobile til Port Natal. Kommet ned til utløpet sa losen, jeg burde ankre, da barometret falt meget. Jeg fortsatte allikevel, da det var god vind og godt vær. Kommet ut nogen mil fra land, efterat losen var gått fra skibet, begynte vinden å friske herlig med sterkt fallende barometer og en fryktelig truende luft. Alle seil blev bjerget så hurtig som mulig. Nu var vinden allerede øket til sterk orkan med fryktelig oprørt hav. Skuten la sig over så at rånokkene tok vannet på bølgetoppene. Lasten bestod av 3 tiere svært pitchpinebjelker med 10 jernsurringer, og olje blev stadig benyttet for å dempe på

bråtene. Men alt synes å hjelpe lite, da havet var så voldsomt og orkanen så rasende at vann og luft stod i en røk. Skuten var kantret over til st.b. og seilet for b.b. halser med baugen mot orkanens centrum uten kommando. Dekkslasten begynte nu å løsne og der blev arbeidet surring hvor man kunde komme til, for hvis den brøt løs var undergangen sikker. Vi hadde da opbrukt all olje som var på dekk. Hadde 1 fat olje liggende forut i kollisjonsrummet, men for å komme til måtte luken åpnes. Ikke før var luken åpnet, før et fryktelig brått styrtede over oss og slo både oss og våre redskaper langt inn under bakken og nesten fylte kollisjonsrummet. Alt så nu håpløst ut. Orkanen raste verre enn noensinde, så hav og luft stod i et råk. Det sværeste syn jeg har vært vidne til i mine 55 år som sjømann. Etter 1½ ettmåls forferdelige anstrengelser syntes alt vårt strev fruktesløst, idet dekkslasten begynte å løsne og dermed slå skuten i stykker. Det så nu meget trist ut, særlig da jeg visste vi fulgte orkanen, idet vi lå på feile halser. I mitt sovekammer, som var på den side som til sine tider var langt under vann, opholdt min hustru sig. Hun tilbragte fryktelige dager, idet hun om natten alltid var i beigmørke, og om dagen bare hadde et glimt av lys, når skuten var oppe på bølgetoppene. Jeg hadde vært nede for å se til hende, og vilde krysse op på dekket igjen, møtte jeg et underlig syn, idet en hel del store delfiner var helt inne på halvdekket. Skuten lå nemlig med skylighet til vannet, tross 7 fots poop, som vi benevnte det til sjøs. Kravlede mig nu op til luvart og lente mig til rekken og bad Gud om frelse. «Ja Gud, nu kan jeg ikke mer; forstår heller ikke å gjøre noget mer til vår redning. Skal vi nu gå inn i evigheten, da må du frelse oss.» Der lød da likesom en røst til mig, om hvorledes jeg som smågutt hadde ligget og boltret mig i prammen på Kvåsfjorden. Ved å sette en hanefot på en år og bruke den som drivanker for prammen, erfaret jeg at sjøen hadde liten eller ingen kraft, når den kom til prammen, som var fast i bukten av tauget, idet den falt ned, når den skulde over åren. Nu hadde jeg ideén. Hadde også de materialer der behøvtes. På Kvåsfjorden var små sjøer og liten båt. Her var store sjøer og stor skute, men måtte ha samme virkning i forhold, om det bare var mulig å få utført dette på en kantret skute i en rasende orkan. Jeg kravlede mig da langs lu side og bort til styrmennene og mannskapet, som opholdt sig på den del av bakken som var over vannet. Fortalte hvad der var kommet mig i tanker som siste redningsmiddel. Det lyktes oss å få flåten istand ved å surre 10 store 10 toms planker på en tykk ny 7½ toms manillatrosse med et par favners mellemrum, og med kryssbenn så plankene måtte hales gjennom disse veldige bråtsjøer på tvers, altså ikke kunde svinge sig langs med trossen. Da alt var klart og vi skulde ha flåten på vannet viste det sig å være et fruktesløst arbeide, idet vi ikke kunde få flåten fra skibet, men i denne rasende orkan blåste opefter både skute og rigg som papirstrimler. Men det stod klart for mig at det var Gud som hadde gitt mig disse tanker som siste redningsmiddel, og det måtte prøves en gang til. Fikk da fjernet de 2 planker nærmest enden på trossen og plasert dem lenger inne på denne. Satte på enden av trossen det minste anker vi hadde ombord. Da alt var i orden, lot vi ankeret gå, som tok hele flåten med sig, og så mange planker med under vannet at dette lille ca. 200 kg. anker fløt. Nu blev både anker og flåte til ett virkelig drivanker og skuten svingte nesten op mot flåten. Vi hadde ca. 40 favners trosse, men det viste sig at det var for lite, idet det allikevel kom en sjø og slo ned en planke i bakken. Stakk så ut til 80 favner, og der lå skuten aldeles klar av bråtsjøer, idet flåten som av skibet blev trukket gjennom vannet med minst 4 miles fart døivet bråtsjøene. Skuten rettet sig da op flere fot, men var fremdeles langt under vann med st.b. side. Dette bevirket at dekkslasten begynte å gå løs og slå i stykker den siden som lå under, så skuten måtte vendes, så vi fikk den havarete siden op, ellers kunde den jo synke hvert øieblik. Men hvorledes vende med en kantret skute i slikt oprørt hav i en rasende orkan. Men også nu gav Gud tanker og krefter. Fikk nu fatt på en stor

trosse (pertinen) og tok den ut fra st.b. baug og maned med livsfare denne trosse langs st.b. side, som lå under vann med nedbrukket rekke og rundt akterenden. Her og der heftet til riggen med bensler for ikke å hefte noget sted idet skuten skulde vende. Lot denne trosse løpe rundt akterenden op til lu låring, hvor en tykk stropp var anbragt og fastgjort til pullerne og sterk nok til å holde skuten, når den under vendingen fikk akterenden mot vinden. I denne stropp løp trossen igjennem og fortsatte langs b.b. side forut til flåtauget og fastgjordes heri. Nu var alt klar til baut. Nu søkte mannskapet sikkerhet hvor de best kunde, undtatt dem som måtte forbli på bakken for å la gå flåtauget, når signal dertil gas, og den som skulde hugge over stroppen akterut. Når skuten fikk akterenden mot vinden. Nu blev trossen løst forut, og i nogle sekunder svingte skuten i dette fryktelige hav og storm med akterenden op mot vinden. I samme øieblik blev stroppen kuttet og trossen fra st.b. baug tok da skibet op mot vinden, og fikk således den havarete side op. Og vel mest av alt, fikk skuten på de rette halser. Etter nogle timer for st.b. halser, fikk vi blikkstilte og skuten rettet sig op og var aldeles tett som før tross st.b. side var adskillig beskadiget. Den 8. okt. hadde vi stille og fint vær, men hadde ødelagt nesten hele vannbeholdningen av saltvann. Søkte derfor Havana som nødhavn og for å få ordnet litt med både skuten og dekkslasten som måtte stues om. Etter nogle dager fortsattes til bestemmelsesstedet Port Natal.

Med dette skib er både min korteste og lengste reise utført, idet den dypt kullastet gjorde reisen Cardiff—Buenos Aires på 40 dager, mens den tok hele 5 mnd. fra Ost-India til New York.

Seilete på Afrika under hele boerkrigen og likeså holdt det gående nesten hele verdenskrigen. Blev stoppet av tyskerne i Sydhavet og tatt av engelskmennene i Nordhavet.

JOHNSEN, ISAK,

Skien, f. 9. nov. 1873 i Porsgrunn. Til sjøs første gang med s. «Tichborne» av Skien, tilh. skibsr. Cappelen. Styrm.eks. 1893 i Porsgrunn. Styrm. med br. «Nornen», sk. «Louise», bk. «Paramatta», d. «Havlidi» og d. «Start». Blev i 1914 fører av d. «Gisla» av Oslo, tilh. Brødrene Bjørnstad. Har senere ført Skiens-damperne «Baus», «Bras», «Biss» og «Bais», m. «Oplandet» av Skien og senest m. «Glitne» av Tønsberg. — Gift. 2 barn.

Jeg begynte å seile på Danmark med en liten skonnert i 1887. Førte også samme. Har vært midlertidig fører av d. «Start» av Skien. Jeg har 3 ganger forlist og mistet alle mine papirer. Forliste med d. «Baus» og «Bras» og m. «Glitne».

JOHNSEN, JENS,

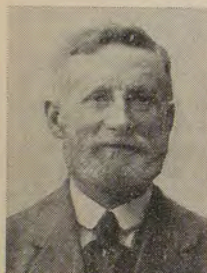
Staubø, f. 16. aug. 1882 i Flosta. Til sjøs 1897 med s. «Habil» (500) av Tvedestrand, tilh. C. Wroldsen. Styrm.eks. 1900 i Arendal og skibsf.eks. 1906 i Bergen. Styrm. bl. a. med s. «Alfa», s. «Pallas», d. «Alm» og d. «Speed». Blev i 1915 fører av d. «Breim» (1200) av Oslo, tilh. Halfdan Ditlev-Simonsen & Co. Har



senere ført m. «Elin» (200) av Molde, d. «Vilja» (1800) og d. «Vildfugl» (1500), begge av Oslo. Sluttet sjøen i 1932. — Gift. Ingen barn.

Jeg seilte under krigen på Nordsjøen og mellom England og Frankrike. Den 11. feb. 1917 krigsforliste jeg med d. «Breim» utenfor Biarritz. Vi blev alle reddet, men det tok oss 3 mnd. før vi kom hjem efter tilbakeholdelser i Bayonne, Paris og London.

JOHNSEN, JOHAN,



Arendal, f. 4. des. 1860 i Tromøy. Til sjøs 1876 med s. «Søblomsten» (500) av «Arendal», tilh. Em. Dede-kam. Styrme.eks. 1879. Styrme. med br. «Fønix», br. «Løven» og bk. «Salome», alle av Arendal. Blev i 1896 fører av br. «Tabor» (500) av Arendal, tilh. Bertr. Jacobsen. Har senere ført seilskibene «Embla» (750), «Viking» (350), begge tilh. s.n. rederi, «Baron Holberg» (800), «Karna» (400) og «Juno» (480), samtl. tilh. H. T. Realfsen, Skien. Sluttet sjøen i 1920. — Gift. 2 barn.

Jeg seilte 28 mnd. under krigen i Nordsjøfart, så jeg var natt og dag i spenning for både liv og skib.

Vi avgikk med br. «Juno» med en ladning props bestemt til West Hartlepool. Det var i juni 1916. Kommet ca. 30 kvartmil av den engelske kyst opdaget vi om morgenen den 16. 4 skib, og en sterk røk fra et av disse varslet oss om at tysk u-båt var på ferde og vår torn var kommet. Vi gikk med fulle seil tilsatt, men så gav u-båten oss et skudd. Kulen gikk gjennom st. bramseil. Vi hadde straks u-båten langs siden og beordrede mig ombord med skibets papirer og gav mig ordre om at skibet skulde brendes (hurry up). Vi gikk da i båten og straks var skibet et flammehav. Et felt syn å se 4 skib som led samme skjebne. U-båten tok oss på slep og satte oss ombord på en fisker og blev landsatt i Holland. Senere kjøpte samme reder et dansk skib, og da jeg var vel kommet til Hartlepool, så en natt hadde vi tyskeren igjen, ikke på sjøen, men i luften. Det var en Zeppelin som slapp bomber ned over byen med et forferdelig brak, men han sparte da vårt liv også denne gang. Å se den ødeleggelse som han hadde gjort var grusomt. Den blev skutt ned og i flammene falt den i sjøen straks utenfor breakwateret under hurrarop fra byens befolkning midt på natten.

JOHNSEN, JOHANNES BIRGER,



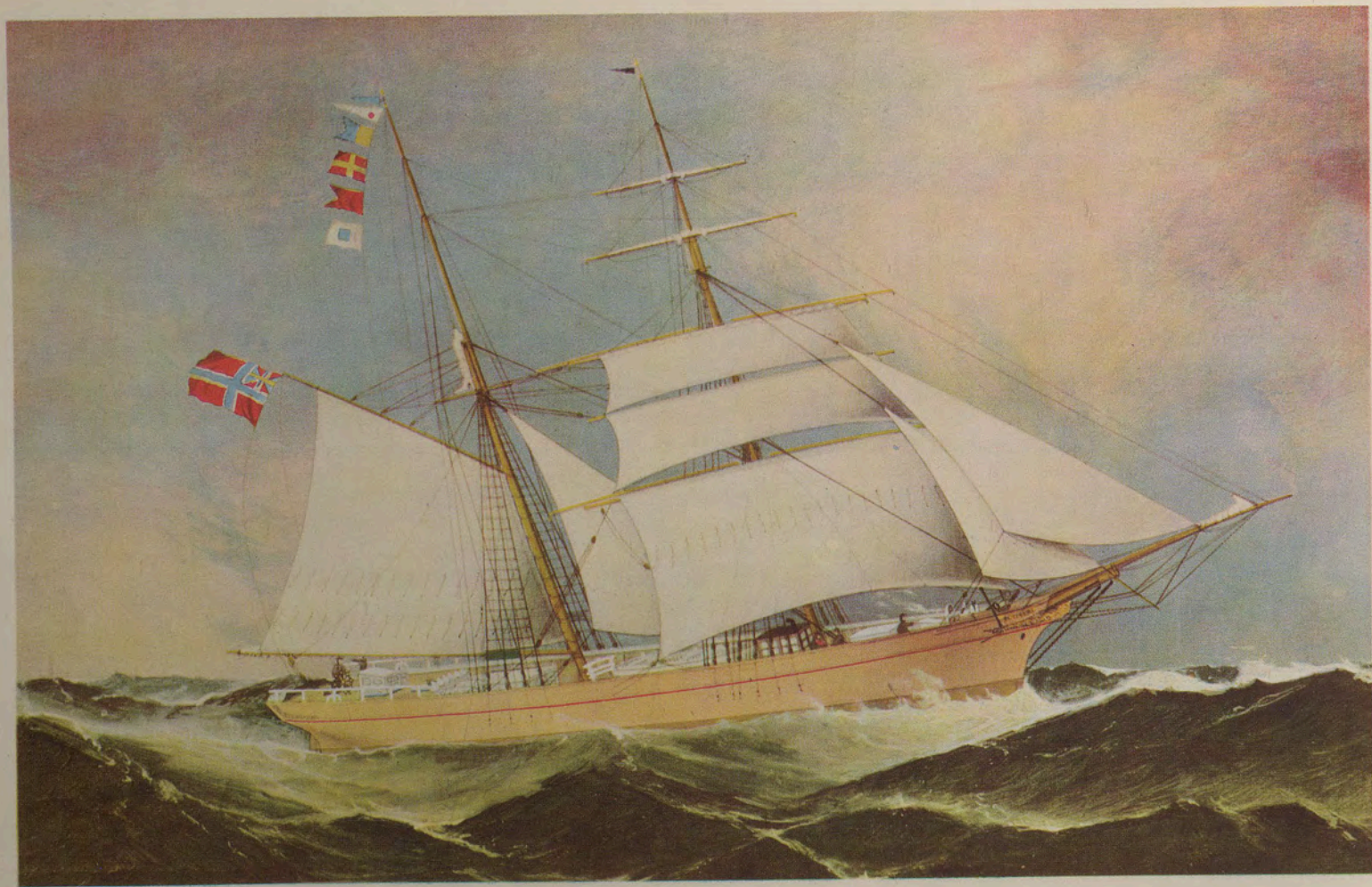
Oslo, f. 24. des. 1884 i Dypvåg. Til sjøs 1899 med s. «St. Josef» av Arendal, tilh. hans far Carl Johnsen. Styrme.eks. 1905 og skibsf. eks. 1911 i Oslo. Styrme. med damperne «Ruth» og «Marie di Georgio». Blev i 1913 fører av d. «Heimland I» av Askerøen, tilh. Jens Marcussen. Har senere ført d. «Tromp» av Dram-

men, d. «Lyngenfjord» d. e., d. «Tanafjord», d. «Ranenfjord» og fører nu d. «Lyngenfjord», alle tilh. N.A.L., Oslo. Robins legat (1916), gullmedalje og 1000 kr. fra Carnegies Heltefond for Norge og erkjenningsgave fra den britiske regjering for ved forskj. anledninger å ha reddet 150—200 menneskeliv. — Gift. 3 barn.

Den 20. okt. 1914 gikk vi om aftenen med d. «Heimland I» fra Rotterdam lastet, bestemt til Aberdeen. Kursen blev satt for Galloper fyrskib, for å passere mellom minebeltene. Utover natten øket vinden til storm fra N.O. med svær sjø. I lysningen om morgenen den 21. gikk vi side om side med et ballastet engelsk dampskib, og som jeg står og betrakter skibet hører jeg plutselig et voldsomt brak og ser båten forsvinne i en voldsom vannsøile. Det var jo ikke tvil om hvad som var hendt. Kursen blev øieblikkelig forandret og hele mannskapet utpurret, båtene utsvinget og alt gjort klar til å ta op besetningen. Da vi kom opunder skibet viste det sig at det fløt og jeg blev forespurmt om å ta båten på slep. Efter en del besvær fikk vi sleper ombord, som imidlertid straks brakk på grunn av det svære hav og voldsomme setting. Straks efter hadde vi ny sleper ombord, som imidlertid gikk samme vei. Vi manøvrerte så opunder fartøiet og fikk en svær gressabb sjaklet sammen med en solid vaier, hvorefter vi fortsatte slepingen. Efter å ha tauget i ca. 2½ time kom der plutselig signal fra skibet at det holdt på å synke og måtte ha øieblikkelig hjelp. Vi lot sleperen gå og gikk ned under le av vraket. Dette sank hurtig og i siste øieblik fikk vi hele besetningen — 18 mann og restauratrisen reddet, hvorefter fartøiet reiste sig på ende og for til bunns. Skibet het «Cormorant» og var hjemmehørende i Cork. Samme aften blev mannskapet landsatt i god behold i Lowestoft, hvorefter vi fortsatte reisen til Aberdeen.

Julaften 1915 gikk vi med d. «Heimland I» ut fra Rotterdam lastet for Norge. Vinden var til å begynne med vestlig, men drog sig nordlig til N.O. og tiltok til sterk kuling med hårde snebyger og høi sjø. Juledags middag, da jeg opholdt mig på broen, fikk jeg tilfeldig se en skygge langt borte som av og til viste sig på sjøtoppene for så å forsvinne igjen mellom sjøene. Jeg trodde først at det var en u-båt, og fremholdt det for styrme., men så viste det sig å være to gjenstander. Roret blev lagt hårdt over og efter en stund kom vi op under det uvisse, som viste sig å være to livbåter fulle av folk. Disse var stive av frost og kulde, flesteparten så godt som uten klær og helt gjennomvåte, da sjøen stadig vasket over båtene. Efter store vanskeligheter fikk vi samtlige ombord, hvor de fikk av sig sine våte filler og blev opvarmet med en dram. Besetningen bestod av 21 mann som alle blev reddet, og tilhørte «Rigi» av Oslo. Skibet var støtt på en mine julaften, og var sunket. Mannskapet blev landsatt i Oslo.

I april 1916 blev jeg kalt hjem og overtok et større dampskib «Tromp» av Drammen. Den 24. sept. samme år gikk vi fra Rotterdam i ballast bestemt for Tyne. Den 26. om morgenen blev jeg purret ved en voldsom kanonade og for op på broen. Det var disig luft, og ikke langt borte lå en u-båt som holdt på å beskytte to trålere. Maskinen blev øieblikkelig stoppet. Plutselig begynte man å fyre løs på oss så kulene suste om ørene og falt kloss ved skibet. Vi heiste op kjenningssignalet og blåste med dampfløiten, samt satte ut giggen for å ro ombord med papirene. Da vi var kommet i båten gikk den siste av trålerne til bunns. Vi rodde mot u-båten som imidlertid ikke vilde stoppe, så jeg måtte hoppe ombord i farten og ta giggen på slep. Vi hadde hatt last til Rotterdam for Belgian Relief, og jeg hadde brev fra den tyske minister i Haag at skibet skulde passere fritt til England, hvilket jeg fremla, samtidig som jeg spurte hvad meningen var å fyre på oss. Efter å ha gjennomsett papirene gjorde chefen undskyldning, og opgav at kanoneren hadde misforstått ordren. Han fortalte at han hadde senket



Norsk skonnertbrigg (1870).

12 trålere og et norsk d. «Laila» av Bergen, og besetningene lå omkring og drev i båtene. Kommet tilbake til «Tromp» gikk vi rundt og tok op mannskapene, ialt 98 fiskere og 13 mann fra «Laila». Samtlige mannskaper blev samme aften landsatt i god behold i Tyne Dock.

Den 28. okt. samme år, på reise mellom Spezia og Cardiff i ballast — mellom Gibraltar og St. Vincent — kom plutselig en u-båt op og begynte å fyre mellom oss og et møtende italiensk dampskib. Vi stoppet øieblikkelig mens italieneren fortsatte med sakte fart og forsøkte å komme over på vår le side i skjul for u-båten. Da jeg ikke vilde ligge som skyteskive for ham gav vi høire ror, hvorved han måtte gi venstre ror, og da han hadde fått akterenden mot u-båten gav han full fart og forsøkte å rømme fra sistnevnte. U-båten fortsatte imidlertid å skyte, mens kulene falt stadig nærmere italieneren, så han til slutt måtte gi op og gå i båtene. U-båten dukket nu under og gikk bort og torpederte båten. I mellomtiden nærmet et annet fartøi sig som var forsynt med kanon, og vi så u-båten gå henimot skibet, men plutselig dreiet det akterenden til u-båten for å rømme unda. U-båten satte efter, men måtte opgi det, da han ikke kunde følge skibet, hvorefter han dreiet om og kom henimot der hvor vi lå. Straks efter kom han over vannet, men i samme øieblikk begynte det annet fartøi å fyre, og kulene falt så nær at spruten stod over u-båten så han måtte dukke snarest mulig. Nu blev han liggende under vannet og i mellomtiden forsøkte vi med halv og sakte fart å komme bort fra stedet. Imidlertid nærmet en amerikaner sig og straks efter kom u-båten op mellom oss og amerikaneren. Plutselig fikk jeg se to livbåter om b.bord, gav halv fart og styrte ned mot båtene. Kommen på praihold spurte jeg om de vilde ombord. Det viste sig å være mannskaperne fra d. «Thorsdal» av Tønsberg, som var torpedert samme morgen. Skibet var på vei til Cardiff i ballast, og da kapteinen fikk høre hvor vi skulde hen mente han at der ikke var nogen hjelp i å gå ombord til oss, da vi sikkert vilde bli torpedert. Imidlertid var det begynt å mørkne, og så blev vi enige om at vi skulde ta båtene på slep op- under land. Alle lys blev blendet, hvorefter kursen sattes for St. Vincent. Efter en time, den mest spennende jeg nogen gang har oplevd, dukket u-båten op like ved siden. Livbåtene som vi hadde på slep lot gå, og forsvandt i mørket. Jeg var da sikker på at vi var ferdig, og satte ut båten for å ro ombord med papirene. Der var en del sjø, så det var nokså vanskelig å borde u-båten. Kommen langs siden, og idet jeg skulde til å rekke over papirene, ropte chefen at han hadde ombord et amerikansk mannskap som vi måtte ta over til oss. Disse stod opstابت i le av tårnet, mens sjøen stadig vasket over u-båten. Efter å ha gjort 3 turer frem og tilbake fikk vi samtlige i god behold ombord i «Tromp». Besetningen tilhørte amerikaneren d. «Lanao» av Manila, og bestod ialt av 30 mann. «Lanao» var det siste skib som var senket. Livbåtene var så dårlige at de ikke kunde bære folkene, så disse holdt på å drukne, hvorfor u-båten blev nødsaget til å ta op mannskapet for senere å sette samtlige ombord i «Tromp». Skibet blev nu lagt i retning av hvor vi antok at livbåtene med besetninger måtte være, for at disse kunde se lanternene samtidig som vi blusset. Efter å ha gått en stund i samme retning, uten å opdage noget svar fra båtene, sattes kursen for St. Vincent. Mannskapene blev landsatt på Barry Road den 4. nov.

Den 4. mai 1917 blev «Tromp» torpedert på kysten av det nordlige Spania på vei til England.

JOHNSEN, JONAS DORTHEUS,

Skien, f. 24. des. 1856 i Skien. Til sjøs 1872 med s. «Skien» (650) av Skien, tilh. Hans Hauen. Styrme.eks. 1876 i Porsgrunn.

Styrme. med seilskibene «Hebe», «Kong Oscar II», «Skien» og «Benj. Bangs». Blev i 1891 fører av s. «Charlotte» (300) av Skien, tilh. H. Theiste og J. A. Larsen. Har senere ført seilskutene «Løveid» (680), «Benj. Bangs» (1200) og «Bennemari» (2100), samtl. av Skien. Sluttet sjøen i 1908. — Ugift.



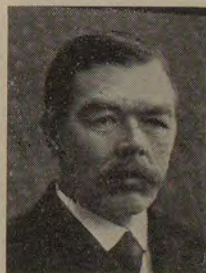
JOHNSEN, JULIUS AUGUST,

Bodø, f. 2. des. 1868 i Hjertø pr. Bodø. Til sjøs første gang i 1883 med s. fra Trondheim. Styrme.eks. 1909 i Kristiansund. Blev i 1910 fører av d. «Folden» av Bodø, tilh. Saltens D.s., og fører nu dette skib. Førte tidligere en tid d. «Ofoten» i hurtigrute Trondheim—Tromsø. — Gift. 2 barn.



JOHNSEN, MORTHEN,

Skilø pr. Arendal, f. 8. des. 1869 i Hisø. Til sjøs 1885 med s. «Gordon» av Arendal, tilh. M. H. Smith. Styrme.eks. 1888. Styrme. bl. a. med s. «Gordon», s. «Rex», s. «Vivax», d. «Færder» og d. «Brilliant». Blev i 1913 fører av s.n. damper av Oslo, tilh. Fred. Olsen. Har senere ført m. «Svanen» av Arendal, d. «Keppler» av Oslo, d. «Kapana» av Sandefjord og d. «Breda» av Oslo. Sluttet sjøen i 1924. — Enkem. 4 barn.



Seilte fra jeg kom til sjøs til jeg sluttet med seilskibene (ialt 15 år) for skibsr. M. H. Smith i Arendal. I Fred. Olsens rederi har jeg seilt ca. 20 år. Blev i 1915, mens jeg førte «Brilliant», kapret av en tysk u-båt og bragt inn til Hamburg. Fikk efter hjemkomsten derfra «Kapana» å føre og kom efter ca. 4 års tjeneste der ombord tilbake i Fred. Olsen & Co.

JOHNSEN*), NIKOLAI,

Stavanger, f. 4. okt. 1862 i Stavanger. Til sjøs 1877 med s. «Mazeppa» av Stavanger, tilh. Tollag Johnsen. Styrme.eks. 1878 i Stav-

*) Død 14. febr. 1934.



anger. Styr. med seil-skibene «Norden», «Solgran», «Fingal» og «Hermod». Blev i 1888 fører av s. «Trafik» av Stavanger, tilh. T. Tostensen og ham selv. Har senere ført s. «Ryvarden» av Stavanger, damperne «Øybuen», «Fjordbuen», «Robert», «Hjelme-land» og «Sand», alle av Stavanger. Sluttet sjøen i 1924. — Gift. Ingen barn.

JOHNSEN, NILS KRISTEN,

Brevik, f. 21. juli 1861 i Eidanger. Til sjøs 1878 med s. «Nanette» (300) av Brevik, tilh. H. Sørensen. Styr.eks. 1883 i Brevik. Styr. bl. a. med br. «Atlas», bk. «Adele» og bk. «Kappa». Blev i 1888 fører av br. «Atlas» (350) av Brevik, tilh. K. Nilsen. Har senere ført sk.s. «Efeu» (700) av Sandefjord, og fl. Breviks-skuter, bl. a. bk. «Derwent» (630) og bk. «Kappa» (720). Sluttet sjøen i 1920. Senere ansatt ved Dalen-Portland Cement-varefabrik. Medl. av bystyre og havnestyre. Sjørettsmedl. Form. i Brevik Sjømannsf. (15 år). — Gift. 2 barn.

JOHNSEN, PEDER SELMER,



Staubø, f. 30. mars 1884 i Flosta. Til sjøs 1898 med s. «India» (1500) av Tvedestrand, tilh. L. Lydersen. Styr.eks. 1902 og skibsf. eks. 1903 i Bergen. Styr. med d. «Belize» av Bergen (i ca. 5 år). Blev i 1909 fører av d. «Livingstone» (1300) av Bergen, tilh. C. Mathisen. Har senere ført damperne «Imataca» (4000), «Sama» (2000), «Bærø» (1700), «Livingstone» (2500) og d. «Imataca», alle tilh. s.n. reder. — Sluttet sjøen i 1930. Senere skibsreder. — Gift. 4 barn.

Gullkjede og ur med inskripsjon fra presidenten av U. S. A. for redning av mannskap fra amerikansk skonnert i okt. 1910.

Forliste med d. «Imataca» i Nord Atlanteren i feb. 1915 på reise fra Ayr til Baltimore. «Imataca» sprang lekk i en orkanaktig storm. Der blev arbeidet for livet av alle mann i ca. 3 døgn for å holde båten fra å synke. Livbåtene var knust av sjøen. Blev bjerget av en engelsk oljetank. Vi måtte sendes en for en i en line med livbøie i over til livbåten fra den engelske damper, da denne ikke kunde komme langs siden av «Imataca». Forlot selv som siste mann «Imataca» og svømte over til den engelske livbåt.

Førte 1933—34 som vikar i. t. «Elise» (11450) av Oslo, tilh. Alex. Bech.

Seilte for C. Mathisen, Bergen, i 27 år. Fikk fra rederiet i 1928, da jeg hadde 25 års jubileum, en sølvbolle med inskripsjon.

Måtte forlate rederiet i 1930 da selskapet blev likvidert ved C. Mathisens død.

JOHNSEN, SIGVALD,

Sunde pr. Farsund, f. 24. jan. 1895 i Lunde. Til sjøs 1913 med s. «Cis» av Farsund, tilh. Th. Brøvig. Styr.eks. 1916 og skibsf. eks. 1928 i Farsund. Styr. bl. a. med d. «Andora», d. «Lillemor» og d. «Aranda». Blev i 1928 fører av d. «Andora» (2130) av Oslo, tilh. A. H. Arvesen, og førte dette skib inntil det blev solgt til Italia. i 1931. — Gift. 1 barn.



JOHNSEN, SIGVARD BERNHARD,

Høllen i Søgne, f. 20. april 1880 i Kristiansand. Til sjøs 1894 med s. «Ambasador» (950) av Kristiansand, tilh. Burgess, Swansea. Styr.eks. 1901 og skibsf. eks. 1902 i Kristiansand. Styr. med damperne «Dagbjørg», «Beacon» og d. «Dagfred». Blev i 1907 fører av d. «Beacon» av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Har senere ført damperne «Daggry», «Daggrun», «Dagfin», «Dagali» og «Dagfred», alle tilh. s.n. rederi, samt damperne «Vav» og «Vanja», tilh. Halfdan Ditlev-Simonsen & Co., Oslo. Fører nu m. «Delphin I» (56 brt.) av Bergen i transport med hummer, ål og torsk. — Gift. 11 barn.

Gullur med inskripsjon og sølvpokal fra engelske regjering for redning av menneskeliv under krigen.



JOHNSEN, SVERRE,

Hvalstad, f. 28. aug. 1896 i Flosta. Til sjøs 1911 med s. «Wasdale» (1900) av Tvedestrand, tilh. N. A. Lydersen. Styr.eks. 1916 i Arendal og skibsf. eks. 1919 i Kristiansand. Styr. med damperne «Benedicte», «Vestmanrød» og «Elfi». Blev i 1924 fører av m. «Dva»



(1100) av Oslo, tilh. Hannevig Brothers. Har senere ført d. «Odland» (2100) og «Elfi», begge tilh. s.n. rederi. Fører nu d. «Leka» (2570) av Oslo, tilh. Gogstad & Co. — Gift. 2 barn.

JOHNSEN, THOMAS,

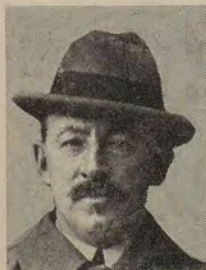


Ørsta, f. 26. jan. 1863 i Ørsta. Til sjøs 1879 med s. «Kjartan» av Ålesund, tilh. grosserer Hansen. Styrm. eks. 1891 i Stavanger. Styrm. med d. «Storfjord» og d. «Geiranger». Blev i 1901 fører av d. «Hjørundfjord» av Ålesund, tilh. Søndmøre D.s. Har senere

ført de fleste av dette selskaps skib. Mistet i 1928 ved et ulykkestilfelle så meget av synsevnen at han senere har fungert som billettør ombord i selskapets skib «Geiranger». — Gift. 6 barn.

I 1891—92 seilte jeg som quartermaster med steamyacht «City of Richmond» (12000 tonn), der om sommeren gikk i turistfart mellom England og Vest-Norge og om vinteren på Kanariøene.

JOHNSEN, THOMAS,



Kjølebrønd pr. Kragerø, f. 17. nov. 1877 i Sannidal. Til sjøs 1894 med s. «Joseph Haydn» av Kragerø, tilh. Peder Rinde. Styrm. eks. 1900. Styrm. med s. «Saga» og s. «Æolus». Blev i 1908 fører av s.n. seilskib (601 brt.) av Kragerø, tilh. H. Biørn jr. Har senere ført

s. «Eurora» (681 brt.) og s. «Kong Oscar II» (840 brt.), begge tilh. s.n. reder. Siden 1917 landhandler og poståpner. — Gift. 4 barn.

Seilte under krigen på Nordsjøen og Atlanteren uten noget uhell, inntil vi blev torpedert 29. april 1917 av en tysk u-båt, 8 timer efter vi hadde forlatt Havre bestemt for Barbados. Vi kom heldig i båtene, men mistet alt hvad vi hadde. Landet i Havre 30. april om morgenen.

JOHNSEN, TRYGGVE,



Bergen, f. 12. feb. 1891 i Bergen. Til sjøs 1907 med d. «Alden» (6200) av Bergen, tilh. Kjær & Isdahl. Styrm. eks. 1911 og skibsf. eks. 1913 i Bergen. Styrm. bl. a. med damperne «Adm. Børresen», «Santiago», «Orm Jarl» og «Kis». Blev i 1918 fører av d. «Thorbjerg» (3300) av

Bergen, tilh. J. Waage. Har senere ført Bergensdamperne «Tempo» (980), «Rein» (2400), «Livingstone» (2500), «Kronviken» (3800) og fører nu «Vim» (1800), tilh. Victor Müller. — Gift. Ingen barn.

Har fart i omtrent alle farvann rundt kloden. I 1914—15 overvintret med d. «Knut Jarl» ved Kola-halvøen. Vi forsøkte å gå til Archangel med krigsmateriell i des.—jan., men blev hindret av is og kom først frem i mai 1915.

Første halvdel av krigen for jeg på Norge-England, Nord Frankrike og annen halvdel på Bristolkanalen, Frankrike og Spania. Hele tiden heldig uten torpedering eller miner.

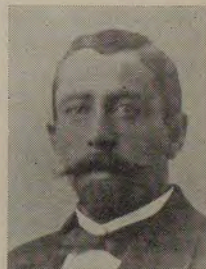
Kom på Kina-fart i 1927 til våren 1929 da min båt blev solgt til Kina og fortsatte etterpå i ca. 3 år som los på Yangtze Kiang River. Sammen med kapt. O. A. Lundberg, Shanghai, var vi faste losere for O. Thoresen, Shanghai, for linjene Wilh. Wilhelmsen, Klaveness og andre norske båter på strekningen Shanghai—Hankow, ca. 600 n. mil op over Yangtze Kiang.

Førte i 1932 en kinabåt «Hsiu Ping An» og var timechartet for Sovjetet Vladivostok, i fart med ekspedisjoner i Okkotsj Sea og Vest Kamsjatka.

Kom hjem i 1933 og fikk d. «Vim» å føre.

JOKUMSEN, JOHANNES,

Kristiansand, f. 14. mars 1870 i Kristiansand. Til sjøs 1889 med s. «Richard» (150) av Kristiansand, tilh. Jørg Nilsen. Styrm. eks. 1890 i Kristiansand. Styrm. med s. «Correo», s. «Tofte-land» og s. «St. Vincent». Blev i 1899 fører av s.n. fartøi av Kristiansand, tilh.

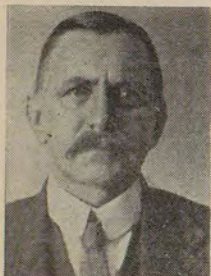


skibsr. Tranberg. Har senere ført s. «Endymion» (1100), s. «Odderø» (2100) og s. «Ida» (1000), alle av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1906. — Senere kjøpmann. — Gift. 5 barn.

JONASEN, HALFDAN,

Fjøsanger pr. Bergen, f. 18. april 1879 i Bergen. Til sjøs 1895 med d. «Solveig» (5000) av Bergen, tilh. Chr. Michelsen & Co. Styrm. eks. 1898 og skibsf. eks. 1901 i Bergen. Styrm. med Bergensdamperen «Løvstakken». Blev i 1910 fører av d. «Gladstone» (7900) av Bergen, tilh. Chr. Michelsen & Co. Har senere ført d. «Kaupanger» (5000), d. «Malmanger» (10350) og d. «Torvanger» (10750), alle av Bergen. Sluttet sjøen i 1926. — Ugift.



JONDAHL, ERIK,

Langwarrin, Melbourne (Australia), f. 13. feb. 1862 i Stavanger. Til sjøs 1877 med s. «Krone» (316 nrt.) av Stavanger, tilh. Joh. Nyman. Styrms.eks. 1882 i Stavanger. Styrms. med s. «Embla». Blev i 1896 fører av br. «Edward» (256 nrt.) av Trondheim, tilh. Jacob

Larsen. Har senere ført bk. «Solveig» av Porsgrunn, bk. «C. Tobias» (750 nrt.) av Arendal, bk. «Olivia» (444 nrt.) av Grimstad, bk. «Lakemba» (1090 nrt.) av Arendal og bk. «Janna» (2800) av Oslo. — Gift. 5 barn.

Efter «Embla»s forlis 1884 reiste jeg til Australia. Sluttet sjøen og arbeidet i land. Blev gift 1889 i Melbourne. Gikk tilbake til sjøen i 1896.

«Edward», «Solveig» og «C. Tobias» tilhørte konsul H. Gundersen i Melbourne, men gikk under norsk flag. «Lakemba» tilhørte konsul A. T. Schreuder i Melbourne. Sluttet sjøen 1918 som jeg da tenkte for godt, men i 1921 døde kapt. på d. «Drafn» i Sydney, og jeg overtok da midlertidig førerposten for 6 mnd. Dampskibet «Drafn» (2300) tilhørte Aaby, Oslo.

JORDAN, ARNT ULRIK GREVE,

Gent (Belgia), f. 20. nov. 1873 i Bergen. Til sjøs 1887 med bk. «Constant» (500) av Stavanger, tilh. K. Bertelsen. Styrms.eks. 1892 i Bergen. Styrms. med damperne «Krim», «Caprivi», «Gurly» og «Oscar II». Blev i 1897 fører av d. «Gurly» (900) av Bergen, tilh. Jacob

Christensen. Har senere ført Bergens-damperne «Oscar II» (4700), «Rags» (6050), «Fridalen» (5000) og fører nu «Mathilda» (6275), tilh. Jacob Christensen. — Gift. Ingen barn.

Har faret til sjøs siden mitt 14 år.

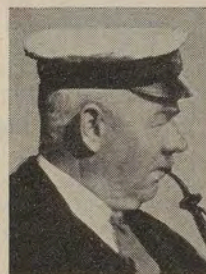
JORKJEND, BIRGER,

Tvedestrand, f. 11. des. 1890 i Tvedestrand. Til sjøs 1907 med fullr. «Haa-kon» (3000) av Tvedestrand, tilh. Alex. Bech. Styrms.eks. 1911 og skibsf.eks. 1914 i Oslo. Styrms. bl. a. med d. «Haugastøl», d. «Galicia» og d. «Bogstad». Blev i 1923 fører av d.

«Navarra» (3500) av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Har senere ført m. «Ferncliff» (7890) og fører nu m. «Fernlane» (7750), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

Blev torpedert med d. «Sinsen» på Murmansk-kysten i okt. 1916. Landet i livbåtene i fiskerplassen Gavrilovo. Blev innbragt med samme skib til Cuxhaven 1915, men slapp fri den gang med skib og last, som bestod av malmbriketter fra Kirkenes til Middelborough.

Begynte i Fearnley & Eger's rederi som styrms. aspirant jan. 1910. Har fart der hele tiden siden, en kort avbrytelse undtatt. Rederiet hadde da mistet størsteparten av sine skib ved torpederinger. Har nu vært fører i dette rederi i 10 år, og farer der fremdeles.

JOSEFSEN, CARL,

Tønsberg, f. 6. april 1875 i Nøtterøy. Til sjøs 1890 med s. «Elionore» av Oslo, tilh. skibsr. Ellingsen. Styrms.eks. 1893 i Laurvik og skibsf.eks. 1897 i Tønsberg. Styrms. med s. «Adorna» av Oslo og s. «Adele» av Brevik, d. «Oslo» av Oslo og d. «Dagmar» av Halden. Blev i 1902 fører av d. «Kong Nam» av Shanghai. Har senere ført damperne «Vulcan», «Victoria», «Alexandra», «Scot I» og fører nu «Sancy» (519), alle av Shanghai. Kasserer i Det Norske Samfund i Kina siden starten i 1926. — Gift. 2 barn.

I det hele tatt har jeg vært meget heldig til sjøs, og har bare vært med på et forlis, nemlig med bk. «Superior» av Tønsberg i 1893. Skibet seilte i land i tykk tåke utenfor Wasa (Finland) og blev totalt vrak. Alle mann blev bjerget.

Jeg har ikke seilet under norsk flagg siden jeg i okt. 1899 blev avmønstrert her i Shanghai p. g. a. at d. «Dagmar» blev solgt.

Jeg fikk straks ansettelse i det herværende kinesiske tollvesen, hvor jeg kun efter ett års forløp blev forfremmet til bestyrer av Shanghai's nedre Tollstasjon, hvor jeg var i 9 mnd. Blev da forflyttet til Woosung som bestyrer av både tollboden og postkontoret som den gang også var under tollvesenet.

30. juni 1902 tok jeg avskied fra tollvesenet og gikk neste dag ut som fører av d. «Kong Nam». Året efter, under den russisk-japanske krig, gjorde jeg med denne båt en 3 ukers interessant og spennende tur for russerne til Port Arthur, nettopp da dette sted blev tatt av japanerne.

I juli og aug. 1911 under den store kinesiske revolusjon, var d. «Victoria» som jeg da førte, chartered av den kinesiske marine. Som mannskap på dekket hadde jeg 2 nordmenn, 2 tyskere og 3 amerikanske hard case sailors, da kineserne ikke turde gå med oss. Bl. a. interessant var jeg med på å innta Woosung festningene. For godt utført arbeide fikk jeg en god ekstra betaling og gratiale, og blev også tilbydd førerstillingen på den fine yacht som var bygget for den kinesiske prins, en stilling som jeg dog ikke tok imot. 14 dager efter var hele midtskipet på dette pene fartøi sprengt i luften med en bombe.

Den 1. juli 1934 har jeg vært 32 år i samme kompani, hvorav de siste 16 år som Salvage Master og Marine superintendent, og har i alle disse år utført mange større og mindre bjergningsarbeider. Det største og vanskeligste bjergningsarbeide, visstnok på denne

side av Suez, var sommeren 1929, da jeg bjerget den store Nord Deutsche Lloyd Passager liner «Derfflinger» utenfor Tsingtau og bragte den efterpå over til Nagasaki (Japan). Dette arbeide kostet dessverre 2 dykkere og 3 andre arbeidere livet på grunn av giftig gass fra lasten.

Av de 37 år jeg har vært på kinakysten, har jeg vært hjemme i Norge 3 ganger på ferie, nemlig i 1909, 1920 og 1927. Men min familie har vært for det meste her i Shanghai hos mig.

JUELL, CLAUS LIBAVA,



Vatneli pr. Kristiansand, f. 16. mai 1887 i Kragerø. Til sjøs 1903 med s. «Alexander Lawrence» av Kristiansand, tilh. Math. Hansen. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1913 i Kristiansand. Styrme. bl. a. med s. «Magnat», s. «Cis», d. «Eva» og d. «Brask». Blev i 1917

fører av s. «Takma» av Mandal, tilh. Fredriksen & Møller. Har senere ført aux. bk. «Durban», bk. «Abyssinia», begge av Kristiansand, og sist d. «Brask» (7100) av Oslo. — Inneh. gullmedalje for seilas under Olympiaden i 1920. — Gift. 4 barn.

Forliste «Takma» på Island på reise til Vestindia under en orkanaktig storm 19. des. 1917. Alle mann blev som ved et under reddet. Alle livbåter var knuste av sjøene og vi måtte legge oss på svøm mot land. Skibet blev totalt vrak.

I 1933 var jeg med verdens største lystyacht Aux 4/m. bk. «Hussar» tilhørende mangemillionær E. F. Hutton, New York. «Hussar» hadde foruten full seilstyrke, 4 elektriske diesel-motorer på tils. 3500 HK. med en besetning på 78 mann. Sommeren 1933 anløp vi Oslo og en del av Østersjøhavnene på vår tur til Middelhavet. Da «Hussar» ikke tidl. har vært innregistrert i Amerika har besetningen vesentlig bestått av Skandinaverne og for dekkfolks vedk. gutter fra skoleskibet «Sørlandet». Dette blir nok forandret nu siden skibet blev innregistrert i Amerika jan. 1934.

Kapt. ombord var svensk-amerikaner. Jeg som var 2. styrme. ombord, måtte forlate stillingen, da myndighetene forlangte amerikanske offiserer.

JUELL, TRYGVE KRISTIAN WRIGHT,



Porsgrunn, f. 19. jan. 1894 i Oslo. Til sjøs 1909 med s. «Hebe» (1050 brt.) av Lillesand, tilh. skibsr. Henrik Hansen. Styrme.eks. 1913 og skibsf.eks. 1918 i Lillesand. Høiere skibsf.eks. 1918 i Oslo. Styrme. bl. a. med damperne «Benny» og «Bommestad». Blev i 1920

fører av d. «Thora» (1350) av Drammen, tilh. Friis & Lund. Har senere ført d. «Benny» (680),

d. «Bommestad» (1850), begge tilh. s.n. rederi, og fører nu d. «Marathon» (11000) av Oslo, tilh. Halle & Peterson. — Gift. 2 barn.

Fra mai 1926 til aug. 1929 seilte jeg i amerikansk fruktfart, delvis som 2. styrme. og supercargo. På hvalfangst i 1911—12.

JUST, INGOLF,

Flekkefjord, f. 20. aug. 1889 i Flekkefjord. Til sjøs 1907 med d. «Atlas» (1200) av Flekkefjord, tilh. Bernhard Hanssen. Styrme.eks. 1911 og skibsf.eks. 1913 i Stavanger. Styrme. med damperne «Alfred Nobel», «José» og «Belita» av Flekkefjord. Blev i 1921 fører av d. «Nicholas Cuneo» (1150), tilh. o.n. reder. Har senere ført d. «Nevis» (2000), d. «Anderson» (2200) og fører nu m. «I. K. Ward» (2400), tilh. Chr. Gundersen & Co., alle av Oslo. — Gift. Ingen barn.

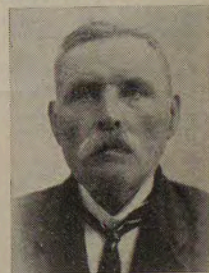


JUSTESEN, NILS ALEXANDER,

Haugesund, f. 19. nov. 1859 i Mosjøen. Til sjøs 1879 med galeas «Regres» (120) av Haugesund, tilh. Brødrene Knutsen. Styrme.eks. 1880 i Haugesund. Styrme. bl. a. med d. «Vang», d. «Urd» og d. «Ulv». Blev i 1886 fører av jagt «Argo» (49) av Hemnes.

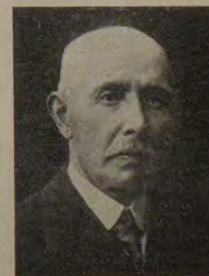
Har senere ført d. «Elida» (400), d. «Urd» (340) og m. «Spitsø», alle av Haugesund. Sluttet sjøen i 1922. — Senere kjentmann på kysten. Fisk- og sildeforretninger. — Gift. 7 barn.

Såvidt jeg husker var det 1885 jeg var styrme. med Ole Lindø galeas «Ternen» på Island. Vi var da med i storforliset ved Risøen (Øifjord), da nesten alle Haugesunds fartøier forliste. Vi kappede riggen på galeasen og tok ut en mast fra en annen galeas som var drevet iland og kom oss hjem til Haugesund.



JÆGER, FERDINAND,

Arendal, f. 2. juli 1857 i Bergen. Til sjøs 1869 med s. «Alma» (550) av Kragerø, tilh. skibsr. Falkenberg. Styrme.eks. 1873 i Oslo og skibsf.eks. 1878 i Arendal. Styrme. med bk. «Seabreeze» og bk. «Ocean» av Arendal. Blev i 1881 fører av s. «Edwin» (450) av Arendal, tilh.



O. B. Sørensen. Har senere ført s. «Gustav Adolf» (1000), d. «Lena» (2600), d. «Knut Skaaluren» (950) og d. «Thalma» (3200), alle av Arendal. Sluttet sjøen i 1914. — 1914—1923 besiktigelsesmann for Bureau Veritas. — Æresmedl. av N.S.F. og Arendals Sjømannsf. — Gift. Ingen barn.

I desember 1869 forliste jeg med bk. «Alma», idet skibet strandet ved byen Allinge på Bornholm. Hele mannskapet blev reddet ned i redningsstol og blev halt gjennom brenningene. 12½ år gammel, liten og lett, kom jeg ikke i vannet, og i nattens mørke gikk der en mumlen mellom folkene som holdt trossen: «Han er gåen, han er gåen», inntil et par kraftige never nappet mig ut av redningsstolen, og det gjelød blandt den forsamlede mengde: «Det er drengen.»

JØRGENSEN, ADOLF EMIL,



Mandal, f. 16. feb. 1887 i Mandal. Til sjøs 1902 med d. «Resolut» (1900) av Mandal, tilh. Bugge & Co. Styrme.eks. 1905 i Mandal. Styrme. med damperne «Vivienne», «Huldra», «Atlas», «Fri» og «Borg». Blev i 1917 fører av d. «Atlas» (1450) av Langesund, tilh. Jacobsen & Co. Har senere ført d. «Fri» (1400) av Fredrikstad og senest d. «Borgvold» (850) av Sarpsborg. — Gift. 3 barn.

JØRGENSEN, ANTON BERTINIUS,



V. Sandøya, f. 18. juli 1879 i V. Sandøya. Til sjøs 1894 med s. «Hama» (950) av Arendal, tilh. Hansen & Jørgensen. Styrme.eks. 1898 i Arendal. Styrme. med bk. «Freden» og en kinesisk damper. Blev i 1905 fører av s. «Hama» (950) av Arendal, tilh. J. Hansen & J. Jørgensen. Har senere ført s. «Avance» (2650) av Risør, s. «Cedarbank» (4400) av Tvedestrand, d. «Teli» (2000), d. «Isha Sheng», begge av Shanghai, og fører nu m. «Svinør» (11410) av Oslo, tilh. S. Ugelstad. — Herredstyremedl., viceform. i Dypvåg Høiref., m. m. — Gift. 4 barn.

I 1911 forliste jeg med frg. «Avance» på Lobos Atura (Peru). Drev iland for «ankerne». Skibet blev solgt til fiskere for £ 10.-.

Min far J. A. Jørgensen, sammen med sin svoger Jul E. Hansen, Arendal, bygget bk. «Hama» i 1880, og førte den selv, inntil han blev avløst av sin eldste sønn D. A. Jørgensen, derefter nest eldste sønn Alfred Jørgensen, og i 1905 fikk undertegnede Anton B. Jørgensen den å føre, inntil den blev solgt i slutten av 1908 til Kragerø. Mener det er en sjeldenhed at far og 3 sønner fører samme skib, den ene efter den annen.

JØRGENSEN, ARNLEIF HANSTEEN-,



Minde pr. Bergen, f. 8. juli 1894 i Ålesund. Til sjøs 1909 med d. «Statt» (700) av Ålesund, tilh. Rønneberg & Sønner. Styrme.eks. 1915 i Bergen og skibsf.eks. 1921 i Trondheim. Styrme. med d.t. «Petroleum» og en rekke V.D.S.-skib. Blev i 1923 fører av d. «Andenæs» av Stokmarknes, tilh. V.D.S. Har senere ført de fleste V.D.S.-dampere, og fører nu d. «Vester-aalen». — Gift. 2 barn.

JØRGENSEN, ARNOLD,

Arendal, f. 22. april 1871 i Fjære pr. Grimstad. Til sjøs 1886 med bk. «Josva» av Grimstad. Styrme.eks. 1890. Styrme. med bk. «Trudvang», sk.s. «India» og bk. «Jason», alle av Grimstad. Blev i 1896 fører av bk. «Irene» av Grimstad. Har senere ført bk. «Lyna» av Grimstad. — Gjennemgikk i 1900 ett kurs i skibskonstruksjon i Horten. Derefter en tid tegner ved Hasseldalen Jernskibsbyggeri, Grimstad. Sluttet sjøen i 1916. Senere kasserer i Nedenes Assurance-selskap. Siden 1923 ansatt ved Arendals Forsørgsvesen.

Opholdt mig i 1905—10 i U. S. A.

JØRGENSEN, ARTHUR BJARNE,



Drammen, f. 21. mai 1901 i Sandøen. Til sjøs 1919 med d. «Brighton» av Oslo, tilh. Klaveness & Co. Styrme.eks. 1923 og skibsf.eks. 1926 i Arendal. Styrme. med d. «Rendal» av Oslo. Blev i 1930 fører av d. «Solaas» (2200) av Arendal, tilh. John Wilson, og fører nu dette skib. — Gift. Ingen barn.

JØRGENSEN, AUGUST BERTRAM,

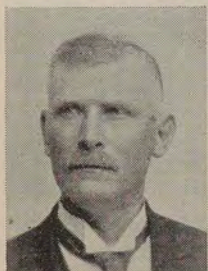


Kristiansand, f. 7. nov. 1840 i Bergen. Til sjøs 1855 med s. «Tordenskjold» (140) av Bergen. Styrme.eks. 1867 i Kristiansand. Styrme. med bk. «Arktik», sk. «Fram» og bk. «Aquila». Blev i 1883 fører av s. «Sverre» (650 brt.) av Kristiansand, tilh. A. Natvig. Har senere ført

s. «Ida» (750 brt.), s. «Ran» (800 brt.) og d. «Flek-kerø» i lokalfart. Sluttet sjøen i 1908. Ansatt i Kristiansand Havnevesen 1908—1920. — Enkem. Ingen barn.

I 1885 var jeg med å stifte Broderkretsen på Havet i Cardiff sammen med sjømannsprest Birger Hall. Der var 14 skibsførere tilstede. Alle de andre er visstnok døde. Min hustru sammen med to andre damer sydde det første dueflagg der blev heist på kirken i Cardiff. Jeg er fremdeles medlem (Kristiansandsavisen «Fedrelandsvennen» inneholdt 7. okt. 1932 en lengere beretning om A. B. J.s sjømannsliv. Redaksjonens anmerkn.).

JØRGENSEN, HANS ANTONIUS,



Vestre Sandøya, f. 25. mai 1873 i Dypvåg. Til sjøs 1888 med s. «Hama» (620 brt.) av Arendal, tilh. skibsr. J. E. Hansen. Styr.m.eks. 1891 i Vestre Sandøya og skibsf.eks. 1895 i Arendal. Styr.m. med bk. «Dux» av Tvedestrand, bk. «Adeona» og bk. «Hama» av Arendal.

Blev i 1897 fører av o.n. s. «Hama». Har senere ført s. «Lyra» (520 brt.) av Arendal, d. «Spind» (1420), og fl. av Thor Thoresens dampere (således «Skotfos» og «Klosterfos»). — Sluttet sjøen i 1920. — Form. i Dypvåg Sjømannsf. siden 1925, styremedl. i Dypvåg Sparebank, overformynder m. m. — Gift. 3 barn.

Har mottatt den italienske redningsmedalje i sølv for redning av jernbk. «Ines D's» besetning under storm i Det Indiske Hav 23. mars 1901.

JØRGENSEN, JOHN VINCENT,



Rotterdam, f. 21. juni 1885 i Bergen. Til sjøs 1901 med s. «Superb» av Stavanger, tilh. A. Meling. Styr.m.eks. 1906 og skibsf.eks. 1914 i Stavanger. Styr.m. med Bergens-damperne «Fim-reite», «Nygaard», «Otta» og «Løvestakken». Blev i 1915 fører av d. «Kannik» (4000)

av Stavanger, tilh. Brødrene Olsen. Har senere ført d. «Juno» (3500) av Stavanger, d. «Kari Skogland» (6500) og d. «Hanna Skogland» (7500), begge av Haugesund. — Gift. 3 barn.

Var lettmatros med bk. «Favorit», tilh. Falck, Stavanger, som efter orkan fløt på pumpene inn til Pernambuco, hvor skibet kondemneres 1905.

Blev torpedert med d. «Kannik» av Stavanger mens skibet lå til ankers på Havre red.

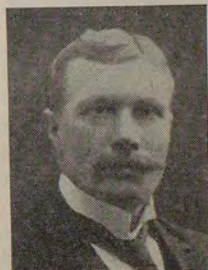
Var 3 år iland i Buenos Aires og Rio de Janeiro som bestyrer av Skoglands linjes kontorer der (1924—1927).

Var 5 år superintendent hos Brødrene Olsen og efterså bl. a. byggingen av 9 skibe for dette firma i Holland 1916—1921.

Med d. «Hanna Skogland» seiltes en tid i kinesisk troppefart med optil 6000 mann ombord (1929).

JØRGENSEN, JØRGEN ALFRED,

Arendal, f. 29. aug. 1875 i Dybvaa. Til sjøs 1891 med s. «Hama» (900) av Arendal, tilh. Jul. E. Hansen. Styr.m.eks. 1895 i Arendal. Styr.m. med o.n. skib, som han blev fører av i 1901. Har senere ført s. «Lyra» (900), tilh. s.n. rederi, og bl. a. seilskibene «Marco

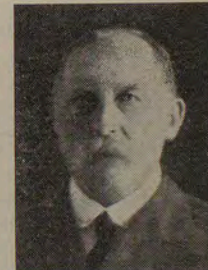


Polo» (2600) og «Cissy» (3100) av Tvedestrand, tilh. Erling Monsen, London. Sluttet sjøen i 1914. Skibsinnspektør 1914—1918. 1919—1926 bestyrer av Erling Monsens sagbruk i Canada. — Gift. 8 barn.

I årene 1914—16 var jeg «marine superintendent» hos skibsskuter Monsen, London. Da hans siste 8 seilskuter høsten 1916 blev solgt til Thv. B. Heistein & Sønner, Kristiansand, reiste jeg til Norge for å ordne med overføringen. Jeg blev så ansatt som inspektør i seilskibsskuter der. Høsten 1917 var de fleste av dette rederis skuter senket av tyske u-båter, og jeg blev da inspektør i Christianssand Shipping Co.

JØRGENSEN, JØRGEN,

Kragerø, f. 9. okt. 1857 i Risør. Til sjøs 1873 med s. «Superb» av Kragerø, tilh. C. Nilsen. Styr.m.eks. 1875 i Kragerø. Styr.m. bl. a. med s. «Amor», s. «Hermod», d. «Heimdal» og d. «Krystal». Blev i 1887 fører av s. «Triton» av Kragerø, tilh. A. C. Nielsen. Har senere ført



s. «Bertha», d. «Krystal», d. «Isbjørn», d. «Vale», alle av Kragerø, d. «Nico» og d. «Kari» av Sandefjord, d. «Sama», d. «Nico» og d. «Nessund», alle av Oslo. Sluttet sjøen i 1927. — Gift. 2 barn.

Seilt i krigsfarvann under hele krigen med 5 av de ovennevnte dampskib. Krigsforliste (antagelig mine) med d. «Nico» 18. des. 1915. Båten sank på et par minutter. Vi mistet 2 mann. Forlistet foregikk på Englands østkyst.

Hadde en uhyggelig opplevelse i Calais med d. «Vale». En natt ved 12-tiden kom en Zeppelin og kastet bomber rundt «Vale». En del av disse falt på kaien, kun nogle få meter fra skibssiden, og nogle falt i dokken på utsiden av båten. Som ved et under traff ingen av bombene båten, men dekket blev overstrødd med gatesten. Heldigvis kom ingen til skade.

JØRGENSEN, JØRGEN,

Thorstrand pr. Oslo, f. 4. sept. 1875 i Filtvet. Til sjøs 1891 med s. «Sirena» av Filtvet, tilh. G. Slettemoen. Styrme.eks. 1893 i Drammen. Styrme. med s. «Sirena» og fl. dampere, tilh. Fred. Olsen, Oslo. Blev i 1911 fører av d. «Brio», tilh. s.n. rederi. Har senere ført d. «Nora» og d. «Spro» (ex «Færder»), begge tilh. dette rederi. Har siden 1919 seilt med en liten båt, tilh. A.s. Borregaard, i Oslofjorden. — Gift. 7 barn.

Seilet under krigen mellom Norge og vestkysten av England, den siste tid mellom Frankrike, Spania og England.

Blev torpedert 21. des. 1917 på reise fra Barry Dock til La Pallice med d. «Spro». 12 mann blev borte. Kun 7 reddet. Kom hjem 22. jan. 1918 og har siden kun seilet her hjemme.

JØRGENSEN, JØRGEN,

Blommenholm pr. Oslo, f. 8. des. 1879 i Oslo. Til sjøs 1895 med s. «Arizona» av Drammen, tilh. A. Kiøsterud & Co. Styrme.eks. 1898 og skibsf.eks. 1902 i Oslo. Styrme. med s. «Hudson», d. «Hermod» og d. «Halvard». Blev i 1910 fører av d. «Hermod» (5100) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Har senere ført damperne «Haldis» (2500), «Diva» (1500), «Holmborg» (5100), «Hydra 2» (2000), m. «Hai-Hing» (3000), «Helikon» (3100), og fører nu d. «Hellas» (3100), alle tilh. s.n. rederi. Rederf. gullmedalje (1934). — Gift. 3 barn.

Når jeg undtar et år som jeg tjenestgjorde som 3. og 2. styrme. med 4 m. bk. «Katy» av Oslo, kapt. S. Falk Muus, har jeg den hele tid stått i tjeneste hos Bruusgaard, Kiøsterud & Co., Drammen.

Fra 1912 har jeg vært i stadig fart på Øst-Asia (Indien, Straits Settlement, Siam, Java, Borneo, Kina, Manchuria og Japan).

JØRGENSEN, JØRGEN,

Hasle pr. Sandefjord, f. 22. nov. 1876 i Sandefjord. Til sjøs 1891 med sk. «Colant» (260) av Fredrikstad. Styrme.eks. 1895. Blev i 1908 fører av s. «Mafalda» (2200) av Drammen, tilh. Karl Bruusgaard. Har senere ført s. «Majorka» (2600) av Drammen, 2—3 mindre

fartøier tilh. ham selv, d. «Atlantic» (8500) av Lillesand, d. «Marosa» (2500) og d. «Marpesia» (3400) av Drammen, og fører nu d. «Procyon» (2200) av Bergen, tilh. Henrik Østervold. — 2 barn.

Jeg har hatt 2 verdensrekorder med seilskib «Majorka»; en Pensacola/Rio de Janeiro 42 dager og en Cardiff/Peru 80 dager.

Har seilt alene i en 33 fots seilbåt Stettin/Tønsberg på 4 dager.

JØRGENSEN, OLE,

Larvik, f. 3. nov. 1893 i Tjølling. Til sjøs 1909 med s. «Sterling» (250) av Larvik. Styrme.eks. 1915 og skibsf.eks. 1918 i Sandefjord. Styrme. med d. «Reinunga» og fl. skib tilh. Wilh. Wilhelmsen. Blev i 1926 fører av d. «Jethou» (7000) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Troubadour» (7700), d. «Thode Fagelund» (7700), d. «Tana» og fører nu m. «Tai Yang» (8150), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.



Efter at jeg i aug. 1916 hadde utført min verneplikt og neutralitetsvakt, reiste jeg i sept. ut med d. «Reinunga» av Bergen. I jan. 1917 gikk vi fra Arzau (i nærheten av Oran) til Glasgow lastet med siv i baller. Reisen forløp normalt inntil om form. 17. jan. (såvidt jeg erindrer). Skibets påværende plass var da 75 n. m. sydvest av Scilly Is. Ca. kl. 9 fm. falt det første skudd fra u-båten som vi til å begynne med ikke kunde få øie på (luften var litt disig, men maskinen blev allikevel stoppet). Til tross herfor blev der avfyrt ennå 2 skudd fra u-båten, som imidlertid var kommet nærmere, og fra dens signalmast vaiet «T. A. F. — Bring deres papirer ombord». Efter eksaminasjon av papirene uttalte u-båtsjefen at skibet måtte senkes. Dette blev gjort ved hjelp av bomber som tyskerne kom ombord med og plaserte under vannlinjen. Vi fikk god tid til å ta med hvad vi satte mest pris på. Bombene sprang snart, men grunnet den lette last sank skibet meget sakte, og for å fullføre døden, måtte u-båten sende adskillige skudd inn i maskinrummet, og da gikk det hurtigere. Det var ikke uten en viss følelse av vemod og ensomhet at vi lå der i de små åpne båter og så skibet synke. Været var forholdsvis bra til å begynne med, men utover dagen den 17. frisknet vinden til kuling fra N.O., dertil svar vestlig Atlanterhavs-dønning. Vi holdt begge livbåtene i nærheten av hverandre natten igjennem og neste dag, men i løpet av aftenen den 18. tapte vi hverandre avsyne. Stemningen begynte da også å bli litt trykket, særlig efter at 2 dampere om em. hadde passert uten å observere oss. Gleden var derfor stor da vi ca. kl. 2 fm. den 19. blev optatt av et spansk dampskib som tok oss med til Barry.

Den 16. mai 1917 om morgenen gikk d. «Thorunn» av Bergen fra Moss til Nordland lastet med høi og halm for den norske stat. Jeg fungerte som 1. styrme. ombord. Da Fuglehuk fyr passertes opplyste en marinevaktbåt at der natten i forveien var observert en u-båt 8 kv.m. sydvest av Færder fyr, og at det derfor anbefales å holde nær land. Kl. ca. 5 em., da skibet befant sig på Langesundsbukten, blev der skutt flere skudd fra en tysk u-båt, som lå lengere inde og stengte muligheten for å søke inn mot land. Idet man holdt på å svinge ut giggen for å bringe papirene (som var ufullstendig) ombord, blev der fra u-båten avfyrt et skudd som traff ut

for nr. 1 luke, ca. 1 m. over vannlinjen. At ingen blev skadet av splintene som føk langs skibssiden var nærmest et under. Giggen blev bemannet og kapt. rodde over til tyskeren, hvorfra han straks efter vendte tilbake sammen med 1 underoff. og en gast fra u-båten, og den lite opmuntrende meddelelse at skibet skulde føres til tysk havn blev snart kjent. Imidlertid hadde de norske signalstasjoner ikke ligget i dødvann, men varslet torpedobåtene som var stasjonert i Stavern og Kragerø, og 2 av disse kom straks til. Der blev fra sjefen på den fra Stavern kommende torpedobåt protestert meget kraftig mot opbringelsen og en stund hadde vi godt håp om å komme inn til Langesund, men efter en del forskj. manøvrer og parlamentering blev det til at de norske marinemyndigheter innvilget i å la skibet gå. Vi kom til Swinemünde 20. mai såvidt jeg erindrer og fikk anvist plass ved en ø innen havneområdet, hvor der også lå andre priseskuter som de kaltes. Til å begynne med trodde vi ikke at oppholdet skulde bli langvarig, men deri tok vi feil. Først den 1. aug. blev skibet frigitt og tilladelse til å avseile erholdt. I juli mnd. var vi (kapt., 2. maskinist, en svensk lantmatros og jeg) for krigsrett 2 ganger. Vi var anklaget for krigsforræderi mot det tyske rike (eller rettere sagt fordi vi ikke hadde vært høflige nok overfor prisemannskapet, har jeg tenkt mig) hvilket ikke var småteri i de dager. Retten fant dog at det var meget formildende omstendigheter tilstede, og vi slapp derfor billig. Kapt. fikk Rm. 800 og jeg RM. 500 i mulkt. De 2 andre nevnte mannskaper blev frikjent. Hele historien var meget ubehagelig fra begynnelse til slutt, oppholdet i Swinemünde var en prøvelsestid av rang.

Tildelt en erkjentlighetsgave av den japanske regjering «for fremragende sjømannskap» ved redning av to japanske flyvere i Stillehavet sommeren 1934.

JØRGENSEN, PEDOR ANDREAS,



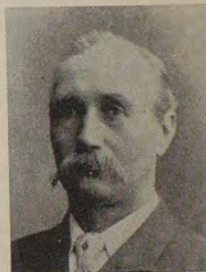
Porsgrunn, f. 21. juni 1881 i Brevik. Til sjøs 1896 med s. «Warden Law» (600) av Brevik, tilh. skibsr. C. Røe & Co. Styrme.eks. 1900 i Porsgrunn. Styrme. med bk. «Ellen» av Brevik og bk. «Eidsiva» av Langesund. Blev i 1907 fører av s. «Push» (600) tilh. o.n. rederi.

Har senere ført s. «Queen of Scots» (2200), s. «Formica» (1900), d. «Fredsel» (1900) og fører nu d. «Skarp» (2200), tilh. Fred. Th. Bergh, samtl. av Porsgrunn. — Gift. 2 barn.

Siden jeg i 1907 blev skibsfører har jeg seilt omtrent hele tiden. Under krigen for det meste mellom Nord- og Syd-Amerika med seilskib, med avbrekk av ca. 1 års fart med d. «Fredsel» mellom England og Frankrike. Seilasen har hittil foregått godt og uten noen nevneverdig uhell eller oplevelser.

JØRGENSEN*), STIAN,

Kragerø, f. 11. mars 1842 i Sannidal. Til sjøs 1860 med s. «Reform» (500) av Kragerø, tilh. Th. Thommessen. Styrme.eks. 1863 i Kragerø. Styrme. med s. «Alliance» av Kragerø (1863—1870). Blev i 1870 fører av s. «Forsøget» av Kragerø, tilh. H. Bjørn jr. Har senere



ført bl. a. flg. seilskib for dette rederi: «Ino» (220), «Ursus Minor» (500), «Høiden» (1050) og «Hia-watha» (2550). Sluttet sjøen i 1903. — Sjørettsmedl., medl. Kragerø Havnestyre, form. Kragerø Sjømannsf., censor ved sjømannsskolen, form. i Kragerø og Omegns understøttelseskasse for uheldige sjømenn og deres etterlatte. — Æresmedl. av Kragerø Sjømandsf. og Norges Skibsførerf. Diplom for fortjeneste ved stiftelsen av Norges Skibsførerforening i New York 1889. — Gift. 2 barn.

*) Død 23. mars 1933.

Har vært 41 år i Henrik Bjørn jr.s rederi. Aldri forlist, men hatt enkelte havarier.

På reise Melbourne/Dublin lastet med hvete mistet «Høiden» i 1885 i nærheten av Falklandsøyene ruffen og alt som fantes forut under storm. 2 mann omkom. Reisen fortsattes, lasten blev losset i Dublin og skuten seilt hjem til Kragerø for reparasjon.

I 1895 underveis Grangemouth/San Francisco lastet med kull opstod der brand i disse. Ilden blev dempet i sjøen ved lossing og innsprøytning av vann. Vi holdt på med dette natt og dag i 4 døgn; men jeg måtte inn til Pernambuco og losse til bunns alle luker. Fortsatte reisen med 2/3 last.

Har krysset Nordsjøen 126 ganger, Nordatlantshavet 84, Ekvator 62 (i Atlanterhavet 36, i Indiske Hav 6 og i Pacific 20), Sydatlantshavet 36, Det Indiske Hav 8, Syd Pacific 26, Nord Pacific 21; passert Kap Horn 15 og Kap det gode Håp 7; seilt kloten rundt 3 ganger; passert 180 gr. l. 17 ganger.

K.

KAALD, HANS ODÉN,



Hestvik, f. 21. aug. 1885 i Hitra. Til sjøs 1901 med s. «Hjørleif» av Haugesund. Styrms.eks. 1911 og skibsf.eks. 1914 i Trondheim. Styrms. bl. a. med d. «Ivanhoe», d. «Gaupen» og fl. skib tilh. Bachke & Co. Blev i 1926 fører av d. «Enid» (1800) av Trondheim, tilh.

Bachke & Co. Har senere ført d. «Sigrid» (1500) og fører nu d. «Gudrid» (2050), begge tilh. s.n. rederi. — Ugift.

KAAS, ARTHUR SIGURD,



Oslo, f. 7. juli 1891 i Oslo. Til sjøs 1907 med s. «Glitre» (1600 brt.) av Oslo, tilh. skibsr. O. Gotaas. Styrms.eks. 1911 og skibsf.eks. 1914 i Oslo. Høiere skibsf.eks. 1914 i Oslo. Styrms. bl. a. med damperne «Bøi», «Brüssel», «Orla» og «Øvre». Blev i 1922 fører av s.n.

fartøi (7000) av Oslo, tilh. O. M. Milberg, og førte senest d. «Kronprins Olav» (1790) av Oslo, tilh. Ivar An. Christensen. — Gift. 1 barn.

Var den eneste vernepliktige i marinens æresvakt under avsløringen av Frithjofstatuen i Balholm 1913, hvor keiser Wilhelm personlig holdt talen og optrådte i all sin glans med all den honnør hans marine kunde gi ham.

Med «Elfreda» ankret utenfor Rio Gallegos i Pathagonia. Kartla innløpet av elven og seilte så med god vind op efter eget kart. To timer efter å ha ankret lå vi på tørt land med bredden 1 kvm. borte. Der var nemlig ca. 52 fot forskjell mellem høi og lavvann. Vi måtte iland og grave ned ankere for å få fortøiet. Lasten som bestod av trelast, sement og bølgeblikk blev losset på luftbane, en wire fastgjort iland og hevet tight ombord gjennom en blokk i høide med storraen. En blokk med krok i på wiren besørget så lasten iland. På lavvann tok vi inn ballast, sand og grus, skuffet i topper rett ned ved skibet, da dette stod helt tørt.

Jeg var 1. styrms. på d. «Øvre» med den 68-årige ærverdige kapt. Ottar Bommen som fører. Skibet gjorde 11 mil på last. Den gang 1 mil mere enn de fleste lastebåter i Middelhavet. Vi gikk i konvoy fra Gibraltar til Genua og ledet denne som commodore-fartøi med det italienske krigsskib «Coatit» som følge. Alt gikk godt, og ved ankomst til Genua fikk kapt. Bommen som skibets fører, en spesiell takkeskrivelse fra det italienske admiralitet, hvori admiralen med særlig rosende ord fremhevet sin taknemlighet til kapt., officerer og mannskap for den dyktighet og presisjon som var utvist under konvoien. Det stolteste øieblikk i mitt liv.

KAHRS, JOHN WILLIAM,



Godvik pr. Bergen, f. 29. juli 1872 i Bergen. Til sjøs 1887 med bk. «Kong Sverre» (750) av Bergen, tilh. skibsr. F. Olsen. Styrms.eks. 1891 og skibsf.eks. 1894 i Bergen. Styrms. med bk. «Henrik Ibsen», d. «Carl Konow», d. «Tordenskjold», d. «Stalheim» og d. «Bergenhus».

Blev i 1904 fører av s.n. damper (6050) av Bergen, tilh. Andr. Olsen. Førte derefter d. «Løvestakken» (4310), tilh. samme reder inntil 1933, da skibet blev solgt. — Rederforb. gullmedalje (1932). — Gift. 2 barn.

Førte d. «Bergenhus» fra 1904—1917, da det blev torpedert av tysk u-båt. Kom ut av førerstillingen på d. «Løvestakken» da dette skib gikk over til annet rederi juli 1933.

Forliste med d. «Carl Konow» i Nordsjøen des. 1893 lastet med kis fra Trondheim bestemt til Cardiff.

Har seilet for Andr. Olsens rederi fra 1897 og efter hans død 1932 for hans sønn skibsr. Sigurd Helmers Olsen.

KAISEN, JOACHIM SEVERIN,



Sølyst, Stavanger, f. 23. sept. 1861 i Stavanger. Til sjøs 1875 med sk. «Marie» (133 brt.) av Stavanger, tilh. G. Egedahl. Styrms.eks. 1880 og skibsf.eks. 1881 i Stavanger. Styrms. med bk.

«Harmonie» og bk. «Brødrene». Blev i 1885 fører av o.n. s. «Marie». Har senere ført s. «Azur» (98 com.l.), d. «Gardar» (500) og d. «Mercator» (1600), alle av Stavanger. Sluttet sjøen i 1924. — Styremedl. i Stavanger Sjømannsf. og i Stavanger Skipperf. Styremedl. i skibsa.s. «Mercator». — Gift. 4 barn.

Har i 33 år vært dampskibsfører i Holdt & Isachsens rederi (derav 24 år ombord i d. «Mercator»).

KALAND, PETER EMIL,

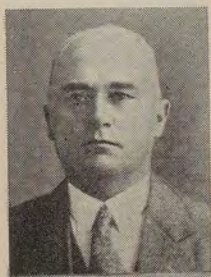
Bergen, f. 9. juli 1874 i Bergen. Til sjøs 1892 med d. «Hertha» (600) av Bergen, tilh. skibsr. Schjelderup. Styrms.eks. 1894 og skibsf.eks. 1896



i Bergen. Styrn. med damperne «Thor», «George Dumois», «Banes», «Geir», «Dovre» og «Symra». Blev i 1900 fører av d. «Banes» (800) av Bergen, tilh. Harloff & Rødseth. Har senere ført d. «Aud» (1750), d. «Arna» (9250) og d. «Aagot» (6050), alle av Bergen.

Siden 1920 kontorchef i rederfirmaet S. M. Kuhnle & Søn, Bergen. Viceform. i Bergens Skipperf. Sjørettsmedl. Medl. av ankenævnden for ulykkestrygden for sjømenn. — Gift. 2 barn.

KALDAGER, ALF,



Sandar, f. 20. juli 1875 i Sandefjord. Til sjøs 1890 med bk. «Ludvig Holberg» (1000 brt.) av Sandefjord, tilh. skibsr. A. F. Klaveness. Styrn.eks. 1893 i Porsgrunn. Styrn. med sk.s. «Ragnhild» av Larvik, d. «Seirstad» og d. «Brighton», begge av Sandefjord.

Blev i 1904 fører av s.n. damper (1200), tilh. A. F. Klaveness & Co. (overflyttet til Oslo). Har senere ført damperne «Siljestad» (7200), «Skogstad» (6100), «Steinstad» (4500), «Stiklestad» (11200), m. «Skramstad» (7800), m. «Slemmestad» (7700) og fører nu m. «Granville» (9100), alle tilh. A. F. Klaveness & Co. — Gift. 5 barn.

KALGRAFF, OLUF ANDREAS,



Bergen, f. 16. mars 1883 i Sulen. Til sjøs 1900 med d. «Stalheim» (3750) av Bergen, tilh. Andr. Olsen. Styrn.eks. 1908 og skibsf. eks. 1910 i Bergen. Styrn. med damperne «Fimreite», «Dokka» og «Songa», alle av Bergen. Blev i 1913 fører av d. «Dokka» (1850), tilh.

Lorentz W. Hansen. Har senere ført Bergensdamperne «Blomvaag» (930), «Petra» (3750), «Inga I» (1850) og fører nu d. «Betty» (4050) av Bergen, tilh. Johan Eliassen. — Gift. 1 barn.

Seilet under verdenskrigen til mai 1918. Hadde flere «narrow escapes» under krigen, men blev ikke torpedert.

I des. 1917 blev jeg stoppet utenfor Cape Bon (Nord Afrika) av u-båt, og fikk beskjed om å forlate skibet (d. «Petra»). Båtene blev

satt på vannet, men i farten blev hunden glemt. En svart cubanese. Jeg gikk da ombord igjen for å få fatt på hunden, men kunde ikke finne den, før jeg kom på øverste bro. Da dette foregikk i daglysningen, så jeg et mindre fartøi inne ved land, som jeg antok var en fransk vaktbåt. Jeg begynte derfor å tute med fløyten for å tilkalle oppmerksomhet. Dette lyktes og franskmannen kom utover og begynte å bombardere u-båten som var i overvannstilling, så denne måtte dykke. Vi gikk ombord i skibet og fortsatte reisen, med den franske vaktbåt som eskorte. Skibet var i ballast på reise fra Palermo til Algeria.

KALLELAND, MANDIUS IVERSEN,

Skåre pr. Haugesund, f. 9. des. 1882 i Skåre. Til sjøs 1898 med bk. «Haugesund» (1000) av Haugesund, tilh. Arne Lothe. Styrn.eks. 1902 i Haugesund. Styrn. med damperne «Sunniva», «Kronprins Olav», «Modena» og «Modesta». Blev i 1910 fører av d. «Sunniva» (750) av Haugesund, tilh. Ivar An. Christensen. Har senere ført d. «Modesta» (650), d. «Sunniva» (750), d. «Modig» (2750), d. «Modemi» (2400), d. «Orla» (7030), d. «Modesta» (6665), d.t. «Modica» (7800), m. «Tercero» (7765), m. «Atlantico» (8150), m. «Pacifico» (8100) og fører nu d. «Modig» (8000), alle tilh. Ivar An. Christensen, Oslo (tidl. Haugesund). — Gift. 7 barn.

Min første reise efterat jeg hadde tatt styrn.eks. gjorde jeg med galeas «Anskar» av Haugesund som navigatør (styrn. uten tilstrekkelig fartstid.) Vi seilte fra St. Johns, Newfoundland, 23. nov. 1903 lastet med fisk for Figueira. 4 manns besetning. Kapt. Fredriksen (30 år), matros (22), kokk (15) og mig (21). Det var en slitsom reis; den hardeste i mitt liv. Vi seilte over Atlanteren på 16 dager. Levde på beskjøiter og sort kaffe hele reisen. Kabyssen var for det meste under vannet, men på kaminen forut fikk vi varmet kaffekjelen. Det bemerkes at ingen klaget på kosten i den skuten. Vi lastet salt i St. Ybes for Haugesund. Fribord = 0. Ankom den 15. feb. 1903. Da vi mønstret av, tok rederen, Domenikus Nagel, hver av oss i hånden, og sa «takk for turen». Jeg skal aldri glemme hvad jeg følte ved det. Nagel hadde sikkert selv hatt mangen våt trøie på sjøen.

At jeg blandt 1000 andre blev torpedert under krigen og mistet alt undtatt livet, er ingen begivenhet.

Fra jeg var 22 år har jeg bare seilt hos Ivar An. Christensen. Jeg har ført 12 skib i rederiet.

KALTENBORN, AXEL TJODOLF,

Oslo, f. 6. april 1888 i Bergen. Til sjøs 1905 med bk. «Hudson» (1200) av Drammen, tilh. Bruusgaard & Kiøsterud. Styrn.eks. 1908 og skibsf.eks. 1912 i Bergen. Styrn. med Bergensdamperne «Beatrice», «Camilla» og «Kjeld». Blev i 1915 fører av d. «Skaalevik» (400) av Bergen, tilh. Vestlandske Petroleum Co. Har senere ført d. «Matti» (3600), d. «Henrik Lund»



(7600), d. «Brand» (2200), d. «Peer Gynt» (2050), samtl. av Bergen, og fører nu m. «Sommerville» (7840) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. — Medl. repr.sk. i N.S.F. — Gift. 2 barn.

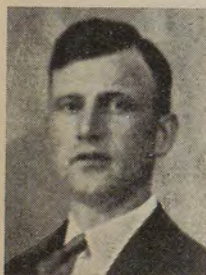
Gikk efter endt middelskole til sjøs våren 1905. Gjorde en rundtur med bk. «Hudson» London—Pensacola—Sydamerika—Bremen. Gikk derefter ombord i engelskmannen d. «Mountfeels» av West Hartlepool i Bergen som matros. Gjorde en reise til Sortehavet og tilbake til Bergen med korn. Gikk igjen ut med samme skib og gjorde en tur til Rosaria med korn til England. Reiste til Hamburg og fikk hyre som kvartermester på passasjerbåten d. «Oberhausen». Gjorde med denne en rundreise til Australia.

Jeg har som så mange andre gjennomgått krigens redsler på sjøen, men må si å ha vært heldigere under krigen enn de fleste. Senkningen av d. «Henrik Lund» 10. juli 1918 gikk let og smertefritt for sig, — i vakkert vær ca. 200 n. mil rett øst av Cape Henry (U. S. A.) og blev vi alle optatt av den danske d. «Brosund» og ført til New York.

Seilskibsdagene var en herlig tid, som dessverre vår nuværende ungdom sørgelig går glipp av. Våre skoleskiber er ikke tilstrekkelige, det er alt for kort tid. Det burde ikke bare være seilende skoleskib, men også fraktgående med ca. 2 års tokter.

Den lengste tid i sjøen jeg har hatt med seilskib er 6 mnd.

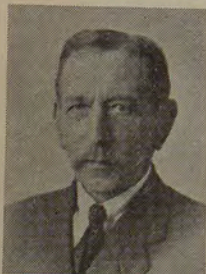
KAMPDAHL, TRYGVE,



Oslo, f. 18. okt. 1897 i Ulvøysund pr. Kristiansand. Til sjøs 1914 med s. «Svaland» av Kristiansand, tilh. S. O. Stray. Styrms.eks. 1919 og skibsf.eks. 1922 i Oslo. Styrms. bl. a. med d. «Capto», d. «Facto», m. «Primer» og m. «Sud Africano». Blev i 1929 fører av s.n. motorskib (8150) av Oslo, tilh. Ivar An. Christensen. Fører nu m. «Tercero» (7882), tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.

Jeg var 3. styrms. med d. «Modig» i nov. 1920 og var i Sebastopol da general Wrangel måtte rømme med sine folk fra Russland. Jeg skrev en lengere artikkel om dette i «Nordisk Tidende» (Brooklyn) 16. okt. 1930.

KANITZ, JOHAN ANDREAS,



Hop pr. Bergen, f. 20. juli 1855 i Tromsø. Til sjøs 1870 med br. «Peter» (300), tilh. Chr. Dreyer. Styrms.eks. 1876 og skibsf.eks. 1882 i Bergen. Styrms. bl. a. med bk. «Roma», d. «Adna» og d. «Alert». Blev i 1887 fører av d. «Alert» (1000) av Bergen, tilh. Bergh & Helland. Har senere ført damperne «Simon Dumois», «Bergenseren», «Kvarven» (3600), «Olaf Kyrre» (5100) og d. «Chr. Michelsen» (6000), alle tilh.

s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1914. — Styremedl. i Bergens Skipperf. Inneh. foreningens orden «Den gyldne Octant». — Gift.

Ansatt i rederiet Bergh & Helland fra 1884 til 1914.

KARLSEN, HAGBART GUNERIUS,

Porsgrunn, f. 6. april 1887 i Bamble. Til sjøs 1904 med bk. «Pallas» (1000) av Brevik, tilh. skibsr. Kristoffersen. Styrms.eks. 1909 og skibsf.eks. 1916 i Porsgrunn. Styrms. bl. a. med d. «Ellen», d. «Nordkyn» og d. «Rudolf». Blev i 1922 fører av d. «Eidsvaag» (3060) av Oslo, tilh. Gørriksen & Co., og førte senest d. «Eidsborg» (2500), tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.



Med sk.s. «Herøen» av Porsgrunn hadde vi 137 dages reise fra Java og Sumatra til New York, lastet med kaffe. Blev torpedert eller minesprengt med d. «Karen» 65 n. m. fra Naples lastet med tørrsaltet torsk fra New Foundland. Skibet sank på 2 min. Klokken var 1.15 om natten 13. des. 1918. En mann druknet, resten av mannskapet blev optatt av livbåter fra en italiensk torpedojager. 3 mann var nesten døde da de blev optatt, men efter kyndig behandling av læge kom de sig efter hvert til krefter igjen.

Gjorde også en 2 års tripp med kokeriet s. «Mimosa» av Sandefjord, og opererte da på Tasmania og New Zealand. Lå i Hobart da Roald Amundsen kom tilbake fra Sydpolen.

KARLSEN, KARL JOHAN,

Stavanger, f. 4. jan. 1879 i Stavanger. Til sjøs 1897 med s. «Økonom» av Stavanger, tilh. K. Bertelsen. Styrms.eks. 1902 og skibsf.eks. 1906 i Stavanger. Styrms. bl. a. med s. «Favorit», d. «Rogaland», d. «Habil» og d. «Hassel». Blev i 1916 fører av d. «Selje» (3750) av Bergen, tilh. A.s. Rederiet Odfjell. Har senere ført damperne «Birk» (1050), «Hassel» (6300), «Borna» (1375), «Gran» (3440) og fører nu d. «Selje» (12200), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. Ingen barn.



Under unionsopøsningen i 1905 var jeg mobilisert og tjenstgjorde en måneds tid på kanonbåten «Fridthjof».

Under krigen var jeg fører av d. «Birk», da skibet i Middelhavet på reise fra Phillippeville til Marseille 4. okt. 1916 blev senket av en østerriksk u-båt. Efter 24 timers ophold i livbåtene blev jeg sammen med mannskapet optatt av en fransk krysser. 5. okt. kl. 2 em. blev man fra krysseren opmerksom på en masse flåter med mennesker der fløt på vannet. Fra kl. 2 til vel 6 em. blev der på krysseren reddet ombord vel 1200 franske og serbiske soldater, der hadde vært ombord på det franske transportskib «Gallia» der

den 4. okt. kl. 6 em. blev senket av den samme u-båt som hadde senket «Birk». «Gallia» var på reise fra Toulon til Saloniki med 3300 franske og serbiske soldater, og de som blev reddet ombord på krysseren var omtrent alle som overlevet katastrofen. Da krysseren som tok oss op også var på vei fra Toulon til Saloniki med tropper, blev «Birk»s mannskap og de gjenværende fra «Gallia» 6. okt. landsatt i Bizerte i Tunis.

Efter krigen har jeg i vel 11 år vært fører av d. «Gran», der vesentligst har vært i fart på Østen.

KARLSEN, MAGDAL,



Risør, f. 10. nov. 1883 i Risør. Til sjøs 1899 med bk. «Britannia» (1000) av Risør, tilh. skibsr. Daniel- sen. Styrme.eks. 1903 i Risør. Styrme. med bk. «Britannia», bk. «Alfa», d. «Ingrid II» og d. «Ada». Blev i 1914 fører av bk. «Alfa» (1700) av Risør, tilh.

J. M. Marcussen, Askerøy. Har senere ført damperne «Adine» (3300), «Regal» (1300), begge av Oslo, «Dagfred» (1600), «Hird» (1700), «Nordstrand» (4150) og «Ekstrand» (3000). Sluttet sjøen i 1925. Senere besiktigelsesmann i Skibskontrollen. Siden 1931 havnefogd og losform. — Bystyremedl., form. i Risør Sjømannsf., medl. av forstandersk. i Risør Sparebank. — Gift. 3 barn.

Seilte under hele krigen som styrme. til des. 1914. Fikk da bk. «Alfa» å føre. Hadde tidligere vært styrme. ombord. Som en kuriositet her ombord kan nevnes at jeg gikk ut fra New York med oljelast for Göteborg sammen med en engelsk jernbk. «St. Vincent», og den amerikanske fullr. «Pass of Balemha». Vi hadde følge over hele sjøen, og blev alle tre opbragt av den engelske patrolbåt (Allanlinjens) «Victorian» ca. 100 mil vest av Shetland. De to førstnevnte blev visitert først og beordret til Kirkwall eller Lervik, og fortsatte med prisemannskap ombord. Imidlertid døde vinden av og vi blev liggende i stilla. Ved vår ankomst til Shetland, var ingen av de nevnte skib ankommet, og meddelte vår patrolofficer mig at samme kveld vi alle var blitt visitert av «Victorian» var «St. Vincent» senket av en tysk u-båt og «Pass of Balemha» hadde de ikke hørt mer til. Jeg har senere hørt at «Pass of Balemha» blev den berømte tyske raider «Seadler».

Forøvrig forløp jo hele farten i krigssonen som en rekke sammenhengende «narrow escapes», og står vel for de fleste av oss som undgikk en drepende mine eller torpedo, som et mareridt, en ond drøm.

Som ganske ung styrme. på bk. «Britannia» i 1907 på reise fra Gulf-Port til Sierra Leone (West Africa) med trelast, falt kapt., som var min far, i en sterk byge opunder Cape Verde isl. fra dekkslasten ned over enden av pumpeveiven og forso seg meget stygt, og blev hjelpeløs baren inn i kahytten. Som ventelig gav det et sjokk i oss alle ombord, og det blev straks besluttet å søke nærmeste havn for lægehjelp, og Puerto Praya på en av de sydligere øene var den nærmeste og eneste før Freetown S. L., vårt bestemmelsessted. Skral østlig vind og sterk sydgående strøm gjorde imidlertid alle forsøk på å komme inn til Puerto Praya resultatløse, og var der intet annet å gjøre enn å la det stå til mot bestemmelsesstedet som lå 12 a 14 dages vei unna — i tropesol og sterk varme. Kapt. hadde vi liten tro på vilde overleve denne

periode. Vi hadde ingen 2. styrme., bare en russer som passet vakt, så jeg fikk dobbelt trykk av ansvar for så vel min fars sykdom som navigeringen. En slik situasjon hadde jeg selvfølgelig ikke drømt om og heller ikke forberedt mig på. Dertil kom at vi under vår henliggen under lastning i Gulf-Port ikke var istand til å opdrive karter over Vest Afrika, og hadde ikke annet å hjelpe oss med enn en North Atlantic overseiler, liten i målestokk som de pleier å være.

Så lenge vi var to navigatører bekymret vi oss ikke så meget over dette, særlig i betraktning av at min far var en gammel og meget erfaren dypvannssailor, og vi var ikke utskjemt med karter «up to date» som man nu til dags er. Kapt. måtte jo den gang selv holde skibet med karter, og det var ikke sjelden at disse var både 20 og 30 år gamle. Ved hjelp av en gammel «sailing direction», som bl. a. fantes ombord, over Vest Afrika, fikk jeg avlagt et spesialkart over innseilingen til Freetown, og så fikk det briste eller bære.

Det blev en «exiting job». Vi kom nemlig innover mot vårt kartløse bestemmelsessted i en sterkt diset og tåket periode, men ved hjelp av loddet gikk det som best det kunde.

Los var der ikke dengang til Freetown, og jeg måtte seile gamla helt inn til byen på en «North Atlantic» overseiler og en selvlaget special, men hvor glad var jeg ikke over at far levde.

I time etter at skibet var opankret hadde jeg ham på «the native Hospital». Der var intet annet å ta til i farten, og han slapp fra det med livet. Da vi var utlosset 7 uker senere og fått ballasten ombord, kunde far komme med oss igjen, og jeg var dobbelt glad.

Mine første 9 ukers skipperjobb, der under særskilte forhold var lagt på mine unge skuldre, var endt, og jeg glemte dem aldri siden.

KENDEL, FILLIPH FINN,

Hammerfest, f. 5. sept. 1880 i Hammerfest. Til sjøs 1896 med tysk s. «Magdeburg». Styrme.eks. 1904 i Horten (sjømil. korps). Styrme. med samtl. V.D.S.-skib. Blev i 1914 fører av d. «Risøund» (250) av Stokmarknes, tilh. V.D.S. og har senere ført samtl. av selskapets skib. Siden 1919 adm. direktør for Finnmarkens Norsk-Engelsk Mineralolie A.s. Medl. av bystyre, formannskap, havnestyre og sjørett. Svensk vice-konsul. — Gift. 3 barn.



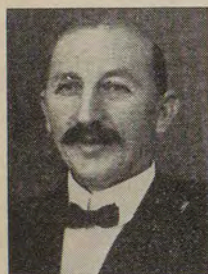
KIELLAND, GABRIEL,

Slemdal pr. Oslo, f. 26. aug. 1864 i Trondheim. Til sjøs 1880 med bk. «Rosa» (450 brt.) av Mandal, tilh. skibsr. Dedekam. Eks. ved Sjøkrigsskolen på Horten i 1884. Blev i 1923 fører av skoleskibet «Statsraad Lehmkuhl» (1701 brt.) som han førte til sommeren 1933.



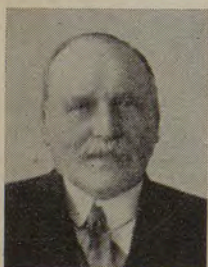
1884—1922 marineofficer (nu kommandør). Kongens fortjenstmedalje i gull. Ridder av St. Olavs ordenen. Inneh. en rekke utenlandske ordener. — Enkem. 3 barn.

KILDAHL, ARTHUR GEORG,



Antwerpen, f. 13. aug. 1880 i Moss. Til sjøs 1896 med d. «Sverre» (2700) av Bergen, tilh. Chr. Michelsen. Styr. m.eks. 1903 i Arendal. Styr. med bk. «Advokat Schiander», fullr. «Grid», bk. «Amazone» og d. «Jelø». Blev i 1910 fører av s. «Amazone» (2000) av Tvedestrand, tilh. P. Christoffersen. Har senere ført s. «Viga» (2000) av Tvedestrand, s. «Siraa» (2800), s. «Steinsund» (4300) og m. «Svaland» (3800), alle av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1920. Til 1928 forretningsmann i Tvedestrand. 4 år bestyrer av Rederf. hyrekontor i Hamburg samt besiktigelsesmann for sjøkontrollen der. Nu bestyrer av Det Skandinaviske Sjømannshjem i Antwerpen. — Gift. 3 barn.

KILLINGSTAD, HANS CHRISTIAN,



Tønsberg, f. 22. nov. 1861 i Hurum. Til sjøs 1875 med s. «Herta» (500) av Drammen, tilh. skibsr. Fyldpaa. Styr. eks. 1878 i Drammen. Styr. med seilfartøiene «Orion», «Leif» og «Hamlet». Blev i 1887 fører av s.n. skib (400) av Oslo, tilh. Joh. Hansen. Sluttet sjøen i 1899. Senere 2 år kontorfullm. hos Søren Parr, Drøbak. Har senere drevet oljeklæfabrikk. Viceform. i Tønsberg Sjømannsf. — Enkem. 8 barn.

KIRKERØD, OLE,



Moss, f. 7. sept. 1865 i Rygge. Til sjøs 1884 med s. «Charlotta Maria» (200) av Strømsstad. Styr. eks. 1893 i Fredrikstad. Styr. bl. a. med damperne «Gaa Paa», «Courier» og «Elben». Blev i 1897 fører av d. «Gaa Paa» (600) av Moss, tilh. R. M. Peterson. Har

senere ført d. «Courier» (650), d. «Gaa Paa» (600), begge av Stavern, og d. «Mascot» (900) av Oslo. Sluttet sjøen i 1914. — Senere form. ved Moss Verft i 10 år. Nu i fl. år korn- og forstoffkontrollør. — Form. i Moss havnestyre og medl. av formannskapet. — Enkem. 3 barn.

Var med fra starten ved oparbeidelsen av ruten («Jelølinjen») Hamburg—Øst Norge (K. M. Petersens Rederi, som senere er overtatt av Fred. Olsens rederi).

Jeg var på reise med «Mascot» fra Skien til Teignmouth og fikk et overhendigt vær i Nordsjøen. Skibet var lastet, og på dekk var 40 tons Carbid, samt ovenpå denne 2 høider rå tremasse. Skibet hadde maskine og lugarer akter, og carbiden var stuert helt forut ved forreste luke. Kl. 4 om kvelden var fore topplanterne satt ut, og kl. 8 eksploderte en av carbiddunkene, som da antente de nærmeste. Der var et svært hav og vi hadde ligget på været i det meste av 2 ettmål. Det blev et vanskelig arbeide å klare dekket og kaste tremassen og det brennende carbid overbord, da der kom flere brått over, men kl. 5 neste morgen var det overstått. Dekket hadde gitt sig av varmen, og rekken bulet ut.

Der var da flere forhør, da assurandørene påstod at der var utvist uforsiktighet med ild, og at carbid ikke kan antennes uten at der kommer ild til, selv om den er utsatt for vann, og derved utvikler gass. Da ikke et menneske hadde vært på fordekket på 4 timer, lanternen var i orden, og skibet lå på været i en storm, kunde der umulig komme ild aktenfra og forover, så det endte med at det måtte være en slags selvantendelse. Der blev dog senere foretatt forandring med emballage.

KJELDSSEN, CASPAR GUNVALD,

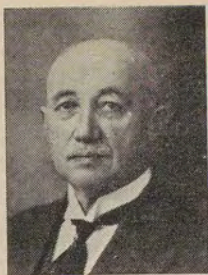
Skudeneshavn, f. 28. mars 1851 i Skudeneshavn. Til sjøs 1866 med s. «Ebeneser» (270) av Skudeneshavn, tilh. Ole Kjeldsen. Styr. eks. 1873. Styr. med sk.s. «Ebeneser», bk. «Skudenæs» og bk. «Elisa». Blev i 1881 fører av s.n. skib (336 brt.) av Skudeneshavn, tilh. L. Riisdahl m. fl. Sluttet sjøen i 1905. — Senere sildevraker og opsynsassistent under vårsildfisket. — Enkem. 6 barn.



Jeg har vært meget heldig på sjøen, både med havarier og andre ulykker. Skjønt jeg i ca. 25 år har seilt nesten på alle farvann og pesthuller, har jeg aldri mistet en mann. Det eneste uhell var tidlig våren 1867, da vi seilte på grunn ved Dumersnes i en storm og måtte forlate fartøiet. Blev optatt på et stort herregods sammen med 80 andre som også hadde forlist samtidig.

KJELSTRØM, HARALD,

Trondheim, f. 26. mai 1872 i Hemne. Til sjøs 1887 med bk. «Ganger Rolf» av Kristiansund. Styr. eks. 1892 i Kristiansund og skibsf. eks.



1903 i Trondheim. Styrman med d. «Ripa», bk. «Elmwood», d. «Bodø» og fl. V.D.S. skib. Blev i 1915 fører av d. «Hestmanden» (1260) av Stokmarknes, tilh. V.D.S. Har senere ført damperne «Raftsund», «Røst», «Finmarken» og «Sortland». Sluttet sjøen i 1932. — Gift. Ingen barn.

KJERLAND, HAAKON,



Hvaler, f. 7. nov. 1874 i Bergen. Til sjøs 1893 med d. «John Wilson» (1200) av Bergen, tilh. skibsr. Irgens. Styrman.eks. 1896 og skibsf.eks. 1901 i Bergen. Styrman med damperne «Florida» og «Eidsvold». Blev i 1901 fører av s.n. skib (5600) av Bergen, tilh. Chr. Michelsen & Co.

Har senere ført d. «Aggi» (4700), d. «Solveig», begge tilh. s.n. rederi, og senest d. «Stigstad» (7500) av Oslo. Sluttet sjøen i 1913. — Senere bjergningschef i Quebec. — Gift. Ingen barn.

På reise med d. «Solveig» 16. des. 1904 fra New York til Havre lastet med stykkgods. Under en voldsom orkan på Newfoundland-bankene brakk rorstammen. For å redde skib og liv lot jeg maskinen arbeide sakte akterover. På denne måte holdtes akterskipet op mot sjøen inntil været bedaget sig nogenlunde. Da blev alt gjort klart til å få feste til rorryggen. Dette var særdeles vanskelig, men med fare for sitt liv blev dette arbeide utført av Halfdan Jonassen fra Bergen (dengang 3. styrman, senere fører av større dampere). Etterat dette hefte var anbragt blev «wire» anbragt fra rorryggen langs skibet utenbords inn til rullen på styremaskinen. På denne måte blev skibet med den største forsiktighet ført til bestemmelsesstedet. Da lasten var meget kostbar, blev arbeidet påskjønet av assurandørene.

Under mitt arbeide som bjergningschef i Canada 1913—31, har jeg i farvannet River and Gulf of St. Lawrence — samt på kystene av Newfoundland og Nova Scotia, med hell bjerget og assistert 148 skib med en samlet brutto tonnasje av 600.000 tonn. Spesielt vil jeg nevne d. «Zeeland» 18 000 tonn, strandet ved St. Mary Island (Belle Isl. Sound). Denne damper hadde ved grunnstøtningen full fart, fått ytre og indre bunn innslått i Fore peak, nr. 1, nr. 2 og nr. 3 rum. Skibet blev bjerget ved at anvende «Compressed Air» i alle rum. Hadde således 170.000 kubikk fot under luft og på dette fløt skibet til Montreal, hvor den blev plasert i tørrdøkk.

KJERLAND, TRYGVE,

Minde pr. Bergen, f. 24. des. 1876 i Bergen. Til sjøs 1900 med d. «Thor» (3000) av Bergen, tilh. S. M. Kuhnle. Styrman.eks. 1895

og skibsf.eks. 1900 i Bergen. Styrman med damperne «Eidsvold», «Aggi» og «Florida». Blev i 1904 fører av d. «Aladin» (4900) av Bergen, tilh. Chr. Michelsen. Har senere ført damperne «Gimle» (1650), «Paula» (1600) og fører nu d. «August» (9275) av Bergen, tilh. Jacob Christensen. — Gift. 4 barn.



KJOS, FINN NICOLAYSEN,

Skedsmo, f. 20. jan. 1894. Middelskoleeks. i Oslo 1910. Til sjøs 1910 med seilskuter tilh. S. O. Stray & Co., Kristiansand. Styrman.eks. 1917 og skibsf.eks. 1920 i Oslo. Styrman og midl. fører i B. A. Sannes rederi 1917—26. Blev i 1926 fører i Ludv. G. Braathens rederi, Oslo, og førte senest (1930) d. «Braaland» for dette rederi. — Gift. 2 barn.

KJOSS, ARNE,

Holmen pr. Oslo, f. 12. aug. 1878 i Kristiansand. Til sjøs 1893 med s. «Norman» (1850) av Kristiansand. Styrman.eks. 1898 og skibsf.eks. 1901 i Oslo. Styrman med fl. norske og utenlandske dampere. Blev i 1907 fører av d. «Oscar II» (4750) av Bergen, tilh. Wallem & Co., Shanghai. Har senere ført damperne «Ching-tufu» (2700) av Shanghai, «Arnfried» (2400) av Larvik, «Chrathus» (1850) av Oslo, «Rio Branco» (3000) av Rio, d. «Sextant» (4000) av Bergen, d. «Fingal» (3050), m. «Lidvard» (5000), m. «Nordvard» (7600), og fører nu m. «Austvard» (7100), alle tilh. Lauritz Kloster, Oslo. — Gift. 4 barn.

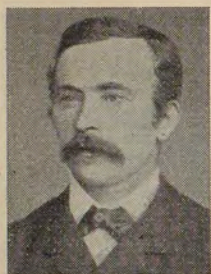


I aug. 1917 kom jeg til Oslo og blev ansatt som befrakter i Provianteringsdirektørens kontor. Gikk senere over til Skibsfartsdirektoratet som skibsinnspektør, for igjen, efter sistnevnte kontors nedleggelse, å gå tilbake til Provianteringsdirektørens skibs- og kullavdeling som avd.chef. Jeg var ialt 5 år i Statens tjeneste.

Blev torpedert en gang i Nordsjøen i 1916 som fører av det brasilianske d. «Rio Branco».

KJØGE, HANS HENRIKSEN,

Sarpsborg, f. 2. april 1862 i Fredrikstad. Til sjøs 1877 med «Svea» av Fredrikstad, tilh. kapt.



L. Egris m. fl. Styrms.eks. 1882 i Fredrikstad. Styrms. bl. a. med skibene «Røskva», «Aima» og «Immanuel». Blev i 1903 fører av s. «Jølund» av Fredrikstad, tilh. kapt. Sørensen. Sluttet sjøen i 1904. Senere los (først i Fredrikstad, senere i Sanne-sund). — Gift. 4 barn.

Med br. «Gyller» av Drøbak hadde jeg i 1880 en meget «kon-trari» reise fra Leith til Oslo, da vi kom ut i styggevær og fikk store havarier. Måtte søke nødnavn for å reparere. Etter mange vider-verdigheter kom vi endelig til Oslo, men da var der også gått 6 mnd. siden vi forlot Leith. Kapt. Haave fra Stavanger, styrms. G. Larsen fra Drøbak og jeg, som var matros, fikk 1000 kr. i be-lønning av assurandøren.

KJØGE, HENRY JUEL,



Kråkerøy, f. 4. des. 1881 i Fredrikstad. Til sjøs 1897 med bk. «Romance» (600) av Fredrikstad, tilh. seil-maker Andresen. Styrms. eks. 1904 i Oslo. Styrms. bl. a. med sk. «Marie» av Halden, bk. «George» av Sandefjord og m. «Theodor Rosevelt». Blev i 1915 fører av d. «Borgila» (2300) av Oslo, tilh. Fred. Olsen. Har senere ført m. «Theodor Rosevelt» (11000), d. «Borgila» (2300), d. «Breda» (1300), d. «Bolstad» (3500) og fører nu m. «Borgland» (7500), alle tilh. Fred. Olsen & Co., Oslo. — Gift. 6 barn.

Seilte hele krigstiden som styrms. og fører. Var heldig hele tiden undtatt en gang i 1917, da vi blev beskytt av en tysk u-båt og måtte gå i båtene 30 n. mil fra Bergen. Skibet blev reddet kort efter av engelsk u-båt før tyskerne fikk tid til å senke skibet. Skibet blev overlevert til norsk torpedojager og tatt inn til Bergen. Mannskapet var da reist til Oslo, men da vi kom til Voss var der telegram om å returnere, da «Borgila» var kommet til Bergen. Gikk ut kort efter med den første konvoy som gikk over sjøen, og vi følte oss aldeles sikre. Efter å ha skiftet konvoy i Lervik, og på veien nedover, får jeg plutselig se en torpedo komme mot midtskibet; gav hårdt venstre ror, så torpedoen gikk en favn aktenfor roret. Siden hadde jeg ingen uhell. Seilte hele tiden mellom Øst Norge og Rouen.

KJØLE, ANDERS,



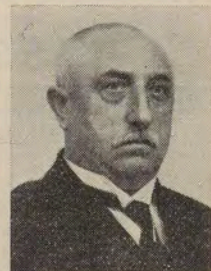
Nøtterøy, f. 5. jan. 1882 i Nøtterøy. Til sjøs 1897 med bk. «Albion» (500) av Tønsberg, tilh. Thor Dahl. Styrms.eks. 1899 og skibs-f.eks. 1902 i Tønsberg. Styrms. bl. a. med damperne «Coringa», «Alderney» og «Times». Blev i 1910 fører av d. «Thordis» (2700) av

Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Times» (3300), d. «Tordenskjold» (6100), d. «San Joaquin» (10200), d. «Tugela» (8300), m. «Taiwan» (9100), m. «Tortugas» (6300) og fører nu m. «America» (7000), alle tilh. s.n. reder. — Gift. 2 barn.

Jeg før under hele krigen mellom Amerika og Vest Indien. Jeg har fart i Wilh. Wilhelmsens rederi siden 1899.

KJØRBOE, FRITHJOF RANDULFF,

Tønsberg, f. 27. april 1872 i Tønsberg. Til sjøs 1887 med bk. «Mathilde» (900) av Tønsberg, tilh. J. H. Christiansen. Styrms.eks. 1890 og skibsf.eks. 1895 i Tønsberg. Styrms. bl. a. med s. «Nordpolen», bk. «Otra» og frg. «Malone». Blev i 1897 fører av d.



«Enrique» (3600) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen (engelsk under norsk flagg). Har senere ført d. «Waterloo» (1800), d. «Coringa» (4000), d. «Dummoore» (6000), t.d. «Helios», tank-seilskib «Alice et Isabelle» (1000) og fl.k. «Hektor» (9000), alle av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1900 (foreløbig). — Senere 15 år ved Vallø Oljeraffineri, senere 2 år treskibsbygger i Danmark og siden 1920 inspektør for nybygninger for Wilh. Wilhelmsen. — Gift. 2 barn.

Sluttet sjøen i 1900 (foreløbig), da jeg begynte på Vallø som inspektør og dampskibsekspeditor. Var i mellomtiden ute som fører av d. «Helios» — Norges første tankdamper. Forliste med skibet i en storm i Atlanterhavet og blev med 24 mann bjerget av White Star Liner «Majestic». Gikk ut i 1915 som fører av hvalkokeriet «Hektor» av Tønsberg og vinteren 1915—16 var jeg med samme rederis kokeri «Benguela» på Sydishavet. Gikk tilbake til «Hektor» i 1916 og seilte for det engelske admiralitet under krigen mellom Amerika og England. Blev torpedert 26. april 1917. 250 mil vest av Irland. Opholdt oss i 3 livbåter 33 mann i 2 døgn, mens vi seilte for Irland. Efter å ha seilt en distanse av ca. 100 mil blev vi optatt av en engelsk destroyer og satt iland i Queens-town.

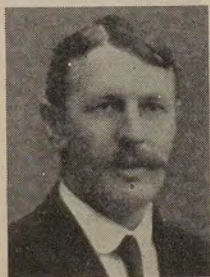
Høsten 1917 reiste jeg til Danmark, hvor jeg bygget en 4 m. Fore and Aft sk. for Tønsberg Hvalfangeri. Skibet var på 1000 tonns dw. Det største treskib som var bygget i Danmark, dertil jaktefason, så man kan si, at det var verdens største jakt. Skibet var ferdig i nov. 1919, og tauget jeg den til Tønsberg, hvor master og rigg blev innsatt. Der var 4 Pitschpine master 85 fot lange med 22" i dekk og 14" i topp. Skibet var døpt «Syd Georgia» ved stabelavlop, men blev omdøpt ved hjemkomsten til «Teies». Den gjorde senere en tur på Sydishavet, og blev så solgt til Danmark.

Sommeren 1920 gikk jeg tilbake til mitt gamle firma Wilh. Wilhelmsen, og blev ansatt som insp. ved firmaets nybygninger. Jeg har siden 1920 hatt tilsynet med 45 skib. Byggingen er foregått i England, Danmark, Tyskland, Sverige, Frankrike og Holland.

KJØSTVEDT, ANDERS ABRAHAMSEN,

Høvåg pr. Kristiansand, f. 9. april 1884 i Høvåg. Til sjøs 1898 med s. «Enigheden» av Kristiansand, tilh. H. Kvåse & Co. Styrms.eks. 1902 i Lillesand og skibsf.eks. 1912 i Kristiansand. Styrms. bl. a. med d. «Kronstad», d. «Otterstad» og fl. amerikanske fruktbåter.

Blev i 1912 fører av d. «Ingstad» (1200) av Arendal, tilh. Grefstad & Herlofson. Har senere ført d. «Donstad» (1100) og d. «Odda» (1850), begge av Arendal, d. «Asp» (3500) av Kristiansand, d. «Imperator» (1600) av Stavanger og fører nu m. «Herbjørn» (11000) av Moss, tilh. Sig. Herlofson & Co. — Gift. 4 barn.

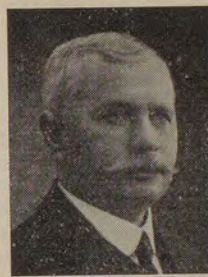
KLAUSEN, JENS KRISTIAN,

Kragerø, f. 2. okt. 1881 i Skåtøy. Til sjøs 1896 med s. «Sendemanden» (600) av Kragerø, tilh. skibsr. Børesen. Styrms.eks. 1903 i Kragerø. Styrms. bl. a. med bk. «Polykarp», sk.s. «Elisabet», bk. «Bertha», d. «La France», alle av Kragerø. Blev i 1906 fører av bk.

«Bertha» (800) av Kragerø, tilh. Jens Olsen. Har senere ført damperne «Forsete» (700), «Hekla» (700), «Excellenz Menert» (900), alle av Kragerø, «Nystrand» (800), «Nystrand» (1600), «Fjeldstrand» (1900), «Ekstrand» (1600), «Nordstrand» (4000), «Fagerstrand» (1700), alle av Skien, d. «Frisco» (1300) av Porsgrunn og fører nu d. «Fagerstrand» (1700), tilh. C. B. Nielsen, Skien. — Gift. 4 barn.

Min første reis som fører var med bk. «Bertha» av Kragerø. Jeg påmønstret som fører med dette skib på min 25-årige fødselsdag i Drogheda. Vi avgikk i ballast til Aruba, hvor vi innlastet en ladning Phosphate for Drogheda. Avgikk fra Aruba først i des. 1906, og alt gikk godt og vel til vi var kommet nordenfor Bermuda-øene, da det røk op til storm fra nord, med svært oprørt hav. Under denne storm brakk formasten i underrummet. Masten var av jern. Det var heldigvis ingen last ved masten. Efter meget langvarig arbeid med spjelkning og surringer blev skaden så pass utbedret at reisen kunde fortsette til bestemmelsesstedet, hvor vi ankom 13. jan. 1907.

I 1909 gikk jeg over i dampskib, og før da i N. Wiborgs rederi, Kragerø, til april 1917, da rederiet blev opløst. I aug. s. å. gikk jeg over i C. B. Nielsens rederi, Skien, og har siden vært ansatt i dette rederi, undtatt to år jeg førte d. «Frisco» tilh. Chr. J. Reim, Porsgrunn.

KLAUSEN, KLAUS MARTIN,

Tønsberg, f. 16. jan. 1871 i Tjøme. Til sjøs 1887 med bk. «Flora» (398) av Tjøme, tilh. H. G. Torgersen. Styrms.eks. 1895 i Tjøme. Styrms. med d. «Trym» og en rekke kinesiske dampere. Blev i 1904 fører av d. «Hanoi» (1350) av Marseilles, tilh. et selskap i Hong Kong. Har senere ført en del kinesiske dampere, bl. a. et par større floddampere. Sluttet sjøen i 1927. — Gift. Ingen barn.

Siden 1900 har jeg uavbrutt fart på Kina-kysten og ført dampskib under forskj. flagg. 2 korte ferietripper hjem i 1916 og 1922. Den 21. juni 1908 var jeg med og forliste d. «Kin Tai» med 600 kineserpassasjerer ombord på Korea-kysten. Alle reddet.

I 1927 kom jeg hjem på ferie, men blev syk og måtte slutte efter 11 års tjeneste i siste rederi, og 30 år på Kina-kysten.

KLAUSEN, KRISTIAN SOFUS,

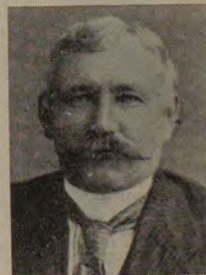
Kragerø, f. 29. aug. 1890 i Skåtøy. Til sjøs 1906 med s. «Hiawatha» av Kragerø, tilh. H. Bjørn. Styrms.eks. 1911 i Kragerø og skibsf.eks. 1916 i Porsgrunn. Styrms. bl. a. med damperne «La France» og «Eika III». Blev i 1924 fører av s.n. skib (1850) av Kragerø, tilh.

K. Sandaas og fører nu denne damper. — Gift. 4 barn.

**KLEM, CARL,**

Kragerø, f. 7. aug. 1872 i Kragerø. Til sjøs 1886 med bk. «Naiaden» (220 brt.) av Kragerø, tilh. Henrich Bjørn jr. Styrms.eks. 1892 i Kragerø. Styrms. med bk. «Expedit» og bk. «Æolus». Blev i 1899 fører av bk. «Duen» (247 brt.) av Kragerø, tilh. s.n. reder. Har

senere ført bk. «Kragerø» (498 brt.), s. «Høiden» (699 brt.), s. «Passepartout» (500 brt.), bk. «Æolus» (548 brt.), bk. «Ursus Minor» (576 brt.), alle tilh. o.n. reder, og m. «Hildegard» (550) av Sandefjord. Sluttet sjøen i 1921. — Sjørettsmedl. — Gift. 9 barn.



På reise fra Fleetwood til Island med bk. «Ursus Minor» blev vi 12. aug. 1917 senket av tysk u-båt 240 mil vest av Irland. Det var ved 4-tiden om morgenen vi hørte kanonskudd og forstod da vår skjebne. Første granat tok vannet ca. 100 m. fra skibet. Forlot skibet i granatregn uten at nogen blev skadet, i begge livbåtene. Efter at skibet var senket, begynte de å fyre efter oss i båtene, men da u-båten fikk se røk i horisonten, forsvant den. Vi hadde fint vær og pen bris, så vi satte kurs for Irland. Efter 3 døgns seilas blev vi optatt av en engelsk patruljebåt og landsatt i Irland. Jeg fikk ødelagt mine hender under senkningen, men rapporterte intet derom i sjøforklaringen, da jeg trodde det var forbigående og fikk av den grunn ingen erstatning fra Tyskland.

Med bk. «Duen» av Kragerø hadde jeg i 1904 en reise fra Kragerø til Boulogne, Frankrike, og tilbake til Kragerø på 10 dager.

KLEM, JOHAN,



Kragerø, f. 9. sept. 1865 i Kragerø. Til sjøs 1881 med br. «Fjeldguten» (168 brt.) av Kragerø, tilh. skibsr. Natvig. Styrme.eks. 1885 i Kragerø. Styrme. med bk. «Professor Schweigaard», brigg «Ceres» og bk. «Poseidon». Blev i 1896 fører av bk. «Duen» (247 brt.) av Kragerø, tilh. H. Biørn jr. Har senere ført s. «Kalstad» (474 brt.) av Kragerø, d. «Ruth» (730) av Sandefjord, d. «Pacífico» (5453) av Oslo og d. «Germania» (69 brt.) av Chili. Sluttet sjøen i 1926. Senere kjøpm. — Viceform. i Kragerø Sjømannsf. — Enkem. 1 barn.

Overtok feb. 1916 førerpost på d. «Ruth» og seilte med den til 1924 i stadig fart på England og Frankrike.

I krigstiden ute for mange farer, men gikk klar av å bli torpedert.

KLEMENTSEN, KLEMENT SEVERIN,



Bergen, f. 22. okt. 1894 i Bergen. Til sjøs 1911 med skoles. «Alfen» av Bergen. Styrme.eks. 1918 og skibsf.eks. 1919 i Bergen. Styrme. med m.aux. «Aasta», d. «Frances», d. «Aud» og d. «Log». Blev i 1931 fører av d. «Aud» (1800) av Bergen, tilh. Aug. Kjerland & Co. og fører nu dette skib. — Ugift.

KLEPPE, BERNT OLSEN,

Yarmouth, f. 18. mars 1897 i Sund. Til sjøs 1914 med d. «Skaala» (1800) av Bergen, tilh. Adolph Halvorsen. Styrme.eks. 1917 og skibsf.eks. 1918 i Bergen. Styrme. med Bergens-damperne «Hall-

gjerd», «Thorvald Halvorsen», «Storfjeld» og «Fane-fjeld». Blev i 1924 fører av s.n. skib (2200) av Bergen, tilh. Harald Grieg Martens. Har senere ført d. «Jernfjeld» (2200), d. «Blaafjeld» (1850) og fører nu atter d. «Jernfjeld», begge tilh. s.n. reder. — Gift. 2 barn.



KLEPPE, NILS NILSEN

f. 29. mai 1871 i Kleppe. Til sjøs 1889 med galeas «Capella» (108 brt.) av Bergen, tilh. Døschers & Rogde. Styrme.eks. 1895 og skibsf.eks. 1898 i Bergen. Styrme. med Bergens-dampskibet «Norrøna». Blev i 1902 fører av dette skib (850), tilh. Adolph Halvorsen. Har senere ført d. «Eidsiva» (1750), d. «Skaala» (1850), begge tilh. s.n. rederi, og senest d. «Hundvåge» (3200), tilh. Henrik Østervold, Bergen. — Gift. 2 barn.



Losset kull i Riga da krigen brøt ut. Seilte ca. 1 år etter krigen ut mellom England og Sverige. Seilte så ca. to år mellom England og Frankrike og mellom Frankrike og Amerika. Hadde under krigen ingen torpedering eller andre uhell.

Fra sommeren 1917 til 1919 tilså jeg nybygninger, som blev bygget i U. S. A. Var både på øst- og vestkysten. Fra 1919 til 1925 bestyrte jeg kontor i New York. Dette kontor blev oprettet av flere forretningsmenn fra Bergen.

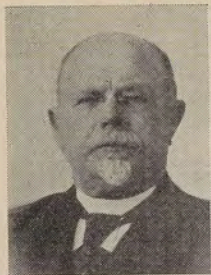
KLETTE, OLAV MEIDELL,

Hardanger, f. 23. feb. 1891 i Kvinnherred. Til sjøs 1906 med d. «Skude» (380) av Haugesund, tilh. Steffen Staalesen. Styrme.eks. 1913 og skibsf.eks. 1918 i Haugesund. Styrme. med damperne «Salina», «Fram», «Tonjer» og «Corrona». Blev i 1925 fører av s.n. skib (5500) av Haugesund, tilh. H. M. Wrangell & Co., og fører nu denne damper. — Gift. 2 barn.



Under verdenskrigen var jeg vel en av de heldige, skjønt jeg seilte hele tiden.

Jeg har vært ombord i «Corrona» her på Kinakysten siden 1923 og oplevd forskjellig. Mange ting har forekommet som ikke en sjømann oplever i det almindelige. Vi har under reiser i Yangtze-floden mange ganger vært beskyttet av kinesiske soldater, men det blir til en vane her.

KLEVENBERG, ELIAS CARSTEN,

Oslo, f. 7. jan. 1864 i Lillehammer. Til sjøs 1879 med s. «Saga» (550) av Grimstad, tilh. Anthon Bie. Styrme. eks. 1883 i Grimstad. Styrme. med Grimstad-barkene «Fruen» og «Norge». Blev i 1891 fører av frg. «Kathinka» (1523 brt.) av Grimstad, tilh. J. Munk m. fl. Sluttet

sjøen i 1897. — Gift. 4 barn.

Forliste med bk. «Norge» som styrme. i 1889.

Forliste som fører med frg. «Kathinka» på Pensacola red 1897. På hans 70-års dag skrev «Aftenposten»:

Født på Lillehammer tilbragte han flere av sine barneår på en prestegård i Nordland. Havet øvet der sin tiltrekning, og tidlig kom han til sjøs, passerte raskt alle grader og førte i flere år skib fra Grimstad. I 1897 gikk han iland i Nederland og etablerte året etter en skibshandel, senere også et skibsmegleri i Rotterdam. Med praktisk dyktighet som ved iherdig arbeide lyktes det ham å drive forretningen frem til en betydelig stilling. Men sitt norske statsborgerskap kunde han aldri oppgi. Og da han for nogen år siden fant å kunne følge sin gamle lengsel etter hjemlandet, overlot han forretningens ledelse til sin sønn og flyttet hjem til Oslo.

Elias Klevenberg var i mange år en ypperlig Norges-representant i Nederland, hvor han som en av dem der engang stiftet den norske forening i landet, til hver tid var ferdig til å gjøre en personlig innsats for norske interesser. Dette kom særlig vel med i krigsårene, da han blev til stor hjelp for vår skibsfart på stedet, likesom han varmhartet og offervillig tok sig av våre sjømenn og andre landsmenn under tidens mange vanskeligheter. I sin varme interesse for sjømannsmisjonen har han alltid vist den største deltagelse og offervilje overfor Rotterdams sjømannskirke. De forskjellige sjømannsprester på stedet hadde i ham sin beste venn, rådgiver og støtte. Hans senere opphold i hjemlandet har forevrig ikke hindret ham fra fortsatt å følge virksomheten ved stasjonen, således i den senere tid ved kirkens utsmykning.

Når kapt. Klevenberg nu står ved den store milepel på livsveien, vil hans mange venner ute og hjemme bringe ham sin hjerteligste lykønskning.

KLYVE, OLE TORGENSEN,

Haugesund, f. 24. mai 1869 i Hardanger. Til sjøs 1890 med s. «Klara» av Haugesund, tilh. Ø. Lande. Styrme. eks. 1901 i Haugesund. Styrme. med Haugesunds-damperen «Kvalen». Blev i 1904 fører av dette skib (470), tilh. B. Stolt-Nielsen. Har senere ført

damperne «Victor» (320), «Resolute» (220), «Tento» (580), «Urda» (900), «Pluto» (1800), «Delto» (5400), «Recto» (1800) og «Tosto» (2350), alle tilh. s.n. rederi. Førte senest d. «Torbrand» (370) av

Haugesund, tilh. T. Matland. Har siden 1930 drevet losning langs den norske kyst. — Gift. 4 barn.

Avgikk 25. mars 1911 med d. «Tento» fra Nordfjord med en last fersk sild til Svolvær. På Hustadviken 26. mars forskyvedes lasten. Skibet kantret og sank på 50 fv. vann. Alle mann bjerget.

På reise Neapel—Cardiff med d. «Delto» i ballast, blev skibet senket av tysk u-båt i Middelhavet 31. okt. 1916. Alle mann berget. Kom iland ved Cap Palos (Syd Spania) efter et døgn's opphold i livbåtene.

Begynte å seile i B. Stolt Nielsens rederi i 1894 som matros, som styrme. fra 1901 og fører 1904—21.

KLYVE, SJUR TORGEIRSEN,

Fykkesund i Hardanger, f. 4. juni 1883 i Hardanger.

Til sjøs 1899 med frg.

«Noreg» (2800) av Hauge-

sund, tilh. skibsr. Kongs-

havn. Styrme. eks. 1904 og

skibsf. eks. 1911 i Hauge-

sund. Styrme. i 3 år med

skib tilh. H.S.D.S. Bergen,

og en rekke Haugesunds-

skib samt et par utenlandske.

Blev i 1916 fører av

d. «Steinar» (380) av Haugesund, tilh. Chr. Høg

Hervig. Har senere ført d. «Malula» (250) av

Espevær, m. «Edvard II» av Kopervik, «Ma-

krellen» av Espevær og «Regia» (630) av Trond-

heim, og fører nu s.n. skib av Haugesund, tilh.

C. Fagerland og ham selv. — Gift. 3 barn.

Jeg driver også eget gårdsbruk «Fredslund» i Fykkesund i Hard-

anger.

Til lands og sjøs var krig og nød,
og skiber sprenget, miner fløt,
men heltene for Norges flagg,
de seilte mellem lik og vrak,
mens havets lumske kriger skjøt.

De synt seg av viking-slekt,
som førte an uredd og kjekt,
i erhverv for nasjonens verd,
i krigen uten skjold og sverd;
når skuddet smalt var ingen dekt.

De drev i storm, i sne og frost,
på knuste båter og farkost;
en hårdfør stand, med mandig glans,
som strødde gull på ærens krans.
De døde for sitt land på post.

KLYVE, TORFRED,

Haugesund, f. 24. april 1897 i Hardanger. Til sjøs 1914 med d. «Tento» (1800) av Haugesund, tilh. B. Stolt Nielsen & Co. Styrme. eks. 1920 og skibsf. eks. 1922 i Haugesund. Styrme. med



Siden jeg tok styrm.eks. i 1920 har jeg hele tiden faret i B. Stolt-Nielsen & Co.s og senere B. Stolt-Nielsen & Sønners rederi.

en rekke skib tilh. B. Stolt-Nielsen, Haugesund. Blev i 1927 fører av d. «Facto» (2500) av Haugesund, tilh. B. Stolt-Nielsen & Sønner. Har senere ført d. «Pluto» (2450), tilh. s.n. rederi, og fører nu atter d. «Fakto». — Gift. Ingen barn.

KLÜVER, BURCHARD,



Trondheim, f. 19. mai 1888 i Skudeneshavn. Til sjøs 1903 med s. «Charles Racine» av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Styrm. eks. 1906 i Stavanger og skibsf.eks. 1910 i Bergen. Styrm. med d. «Viator» og d. «Dictator» av Stavanger og en rekke N.F.D.S.-skib.

Blev i 1920 fører av d. «Vølund» (3000) av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Har senere ført d. «Arnfinn Jarl» (1850), d. «Haakon Adalstein», d. «Kong Gudrød» og fører nu d. «Haakon Jarl» (1482), alle tilh. N.F.D.S. — Gift. Ingen barn.

Var med d. «Tore Jarl» da den blev torpedert i Nordsjøen 7. mai 1917. 4 mann omkom. Etter å ha ligget en tid i livbåtene blev vi optatt av en engelsk fiskedamper.

1914—18 var jeg med lastedamperen «Vølund» i fart på Kina—Japan—Ost-India—Vest-India—Filipinerne—Ceylon—Bak-India—Brasil—Stillehavskysten og Syd Amerika, samt mellom England—Frankrike og Italia.

Som reservefører førte jeg en rekke av selskapets skib.

Har eftersatt byggingen av flere av selskapets skib, senest d. «Prinsesse Ragnhild» i Fredrikstad. Var utnevnt til fører av dette skib, men blev da liggende syk i lengere tid.

KLÖCKER, CHRISTEN BOE,



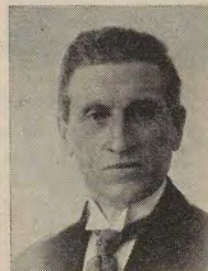
Arendal, f. 27. feb. 1890 i Arendal. Til sjøs 1906 med s. «Agda» (1500) av Arendal, tilh. Johan Klöcker. Styrm. eks. 1911 og skibsf.eks. 1913 i Arendal. Styrm. med skibene «Ternø», «Hokon» og «Årø». Blev i 1915 fører av s.n. damper (3050) av Oslo, tilh. Arth. H. Mathiesen. Har senere ført damperne «Aladdin»

(4850) av Oslo, «Aspholm» (600), «Formica» (1000) og fører nu d. «Heron» (8300), alle av Arendal. — Ugift.

Førte under hele krigen fra 15. jan. 1916 til 19. okt. 1919 d. «Aladdin» i fart for den engelske regjering, uten noe uhell eller kontakt med tyske u-båter.

KNATTEN, GEORG EMIL HANSEN-,

Sandar, f. 24. des. 1881 i Sunde. Til sjøs 1897 med s. «Louise» (1400) av Sandefjord, tilh. O. Nilsen. Styrm. eks. 1899 i Sandefjord og skibsf.eks. 1908 i Tønsberg. Styrm. med bk. «Guldregn», bk. «Magnat», d. «Wegadesk» og d. «Skramstad», samtl. tilh. A. F. Klaveness & Co. Blev i 1911 fører av s.n. damper (2000) av Sandefjord (senere Oslo). Har senere ført damperne «Skogstad» (6200) og «Sommerstad» (6500), begge av Oslo, «Kommandøren» (9300), «Frango» (9200) og senest d. «Thor Minor», alle av Sandefjord. — Gift. 7 barn.



Jeg tjenestgjorde i firmaet A. F. Klaveness & Co. i ca. 20 år fra sommeren 1899 til høsten 1918, da jeg med d. «Sommerstad» blev torpedert 12. aug. på reise fra Haugesund til New York.

Det var ved anledningen stille med tåke. Torpedoen kom fra b.b. og passerte under skibet. Den gikk altså for dypt. Straks vi opdaget den slo jeg full fart akterover samtidig som 2. styrm. ropte av full hals: Torpedo! Øieblikkelig var alle mann på dekk, med undtagelse av de i maskinen som hadde vakt. Kl. var 8¼ fm. og alle mann var oppe og iferd med å spise frokost. Folkene løp akterover og op på poppen. Så snart jeg fikk se torpedoen på st.b. side slo jeg full fart forover med hårdt høre ror for å bringe skibets akterende mot u-båten, da jeg fryktet en ny torpedo. Imidlertid får jeg se da torpedoen var kommet ca. 8 skibslengder over til st.b. at den forandrer kurs og fortsetter i sirkel. Efter radien å dømme, anså jeg det for aldeles sikkert at den vilde gå langt aktenom skibet, men plutselig, da den var kommet omtr. 3 streker på b.b. boug forandrer den atter kurs for til sist å ramme skibet akter mellom nr. 3 og 4 luke. Båten var i ballast og som følge herav blev lufttrykket så voldsomt at luker, bommer, etc. var omtr. jevnhøit med mastetoppen.

Mannskapene hadde aktenfra fulgt torpedoens gang og kom sig heldigvis midtskibs innen den rammet. I motsatt fall vilde de formentlig alle sammen vært drept momentant.

Båtene hang som vanlig utsvinget. Jeg, 2. styrm. samt rormann sprang til st.b. båt. Det blev ikke langt å fire, for idet de begynte å lære, kastet jeg et blikk akterover, og så da allerede flagget i vannlinjen. Det hele stod på 4—5 min. innen båten stod rett op og ned med akterenden i bunnen og endel av forskibet over vannet. Dybden var ca. 50 favner. Efter å ha lagt i livbåtene rundt skibet et par timers tid, satte vi kursen for Five Fathoms fyrskib, hvortil vi ankom ved 5-tiden em. I løpet av natten bragte et amerikansk marinefartøi oss op til New York og ankom dertil fm. neste dag.

Denne torpedering var gjenstand for stor opmerksomhet og veldig diskusjon innen marinekrefter så vel i Amerika som her hjemme. I løpet av en ukes tid (under opholdet i New York innen jeg reiste hjem) hadde jeg gjentagne ganger besøk av marinefolk fra

Washington for å høre min mening, hvorvidt jeg trodde det var en ny oppfindelse eller om torpedoen hadde berørt bunnen og derved kommet i uorden, hvortil jeg ikke var istand til å gi noget fyldestgjørende svar.

Fra 1918 til 1929 var jeg hjemme og drev forretning, bl. a. startet jeg en fiskeekspedisjon til Grønland i 1925. I 1929 begynte jeg i hvalfangsten og har ført 2 av konsul Lars Christensens dampskib.

KNOPH, OTTO PETTER NEUMANN,



Bindal, f. 10. nov. 1857 i Terråk. Til sjøs 1875 med s. «Lyna» av Bindal, tilh. Ulrik Sverdrup. Skibsf. eks. 1896. Styrman med s. «Lyna». Blev i 1881 fører av s. «Karoline» av Bindal, tilh. ham selv. Har senere ført s. «Urania» av Bindal, post- og passager-damperne «Torg-

hatten», «Vegtind» og senest «Torgtind» (285 brt.), alle tilh. Torghattens D.s., Brønnøysund. — Sluttet sjøen i 1928. — Sjørettsmedl. — Gift. 4 barn.

Jeg fikk i 1893 i oppdrag gjennom kapt. Otto Sverdrup å seile med kull til «Fram», Nansens eksped., opover til Jugorstedet. Grunnet isforholdene var vi 2 ganger til ankers på Novaja Semlja, så vi av den grunn blev 2 dager forsinket. Nansen var allerede avseilt da vi kom frem. Jeg fikk et brev fra Nansen om å seile tilbake til Norge og selge kullene på fordelaktigste måte.

Var over 25 år i Torghattens D.s.-selskap som fører.

KNUDSEN*), ANDREAS ALBERT,



Kristiansand, f. 23. okt. 1904 i Svinør. Til sjøs 1920 med fullr. «Fjong» av Kristiansand, tilh. Mathias Hansen. Styrman eks. 1926 og skibsf. eks. 1931 i Kristiansand. Radiocertifikat i 1927. Styrman med mt. «Sildra» av Bergen, m.t. «Havfru» og m.t. «Havbør»

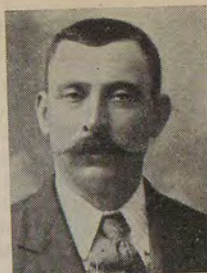
av Oslo. Blev i 1933 fører av d. «Havmøy» d. e. (1300) av Oslo, tilh. P. Meyer. Har senere ført d. «Havtor» (2375) og fører nu d. «Havmøy» d. y. (2500), alle tilh. s.n. reder. — Ugift.

*) Omkom 10. april 1935 ved d. «Havmøys» forlis utenfor Jamaica.

KNUDSEN, CHRISTIAN,

Jørstadvåg pr. Stavanger, f. 26. juli 1863 i Hetland. Til sjøs 1881 med galeas «Skulda» av Stavanger, tilh. Adolf Jonassen. Styrman.

eks. 1889 i Stavanger. Styrman bl. a. med sk.br. «Ryfylke», frg. «Elida» og d. «Hiram». Blev i 1900 fører av d. «Gyller» (600) av Stavanger, tilh. Holdt & Isachsen. Har senere ført damperne «Sunniva» (500), «Utstein» (600) og «Senator» (1400), samtl. tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1911. — Senere drevet gårdsbruk. — Gift. 7 barn.



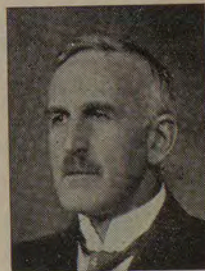
Under hjemreisen med galeas «Skulda» seilte i land en stormfull Julenatt 1881 på Jæren og blev total vrak. Det var en fryktelig situasjon å gjennomgå disse grunnbrått med så lite og nedlastet fartøi. Det brøt — efter sigende — på 18 favner. Alle mann blev berget med redningsline utskutt fra land. Det sagdes at det var første gang disse apparater blev brukt der.

På reise i 1888 fra Ostindia med frg. «Særimner» blev vi ved Kapp det Gode Håp overfalt av orkanaktige stormer som varte i ukevis, og uaktet hun lå for snau riggen fikk så stor slagside at det var umulig å komme til pumpene. Skibet trakk meget vann så vi til sist peilet 7 fot vann i rummet. Herunder blev også rorstammen brukket. Ifølge skibråd blev en del av lasten kastet overbord, og bar så av for Port Natal, hvor halve lasten blev kon- demnert og ny ror og annen skade reparert.

Under min føretid av d. «Gyller» var jeg i Galveston da en katastrofe rammet denne by 10. sept. 1900, hvorved ca. 8000 mennesker omkom. En sykklon gikk over byen og oversvømmet byen og distriktet med vann. Lysnettet bleste ned så hele byen lå i mørke. Om natten blev alle skib som befant sig i havnen av stormen løsrevet fra kaiene og gikk i drift. Med ankerne ute drev skibene i nattens mørke om hverandre og kolliderte snart med den ene, snart med en annen, således også med «Gyller», der bl. a. rente med baugen rett inn i kullbaksen på et av de større skib, så en del av kullene var rent ut på bakken. Efter uværet var tilstanden i byen uhyggelig å se til, kaier, verksteder, tørrdøkk og slipper var alt forsvunnet, ja, selv jernbanetog lå kantret. «Gyller» kom derfra om enn i en misserabel forfatning. Alle øvrige skib måtte mudres ut.

KNUDSEN, HAGBARTH RESCH-,

V. Aker, f. 14. feb. 1877 i Porsgrunn. Til sjøs 1892 med d. «Norrøna» (1600) av Porsgrunn, tilh. Jørgen C. Knudsen. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten i 1898. Styrman med damperne «Taormina» av Porsgrunn og «Hydra» av Drammen. Blev i 1901 fører av d. «Norrøna»



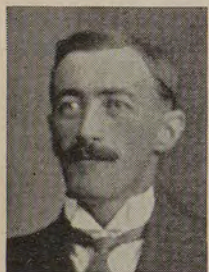
(1600) av Porsgrunn, tilh. Jørgen C. Knudsen. Har senere ført d. «Frednes» (2350) og d. «Ottar» (2400), begge tilh. s.n. reder. Sluttet sjøen i 1911. — 1911—21 forretningsmann i Oslo. Siden 1921 adm. direktør for Star Contrapropeller Ltd A.s., Oslo. — Form. i fl. år i Vpl. Sjøoffiserers For-

ening (æresmedlem sammesteds); viceform. i Kgl. Norsk Seilforening i fl. år. — Gift. 5 barn.

Jeg hadde den lykke å gjøre en tur som dekksgutt til San Francisco og tilbake til Europa med bk. «Skomvær» av Porsgrunn i 1893—94, og den tid jeg tilbragte der ombord og senere som kadett ombord i gamle korvetten «Nordstjernen» på sommertokter i 1896 og 1897 hører til mine kjæreste minner.

Som vpl. premierløytnant og kapt. i Marinen tjenestgjorde jeg under verdenskrigen som chef for bevoktningsfartøier og avdelinger i Trondheims og Nordlands avsnittene og i 1½ år som vakthavende officer ved kom. admirals adjutantur.

KNUDSEN, KNUD ANDREAS,



Lillesand, f. 29. mai 1887 i Randøesund. Til sjøs 1905 med s. «Coriolanus» (1050 brt.) av Kristiansand, tilh. O. A. T. Skjelbred. Styr.-eks. 1909 og skibsf.eks. 1912 i Kristiansand. Styr. med bk. «Glance», bk. «Selene» og 4. m. bk. «Songdal». Blev i 1916 fører av s. «Kosmos» (1950) av Kristiansand, tilh. S. O. Stray & Co. Førte senest s. «Stella» (3000), tilh. samme rederi. — Gift. 3 barn.

Jeg var styr. med bk. «Selene» da vi mistet hele riggen utenfor Kapp det Gode Håp, og lå og drev der i 3 uker inntil vi med hjelp av nødrigg bjerget oss inn til Cape Town, hvor skibet blev kon- demnert.

I 1920 var jeg med frg. «Stella» på reise fra Newport News til Göteborg. I Nordsjøen fikk vi et overhending vær som bl. a. knuste begge livbåter og ødela fullstendig styregreiene og forskj. annen skade på dekk. Ved hjelp av noen primitive styregreier bestemte man sig til å søke nødhavn i Kristiansund, da man av uværet var drevet nordover. Var heldig og fikk los ombord ved Grip, men da man om kvelden skulde seile inn Griphølen rendte losen «Stella» rett op i en stenrøis, hvor «Stella» endte sine dager 5. nov. 1920.

KNUDSEN, KRISTIN LIBINONI LINDEVALD,

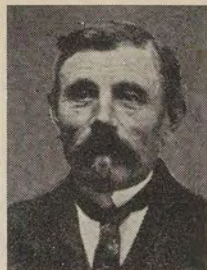


Haugesund, f. 9. mars 1868 i Avaldsnes. Til sjøs 1883 med bk. «Campbell» av Haugesund, tilh. Johan Thorsen. Styr.eks. 1893 i Haugesund. Styr. med bk. «Isabell», frg. «Haugar» og bk. «Guiana». Blev i 1898 fører av s.n. fartøi av Haugesund, tilh. Johan Thorsen. Har senere ført bk. «Morna» og d. «Risøy», begge av Haugesund. Sluttet sjøen i 1915 (arbeidsudyktig). — Gift. 1 barn.

Seilte i over 26 år for Johan Thorsen.

KNUDSEN, MARTIN INGEBART,

Hisøy, f. 25. okt. 1858 i Hisøy. Til sjøs 1874 med s. «Goethe» av Fredrikstad, tilh. A. Andersen. Styr.-eks. 1875. Styr. med Arendals-seilskibene «Fimafengo», «Baltic» og «Glimt». Blev i 1889 fører av s.n. skib, tilh. Chr. Christensen. Har senere ført s. «Emanuel»



(350) av Tvedestrand, s. «Naja» (414 brt.) av Arendal, s. «Zambeze» (365 brt.) av Oslo, s. «Ladas» (1395 brt.) og m. «Sambo» (600), begge av Arendal. Sluttet sjøen i 1920. — Gift. Ingen barn.

Med bk. «Emanuel» var jeg i 1895 på reise fra Østersjøen til Shoreham i England og forliste da på kysten av Holland i nærheten av Scheveningen i en N.V. storm 5. des. Samme dag forliste 20 skib på den hollandske kyst.

Seilte også under krigen i 1915 og 1916 med bk. «Ladas», men slapp heldig klar av u-båter.

KNUDSEN, OLAF,

Tønsberg, f. 19. juli 1870 i Tønsberg. Til sjøs 1886 med s. «Kristiania» (700) av Tønsberg, tilh. Lorentz Foyen. Styr.eks. 1894 i Tønsberg og skibsf.eks. 1903. Styr. bl. a. med bk. «Duero», bk. «Aquila», bk. «Deodata», d. «Taormina» og d. «Sjoa». Blev i 1913 fører av d. «John Christi» (4000) av Oslo, tilh. Willy Gørissen. Har senere ført d. «Vorma» (4000), d. «Nordpol» (6000), begge av Oslo, d. «Tønnes Kaade» (1000) av Larvik og d. «Nordpol II» (4500) av Oslo. Sluttet sjøen i 1926 p. g. a. nervesykdom efter krigens oplevelser, efter å ha fart til sjøs i over 40 år. — Gift. 8 barn (4 døtre og 4 sønner, som seiler til sjøs).



Med br. «Lamartine» julaften 1888 mellem Skagen og Hirtshals, under en plutselig opstått orkan fra N.V., holdt vi på å drive iland og bare ventet den skulde hugge i grunnen, men heldigvis vendte stormen til syd og vi blev reddet efter å ha lidt dødsangsten.

Forliste 1894 med sk.s. «Aquin» av Tjøme på reise fra Laguna i Mexico bestemt til Gibraltar. Kommen 16 sjømil av land kom vi inn i en Pamperas, som blåste alle våre seil vekk og drev skibet inn på grunn, hvor det blev aldeles vrak. 2 mann omkom.

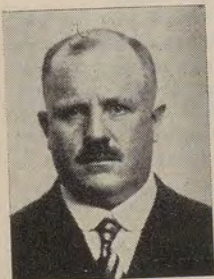
I slutten av nov. 1894 var jeg underveis med bk. «Duero» fra Laguna til Falmouth for order. Grunnet orkanaktige stormer, seilslitt og nedbrekt, uten vann og mat ombord, kom vi efter 125 dages reise til Falmouth ved påsketider.

Med d. «Fredheim» av Tønsberg i Østersjøen 1903 blev vi aldeles

nediset. Det var i juledagen i N.O. storm så sjøskvetten frøs til, så vi holdt på å bli overløst. Ved ankomst til Westervik var byens befolkning nede for å se på oss. Vi så ut som et flytende isfjell.

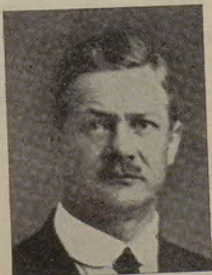
Under den uinnskrenkede u-båtkrig gikk jeg for den franske regjering mellom Bristolkanalen og Marokkokysten med stykkogds og kull. Vi gikk sammen med 4 engelske i konvoy. Julaften 1915 kl. 12 begynte torpederingen av de første engelske og 1. juledags morgen 1917 blev mitt d. «Nordpol» torpedert og sank på ca. 3 min.

KNUDSEN, SIGURD JOHAN,



Flekkefjord, f. 23. mars 1880 i Flekkefjord. Til sjøs 1897 med s. «Deodata» av Flekkefjord, tilh. J. Bøgvold. Styrm.eks. 1904 i Hauge-sund. Styrm. med bk. «Signal» av Lillesand, d. «Rosario di Giorgio», d. «Belita» og d. «José», alle av Flekkefjord. Blev i 1915 fører av d. «Frontera» av Flekkefjord, tilh. Bernh. Hanssen. Har senere ført d. «Nicholas Cuneo» og fører nu m.t. «Aramis» (11500), begge tilh. s.n. reder. — Gift. 3 barn.

KNUDSEN, SIGURD OLAF,



Bergen, f. 16. juli 1883 i Bergen. Til sjøs 1899 med s. «Vasco da Gama» (600) av Arendal, tilh. P. Pedersen. Styrm.eks. 1905 og skibsf.eks. 1907 i Bergen. Styrm. med damperne «Ronde», «Dovre» og «Nygaard». Blev i 1912 fører av d. «Dovre» (1250) av Bergen, tilh. H. Kuhnle. Har senere ført Bergensdamperne «Nygaard» (7600), «Blaafjeld» (1560), «Liefjeld» (1020), «Grove» (1720), «Union» (820), «Navigator» (2050) og «Atlantic» (8350). Sluttet sjøen i 1924. — Gift. 1 barn.

Forliste med d. «Ronde» i Seinen halvveis op til Rouen, i mai 1912, idet skibet gikk på en bank ved høivann og brakk av på midten, da vannet falt. Hele forskibet med full last, tremasse fra Sundsvall, blev senere tatt av og slept til Havre. Akterskibet måtte sprenges bort.

Forliste med d. «Dovre» i jan. 1913, idet den sprang lekk på vei fra Grangemouth til Bergen med kullast. Måtte snu etter 4 døgn kamp med været og seilte båten inn til Shetland, hvor den sank ned og blev kondemnert.

Seilte under hele krigen uten å være ute for noget uhell.

KNUDTZON, WILLIAM AUGUST,

Kristiansund, f. 28. juni 1892 i Kristiansund. Til sjøs 1908 med skoleskib «Tordenskjold» av Trondheim. Styrm.eks. 1913 i Kristiansund og skibsf.eks. 1915 i Trondheim. Styrm. med d. «Rym» og d. «Orion» av Bergen samt d. «Rensfjell» av Kristiansund. Blev i



1918 fører av m. «Markerssund» (450) av Kristiansund, tilh. Øverland & Eide. Har senere ført damperne «Tejo» (1400), «Cresco» (2000), «Dicto» (6000) og fører nu d. «Iron Baron» (5500), alle tilh. E. B. Aaby, Oslo. — Gift. 2 barn.

Seilte under krigen som styrm. og blev da 2 ganger torpedert, første gang med d. «Rym» i 1915 og 2. gang med d. «Rensfjell» i Hvitehavet 1916.

Har i de siste 12 år seilt i E. B. Aabys rederi, hvorav 9 år som fører.

KNUTSEN, ERLING DAGFIN,

Hong Kong, f. 19. nov. 1893 i Vestre Sandøya. Til sjøs 1909 med d. «Dagry» av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Styrm.eks. 1913 og skibsf.eks. 1915 i Arendal. Styrm. med damperne «Maur», «Elg» og «Prominent». Blev i 1921 fører av d. «Prometheus» (2750) av



Haugesund, tilh. H. M. Wrangel & Co. Har senere ført d. «Pronto» (2965) og fører nu d. «Prosper» (3000), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

Reiste i 1916 til Kina til d. «Prometheus», da tilh. Hans Kier & Co., Drammen. Gikk over i H. M. Wrangells rederi, da dette i 1917 overtok alle Kiærskib.

D. «Prometheus» var i 1½ år (de siste) under krigen transportskib for Royal Indian Marine, i fart mellom India og Mesopotamien. Har siden krigen hele tiden seilet på Kina-kysten, og siden 1924 ført d. «Prosper».

KNUTSEN, OSCAR,

Vestre Sandøya, f. 19. des. 1891 i V. Sandøya. Til sjøs 1908 med d. «Hisø» (2500) av Arendal, tilh. C. Th. Boe. Styrm.eks. 1914 i Arendal og skibsf.eks. 1918 i Kristiansand. Styrm. med damperne «Tormod», «Kapland», «Torholm» og «Torsol». Blev i 1926 fører av d.



«Tormod» (1950) av Oslo, tilh. Chr. Christensen. Førte senest d. «Torholm» (1850), tilh. s.n. reder. — Ugift.

KOBRO, MICHAEL,



Minde pr. Bergen, f. 11. juni 1881 i Lillesand. Til sjøs 1897 med s. «Sonora» (800) av Lillesand, tilh. Henrik Hansen. Styr.eks. 1901 i Kristiansand og skibsf.eks. 1903 i Bergen. Styr. med bk. «Fonograf» av Lillesand, d. «Ringfond» av Stavanger og fl. B.D.S. dampere. Blev i 1915 fører av d. «Mars» (450) av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført d. «Saturn» (1800), d. «Castor» (2400) og fører nu d. «Neptun» (1800), alle tilh. B.D.S. — Gift. 1 barn.

Har seilt i B.D.S. siden 1905. Fikk i 1930 selskapets flotte sølv-pokal etter 25 års tjeneste.

KOCH, ISAK MARIUS,



Bodø, f. 11. april 1868 i Skjerstad. Til sjøs 1880. Styr.eks. 1894 i Bergen. Styr. med b.d. av Bergen. Blev i 1905 fører av b.d. «Færdig» av Bodø, tilh. Bodø Dykkerselskab. Sluttet sjøen i 1923. — Senere sjøk. besiktigelsesmann i Skibskontrollen. — Sjørettsmedl. — Gift. 7 barn.

Har vært med å bjerge 130—140 fartøier, store og små.

I 1917 var vi (Bodø dykkerselskap) leiet av den russiske stat å foreta bergning av en løftekran (ca. 5800 tonn) som var drevet iland på N.V.-kanten av øen Kildin. 2 bergningsekspedisjoner hadde forsøkt sig forgjeves. Vi avgikk fra Bodø 1. mai og kom tilbake i aug. efter å ha avlevert havaristen til de engelske myndigheter, som da hadde kommandoen i Murmansk.

Bjergningsarbeidet blev utført kun av Bjergningsbåten besetning, ialt 11 mann. Vi var lovet nødvendig arbeidshjelp fra Murmansk, men fikk ingen, da vi trang dem. Den tid vi arbeidet der var i den verste torpederingstid, og vi hadde til sine tider tyske u-båter kloss inn på livet. Det må sies at vi arbeidet under spente forhold.

KOLDERUP, JOACHIM CHRISTIAN,



Drammen, f. 8. aug. 1879 i Drammen. Til sjøs 1895 med s. «Hamlet» av Oslo, tilh. Joh. Hansen. Styr.-eks. 1897 i Drammen og skibsf.eks. 1902 i Oslo. Dispassjøreks. 1918. Styr. med dampskibene «Primate», «Genova», «Prosper», «Pronto». Blev i 1902 fører

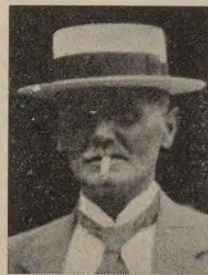
av d. «Primate» (2500) av Oslo, tilh. Chr. Klavenness. Har senere bl. a. ført dampskibene «Genova» (1500) av Oslo, «Proteus» (2400) og «Pronto» (1800) av Drammen, «Ranvik» (11000), «Alfred Nobel» og «Atlantis», alle av Flekkefjord, og «Seirstad» av Oslo. Sluttet sjøen i 1927 og har senere vært havnefogd og losoldermann i Drammen. — Sjørettsmedl. Form. i Drammens Sjømannsf. (2 år). — Gift. 1 barn.

I min 32-års fartstid — hvorav $5\frac{1}{2}$ år på Kinakysten — hendte vel ofte særegne — om enn ikke store begivenheter. Hvor ofte har jeg ikke angret at jeg ikke har ført privat dagbok.

9. april 1917 krigsforliste jeg med d. «Ranvik». En tysk u-båt skjøt den i senk ca. 40 n. mil V.N.V. av Ushant, og det var nærmest et under at ingen av oss blev drept, da tyskerne også beskjøt livbåtene. Skibet var underveis Buenos Aires—Cherbourg lastet med hvete. Med min livbåt med 19 mann kom jeg inn til en fiskerplass, Port Blanc, i Normandie i storm av S.V. og N.N.V., mens styr. med 17 mann blev optatt av en fransk patruljebåt og landsatt i Brest.

KOLLENBORG, CHRISTIAN,

Blommenholm, f. 6. aug. 1872 i Lyngør. Til sjøs 1886 med bk. «Normanvik» (711 nrt.) av Lyngør, tilh. B. A. Olsen. Styr.eks. 1889 i Risør. Styr. med bk. «I. P. Berg», bk. «Johannes», d. «Liv» og d. «Alf». Blev i 1901 fører av d. «Urd» (4850) av Bergen, tilh. Jacob R. Olsen. Har senere ført damperne «Alf» (4850), «Liv» (4850), «Eir» (6750) og «Romsdalshorn» (10880) for s.n. reder. Sluttet sjøen i 1932. — Gift. Ingen barn.



KOLLER, CARSTEN VILHELM KLOUMAN,

Vestre Aker, f. 2. nov. 1881 i Brandbu. Til sjøs 1898 med s. «Petropolis» av Oslo, tilh. Edw. Røed. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1904. Styr. med skibene «Corinto», «Ellida», «Lord» og «Port Antonio». Blev i 1914 fører av s.n. damper (1600) av Oslo, tilh. L. Harboe-Jensen & Co. Har senere ført d. «Cibao» (1600) og fører nu d. «Cadmus» (2500), begge tilh. s.n. rederi. Inneh. den tyrkiske Liakatmedalje. — Gift. 3 barn.



KOLSTAD, ANDREAS MARTINIUS,

Staubø, f. 14. sept. 1871 i Fjære. Til sjøs 1886 med s. «Cortez» av Grimstad, tilh. T. G. Gundersen. Styrms.eks. 1891 i Grimstad. Styrms. bl. a. med bk. «Kongo», bk. «Fox», d. «Ran», d. «Sif» og d. «Frey». Blev i 1911 fører av s.n. skib (4650) av Bergen, tilh. Jacob

R. Olsen. Har senere ført d. «Evanger» (7250), d. «Samnanger» (7400) og m. «Villanger» (8500), tilh. Westfal Larsen & Co., Bergen. Sluttet sjøen i 1931. — Ordfører i Flost. Form. i Tverdalsøens Sjømannsf. Overformynder i Flost. — Gift. Ingen barn.

Under gulefeber-epidemien 1891—92 var jeg i Santos i 14 mnd. som styrms. med br. «Frenmore» av Grimstad.

Under krigen seilte jeg som fører av d. «Frey» til 1917 i faresonen, hele tiden uten nogen viderverdigheter.

Jeg var i Jacob R. Olsens rederi 1898—1917.

Da «Frey» blev solgt gikk jeg over til Westfal-Larsen & Co. A.s.

KOLSTØ, ØISTEIN ALEXANDER ROTH,

Haugesund, f. 12. nov. 1892 i Haugesund. Til sjøs 1908 med s. «Zokrates» (70 brt.) av Haugesund, tilh. Peder Rygh. Styrms.eks. 1912 og skibsf.eks. 1915 i Haugesund. Styrms. bl. a. med d. «Saphir», d. «Romsdal», d. «Activ» og d. «Stolt-Nielsen». Blev i 1920 fører

av d. «Varøy» (635) av Haugesund, tilh. Knut Knutsen O. A. S. Har senere ført damperne «H. C. Flood» (3080), «O. A. Knutsen» (6050), «Føina» (2450), «Golden Gate» (7715), «Poljana» (7100) og fører nu m.t. «Hilda Knutsen» (14120), samtl. tilh. Knut Knutsen O. A. S. — Gift. 3 barn.

KONGSTEIN, HENRIK,

Horten, f. 24. jan. 1870 i Stokke. Til sjøs 1886 med s. «Haabet» (63) av Tønsberg, tilh. Alf Monsen. Styrms.eks. 1892 i Sandefjord og skibsf.eks. 1911 i Tønsberg. Styrms. bl. a. med s. «Henriette», s. «Avanti», d. «Sophie» og d. «Verona». Blev i 1903 fører av

d. «Sophie» (1200) av Sandefjord, tilh. Johan Bryde. Har senere ført d. «Allemania» (2600), tilh. s.n. reder, d. «Snestad» (4200), d. «Snepp» (2100), d. «Sangstad» (4200), d. «Siljestad» (7200), d. «Storstad» (10800), d. «Stiklestad» (11800), d. «Seirstad» (12820), m.t. «Storstad» (13100), m.t. «Stigstad» (7400) og m.t. «Sir Karl Knutsen» (11000), samtl. tilh. A. F. Klaveness & Co., Oslo. — Efterså 1911—28 byggingen av 8 av dette rederis skib. — Sluttet sjøen i 1929. — Sjørettsmedl. — Gift. 7 sønner.

Som 1. styrms. med 4 m. «Akershus», kapt. Agerup, forliste vi i Sapi street, mellem øen Flores og Sumbava i 1901. Jeg blev i dette tilfelle sendt over Sumbava-øen til den såkalte hovedstad Bima. Det tok mig 3 dager, og skiftet hest og veiviser 11 ganger, før jeg kom over høifjellskjeden ned til flodleiet, hvor den innfødte regjerende fyrste hadde sin residens. Dette var en meget strabasias tur, uten veier, kun stier, å ferdes på hesterygg gjennom ubeboede strøk og skrekkelig hede, uten tilvante næringsmidler og rent vann å erholde. Jeg falt av hesten engang grunnet heteslag, men kom mig etter litt hvile igjen til krefter nok og fortsatte reisen. Terrenget var vanskelig. Vi måtte krysse flodleier flere ganger, i et par tilfelle hvor vannet var så dypt at jeg kjente hestens føtter sviktet mot bunnen, så den måtte ta svømmetak for å bære mig over. Veiviserne og innbyggerne i sin helhet var vennligsindede mot mig, og jeg hadde mange oplevelser på turen. Befolkningen var av Malaier-rasen, kobberhode og gikk nakne og halvnakne. Øen stod under hollandsk overherredømme styrt av en innfødt malaier, som bar navnet sultan av Bima. Sproget var uforståelig for mig. Jeg lærte hvad de kalte en hest, og av kapt. Agerup hadde jeg fått beskjed om å søke å komme til nevnte sted som kaltes Bima, og observerte underveis den første dag at de trodde jeg skulde til Sultan, og benyttet derfor disse ord når jeg var nogenlunde uthvilt på hver holdeplass, som bestod av en samling bambushytter, nemlig: «Jare Sultan Bima» (hest sultan bima). Jeg kom heldigvis frem i skumringen den 3. dag, og blev overmåte glad da jeg fikk se lysene av en damper på floden, som viste sig å være den hollandske krysser «Sumatra». Jeg blev ved forklaring på engelsk, til en av dennes officerer som kom iland med båt, sendt ombord og forestilt for sjefen, og efter forklaring for ham, og på min opplysning om at der ikke var øieblikkelig fare for de ombordværende, blev avgangen opsatt til dagry grunnet farvannets dårlige oppmerkning i floden. Jeg blev derpå beordret lægeundersøkt, som erklærte at der intet manglet mig annet enn tretthet og mangel på tilstrekkelig føde. Efter et godt bad og oppressing med rene klær, som officerene kappedes om å tilby mig, samt efterpå et festmåltid sammen med de høieste officerer ombord, og derpå 12 timers søvn, var jeg igjen i full vigør. Den følgende em. var vi i vrakets nærhet, som fremdeles lå på sandbanken med b.b. side litt over, således at vannet stod inn på dekk ved høivann. Efter besiktigelse av «Sumatra»s officerer blev «Akershus» kondemnert, hvorpå kapt. og vi øvrige av besetningen blev tatt ombord i krysseren, som gikk tilbake til Bima og derfra til Surabaja hvor sjøforklaring blev holdt. Å fortelle om oplevelsene under audiensen hos sultan av Bima, som jeg var med på sammen med kapt. Agerup og «Sumatra»s officerer, samt oplevelsene i Surabaja, vil bli alt for langt å beskrive her, skjønt det var uhyre interessant. Kapt. Agerup blev tilbake i Surabaja til skib og last blev solgt, alt for en ren bagatell. Lasten bestod av, såvidt jeg husker, 62 000 kasser petroleum, inntatt i Philadelphia, bestemt til Yokohama.

Under krigsårene seilte jeg den meste tid, og førte bl. a. d. «Siljestad» og oplevde mange viderverdigheter, men gikk klar helt til 25. feb. 1918, da sistnevnte steamer blev skutt i senk av en tysk

u-båt på Afrikas vestkyst. Alle mann kom uskatt i båtene, som den følgende dag kom inn til en spansk garnisons-koloni i Rio de Oro, og blev godt mottatt og pent behandlet. Vi fikk reise-anledning med den norske damper «Sevilla» som gikk i konvoy fra Gibraltar til Swansea. «Sevilla» blev derfra beordret til å gå uten konvoy gjennom Kanalen til Norge, men blev torpedert i Den Engelske kanal, og kom inn til Tourqay med en engelsk vaktbåt. Denne tur med «Sevilla» hadde nær blitt den siste, idet jeg stod på dekket så nær torpedoen, at jeg blev svimeslått ved eksplosjonen. Imidlertid kom jeg til mig selv tidsnok til å hoppe i kapt. Bang Nilsens båt, som just var iferd med å forlate skibet, som da lå medrellingen i vannet. Skibet sank et øieblikk efter. Vi blev alle vel mottatt og pleiet i Tourqay, og videresendt til London. Torpederingen foregikk 25. april 1918. Vi fikk et langt opphold i London og senere sendt til Newcastle, og blev med en mindre norsk båt sendt til Bergen. Vi var 42 handelsskib i denne konvoy som gikk i 4 kolonner, bevoktet av en veldig engelsk flåte bestående av alle typer krigsskib, som svermet rundt vår konvoy. Et stykke langs den engelske kyst blev vi også fulgt av luftskib og flyvemaskiner.

KONGSTEIN, MORTEN ELIAS,



Nøtterøy, f. 15. jan. 1901 i Stokke. Til sjøs 1918 med d. «Sommerstad» (6000) av Oslo, tilh. skibsr. Klaveness & Co. Styrme.eks. 1923 og skibsf.eks. 1926 i Tønsberg. Styrme. med d. «Steinstad», m. «Sommerstad» og m. «Stigstad». Blev i 1931 fører av m. «Solstad» (8225) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co., og fører nu dette skib. — Gift. 1 barn.

Blev i aug. 1918 torpedert med d. «Sommerstad» ca. 20 n. m. av Fair Island, U. S. A. Efter ca. 10 timers opphold i livbåtene blev samtlige mannskaper (ingen omkom) optatt av et amerikansk patruljeskib som førte oss inn til New York, hvor vi blev landsatt den følgende dag.

KOPSTAD, JOHAN,



Ranvik pr. Sandefjord, f. 31. mai 1884 i Sandefjord. Til sjøs 1898 med s. «Trafik» (150) av Larvik. Styrme.eks. 1902 i Sandefjord og høiere skibsf.eks. 1910 i Bergen. Styrme. med bk. «Mizpah» av Grimstad, bk. «Eira» av Sandefjord, d. «Unita», d. «Svend Foyen» og d. «Ottawa». Blev i 1915 fører av d. «Eden» (1950) av Porsgrunn, tilh. Fred. Th. Bergh. Har senere ført m. «Thora Fredrikke» (750) av Porsgrunn, m. «Vildanden» (1100) av Sandefjord, d. «Ottawa» (4300) og senest d. «Largo» (3660), begge av Porsgrunn. — Enkem. 1 barn.

Høsten 1906 seilte jeg sammen med 2 andre en skjøite fra Grimstad til Færøyene, hvorfor vi hadde kr. 100,00 hver og fri hjemreise til Sandefjord.

I aug. 1915 mellem Kvitsøy og Utsira blev d. «Eden» stanset av en tysk u-båt. Vi hadde inne ca. 200 tons last, såsom sink, kobber, bly, jernplater, skrivemaskiner, telefonapparater etc. innlastet i S. Shields og bestemt til Jenisei. U-båtchefen vilde først senke «Eden», men efter en del parlamentering fikk jeg lov til å kaste lasten overbord, hvis det kunde utføres på 2 timer, hvilket jeg visste ikke lot sig gjøre. Men u-båten lå trofast og ventet fra kl. 14 til 22 og dens mannskap hjalp oss med å lempe last. Da jeg fikk d. «Eden»s papirer tilbake fra u-båten bemerket chefen, at jeg nok skulde bli skuteløs på tilbaketuren. Jeg svarte at det var så mange utløp til sjøs på den norske kyst at jeg nok skulde klare mig, hvorefter han bød mig en sigarett og ønsket mig lykke på reisen. Dette er visstnok et enestående eksempel at et skib har sluppet så heldig fra en tysk u-båt med last fra og til dens fiender.

2 år senere blev dog «Eden» torpedert i Den engelske Kanal. Det var kl. 20 30. april 1917 at en tysk u-båt sendte en torpedo efter oss som vi fikk øie på. Vi fikk nu litt forsprang og flyktet mot land alt hvad maskin og mannskap kunde prestere. Men kl. 23½ var u-båten tvers av oss og vi hadde tapt. Det var et spennende øieblikk med alle mann på midtskibet for å vakte torpedoen og hvis mulig å flykte lengst bort fra det sted den vilde treffe båten vår. Da den kom gav jeg ordre til å gå i båtene, og ikke en eneste gikk i feil båt eller falt for fristelsen til å gå til b.b. båt som var på motsatt side av u-båten. Efterat ha underrettet et bevoktningsfartøi (trawler) rodde hele mannskapet inn til Bagnor.

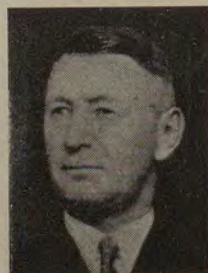
KOREN, EIVIND,

Leith, f. 27. aug. 1890 i Vesterålen. Til sjøs 1906 med s. «Normanvik» (960) av Fredrikstad, tilh. Mysens rederi. Styrme.eks. 1911 og skibsf.eks. 1914 i Oslo. Styrme. med damperne «Maud», «Soutra» og «Bergenhus». Blev i 1916 fører av s.n. skib (7800) av Bergen, tilh. Andr. Olsen. Har senere ført d. «Tyrhaug» (2200), d. «Hird» (1700) og d. «Rensfjell» (1800), alle tilh. Kristiansund D.S. Sluttet sjøen i 1923, da K. overtok skibshandlerfirmaet E. Beruldsen & Son, Leith. — Gift. 2 barn.



KOREN, WILHELM FRIMANN,

Vancouver (Canada), f. 17. des. 1882 i Brandesund. Til sjøs 1898 med bk. «Handel-lust» (950) av Drammen, tilh. Hans Kiær & Co. Styrme.eks. 1901 og skibsf.eks. 1905 i Oslo. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten i 1904. Vpl. sjøoffiser fra 1905. Styrme. med d. «Chr.



Knudsen» av Porsgrunn. Blev i 1911 fører av d. «Bratland» (3600) av Porsgrunn, tilh. Gunnar Knudsen. Har senere ført d. «Chr. Knudsen» (6700) av Porsgrunn, m. «Folkvard» (5000), d. «Eidshorn» (3050), turbinskip «Esther-Elina» (4600) og fører nu d. «Austvangen» (3400), tilh. Gørrisen & Co., alle av Oslo. Drev forretning i Canada 1926—32. — Gift. 5 barn.

Under krigens første tid var jeg ansatt som chef for flyvestasjonen på Jæren og samtidig observatør, og hadde som sådan å fly med Tryggve Gran, der nettopp efter sin berømtelige Nordsjøflukt var blitt ansatt som flyvelitnant i Hærens Flyvevesen. Vi hadde stasjon på den ytterste Reve gård og brukte Orrevannets sannstrand som landingsplass. Vår oppgave var å patruljere kysten fra Eggersund til Haugesund. Da høststormene meldte sig blev imidlertid stasjonen inndradd og jeg var siden skibsofficer på panserskipet «Norge» til sommeren 1916, da jeg fikk statens m. «Folkvard» å føre.

Fra sept. 1918 til sommeren 1921 var jeg ansatt som Skibsfartsdirektoratets og Provianteringsdirektørens repr. i skibsfartsanliggender i U. S. A. med kontor hos Furness, Withy & Co., New York. Var også den norske legasjon i Washington behjelpelig med utstedelse av leidebrev til alle norske båter som i krigens siste tid gikk med matvarer fra Statene til Norge.

Den 29. des. 1916 med «Folkvard» reddet et russisk mannskap på 28 mann fra et russisk dampskip som dagen i forveien var blitt torpedert av en tysk u-båt ca. 50 n. m. østenfor Kirkwall. De reddede blev landsatt i Stavanger, hvortil skibet var bestemt med korn.

KORNELIUSSEN, ALF KRISTIAN MAGNUS,



Bergen, f. 30. juni 1883 i Bø i Vesterålen. Til sjøs 1899 med s. «Suito Faka» av Arkangelsk. Styrm.eks. 1906 i Tønsberg. Styrm. med fl. V.D.S.s skib. Blev i 1916 fører av d. «Risø-sund», tilh. dette rederi, og har senere ført de fl. av selskapets fartøier. Fører

nu d. «Lofoten» (1571 brt.), tilh. V.D.S. — Gift. Ingen barn.

Har siden 1. mai 1907 vært ansatt i V.D.S.

Har kystloscertifikat Bergen/Kirkenes siden 1915.

KORNELIUSSEN, HANS KRISTIAN,



Nøtterøy, f. 31. des. 1893 i Nøtterøy. Til sjøs 1908 med d. «Unique» (3400) av Tønsberg. Styrm.eks. 1915 og skibsf.eks. 1919 i Tønsberg. Styrm. bl. a. med d. «Coruna», d. «Rigel» og m. «Fernmoor». Blev i 1920 fører av m. «Fritzøe» (1000) av Larvik, tilh. Bugge &

Olsen. Har senere ført d. «Storøy» (2400), d. «Ytterøy» (2050), m. «Ferncliff» (7890), m. «Fernmoor» (7850), m. «Fernbank» (7890), d. «Oria» (3500), og fører nu m. «Fernlane» (7850) av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. — Gift. 3 barn.

Før mellem England og Frankrike som styrm. med d. «Coruna» fra høsten 1915 til aug. 1918. Av mine mange nervepirrende opplevelser under krigsårene var den verste i Dunkerque havn (jeg tror sept. 1917) under det store bombardement av byen, hvorunder den såkalte tyske «Tykkebertha» spydde ut projektiler, der ved sine voldsomme eksplosjoner i nedslaget satte oss i største tvil om vi i det hele tatt hadde lenge igjen. Der var også under angrepet flyvemaskiner over våre hoder og disse gjorde ikke forholdet hyggeligere ved sine drop av bomber. Da det for oss var strengt forbudt å entre kaien for eventuelt å søke shelter i jordkjellerne i likhet med byens befolkning, søkte vi til maskintunnelen, hvor vi måtte sitte som mus i en felle fra 7½ aften, da uværet begynte, og til henimot midnatt. Fremfor denne langpine hadde vi foretrukket langt heller å bli torpedert.

KRAAKENES, DANIEL REINHART,

Stord, f. 9. jan. 1895 i Kraa-kenes. Til sjøs 1912 med d.

«Aagot» (6200) av Bergen,

tilh. Kuhnle & Søn. Styrm.-

eks. 1918 og skibsf.eks. 1923

i Bergen. Styrm. bl. a. med

d. «Malula», d. «Rygja», d.

«Hardanger» og d. «Pan».

Blev i 1932 fører av d.

«Pan» (2200) av Bergen,

tilh. Aug. Kjerland & Co. Fører nu d. «Gol» (1630),

tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.



KRAFFT, ERLING TRESCHOW,

Oslo, f. 8. mars 1893 i Oslo.

Til sjøs 1908 med bk. «Heim-

dal» (2500) av Porsgrunn.

Styrm.eks. 1914 og skibsf.-

eks. 1918 i Oslo. Styrm.

med 4 m. bk. «Fingal» og d.

«Rena», d. «Vinstra» og d.

«Simla». Blev i 1919 fører

av d. «Vinstra» (8200), tilh.

Wilh. Wilhelmsen, Tøns-

berg. Har senere ført fl. skib for dette rederi.

Dampskibene «Rinda» (9400), m.s. «Tigre» (8500)

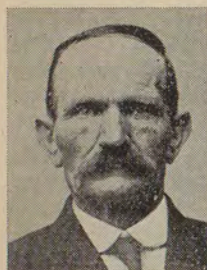
og fører nu m. «Tai Yang» (9800). Tilså i 1924—

1925 Wilh. Wilhelmsens 2 nybygninger i Rouen.

— Gift. 1 barn.

Jeg kom inn i Wilh. Wilhelmsens rederi i året 1910 og med undtagelse av 2 års tjeneste som 3. styrm. ombord i 4 m. bk. «Fingal» av Horten, har jeg siden tjenestgjort i dette rederi.



KRISTENSEN, GUSTAV,

Høvåg pr. Lillesand, f. 21. aug. 1861 i Hellenes. Til sjøs 1877 med bk. «Erling» (500) av Lillesand, tilh. skibsr. Nilsen. Styrme.eks. 1881 i Kristiansand. Styrme. med bk. «N. P. Nielsen» av Lillesand. Blev i 1887 fører av dette skib (473 brt.). Har senere ført seilskibene «Fjellsted» (700), «Dagmar» (267 brt.), «Hamingja» (486 brt.), samtl. av Lillesand, s. «Skandia» (310 brt.) av Kristiansand, s. «Candase» (395 brt.) av Lillesand, s. «Rifondo» (734 brt.) av Arendal, s. «Ellen» (710 brt.) av Skien, d. «Telegraf» (1000) av Sandefjord, d. «Zeus» (1400) av Kristiansand og d. «Flint» (7000) av Bergen. — Gift. 7 barn.

KRISTENSEN, KARSTEN,

Veierland pr. Tønsberg, f. 16. nov. 1886 i Veierland. Til sjøs 1901 med sk. «Reykjavik» (200) av Tønsberg. Styrme.eks. 1905 i Sandefjord. Styrme. med s.n. sk. Blev i 1909 fører av dette skib av Tønsberg, tilh. A. Brechlin Andersen og konsul Olsen. Har senere ført en rekke hvalbåter, senest «Port Stanley» av Tønsberg. — Gift. 2 barn.

KRISTENSEN, SEVERIN,

Brevik, f. 20. juni 1855 i Trosvik. Til sjøs 1870 med sk. «Mc Mahon» (300) av Brevik, tilh. H. C. Albretsen. Styrme.eks. 1875 i Porsgrunn. Styrme. med sk. «Elisabeth», sk. «Skirner» og sk. «Asta». Blev i 1883 fører av br. «Rufus» (340) av Brevik, tilh. kapt. Johan Hansen. Har senere ført br. «Fidelia» (430), bk. «Bayard» (660), sk.s. «Heistad» (430), alle av Brevik, og bk. «Hanna» av Fredrikstad. Sluttet sjøen i 1917. — Senere ansatt ved Dalen Portland Cementvarefabrik. — Gift. 2 barn.

I 1917 skulde bk. «Hanna» slepes til England lastet med mine-tømmer. Skibet sprang lekk og kom inn til Mandal, hvor det blev kondemnert.

KRISTIANSEN, ARNE SIGURD,

Oslo, f. 28. sept. 1892 i Hvaler. Til sjøs 1908 med bk. «Lily» (499) av Drammen, tilh. Kiær & Co. Styrme.eks. 1913 i Oslo og

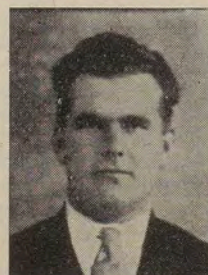
skibsf.eks. 1917 i Fredrikstad. Styrme. med d. «Spurt», bk. «Louise», d. «Bestum», d. «Begna» og d. «Blaamyra». Blev i 1922 fører av d. «Bjora» (2100) av Oslo, tilh. Hans Hanson. Har senere ført d. «Bretta» (3300), d. «Begna» (3100) og d. «Lyderhorn» (3100), alle av Oslo. Siden 1925 havnebetjent i Oslo. — Gift. 2 barn.



Som styrme. var jeg med d. «Bestum» ved dennes senkning av tysk u-båt i Atlanterhavet i aug. 1917. Opholdt oss i livbåtene i 22 timer. Blev optatt av et italiensk dampskib.

KRISTIANSEN, EINAR,

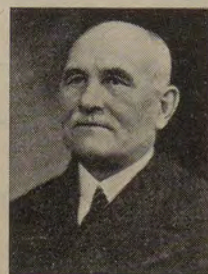
Grimstad, f. 16. okt. 1899 i Grimstad. Til sjøs 1914 med s. «Apollo» (1700) av Grimstad, tilh. Tønnevolds rederi. Styrme.eks. 1920 i Grimstad og skibsf.eks. 1924 i Kristiansand. Styrme. med damperne «Eidsfoss» og «Balto». Blev i 1928 fører av d. «Balto» (6200) av Hauge-sund, tilh. B. Stolt-Nielsen & Sønner. Har senere ført d. «Sørland» (3060) av Grimstad og fører nu d. «Facto» (2500) av Hagesund, tilh. B. Stolt-Nielsen & Sønner. — Gift. 2 barn.



Var ombord i bk. «Snespurven» av Bergen ved dets krigsforlis i 1917. Likeledes frg. «Marosa» av Drammen ved dets krigsforlis i 1918.

KRISTIANSEN, KRISTIAN,

Bøle pr. Skien, f. 8. jan. 1879 i Telemarken. Til sjøs 1897 med s. «Jason» (500) av Skien, tilh. Joh. O. Grøn. Styrme.eks. 1903 i Porsgrunn. Styrme. med brigg «Hamlet» og bk. «Askøy». Blev i 1905 fører av s. «Askøy» (461 brt.) av Porsgrunn, tilh. Brødrene Myhra. Har senere ført bk. «I. H. Schwensen» (370 brt.), bk. «Elektra» (614 brt.), 4 m. sk. «Salisbury» (605 brt.), m. «Hedvig» (300), s. «Thora» (278 brt.), alle av Oslo, og fører nu s. «Gad» (241 brt.) av Fredrikstad, tilh. O. M. Olsen. — Gift. Ingen barn.



Jeg forliste Norges siste sk.s. «Thora» høsten 1927.

Har ført skib for Magnus C. Hanssen, Oslo, i ca. 20 år.

KRISTOFERSEN, AKSEL MARENTIUS,

Oslo, f. 18. okt. 1873 i Torsnes. Til sjøs 1889 med bk. «Toivo» (553) av Fredrikstad, tilh. Aksel Thoresen. Styrms.eks. 1893 i Fredrikstad og skibsf.eks. 1906 i Oslo. Styrms. bl. a. med sk. «Reidar», bk. «Martha» og d. «Aker». Blev i 1898 fører av s. «Martha» (555) av

Fredrikstad, tilh. Lars Hauglund. Har senere ført bk. «India» (775), bk. «Johan Irgens» (770), begge av Fredrikstad, d. «Fortuna» (4200) av Bergen, d. «Prima» (850), d. «Ala» (1250), d. «Dagbjørg» og d. «Ala», alle av Drammen. Sluttet sjøen i 1921. — Senere grosserer og kjøpmann. — Ugift.

Jeg seilte under hele krigen og var heldig. Var ofte i konvoy hvor der gikk ned noen skib, engang hele 5—6 stykker.

KRISTOFFERSEN, KLAUS,

Oslo, f. 12. juli 1884 i Sandefjord. Til sjøs 1903 med s. «Ragna» av Sandefjord, tilh. H. C. A. Michelsen. Styrms.eks. 1904 i Sandefjord og skibsf.eks. 1913 i Tønsberg. Styrms. bl. a. med damperne «Atna», «Maricopa» og «Jethou». Blev i 1930 fører av m. «Nore»

(12478) av Sandefjord, tilh. Rasmussen & Moe, og fører nu dette skib. — Gift. Ingen barn.

KROG, EDGAR JÆGER,

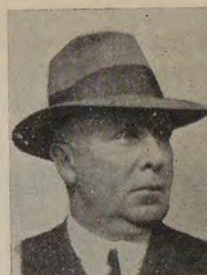
Bergen, f. 5. jan. 1902 i Lødingen. Til sjøs 1917 med d. «Lofoten» av Bergen, tilh. B.D.S. Styrms.eks. 1921 og skibsf.eks. 1927 i Oslo. Styrms. bl. a. med damperne «Wellington», «Hessa» og «Ørland». Blev i 1929 fører av d. «Ørland» (3150) av Bergen, tilh. Joh. A. Haar-

berg, og fører nu dette skib. — Gift. 2 barn.

KROGH, FREDRIK FERDINAND VON,

Bergen, f. 20. juli 1878 i Kristiansand. Til sjøs 1893 med s. «Jomfruland» av Porsgrunn. Styrms.eks.

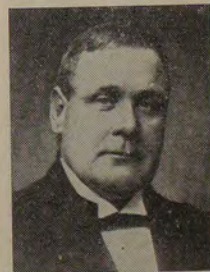
1896 i Kristiansand. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1899. Styrms. med fl. N.F.D.S.-skib. Blev i 1906 fører av d. «Telegraf» (kabelskib), tilh. Det norske Telegrafverk, og fører nu dette skib. — Gift. 2 barn.

**KROGH, LEIF CHRISTIAN,**

Arendal, f. 13. mars 1897 i Arendal. Til sjøs 1911 med s. «Skjold» (1500 brt.) av Oslo, tilh. Zernicof & Got-aas. Styrms.eks. 1916 og skibsf.eks. 1919 i Arendal. Styrms. med damperne «Kronstad», «Dina Lea», «Tonstad» og «Ullstad». Blev i 1927 fører av d. «Jølund» (6700) av Moss, tilh. Herlofsen & Co. Har senere ført d. «Heron» (8300), d. «Herborg» (8300), begge tilh. s.n. rederi, og fører nu d. «Concordia» (8325), tilh. Johs. Hansens Tankrederi, Arendal. — Gift. 1 barn.

**KROGVIG, FINN,**

Bergen, f. 29. mars 1886 i Oslo. Til sjøs 1901 med s. «Almedia» (1400 brt.) av Oslo, tilh. skibsr. Melsom. Styrms.eks. 1905 og skibsf.eks. 1909 i Oslo. Styrms. bl. a. med d. «Trolde» og fl. B.D.S.-skib. Blev i 1925 fører av d. «Kem» (2400) av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført d. «Severoles» (2400), tilh. B.D.S. (inntil 1932, da han gikk iland p. g. av sykdom). — Medl. av Navigasjonskomitéen 1915—1916. — Gift. 2 barn.

**KRUSE, HARALD MORTEN MÜNSTER,**

Hølen, f. 29. aug. 1886 i Oslo. Til sjøs 1903 med bk. «Freidig» av Grimstad, tilh. skibsr. Tønnevold. Styrms.eks. 1906 og skibsf.eks. 1911 i Oslo. Styrms. bl. a. med s. «Voruitgang» av Amsterdam, d. «Frogner», d. «Asturias I» og «Homle-dal». Blev i 1921 fører av



d. «Homledal» (3500) av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Har senere ført d. «Opland» (2100), d. «Oria» (3500), d. «Tolosa» (3100) og fører nu atter d. «Homledal», samtl. av Oslo. — Enkem. 2 barn.

KRÜGER, BIRGER,



Damsgård, f. 1. des. 1873 i Bergen. Til sjøs 1889 med d. «Nordkap» (3040) av Bergen, tilh. Harloff & Bøe. Styr.m.eks. 1894 og skibsf.eks. 1900 i Bergen. Styr.m. bl. a. med d. «Sleipner», d. «Hebe» og d. «Nordkap». Blev i 1910 fører av d. «Elizabeth» (820) av Bergen, tilh. R. Wesenberg. Har senere ført Bergensdamperne «Robert Lea» (820), «Lars Lea» (2040), «Petrole» (1450) og «Trost» (1480). Sluttet sjøen i 1925. — 1907—1910 styremedl. i Bergens Sjømannssamfund. — Gift. 3 barn.

1915—1918 seilte jeg i kull-traden og var svært heldig, tross dårlig mannskap.

Jeg har hatt en meget innholdsrik sjøfart, og der kunde være meget å fortelle om man skulde gå i detaljer.

F. t. befinner jeg mig tilfrets på min eiendom «Firdaheim», hvor jeg passer mitt hus, have og hønsegård.

KRØGER, ERNST,



Tønsberg, f. 7. okt. 1874 i Vallø. Til sjøs 1891 med s. «Enterprise» (1400) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmssen. Styr.m.eks. 1894 og skibsf.eks. 1900 i Tønsberg. Styr.m. med d. «Talabot», d. «Coringa» og d. «Thode Fagelund». Blev i 1894 fører av d. «Taurus» (3000), tilh. o.n. reder. Har senere ført damperne «Themis» (3000), «Titania» (6000), «Thor» (8000), «Wellington» (5000) for samme reder og fører nu d. «Ardent» (3000) av Tønsberg. — Gift. 2 barn.

KVAMME, BERNT OLAI MATHIASSEN,



Minde pr. Bergen, f. 22. juni 1889 i Nordfjord. Til sjøs 1909 med d. «Vanadis» (4000) av Bergen, tilh. Christian Michelsen. Styr.m.eks. 1917 og skibsf.eks. 1922 i Bergen. Styr.m. bl. a. med d. «Borghild» av Bergen, d. «Tricolor» av Tønsberg og d. «Thorunn» av Bergen.

Blev i 1924 fører av s.n. damper (1500), tilh. Sverre Sturlung. Har senere ført d. «Ingunn» (1050) og senest d. «Kristin» (2200) av Bergen. — Gift. 1 barn.

Med d. «Kristin» hadde jeg i aug.—okt. 1928 en meget besverlig reise Marseilles—Dakar, hvor omtrent hele mannskapet blev syke av malaria (14 av 18 var syke). Ja, der var vanskeligheter og videreverdigheter.

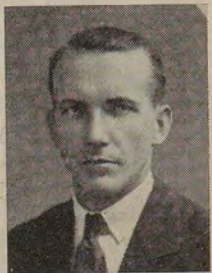
KVAMME, THORSTEIN,

Bergen, f. 14. sept. 1888 i Bergen. Til sjøs 1904 med d. «Gimle» (1800) av Bergen, tilh. Wilh. Torkelsen. Styr.m.eks. 1908 og skibsf.eks. 1913 i Bergen. Styr.m. bl. a. med d. «Skaala», d.t. «Petroleum» og d. «Tela». Blev i 1915 fører av d. «Firda» av Bergen. Har senere ført m. «Rognlund» (600), m. «Ayr» (700), begge av Bergen, d. «Ørja» (3000) av Tønsberg og fører nu d. «Kronviken» (3525) av Bergen, tilh. Wallem & Co. — Ugift.



KVANDE, LARS,

Trondheim, f. 19. juni 1900 i Kirksæterøra. Til sjøs 1917 med d. «Rein» av Trondheim. Styr.m.eks. 1920 og skibsf.eks. 1926 i Trondheim. Radiocertifikat i Marinen 1921. Styr.m. bl. a. med d. «Dicto», d. «Sisto», d. «Bestum» og d. «Askeladden». Blev i 1931 fører av s.n. damper (4150) av Oslo, tilh. J. T. Farsjø, og fører nu dette skib. — Gift. 3 barn.



KVANDE, NICOLAI,

Brooklyn, N. Y., f. 15. mai 1876 i Kristiansund. Til sjøs 1891 med br. «Corigal» av Grimstad. Styr.m.eks. 1893 i Kristiansund. Styr.m. bl. a. med bk. «Bertie» av Oslo, d. «Parat» og fl. V.D.S.-skib. Blev i 1908 fører av d. «Stærkodder» av Trondheim, tilh. Nordenfj. Dykkerselskab. Har senere ført d. «Antilla» (5355), d. «Camagney» (5355) og d. «Agwistar» (7410), samtl. tilh. Ward Line, New York. Sluttet sjøen

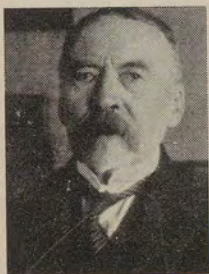


i 1920. — Senere Marine Superintendent i Atlantic Gulf & West India S.S. Co.; nu Terminal Superintendent i Ward Line. — Direktør for The Norwegian Sailors Home, Brooklyn. — Gift. 5 barn.

Tjenestgjorde som kommandørløytnant i U. S. Navy under verdenskrigen i fart mellom New York, England og Frankrike. Førte U.S.S. «Antilla» som var overtatt av U.S. Navy. Fått 2 diplomer fra U.S. Navy.

Kom til Amerika høsten 1909 og har ikke vært hjemme i Norge siden. Begynte som 3. styrm. i Ward Line i 1911, blev fører i 1917 og superintendent siden 1920.

KVERNDAL, OLE,



London, f. 12. nov. 1858 i Holt pr. Tvedestrand. Til sjøs 1875 med s. «Herlof Herlofson» (797 brt.) av Arendal, tilh. Ole J. Herlofson. Styrm.eks. 1874 i Arendal. Styrm. med bk. «Adjutor» og bk. «Marie». Blev i 1883 fører av br. «Concordia» (250 brt.) av

Arendal, tilh. Brønlund & Herlofson. Har senere ført bk. «Emanuel» (300 brt.), bk. «Christian Wilhelm» (380), sk.s. «W. H. Green» (320 brt.), bk. «Codan» (400 brt.), bk. «Bessie Jose» (600 brt.), samtl. av Tvedestrand, og bk. «Belfast» (800 brt.) av Grimstad. Sluttet sjøen i 1900. — Senere besiktigelsesmann og havariagent i London. — Ridder av St. Olavsordenen. — Gift. 6 barn.

Jeg fikk styrm.eks. et år før jeg kom til sjøs. Jeg hadde i 10 og 11 års alderen vært en tur med min far i London og en tur med min fetter i Antwerpen, og det ansås for tilstrekkelig fartstid til å kunne få navigasjonseksamen.

KVILHAUG, ENDRE OLAUS,



Haugesund, f. 4. juni 1873 i Skudenes. Til sjøs 1888 med bk. «Klaus Thommasen» av Kragerø, tilh. Viborgs Rederi. Styrm.eks. 1892 i Haugesund og skibsf.eks. 1899 i Bergen. Styrm. med seilfartøiene «Alpha», «Familien», «Finn» og «Jerbuen». Blev i 1899 fører av

br. «Atlantic» (ca. 400) av Haugesund, tilh. Svend Lindø m. fl. Har senere ført fl. Haugesundsskib:

D. «Urd», seilskibene «Rask» og «Cito», damperne «Dana», «Atlas», «Erling», «Utsire», «Raylton Dixen», «St. Helens» og «Ulv». Sluttet sjøen i 1915 og har senere drevet rederivirksomhet. — Gift. 5 barn.

KVINDESLAND, HOLGER,

Haugesund, f. 26. juli 1892 i Avaldsnes. Til sjøs 1907 med d. «Irma» (600) av Haugesund, tilh. Kongs-havn & Sønner. Styrm.eks. 1912 og skibsf.eks. 1917 i Haugesund. Styrm. med damperne «Karma», «Hiram», «Skjoldborg» og «Karmøy». Blev i 1922 fører av d.

«Karma» (1800) av Haugesund, tilh. Th. Nordbø, og fører nu dette skib. — Gift. Ingen barn.

I des. 1924 på reise fra Swansea til Halifax med en ladning antracitkull kom vi ut for flere orkaner og måtte gjøre vendereise og kom tilbake til Swansea etter 31 døgns kamp med elementene og skibet meget skadet. Dette var en tur som har satt merker etter sig.

I des. 1926 reddet vi besetningen, 3 mann, fra en fiskekutter, 70 n. m. S.O. for Nantucet fyrskib i en stormnatt, ved å gå så nær at man fikk hive kasteline ombord.



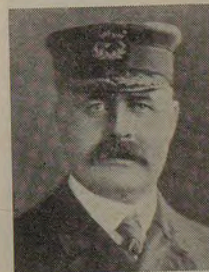
KVÆRNØ, GEORG SEVERIN,

Stavanger, f. 6. aug. 1876 i Flatanger (Trøndelag). Til sjøs 1895 med d. «Blaamanden» (5500) av Bergen, tilh. skibsr. Troye. Styrm.eks. 1897 og skibsf.eks. 1904 i Bergen. Styrm. med damperne «Lotus», «Farmand», «Bluefields» og «Ellis». Blev i 1908 fører av

d. «Belvernon» (1450) av Bergen, tilh. O. & A. Irgens. Har senere ført d. «Ellis» (2500), tilh. s.n. rederi, og m. «Danwood» (9500) av Oslo. Sluttet sjøen i 1932. — Gift. 2 barn.

I jan. mnd. 1900 med d. «Ceres» av Haugesund med en ladning salt fra Trapani til Kristiansund forliste vi på spanskekysten. Officerer og mannskap blev bragt inn til Gibraltar av et engelsk orlogsfartøi. 2. og 3. styrm. samt undertegnede blev ombord for å holde vakt. Frempå natten måtte vi ta livbåten og forlate skibet, da dette nu var overstrømmet av strandrøvere som opførte sig truende. Følgende morgen var fartøiet ribbet for alt løst.

Hos rederne O. & A. Irgens, Bergen, har jeg i 23 år vært ansatt som styrm. og fører.



L.

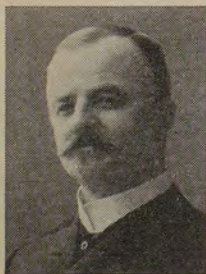
LANES, PEDER GOLLUNDUS NILSEN,



Holmengrå fyr pr. Fedje, f. 15. juli 1879 i Balsfjorden. Til sjøs 1903 med d. «Røskva» av Bergen, tilh. skibsr. Gjertsen. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks. 1909 i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Hafnia», d. «Hop» og med Indherreds D.s. skib (i 3 år). Blev i 1920 fører av d. «Wolfshall» (220) av Trondheim, tilh. Johan Cappelen. Sluttet sjøen i 1926. — 1926—1931 assistent ved Ytterøene fyr; siden 1931 fyrvokter ved Holmengrå. — 2 barn.

Reiste som 1. styrme. under hele krigen uten dog å bli torpedert, men hadde mangt et «clean shave».

LANGE, HANS STEENBUCH,



Oslo, f. 29. mai 1856 i Breivik. Til sjøs 1872 med s. «Nordens Dronning» (1086) av Stavanger, tilh. A. Jonassen. Styrme.eks. 1875 i Stavanger. Styrme. bl. a. med bk. «Vesterlide», frg. «Zar» og d. «Nora». Blev i 1882 fører av sk.b. «Comet» (212) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Har senere ført s. «Alda» (121), s. «Sterling» (757), sk.s. «Maria Berner» (295), bk. «Cato» (476), samtl. av Stavanger, bk. «Bianca» (1069) og bk. «Cato» (794) av Oslo. Sluttet sjøen i 1897. — Startet assuranceselskapet «Sjømand». Sekretær i N.S.F. Overtok i 1901 Westad Armaturfabrik, som L. fremdeles driver. — Medl. av Navigasjonskomitéen i Bergen 1901 samt av fl. direksjoner. — Gift. 4 barn.

Des. 1880 blev jeg forhyret som styrme. med sk. «Hjelm», kapt. Thomas Christian Eriksen. Vi lastet kull i Newcastle for Sicilien og gikk derfra til Trapani i ballast. Under lastningen av salt blev kapt. Eriksen syk, og da lasten var inne blev det konstateret at han led av de sorteopper. Våre fortøinger blev kastet loss og blev beordret til sjøs øieblikkelig uten los. Kapt. Eriksen døde efter 14 dages hårde lidelser og blev begravet i Middelhavet. Tre av mannskapet blev angrepet, så vi var kun 4 mann til å manøvrere fartøiet, som var søkklastet og tillike lekket. Vi kom oss ut Gibraltarstredet og herfra tok det kun 10 dager til vi ankrete på Stavanger havn.

I 1881 blev jeg forhyret som styrme. med d. «Nora» som var under bygging ved Stavanger Støberi & Dok. Visstnok det første jernskib som blev bygget i Stavanger. Seilte med «Nora», kapt. Emil Andersen, til juli 1882, da jeg blev kalt hjem for å overta førerposten på sk.br. «Comet». Gjorde en tur til Lagos med kull ut og palmekjerner hjem. Rundturen tok 4 mnd. Lastet i Rotterdam genever for Congokysten. Dette blev en lang og besværlig tur, idet vi måtte losse og laste på 10 forskj. steder liggende til ankers fra 3 til 6 mil av land i høie dønninger. Befrakteren var et fransk firma som tusket bort genever med de innfødte mot landets produkter. Hele mannskapet blev angrepet av Congofebren. 3 mann døde på kysten og resten var ytterst dårlige, da vi seilte fra Banana. «Comet» var det første norske fartøi på Congokysten.

Efter 11 mnd. rundtur lossedes i Havre og på hjemturen til Stavanger drev «Comet» iland på Holland i en orkanaktig storm. Dette var den 12. des. 1882. En hollandsk avis skrev: «En norsk komet er dalet ned ved Harlingen».

Førte derpå for konsul Ths. S. Falck «Alda», «Sterling» og «Cato», og forlot dette rederi efter 17 års tjenestetid med undtagelse av 4 mnd. i Berners Sønners rederi.

LANGE, JACOB,

Østby, Ås, f. 27. mai 1892 i Bergen. Til sjøs 1908 med d. «Vera» (1250) av Bergen, tilh. Carl Konow. Styrme.eks. 1911 og skibsf.eks. 1913 i Bergen. Styrme. med d. «Nordpol», d. «Olaf Kyrre», d. «Dora Lea» og m. «Brandanger». Blev i 1921 fører av d. «Olaf Kyrre» (4800) av Bergen, tilh. Bergh & Helland. Har senere ført d. «Eros» (1353), m. «Høyanger» (8550) og fører nu m. «Brimanger» (8200) av Bergen, tilh. Westfal-Larsen & Co. — Gift. 3 barn.



D. «Olaf Kyrre» av Bergen på reise fra Norge til New York, jan.—feb. 1919, styrte sig inn i drivisen i den tro at det fulgte iskanten. Dette hendte natten omkring 15. feb. På denne årstid var det usedvanlig at drivisen var kommet så langt syd. Vi gikk så lenge som isen kunde forceres, idet vi så åpent farvann forut, men dette nådde vi aldri.

Til å begynne med var sjøen rolig, og vi kunde spasere på isen rundt skibet. De 3 siste dager derimot var det dønning og isen skruet sig opefter skibssiden til luvart. Skibets lengde til le, i en vidde av ca. 30 fot, var farvannet åpent, forøvrig var der is så langt øiet kunde se. 3 tommer tykt brasiliansk hårdved blev hengt ut langs skibssiden til luvart for å beskytte skibssiden. Disse planker blev avspist i løpet av to timer, og nye måtte ut-henges. I rummene kunde vi se hvorledes hele skibssiden gikk ut og inn som et håndorgel. «Olaf Kyrre» var bygget i 1890 og var av de gamle sterke, med gode både tverr- og langsksforbindinger. Dette tror jeg bjerget skibet. Akterrummene blev gjort klart til vannfylling for å få propellen lenger ned i vannet. Den 4. dag var vi imidlertid kommet ut i kanten og nu opstod faren for isfjell eller

store flak. Et sådant, ca. 15 fot over vannet og 50 kvadratm. støtte mot skibssiden ved 4. luke, men over vannlinjen, og drev derefter rundt akterstevnen. Hadde ikke så meget is samlet sig rundt nor og propell vilde nok isflaget ha tatt med sig hele akterstevnen. Med store anstrengelser fikk vi isen klar av propellen og da vi nu var kommet klar pakkisen kunde vi fortsette reisen. Vi så ingen fartøier i disse dager, og uten trådløs var vi aldeles hengitt til oss selv. Skibet var i ballast. Skibet var tett, men en masse plater måtte tas ut og rettes.

LANGE, PETER MARTIN SCHØYEN,



Stavanger, f. 29. sept. 1866 i Stavanger. Til sjøs 1882 med fullr. «Birma» (1400) av Stavanger, tilh. skibsr. Berentsen. Styr. eks. 1887 i Stavanger. Styr. bl. a. med barkskibene «Guldregn» og «Leif» samt damperne «Kong Olaf» og «Christiana». Blev i 1903 fører av d.

«Stavanger» (nu d. «Saude») av Stavanger, tilh. D.S.D. Har senere ført damperne «Bergen» og «Stavanger I», begge tilh. D.S.D. Har vært i D.S.D.'s tjeneste i 36 år, hvorav over 29 år som fører i natrutten Sandnes—Stavanger—Bergen. Sluttet sjøen 1. jan. 1933 efter opnådd aldersgrense. — Ridd. 1. kl. av St. Olavs ord., Rederf. gullmed. og Officer d'Academie. — Gift. 5 barn.

Avgikk i okt. 1884 med bk. «Einar Tamberskjelver» fra Fredriksstad til Sydney. Efter 21 dages forferdelig vær kom vi inn til Kleven. Her landsatte vi en ung gutt som hadde fått begge lårbene brukket. Han var slått overbord av sjøen, men det lyktes oss å ta ham ombord igjen, da vi lå for snaua riggen.

Med bk. «Leif» kom vi 1895 fra Bangkok lastet med teak, da vi utenfor Kap Det Gode Håp mistet roret. Vi forsøkte å rigge til nødorr, men sjøen var så svær at alle våre anstrengelser var nyttesløse. Efter 4 døgns forløp blev vi enige om å forlate skibet. Vi gikk i båtene og kom inn til et fyr i nærheten av Port Elisabeth. Vi fikk fatt i en taubåt, og med denne lyktes det oss å få skibet i havn. Vi blev så liggende og reparere skaden i Port Elisabeth i 3 mnd.

Med samme skib var vi i 1896 kommet til East London fra Rosario med en maislast. Vi hadde ankret op på reden søndag morgen og skulde inn i dokken mandag. Imidlertid røk det op med en forferdelig storm med svært hav, begge våre ankerkjettinger brakk og et øieblikk efter var «Leif» på land avbrukket på midten. Vi mistet 1 mann. Vi andre kom iland i redningsstol en efter en, efter å ha stått halvnakne og gjennomvåte på bakken fra om morgenen til sent på em.

Den franske orden «Officer d'Académie» fikk jeg i 1917, fordi jeg førte den franske krigsminister Thomas med følge (13 personer) fra Stavanger til Bergen. De var kommet til Stavanger med en engelsk destroyer og skulde til Russland med viktige papirer. De hadde vært nervøse for tyskerne, som hadde vært efter dem over hele Nordsjøen. De hadde et par store kister med, som var belastet med tunge rujernstykker, for at de skulde gå til bunns om det var nødvendig å kaste dem fra sig.

I 3 år seilte jeg med amerikanske passagerskib mellom New York, Vest-India, Rio Janeiro og Santos.

Et år opholdt jeg mig også på en liten ø ved navn Dry Tortugas (mellem Key West og Havana). Det er en gammel festning fra krigen mellem Nord- og Sydstatene, da den nærmest blev brukt som en slags forråds-kammer. På festningen var der ennu en gammel «hugaf» av en underofficer. Øya benyttedes da som karantene-stasjon. Foruten 9 hvite var der bare 2 negre, mann og kone, som kokte for oss. Vi skulde røke ut alle skib som kom fra pestsmittede land på vei til Statene. Jeg så imidlertid ingen i den tiden jeg var der. En gang i uken gikk vi op til Key West for å hente proviant og post, og ellers levde jeg Herrens glade dager med badning og fiskeing.

En vinter var jeg bartender i en barsalong i East 23rd Street i New York. Den jobben likte jeg ikke, og da våren kom forsvandt jeg derfra.

LANGFELDT, JOHAN GEORG,

St. Mariaburg (Belgia), f. 21. mars 1892 i Kristiansand.

Til sjøs 1908 med s. «Ingo-mar» av Kristiansand, tilh. S. O. Stray & Co. Styr. eks. 1912 og skibsf. eks. 1913 i Kristiansand. Styr. bl. a. med bk. «Aquila», d. «Vega» og d. «Sund». Blev i 1917 fører av s.n. damper (1900) av Kristiansand, tilh. S. O. Stray & Co. Har senere

ført d. «Snar» (2400), d. «Asmund» (8350) og fører nu d. «Sirenes» (8600), tilh. A. I. Langfeldt & Co., alle av Kristiansand. — Gift. 4 barn.



LANGFELDT, MAGNUS EMANUEL,

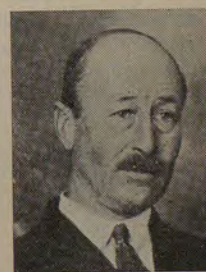
Kristiansand, f. 29. juni 1882 i Ny-Hellesund. Til sjøs 1897 med s. «Prince Arthur» (2500) av Oslo. Styr. eks. 1900 og skibsf. eks. 1907 i Kristiansand. Styr. bl. a. med seilskibene «Hudson» og «Oaklands» (1905—1913). Blev i 1913 fører av s.n. skib (1470) av

Kristiansand, tilh. Math. Hansen. Har senere ført s. «Alexander Lawrence» (1850), s. «Fiorella» (1800), s. «Fidelio» (3170), s. «Vision» (2400) og fører nu d. «Fiorella» (2200), samtl. tilh. s.n. reder. — Gift. 2 barn.

Forlist i Port Elisabeth sept. 1902 med sk.s. «Iris» av Kristiansand i en orkan hvorunder 15 større seilskib drev på land og blev mer og mindre vrak og tillike 102 mann gik bort.

7. juli 1917 blev bk. «Fiorella» skudt i senk av en tysk u-båt ca. 50 mil øst av Færø på reise fra Trondheim til Halifax.

Har fart uavbrudt i samme rederi som 1. styr. og fører fra juli 1907. Med seilskib til utgangen av 1923 og siden uavbrutt med nuværende dampskib.



LARSEN, ARNT PERUANO,

Moss, f. 10. feb. 1869 ombord i fullr. «Gulfaxe» i Callao (Peru). Til sjøs 1886 med s. «Alexandra» (1000 nrt.) av Arendal, tilh. Morten Kallevig m. fl. Styrms.eks. 1888 i Arendal. Styrms. med bk. «Sigrid» og bk. «Sjøblomsten», begge av Arendal. Blev i 1892 fører av s.n. skib (330 nrt.), tilh. Arnt Larsen. Sluttet sjøen i 1894. — Senere ansatt i tollvesenet. — Gift. 3 barn.

LARSEN, CARL JOHAN,

Dearborn (Mich., U. S. A.), f. 29. aug. 1880 i Larvik. Til sjøs 1894 med s. «Emerald» av Larvik, tilh. konsul Oppen. Styrms.eks. 1898 i Larvik og skibsf.eks. 1905 i Oslo. Styrms. bl. a. med sk. «Primula», bk. «Solheim», fullr. «Derwent», fullr. «Irmgard» og 4 m. bk. «Fingal». Blev i 1911 fører av bk. «Solheim» (1400) av Larvik, tilh. Engelstad & Gundersen. Har senere ført s. «Edderside» (2200), s. «Besfield» (2100) og d. «Rigel», alle av Larvik. — Reiste til U. S. A. i 1923 og tok Master License i 1928. Nu fører i Ford Motor Co. S.S. Line. — Gift. 4 barn.

Forliste med fullr. «Irmgard» ved Coral på Chilekysten i 1910. Seilte mellom Amerika og Europa under hele verdenskrigen. Har visstnok rekordreis med bk. «Solheim» New York/Kjøbenhavn oljelastet — 17 dager — i året 1916 i feb. mnd.

LARSEN, EMIL LOSSIUS-NORUM,

Røst, f. 9. okt. 1873 i Helgeland. Til sjøs 1895 med s. «Arthur» av Arendal, tilh. H. Pettersen. Styrms.eks. 1897 i Arendal og skibsf.eks. 1904 i Bergen. Styrms. bl. a. med s. «St. Pierre» av Arendal, «Starbeam» av Porsgrunn og d. «Juno» av Haugeund. Blev i 1916 fører av d. «Skarpsno» (1600 brt.) av Oslo, tilh. Olsen & Ugelstad. Har senere ført d. «Dovrefjell» (2400), d. «Luksefjell» (2400), d. «Tango», d. «Dovrefjell» (3400), samtl. tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1920. Senere betjent ved Skomvær fyr. — Gift. 7 barn.

I 1902 forliste jeg som styrms. med s. «Lotus» av Lillesand i Delagoabay. I 1917 forliste jeg «Dovrefjell» nr. 1 under krigen, ved at en engelsk patruljebåt rendte skibet i senk i tykk tåke ved sydkysten av England. Ingen menneskeliv gikk tapt.

LARSEN, ERLING,

Stathelle, f. 25. april 1896 i Nevlungshavn. Til sjøs 1911 med s. «Cito» (512 brt.) av Stathelle, tilh. J. Aaby. Styrms.eks. 1918 og skibsf.eks. 1921 i Porsgrunn. Blev i 1925 fører av m. «Sande» (900) av Brevik, tilh. N. Larsen, og førte dette skib til 1931, da L. overtok disponeringen av skibet. — Gift. 1 barn.

**LARSEN, EVEN AABY,**

Nevlungshavn, f. 14. sept. 1898 i Nevlungshavn. Til sjøs 1914 med d. «Frigga» (1200) av Brevik, tilh. Chr. Christoffersen. Styrms.eks. 1919 og skibsf.eks. 1921 i Porsgrunn. Styrms. med d. «Askeladden», m. «Vildanden» og m. «Elisif». Blev i 1924 fører av s.n. skib (900) av Brevik, tilh. N. Larsen. Har senere ført m. «Sande» (900) av Brevik og fører nu dette skib. — Gift. 1 barn.



Førte m. «Elisif» på reise fra Seattle bestemt for flere losse-plasser på den sibiriske nordkyst 1928—1929. Det var et vanskelig isår. Var nødsaget å overvintre syd for Wrangeløya. Fartøiet blev skadet i isen neste år og blev satt på land. Mannskapet forlot skibet i 2 norskbygde motorbåter og arbeidet oss i de neste 12 dager 500 kv. mil frem til en øy i Behring-stredet, hvor vi ankom den 1. sept. 1929.

LARSEN, FINN,

Arendal, f. 7. mars 1889 i Borøy. Til sjøs 1904 med d. «Fido» (2300) av Tvedestrand, tilh. Beck & Olsen. Styrms.eks. 1908 i Oslo og skibsf.eks. 1910 i Arendal. Styrms. med d. «Dagland» av Oslo, d. «Bygland» og d. «Daphne» av Arendal. Blev i 1915 fører av s.n. damper (2300), tilh. Chr. Eyde. Har senere ført damperne «Gran» (1600), «Solaas» (2200), «Jomaas» (2400), «Takstaas» (3050), «Kvernaas» (3060) og fører nu



m. «Vardaas» (11725), alle tilh. Arnt J. Mørland.
— Gift. 3 barn.

Så vel «Daphne» som «Gran» seilte hele tiden i krigssonen, og jeg hadde med begge skib mange merkelige og spennende krigsopplevelser. «Gran» blev senket uten varsel utenfor Sunderland 23. mai 1917, og sank i løpet av 1 min. Skibet var på reise fra Rouen til Newcastle i ballast. Vi mistet 1 matros, som blev drept ved eksplosjonen, dessuten blev 1 mann alvorlig såret, idet han fikk sitt ene ben slått av like ovenfor kneet. Skibet sank så hurtig at kun vakten på dekk fikk tid til å komme i b.b. livbåt. Det øvrige mannskap måtte hoppe på sjøen og blev senere tatt op av b.b. båt. Vi blev kort efter tatt op av en engelsk destroyer og landsatt i Sunderland.

Jeg hadde nu vært ute i 4 år og blev derfor hjemme til jan. 1918, da fikk jeg Wilson & Mørlands nybygde d. «Solaas» å føre. Med dette skib hadde jeg inne sommeren 1918 den første kullast som blev avskibet fra Kings Bay Kulkompani, Svalbard. Forholdene der oppe var dengang meget primitive, da alt var på nyanleggets stadium. Der fantes ingen kaier og ingen kulltipper. Jeg måtte selv påta mig med eget mannskap å laste skibet. Dette foregikk på den måte at lasten blev ført ut i lekter til skibssiden. Skibet lå akterfortøid og med begge ankre ute forut. Vi måtte selv laste lekteren under en «lom» som var bygd ut over en bratt brink på land. I lekteren som var «square» var der ca. 50 firkantede tre-tobber som hver rummet ca. 700 kilo kull. Tobbene blev fylt ved at man halte lekteren under lommen hvor der var et speil hvormed man kunde åpne og stenge for tilstrømmingen av kullene som var i lommen. Når den ene halve side av lekteren var lastet, måtte man snu denne for å få lastet den annen side. Ved hjelp av skibets winch og en endeløs wire blev lekteren hevet frem og tilbake mellom skibet og lommen. På denne måte tok vi ombord 2200 tonns i løpet av 3½ dag.

Da vi på vår første reise med d. «Takstaas» befant oss litt vest for Vardø på reise til Archangel i ballast, brakk propellerakselen og propelleren gikk tapt. Det blåste hård N.V. kuling med snebygger og høi sjø. Vi gikk straks igang med å rigge op nødseil av presenninger samtidig som vi uten ophør, men forgjeves ropte i radioen på d. «Jomaas» som vi visste befant sig ca. 4 timers vei efter oss på reise til Onega. I den hårde kuling blåste den ene presenning i stykker efter den annen, men heldigvis hadde vi et komplett sett av nye presenninger ombord som holdt. Vi slørte unda med ca. 3—4 knops fart og hadde vi forholdsvis god styring på båten. Vi forsøkte å seile oss inn på rimelig ankerdybde på østsiden av Vardø, men så snart vi nærmet oss land skralet vinden så vi drev av igjen. Vi fortsatte så å sløre S.O.-over i håp om å komme inn på rimelig dybde på østsiden av Varangerfjorden, men da vi efter 20 timers seilas kom så langt hadde vinden halt sig sydlig av vester, så det var ganske ugjorlig å komme nær nok land. Efter 36 timers seilas fikk vi endelig ankeret op på østsiden av øen Kildin på Murmansk-kysten. Vi hadde da utseilt en distanse på 130 nautiske mil. Men nu gjaldt det å få bragt båten inn i smult vann i sundet på innsiden av øen, en distanse på 4—5 n. mil. Hele denne vei blev skibet varpet, et kolossalt arbeide den store vanndybde tatt i betraktning. Dybden var gjennomsnittlig 40 favner hele veien. Dette arbeide tok oss 3 dager, den siste kv.mil blev vi dog slept av rederiets d. «Solaas» som nu var kommet tilstede. Da vi hadde fått ankeret op i sundet blev forberedelser gjort til å få tippet fartøiet på baugen for å få propellerhyslen over vannet. For ikke å få ødelagt garneringen i rummet forsøkte vi først å fylle fordekket med vann, men skibet fikk efter hvert så stor en slagside at dette måtte opgis. Der var ingen annen råd enn å fylle vann i forrummet. For å forhindre at garneringen fløt for meget op blev der strukket kjettinger tvers over og fastgjort i rennestenene på begge sider og derefter vridd ticht. Da vi hadde fått hyslen vel over vannet blev den brukne aksel trukket ut og reserveakselen satt inn

og reservepropellen påsatt. Propellen veide ca. 5 tonns. Selve arbeidet med skifting av aksel og propell som alt blev gjort med eget mannskap, tok bare 36 timer, men da var også alle mann segneferdige av tretthet. Personlig hadde jeg ikke vært av klærne siden havariet inntraff 6 dager tidligere. Da alt var klart foretok vi en prøvekjøring inne i sundet, og da alt fungerte tilfredsstillende, fortsatte vi reisen til Archangel, hvor vi inntok en ladning skåren trelast for London. Efter utlosning der gikk vi hjem til Arendal for dokking og eftersyn. Fra skibets kaskoassurandører fikk jeg senere et verdifullt gullur med kjede samt en anerkjennende skrivelse som jeg blev meget glad for. Mannskapet fikk hver utbetalt et kontantbeløp av rederiet.

LARSEN, GUNERIUS,

Oslo, f. 28. nov. 1854 i Drammen. Til sjøs 1871 med s. «Skandia» (350 brt.) av Drammen. Styrme.eks. 1876 i Drammen. Styrme. med bk. «Henry Parr» av Drøbak. Blev i 1885 fører av s.n. skib (425 brt.). Har senere ført bk. «Adorna» (1469 brt.) og bk. «Margrethe» (1103), begge av Oslo. Sluttet sjøen i 1913.
— Gift. 1 barn.



Jeg gikk til sjøs i ung alder og seilte hovedsakelig i Nordsjø- og Østersjø-fart i mange år, stadig med seilskibe. I 1890 gikk jeg over i Nord- og Sydatlanterhavs-fart i Chr. Møllers rederi som fører. Seilte således i dette rederi ca. 14 år uten uhell og som regel pene reiser, og måtte slutte der på grunn av sykdom i 1906. I 1908 begynte jeg igjen som fører i Nordsjø- og Østersjøfart og sluttet sjøen for godt i 1913.

LARSEN, GUNNAR,

Larvik, f. 9. nov. 1878 i Larvik. Til sjøs 1893 med s. «Lady Blesington» (1700) av Larvik, tilh. Gundersen & Engelstad. Styrme.eks. 1896 i Larvik og skibsf.eks. 1899 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med bk. «Solheim», bk. «Høvding», d. «Eiger» og d. «Skaraas». Blev i 1907 fører av s. «Edderside» (1248 brt.), tilh. o.n. rederi. Har senere ført bk. «Solheim» (980 brt.) av Larvik og s. «Auldgirth» (1690 brt.) av Sandefjord. Sluttet sjøen i 1931. — Senere vaktmann. — Gift. 1 barn.



Under krigen førte jeg bk. «Edderside» der gikk i fart Danmark — Buenos Aires med korn.

Blev i denne tid opbragt 3 ganger. 1. gang til Lervik, 2. gang til Kirkwall og 3. gang Stornoway.

LARSEN, HANS,



Sandar, f. 8. juli 1887 i Sandar. Til sjøs 1902 med hv.b. «Norddeble». Styrmeks. 1906 i Tønsberg og skibsf.eks. 1932 i Sandefjord. Blev i 1919 fører av hv.b. «Minerva» av Tønsberg. Har senere ført en rekke hvalbåter hjemme-hørende i Buenos Aires, Sandefjord, Larvik og Tønsberg. — Gift. 2 barn.

Fra 1917 har jeg stadig seilt med hvalbåter. Blev skytter i 1919 på Syd Georgia. Var der i 7 år.

Var med «Lancing»s første tur på pelagisk fangst.

LARSEN, HANS ANTON,

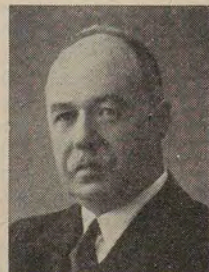


Blommenholm pr. Oslo, f. 14. des. 1871 i Svelvik. Til sjøs 1887 med sk. «Oscar» (200) av Holmestrand, tilh. J. Dyrdal. Styrme. og skibsf.eks. 1892 i Svelvik. Styrme. med br. «Kong Karl» av Holmestrand. Blev i 1900 fører av sk. «Dagmar» (169 brt.) av Svelvik, tilh. C. L. Larsen. Har senere ført sk. «Flora» (184 brt.) av Svelvik, bk. «Inverdrue» (613 brt.) av Oslo og 4 m. sk. «J. W. Clise» (845 brt.) av Porsgrunn. Sluttet sjøen i 1919. — Senere gårdeier i Oslo. — Gift. 3 barn.

Jeg begynte til sjøs i 1887 og var da 15 år gammel. Tok hyre som kokk med sk. «Oscar» av Holmestrand, og seilte på England. Det var vanskelig å få hyre dengang; alle gutter i Svelvik måtte til sjøs, da det ikke var annet å bestille, og da mine 3 brødre var sjøfolk, og fikk sine skib å føre senere, og min far også hadde vært skibsfører, så kunde intet holde mig tilbake fra sjøen. Jeg seilte en tid i flere stolte amerikanske seilskib i forskjellige farvann. I 1893 lastet vi trelast i Charleston (Syd Carolina) med 3 m. sk. «Drisko» av Boston. Avgikk derfra 10. okt. bestemt for Kingston (Jamaica). 3 dager senere måtte riggen kappes i en orkan, da skibet sprang lekk, blev fullt av vann og vilde kantro. Skibet lå da over på siden så hyttetaket lå i vannet. Vi tok da seising om livet og surret oss fast til røstjernene på utsiden av mesanriggen, men da skibet blev liggende slik i ca. 10 min., og min fetter lå ved siden av mig blev vi enige om at riggen måtte kappes. Da brottsjøer stadig gikk over og ingen vilde gå forut og kappe den, fikk jeg en øks og en line om livet, og krabbet langs rekken med støtte mot dekkslasten som var 5 fot over rekken, og fikk riggen kappet. Kom akter igjen, hvorefter riggen falt, og dekkslasten som bestod av lange bjelker som rakk fra bakk til halvdekk, gikk nu overbord, så skibet rettet sig op igjen. Vi surret oss nu fast på halvdekket, da hyttene var ødelagt, så bare tak og sider stod igjen. Livbåtene var også gått. Vi sat nu surret i 6½ døgn uten mat og vann til vi blev optatt av d. «Mexican» av Liverpool og bragt til Liverpool.

Jeg kjøpte i 1914 bk. «Inverdrue» fra Soon sammen med Magnus C. Hansen, Oslo. Krigen var da utbruddt. Vi lastet høvlet last i Fredrikstad våren 1915 for Barrow-in-Furness. Det var en slitsom tid å seile. Vi måtte gå nordom Skotland, ned nordkanalen mellom Ratlin og Irland, og tett mellom minefeltet og Irland, som det jo ikke var tillatt å seile efter at solen var nede, men da skibet som var et prektig fartøi hadde sprunget lekk under for megen press og sjø, så var det intet annet å gjøre. Vi losset vår last i Barrow, gikk i tørrdøkk og efterså skibet. Tok så ballast for Canada, hvor vi lastet planker for Liverpool. Efter endt lossing tok vi ballast for Kingston, Jamaica, hvor vi lastet logwood for Goole, hvortil vi ankom feb. 1916. Av 4 skib var vi den eneste som kom frem, de andre 3 blev aldri spurt. Vi losset vår last der, og lastet kull for Oslo i Hull, som da blev svært bombardert av bomber fra tyske Zeppelinere, hvorved mange bygninger blev ramponert og en mengde mennesker drept. Vi losset kull i Oslo, lastet props, og holdt det så gående i Nordsjøfart den sommer til vi 11. aug. blev satt i brand midt i Nordsjøen av en tysk u-båt. Måtte gå i båtene, og kom inn til Egersund noen dager senere i 2 livbåter.

LARSEN, HANS CHRISTIAN,



Larvik, f. 4. des. 1878 i Larvik. Til sjøs 1896 med d. «Erato» (500) av Larvik, tilh. Bugge & Olsen. Styrme.eks. 1900 og skibsf.eks. 1911 i Larvik. Styrme. med d. «Phønix» og d. «Hirundo» av Oslo samt d. «Taormina» av Porsgrunn. Blev i 1911 fører av d. «Ella» (1250) av Larvik, tilh. Bugge & Olsen, og førte dette skib til 1913, da L. blev ansatt som kontorchef i rederiet. Overtok i 1925 dette som eneinnhaver. Har senere drevet under navn Bugge & Olsens Eftf. — Medl. av havnestyre og sjørett. — Gift. Ingen barn.

LARSEN, HANS THORVALD,



Nøtterøy, f. 14. okt. 1881 i Nøtterøy. Til sjøs 1898 med s. «Albion» av Tønsberg, tilh. L. Dahl. Styrme.eks. 1903 i Nøtterøy. Styrme. bl. a. med bk. «Kamfjord», bk. «Gler» og fl.k. «Bombay». Blev i 1913 fører av s.n. skib (4500) av Sandefjord, tilh. A.s. Ørnen. Har senere ført fl. k. «Ørn II» (6000), fl. k. «Falk» (6500), begge tilh. s.n. selskap, og førte senest fl. k. «Suderøy» (11000) av Haugesund. — Gift. 2 barn.

Har arbeidet i hvalfangst på Sydhavsfeltene fra 1910 (siden 1913 skipper og bestyrer av flytende kokerier).

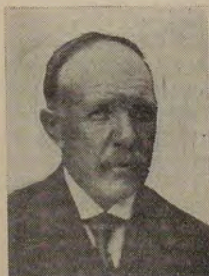
LARSEN, JOHAN LUDVIK NIKOLAI,

Rasvåg pr. Flekkefjord, f. 29. sept. 1894 i Rasvåg. Til sjøs 1909 med d. «Juan» (1400) av Flekkefjord, tilh. Bernhard Hanssen. Styrme. eks. 1915 i Stavanger og skibsf. eks. 1918 i Oslo. Styrme. med d. «Alstad» av Flekkefjord, d. «Skogheim» og d. «Anna Sofie» av Haugesund. Blev i 1924 fører av s.n. skib (5150), tilh. N. Røgenæs. Har senere ført d. «Anders» (2200) av Haugesund, d. «Roholm» (3600) av Farsund og fører nu d. «Botne» (1550) av Oslo, tilh. Henriksen & Kierulf. — Gift. 1 barn.

Fra 1911 til 1913 var jeg med bk. «Charles Racine» av Stavanger kapt. G. Waage.

I 1919 som styrme. på d. «Skogheim» av Haugesund, kapt. Thv. Kjerulf, brukte vi 31 døgn fra Mandal til Boston (Mass.). Skibet var lett lastet med tørr tremasse, men under det overhellige vær brakk skibet i for- og akterkant av midtskibet fra rekken til dekk og stillingen var kritisk. Skibet var bygget samme år. Ved ankomst til Boston lens for kull, olje og vann. Lignet et vrak.

I 1933 som fører av d. «Roholm» trelastet fra Archangel til Amsterdam, opstod der brand i lasten. Branden holdtes stangen i to døgn, men tok da overhånd og skibet blev forlatt og mannskapet optatt av d. «Gunda». «Roholm» drev senere på land og blev totalt vrak.

LARSEN, JOHANNES,

Drammen, f. 28. okt. 1867 i Drammen. Til sjøs 1885 med s. «Susanne» av Drammen, tilh. J. Solum. Styrme. eks. 1892 i Drammen. Styrme. bl. a. med bk. «Mirjam», fullr. «Premier», fullr. «Mabella» og 4 m. «Olivebank». Blev i 1900 fører av s. «Amazon» (300) av Drammen, tilh. Pehrson & Wessel. Har senere ført s. «Hudson» (817 brt.), tilh. Bruusgaard & Kiøsterud, Drammen. Sluttet sjøen i 1920. — Senere ansatt ved I. H. Wessels kullforretning. — Enkem. 2 barn.

I mars 1917 var jeg i. styrme. i bk. «Fremad I» av Sandefjord, da vi bjerget de tiloversblevne av mannskapet fra bk. «Urania» av Arendal; landsatte dem i Kirkwall. Den 9. april 1917 blev vi stoppet i Nordsjøen 120' øst av Kirkwall, og fikk ordre til å gå i båtene. Skibet blev senket med 18 kanonskudd. Vinden økte da på til hård storm, med harde snebyger. Jeg sat selv ved roret den første natt, og da sjøen gikk i bråt tok båten meget vann inn til opunder toftene, men vi gikk unna hele natten med 10' miles fart. Til veiledning som kart hadde jeg bare Halvorsens lommealmanakk, men det var en god veileder. Ca. 40' av Egersund blev vi optatt av et barkskib. Mine ben var da blåsorte til knærne og mannskapet var i en dårlig forfatning. Jeg for min del mistet hørselen for 3 år.

I 1918 var jeg i. styrme. i bk. «Mentor» av Oslo, lastet med props fra Svelvik til West Hartlepool. Efter mange vidervedigheter var vi kommet ca. 30 mil av bestemmelsesstedet. Fikk da en torpedo uten varsel, sendt fra tysk u-båt i undervannsstilling. Eksplosjonen var forferdelig; hele akterskibet forsvant, stående rigg sprang så fokke og stormast stod hver sin vei. Propsen blev slynget tvers imellem bramseilene. Kapt. blev kvestet med døden til følge, 2 mann gikk overbord, 2 båter blev ubrukelige, den 3. kunde vi bruke, så vi fikk bjerget de to som lå i sjøen. Vi var 4 timer i båten og landet i Reça syd av Midelshaag, kl. 10 aften ved egen hjelp.

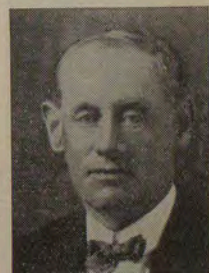
LARSEN, KARL BOMANN-,

Borøy, f. 27. mars 1891 i Borøy. Til sjøs 1905 med s. «Akaroa» (1200 brt.) av Askerøy, tilh. I. M. A. Marcussen. Styrme. eks. 1910 i Arendal og skibsf. eks. 1915 i Oslo. Styrme. med bk. «East African» av Oslo og bk. «Westfalen» av Tvedestrand. Blev i 1916 fører av d. «Prunelle» (600) av Bergen, tilh. A.s. Østersjølinjen. Har senere ført d. «Gunvor 3» (1400), m.aux. «Korsnes» (4000), s. «Hjeltenes» (4000), d. «Eina» (700), d. «Eina» (1000), alle av Bergen, og fører nu m.t. «Minister Wedel» (10075) av Oslo, tilh. Karl Bruusgaard. — Gift. 3 barn.

**LARSEN, KRISTIAN ELIAS,**

Rasvåg pr. Flekkefjord, f. 25. aug. 1886 i Rasvåg. Til sjøs 1903 med d. «Arbutus» (1800) av Flekkefjord. Styrme. eks. 1907 og skibsf. eks. 1912 i Stavanger. Styrme. bl. a. med d. «Atlas» av Flekkefjord og d. «Munk» av Oslo. Blev i 1913 fører av d. «Atlas» (1400) av Flekkefjord, tilh. Bernh. Hanssen. Fører nu d. «Alstad» (5100), tilh. s.n. rederi. — Gift. Ingen barn.

Jeg har seilet med d. «Alstad» siden aug. 1915 og som fører siden juni 1917.

**LARSEN, LAURITS GEORG,**

Borøy, f. 17. okt. 1897 i Borøy. Til sjøs 1912 med d. «Flosterø» (830) av Arendal, tilh. Engebretsen & Henriksen. Styrme. eks. 1917 i Arendal og skibsf. eks. 1922 i Kristiansand. Styrme. bl. a. med d. «Kapana» og d. «Kapland». Blev i 1925 fører av s.n. damper (2400)



av Sandefjord, tilh. Carl Wildhagen, og fører nu d. «Skum» (2035) av Tønsberg, tilh. L. S. & J. Lyngaas. — Gift. Ingen barn.

LARSEN, LEIF JOSEF,



Rasvåg pr. Flekkefjord, f. 21. feb. 1897 i Rasvåg. Til sjøs 1912 med d. «Atlas» (1400) av Flekkefjord, tilh. Bernh. Hanssen. Styrme-eks. 1917 i Stavanger og skibsf.eks. 1921 i Oslo. Dispassjøreks. 1932. Styrme. bl. a. med d. «Nicholas Cuneo», d. «Alfred Nobel» og m. «Vestvard». Blev i 1929 fører av s.n. skib (7540) av Oslo, tilh. Lauritz Kloster. Har senere ført m. «Nordvard» (7700), m. «Austvard» (7050) og fører nu m. «Sørvard» (7050), alle tilh. s.n. rederi. — Ugift.

LARSEN, LEONARD ADOLF,



Oslo, f. 11. okt. 1865 i Tjøme. Til sjøs 1881 med s. «Vikingen» (228 nrt.) av Tjøme, tilh. T. J. Bache. Styrme.eks. 1884. Skibsf.-certifikat 1890. Styrme. bl. a. med s. «Fraternite», s. «Zorrida», s. «Fiorella» og d. «Lindesnes» samt 2 år på innsjøene i U. S. A. Blev i 1902 fører av d. «Norway» (1000) av Oslo, tilh. Fred. Olsen. Har senere ført damperne «Frigga» (1200), «Scotland» (1100), «Brilliant» (1850), «Borgholm» (2800), «Bruse» (2800), «Balduin» (1850) og «Borgholm» (2500), alle tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1927 (syk). — Gift. 4 barn.

Den 7. jan. 1917 blev d. «Borgholm» senket av tysk u-båt, 95 miles av spanskekysten i Atlanteren. Blev optatt av norsk d. «Nordheim» efter 7 t. ophold i livbåtene.

Med d. «Bruse» reddet jeg i nov. 1917 en engelsk flyver ca. 3 miles av den engelske østkyst (Withby). Han hadde vært på regnosering efter tyske u-båter og falt ned. Flyvemaskinen sank 10 min. efter at flyveren var optatt.

Jeg før under hele krigstiden og gikk da mellom Norge, England, Frankrike og Amerika. Jeg har vært 27 år i Fred. Olsen & Co.s rederi, Oslo.

LARSEN, NILS,

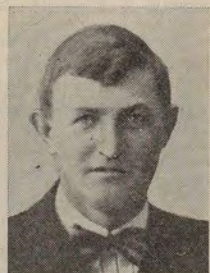
Horten, f. 20. april 1857 i Horten. Til sjøs 1872 med seilskib (500 brt.) av Tjøme, tilh. Thore Thoresen. Styrme.eks. 1875 i Larvik. Styrme.

bl. a. med seilskibene «Tel-lus», «Halden» og «Høvding». Blev fører i 1885. Har senere ført s. «Mindet» (500), s. «Mercur» (500), s. «Niord» (540), s. «Høvding» (1200), samtl. tilh. Johan Thorne, Moss, og førte senest d. «Uller» (1800), tilh. Hj. Røed, Tønsberg. Sluttet sjøen i 1914. — Senere havnefogd, los-olderm. og mønstringsm. i Horten. Sjøretts-medl. — Enkem. 3 barn.



LARSEN, OLE,

Larvik, f. 26. okt. 1887 i Larvik. Til sjøs 1902 med s. «Araby Maid» (1500) av Larvik, tilh. skibsr. Engeltstad. Styrme.eks. 1907 og skibsf.eks. 1915 i Larvik. Styrme. bl. a. med 4 m. bk. «Alonso», bk. «Edderside», d. «Hovland» og fl.k. «Sevilla». Blev i 1927 fører av s.n. damper (8500) av Port Stanley, tilh. Chr. Salvesen, Leith. Har senere ført fl.k. «Ready» (5500) av Sandefjord, tilh. Bjarne Gundersen. — Gift. 2 barn.



Min første tur til sjøs var med bk. «Araby Maid». På reise fra Mobile til Rosario efter 11 dager i sjøen, hadde vi kollisjon med en amerikansk skonnert. Vi fikk så megen skade at vi måtte gjøre vendreis for Mobile; skibene lå nemlig side om side, og i den svære sjø slo riggen inn i hverandre, og det formelig regnet ned over dekket med brukne rær og blokker og mastetopper. Efter ca. ½ times forløp kom vi fra hverandre. Vi fikk også et stort hull i baugen, da det ene ankeret blev revet ned fra bakken. Det var svær sjø og vi hadde en lei jobb med å få rigget til, så vi kunde føre seil igjen. Det var også meget vind. Vi lå for to stumper da kollisjonen inntraff. Vi fikk imidlertid satt fokken og et merseil, og vi hadde nu rum vind og kurs for Mobile. Alle mann var nu døds-trette. Så møtte vi ulykke nr. 2. idet en stor amerikansk passagerbåt, d. «Denver», gikk rett på oss med 15 mils fart. Gamle «Araby Maid» blev kuttet omtrent av på midten, og kantret og sank på 4—5 min. Fikk hvert vårt livbelte og hoppet overbord. «Denver» hadde søkelys og pikket oss op allesammen, men 2 mann var døde i beltene. 6 dager senere var vi i New York. De 2 kollisjoner var bare med ca. 26 timers mellomrum. Det var i 1903 i Florida-streket.

I 1905 var jeg med bk. «Phyllis» av Larvik og vi gikk fra Bangkok til Belfast og hadde 216 dages reise. 8 mann av 16 var dårlige av Beri-Beri.

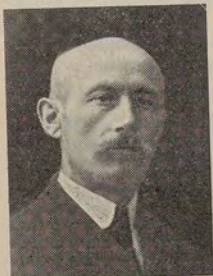
LARSEN, OTTO CHRISTIAN,

Kristiansand, f. 10. april 1892 i Kjøbenhavn. Til sjøs 1907 med et tysk skib. Styrme.eks. 1916 og skibsf.eks. 1917 i Kristiansand.



Styrm. bl. a. med fullr. «Songvig», bk. «Skomvær» og d. «Sagatind». Blev i 1926 fører av d. «Oksø» (350) av Kristiansand. Har senere ført m. «Oplandet» (750) av Oslo og fører nu d. «Astra» (3535) av Kristiansand, tilh. M. Chr. Stray. — Gift. 3 barn.

LARSEN, PEDER JOHAN THEODOR,



Hedrum, f. 6. juni 1865 i Hønefoss. Til sjøs 1881 med s. «Frithjof» (300) av Tønsberg, tilh. N. Bugge. Styrm.-eks. 1884 i Tønsberg og skibsf.eks. 1890 i Oslo. Styrm. med bk. «Skomvær» og «Undal». Blev i 1904 fører av s.n. skib (1100 brt.) av Tønsberg, tilh. skibsr.

Weider. Har senere ført s. «Frithjof Bryde» (1100 brt.) og s. «Kamfjord» (800 brt.), begge tilh. Johan Bryde, Sandefjord. Sluttet sjøen i 1911. Har de siste 20 år vært på hvalfangst. — Gift. 3 barn.

LARSEN, RASMUS DITLEV,



Øystese (Hardanger), f. 10. des. 1888 i Odense. Til sjøs 1903 med s. «Kristian» (300) av Marstal. Styrm.-eks. 1911 og skibsf.eks. 1917 i Bergen. Styrm. med Bergens-damperne «Gimle», «Vera» og «Daghy I». Blev i 1924 fører av s.n. damper (2200) av Bergen, tilh. Jacob

Kjøde a/s. Har senere ført d. «Inger Elisabeth» (1950), d. «Munin» (2050) og fører nu d. «Kapriño» (5300), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 8 barn.

Seilte under hele krigen som 1. styrm. med d. «Vera» med undertagelse av 1 år, da skibet var rekvirert av England. Benyttet denne tid til å ta skipperskolen.

LARSEN, ROLF,

Oslo, f. 24. mars 1891 i Oslo. Til sjøs 1905 med s. «Arab» (915) av Grimstad, tilh. skibsr. Thue-Johnsen. Styrm.-eks. 1911 og skibsf.eks. 1918 i Oslo. Styrm. bl. a. med d. «Bra-Kar», d.

«Bonn», d. «C. A. Larsen» og d. «Drafn». Blev i 1919 fører av m. «Hobby» (700) av Oslo, tilh. Johnsen & Kildal. Har senere ført s. «Eilbek» (4000) av Oslo og senest s. «Husvik» (2550) av Tønsberg. Var i 2 år bestyrer av «Det skandinaviske Sjømandshjem» i Marseilles. — Gift. 2 barn.



Den engelske konges redningsmedalje og den britiske regjeringssølvpokal for livredning.

På reise fra Rangoon til Falmouth f. o. med bk. «Magdalena» av Drammen fikk vi den lumske sykdom «Beri-Beri» ombord. Flere av mannskapet døde og alle var mere eller mindre angrepet. Måtte anløpe øen Acension hvor alle mann blev innlagt på hospitalet. Skibet blev liggende der ca. 1 mnd. til delvis nytt mannskap kom ut fra England.

Blev under krigen torpedert med d. «Maggie» av Oslo på reise fra Birkenhead til Dakar. 180 kv. m. ute i Atlanteren smalt det uten varsel, og hadde vi en hård seilas med alle mann i en livbåt til vi blev reddet av et engelsk krigsskib. Ingen omkom.

LARSEN, SVEN GEORG,

Høvåg pr. Lillesand, f. 25. nov. 1895 i Høvåg. Til sjøs første gang i 1912. Styrm.-eks. 1919 og skibsf.eks. 1923 i Lillesand. Styrm. bl. a. med damperne «Prosper», «Pronto» og «Prominent». Blev i 1928 fører av d. «Proteus» (2650) av Hauge-sund, tilh. H. M. Wrangell & Co. Har senere ført d. «Prominent» (3000), d. «Produce» (1500) og fører nu d. «Pronto» (2980), samtl. tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.



Siden jeg i året 1919 begynte i H. M. Wrangell & Co.s rederi, har jeg seilet på Østasia, heri innbefattet Indiske hav samt fart på Sibiria til Okhotske hav og Behringsjøen.

LARSEN, SØREN ANDREAS,

Oslo, f. 25. sept. 1884 i Vestre Sandøya. Til sjøs 1902 med d. «Beacon» (1800) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Styrm.-eks. 1905 og skibsf.eks. 1909 i Oslo. Styrm. bl. a. med Oslo-damperne «Dagfin» og «Dag». Blev i 1912 fører av d. «Jason» (3000) av Sandefjord, tilh. Jean B. Linaa. Har senere ført



damperne «Spiral» (2200), «Frisk» (1700), «Annaho» (1000), «Helgøy» (3200), og senest «Innerøy» (3000), samtl. av Oslo. — Gift. 3 barn.

Under krigen førte jeg d. «Frisk» og seilet da hovedsakelig i kull- og tremasse-traden på Norge, England og Frankrike. Den 19. mars 1917 avgikk fra Workworth (Skotland) med en ladning kull bestemt for Fredrikstad. Etter ca. et døgn seilas, eller befinnende oss omtrent midt i Nordsjøen, blev vi ved kanonskudd stoppet av en tysk u-båt. Det var ved anledningen sterk storm fra N.O. med høi sjø og snetykke, men forhindret ikke den tyske u-båts chef i å beordre oss i livbåtene for å avhente en del tyskere til skibet for å utplyndre dette for alt som het proviant, tobakk og metall, og deretter å sprengte skibet i luften ved hjelp av bomber. Etterat skibet da var sunket og tyskerne også hadde fått med sig den proviant vi hadde i båtene, så vi kun hadde en kagge vann og noget hårdt skibsbrød tilbake, blev vi overlatt til vår egen skjebne. For fulle seil på båtene og i en forrykende snestorm satte vi da kursen for England. Det blev en fryktelig tur, da båtene stadig blev skyllet fulle av vann og mangen gang bare fløt på tankene. Den første natten blev også båtkompasset skyllet overbord, så jeg den følgende dag kun hadde mitt lommeur og mellom snebygene et skimt av solen å rette mig efter for å finne land. Etter ca. 2 døgns hård seilas og fryktelige lidelser av frost og vete, blev vi ca. 3 kv.mil av England optatt av et engelsk krigsskib, hvor vi til vårt livs redning fikk utmerket forpleining. Hele mitt båtmannskap inklusiv mig selv blev da innlagt på hospital under lægebehandling en kortere tid, før vi kunde fortsette hjemreisen. 1. styrm. livbåt som vi hadde mistet den første natten under seilasen gikk det værre med. Denne blev veltet av en bråtsjø kloss op under land. Et passerende norsk dampskib blev opmerksom på båtens kantring og fikk reddet 1. styrm. De andre 8 mann druknet.

LARSEN, THORVALD,



Ulvøysund pr. Kristiansand, f. 14. des. 1858 i Høvåg. Til sjøs 1873 med s. «Saga» (444 brt.) av Lillesand, tilh. I. A. Henschien. Styrm.-eks. 1877 i Kristiansand. Styrm. med s. «Fortuna» (450 brt.). Blev i 1885 fører av dette skib, tilh. Tellef Larsen, Lillesand. Har senere ført s. «Sussex» (315 brt.) av Lillesand og s. «Ellen» (513 brt.) av Grimstad. Sluttet sjøen i 1907. — Senere kjøpmann. — Gift. 3 barn.

I året 1899 forliste jeg i Nord-Atlanteren med bk. «Fortuna». Årsaken sammenstød med is. Skibet sank. Alle mann gikk i båtene efter loddtrekning. I den store båten jeg med 3 mann og i giggen resten, 11 mann. Blev efter 12 dages ophold i båtene optatt av en engelsk damper og landsatt på New Foundland i god behold.

LARSEN, BIRGER,

Minde pr. Bergen, f. 7. aug. 1874 i Bodø. Til sjøs 1891 med sk.s. «Adelphi» av «Arendal». Styrm.eks. 1896 i Bergen. Styrm. bl. a. med

damperne «Freia», «Victoria» og «C. Sundt». Blev i 1903 fører av d. «Botnia» (1600) av Bergen, tilh. William Hansen. Har senere ført damperne «Victoria» (1300), «Hekla» (1400), «Skulda» (1700), «Sektant I» (4200), «Sektant II» (2400), «Laila» (3050) og fører nu d. «Gyda» (2400), samtl. tilh. s.n. reder. — Gift. 2 barn.

Torpedert i ishavet 1916.

Fører av største skib og last som var ankommet til Albany N. Y. før 1928. Leverte senere den første last som lossedes i Albany nye havn i 1930.

Som styrm. med d. «Botnia» var med og representerte, efter sigende, det norske flagg for første gang på den øvre del av Nigerfloden (Vest Afrika).

LARSEN, GUNNAR,

Varnes, f. 15. jan. 1863 i Barbo (ved Arendal). Til sjøs 1878 med br. «Vultar» (400) av Arendal, tilh. Brødr. Herlofson. Styrm.eks. 1882 i Arendal. Blev i 1889 fører av s. «Premier» av Arendal, tilh. skibsr. Asbjørnsen. Har senere ført s. «Ophelia» (1800) av Porsgrunn, s. «Blanca» (2300) og d. «Alf» (1800), begge av Arendal. Sluttet sjøen i 1913. — Fyrvokter ved Varnes fyr 1913—1933. — Enkem. 4 barn.

I 1880 var jeg med br. «Activ» av Grimstad på en reise fra Østersjøen til Sevilla og forliste ved innseilingen til samme sted, efter at vi hadde fått los ombord. Skibet blev vrak.

I 1884 var jeg med bk. «Haugerud» av Arendal på en reise fra Bara, Brasilia, til Campeche, Mexico, hvor 4 av besetningens 9 mann døde av gulfeber, deriblandt kapteinen, A. Trondsen.

Var med samme skib i 1887 på reise Trinidad—London. Hadde fått los ombord for London om em. 13. jan. og blev rendt isenk ved 6-tiden om kvelden av et engelsk dampskib, hvorved kapt. A. Tellefsen omkom.

LARSEN, HARDUS,

Tønsberg, f. 30. mars 1874 i Sandeherred. Til sjøs 1890 med bk. «Tillid» av Sandefjord, tilh. skibsr. Tobiasen. Styrm.eks. 1894 i Sandefjord. Skibsf.kursus 1897. Ångbåtfælthavarieks. 1909 i Bjørneborg (Finland). Styrm. bl. a. med bk. «Guldregn» og sk.s. «Mandarin» av Sandefjord. Blev i 1907 fører av b.d. «Assistans» av Finland. Har senere ført b.d. «Salvator» (350 brt.) og senest b.d. «Salvage» (500 brt.), begge tilh. Norsk Bjergningskomp., Oslo. Sluttet sjøen i 1921. — Senere assuranceagent og inspektør. — Gift. 3 barn.



Forliste på min første reise med bk. «Tillid» i Østersjøen (påseilt). Gikk 1898 over i bjergningsbranchen og var dykker i 9 år, delvis styrm. og vikarierende fører på båtene i Moss Bjergningskompani. Blev 1907 ansatt som bjergningschef i Finska Bärningsaktiebolaget «Neptun», Helsingfors. Var første år med og bjerget den russiske keiseryacht som var grunnstødt i Åbo skjærgård med keiserfamilien ombord.

Høsten 1915 blev våre båter innlemmet i den russiske marine, og som utlending fikk jeg permisjon og reiste hjem.

Ansattes våren 1916 i «Norsk Bjergningskompani» som fører av «Salvage» stasjonert om høsten i Arkangel. Alle bjergningsbåter hadde forseglede forholdsordre ombord som skulde åpnes av kapt., hvis Norge kom med i krigen. Radiotelegrafistene lyttet dag og natt etter en bestemt signatur.

Dannet 1918 «Tønsberg Dykkerkompani» og ansattes som disp., likviderte høsten 1920. Ansattes samme høst som wrakingmaster i Kingston (Jamaica). Kom hjem vinteren 1921—22.

LARSEN, KARSTEN SEVERIN,



Hongkong, f. 3. okt. 1880 i Drammen. Til sjøs 1897 med d. «Hans Jørg. Kiær» (1500) av Drammen, tilh. Hans Kiær & Co. Styrm.-eks. 1899 og skibsf.eks. 1902 i Oslo. Styrm. med damperne «Progress», «Prometheus» og «Prosper». Blev i 1905 fører av d. «Pronto»

(1800) av Drammen, tilh. H. Kiær & Co. Har senere ført d. «Prosper» (2000) og d. «Prosper 3» (7400), begge tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1915. Senere skibsmegler. — Dansk konsul fra 1920. Norsk konsul fra 1928. — Ridder av Dannebrog. — Assurancef. «Vidar»s erkjentlighetsgave (gullur). — Gift. 2 barn.

Før med bk. «Nordlyset» av Drammen og bk. «Skjold» av Tvedestrand feb. 1898 til okt. 1901.

LARSEN, LARS ANDREAS,

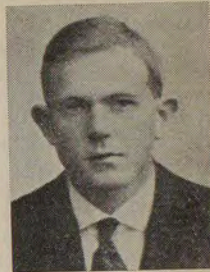


Rasvåg pr. Flekkefjord, f. 16. sept. 1888 i Rasvåg. Til sjøs 1903 med s. «Aurora» (1073) av Mandal, tilh. P. L. Møller. Styrm.-eks. 1907 og skibsf.eks. 1912 i Stavanger. Styrm. bl. a. med d. «Atlantis», d. «Juan» og kabelskibet «Telegraf». Blev i 1917 fører av d. «Juan»

(1600) av Flekkefjord, tilh. Bernh. Hanssen. Har senere ført d. «Alstad» (5100) og fører nu d. «Nicholas Cuneo» (1051), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.

LARSEN, LUDOLF MARTIN,

Haugesund, f. 3. nov. 1895 i Haugesund. Til sjøs 1910 med d. «Sjoldulf» (600) av Haugesund, tilh. H. M. Wrangell. Styrm.-eks. 1915 og skibsf.eks. 1917 i Haugesund. Styrm. bl. a. med Haugesunds-damperne «Recto», «Sisto», «Pluto» og «Solhaug». Blev i 1925 fører av



d. «Recto» (1800) av Haugesund, tilh. B. Stolt-Nielsen. Har senere ført d. «Solhaug» (4400), d. «Salonica» (4800), d. «Thore Hafte» (850) og fører nu d. «Liv» (4850), samtl. tilh. Brummenæs & Torgersen, Haugesund. — Gift. 2 barn.

Krigsforliste med d. «Ellen» 20. juli 1917 i Atlanterhavet. Alle reddet.

LARSSON, NIELS PETER NIELSEN,

Blødekjær, Arendal, f. 6. juli 1863 i Tromø. Til sjøs 1879 med br. «Zofur» (500 brt.) av Arendal, tilh. J. C. Larsson m. fl. Styrm.-eks. 1884 i Arendal. Styrm. med br. «Zofur», bk. «Lea» og bk. «Winona». Blev i 1890 fører av s.n. skib (900), tilh. o.n. rederi. Har senere ført



s. «Faust» (1000), s. «Ystowa» (900), s. «Prospect» (1000), d. «Haakon» (2200), samtl. av Arendal, og d. «Edam» (4200) av Oslo. Sluttet sjøen i 1916. — Senere kjøpm. (inntil 1928). — Gift. 4 barn.

Blev konfirmert 6. okt. 1878. Gikk til sjøs nogle dager senere som dekksgutt med br. «Zofur». Fikk storm ved opgangen fra Kragerø, og ønsket noget kunde skje, så vi måtte gå inn til Arendal, hjem til mor.

Kom til Kongofloden i 1886 og fikk der malaria, som jeg har hatt følelse av resten av livet.

I 1887 var jeg 2. styrm. med bk. «Lea» av Arendal. Skibet sprang lekk i en storm i Nord Atlanteren på reise fra New York til Valensia. Måtte kvittere den, og blev optatt av bk. «Vigeland» av Sandefjord. Var ombord i den 14 dager og slapp nesten op for proviant. Blev så optatt av den tyske linjebåt «Amerika». Kom til Elben med den og hjem.

Førte bk. «Faust» av Arendal i 1890—91 og kom til Santos under gulfberedepidemi. Var der i ca. 4 mnd. Mistet det meste av mannskapet; gikk ut med 2 mann kort; måtte bli liggende på reden i 6 dager for ilandsendelsen av syke. Fikk fra «Ludvig Holberg» som kom fra Vestkysten 2 mann, og fikk så vidt ankrene under baugen, hvor de blev hengende 14 dager, før vi greiet å få dem over. 2 mann døde på reise til Savannah. Kom selv på sykehuset, men rømte derfra efter 5 dager. Fikk se de tok en hollandsk kapt. i benene og drog ham ut gangen, hvor der lå 5—6 lik, for å kjøres til kalkgraven. Jeg kom ut og blev puffet ut av sporvognen, og måtte så gå til byen. Kom til en venn av mig som sendte mig ut

til et annet hospital, hvor der var utmerket pleie. Fikk Temolo-feber som gulfeberens efterfølger. Blev frisk og måtte hjelpe til med syke en tid.

Hadde med bk. «Prospect» en orkan i Gulfen. Mistet 2 mann. Alle seil bleste løs og vekk, 4 rundholt knekket. Lå i 9 døgn og drev før rærne var spelket og seil bendt, og kunde fortsette for Hamburg.

40' av Feie fyr blev jeg sommeren 1916 med d. «Edam» torpedert av U-46 og ført til Emden. Var i u-båten over 3 døgn. Blev jaget av englenderne; var ved feil navigasjon kommet inn i minefeltet ved Helgoland; undertiden satt vi også fast i bunnen i Nordsjøen, så det tok flere timer før vi fikk den løs fra sølen på bunnen. Den samme u-båt var det som ødela 3—4 norske dampere ved Nordkapp.

Høsten 1909 bjerget 27 mann fra d. «General Radetsky» i en storm i Nordsjøen. Fikk 2 båter knust. Jeg hadde nær 7 dager på reise fra Hamburg til Hull, ellers 30 timer. Det russiske skib sank da den siste båtlandning blev tatt over.

LEA, ALV,

Haugesund, f. 17. nov. 1896 i Oddernæs. Til sjøs 1912 med d. «Flosterø» (850) av Arendal, tilh. Engebretsen & Henriksen. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1918. Styr. med d. «Haugland» og d. «Karen Røgenæs» av Haugesund. Blev i 1924 fører av d. «Haugland» (5200), tilh. N. Røgenæs. Har senere ført d. «Vard» (1000) og fører nu d. «Varild» (1560), begge tilh. Egil Næsheim, Haugesund. — Gift. 1 barn.

LEA, OLE EMIL,



Haugesund, f. 12. mai 1873 i Flekkefjord. Til sjøs 1888 med s. «Birna» av Stavanger, tilh. E. Berentsen. Styr. eks. 1892 i Stavanger. Styr. med bk. «Campbell» og «Sherwood» av Haugesund. Blev i 1898 fører av bk. «Campbell» (1100 nrt.) av Haugesund,

tilh. Sigv. Rasmussen. Har senere ført d. «Rask» (1500), tilh. s.n. reder (fra 1901—1914). Sluttet sjøen i 1914. Senere disponent. — Robins Legat (1910). — Gift. 4 barn.

Sølvgenstand fra den engelske regjering for bjergning av mannskap fra det engelske d. «Cornucopia» i Franskebukten 14. des. 1910.

Seilte i Sigvart Rasmussens rederi 1892—1914. Skibene gikk uassurert og hadde aldri et eneste uhell. Med d. «Rask» passert Skagen 150 ganger, inn og ut Østersjøen.

Var beliggende på Montevideo red 4. des. 1899 med bk. «Campbell» som eneste norske skib hvor det rene norske flagg blev heist, under en festlig tilstelning om morgenen med mannskapet på akterdekket.

På min første tur til sjøs 1888 som dekksgutt med frg. «Birna» av Stavanger. I Singapore beliggende på reden opdaget jeg om morgenen i 5-tiden en kobra-slange liggende bak en varespire på skandekket. Dens lengde var 21' 4" og tykkelse 16" diam. Den blev drept av styr. Sømme. Slangens skjelett er beroende på Stavanger museum.

LEEGAARD, AXEL,

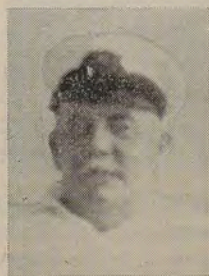


Oslo, f. 10. okt. 1878 i Larvik. Til sjøs 1893 med bk. «Birtha» (2100) av Sandefjord, tilh. A. F. Klaveness. Styr. eks. 1896 og skibsf. eks. 1902 i Oslo. Styr. eks. 1903 i South Shields. Styr. bl. a. med damperne «Spind», «Toftwood», «Tolosa» og «Unique». Blev i 1910

fører av d. «Nervion» (1700) av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Har senere ført damperne «Galicia» (2200), «Nervion» (3350) og «Graziella» (3100) for dette rederi. — Inspektør hos Gørrissen & Co. 1916—1926. — Startet sammen med kapt. Ingolf Eide i 1926 firmaet Eide & Leegaard A.s. og driver nu dette (bl. a. repr. for Østlandet for Jotun Kem. Fabrik A.s.). — Gift. 2 barn.

LEIRE, EINAR MAGNUS LINDQVIST,

Ljan pr. Oslo, f. 24. aug. 1877 i Kristiansand. Til sjøs 1893 med s. «Alexander Lawrence» (1181 brt.) av Kristiansand, tilh. Mathias Hansen. Styr. eks. 1896. Styr. med damperne «Oteren», «Spes», «Svanfos» og «Klosterfos». Blev i 1914 fører av d. «Fornjot» (3050)



av Drammen, tilh. Friis & Lund. Har senere ført d. «Thora» (1350), d. «Reidar» (6300), d. «Sagatind» (2350), d. «Sigdal» (1400), samtl. tilh. s.n. rederi, d. «Østerdal» (6200) og m. «Lion» (11000), begge av Oslo, og fører nu m. «Sagona» (11000) av Kristiansand, tilh. H. E. Hansen-Tangen. — Gift. Ingen barn.

Undgikk to ganger under krigen å bli torpedert under særlig heldige tilfelle. Engang med «Thora» sønnenfor Flamborough Head, hvor torpedoen gikk bare ca. 3 meter forenom skibet. Jeg så den komme og gav full fart akterover. 2. gang med «Sagatind» i Bristolkanalen ved å gå inn mellom rocksene ved Treboose Head.

LEPSØE, EYVIND,

Bergen, f. 10. april 1882 i Ålesund. Til sjøs 1898 med d. «Songa» (4600) av Bergen, tilh. Lorentz W. Hansen. Styr. eks. 1905 og skibsf. eks. 1907 i Bergen. Styr. med damperne «Agnes», «Corinto» og «Galatea». Blev i 1913 fører av s.n. skib (1840) av Bergen, tilh. Adolph



Halvorsen. Har senere ført d. «Ulven» (900) av Bergen. Sluttet sjøen i 1928. — Senere besiktigelsesm. i Skibskontrollen. — Gift. 1 barn.

Var 1907—25 ansatt i Adolph Halvorsens rederi (fører fra 1913). Seilte under krigen fra dennes utbrudd til fartøiet blev rekvisjonert av englenderne i sept. 1917. Overtok fartøiet igjen efter krigens slutt jan. 1919.

Gjorde bl. a. 48 turer Bristolkkanalen—Rouen under krigen.

LEPSØE, TRYGVE,

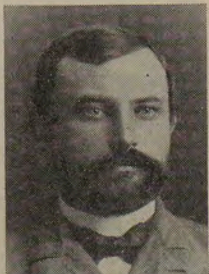


Bergen, f. 6. aug. 1889 i Trondheim. Til sjøs 1906 med s. «Francis Hagerup» (1600) av Tønsberg, tilh. skibsr. Olsen. Styrme.eks. 1909 i Trondheim og skibsf.eks. 1914 i Bergen. Styrme. bl. a. med s. «Cambuskenet», d. «Camilla Gilbert» og d. «Grey County». Blev i

1921 fører av d. «Karen» (1050) av Bergen, tilh. Willy C. Gilbert. Har senere ført Bergens-dampene «Henrik Lund» (6500), «Camilla Gilbert» (8800), «Grey County» (8250) og d. «Dokka» (1910). Sluttet sjøen i 1931. — Gift. Ingen barn.

I 1917 som 1. styrme. med d. «Henrik Lund» av Bergen blev 200 n. mil ut for Cape Hatteras skutt i senk av tysk u-båt. Kom i livbåtene og blev senere tatt op av et dansk skib, d. «Brosund». Dette skib var en kort tid i forveien innkjøpt av et dansk rederi fra vår reder, Willy C. Gilbert, og således et nok så pussig tilfelle, at samme skib skulde bli det reddende for oss.

LERSBRYGGEN, HANS,



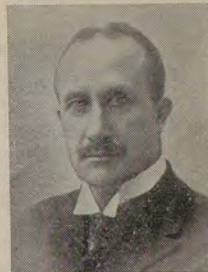
Svelvik, f. 10. okt. 1863 i Sande. Til sjøs 1878 med s. «Osean» av Drammen, tilh. Haakon Lohde. Styrme.eks. 1884 i Svelvik. Styrme. med seilskibene «Osean», «Oskar II», «Prins Charli» og «Sif». Blev i 1893 fører av s. «Labella» (420) av Svelvik. Har senere ført

d. «Dr. Hans Jurg. Kiær» (1500) og d. «Prometheus», begge tilh. Hans Kiær & Co. Sluttet sjøen i 1905. — Senere trelasthandler. — Sjørettsmedl. Medl. av fl. direksjoner. — Gift. 4 barn.

Utgav sine oplevelser som sjømann i en bok: «Kaptein Bruse» (under fingert navn «Sing-Fai-Ting»), som utkom i 1930 på Jacob Dybwads Forlag, Oslo.

LESCHLY, ABRAHAM,

Oslo, f. 10. sept. 1875 i Tromøy. Til sjøs 1895 med s. «Aljuca» (1000) av Arendal, tilh. Smith & Thommesen. Styrme.eks. 1897 i Arendal. Blev i 1905 fører av d. «Nedenes» (2500) av Arendal, tilh. Chr. Th. Boe. Har senere ført turbin-d. «Golaa» (9200) av Sandefjord, d.



«Skogvik» (3050) og senest d. «Skrymir», begge av Oslo. 1916—1927 inspektør i D.s. A.s. «Kap», Sandefjord. — Gift. 2 barn.

Ved verdenskrigens utbrudd 1914 losset kull i Reval (russisk hovedmarinestasjon). Tilbakeholdt i 1 mnd, av hvilken grunn fremdeles ubekjent. Var i en meget vanskelig situasjon da min hustru, 1 år gamle datter og barnepike ombord, og det var umulig å opdrive proviant på almindelig måte. Blev til slutt frigitt fra Reval og eskortert ut derfra gjennom et utstrakt minefelt, og måtte holde mig under dekk. Blev praiet i Østersjøen av tysk krysser «Augsburg», der forlangte opplysninger om den russiske flåte etc. Mine svar beholder jeg for mig selv.

De behagelige minner fra sjøen overgår helt de ubehagelige, — så summa summarum står sjølivet for mig som det beste jeg kan tenke mig — selv nu, for valg av en stilling for min sønn. Sjøen kan ennu føde sin mann.

Opretthold skoleskibutdannelsen, da min erfaring ved overgang fra seil til damp: «en sjømann der har fare med seil er både disiplinert og fagutdannet som sjømann, redder sig ofte i en prekær situasjon meget hurtig og praktisk».

LID, HANS,

Nesttun, f. 1894 i Nesttun. Til sjøs 1911 med d. «Manchioneal» (1997) av Bergen, tilh. O. & A. Irgens. Styrme.eks. 1915 og skibsf.eks. 1917 i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Vinland» og d. «Henrik Ibsen» av Bergen. Blev i

1923 fører av d. «Evviva» (2400) av Bergen, tilh. William Hansen. Førte senest d. «Vesla» (1800), tilh. samme reder. Sluttet sjøen 1929. — Gift. 3 barn.



LIE, HERMAN ARNT,

Halden, f. 13. april 1869 i Hvaler. Til sjøs 1885 med «Røskva» av Fredrikstad, tilh. skibsr. Kiær. Styrme.eks. 1890 i Halden. Styrme. bl. a. med sk.s. «Daggry», bk. «Delta», d. «Elgen» og d. «Rein». Blev i 1906 fører av d. «Geir» av Oslo, tilh. And. Jacobsen. Har senere



ført Oslo-damperne «Ring», «Rein» og «Tron». Sluttet sjøen i 1925. — Senere delvis vært fergefører i Fredrikstad. — Robins Legat (1916). — Gift. 4 barn.

1895 kom jeg som 1. styrm. med And. Jacobsens første dampskib «Rolf», i hvis rederi jeg var i 30 år. 1916 blev jeg fast fører av d. «Rein». Før alle krigsårene, hvorav de 3 siste på øst- og vestkyst av England og Frankrike, uten nevneverdig uhell.

1886 reddet jeg gutt og pike — henholdsvis 6—4 år gl. — i Drammenselven. De falt utfør bryggen. Jeg kom roende og hørte plasket, firte mig ned i vannet der det boblet og fikk fatt i guttens ben. Han holdt fast i piken, da jeg drog ham op. 1897 lå vi på reden i Gefle. En aften hørte jeg rop og skrik og fikk se en skibsbåt hadde kullseilt. Jeg tok prammen og kom såvidt tidsnok til å redde dem. Det var 3 mann fra en tysk båt. I 1901 lå vi i Hamburg. Klokken 12 natt hørte jeg nedrop fra Elben. Jeg sprang i prammen i bare nattøiet og fikk reddet 5 tyskere som hadde vært på kapp-roing. Deres utrigger blev overrent av en bukserbåt. Noen år senere lå vi i Cherbourg. Som jeg gikk iland hørte jeg noen gutter rope ute på piren. Da jeg kom til sa de at en mann lå under bryggen. Ved guttenes hjelp fikk vi ham op — skinnød. Jeg begynte straks oplivning, og innen lægen kom var han våknet. I nov. 1916, da jeg var fører av d. «Rein», reddet vi under vanskelige omstendigheter, i orkan, 45 mann fra engelsk damper «Bornee» som blev nedbrekket i stormen og sank i Biskaiabukten. Vinteren 1917, en natt vi gikk i konvoy i Den engelske Kanal — hørtes nedrop. Vi forlot konvojen og fant en sunken livbåt med en fransk-mann og en portugisier. Deres skib var sunket etter kollisjon.

LIE, HOLGER,



Haugesund, f. 22. des. 1866 i Nedstrand. Til sjøs 1885 med galeas «Alliance» av Haugesund, tilh. Cornelius Odland. Styrme.eks. 1892 i Haugesund. Styrme. bl. a. med d. «Suldal», sk.s. «Transport» og d. «Vaagen». Blev i 1906 fører av sk.s. «Trafik» av Stavanger, tilh.

M. Sædberg. Har senere ført d. «Albatros» av Stavanger, d. «Vibran» (500) og senest d. «Dana» (620), begge av Haugesund. — Gift. 3 barn.

Med sk.s. «Transport» av Stavanger, kapt. Sunde, hadde vi 1896 en kontrary reise fra Bangkok til Cadix for ordre, idet vi brukte 166 dager på grunn av dårlig passat.

LIE, THOMAS ANDERSEN,



Lahelle pr. Fredrikstad, f. 4. okt. 1877 i Hvaler. Til sjøs 1893 med s. «Constance» av Fredrikstad, tilh. skibsr. Andersen. Styrme.eks. 1902 i Fredrikstad. Styrme. bl. a. med s. «Rapid» av Halden, s. «Marie» av Fredrikstad og s. «Jason» av «Holmestrand». Blev i 1910

fører av d. «Geir» av Oslo, tilh. And. Jacobsen. Sluttet sjøen i 1919. — Senere innehaver av Nabbetorp Fergested, Glommen. — Enkem. 3 barn.

LIE, TØNNES ANDREAS,

Blommenholm pr. Oslo, f. 21. feb. 1869 i Fedal. Til sjøs 1884 med bk. «Carl Johan» (850) av Haugesund, tilh. Carl Foss. Styrme.eks. 1887 i Haugesund og skibsf.-eks. 1889 i Bergen. Styrme. bl. a. med bk. «Magdala», bk. «Præsident» og d. «Idun». Blev i 1898 fører av d.

«Nora» (550) av Oslo, tilh. Geo. I. Brodersen. Har senere ført damperne «Oddbjørg» (650), «Orland» (2600), «Kattfos» (2500), «Mesnafos» (1000) og «Kaggefoss» (4500), de 3 s.n. tilh. Thor Thoresen, samtl. av Oslo. Sluttet sjøen i 1920. — Senere skibshandler i Marseilles i flere år. — Gift. Ingen barn.

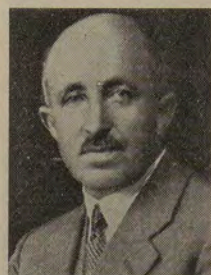
Som 1. styrme. med bk. «Præsident» av Stavanger i 1891, på reise fra Rio til Stavanger, brøt umiddelbart efter avgangen fra Rio koppene ut meget ondartet ombord. Over halvparten av mannskapet blev liggende. Vi fortsatte imidlertid hjem til Stavanger. Skibet blev lagt i karantene. De syke bragt iland på Bjergsted, hvor der innrettedes et provisorisk hospital. Vi friske forblev ombord. 14 dager efter, da vi skulde slippe iland, fikk vi et nytt sykdomstilfelle, og blev fra den dag hele mannskapet internert på Bjergsted til observasjon. Heldigvis blev det med dette ene tilfelle, og 14 dager senere slapp vi fri. Alle patienter kom sig igjen, dog mange stygt merket for livet.

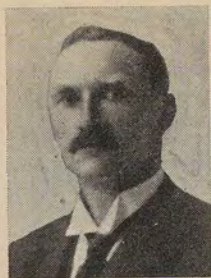
Fører av «Præsident» var kapt. Lars Mikkelsen, Stavanger.

Av Poseidon kr. 1000,00. Gullur og kjede av Thor Thoresen jr.

LIED, KARL LUDVIG,

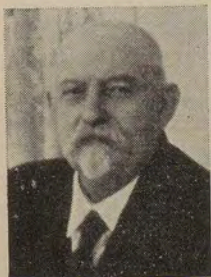
Ålesund, f. 12. nov. 1884 i Ålesund. Til sjøs 1901 med d. «Stat» (500) av Ålesund, tilh. Rønneberg & Sønner. Styrme.eks. 1905 og skibsf.-eks. 1910 i Bergen. Styrme. med damperne «Fredheim», «Tryg» og «Arna». Blev i 1916 fører av d. «Gratangen» (3500) av Bergen, tilh. skibsr. Jentoft. Har senere ført Bergens-damperne «Thorvald Halvorsen» (9200), «Argentina» (ex s.n. skib), «Storviken» (7500), «Erviken» (10800) og fører nu atter «Storviken» tilh. Wallem & Co. — Ugift.



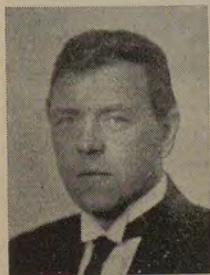
LIED*), NILS MARKUS TØNDER,

Porsgrunn, f. 5. feb. 1871 i Molde. Til sjøs 1887 med s. «Oscar» av Kristiansund, tilh. skibsr. Rognskog. Styrme.eks. 1891 i Oslo. Styrme. bl. a. med s. «Forbes» og s. «Elisabet». Blev i 1896 fører av s. «Alma» (350) av Brevik, tilh. S. C. Larsens Eftf. Har senere ført s. «Salem» (700), s. «Hafsfjord» (750), begge av Brevik, d. «Evviva» (750) av Langesund, d. «Eden» (2000) og fører nu d. «Ottawa» (4300), begge av Porsgrunn. Sluttet sjøen i 1916. — Senere skibssleder (gikk dog 7. juni 1933 atter til sjøs med d. «Ottawa», hvis disp. han tillike er). — Gift. 3 barn.

*) Død i Zeebrügge 28. jan. 1935.

LIEUNGH, ERLING,

Bøle pr. Skien, f. 28. juli 1862 i Oslo. Til sjøs 1877 med s. «Plovmanden» av Porsgrunn, tilh. Halvor Kjeldsen. Styrme.eks. 1881 i Porsgrunn. Styrme. bl. a. med s. «Tichborni» og s. «Velox». Blev fører i 1897 og har senere ført en rekke skib (bl. a. s. «Magda» tilh. Nils P. Høyer, Skien). Sluttet sjøen i 1923 (syk). — Gift. 1 barn.

LILLEAAS, MIKAL,

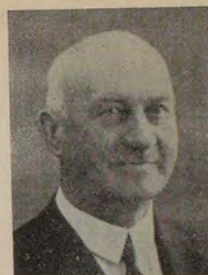
Herand, Hardanger, f. 26. juli 1892 i Vikør. Til sjøs 1907 med s. «Elieser» (120) av Bergen. Styrme.eks. 1914 i Haugesund og skibsf.eks. 1918 i Trondheim. Styrme. bl. a. med d. «Snehetten», d. «Fagerborg» og d. «Ramsholm». Blev i 1921 fører av m.s. «Ulrikstop» (500) av Bergen, tilh. Hans Krüger. Har senere ført d. «Fjellstøl» (340), d. «Sissi» (280), og senest d. «Fagerborg» (500), samtl. av Bergen. — Gift. 4 barn.

Kullseilte sept. 1916 med en gigg på Havre Road; kapt. og 2 matroser druknet. Ellers har jeg vært med på to forlis.

LINAAE, OLE BERRUM,

Oslo, f. 21. mars 1862 i Sandefjord. Til sjøs 1877 med fullr. «Helga» (1200) av Tøns-

berg. Styrme.eks. 1881 i Sandefjord og engelsk skibsf.eks. 1887 i Cardiff. Styrme. med bk. «Condor» og d. «Victoria», begge av Sandefjord. Blev i 1883 fører av s. «Harmonia» (1000) av Sandefjord, tilh. I. M. Bryde. Har senere ført de engelske seilskib «Mary Graham» (1500) og «Trowbridge» (2000) samt følgende Oslo-dampere, tilh. Mail & Holby: «Advance» (2300), «A. R. Thorp» (1600), «Rjukan» (2600), «Lysaker» (3200), «John Crisby» (2800) og «Admiral Ihlen» (3000). Sluttet sjøen 1914. Senere repr. for engelske firmaer og tilsynsmann for Skibskontrollen i Sandefjord ca. 2 år. — Gift. 3 barn.



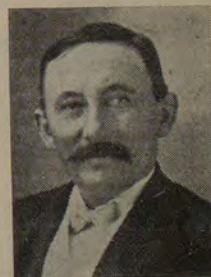
På en reise med s. «Helga» Iquique—Rotterdam med salpeter kom vi på høide med Kapp Horn inn i et meget utstrakt belte med dravis og store isfjell. Skibet blev skadet i baugen ved kollisjon med isen. Senere fikk vi sterk storm i 8 dager drivende mellom isfjellene med stadig fare for ødeleggelse. Ved stormens ophør i klart vær talte vi fra skibet 400 store isfjell. Vi kom dog klar uten ytterligere skade.

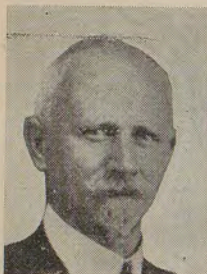
Med s. «Harmonia» forliste jeg i Atlanterhavet lastet med pitchpine. Under sterk storm dreierende fra S. til N.O. blev skibet efter et par døgn seilas lagt på været for ikke å bli brukket ned. Skuten sprang så lekk og fyltes med vann. Fokkemasten blev kappet for å undgå kantring og dekkslasten kastet. Hele mannskapet tok tilflukt i mesanmasten og under mersert, hvor man opholdt sig i 2½ døgn. Vi blev da berget av et amerikansk fartøi som førtes av kapt. C. M. Lawrence. (Han var født på Hamar, men hadde seilt med amerikanske skib siden han var 17 år). Alle måtte hoppe i sjøen for å nå redningsbåten, som ikke kunde komme langs siden p. g. a. vrakgods.

Med «Mary Graham» forliste jeg en mørk stormnatt i Belle Isledredet. Skibet blev totalt vrak. Mannskapet reddet sig iland ved redningstaug, efter ved egen hjelp å ha fått forbindelse med land. Grunnen til forliset var at fyrtårnet ved Point Rich var nedbrent et par dager i forveien, så der ingen veiledning var for navigasjon gjennom stredet. Kapt. blev da også helt frikjent, da han ikke kunde dadles for noget i forbindelse med forliset.

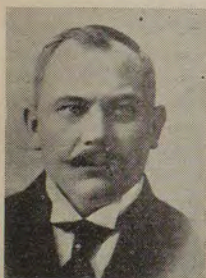
LINCHAUSEN, HARALD,

Lofoten, f. 22. jan. 1867 i Brettesnes. Til sjøs 1885 med d. «Louisa» av Brettesnes, tilh. P. Jensen & Co. Styrme.eks. 1891 i Hauge-sund. Styrme. bl. a. med sk.s. «Sirius» av Haugesund, d. «Sama» og d. «Otta» av Bergen. Blev i 1899 fører av s.n. skib (5435), tilh. Lorentz W. Hansen. Sluttet sjøen i 1915. — Senere gårdbruker. — Gift. 1 barn.



LIND, OLE,

Bergen, f. 6. feb. 1862 i Bergen. Til sjøs 1879 med fullr. «Pauline» av Bergen, tilh. T. Svanøe m. fl. Styrme-eks. 1883 i Bergen. Styrme. med damperne «Jacob Christensen», «Alfred Dumois» og «Björgvin». Blev i 1891 fører av d. «Alfred Dumois» av Bergen, tilh. Jacob Christensen. Har senere ført d. «Björgvin» (4500), d. «Evviva» (850), d. «Nordcap» (3100) og d. «Nordkyn» (5300), samtl. av Bergen. Sluttet sjøen i 1911. — 1911—1922 bestyrer og medeier av Dekkedokken, Bergen. — Mangeårig sjørettsmedl., censor ved sjømannsskolen, styremedl. i Bergens Skipperforenings Aldershjem. — Inneh. s.n. forenings orden «Den gylne Oktant». — Gift. 1 barn.

LIND, OSCAR,

Minde pr. Bergen, f. 17. juli 1877 i Ofoten. Til sjøs 1890 med d. «Sandhornet» av Bodø, tilh. skibsr. Schjølberg. Styrme.eks. 1895 i Drammen og skibsf.eks. i Bergen. Styrme. med fullr. «Drammen» av Drammen og d. «Forsete» av Bergen. Blev i 1903 fører av s.n. damper, tilh. Johan C. Giertsen. Har senere ført Bergens-damperne «Sjofna», «Vale», «Managua», «Ragnarok», «Ringhorn», «Hermod», «Hiskø», «Grandegaard», «Vegø», «Gunny», «Inga I», «Havø» og fører nu d. «Inga I» (1850) av Bergen, tilh. Johan Eliassen. — Styremedl. i N.S.F. og Bergens Skipperf. — Gift. 4 barn.

I Johan C. Giertsens rederi og senere Giertsens Efterfølgere, Schjelderup & Schjøtt, var jeg i noget over 17 år. I 1917 gikk jeg over til Henrik Østervolds rederi, og førte flere skib for dette rederi t. o. m. 1931.

LIND, TRYGVE GLACIUS,

Skibstad pr. Mandal, f. 25. mai 1901 i Aker. Til sjøs 1917 med d. «Thor» (8000) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1923. Styrme. bl. a. med d. «Eidsborg», d. «Torlak», m. «Sangstad» og m. «Pleasantville». Blev i 1933 fører

av m. «Siljestad» (7870) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co., og fører nu dette skib. — Gift. 1 barn.

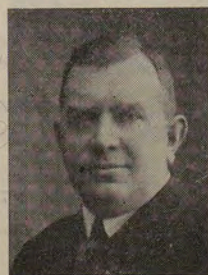
Forliste med d. «Thor» i Stillehavet vinteren 1917.

LINDBOM, ADOLF AUGUST JOHAN,

Bergen, f. 1. aug. 1881 i Bergen. Til sjøs 1897 med d. «Nordstjernen» av Bergen, tilh. B.D.S. Styrme-eks. 1906 i Bergen. Blev i 1911 fører av d. «Hordaland» (148 brt.) av Bergen, tilh. H.S.D.S. Har senere ført damperne «Lyderhorn», «Stord», «Rosendal», «Vikingen» og fører nu d. «Hardangerfjord» (664 brt.), samtl. tilh. H.S.D.S., Bergen. — Gift. 4 barn.

Var styrme. med d. «Følgefondens», da den forliste ved Skaanevik 22. aug. 1908 og 27 mennesker omkom. Under redningsarbeidet (arbeide med livbåter, livbelter m. m.) gikk jeg til bunns med skibet i sugdraget, men kom op igjen, og blev til slutt berget av en båt fra land.

I H.S.D.S.s tjeneste siden 30. jan. 1907 (fører siden 16. sept. 1911).

LINDEBERG, GUSTAV SELMER,

Lillesand, f. 28. juli 1884 i Høvåg. Til sjøs 1899 med s. «Candeur» (600) av Åkerøy, tilh. H. E. Hansen-Tangen. Styrme.eks. 1903 i Åkerøy. Styrme. bl. a. med bk. «Wayfarer», d. «Clanstad» og d. «Henrik Wergeland». Blev i 1907 fører av s. «Tercia» (1800) av Grimstad, tilh. Bendix J. Grefstad. Har senere ført s. «Okta» (1075) av Arendal, s. «Disa» (600) av Oslo, og skoleskibet «Sørlandet» av Kristiansand. Nu inspektør i N.S.S.R. og forretningsmann. — Gift. 9 barn.

Mitt siste skib i langfart var bk. «Disa» av Oslo. Jeg gikk derfra over i Nordenfjeldske Dampskibsselskap, Trondheim, som styrme. med d. «Henrik Wergeland». Da jeg imidlertid gjerne vilde over i en jobb på landjorden, som så mange sjøfolk ønsker, søkte jeg stilling og blev i 1912 ansatt som inspektør i Livsforsikringsselskapet «Gjensidige». Her var jeg til 1914, da jeg fikk den nyoprettede post som inspektør i Norsk Selskap til Skibbrudnes Redning. Til dette selskap har jeg senere vært knyttet i alle år, som betalt mann til 1917, senere som leilighetsarbeider, og er f. t. form. i 10 distrikt.

Da min far drev et mindre skibsrederi og meglerforretning her, gikk jeg sammen med ham og var skibsreder og megler til 1924, da vårt rederi blev avviklet. De fleste av våre skib blev tatt av tyskeren. Vi mistet 4 av dem ved krigsforlis. I min tid som reder

var jeg medlem av styret i Norges Rederforbunds motor skibsguppe.

1924 blev jeg ansatt som distriktschef i Norske Liv, og innehar fremdeles denne stilling.

I 1927 søkte jeg permisjon fra min stilling i Norske Liv i sommerhalvåret for å overta førerstillingen på det nybygde skoleskib «Sørlandet». Derombord var jeg i 3 somre til permisjonen var utløpet. Et meget interessant avsnitt i mitt sjømannsliv, og jeg lærte her å se på skoleskibene som en betydningsfull og gavnlig skole for unge mennesker. De lærer en sjømanns første plikter, orden og disiplin. Jeg fikk også se at Norge overalt står fremst i rekken, når det gjelder anseelse ute i verden, av den store oppmerksomhet der blev vist oss fra de fremmede landes myndigheter under våre besøk i utenlandske havner.

Jeg har også i en del år vært forr.fører for Lillesand og omegns telefonselskap og er f. t. form. i styret i selskapet.

I det kom. liv har jeg deltatt adskillig, mange år medlem av bystyret (har vært varaordfører), form. i skolestyret, form. i styret i den kom. kino og er form. i sjømannsforeningen.

2 ganger har jeg forlist, første gang som styrm. ombord i bk. «Wayfarer» i Port Elizabeth, og siste gang som fører av bk. «Tercia» i Magellan Stredet. Vi blev begge ganger halt iland fra riggen i redningsstol, og det gikk heldigvis godt.

Jeg har også i flere artikler og ved foredrag arbeidet for at det ved lov blev påbudt at alle skib (i allfall i utenriksfart) skal påbydes å ha ombord et redningsgevær (kanon) for å etablere forbindelse mellom strandet skib og land eller mellom to skib i åpen sjø.

LINDEBERG, HANS TOBIAS PEDERSEN,



Porsgrunn, f. 14. aug. 1880 i Høvåg. Til sjøs 1895 med s. «Ruth» (700) av Lillesand, tilh. Hans Hansen. Styrm. eks. 1899 i Lillesand. Styrm. bl. a. med bk. «Candeur», bk. «Sophie Helene», br. «Najaden», d. «Snarø» og skoleskibet «Statsraad Erichsen». Blev i 1905

fører av s. «Sagona» (1200) av Lillesand, tilh. H. E. Hansen, Åkerøy. Har senere ført s. «Okta» (1600), s. «Guldaas» (1000), begge av Porsgrunn, m. «Øistein» (600) og d. «Freidig» (1000), m. «Agdestein» (700), alle av Lillesand, bk. «Australia» (1800) av Brevik, m. «Vestmar» (900) og senest d. «Lab» (1800), begge av Porsgrunn. — Gift. 6 barn.

Jeg har hittil i mitt sjømannsliv vært med på 4 forlis. Hver gang er alle mann blitt reddet. (Bk. «Ruth», bk. «Gudrun», d. «Freidig» og m. «Vestmar»).

LINDEBERG, PEDER CARBRIEN PEDERSEN,

Lillesand, f. 12. sept. 1882 i Høvåg. Til sjøs 1896 med s. «Tofteland» (600) av Kristiansand, tilh. Robert Knudsen. Styrm. eks. 1900

i Kristiansand. Styrm. bl. a. med damperne «Dania», «Kronstad», «Erling Jarl» og «Orm Jarl». Blev i 1908 fører av d. «Folstad» (1600) av Arendal, tilh. Grefstad & Herlofson. Har senere ført d. «Stortind» (4200) og d. «Fjeldtind» (2200) av Oslo. Sluttet sjøen 1920. — Senere hotelleier (Hotel «Norge», Lillesand). — Form. i Lillesand Seilforening, form. i Livrednings-selskapet, form. i dyrebekyttelsesf., bankrevisor. — Gift. Ingen barn.



Høsten 1917, da jeg førte d. «Storting» på reise fra West Hartlepool til Livorno med en ladning kull, reddedes besetningen fra et gresk d. «Marzalia» midt mellom Cap Vincent og Gibraltar. «Marzalia» var blitt torpedert kl. 4 morgen av en tysk u-båt. Mannskapet kom sig i sine to livbåter, hvori de blev liggende til vi tilfeldigvis kom forbi og fikk dem reddet kl. 5 em. Ombordtagningen av disse var meget risikabelt, da u-båten fremdeles var i nærheten og passede på. For å undgå å bli rammet gikk vi under bergingen i ring. Det var da vanskeligere å få skudd på oss. Da vi hadde fått alle mann velberget over rekken og de to livbåter heist op i våre reserve davidar (vi måtte nemlig få livbåtene med, da vi ikke selv hadde store nok båter med den store tilvekst av folk), satte vi kurs for Gibraltar styrende i zik-zak med forsert fart. U-båten forsvant nu og satte kurs for en stor engelsk transporter der kom efter oss. For redning av disse grekere fikk jeg senere fra det greske rederi og mannskap en pen takkeskrivelse. (Diplom).

En annen gang med samme skib var vi nær blitt senket av en tysk u-båt. Denne gang i Middelhavet. Midt på em. hørte vi et skudd og en kule suste mellom mastene. Vi kunde ikke se hvor kulen kom fra; så atter et skudd og kulen gikk like forbi skorstenen. Vi får da se en liten flekk midt i solstripen, altså en u-båt, som ligger vel gjemt for oss midt i solen og nærmer sig inn på oss efterhvert. Da vi blir klar over situasjonen legger vi roret om og viser ham baken. De har nu ikke så meget å sikte på som da vi lå med breidsiden mot dem. Vi kjører på hvad remmer og tøy kan holde, men kulene ramler rundt oss, men ingen rammer. Plutselig ser vi to franske hydroplaner komme som reddende engler. De har formodentlig ligget på vannet og sett vår plutselige kursendring og så tenkt at noe var på ferde. De kretset rundt oss nogle ganger speidende ned i sjøen. U-båten var da forsvunden.

LINDSTØL, KNUT ERIKSEN,

Lindstøl pr. Risør, f. 30. jan. 1877 i Søndeled. Til sjøs 1895 med s. «Ocean» (430 brt.) av Risør, tilh. J. W. Prebensen. Styrm. eks. 1898 i Risør og skibsf. eks. 1901 i Bergen. Styrm. med damperne «Tresfond», «Skjold» og «Credo». Blev i 1902 fører av bk. «Brødrene» (668 brt.) av Risør, tilh. Joh. J. Hassel. Har senere ført s. «Særimner» (1308 brt.) av Stav-



anger, s. «Orleans» (686 brt.) av Risør, s. «Fides» (2031 brt.) av Stavanger og senest d. «Aker» (7874) av Risør. — Gift. 2 barn.

Min mest kritiske reise var antagelig i 1909 med bk. «Orleans» på reise fra Mahe Seychelle med en ladning guano bestemt til Dunedin N. Z. Fartøiet sprang lekk i en orkanaktig storm ca. 1000 mil vest av Tasmanien, hvorefter vi styrte for nærmeste nødhavn, Hobart. Etter 4 dages usigelig slit med seilas og ustanselig pumping, kantret og sank fartøiet 17. juni på 44° S.B. og 300 mil vest av Tasmania. Etter megen vanskelighet fikk vi begge livbåter på vannet, hvori mannskapet fordeltes, og da været bedaget sig seiltes for Macquari Harbour, Tasmania (den eneste bebodde plass på vestkysten). Den 6. dag fikk vi land i sikte, men den følgende natt i storm og tykke forsvant styrm. båt. Strøm og vind førte oss i nattens løp langt nordover, men kom den følgende aften efter 7 dager i båtene inn til Macquari Harb., hvor det forkomne mannskap blev særdeles vel mottatt og forpleiet.

Autoritetene i Tasmania gjorde all anstrengelse for å finne den savnede båt. Etter ca. 14 dages søking langs kysten fant et utsendt parti en del vrakrester, men av mannskapet fantes ikke spor.

I krigsårene seilte jeg til des. 1917 og var som de fleste skipsførere da vidne til mange spennende opplevelser, men undgikk å komme i berøring med tyskeren.

LINDSTØL, LARS JOHAN,



Åsgårdstrand, f. 10. juli 1879 i Lindstøl pr. Risør. Til sjøs 1898 med sk.s. «Ocean» (560) av Risør, tilh. I. W. Prebensen. Styrm.eks. 1901 i Risør og skibsf.eks. 1905 i Oslo. Styrm. med d. «Credo», d. «Spero» og d. «Borgestad». Blev i 1912 fører av dette

skib (7000) av Porsgrunn, tilh. Gunnar Knudsen. Har senere ført d. «Bratland» (3400), m. «Chr. Knudsen» (8400) og fører nu m. «Brand» (8880), alle tilh. s.n. rederi. — Rederforb. gullmedalje. — Gift. 3 barn.

Fra jeg var 15 til 18½ år gammel gikk jeg i skibsbyggerlære hos min far på Lindstøl verft og lærte skibsbygging og litt skibskonstruksjon. Da jeg første gang gikk til sjøs var dette som tømmermann.

Jeg seilte under hele verdenskrigen med d. «Bratland», delvis i Atlanterhavsfart og delvis i kullfarten på England og Frankrike. Hadde ingen uhell.

LINDSTØL, STIAN JAKOB ERIKSEN,



Solheim pr. Risør, f. 13. april 1884 i Søndeled. Til sjøs 1901 med bk. «Brødrene» (700) av Risør, tilh. Johan Hassel. Styrm.eks. 1906 i Risør og skibsf.eks. 1910 i Kristiansand. Styrm. med s. «Saxon» av Arendal og frg. «Fides» av Stavanger. Blev i 1916 fører av s.n.

skib (1852 brt.), tilh. Birger Berg. Har senere ført m. «Fides» (670) av Risør, d. «Ferm» (1000), d. «Fro» (1650), d. «Hovland» (1850), d. «Stella» (1400) og fører nu m. «Athene» (7200), samtl. tilh. Alf Jakhelln, Oslo. — Gift. 1 barn.

Frg. «Fides» blev i 1917 solgt til Mathias Hansen i Kristiansand. Den fikk da navnet «Vigør». Jeg fikk lov til å fortsette som fører, og vi seilte under hele krigen og gjorde flere turer på Frankrike, men kom i den siste tid i fart mellom U. S. A. og Syd Amerika, og lå vi i Rio De Janeiro den gang freden blev sluttet. Vi var 29 norske seilskuter sammen der da, og alle sammen lå og trakk demurrage på U. S. A. Shippingboard. Vi hadde en dunderende fest i anledning freden, hvori både gamle Engelhardt og minister Gade deltok og gleden stod høit i taket.

Det begynte snart å bli skralt for seilskutene. I 1920 seilte jeg i ballast fra New York til Buenos Aires, og tok en last med mais hjem til Kambo mølle. Jeg hadde da vært 6 år ute med den skuten i et trekk og gikk hjem på ferie. Jeg kom aldri ombord igjen, for da den kom hjem efter endt rundreise, blev den lagt op og siden solgt til ophugning. Jeg synes det var trist, for det var fremdeles en god skute, og det hadde vært et godt hjem for mig så lenge. Det var en interessant tid. Der var spending og til dels også fare, når vi seilte i krigssonen, og der var vanskeligheter og trouble ved land, men noen store hendelser var jeg ikke ute for. I det store og hele må jeg vel si jeg var en av de heldige, og jeg ser alltid tilbake på den tid jeg hadde ombord i «Vigør» som den gildeste tid jeg har hatt på sjøen.

LINDTNER, NIKOLAI FREDRIK,

Stavanger, f. 22. okt. 1877 i Stavanger. Til sjøs 1893 med s. «Freia» av Sandnes. Styrm.eks. 1896 i Stavanger. Styrm. bl. a. med bk. «Constance», d. «Elgen» og d. «Hiram». Blev i 1902 fører av d. «Svithun» av Stavanger, tilh. Holdt & Isachsen. Har senere ført damperne «Smaragd», «Vestlandet» (2700), «Freda» (3050), d. «Mia» (7000), m. «Lidvard», m. «Sørvard» (7150) og fører nu m. «Nordvard» (7700), samtl. tilh. Lauritz Kloster, Stavanger og Oslo. — Gift. 2 barn.



Jeg har seilet som skipsfører hos skibsreder Lauritz Kloster fra 1907—1917, hvorefter jeg var hjemme og hadde bl. a. hermetikkfabrikk og andre hverv til 1925, da jeg atter gikk ut som skipsfører i Klosters rederi og hvor jeg fremdeles er.

LINDTNER, OLAF GAUDESEN,

Stavanger, f. 11. nov. 1879 i Stavanger. Til sjøs 1894 med d. «Elgen» av Stavanger, tilh. T. Meling. Styrm.eks. 1898 i Stavanger. Styrm. med Stavanger-damperne «Krosfond», «Jarl» og «Dronning «Sophie». Blev i 1907 fører av



s.n. skib (420), tilh. T. Meling. Har senere ført damperne «Italia» (720), «John Wilson» (797 brt.), begge av Stavanger, d. «Morild I» (1850), d. «An-naho» (740 brt.) og senest d. «Varild» (830), alle av Oslo. Nu fast vikar i Stavanger Havnevesen. — Gift. 6 barn.

Reddet i nov. 1916 mannskapet fra trawler «Concord» av Brixham i Den engelske Kanal.

Reddet i 1917 mannskapene fra d. «Auchenraig» av Glasgow, frg. «Kinpurney» av London og d. «Omsk» av Kjøbenhavn. Samtlige torpedert eller senket ved bomber av tysk u-båt, ca. 100 kvm. vest av Schilly Island, under meget stormfullt vær og høi sjøgang. Da ovenstående foregikk førte jeg d. «Morild I» av Oslo.

I jan. 1917 blev mannskapet fra d. «Britannic» av Haugesund reddet utenfor Oporto. Skibet var senket av tysk u-båt, og mannskapet, som hadde opholdt sig i livbåtene i lengere tid, var adskillig forkommet.

D. «Morild I» blev senket av tysk u-båt 29. mars 1917 utenfor Bordeaux. Alle reddet, skjønt u-båten beskjøt skibet hele tiden mens vi gikk i båtene.

LINDVIG, AMBORTIUS OLSEN,



Lysaker pr. Oslo, f. 30. sept. 1855 i Kragerø. Til sjøs 1870 med s. «Lynet» (900) av Drammen, tilh. konsul Schwartz. Styrme-eks. 1871 i Kragerø. Styrme med s. «Lynet» og s. «Cort Adler». Blev i 1876 fører av s.n. skib (600) av Kragerø, tilh. Salvesen & Co.

m. fl. Har senere ført s. «Viking» (450) og s. «Excelsior» (500), begge tilh. O. P. Olsen m. fl., Kragerø. Sluttet sjøen i 1885. — Senere skibsreder, iseksportør m. m. — Form. i Kragerø Sjømannsf., form. i Kragerø Assuranceforening, form. i Kragerø Middelkoles forstanderskap, direktør i Kragerø Sparebank, medlem av Kragerø kommunestyre i 20 år, ordf. i 5 år. Valgtes i 1894 til stortingsmann for Kragerø, frasa sig valg 1900 og gjenvalgtes 1906. Varapresident i Odelstinget 1908, president 1910—1912. Statsråd 1912—1913. Var med og startet D.N.A. og har vært repr.skapets ordfører i ca. 20 år. Var president i Rederforbundet under Verdenskrigen. Næstform. i Krigsforsikringen. Medlem av styret for tonnasjeavgiften. Startet dampskibslinje i 1914 mellom Nord og Sydamerika. — Kommandør av St. Olavsordenen (1. kl.) — Gift. 7 barn.

Av hurtige reiser gjorde jeg i 1881 en med «Viking» fra Tonalá (Mexico) til England på 34 dager og med samme skib New York — Buenos Aires på 48 dager.

Jeg har i min tid som reder disponert over 40 dampskib og 23 tre- og stålskib (seilskib).

LINDØE, TANDRUP ALEXANDER,

Haugesund, f. 5. april 1875 i Haugesund. Til sjøs 1890 med d. «Avance» (400) av Haugesund, tilh. B. Stolt-Nielsen. Styrme.eks. 1892 i Haugesund. Styrme. bl. a. med sk. «Lucie» og d. «Rapid». Blev i 1898 fører av s. «Lucie» (250) av Haugesund, tilh. Ole Lindøe.

Har senere ført Haugesundsdamperne «Urædd» (500), «Saphir» (2200), «Erich Lindøe» (2390) og senest «Peer Gynt» (2050). — Gift. 1 barn.

28 år i Lindøes rederier.



LIPPE, CONRAD VON DER,

Oslo, f. 15. nov. 1877 i Fjeld. Til sjøs 1893 med s. «Berthe Røed» (250) av Tønsberg, tilh. Otto Thoresen. Styrme.eks. 1896 i Tjøme og skibsf.eks. 1901 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med damperne «Memento», «Sovereign» og «Sterling». Blev i 1901 fører av d.

«Memento» (1250) av Oslo, tilh. Østlandske Lloyd. Har senere ført damperne «Brüssel», «Anvers», «Borgny», «Paris», «Bessheim», «Jonas Rein», «Barbara», «Biarritz», «Brisk», m. «Batavia», m. «Bayard», d. «Santiago», d. «Solferino», d. «Mas-cot» og fører nu m. «Segovia» (2200), alle tilh. Fred. Olsen & Co., Oslo. — 3 barn.



LOENNECHEN, ODD IVAR,

Tønsberg, f. 26. mai 1898 i Kristiansund. Til sjøs 1913 med skoleskibet «Tordenskjold» og derefter 4 m. bk. «Freden» (3200) av Tvedestrand, tilh. Bechs rederi. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1920. Styrme. med d. «Albatros» av Bergen, d. «Orwell» og d.t. «Erivan» av



Tønsberg. Blev i 1924 fører av d. «Kriton» (1850) av Tønsberg, tilh. Jens Lund & Co. Sluttet sjøen i 1926. — Senere skibsreder. — Viceform. i Tønsberg Sjømannsf. (3 år), viceform. og siden 1930 form. i Tønsberg Seilforening, medl. av repr.sk. i Det Norske Veritas m. m. — Gift. 4 barn.

Ikke krigsforlist, skjønt det var nok av spennende episoder med praining, stopning og undersøkelser av både tyske og engelske u-båter og andre orlogsmenn.

Som et kuriosum kan jeg kanskje nevne at jeg i 1915 med 4 m. bk. «Freden» var med og bragte en last hvete fra Argentina til Australia, etter sigende p. g. a. at der ikke var såhvete nok i Australia. Jeg husker der var to andre norske seilskuter og en dampbåt som samtidig hadde hvetelast til Australia.

I de henimot 3 år jeg var i «Freden» var der selvfølgelig litt av hvert av opplevelser in the Roaring Forties som rundt Hornet og Kap, mere under enn over vannet i uker ad gangen, men det var jo slikt som hørte med og bare satte spiss på tilværelsen. «Freden» (ex «Duchalburn») var imidlertid en glimrende seiler, og ualmindelig lett å manøvrere, selv i en temmelig frisk bris greide vi å gjøre baut skib uten å purre frivakten, til tross for at vi bare var 7 mann på vakten. Vi logget ofte henimot 18 knop og hadde enkelte ettmål med 16—16½ knop hele ettmålet igjennem. Det var jo ikke bestandig like stor begeistring blandt mannskapet over slik driving, for det hendte jo at bramseilene blåste ut av likene, og det var ikke bare moro å ligge og bende bramseil i hagelbøier og mer eller mindre storm nede i Vestenvinden.

Sept. 1926 gikk jeg i kompaniskap med skibsreder Birger Rafen, Tønsberg, og disponerer f. t. under firmanavn Rafen & Loennechen fem motor tankbåter, som vi har bygget selv, og to trampbåter.

LOKNA, LARS ANDREAS,



Haugesund, f. 3. juli 1879 i Sveio. Til sjøs 1898 med s. «Syvstjernen» (1800) av Sarpsborg, tilh. Br. Jakobsen. Styrms.eks. 1901 i Haugesund. Styrms. bl. a. med d. «Hermes» av Drammen, d. «Avance» og d. «Agder» av Haugesund. Blev i 1908 fører av s.n. skib (500), tilh.

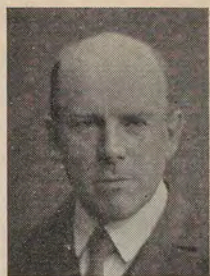
Mons Egge. Har senere ført damperne «Kronprinsesse Victoria» (550), «Ulrikka» (2200), «Ulrikka II» (2400), «Ida» (3050), m. «Vinland» (7500) og fører nu d. «Poljana» (7100), tilh. Knut Knutsen O. A. S., alle av Haugesund. — Gift. 4 barn.

Jeg begynte til sjøs i 1895. Seilte med galeaser, skonnerter og mindre dampbåter til 1898, hvorefter jeg begynte i langfarten. Fra 1916—1919 var jeg kystlos mellom Oslo og Løddingen i konvoytiden. Jeg har fremdeles kystloscertifikat.

LORENTZEN, GREGERS,

Sandvika St., f. 26. april 1882 i Sarpsborg. Til sjøs 1898 med bk. «Freden» (860 nrt.) av Tvedestrand, tilh. Bechs rederi. Styrms.eks.

1902 i Oslo og skibsf.eks. 1905 i Trondheim. Styrms. med damperne «Ipu» og «Rio». Blev i 1907 fører av s.n. skib (900) av Pará (Brasilia), tilh. Lorentzen & Cia. Har senere ført en rekke skib for dette rederi (bl. a. d. «Craheus», nu N.F.D.S.s «Kong Magnus», 2100 t.dw.). Sluttet sjøen i 1922. — Senere landmann. — Gift.



Det meste av min fartstid seilte jeg som brasiliansk borger med brasilianske båter, efter å ha tatt brasiliansk navigasjonseks. i Pará 1906. Det var særlig okse-, stykkogds og passagerfart på Brasils nordkyst og opover Amazonfloden (900 kv.mil op floden); leilighetsvis avstikkere med kreaturlast op lite kjente bifloder til Amazonas. I vintermånedene var det sedvanligvis sukkerfart fra Pernambuco til Rio, Santos og Rio Grande do Sul.

LORENTZEN, JOHS. BERNHARD,

Minde pr. Bergen, f. 20. feb. 1887 i Bergen. Til sjøs 1904 med d. «Florida» (5600) av Bergen, tilh. Chr. Michelsen & Co. Styrms.eks. 1909 og skibsf.eks. 1912 i Bergen. Høiere skibsf.eks. 1913 i Bergen. Styrms. med Bergens-damperne «Edda» og «Gerda». Blev i 1916 fører av d. «Edda» (1750) av Bergen, tilh. K. S. Nordgreen. Førte senest d. «Frances» (1750), tilh. samme rederi. Sluttet sjøen i 1928. — Senere lærer ved Bergens Sjømannsskole. — Gift. 1 barn.



Begynte i K. S. Nordgreens rederi som lettmatros i 1906, blev 2. styrms. 1909, 1. styrms. 1912, fører 1916.

Den 30. des. 1916 blev d. «Edda» torpedert utenfor Cape Vilano. Overtok d. «Frances» som fører feb. 1917. Gikk med dette skib i regelmessig fart mellom Norge—England—Frankrike til juni 1919, tidsbefraktet av Norsk Hydro. Høsten 1917 blev d. «Frances» på reise fra Norge til England forfulgt av u-båt i Nordsjøen. Ved forskjellige manøvrer blev torpedering undgått. Fikk som påskjønnelse herfor gjennom rederiet oversendt kr. 500,00 fra Krigsforsikringen.

LOSSIUS, MORTEN,

Trondheim, f. 24. juli 1886 i Hitra. Til sjøs 1902 (bl. a. med redningsskøiten «Stavanger» i 4 år). Styrms.eks. 1911 og skibsf.eks. 1912 i Trondheim. Styrms. med d. «Cederic», d. «Nordcap» og fl. N.F.D.S.-skib. Blev i 1923 fører av d. «Rolf Jarl» (3000) av Trondheim, tilh.



N.F.D.S. Har senere ført d. «Atle Jarl» (1850), d. «Tore Jarl» (2500) og fører nu d. «Bruse Jarl» (3000), alle tilh. N.F.D.S. — Gift. 2 barn.

Har vært i N.F.D.S.s tjeneste siden 12. des. 1912.

LUKKASSEN, HENRY LIVIUS THIL,



Sandnessjøen, f. 7. mars 1881 i Sandnessjøen. Til sjøs 1899 med d. «Alma» (1500 brt.) av Bergen, tilh. skibsr. Ellerhusen. Styrms. eks. 1904 i Bergen. Styrms. bl. a. med d. «Helgeland» og d. «Vefsen». Blev i 1910 fører av d. «Haarek» (150 brt.) av Sandnessjøen, tilh.

Det Helgelandske D.s. Fører nu d. «Thorolf Kveldulfson» (225), tilh. samme selskap. — Viceform. i Sandnessjøens Sjømannsf. — Gift. 2 barn.

LUND, ARNE RAGNAR,

Oslo, f. 29. aug. 1901 i Bærum. Til sjøs 1915 med skoleskipet «Statsråd Erichsen» av Oslo. Styrms. eks. 1921 og skibsf. eks. 1927 i Oslo. Styrms. bl. a. med damperne «Ragni», «Stella» og «Rosta». Blev i 1931 fører av d. «Sunnland» (950) av Oslo, tilh. Erling Mortensen, og førte dette inntil det blev solgt. Seiler nu som styrms. hos s.n. reder. — Ugift.

Begynte sjølivet på Oslo skoleskip. Derefter gikk jeg i 3/4 år som seilmakerlærling hos seilmaker Olsen i Moss. Eftersommeren 1917 reiste jeg til San Francisco, hvor jeg gikk ombord i d. «Thor», tilh. Wilh. Wilhelmsen. Skibet forliste i Stillehavet 17. nov. 1917. Vi reddet oss i livbåtene. Kapt.s båt blev efter 3 dages seilas optatt av en japansk damper. Jeg var i denne båt. Styrms. båt seilte 800 n. mil til Honolulu. I jan. 1918 kom jeg tilbake til San Francisco og tok da hyrer med amerikanske seilskuter.

LUND, DAGFINN PRØYS,



Bergen, f. 6. juni 1881 i Fredrikstad. Til sjøs 1896 med bk. «Orion» (1400) av Arendal. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1901. (Vernepl. kapt. i 1917). Styrms. bl. a. med Oslo-damperne «Anvers», «Gotthard» og «Eiger». Blev i 1913 fører av d. «Jessie» (5000) av Oslo,

tilh. A. O. Andersen & Co. Har senere ført d. «Visna» (3050) av Oslo, d. «Porsanger» (7400), d. «Hardanger» (7300) og fører nu m. «Taranger» (8500), alle tilh. Westfal-Larsen & Co., Bergen. — Gift. Ingen barn.

Gjorde tjeneste i marinén under krigen fra mai 1916 til 1. mai 1919. Var chef for mineutlegger «Vale», og var med å legge ut et minfelt utenfor Haugesund, fra Fæø til Urterøene med 3 parallelle minelinjer, og fra Urterøene 3 mil ut til havs i Nordsjøen. Efter krigens slutt var jeg med på å ta op igjen drivminer. Der var ikke så få eksplosjoner under optagningen. Enkelte av minene var, efter vi hadde fått dem op til overflaten, fremdeles «med spent hane», og disse måtte skytes isenk. Personlig skjøt jeg isenk ca. 30 stk., og hadde herunder en eksplosjon på en avstand av ca. 3—400 meter. Dybden i farvannet var ca. 80 meter, men død fisk (torsk, rødfisk, sei) fløt op i hundrevis efter eksplosjonene.

LUND, EILERT CHRISTIAN,

Bergen, f. 25. jan. 1890 i Oslo. Til sjøs 1906 med d. «Parran» (2900) av Bergen, tilh. von der Ohe & Lund. Styrms. eks. 1910 og skibsf. eks. 1912 i Bergen. Styrms. med d. «Ymer», d. «Ole Bull» og d. «J. B. Lund». Blev i 1914 fører av s.n. damper (2500) av Bergen, tilh. J.



Lund & Co. Var senere skibschef på d. «Hordaland» i Marinens bevoktningstjeneste 1918 og d. «Dominion I» på minefiske i 1919. Sluttet sjøen i 1919. — 1919—1923 ansatt hos Chr. Hannevig, New York. — Drevet rederivirksomhet siden 1923. — Gift. 5 barn.

LUND, JACOB WILHELM,

Bergen, f. 18. desember 1878 i Bergen. Til sjøs 1895 med s. «Reistad» av Oslo, tilh. skibsr. Dannevig. Styrms. eks. 1898 og skibsf. eks. 1903 i Bergen. Styrms. med d. «Stalheim», d. «Activ» og fl. B.D.S.-skib. Blev i 1915 fører av d. «Draco» (600) av Bergen, tilh. B.D.S. Har



senere ført d. «Ursa» (1430), d. «Spica» (4270) og fører nu d. «Lyra» (1474 brt.), alle tilh. B.D.S. — Gift. 2 barn.

LUND, MASS,

V. Sandøya, f. 3. feb. 1882 i Staubo. Til sjøs 1896 med s. «Thora» av Tvedestrand, tilh. Jørgen A. Pedersen. Styrms. eks. 1899 i Staubo. Styrms. bl. a. med s. «Jona» av Arendal, d. «Rap» av Tvedestrand og d. «Borø» av Arendal. Blev i 1910 fører av d. «Skald» (1650) av



Tvedestrand, tilh. M. H. Gundersen. Har senere ført d. «Borø» (1230) av Arendal, d. «Kaparika» (1850), d. «Kapland» (2400), begge av Sandefjord, og senest d. «Thetis» (6450) av Risør. — Enkem. 5 barn.

Forliste med s. «Thora» av Tvedestrand 6. mai 1898 12 mil nord for Mombassa. Skibet blev vrak.

Blev torpedert med d. «Kaparika» 6. mai 1917 på reise fra Blyth til Sarpsborg med en ladning kull. En mann druknet. Resten av mannskapet blev optatt av den konvoiassisterende tråler. Vi blev landsatt på Shetland.

LUNDAL, EINAR JOHAN,



Kristiansand, f. 21. mai 1869 i Kristiansand. Til sjøs 1884 med s. «Helvetia» (400) av Kristiansand, tilh. Otto & Co. Styrme.eks. 1888 i Kristiansand. Styrme. bl. a. med bk. «Rigi», bk. «Nornen» og bk. «Sorata». Blev i 1913 fører av br. «H. Wergeland» (305) av Kristiansand, tilh. Einar Larsen. Har senere ført Kristiansandskutene «A. Lawrence» (1800), «Duncrag» (860 brt.), «Closeburn» (886 brt.), «Fido» (2400) og «Fiore» (2550), alle for Math. Hansen. Sluttet sjøen i 1923. — Senere rigger samt arbeidet på havnen. — Gift. 4 barn.

Forliste med bk. «Atlet» (tilh. Samuel Otto, Kristiansand) på Karolineøen Yap i 1889. Siden brandt skibet op. Var på øen i 2 mnd. Blev berget av spansk krysser.

Br. «Beta» sprang lekk og sank i Nordatlanteren mars 1895. Alle mann berget.

Bk. «Fido» blev torpedert 27. juni 1917 ca. 16 kv.m. av Utsira. Alle mann berget.

Bk. «Fiore» seilte iland på «Lille Bahama Bank» feb. 1920. Forlatt av mannskapet. Siden blev skibet berget.

LUNDBERG, FREDRIK MARINIUS,



Askim, f. 4. mars 1889 i Halden. Til sjøs 1905 med s. «Sommerset» av Halden, tilh. E. Tahl. Styrme.eks. 1912 i Halden og skibsf.eks. 1918 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Saga» av Oslo. Blev i 1931 fører av m.t. «Ranja» (9000) av Oslo, tilh. Hagb. Waage, og fører nu dette fartøi. — Gift. 3 barn.

LUNDE, ALF,



Hedrum, f. 12. mars 1863 i Nevlunghavn. Til sjøs 1880 med s. «Haabet» (510) av Larvik, tilh. Berg & Sønner. Styrme.eks. 1883 i Larvik. Styrme. med s. «Norden-skjold» av Arendal. Blev i 1890 fører av s. «Camilla» (210) av Larvik, tilh. Ole Lund. Har senere ført s. «Eudora» av Brevik (i 10 år) og d. «Dagrun» (1750) av Oslo. Sluttet sjøen i 1908. — Senere skibsreder (solgte seiltoonnagen i 1916 og damp-tonnagen i 1925). Var med og startet hvalfangerselskapene «Globus» og «Polaris», senere styreform. i begge selskaper. — Gift. 1 barn.

LUNDE, OLAUS,



Oslo, f. 10. feb. 1883 i Tønsberg. Til sjøs 1899 med s. «Esras» (266) av Kragerø, tilh. K. Olsen. Styrme.eks. 1902 og skibsf.eks. 1905 i Tønsberg. Styrme. med d. «Thyra», d. «Tralfagar» og d. «Thelma». Blev i 1918 fører av s.n. damper (2100) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d.t. «Maricopa» (10325), tilh. samme rederi. — Sluttet sjøen i 1929. — Ugift.

Jeg blev påmønstrert i Tønsberg 1899 som dekksgutt til br. «Esras» og efter 30 års fartstid til sjøs avmønstrert i Tønsberg som fører av d.t. «Maricopa».

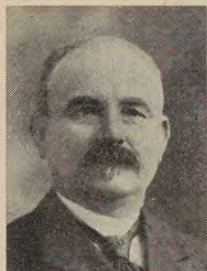
Forliste i 1901 med bk. «Minden» av Tønsberg i Nord Atlanteren i jan. Blev optatt av spansk damper.

I 1913 forliste jeg med d. «Thyra» ved nordspissen av Skotland.

Jeg seilte under alle krigens år, men blev ikke torpedert. I okt. 1918 gikk vi med d. «Thelma» lastet med bensin i fater og i konvoi 26 skib fra New York til Brest. 8 dager efter avgangen bleste der op til storm. Som de fleste av skibene måtte vi legge bi et par dager, mens konvoien fortsatte. Vi kom til bestemmelsesstedet dagen efter fredsslutningen.

LUNDE, OLE OLSEN,

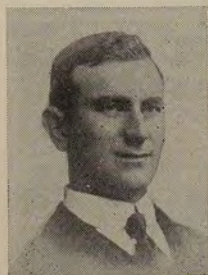
Krabrødstrand pr. Brevik, f. 25. feb. 1853 i Eidanger. Til sjøs 1868 med s. «Fyra Vennor» (300) av Brevik, tilh. H. C. Albretsen. Styrme.eks. 1874 i Brevik. Styrme. bl. a. med sk.s. «Luna» og bk. «Olaf Kyrre». Blev i 1890 fører av br. «Diamanten» (275) av Brevik, tilh. Brødrene Berg. Har senere ført sk. «Petter» (330), bk. «Olaf Kyrre» (700) og bk. «H. H. Strand» (550), alle av Brevik. Sluttet sjøen i 1907. — Gift. 3 barn.

LUNDEGAARD, TORKEL,

Farsund, f. 4. feb. 1855 i Austad. Til sjøs 1870 med s. «Haabet» av Farsund, tilh. Torkel T. Lundegaard. Styrme.eks. 1874 i Farsund. Styrme. med seilskibene «Euxinus», «Sibal» og «Basviol». Blev i 1877 fører av s. «Ebenezer» (450) av Farsund, tilh. P. A. Pet-

tersen. Har senere ført s. «Rauma» (330), s. «Leetch» (500), begge av Farsund, s. «Ida» (1000) av Kristiansand, s. «Jabez» (1400), s. «Henrik Ibsen» (800), begge av Farsund, og d. «Spurt» (1600) av Tvedestrand. Sluttet sjøen i 1910. — Senere skibsreder. — Bystyremedl., viceform. i Farsund krets av Rederf., medl. av hovedstyret i Rederf., medl. av en rekke direksjoner og styrer. — Gift. 7 barn.

I 1910 sluttet jeg sjøen og begynte sammen med Gunstein Stray skibsrederi under firmanavn Lundegaard & Stray. Firmaet oppløstes 1929 fra hvilken tid jeg sammen med 3 sønner har drevet skibsrederi under firma Lundegaard & Sønner.

LUNDEGAARD, TRYGVE,

Farsund, f. 8. feb. 1890 i Lyngdal. Til sjøs 1905 med d. «Spurt» (1600) av Tvedestrand, tilh. N. A. P. Staubo. Styrme.eks. 1908 i Farsund og skibsf.eks. 1910 i Oslo. Handelsskoleeks. 1918. Dispassjøreks. 1919. Styrme. bl. a. med d. «Spurt», d. «Annadore» og d. «Doradore».

Blev i 1912 fører av d. «Annadore» (2700) av Farsund, tilh. Lundegaard & Stray. Har senere ført Farsunds-damperne «Elladore» (4250), «Doradore» (4150), «Bradore» (4750), «Annadore» (5500), «Bradore» (2300), «Gydadore» (6700), samtl. tilh. s.n. rederi, d. «Spurt» (3360) og d. «Penybryn» (7850), tilh. Lundegaard & Sønner. Sluttet sjøen i 1928. — Senere medinneholder av s.n. firma. — Viceform. i Farsund Sjømannsf., sjørettsmedl., medl. av repr.sk. i Norges Skibshypothek A.s. m. m. — Ugift.

Seilt ca. 2 år under verdenskrigen uten uhell.

LUNDESTAD, HALVOR OLSEN,

Greåker, f. 3. april 1865 i Tune. Til sjøs 1881 med s. «Fortuna» av Fredrikstad, tilh. Z. Backer. Styrme.eks. 1883 i Sarpsborg. Styrme.

bl. a. med bk. «Plutus» og bk. «Argo». Blev i 1903 fører av bk. «Caleb» (226 nrt.) av Fredrikstad, tilh. Brødrene Jacobsen. Har senere ført s. «Durban» (765 brt.), tilh. de samme redere. Sluttet sjøen i 1916. — Gift. 2 barn.



Vi losset trelast i Grangemouth og skiftet til Granton medio sept. for å laste kull for Drammen. I Grangemouth hadde 3 mann rømt av den ialt 8 manns store besetning, og da ingen var å få igjen på stedet, blev det holdt skibsråd med de gjenværende, som ikke var besjelet med noen art av kommunisme, og blev det ordnet og hjemreisen begynte. Første dag i sjøen la vår gode gamle stuer op, han var nær de 70, og gjorde ellers liten nytte på dekk, forøvrigt rosvendig i sitt fag; han var heller ikke med i førnevnte skibsråd. Hver vakt bestod således av 2 — to — mann, en ved roret og den annen det nødvendige på dekk, plus kokingen. Reisen gikk bra for godt var. En aften før 8 glass blev dog begge bramseil gjort fast, da den så litt ulmet ut i luften, men tilsattes de igjen på dagvakten. Etter 8 dages reis fikk vi slepebåt ved Bastø, og med vanlig formalia kvitterte sjølosen ved Horten og slepningen fortsattes til Drammen, hvortil vi ankom på aftenen og fortøiet. Neste morgen praiet havnelosen fra land og blev hentet. Kommet ombord sier losen til styrme., som da hadde en mann til sin rådighet, den annen øste prammen: «De må purre ut straks, for vi må ha underrærne koiet og brasene innfanget etc., og broen blir om en stund åpnet, og da må vi være der; slepebåten kommer straks.» Styrme. Walter Andersen, Fredrikstad, sier beskjeden at de ikke var flere, hvorpå losen halvt i sinne meddeler: «Hvis De ikke purrer ut og det straks, går jeg iland». Undertegnede kom da på dekk, likeså den mann som hadde øst lens prammen, og da losen fikk full forklaring utbryter han: «Har da aldri sett maken, da må vi hjelpes ad vi som er, så går det nok». Og bra gikk det.

LURA, SIGURD MARCELIUS,

Stavanger, f. 1. feb. 1902 i Stavanger. Til sjøs 1919 med d. «Burstad» (1250) av Stavanger, tilh. Brødrene Olsen. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1924. Styrme. bl. a. med m. «Folkvard», d. «Kong Sverre» og m. «Belmoira». Blev i 1932 fører av m. «Belray» (4091) av Oslo, tilh. Christen Smith, og fører nu dette skib. — Ugift.

**LÜTKEN, THOR KRISTIAN,**

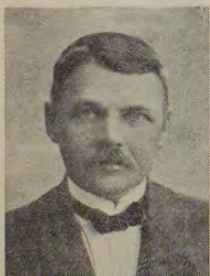
Oslo, f. 28. sept. 1883 i Øier (Gudbrandsdalen). Til sjøs 1902 med s. «Birtha» (1800) av Sandefjord, tilh. skibsr. Klaveness. Styrme.eks. 1905



og skibsf.eks. 1910 i Oslo. Styr. bl. a. med d. «Verona» og d. «Wegadesk». Blev i 1915 fører av d. «Brighton» (1250) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. Har senere ført damperne «Vera» (1200), «Eidsfjeld» (3050), «Erato» (3060), «Ebro» (1800), «Mandeville» (2500), «Steinstad» (4500), m. «Siljestad» (7750) og fører nu m. «Stigstad» (8650), tilh. s.n. rederi, alle av Oslo. — Gift. 2 barn.

Tjenestgjorde i Klaveness rederi 1902—1921; Gørrissen 1922—1926; Klaveness 1927— og videre.

LYDERSEN, OLUF,



Staubø, f. 14. aug. 1882 i Flosta. Til sjøs 1897 med s. «India» (899 brt.) av Tvedestrand, tilh. L. Lydersen. Styr.eks. 1901 i Staubø og skibsf.eks. 1904 i Kristiansand. Styr. med bk. «India» og «Canterbury». Blev i 1910 fører av fullr. «Arno» (1682 brt.) av Tvedestrand, tilh. N. A. Lydersen. Har senere ført fullr. «Wasdale» (1742 brt.), d. «Odda» (1350), begge av Tvedestrand, og senest d. «Winroth» (3560) av Oslo. — Gift. 2 barn.

LYDERSEN, STIAN,



Narestø, Arendal, f. 27. okt. 1882 i Flosta. Til sjøs 1898 med bk. «Sjøfrøken» (400) av Tvedestrand, tilh. Stian Salvesen. Styr.eks. 1900 i Staubø og skibsf.eks. 1902 i Oslo. Styr. med bk. «Activ» og d. «Ulv». Blev i 1906 fører av d. «Gæa» (1700) av Oslo, tilh. Pedersen & Co. Har senere ført d. «Dagali» (1000), d. «Daghild» (12500), d. «Dagfin» (3500) og fører nu m. «Daghild» (14495), samtl. tilh. John P. Pedersen & Søn, Oslo. — Gift. 3 barn.

Forliste med bk. «Activ» i 1900 på kysten av Madagaskar. Skibet som brakk sine kjettinger i stor sjøgang drev iland og blev totalt vrak. Lasten var salt i sekker og brennevin i kasser, innlastet i Port de Bouc, Frankrike. Forlistet var stygt. 2 mann omkom.

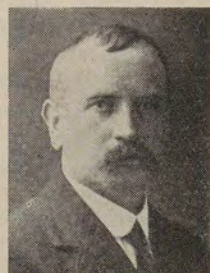
LYNG, SIMON MATHIAS FÆSTER LORENTZSEN,

Trondheim, f. 10. nov. 1862 i Bjugn. Til sjøs 1880 med s. «Fridleik» av Kristiansund, tilh. Oluf Olsen. Styr.eks. 1892 i Haugesund. Styr. bl. a. med en rekke N.F.D.S. skib. Blev i 1908 fører av d. «Kong Magnus» d. e. av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Har senere ført bl. a. fig. skib for dette selskap: «Skreien», «Kong Helge», «Knut Jarl» og «Kong Erik». Sluttet sjøen i 1929 (pensjonist). — Rederforb. gullmedalje. — Gift. Ingen barn.

34 år i N.F.D.S.s tjeneste.

LYNGHOLM, GUDMUND SEVERIN,

Haugesund, f. 14. aug. 1871 i Haugesund. Til sjøs 1886 med galeas «Stord» (ca. 160) av Haugesund, tilh. H. J. Kyvik. Styr.eks. 1895 i Haugesund. Styr. med bk. «Crysolite» og damperne «Velox», «Nordcap» og «Corona». Blev i 1900 fører av d. «Fram» (400) av Haugesund, tilh. H. M. Wrangell & Co. Har senere ført damperne «Nordcap» (400), «Corona» (2600), «Lesseps» (2500), «Sørland» (4000), «Unita» (6000) og «Corona» (5500), samtl. tilh. H. M. Wrangell & Co., Haugesund. — Sluttet sjøen i 1925 og har senere drevet rederivirksomhet. — Gift. 1 barn.



På min første tur som fører på reise Bergen—Reval med saltsild sank d. «Fram» under en storm i jan. 1900 syd av Ryvingen. Etter 47 timers ophold i en liten båt uten mat eller vann, blev hele besetningen (11 mann) optatt av et dansk fartøi og landsatt i Kleven. Flere av folkene var da meget medtatt og måtte legges inn på sykehuset i Mandal. Det lange ophold i båten skyldes tett og langvarig tåke efter uværet.

Jeg var i uavbrutt tjeneste i Wrangells rederi fra des. 1897 til sept. 1925. 1914—16 seilte jeg i Atlanterhavsfart, 1917—19 i fart på Stillehavet, Australia og Kanada og de siste 2 år i kinesisk kystfart.

LYSDAHL, LUDVIG JULIUS,

Drøbak, f. 30. jan. 1874 i Hvidsten. Til sjøs 1890 med s. «Courant» (1200) av Hvidsten, tilh. Fred. Olsen. Styr.eks. 1894 i Oslo. Styr. bl. a. med d. «Hilda», d. «Balduin», d. «Bolette» og d. «Marvel». Blev i 1910 fører av d. «Borgø» (1400) av Oslo, tilh. Fred. Olsen.



Har senere ført damperne «Bamse» (1300), «Bottle» (2500), «Borgsten» (2700) og «Borgila», alle tilh. Fred. Olsen & Co. Sluttet sjøen i 1929. — Gift. 1 barn.

Har vært i Fred. Olsens rederi 1906—1929 som styrm. og fører av de nevnte dampskib.

Fra 1898—1905 i Mail & Holbys rederi, Lysaker, som 2. og delvis 1. styrm.

LØDRUP, CARL JOYS,



Bergen, f. 30. april 1877 i Søndre Land. Til sjøs 1892 med bk. «Garfield» (705 brt.) av Arendal. Styrm.-eks. 1894 i Halden og skibsf.-eks. 1904 i Oslo. Styrm. med dampskibene «Avona» og «Otta». Blev 1904 fører av d. «Jern» (1300). Har senere ført dampskibene «Cassiopeia» (2700), «Solstad» (2000), «Sommerstad» (6500) og «Stiklestad» (11700), samtl. av Oslo. Sluttet sjøen i 1917. Arbeidet derefter 5 år i shipping i Oslo. Blev i 1922 mønstringschef i Trondheim og i 1930 mønstringschef i Bergen. — Har vært form. i Rederf. motorskipsgruppe, medl. av Rederf. hovedstyre og forhandlingsutvalg, medl. av Skibsførerf. første representantskap. — Gift. 5 barn.

På reise fra Australia til Neapel i 1917 var min hustru og eneste sønn Carl ombord. Da vi passerte Zueskanalen hadde tyskerne erklært uinnskrenket ubåtkrig. De militære myndigheter der forbød mig å ha min familie ombord, hvorfor disse blev sendt til Marseille med det hurtiggående passagerskib «City of Paris». Dette skib blev underveis torpedert uten varsel, og efter at alle var kommet i livbåtene, blev disse beskyttet av den tyske u-båt. Herunder blev min hustru og sønn drept. Da jeg hadde 2 døtre (5 og 3 år gamle) hjemme, fant jeg å burde slutte sjøen, for at de ikke skulde risikere å miste sin far og forsørger.

Blev i 1917 opnevnt av Oslo forhørsrett til å avgi en skriftlig betenkning i anledning av passagerskibet «Kristianiafjord»s forlis på Amerikakysten.

I 1919 inngikk jeg nytt ekteskap.

LØGE, TRYGVE,



Stavanger, f. 29. jan. 1898 i Stavanger. Til sjøs 1915 med 4 m. bk. «Bell» av Tønsberg, tilh. Alf Monsen. Styrm.-eks. 1919 og skibsf.-eks. 1925 i Stavanger. Styrm. bl. a. med d. «Erle» av Oslo, d. «Snefonn» og m.t. «Barfonn» av Stavanger. Blev i 1935 fører av

m. «President de Vogué» (14290) av Stavanger, tilh. Sig. Bergesen d. y. & Co., og fører nu dette skib. — Ugift.

Torpedert i 1916 med bk. «Bell» og i 1917 med bk. «Sagitta». Begge ganger av tyske u-båter.

1929—31 styrm. med Venezuelanske tankbåter.

LØKEN, NILS,

Tønsberg, f. 17. nov. 1895 i Stokke. Til sjøs 1911 med d. «Tellus» (13000) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmssen. Styrm.-eks. 1917 og skibsf.-eks. 1921 i Tønsberg. Styrm. med d. «Rena», d. «Atna», m. «Tennessee» og m. «Talleyrand». Blev i 1926 fører av m. «Tennessee» (9600), tilh. o.n. reder. Har senere ført d. «Tana», m. «Titania» og fører nu m. «Tai Ping Yang» (9880) for denne reder. — Ugift.



LØKKE, OLE LAURITS,

Oslo, f. 24. feb. 1879 i Tune. Til sjøs 1895 med s. «Appia» av Sarpsborg, tilh. skibsr. Jakobsen. Styrm.-eks. 1900 i Halden og skibsf.-eks. 1907 i Oslo. Styrm. bl. a. med bk. «Agathe» av Tønsberg, d. «Titlis» og d. «Amanda» av Oslo. Blev i 1912 fører av d. «Jos. J. Cuneo» (1000) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Har senere ført damperne «Dagali» (1000), «Zenta» (5800), «Arnøy» (3750), samtl. av Oslo, og senest d. «Notos» (5700) av Bergen (L. kjøpte dette skib i 1932 og solgte det til Italia i 1933). — Gift. Ingen barn.



Med d. «Dagali» blev jeg 12. feb. 1917 praiet av en tysk u-båt som meddelte mig at skibet skulde senkes. Da tyskerne var på vei med bomber over til «Dagali» dukker 2 engelske patruljebåter op samt et luftskib. Tyskerne skyndte sig tilbake til u-båten, dykket snarest og vi var reddet.

Seilte under hele verdenskrigen med undtagelse av 3 mnd. som jeg intet skib hadde.

28. mars 1917 blev mitt daværende skib d. «Dagali» skutt isenk ved kanonild. Det var i Den irske Kanal på vei fra Hennebont, Frankrike, til Glasgow. Været var dårlig og med snesludd, men vi kom alle velbeholdne iland i livbåtene. Vi seilte inn til en liten by i Syd Irland der heter Arklow. Her blev vi ualmindelig godt motatt og rent rørende behandlet. Kvinnene, spesielt de eldre, de bad, gråt og holdt rent på å forgi oss med mat og drikke. Ja den mottagelsen vil jeg aldri glemme.

I 1924 bjerget jeg inn fra Nordsjøen til Hull en engelsk kystbåt. Full bjergning.

I 1929 gjorde jeg to reiser på Amazonfloden, hele 2012 n. mil innenfor Para i Brazilien, altså gjennom hele Brazilien, Columbia og inn i Peru, til en by der heter Iquitos, 14 dager op floden og ca. 9 ned hvis en var heldig. I Para på opturen fikk man 2 losser ombord. De var ombord til vi passerte Para på utturen, første gang 50 dager og 48 dager annen tur. Lasten bestod av mahogny, der kunde være logger op til 10 tonn. Losset begge ganger i New York. «Notos» var det største skib der nogen gang hadde vært så langt inne i floden.

På Syd Shetland og Grahams land har jeg vært 2 ganger med utstyr til hvalfangerne. Det mest bemerkelsesverdige jeg fant der nede var de uhyre isfjeld der driver rundt. De man kan treffe i Nord Atlanteren er de rene smågutter i sammenligning. Min hustru var med der nede en tur. Hun skulde være nr. 6 dame der nogen gang hadde vært så langt syd.

LØNDAL, ANDREAS,

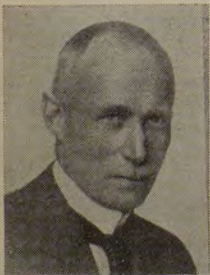


Grinde pr. Haugesund, f. 16. feb. 1868 i Tysvær. Til sjøs 1896 med sk.s. «Jerbuen» (450) av Kopervik, tilh. Sev. Larsen. Styrm.eks. 1900 i Haugesund. Styrm. med d. «Ida» av Haugesund (i 10 år). Blev i 1913 fører av denne damper (1850), tilh. Knut Knutsen O. S. A.

Har senere ført damperne «John Bakke» (2400), «Bassis» (5500), «Felix» (3500) og «Sollund» (1250), alle av Haugesund. Sluttet sjøen i 1930. — Senere landmann. — Gift. 1 barn.

Den 7. juni 1917 blev d. «John Bakke» skudt i senk av tysk u-båt ca. 80 km. N.O. av Shetland. Kom inn til Shetland med begge livbåter efter 18 timers arbeide.

LØVDAL, ULF,



Oslo, f. 17. okt. 1876 i Hammerfest. Til sjøs 1892 med s. «Parramatta» (1520 nrt.) av Mandal, tilh. Johan Simonsen. Styrm.eks. 1894 og skibsf.eks. 1900 i Bergen. Styrm. bl. a. med d. «Simon Dumois» og d. «Olaf Kyrre». Blev i 1905 fører av d. «Bergenseren» (800) av Bergen, tilh. Bergh & Helland. Har senere ført damperne «Fane» (1850), «Hans Gude» (1850), «Nygaard» (7500), «Strinda» (11200), «Hørda» (7600), m. «Salta» (6200) og fører nu m. «Norma» (7850), tilh. Mowinckels Rederi, alle av Bergen. — Gift. 2 barn.

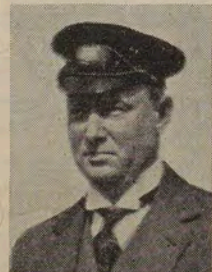
LØVEID, FINN,



Brüssel (Belgia), f. 28. okt. 1887 i Skien. Til sjøs 1906 med fullr. «Marita» (2600) av Drammen, tilh. Martin Bruusgaard. Styrm.eks. 1909 og skibsf.eks. 1912 i Oslo. Styrm. bl. a. med fullr. «Marita», d. «Skramstad» og d. «Brüssel». Blev i 1916 fører av s.n. skib (1800) av Oslo, tilh. Fred. Olsen. Har siden 1922 ført d. «Paris» (2200). Officer av den belgiske Kroneorden. — Gift. 1 barn.

I jan. 1920 med d. «Brüssel» på reise fra Oslo til Antwerpen under N.V. storm, observertes i grålysningen nødsignal fra et fartøi 25 kv.m. N.V. av Hanstholmen. Det var det tyske d. «Holger» som med brukket propellaksel lå og drev, overskyttet av sjøene. Fikk efter gjentatte forsøk slepeforbindelse kl. 16 og slepte «Holger» inn til Kristiansand.

LØVEID, LEIF THORVALD,



Drammen, f. 18. sept. 1889 i Skien. Til sjøs 1904 med d. «Echo» (600) av Bergen, tilh. Hansa Linjen. Styrm.eks. 1909 ved sjømil. korps i Horten og skibsf.eks. 1912 i Oslo. Styrm. bl. a. med d. «Krill» og d. «Ran». Blev i 1917 fører av d. «Mefjord» (1050) av Skien, tilh. Harald Hansen. Har senere ført d. «Bras» (900), tilh. denne reder, d. «Heire» (1300), d. «Heilo» (1500) og fører nu d. «Heien» (1500), alle tilh. H. Heitmann & Søn, Oslo. — Gift. 2 barn.

I mai 1917 reiste jeg som passager med Wilsonlinjens «Oslo» over til Liverpool for å overta førerposten av d. «Mefjord» av Skien. Midt i Nordsjøen, under konvoi, blev vi imidlertid torpedert av u-båt og «Oslo» sank i løpet av et par min. Vi kom oss i livbåtene og blev senere optatt av en engelsk tråler og landsatt i Kirkwall, hvorfra jeg senere reiste til mitt bestemmelsessted Liverpool. Overtok så her d. «Mefjord» og førte denne i kullfarten på Bristolkanalen og Nordfrankrike. I mai mnd. 1918 blev vi uten varsel torpedert av tysk u-båt. Torpedoen traff i forrummet, og fartøiet reiste sig på ende og sank øieblikkelig. Alle blev reddet.

LØVIK, IVAR PEDER,

Oslo, f. 26. mars 1881 i Molde. Til sjøs 1896 med d. «Fædrelandet» (2200) av Bergen, tilh. Bergh & Helland. Styrm.eks. 1902 og



skibsf.eks. 1904 i Bergen. Styr. bl. a. med d. «Vøringen» (H.S.D.S.), d. «Gerre» og d. «Mathilda». Blev i 1910 fører av d. «Cecil» (6000) av Bergen, tilh. Jacob Christensen. Har senere ført d. «Bianca» (1750) av Bergen, d. «T. L. Church» (3200) av Canada (skibsr. Hannevig), m. «Ekvator» (3900), d. «Athelstane» (3200) og fører nu d. «Havdrot» (2100), tilh. O. Åmodt, alle av Oslo. — Disponerte 1916—1919 to skibsf. aktieselskaper. — Gift. 3 barn.

En hård reis i 1898 med bk. «Kamchatka» av Arendal fra Sunnvalldistriktet bestemt til Dover med trelast. Vi var 48 dager i Nordsjøen. Måtte til slutt gjøre vendereise og kom ved juletid inn til Arendal utmattet etter svære anstrengelser fra pumping etc. Lasten som var våt måtte losses, og mannskapet blev avmønstrert. Jeg tenkte å slutte sjøen etter denne tur, men reiste allikevel ut igjen, men senere kun med dampskib.

Min mest nerveslitende tur var kanskje den som passerte i det skib jeg nu fører, hvor, takket være mine dyktige officerer, fikk bragt skibet i havn med brukket rorstokk. Skibet var underveis

til Hong Kong med en ladning ris, da det på kysten av Hainan kom ut for en monsunstorm av de verste. Skibet blev så ramponert at det lignet et vrak. Etter veldige anstrengelser (styrte bl. a. med seil) og farefullt arbeide kom vi til Hong-Kong. («South China Morning Post» constitutes one of the most thrilling epics of seamanship on the China Coast.)

LØVIK, MARTIN BERTINIUS,

Mariero pr. Stavanger, f. 1. mars 1875 i Vikedal. Til sjøs 1891 med s. «Hans Olsen» (350) av Skudenes, tilh. O. G. Gjessen. Styr. eks. 1894 og skibsf.eks. 1903 i Stavanger. Styr.

med bk. «Amerika» og frg. «Atlantic». Blev i 1905 fører av s.n. skib (3000) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Har senere ført damperne «Stavangeren» (1400), «Lysefjord» (1475), «Gansfjord» (1475) og fører nu m.t. «Hidlefjord» (11050), samtl. tilh. Kornelius Olsen, Stavanger. — Gift. Ingen barn.



M.

MADSEN, ERLING,



Drammen, f. 13. mai 1894 i Oslo. Til sjøs 1910 med d. «Santa Cruz» av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Styrman. eks. 1914 og skibsf. eks. 1918 i Oslo. Styrman med dampskibene «Ymer», «Gefion», «Eiger», Sigdal, «Bommestad», «Fagervik», «Daghild», «Dagland» og Sommerstad. Blev i 1922 fører (vikar) av d. «Bommestad» (1850) av Drammen. Har senere ført d. «Fagervik» (2700), m. «Dagland» (9050) og m. «Daghild» (13575), samtl. av Oslo. Har siden 1933 vært havneassistent i Drammen. — Gift. 1 barn.

Jeg var styrmann med d. «Ymer» av Bergen da den blev torpedert. Skibet, som førtes av kapt. Alex. Eide, avgikk 21. jan. 1917 fra Santander til Sunderland med jernmalm. 23. jan. omkr. kl. 2 em., da skibet befant sig omtr. midt i den Biscayske bukt, blev det stoppet av en tysk ubåt, som på stor avstand og uten varsel åpnet kanonild mot skibet. Vi gikk da i livbåtene, 7 mann i hver av båtene. «Ymer» blev derefter senket med bomber.

Da skibet var sunket begynte vi å ro østover. Det var helt vindstille og smul sjø. Vi rodde hele dagen, natten og den følgende dag uten ophør. Den annen natt fortøiet vi de 2 båter i hverandre og la oss til å drive for å hvile litt. Om morgenen (25. jan.) blåste det op fra øst, så vi hadde ikke annet å gjøre enn å sette seil og forsøke å komme oss nordover. Vinden frisknet stadig og sjøen grodde op, så seilassen blev mer og mer risikabel. Båtene holdt sig dog i sikte av hverandre hele dagen, og om aftenen var vi så nær at vi ropte til hverandre. Det var siste gang vi så kapteinens båt. Straks efter blev det mørkt og vi kom fra hverandre.

Sjøen øket stadig utover natten, og ved midnatt fikk vi et brott som omtrent fylte båten. Det var kun med den største forsiktighet at vi klarte å holde den mot sjøen og få den lenset. Neste morgen var vinden løiet av endel og sjøen adskillig smulere. Vi holdt igjen mot nord og om formiddagen fikk vi se land. Vi holdt rett mot dette og det viste sig å være den franske ø Ile d'Yeu. Ved middagstider var vi kommet ganske nær land, men sjøen brøt voldsomt overalt, så vi anså det nærmest håpløst å forsøke landing. Imidlertid var vi blitt observert fra signalstasjonen, og ved 2-tiden om em. fikk vi se redningsbåten komme ut og stevne mot oss. Det var en av de almindelige selvlensende redningsbåter, bemannet med 12 mann, og vår glede var stor da vi alle 7 var kommet ombord i den.

Men dessverre skulde det ikke gå så lett. Vinden skiftet til N.O. og øket til storm. Redningsmannskapet slet i årene alt hvad de orket for å nå op under land, men vind og strøm drev oss hurtig ut til havs. Nu var det håpløst å forsøke å nå tilbake til Ile d'Yeu, og føreren, en stor, staut kar, besluttet å forsøke å nå Belle Isle, ca. 60 n. m. lenger mot N.W.

Vi seilte hårdt et par timers tid, men sjøen blev for svær, så vi måtte legge båten for drivanker. Hele dagen den 27. jan. og

den følgende natt lå vi og drev, mens sjøen stadig brøt over og båten var full av vann. Vårt mannskap som hadde sittet i båt i 4 døgn, begynte nu å bukke under for kulde og utmattelse. Vann og mat hadde vi ikke. Alt var ødelagt av sjøen. En efter en segnet de døde ned fra toftene og blev liggende i bunnen av båten. Vi klynget oss sammen og strakk seilene over oss for å holde varmen, og slik sat vi hele natten til den 28. jan. Om morgenen fikk vi se Belle Isle fyr i horisonten, vinden var da løiet av endel, så vi igjen kunde forsøke å seile. Da vi rørte på oss viste det sig at vi bare var 3 igjen av «Ymers» mannskap og 6 av det franske redningsmannskap. Resten var i nattens løp falt døde ned i båten.

Vi som var igjen var da meget utmattet, og vi slet hårdt for å få satt seil. Omsider fikk vi reist en av mastene og satt et seil, og det bar så innover mot kysten. Om fm. døde ennu en av Ymers mannskap. Jeg stod og holdt mig i masten da vi seilte innover. Jeg følte at hvis jeg satte mig ned, vilde det være for aldri å reise mig mer. Der lå nu 11 døde i båten, og vi som var igjen var så utmattet at bevisstheten var halvveis borte.

Ved 3-tiden om em. nærmet vi oss Ragueness, en pynt som ligger noen få mil østenfor byen Concarneau. Vi var blitt sett ute på sjøen, for der var mange folk som stod og ventet, da vi kom seilende langsomt inn mot stranden. Da vi nådde stranden blev vi øieblikkelig ført i hus, hvor vi fikk den beste forpleining.

Kapt. båt hørte vi aldri mere til. Der blev søkt overalt langs kysten, men uten resultat. Det antas at den er kantret natten mellom 25. og 26. jan.

De 11 som døde i båten, 6 franskmenn og 5 nordmenn, blev begravet i en felles grav på kirkegården i byen Nevez.

(Senere har den norske stat reist et minnesmerke på øen. Jfr. F. Wedel-Jarlsbergs bok: «Reisen gjennom livet» pag. 344—45.)

MADSEN, GERHARD MARIUS,

Bergen, f. 28. nov. 1902 i Malvik pr. Trondheim. Til sjøs 1919 med d. «Hardanger» (1800) av Bergen, tilh. Westfal-Larsen & Co. Styrman. eks. 1923 og skibsf. eks. 1926 i Bergen. Radio. eks. 1924. Styrman bl. a. med d. «Kaprino», d. «Torvanger» og m. «Brandanger». Blev i 1933 fører av s.n skib (8600) av Bergen, tilh. Westfal-Larsen & Co., og fører nu dette skib. — Ugift.



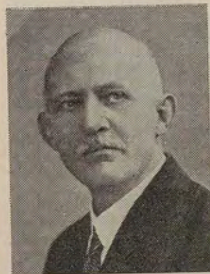
MADSEN, HARALD,

Harstad, f. 18. aug. 1890 i Trondenes. Til sjøs 1909 med s. «August» (120), hjem-



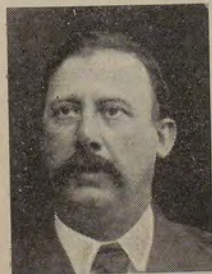
mehørende i Hardanger. Styrme.eks. 1926 i Tromsø. Blev i 1911 fører av s. «Hilda» (100) av Harstad, tilh. Joh. Maagø. Har senere ført fl. motorfartøier, tilh. Vestlandske Petroleums Co., Bergen, og fører nu m. «Vesla» (331 brt.), tilh. s.n. selskap. — Gift. 2 barn.

MADSEN, KNUT JOHAN,



Stavanger, f. 2. jan. 1873 i Askøen pr. Bergen. Til sjøs 1890 med s. «Ansgarius» av Bergen, tilh. R. Olsen m. fl. Styrme.eks. 1895 i Bergen. Styrme. med Bergens-damperne «Saga» og «Athalie». Blev i 1901 fører av s.n. skib (3300) av Bergen, tilh. Carl Traae. Har senere ført d. «Eros» (1732) av Bergen. Sluttet sjøen i 1916. Senere kjøpmann (malervare- og jernvareforretning). — Gift. 7 barn.

MADSEN, MARTIN ALBERT,



Mandal, f. 8. april 1862 i Mandal. Til sjøs 1877 med s. «Arica» (900) av Mandal, tilh. skibsr. Kraft. Styrme.eks. 1883 i Mandal. Styrme. med bk. «Thinca». Blev i 1889 fører av dette skib (700) av Mandal, tilh. M. Veyergang. Har senere ført seilskibene «Dagny» (1500), «Hindoo» (900), «Victory» (1900), «Prince Patrick» (1400), «Magellan» (1600), alle av Mandal, «Allegro» (1300), «Rathadin» (1800), «Niola» (1100), alle av Stavanger, og «Nordstern» av Tvedestrand. Sluttet sjøen i 1916. — Senere form. ved Mandal Spikerfabrik. — Gift. 8 barn.

Med bk. «Dagny» forliste jeg i Nord Atlanteren 1896. Blev bjerget av bk. «Leda» av Arendal. Var der ombord i 17 dager til den kom til Miramichi.

Forliste med bk. «Hindoo» i 1899 i Carabelle i en ørkan. Vi lå 15 skib på havnen om aftenen; om morgenen var vi vrak alle.

Bk. «Rathadin» mistet storriggen i Franskebukten og noen dager senere fokkeriggen. Blev bjerget av en engelsk damper. Satte fyr på skibet som var kullastet. Det var 1904.

12. des. 1912 berget jeg mannskapet (30 mann) fra d. «South Atlantic» av Sunderland. Den var synkeferdig da jeg kom under den. Lå med fordekket under vann helt til midtskibsbygningen.

Den var kullastet fra Cardiff til Buenos Aires. Dens båter blev slått istykker da de forsøkte å sette dem ut, så vi berget dem i våre livbåter. «South Atlantic» gikk til bunns mens vi holdt på å heise mannskapet ombord i våre livbåter.

MADSEN, REIDAR,

Tromsø, f. 17. okt. 1887 i Oslo. Til sjøs 1903 med s. «Rivalen» av Tromsø, tilh. H. Andresen. Styrme.eks. 1913 og skibsf.eks. 1917 i Tromsø. Styrme. bl. a. med d. «Strinda», d. «Alderney» og d. «Ringborg». Blev i 1920 fører av s.n. skib (5000) av Haugesund, tilh. J. Ringen. Har senere ført dampskibene «Astra» (1050), «Navigator» (2000), «Liv» (4900), «Thore Hafte» (850), samtl. av Haugesund, og førte senest m. «Prospect» (740) av Bodø. — Ugift.



1902. Kokkgutt med fiskekjøperfartøi på Finnmark. Havarte i juni og returnerte Tromsø.

1903—05. Rodd lofotfisket 2 vintre på otring i Nufsfjord. På fangstturer om sommeren i Nordishavet.

1907. I vinterkryss med redningsskøiten «Liv». Om sommeren og høsten med Welmans polarekspedisjonsskib «Frithjof».

1908—09. 2 somrer med lystyacht «Minerva» på jakturer i Nordishavet.

1909—12. Seilt med tyske og engelske skib.

1911. Den 27. nov. forlist med d. «Westhampton» av W. Hartlepool i Roca Bay (orkanaktig vær). Alle reddet.

1913—16. Styrme. i Johan Ludv. Mowinckels rederi.

1917—20. Styrme. med d. «Ringborg».

1920—22. Fører i J. Ringens rederi, Haugesund.

1922—30. Fører i Brummenæs & Torgersens rederi, Haugesund. Gikk ut av rederiet efter eget ønske.

MAGNUS, MORTEN HENRIK,

Antwerpen, f. 30. mai 1889 i Kristiansand. Til sjøs

1905 med 3 m. bk. «Bonanza» av Lillesand, tilh.

Per Knudsen. Styrme.eks. 1910 og skibsf.eks. 1913 i

Bergen. Blev i 1922 fører av d. «Rio Grande» (6685) av

Trondheim, tilh. N.F.D.S. Har senere ført d. «Svein

Jarl» (3000) og fører nu d. «Einar Jarl» (3000),

begge tilh. N.F.D.S. — Gift. 1 barn.

Arbeidet 1919—20 med permisjon i shipping i Oslo.

Var en kort tur ute med d. «Florida» (ca. 500) av Bergen (Chr. Michelsen) i 1904. Gjennemgikk senere (1905) kursur på skole-skibet «Alfen», Bergen, hvorefter jeg før med seilskiber til 1909 (hvorav et par amerikanske).

Kom inn i N.F.D.S. 1911 som 2. styrme.



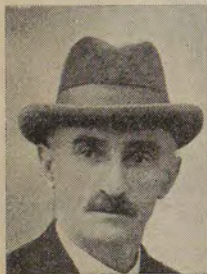
Under krigen og inntil 1923 i Europa—Sydamerika fart og delvis U. S. A.—Sydamerika. Har senere vesentlig fart i selskapets Middelhavsroute.

I seilskibstiden, under en kort periode («slakt» med hyrer) var jeg, sammen med en del andre sjøfolk av forskj. nasjonaliteter, på skogsarbeide i Alabama, U. S. A.

MANNSETH, ALF,

Bergen, f. 14. feb. 1892 i Nordfjord. Til sjøs 1907 med d. «Anita» (1800) av Oslo, tilh. J. P. Pedersen & Søn. Styrms.eks. 1911 og skibsf.eks. 1917 i Bergen. Styrms. med d. «Gerda» av Bergen og fl. skib tilh. Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane, Bergen. Blev reservefører der i 1922 og fast fører av d. «Gula» (230 brt.) i 1925. Har senere ført d. «Framnæs» (307 brt.) og fører nu d. «Firda», begge tilh. o.n. selskap. — Viceform. i R.B.F. — Gift. 4 barn.

MARCUSSEN, CARL,



Risør, f. 1. des. 1871 i Risør. Til sjøs 1890 med s. «Albatros» (192 brt.) av Risør, tilh. I. W. Prebensen. Styrms.eks. 1895 i Risør. Styrms. bl. a. med damperne «Elg», «Maur» og «Tyr». Blev i 1919 fører av d. «Maur» (1800) av Lyngør, tilh. Thv. Hansen. Fører nu d. «Hjort» (1900) av Oslo, tilh. s.n. reder (flyttet til Oslo). — Gift. 2 barn.

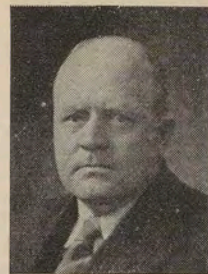
MARCUSSEN, JENS,



Risør, f. 30. april 1878 i Dypvåg. Til sjøs 1894 med s. «Argus» av Lyngør, tilh. K. J. Nilsen. Styrms.eks. 1896 i Tvedestrand og skibsf.eks. 1905 i Oslo. Styrms. bl. a. med damperne «Alf» og «Frey» av Bergen samt «Ren» av Lyngør. Blev i 1906 fører av s.n. skib (1550), tilh. Thv. Hansen. Har senere ført d. «Minerva» (6100) av Oslo, turbin-d. «Dicto» (6200), d. «Elvenes» (6500), d. «Torlak Skogland» (5500), alle av Haugesund, og fører nu m. «Eli» (7870) av Grimstad, tilh. Jørgensens Rederi. — Gift. 3 barn.

Under sjøforklaring i New York etter forlis med d. «Elvenes» midt i Nord Atlanteren 26. okt. 1925, spurte konsulen om der ikke hadde inntruffet noen morsomme episoder under forliset. Ved et lign. forlis hadde nemlig kapt. fortalt, at da han forlot det synkende skib rodde de aktenom båten og han slengte da en champagneflaske mot akter-enden og sa: «Da du gikk på vannet fikk du en i trynet, her har du en i enden, og så kan du gå nedennom og hjem.»

MARCUSSEN, OLAV,



Oslo, f. 8. sept. 1892 i Gjøvik. Til sjøs 1908 med s. «Colonna» (2200) av Lillesand, tilh. Henschiers Rederi. Styrms.eks. 1913 og skibsf.eks. 1915 i Oslo. Høiere skibsf.eks. 1917 i Oslo. Styrms. bl. a. med damperne «Tellus», «Rosegg» og «Hanna Nielsen». Blev i 1919 fører av d. «Dicto» (6000) av Hauge-sund, tilh. B. Stolt-Nielsen. Har senere ført d. «Niels Nielsen» (8800) av Haugesund, og fører nu m. «Dagland» (9575) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. — Robins Legat (1922). — Ugift.

Tilså i 1927 John P. Pedersen & Søn's nybygning «Dagland» i Göteborg.

I 1930 fikk jeg stilling i San Francisco som repr. på U. S. Westkyst for den av John P. Pedersen & Søn og H. M. Wrangell & Co. nystartede linje «North Pacific Australia Line». Innehadde denne stilling inntil linjen ophørte, hvorefter jeg kom tilbake til «Dagland» som fører.

I feb. 1918, underveis fra Shanghai til Hong Kong, var jeg som styrms. ombord i «Hanna Nielsen» med på å redde 39 mann fra en på Tungsha Island i Formosastredet grunnstøtt og totalt ødelagt siamesisk båt. De skibbrudne var svært medtatte efter 1 ukes ophold på den lille klippefulle ø, sågodt som uten mat og drikke og til dels utilstrekkelig klædd.

Robins redningslegat for 1922 fikk jeg for redning på Newfoundlandskysten 7. des. 1922 av besetningen, 28 mann, ombord i steam-trawler «Auguste Leblond» av Fecamp. Tråleren var sprunget lekk under den sterke storm som raste før og under redningen. Like efterat siste mann var i sikkerhet ombord i «Niels Nielsen» sank tråleren. Vi var underveis fra Grangemouth til Boston, men måtte søke inn til Halifax for bunkers, og blev de forliste mannskap landsatt der.

MARCUSSEN, SVEN,



Askerøen pr. Lyngør, f. 5. april 1880 i Dypvåg. Til sjøs 1897 med s. «Amithy» (1000) av Dypvåg, tilh. I. M. A. Marcussen. Styrms.eks. 1902 og skibsf.eks. 1908 i Arendal. Styrms. med bk. «Alm», d. «Opland» og d. «Dageid». Blev i 1909 fører av s. «Cambuskenneth» (3200) av Tvedestrand, tilh. Erling Monsen, London. Har senere ført damperne «Star» (1400) av Oslo, «Hesvik» (1800), «Norma» (2400), begge av Tvedestrand, «Girda» (3100) av Oslo, og fører nu m. «Elise» (11500) av Tvedestrand, tilh. Alex. Bech. — Ugift.

Også ført damperne «Matt», «Fred», «Imacos» og 4 m. bk. «Nordhav», alle tilh. Bech's rederi, Tvedestrand.

Med d. «Hesvik» krigsforliste jeg i 1914 utenfor Newcastle on Tyne. Antagelig mineeksplasjon. «Bk. «Nordhav» blev senket av tyskerne med bomber utenfor Hampton Roads aug. 1918 ca. 125 n. m. av land.

MARCUSSEN, WALDEMAR,



Vrengen pr. Arendal, f. 18. des. 1883 i Øiestad. Til sjøs 1898 med s. «Idun» (450) av Arendal, tilh. H. H. Pettersen. Styr. eks. 1901 i Arendal. Styr. med damperne «Arendal», «Kong Oscar II», «Dronningen» og «Lindholmen». Blev i 1917 fører av d. «Arendal» av

Arendal, tilh. A.D.S. Har senere ført d. «Norge», d. «Kong Oscar II» og d. «Brevik» (10 år), alle tilh. dette selskap. Sluttet sjøen i 1929 (syk). — Styremedl. i R.B.F. — Medaljen for ædel dåd i gull samt Carnegies Heltemedalje i sølv. — Gift. 1 barn.

Har reddet 27 menneskeliv.

Den vanskeligste redning av besetningen på d. «Avis» av Bergen. Jeg var da 1. styr. på d. «Arendal». Vi gikk ut fra Flekkefjord 1. nyttårsdag 1916. Det hadde vært sydlig storm hele natten, så havet var svært opørt da vi kom ut for Lister. Det begynte å tykne til, så vi blev liggende stille i tåken straks utenfor Lister fyr. Vi fikk da høre susen av raketter og av og til hørte vi et kanonskudd, men vi kunde intet se. Vi forstod straks at det måtte være nogen som var i havsnød, og da tåken lettet litt fikk vi se et stort dampskip som var støtt på land og sunket så dypt at bare broen og skorstenen var over vann; sjøen brøt over det, som det skulde være et skjær, og hele besetningen, 16 mann, kunde vi se stod i le av skorstenen, som var den eneste beskyttelse de hadde mot bråttene. Kapt. ombord i «Arendal» gav ordre til å sette en av livbåtene på vannet og bemanne den med frivillig mannskap. Jeg fikk med mig 3 mann av besetningen, og forsynte oss godt med redningsbøier og liner, og så bar det innover mot vraket. Vi så disse stakkars 16 mann stå der og vifte; alle deres livbåter var borte og de stod bare og ventet på at vi muligens kunde komme dem til hjelp. Skibet stod et stykke fra land med baugen østover. Da vi nærmet oss skibet begynte vi å merke grunnbråttene under vår egen båt, så vi måtte snu utover igjen for ikke selv å bli skyllet på land. Men da begynte de ombord i vraket å vifte og skrike så fryktelig at det var umulig for mig å forlate dem. Det eneste der var for oss å gjøre nu, var om vi kunde komme over og inn forbi grunnbråttene og i le av skibet; men dette var jo et riktig vågespill. Etter å ha konferert med de 3 mann i min livbåt, bar det innover brekningene og vi kom heldig frem. Da vi var kommet på le side av skibet var der forholdsvis bra med sjø, så det var ikke vanskelig å ta dem ombord i livbåten, men de var alle så slappe og medtatt at de orket nesten ikke å tale.

Men nu var nok det verste igjen. Vi skulde jo tilbake samme vei som vi var kommet inn og livbåten var blitt adskillig dypere i vannet. Heldigvis fikk jeg se en av den forliste dampers egne livbåter, som lå og drev full av vann. Vi fikk tak i den og pumpet den lens, og så fordelte vi mannskapet i de to båter vi nu hadde, og da blev jo båtene adskillig lettere på vannet. Med min båt i spissen og

den annen på slep lå vi og lurte litt under akterenden av vraket for å se hvordan brekningene artet sig, og om vi turde forsøke oss ut. De 16 mann sat ganske stille og sa ikke et ord, de betraktet sig visst som helt reddet, da de var kommet op i vår livbåt, så jeg stod så å si helt alene med å avgjøre hvad vi nu skulde foreta oss. Jeg la merke til at når sjøen hadde brekket riktig voldsomt 3—4 ganger, var der likesom en liten pause i mellomtiden, og den benyttet jeg mig av. Vi satte full fart på, og så bar det utover, og det gikk riktig fint, og da vi var vel over kom nye brekninger, som vi heldigvis slapp å få nogen føling med, så fra nu av betraktet jeg det hele som vel overstått.

Da vi kom bort langs siden på «Arendal» som lå utpå og ventet på oss, blev der stor jubel ombord, og alle passagerer og mannskap hjalp til å få oss ombord. Vi landsatte alle mann i Farsund.

MARKUSSEN, FREDRIK WILHELM,

Nanset, Larvik, f. 8. juni 1872. Til sjøs 1890 med s. «Adelphia» (500 brt.) av Larvik, tilh. P.Semb. Styr. eks. 1898 i Larvik. Styr. bl. a. med s. «Liv», s. «Kamfjord» og d. «Frogner». Blev i 1903 fører av s. «Yuba» (600 brt.) av Larvik, tilh. reder M. Nielsen. Sluttet sjøen i 1909. — Senere kjøpmann. — Gift. 4 barn.



Under den russisk-japanske krig blev «Arnfrid» opbragt av Japan og internert. Derefter blev jeg påmønstret i en av rederiets andre båter «Prima» som styr., hvor jeg var ombord i ca. 4 år. Jeg blev syk og måtte reise hjem fra Kina, og slutte sjøen for all tid.

MARSTRANDER, NILS KRISTIAN,

V. Aker, f. 22. okt. 1882 i Oslo. Til sjøs 1897 med bk. «Argus» av Lyngør. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1904. Styr. med damperne «Progresso», «Galveston» og «Brüssel». Blev i 1909 fører av s.n. skib (2000) av Oslo, tilh. Fred. Olsen. Har senere ført d. «Bra-Kar» (6500), d. «Bonn» (1200), d. «Biarritz» (2150) og fører nu m. «Brabant» (2500), samtl. tilh. Fred. Olsen & Co., Oslo. — Ordf. i repr.sk. i N.S.F. — Gift. 3 barn.



Tjenstgjorde under hele krigen i Marinens neutralitetsvern, vesentlig som chef for bevoktnings- og minefiskerfartøi.

Berget høsten 1915, som chef for hv.b. «Juarey», det russiske verkstedskib «Grayson» under storm i Vestfjorden. («Grayson» lå og drev med maskinskade). Blev herfor fra den russiske tsar tilstillet et sigarettetui i hamret gull.

Berget høsten 1927 som fører av m. «Brabant» 6 svenske fiskere fra motorskøite «Alinde» av Marstrand under storm i Nordsjøen. Blev herfor fra kong Gustaf V tilstillet en sølvpokal med inskripsjon.

Deltok i 1929 som en av Norges delegerte til Sikkerhetskonferansen i London.

Har vært ansatt i mitt nuværende rederi siden 2. des. 1908.

MARTHINSEN, KRISTEN EUGEN,

Holmestrand, f. 29. nov. 1888 i Holmestrand. Til sjøs 1903 med s. «Margit» av Fredrikstad. Styr.eks. 1908 ved Sjømil. Korps, Horten, og skibsf.eks. 1914 i Kristiansand. Styr. bl. a. med d. «Kristianiafjord», d. «Bergensfjord» og d. «General Wergeland». Blev i 1919

fører av d. «Fagernes» (2500) av Oslo, tilh. H. J. Hansen. Har senere ført d. «Enare» (3050), m. «Etna» (4700), d. «Aker» (8500) og senest d. «Sørvangen» (3500), alle tilh. Gørrisen & Co., Oslo. — Enkem. 2 barn.

Blev i 1919 tildelt kikkert som delaktig i redningen av det amerikanske d. «Castalia» ombord i d. «Bergensfjord». Kikkerten er gitt av den amerikanske president med inskripsjon. Redningen foregikk ved Sable Island.

MARTHINUSSEN, MARKUS KONRAD,

Tromsø, f. 17. aug. 1877 i Salangen. Til sjøs 1900 med d. «Kristiansund» (600 brt.) av København, tilh. Det Forenede Dampskibsselskab. Styr.eks. 1908 i Kristiansund og skibsf.eks. 1910 i Bergen. Styr. med Bergens-damperne «Urania» og «Thyra». Blev i 1922

fører av d. «Kvalø» av Tromsø, tilh. Troms Fylkes Ruteselskap. Har senere ført d. «Tromsø» og fører nu d. «Malangen» (289 brt.), begge tilh. s.n. selskap. — Gift. 1 barn.

I 1905 gikk en sykklon over den Meksikanske gulf. Vi lå inne i byen Mobile i Alabama på den tid. Det blåste veldig og vannet steg til omkring 11 fot over kaiene. Da vinden avtok rodde man med båt langt oppe i gatene og omkring halve byen stod under vann. Alt som kunde flytte drev omkring på havnen og byen gav et trist bilde. Mange skib som lå inne rev sig løs og kolliderte med hverandre. Et par barkskib i ballast, som lå til ankers, blev hevet rundt, og lå med kjølen i været. En del andre skib drev i land og så langt opover at de aldri mere kom på salt vann igjen.

MARTINSEN, ALF MARTIN,

Nordstrand pr. Oslo, f. 31. mars 1890 i Smålenene. Til sjøs 1905 med s. «Rogathe» (375 brt.), tilh. Ch.W. Olsen & Co. Styr.eks. 1910 i Halden og skibsf.eks. 1917 i Oslo. Styr. med damperne «Rosegg», «Hermelin», «Dovre» og «Dux». Blev i 1932 fører av d. «Dukat»

(1945) av Oslo, tilh. Arne Sveen, og fører nu dette skib. — Gift. Ingen barn.

Var 2. styr. ombord i d. «Leander» da den blev torpedert 20. okt. 1917 i Nordsjøen. 1 mann omkom.

MARTINSEN, JUEL,

Hvaler, f. 25. jan. 1894 i Skjærhalden. Til sjøs 1909 med s. «Prins Oscar» av Halden, tilh. skibsr. Hanestad. Styr.eks. 1913 i Oslo og skibsf.eks. 1921 i Fredrikstad. Styr. bl. a. med d. «Biscaya», d. «Oria» og m. «Ferndale». Blev i 1926 fører av d. «Graziella» (3500)

av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Har senere ført m. «Ferndale» (7800) og fører nu d. «Navarra» (3500), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

Kom inn i Fearnley & Eger's rederi i jan. 1911, og har siden tjenestegjort i dette rederi.

MARTINUSSEN, HANS KRISTIAN,

Svolvær, f. 27. okt. 1860 i Vesterålen. Til sjøs 1883 med s. «Rap» og «Njörd» av Bergen, tilh. skibsr. Lehmkuhl. Styr.eks. 1885 i Bergen. Styr. med fl. skib tilh. V.D.S. Blev i 1904 fører av d. «Risøund» av Stokmarknes, tilh. V.D.S. Har senere ført damperne «Hadsel», «Sortland», «Hestmanden» og «Raftsund» for dette selskap. Sluttet sjøen i 1918. — Senere ekspeditor og inspektør for V.D.S. i Svolvær. — Sjørettsmedl. — Gift. 3 barn.

Redningsselskapets diplom for fortjenstfullt arbeide for saken. Som Vesterålsskes lønnede mann i Svolvær har jeg vikariert ombord i selskapets samtlige skib.

Da jeg fratrådte ved årsskiftet 1933/34 hadde jeg vært ansatt i V.D.S. tjeneste ca. 40 år uavbrudt.

MASKE, TORMOD,

Trondheim, f. 18. okt. 1897 i Trondheim. Til sjøs 1914 med d. «Santiago» av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Styr.eks. 1918 og skibsf.eks. 1922 i Trondheim. Styr. med d.t. «Davanger», 3 m. sk. «Halland» og m.t. «Ranja». Blev i 1929 fører av s.n. skib (9530) av Oslo, tilh. Hagb. Waage. Fører nu m.t. «Ima» (10575) av Oslo, tilh. Sam. Marcussen. — Enkem. 2 barn.

MATHIESEN, ALBERT,



Sandar, f. 26. april 1870 i Sandar. Til sjøs 1885 med s. «Océan» (330) av Sandefjord, tilh. P. A. Grøn. Styrms.eks. 1889 i Sandefjord. Styrms. med seil- og dampskib. Blev i 1905 fører av s. «Telefon» (2300) av Sandefjord, tilh. P. A. Grøn. Har senere ført dette rederis dampere: «Therese» (2600), «Wacousta» (5600), «Unita» (6300) og «Ranvik» (11000). Efter at dette rederi blev opløst, har jeg ført damperne «Capella» (6500), «Sven Foyn I» (6700), begge av Sandefjord, «Poljana» (7000), m. «Indra» (7000) og m. «Tosca» (7000) av Oslo, damperne «Radioleine» (5300), «Frango» (9000) og m. «Sandar» (11150) av Sandefjord. M. hadde tilsyn med bygn. av d. «Poljana», m. «Indra» og m. «Sandar». — Gift. 5 barn.

Jeg kom hjem sommeren 1931 for å ta en operasjon og har siden vært hjemme, men håper å komme ut igjen.

Sjøfarten har alltid vært mitt levebrød, og da jeg kom hjem ifjor, hadde jeg omtr. 48 års fartstid (hvorav 13 med seilskuter). I 22 år var jeg i skibsr. Grøns tjeneste (inntil rederiet blev opløst).

Som styrms. før jeg med seilskib på Nordsjøen, Østersjøen, Mexico, Australia, Afrika, California og Sydhavseyene. Som fører av damp- og motorskib har jeg fart på alle farvann og alle land undtatt Grønland, Island og Færøene.

MATHISEN, GEORG,



Risør, f. 23. juli 1882 i Askerøen. Til sjøs 1897 med br. «Hydra» av Lyngør, tilh. B. Hendriksen. Styrms.eks. 1901 i Arendal. Styrms. bl. a. med sk.s. «Thorleif» av Oslo, bk. «Chraigista» og bk. «Elim» av Tvedestrand samt d. «Heimland I» av Oslo.

Blev i 1916 fører av s.n. damper (750) tilh. Jens Marcussen, Askerøen. Sluttet sjøen i 1925. — Senere stevedor ved Risør Tremassefabrikker. — Gift. 2 barn.

Jeg forliste med bk. «Content» på Port Elisabeth havn året 1903. Der drev iland 18 seilskib under en storm; mange sjømenn mistet livet. Hele mannskapet på «Content» blev reddet. Der var bare 2 seilskib igjen på redan da stormen var over. Det var firmasteren «Lancing» av Oslo og bk. «Argus» av Lyngør. Alle lektere som lå på redan drev iland.

Bk. «Chraigista» av Tvedestrand forliste jeg med i Kinasjøen i 1909. Den strandet på et ukjent koralrev. Mannskapet måtte forlate skibet og gå i livbåtene, hvori vi tilbragte 3 døgn, under

svær storm det 1. døgn; de 2 andre noget bedre. Vi blev optatt av et engelsk dampskib som landsatte oss i Hong Kong.

Da jeg hadde «Heimland I» av Oslo å føre under krigen, og vi gikk i Nordsjøfart, gikk den på en mine 28. jan. 1917 ved Englands østkyst. Skibet sank hurtig da den var lastet med kull. 10 mann mistet livet. Bare 1 matros, 1 fyrbøter og jeg blev reddet. Vi blev optatt av et engelsk dampskib og landsatt i Great Yarmouth.

Jeg blev i 1930 rammet av en ulykke ved Risør Tremassefabrikk som gjorde at jeg blev arbeidsudyktig for livstid.

MATHISEN, OSCAR CHRISTIAN,

Fredrikstad, f. 20. des. 1887 i Fredrikstad. Til sjøs 1905 med d. «Brio» (2100) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Styrms.eks. 1910 i Fredrikstad og skibsf.eks. 1914 i Oslo. Styrms. med damperne «Brilliant», «Bure» og «Balduin». Blev i 1924 fører av d. «Brüssel» (2000) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Har senere ført damperne «Breda» (1700), «Bastant» (2800), og fører nu atter «Breda», samtl. tilh. o.n. rederi. — Gift. 4 barn.



MATHISEN, ØIVIND,

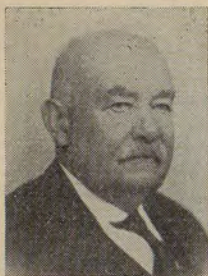
San Francisco, f. 26. aug. 1899 i Moss. Til sjøs 1916 med s. «Storenes» av Kristiansand. Styrms.eks. 1920 og skibsf.eks. 1925 i Oslo. Dispa-sjøreks. 1925. Styrms. bl. a. med d. «Bruse», m. «Knut Nelson» og m. «George Washington». Blev i 1932 fører av m. «Benjamin Franklin» (9800) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co., og fører nu dette skib. — Gift. Ingen barn.

MATHISON, OTTO,

Tønsberg, f. 12. aug. 1863 i Nøtterøy. Til sjøs 1879 med s. «Oskar» (500) av Tønsberg, tilh. Thv. Dahl. Styrms.eks. 1882 i Oslo og skibsf.eks. 1889 i Tønsberg. Skibsf.eks. i Greenock 1891. Styrms. bl. a. med s. «Magne» og fl. utenlandske skib. Blev i 1891 fører av s. «Choice»



(1500) av Greenock. Har senere ført fl. britiske seil- og dampskib. Sluttet sjøen i 1900. 1900—10 bestyrer av den utenlandske avdeling i firma F. H. Phillips & Co., Newcastle o. T. 1910—21 drev skibsmeglerforretning, sildeeksport, Lloyds agent m. m. i Haugesund. 1921—27 bosatt i Oslo, senere Tønsberg. — Gift. Ingen barn.

MATLAND, TORMOD,

Haugesund, f. 7. mars 1861 i Haugesund. Til sjøs 1875 med s. «Falken» (200 brt.) av Haugesund, tilh. H. J. Olsen. Styr.m.eks. 1879 i Haugesund. Styr.m. med s. «Smaragd» av Haugesund. Blev i 1883 fører av s. «Grønningen» (200) av Haugesund, tilh. Brødrene Jacobsen.

Har senere ført seilskibene «Skjold», «Nora», «Sleipner», «Stord», «Erling», «Falken», «Tyr» og fig. dampskib: «Odin», «Odd», «Sif», «Resolut», «Kvalen», «Condor», «Karmøy», «Dicto», «Storhaug», «Skude» og «Tangbrand», samtl. av Haugesund. — Sluttet sjøen i 1927. — Har senere vesentlig drevet med sildesaltning. — Gift. 3 barn.

Har vært aktiv skibsf. i 44 år, hvorav 15 år i rederiet B. Stolt-Nielsen, Haugesund.

År 1893 som fører av s. «Erling» forliste jeg med dette fartøi på Labradorkysten etter kollisjon med isfjell. Alle mann blev berget.

I 1910 totalforlist med d. «Kvalen» etter grunnstøtning ved Holmengrå fyr på Norge. Alle mann berget.

Blev oppbragt 1915 av tyskerne med d. «Karmø» og innbragt til Stettin. Etter langvarige forhandlinger og mange mnd. ophold blev vi endelig frigitt.

I des. 1898 på reise fra Middlesbro til Isafjord, Island, med saltlast med sk.br. «Tyr», blev vi efter ca. 7 ukers stormfull reis nødt å forlate fartøiet i synkeferdig stand ved Adlerbukten på Nord Island. Ved å gå over fjellet fikk vi hjelp av folk fra land og berget fartøiet i havn. På returreisen fra Island til Spania med fiskelast mistet vi riggen i Nord Atlanteren og drev for nødseil like op under Norskekysten i jan. 1899. Blev innslept til Haugesund av en hvalfangerbåt

På hele denne reis fra avgang Middlesbro via Island inntil innslept til Haugesund, utholdtes i disse ca. 4 vintermnd. overmenneskelige strabadser av mannskapet.

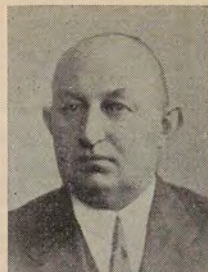
MATLAND, TORMOD,

Haugesund, f. 12. jan. 1897 i Haugesund. Til sjøs 1912 med d. «Condor» (850) av Haugesund, tilh. B. Stolt-Nielsen. Styr.m.eks. 1917 og skibsf.eks. 1919 i Haugesund. Styr.m. bl. a. med d. «Aslaug», d. «Røvær» og d. «Recto». Blev i 1924 fører av d. «Ulv» (2240) av Haugesund, tilh. O. Kvilhaug. Har senere ført d. «Svanholm» (1000) og senest d. «Strudsholm», begge av Haugesund. — Ugift.

— Gift. 1 barn.

MATLAND, TRYGVE BERNHARD,

Haugesund, f. 11. aug. 1885 i Haugesund. Til sjøs 1899 med d. «Jøkul» (400) av Haugesund, tilh. S. Stålesen. Styr.m.eks. 1905 og skibsf.eks. 1908 i Haugesund. Styr.m. bl. a. med amerikansk d. «Reverey», d. «Aslaug» og d. «Condor». Blev i 1912 fører av d. «Kongshaug» (400) av Haugesund, tilh. M. H. Kongshavn. Har senere ført d. «Norhaug» (1000) og d. «Galveston», begge av Haugesund. Sluttet sjøen i 1916. — Senere skibsreder. — Form. i Haugesunds Sjømannsf. (1933). — Gift. 4 barn.

**MAUSETH, REIDAR,**

Trondheim, f. 13. aug. 1889 i Trondheim. Til sjøs 1906 med s. «Aquila» av Kristiansand, tilh. S. O. Stray. Styr.m.eks. 1912 og skibsf.eks. 1913 i Trondheim. Styr.m. med fl. N.F.D.S.-skib. Blev i 1921 fører av d. «Rio de la Plata» (5000) av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Har senere ført d. «Knut Jarl» (4865) og fører nu d. «Prinsesse Ragnhild» (1590 brt.), begge tilh. N.F.D.S. — Gift. 1 barn.



Blev ansatt i N.F.D.S. 2. mai 1913 som 2. styr.m. og har siden vært i samme rederi. Blev utnevnt til 1. styr.m. 12. jan. 1916 og fast fører 26. nov. 1921.

MEIDELL*, ALBIN KONRAD WILHELM,

Rosendal (Hardanger), f. 20. juli 1871 ombord i bk. «Ole Bull» i Atlanterhavet. Til sjøs 1890 med d. «Stella» (1600) av Bergen, tilh. J. R. Olsen. Styr.m.eks. 1893 i Bergen. Styr.m. bl. a. med d. «Peter Jebsen» og d. «Christian Michelsen», begge av Bergen. Blev i 1907 fører av d. «Frithjof Nansen» (5500) av Bergen, tilh. Bergh & Helland. Har senere ført d. «Landaas» (8300), d. «Jacob Christensen» (6250), begge av Bergen, og fører nu d. «Munorway» (6400) av Oslo, tilh. Nic. Boe. — 1925—1931 superintendent. Fl. år Lloyds agents surveyor i Maracaibo. — Gift. 1 barn.



*) Død juli 1935.

Har vært tilsynsman ved bygging av d. «Landaas» i Portland, Oregon (8300) og d. «Landaas» bygget i Sunderland (8300).

Avgikk jan. 1916 med d. «Fridtjof Nansen» fra Bona, Algier, dyplastet med phosphate for Rotterdam. Ankom til Thors Bay i Den engelske Kanal kullens. Etter komplettering fortsattes opover Kanalen, frem og tilbake, inntil endelig signalene fra land heistes «klart farvann». Ankret op på Downs Road, og etter tre spennende dager, med de tyske u-båter snikende rundt torpederende, fikk jeg engelsk los ombord og avgikk om fm. 16. feb. gjennom minefeltene. Klokken fire om em. støtte vi på en undervannsmine. To mann omkom. Dette var i nærheten av Galloper fyrskib, som vi nådde ved mørkets frembrudd. Neste dag passerte en hollandsk slepebåt fyrskibet og tok hele besetningen inn til Downs, hvor vi blev storartet behandlet på kommanderskipet.

Min mest spennende opplevelse var da jeg i forretningsanliggende gikk ombord i et gammelt fransk aeroplan og fløy over Venezuelas høie fjelle fra Maracaibo til Maracay, presidentens by. Mellom fjellene traff vi på de såkalte «air pockets», og da falt vi flere ganger 3—400 fot i løpet av et par sekunder, og da bedyret jeg mig, at kommer du levende fra denne farten, skal du aldri sette din fot ombord i et aeroplan igjen.

Før jeg steg inn i skibet blev jeg fotografert og måtte skrive mitt navn i protokollen med full adresse, og da tenkte jeg, at nu har du underskrevet din egen dødsdom.

Jeg nådde lykkelig frem, men var døv i 12 timer etterpå.

Nei! Takke mig da for en god skute under benene!

Bk. «Ole Bull» ført av kapt. Hartwig Segelcke Meidell, blev på reisen fra India til Europa overfalt av sjørøvere. (Morgenbladet av 8. okt. 1873.)

Under min utdannelse i England, hvor jeg i skibsfirmaet T. P. Richards & Co. fungerte som Scandinavian correspondent, kom bk. «Ole Bull» inn til Swansea. Kapt. var elskverdigheten selv, viste mig rundt overalt og fant frem journalen fra den tid og viste mig min fars underskrift etc.

Mange år senere, da jeg som fører av d. «Fridtjof Nansen» av Bergen ankom til Bergen dyplastet med korn fra Sortehavet, benyttet en gammel fløttmann, opdagede jeg i samtalen løp at vedkommende var den tømmermann der hadde hjulpet far den gang jeg blev født.

MEIDELL, BJARNE EILIF,



Bergen, f. 16. feb. 1895 i Fuse. Til sjøs 1911 med d. «Eros» (1350) av Bergen, tilh. Carl Konow. Styr.-eks. 1915 og skibsf.eks. 1918 i Bergen. Styr. med Bergens-damperne «Alexander Kielland», «Miranda», «Bue-land» og «Bur». Blev i 1919 fører av d. «Alexander Kiel-

land» (4500) av Bergen, tilh. Olaf Ørvik. Har senere ført d. «Miranda» (2150) og senest d. «Bue-land» (5800). Mangeårig styremedl. i Norsk styr.-f. og form. i Bergens krets av denne forening. — Gift. 3 barn.

D. «Alexander Kielland» på reise fra Newport News til Buenos Aires avgikk fra Newport News 28. juni 1919 med 28 manns besetning, hvorav skipper og 2 styr. Jeg var da 1. styr. og yngste mann ombord. Skipperen meget dårlig ved avgang, måtte bæres ombord. Omkring 12. juli 1919 foretok jeg, efter konferanse

med skipperen selv, en større operasjon på ham, bestående i: høire fotebladet opkuttet og benet skrapet rent for betendelse; dette for å undgå at der skulde gå koldbrand i foten. Operasjonen blev vellykket og foten i bedring; men samtidig begynte mavesekken å fortrenge sig ut gjennom huden. Den 18. juli 1919 var ca. 2/3 av mavesekken bar med forstenet fett over. Den 19. juli 1919 gikk sykdommen til hjertet. Samme dag tok jeg kommando over skibet og satte kurs for Viktoria for muligens å rekke havn med skipperen, hvilket vi ikke gjorde. Han døde midnatt s. d.

Den 20. juli 1919 blev skipperen, J. L. Wiese, efter eget ønske før han døde, begravet i sjøen. Et engelsk dampskib deltok i begravelsen. Begge skib lå helt stille med flaggene på halv stang. Gripende høitidelighet med mange fuktige øine.

Samtidig som dette hendte lå skibets 2. styr. dødssyk og kunde ikke røres av køien på 6 døgn til vi ankom Buenos Aires. Jeg var da alene navigatør i denne tid, med regntykke og stormfullt vær og begge kompasser helt ubrukelige. Ved ankomst til La Plata munningen, var der 40° deviasjon på begge kompasser. Losset i Buenos Aires uten styr. ombord. Fikk senere 2 styrmenn fra andre skib, og gikk ut igjen som ansatt fører av skibet.

D. «Miranda» på reise fra Salum River (Vest Afrika) til Bordeaux okt. 1923. Ialt 17 manns besetning, hvorav 14 mann blev angrepet av feber, mens skibet var i sjøen. Da skibet befant sig midtveis mellom Las Palmas og Lissabon lå 13 mann syk med feber fra 40° til 42° Celsius. Med 2. styr. og 2. maskinisten på en vakt og 1. maskinisten, som og var meget dårlig, og mig selv på en vakt, rakk vi å komme inn til Lissabon som nødhavn. Jeg var da skipper, rormann, kullemp og fyrte 2 kjeler alene på min vakt og dertil passe alle de syke. Skibet hadde ingen trådløs ombord.

MEIDELL, CHRISTOPHER PRITZIER,

Oslo, f. 12. juli 1874 i Oslo.

Til sjøs 1890 med bk.

«Passat» (800) av Arendal,

tilh. Jens Ugland. Styr.-

eks. 1894 og skibsf.eks. 1897

i Oslo. Styr. bl. a. med

d. «Herman Wedel Jarls-

berg», d. «Oscar II» (5000)

og d. «Nora» (1700), alle av

Bergen. Blev i 1905 fører

av d. «Edda» (1700) av Bergen.

Har senere ført

damperne «Lake Duncan» og «Wauwatos», begge

tilh. Shipping Board (U. S. A.). 1922—1930

ansatt i Transmarine Line, Port Newark, og førte

7 år dette selskaps skib. — Gift. 2 barn.



MEJLANDER, MAGNUS,

Feda pr. Flekkefjord, f. 1.

aug. 1892 i Rasvåg. Til

sjøs 1908 med d. «Atlantis»

(1500) av Flekkefjord, tilh.

Bernhard Hanssen. Styr.-

eks. 1915 i Stavanger og

skibsf.eks. 1924 i Kristi-

ansand. Styr. med dam-

perne «Cibao», «Juan» og

«Sosua». Blev i 1926 fører



av d. «Cibao» (1600) av Oslo, tilh. L. Harboe-Jensen & Co. Har senere ført d. «Port Antonia» (1720), d. «Honduras» (1720) og fører nu d. «Port Antonia», begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.

MELA, JACOB JACOBSEN,

Brevik, f. 13. juni 1876 i Brevik. Til sjøs 1891 med jakt «Maagen» (60) av Brevik. Styrme.eks. 1896 i Brevik. Styrme. med sk.s. «Alf», sk. «Parry» og bk. «Gunn». Blev i 1902 fører av s.n. skib (690) av Brevik, tilh. kapt. Chr. Hansen. Har senere ført bk. «Meran» (930) av Brevik og 4 m. sk. «Cleis» (960) av Porsgrunn. Sluttet langfarten i 1922. Har senere seilt på kysten med eget fartoi. — Gift. 6 barn.

MELSON, HAAKON,



Tønsberg, f. 25. nov. 1877 i Tønsberg. Til sjøs 1894 med s. «Betty» (1200) av Oslo, tilh. Ferd. Breda. Styrme.eks. 1896 i Stokke og skibsf.eks. 1900 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med s. «Felicitas» av Oslo, d. «Sangstad» av Sandefjord og d. «Sommerstad» av Oslo. Blev i 1908 fører av d. «Solstad» (2000) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. Har senere ført d. «Seirstad» (1500), tilh. dette rederi. — Sluttet sjøen i 1915. — Senere forretningsmann. — Sjørettsmedl. — Gift. 1 barn.

MELSON, HENRIK GOVENIUS,



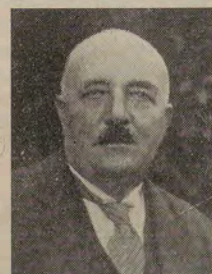
Nøtterøy, f. 4. des. 1870 i Sandeherred. Til sjøs 1886 med bk. «Hildur» (300) av Tønsberg. Styrme.eks. 1888 i Sandefjord og skibsf.eks. 1891 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med bk. «Mira», bk. «Kanfjord» og bk. «Georg». Blev i 1896 fører av d. «Providentia» av Tønsberg, tilh. Svend Foyn. Har senere ført damperne «Artic» av Tønsberg, «Georg» av St. Petersburg (7 år), «Rex», «Main», fl. k. «Thule» (4500) og fl.k. «Falkland» (8500), samtl. av Oslo, fl. k. «Lancing» (12000) og fl. k. «Nilsen-Alonso» (14000) og m. «Polartank» (10300), alle av Larvik. Nu skibsreder (medinne. av firma Melsom & Melsom). — Medl. av herredstyre og overligning. — Gift. 5 barn.

Jeg begynte i seilskutene. Gikk så over i hvalfangsten, som jeg har drevet på Finnmark, Island, Russland, Kina og Japan (der 15 år). Senere ved hvalfangst Afrika og Sydhavet.

Jeg har berget en hel del mennesker, men mest gule — i min lange tid i Østen. Engang 2 japanere. Det var en merkelig redning: Under krigen mellom Russland og Japan drev jeg hvalfangst langs Korea. Fangsten gikk til Japan og vi var de eneste ikke krigsskibe der i sjøen. Ved et tilfelle kom jeg op i slaget mellom japanerne og russerne. Nogen dager etterpå jaget jeg hval ca. 40' av land. Det gikk særlig uheldig denne dag. Det var blitt sent på em. og det vilde være mørkt om en times tid. Jeg hadde da truffet 2 hval som lovet godt og som jeg var temmelig sikker på å få. Imidlertid fikk jeg i vest mot solen se en hel del blåst av hval, og så var det som om noen sa til mig — Gå dit! Min fornøft sa mig: Du får en av disse som du nu jager, men til de andre kan du ikke rekke før det blir mørkt (de var ca. 8' borte). Men jeg fikk ikke fred; det var likesom en stemme stadig maset «gå». Jeg blev arg og kommanderte, hårdt bagbord og full fart og så stadig på blåsten i vest. Da vi hadde gått med full fart ca. ½ time, får jeg se noget forut — det var helt smult og stille — og da vi rekker dit i mørkningen, så var det 2 mann som sat til livet i vann i en båt. Der hadde de satt i 6 døgn og drevet 200' med strømmen. Det var deres eneste og siste anledning de hadde til å bli reddet. Der fantes absolutt ingen fartøier nordenfor oss. Det ser ut for mig, som Vår Herre passer på hedningene også. Dette var annen gang noget slikt hendte mig.

MELSON, MAGNUS,

Kalamunda (N. Australia), f. 3. nov. 1869 i Stokke. Til sjøs 1885 med s. «Norway» (632 brt.) av Oslo, tilh. Johannesen & Co., Glasgow. Styrme.eks. 1887 i Porsgrund. Styrme. bl. a. med s. «Kosmos» og s. «Mary». Blev i 1894 fører av s. «Nelson» (939 brt.) av Oslo, tilh. Melsom & Holt. Har senere ført bk. «Mary», bk. «Arabia» (1269 nrt.) og «Prince Eugene» (1375 brt.), alle av Oslo, og fører nu d. «Fremantle» (450 brt.) på Fremantle havn. Sluttet langfarten i 1905. — Senere også stevedor. — Tok eks. i Australia og seilte en tid på kysten der. — Diplom som Marine Surveyor for N. Australia. — Gift. 5 barn.

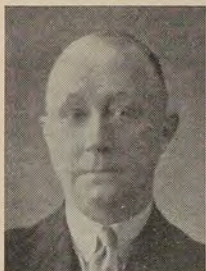


Jeg var nokså heldig på sjøen. Riktignok forliste jeg mitt første fartoi «Nelson» i 1895 i St. Lorentz golfen; men hadde inntil da seilt meget heldig.

Her i Australia driver jeg sammen med min yngste sønn en større hønsegård, men passer alltid på anledningen når der er en chance til å komme på sjøen igjen. Jeg er f. t. fører av et større muddarfartoi og holder på å utdype Fremantle havn til 37 fot over det hele.

I de interessante seilskibsdager kunde vi ofte møtes 50—60 norske skibsførere i Quebec og Pensacola på en gang.

MELSOM, MAGNUS EILERT,



Nanset pr. Larvik, f. 12. okt. 1870 i Stokke. Til sjøs 1886 med s. «Betty» (600) av Oslo, tilh. skibsr. Breda. Styrme.eks. 1888. Skibsf.eks. 1891 i Tønsberg. Styrme.eks. i West Hartlepool 1895. Styrme. med bk. «Asia», bk. «Turist» og d. «St. Andrew». Blev i 1894

fører av sk. «Familien» (127 brt.) av Tønsberg, tilh. G. B., Jacob og Søren Melsom. Har senere ført damperne «St. Andrew» (1300) av Tønsberg, s. «Solheim» (2500) av Sandefjord, s. «Albania» (1750), s. «Alacrita» (3600), d. «Thorsdal» (3300) og d. «Romsdal» (5600), samtl. av Oslo. Sluttet sjøen i 1915. — Senere skibsfører, disp. for hvalfangerselskapene «Globus» og «Polaris» som medinne. av firma Melsom & Melsom. — Overformynder i Hedrum. — Gift. 5 sønner.

På reise Mobile—Fleetwood vinteren 1900 med bk. «Solheim» med 1826 loads skåren pitchpinetømmer, sprang skibet lekk og randt — tross overmenneskelige anstrengelser — full av vann. Mannskapet var blandet fra cowboys til norske og tyske sjøfolk, særlig nordmenn og tyskere, glemmer jeg aldri. Det var helter. Vi blev berget av det britiske d. «Llandudno» av Cardiff. Vi blev utmerket behandlet; men klærne som jeg hadde hengt op til tørk, da vi blev berget, blev stjålet av båtens mannskap, som var hollendere.

På reise Portland (Oregon)—Antwerpen 1902 fikk vi under hård sløring vest for Cap Horn om natten et brått, som slo ut skanseklædningene på begge sider, samtidig som ruffen blev smadret. Hvetelasten blev våt, under ruffen, helt til bunngarneringen. Da vi kom i godt vær nord for Falkland, tok vi op al den våte last og tørket denne på dekk, la den tilbake og fikk ikke en cent claim ved lossingen i Antwerpen. Vi hadde 120 dager til Queenstown. Jeg hadde et blandet mannskap, hvoriblandt gullgravere fra Alaska. Officerene var dyktige folk som aldri gav op.

På reise New York—Shanghai i 1904 med kasseolje utbrøt der Beri-beri blandt mannskapet. Skibet var nytt og hadde inne 81.387 kasser. Det lastet ca. 3600 tonn. Provanteringen var foretatt efter alle kunstens regler, for vi levde jo under Beri-beri frykt. Så å si alle mann, aktergastene undtatt, fikk Beri-beri. Levemåten nøiaktig den samme over hele skibet med undtagelse av at vi i kahytten spiste salt kjøtt de dager preservert kjøtt var påbudt. Hadde ikke skibet vært så godt utstyrt med steamwincher, var vi vel aldri kommet frem, tross jeg også da hadde nogen av de dyktigste og mest uforferdede sjøfolk jeg har hatt. De fleste var norske.

Da krigen brøt ut lå jeg i St. Petersburg med d. «Romsdal», og jeg var da vidne til hvordan tyske skib og mannskaper blev behandlet. Mot oss var russerne venlige. Aldri glemmer jeg de gode råd jeg i disse bevegde dager fikk av generalkonsul Thoresen. Det var en klok mann. Jeg var også til konferanse hos daværende minister Prebensen, som beklageligvis ikke var forretningsmann som generalkonsulen.

I 1915 på reise New York—Oslo — vi var befraktet av Den norske Amerikalinje og fraktet med stykkogods — blev vi opbragt av englanderne og innbragt til Kirkwall. Jeg hadde en liten motorbåt og hadde glemt å opgi nogen liter bensin, som tolderne fant og

gjorde et veldig vesen av. De peilet bunntankene, lukket på peilestokkene og så ut som om det var en dødssynd. Jeg forstod dengang ikke noget av det. Men det var nok tilførsler til tyske ubåter de var bange for. I New York hadde lastningen foregått i amerikansk il-tempo. Da vi var kommet til sjøs og fikk tid til å sammenligne manifestet med våre noteringer, fant vi ut at vi hadde ombord 1200 fat olje, som ikke var ført op på manifestet. I Leith, hvor vi blev losset, åpnet de alle kolli, kikket gjennom tusenvis av rør for å se om noget var skjult i disse og opførte sig helt merkelig; men skjønt de 1200 fat blev losset og innlastet, var de ikke opmerksom på denne uoverensstemmelse. Også her blev vi nordmenn behandlet overmåte fint, mens svenskene blev chikanert og nærmest behandlet som fanger.

MELSOM*), NILS BULL,

Tønsberg, f. 19. sept. 1886 i Stokke. Til sjøs 1901 med bk. «Astoria» av Oslo, tilh. Johannesen & Co., Glasgow. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks. 1910 i Tønsberg. Styrme. med d. «Tricolor», d. «Snepe» og d. «Steinstad». Blev i 1914 fører av d. «Snepe» (2400) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. Har senere ført damperne «Wegadesk» (7200), tilh. s.n. rederi, «Thorsdal» (3650) av Larvik, «Skogstad» (6170), «Fingal» (3400) og fører nu m. «Bronxville» (8420), alle tilh. o.n. rederi. — Gift. 1 barn.



*) Død 25. okt. 1933 i Christobal.

Sept. 1901 tok jeg til sjøs som dekksgutt med jernbk. «Astoria». Bestemmelsen herom kom så hurtig at min konfirmasjon måtte utsettes. Denne fant sted et år senere i Den Norske Sjømannskirke i Glasgow, efter en jordomsjelling rundt Kapp Horn.

Av mine første 4 år til sjøs tilbragte jeg 3½ år med «Astoria» og ½ år med trekk. «Ilmatar». Med sistnevnte skib forliste vi sommeren 1905. Seilte iland på Miquelon Isl. (New Foundland) i tåke, på reise fra Canada til England med trelast. Skibet blev totalt vrak. Besetningen, 13 mann, blev reddet. Fra strandingsstedet var det ca. 5 km. til folk, en bondegård. Her tilbragte vi 8 dager, om natten sov vi på et høiloft, hvorunder kuer, griser og hønsene holdt til. Det var således unødvendig med vekkeur, da samtlige haner besørget purring i god tid hver morgen.

Hver dag gikk vi til vraket som lå 1½ n. m. fra land. Vi forsøkte å berge last og utstyr. Det hendte at livbåtene fylt med bergningsgods gikk rundt i bakevjen under landing. Flere av mannskapet dukket og festet manillaløpere rundt det tapte gods. Ophalingen blev besørget av et oksespann fra bondegården.

Under verdenskrigen seilte jeg omtrent hele tiden, og hovedsakelig i de mest utsatte faresoner. Takket være skjebnen blev skibene jeg førte skånet for torpedering og minesprengning.

I aug. 1916 gikk vi med d. «Wegadesk» fra Newcastle bestemt til Genua med kullast. Ved Gull Lightship (Yarrow Roads) blev vi stoppet av de engelske myndigheter p. g. a. at tyske ubåter opererte i Den engelske Kanal og la ut en masse miner. Efter 2 dager var der ca. 200 skib opankret for å avvente avgangsdordre, hvorav 12 norske skulde til italienske havner.

Umiddelbart før avgang, mens vårt skib ennå lå for anker, blev det pårendt av en stor engelsk passasjerbåt, med den følge at vi

måtte gå til London for reparasjon. Denne tok 5 uker (under normale forhold kunde den vært utført på 1 uke).

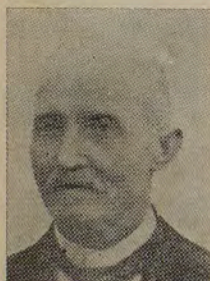
Av de ovennevnte 12 norske skib, blev de fleste senket i Middelhavet, ca. 70 n. m. syd for Toulon. Besetningene fra disse skib kom hjem via London hvor sjøforklaringer blev avholdt på Det Kgl. Norske Generalkonsulat, hvori jeg deltok som bisitter. Helt i uhell, tenkte jeg, — mitt skib hadde høist sannsynlig litt samme skjebne som de øvrige, hvis ikke kollisjonen hadde inntruffet.

Under reparasjonstiden i London var vi vidne til et Zeppelinangrep 25. aug. og ett 3. sept. 1916. Ved siste angrep lyktes det for de engelske flyvemaskiner å bringe en Zeppelin ned innen Londons grenser. Dette hendte kl. 11 om aftenen. Vi blev vekket ved, at der blev skutt med kanoner fra kaien. Et utall av lyskastere var rettet mot et enkelt punkt på himmelen. Zeppelineren var opdaget. På grunn av det sterke lys fra lyskastene så den ut som en stor glødende cylinder. Skytningen ophørte momentant og samtlige lyskastere slukket. Det neste vi så, var 3 blanke lys fra 3 flyvemaskiner der kretset over Zeppelineren og kastet bomber efter den. Plutselig så vi i luften en ildflamme sakte dalende, og et hyl høstes fra folk på jorden. Zeppelineren var truffet av en bombe, opbrent, dens 34 manns store besetning drept og forvandlet til forkullede lik.

Mens angrepet stod på falt der 2 bomber i samme dokk som vårt skib lå fortøiet.

I juli 1910 begynte jeg som 2. styrm. i A. F. Klaveness rederi. I sept. 1914 blev jeg forfremmet til fører, hvilken stilling jeg fremdeles innehar.

MELSON*), NILS BULL,



Tønsberg, f. 26. april 1854 i Stokke. Til sjøs 1868 med s. «Karoline Kathrine» (360) av Tønsberg, tilh. I. C. Melson. Styrms.eks. 1873 i Oslo. Styrms. med s. «Magnus Lagabøter» og «Oscar II». Blev i 1877 fører av s. «Haabet» (450) av Tønsberg, tilh. Rasmus Olsen. Har senere ført s. «Lakefield» (1560), s. «Nelson» (1550), s. «Felicitas» (1200), s. «Astoria» (1600) og s. «Lancing» (3300), alle av Oslo. Sluttet sjøen i 1914. — Gift. 7 barn.

*) Død sept. 1935.

Optok en skibsbesetning i Nordsjøen i nov. 1888 fra nedbrukket og synkende engelsk 3 m. sk. Blev herfor belønnet av Board of Trade med nattekikkert med inskripsjon.

Forlot «Lakefield» 21. des. 1891 i Atlanterhavet nedbrukket og full av vann. Hele besetningen blev reddet 23. des. av sk. «Lizzie» av Truro. Kapt. blev senere av den norske stat belønnet med marinekikkert med inskripsjon.

«Astoria». Det kan kanskje interessere efterlevende generasjoner hvad som av større arbeider kunde bli utført av besetningen under fartstiden. Helt nytt poopdekk innlagt og senere stordekk, som blev avsluttet av min eftermann, med samme besetning, idet jeg, grunnet sykdom, måtte forlate efter 4 års tjeneste.

«Lancing». Førte dette skib 11—12 år. Hadde i den tid flere verdensomseilinger. Et par av skibets beste reiser bør nevnes: Fra Langrunnen (Horten) til Melbourne på 74 dager. Montevideo til New Caledonia 44 dager, hvilket siste gir en gjennomsnittsfart av vel 10 n. m. pr. time.

Av større arbeider som utførtes av besetningen kan nevnes: Ombyttet mesteparten av stående rigg med ny, likesom alle seil

blev forarbeidet ombord. Innlastningen av malm i New Caledonia utførtes utelukkende av besetningen (undtatt siste last derfra, da avsenderne hadde forbeholdt sig dette og kostet skibet adskillige tusen franc).

Fra N. H. og S. T. 22. nov. 1934 gjengir vi:

«Vedlegger kopi av Certeparti Ardrossan—Montevideo og har vi meldt skibet ferdig for lastning imorgen (6. okt.) da heldigst å være ute i tide. Dersom vi slutter «Lancing» for chrome ore fra New Caledonia til direkte havn og skibet kan være på lasteplass i Canada senest 20. sept. neste år, utloves kr. 1000 til Dem, kr. 120 til 1. styrms. og kr. 380 til det øvrige mannskap, siste kr. 380 å fordeles som De finner passende.»

Det vi gjengir ovenfor er en skrivelse som «Lancing»s fører, kapt. Nils Bull-Melson, mottok fra sine redeere, J. L. Johanson & Co. 5. okt. 1910. Brevet forutsetter at «Lancing» på under ett år skal foreta en rekke lange reiser nær sagt over alle hav innen skibet går inn i det certeparti som omtales i skrivelser. Skal en slik rundreise kunne avvikles efter så snaua beregninger må skibet ikke alene være en god seiler, men det må også ha en fører og en besetning som kan håndtere skuta.

Selvfølgelig, hadde vi nær sagt, klarte Melson og guttene hans jobben. Allerede 12 dager før den fastsatte tid kunde Melson melde fullriggeren sin lasteklar på lasteplassen i Canada.

Det kan ha sin store interesse å se hvorledes rundreisen blev avviklet:

Avg. Ardrossan 21. okt. 1910, ank. Montevideo 9. des.

Avg. Montevideo 21. jan. 1911, ank. New Caledonia (losstasjon) 3. mars.

Avg. New Caledonia 6. april 1911, ank. Rotterdam 21. juli.

Avg. Rotterdam 5. aug. 1911, ank. Cape Chatte (Canada) 8. sept. altså 12 dager før den fastsatte tid. Ved tilbakekomst til Ardrossan 10. nov. blev honoraret utbetalt.

Der blev på denne rundtur prestert mangen en frisk seilas. Det var på denne tur at «Lancing» i 33 døgn, nemlig på reisen fra Montevideo til New Caledonia, holdt gjennomsnittlig 11 knop. Det var neppe mange dampskib som kunde holde følge med «Lancing» dengang.

MESSEL, THORVALD AUGUST SVERRE,

Høvåg pr. Lillesand, f. 10. sept. 1885 i Høvåg. Til sjøs 1900 med s. «Ellen» (600 brt.) av Grimstad, tilh. Søren Hansen. Styrms.eks. 1903 og skibsf.eks. 1908 i Kristiansand. Styrms. med bk. «Walle» av Lillesand og d. «Sundet» av Tvedestrand. Blev i 1911 fører av d.



«Falstad» (1500) av Arendal, tilh. Grefstad & Herlofson. Har senere ført damperne «Kronstad» (4600) av Arendal, «Bufjord» (3600) av Grimstad, «Salina» (2700), «Fram» (4750), «Augvald» (8500), «Profit» (2400) og fører nu «Unita» (6000), tilh. H. M. Wrangell & Co., alle av Haugesund. — Gift. 1 barn.

I seilskibstiden for jeg i langfart på Australia, Sydhavseene, Sydafrika, Sundaene og Amerika.

I krigstiden gikk jeg mest i fart mellem Amerika og Europa. Var en gang med d. «Kronstad» utenfor Fastnet (Irland) utsatt for et torpedoangrep fra en tysk u-båt der avskjøt en torpedo efter oss

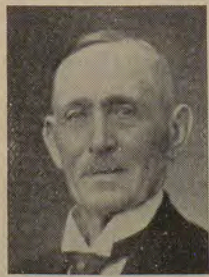
uten varsel, men denne gikk klar et par fot aktenfor oss. I 1918 gjennomgikk jeg Reserve-offiserskursen på Sjøkrigsskolen på Horten, hvorefter jeg var chef på B/F «Skien» i Hvaleravdelingen. Foruten den alm. bevoktning og konvoiering av skib over Oslofjorden var vi også på minefiske, idet der høsten 1918 drev en masse løsdrevne miner inn på kysten fra Hvaler og innover på østsiden av Oslofjorden. Var herunder med og desarmerte adskillige miner, hvorunder vi hadde flere spennende episoder.

Den 23. sept. 1921, med «Salina» av Haugesund, kolliderte vi i tykk tåke med det belgiske postd. «Jan Breidel», som går i rute mellom Ostende og Dover, ca. 3 n. m. av South Goodwin fisk. med den følge at «Salina» sank i løpet av ca. 3 min. Vi var saltlastet fra Trapani til Haugesund. Jeg hadde min hustru og mine 2 gutter (1½ og 3 år) ombord. Herunder mistet jeg min hustru og min yngste gutt. Den annen blev berget, idet jeg holdt ham i mine arme, idet skibet sank og gikk ned med skibet; men blev senere picket op av en livbåt fra det annet skib. Vi mistet også 9 av mannskapet, hvoriblandt 1. styrm. Følges fra Skudenes. Vi som blev berget blev tatt ombord i fergen og landsatt i Dover ca. 7 timer efter. Der fikk vi først tørre klær på, idet de intet hadde å være av med ombord i belgieren. Dette gjorde at flere av oss fikk en knekk for livet, deriblandt jeg.

Var efterpå en tid ansatt på H. M. Wrangell & Co.s kontor, hvorefter jeg gikk ombord i «Fram». Der ombord hadde vi en stor brand med asfaltlast in bulk ombord fra Venezuela på New York havn. Hele midtskibsbygningene brente ned og maskinen blev ødelagt. Der var også fyr i akterrommet, men fikk slukket ved å sette det under vann. Det var lynnedslag som antente gassopsamling fra lasten i maskinrommet, og selve flammen stod høit over skorstenen. 2 sannsugere kom efterpå langs siden, da alt treverk var brent op, før vilde de ikke komme, og la flere slanger ombord.

Blev gift for annen gang 2. aug. 1930.

MEYER, ANDREAS,



V. Halsen, Larvik, f. 14. okt. 1842 i Ø. Halsen. Til sjøs 1855 med s. «Sjøskum-meren» (250) av Larvik, tilh. H. B. Elligers. Styr.-eks. 1861 i Larvik. Styr.-med s. «Gustava», s. «Familien» og s. «Mogen». Blev i 1865 fører av s. «Tvende Brødre» (300 brt.) av Lar-

vik, tilh. P. Semb. Har senere ført seilskutene «Hero», «Mira», «Juba», «Nor», «Dronningen» (2) samt damperne «Anna» (500) og «Ella» (1100), alle av Larvik. Sluttet sjøen i 1900. — Senere skibsreder. — Enkem. — 6 barn.

Høsten 1880 var jeg med «Dronningen» på reise fra Canada til Frankrike, da jeg midt i Atlanteren traff på «Canada» av Porsgrunn forlatt av mannskapet og full av vann. Den fløt på plankelasten. Efter å ha vært ombord og nærmere undersøkt forholdene, blev jeg, styrm. og mannskap enig om å ta den med oss og bringe den i havn, hvilket lyktes. Bragte den til ankers på Cherbourg red, hvor engelske Lloyd overtok den efter at vi var betalt bergningslønn. Dette var en lønnende jobb både for reder og oss. «Canada»s mannskap var reddet av en engelskmann, og nettop hjemkommen til Porsgrunn fikk kapt. telegram at «Canada» var berget inn til Cherbourg.

I aug. 1883 var jeg med «Dronningen» på reise til Montreal kullastet, og da dette skib var en av Larviks hurtigste seilere, trengte vi kun den halve tiden å slå oss over Atlanteren mot de fleste andre. Vi var straks op under Labradorkysten, og da jeg hadde hørt man forkortet veien betydelig ved å gå inn Belle Isle str. istedenfor St. Paul, bestemte jeg mig å forsøke denne vei. Alt gikk godt inntil vi var kommet inn i stredet, hvor vi fikk vinden imot med tykk tåke. Vi hadde ikke gjort mange bauter før vi var kommet Newfoundland for nær. Vi gikk baut, men var allerede kommet land så nær at vendingen blev akterstavn og en del av kjølen knust mot klippen. Skibet seg ut fra land. Vi satte i gang vindmøller samt kappet op en del manillataugverk, satte ut båt og stoppet i såret det op-hugne taugverk. Skibet lekket ikke mer enn at vi kunde holde den med pumpene. Vi holdt kryssende i håp om at en damper skulde dukke op og ta oss på slep, men nei, ingen var å se, og til sist vilde mannskapet gå i båten, hvilket jeg fikk stoppet dem fra ved å love dem at vi skulde seile inn på Labradorkysten for derved å hindre skibet fra å synke på dypet. Vi seilte inn på landet der, men stranden var bare fjell, så skibet blev vrak og måtte forlate den efter å ha opholdt oss der i 3 uker, før vi kom derfra. Jeg ergrer mig over at en sådan seiler skulde få så bratt en ende.

Nu går jeg i 90-årene og hele mitt sjømannsliv er som en drøm.

MEYER, ARNE ERIK WICHNE,

Bergen, f. 6. mars 1889 i Bergen. Til sjøs 1905 med d. «Peter Jebsen» (6000) av Bergen, tilh. Bergh & Helland. Styr.-eks. 1909 og skibsf.eks. 1912 i Bergen. Styr.-bl. a. med Bergens-damperne «Christian Børs», «Peter Jebsen» og «Bergsdalen». Blev i 1917 fører av s.n. skib (4300), tilh. Tollef Ravn. Har senere ført damperne «Ravnanger», «Samnanger» og fører nu «Rein» (1900), tilh. Steiner S. Müller, alle av Bergen. — Gift. 3 barn.

Under krigen i begynnelsen av aug. 1918 førte jeg d. «Bergsdalen». Gikk ut fra Gironde's munning i konvoi sammen med 40 andre skib, hvorav d. «Kalfarli» av Bergen. De øvrige amerikanske, engelske og franske; de fleste amerikanske skib førtes av nordmenn. Alle førere blev samlet iland før avgang for å motta instruksjoner. Den 3. kveld ut fra Gironde, 16. aug., i mørkningen, blev konvoien angrepet av u-båter. Der var da ennå 4 franske destroyere som eskorte. 3 skib blev torpedert i løpet av ½ time, de 2 siste med 5 min. mellomrum. De var alle 3 siste skib i sin rekke, rekken nærmest «Bergsdalen», som gikk sist i 3. rekke fra venstre fløi. Instruksjonen var at i tilfelle angrep, at hvert skib skulde fortsette sin kurs, og overlate til eskorten å ta sig av de torpederte skib. Neste morgen kl. 5, da kun 6 skib i sikte (de øvrige med større fart var komt sig undav), blev 2 skib torpedert. Den følgende morgen, da 4 skib i sikte, blev igjen 2 skib torpedert. «Bergsdalen» kom sig også denne gang undav på grunn av tiltagende tåke. Den første dag passerte man tett forbi det ene torpederte skib, som ennå fløt, da det var en tankbåt, livbåtene lå langs siden og en destroyer lå tett ved. Vannet fløt av olje. Man passerte hvelvete livbåter uten folk. Den 27. aug., da «Bergsdalen» var kommet op under Newfoundlandsbanken, 120 mil av Cape Race, kl. 4 em., efter at tåken som hadde vart i flere dager lettet, blev «Bergsdalen» torpedert uten varsel og sank på 2 min. Alle kom sig i båtene undtatt 3. maskinisten som omkom og 5 av oss andre, hvorav jeg selv sistemann måtte hoppe i sjøen i siste øieblikk. Idet jeg hoppet fra poopen, stod skibet rett op og ned. Hele forskibet op til skorstenen stod under vann. Jeg kom snart op i en av båtene og alle var da der undtatt maskinisten. Der var da intet uten planker og luker rundt omkring. Vi blev 6 timer senere picket op av svensk d. «Annie Johnson» av

Stockholm, som tok våre båter på dekk og steamet opunder Cape Race, hvor vi neste dags em. gikk i våre båter igjen og rodde velbeholdne iland.

Den 14. des. 1932 blev d. «Rein» på reis fra Canada til Glasgow overfalt av en fryktelig orkan, hvis like ingen av oss hadde oplevd. Det var den 76. gang jeg krysset Nordatlanten. Rorstammen brakk etter 26 timers orkan, og vi drev i 15 døgn stadig østover uten styring med stadig vestlige stormer, en drift av 37 kv. pr. døgn. Drev ialt 760 mil i rett linje, undtatt kurvene. Den 24. (julaften) blev vi observert av en engelsk damper kl. 11 1/2 aften. Jeg av slo assistanse, da den skulde vestover. Den telegraferte det passerte videre. «Rein» har ingen trådløs. Den 29. des. var vi så heldig å bli påtruffet av d. «Marstenen» av Bergen, som efter gjentagne avbrudd på grunn av storm, hvorunder sleperen brakk, slepte oss inn til Irland, hvor vi ankom 12. jan. Derfra blev vi senere av 2 taubåter slept til Liverpool. Forbindelsen med «Marstenen» blev gjort med utfiring av tomtønner med tynn line. Slepere bestod av over 100 fv. 4" wire og 100 fv. 3" wire, begge innshakket med ankerlås på «Rein»s ankerkjetting ved 15 fv. shaklen med ankeret hengende på. Og blev der utslakket 60 fv. kjetting fra «Rein». Slepningen gikk da fint i åpen sjø med vind og sjø på låringen. «Marstenen» styrte på kvartstrekken, skibene nesten tvers av hverandre med «Rein» op til luvart. Utfor Coble blev skibene surret forsvarlig sammen side om side og styrte da som et skib in på indre havn.

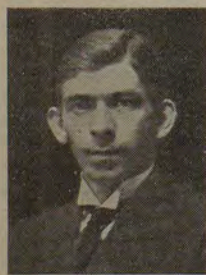
Der blev ombord i «Rein» under driften forsøkt med nødror, først med 30 fot lange spirer av 1 fots diameter ut fra baugen, senere disse sammen med flåte hengende i 12" gresstrosse fra poppen med styreliner — uten resultat. I Atlanteren med stadig svær sjøgang viste slike forsøk sig aldeles nyttesløst.

MEYER, EIVIND,



Bergen, f. 14. juli 1876 i Bergen. Til sjøs 1891 med fullr. «Elida» (1200) av Egersund, tilh. kapt. Hansen. Styr.eks. 1895 og skibsf. eks. 1899 i Bergen. Styr. bl. a. med bk. «Drott» av Stavanger og d. «Tordenskjold» av Bergen. Blev i 1904 fører av d. «Alfred Dumois» (900) av Bergen, tilh. skibsr. Traa. Har senere ført Bergens-damperne «Captain Bennet» (900), «Jamaica» (950), «Admiral Børresen» (6600), «Rygja» (6600), «Sygna» (7500), «Grena» (11800), «Hørda» (7500), og førte senest m. «Java» (12900), Bergen. — Farende viceordf. i N.S.F. (1930—1931). — Gift. 5 barn.

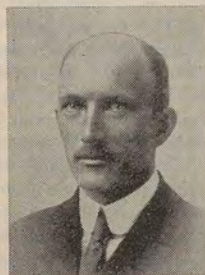
MEYER, ERNST INGARTH,



Stokke, f. 23. mars 1895 i Grimstad. Til sjøs 1909 med s. «Aure» av Ålesund, tilh. Søndmøre Dampskibsselskab. Styr.eks. 1915 i Kristiansund og skibsf. eks. 1918 i Oslo. Styr. bl. a. med bk. «Bølgen», d. «Borghild» og d. «Svalbard». Blev i 1919 fører av d. «Rein» av

Trondheim, tilh. skibsr. Wedø. Har senere ført hv.b. «Symra» av Leith og fl. hvalbåter tilh. A.s. Rosshavet. — Gift. 6 barn.

MEYER, GUSTAV ALBERT,



Minde pr. Bergen, f. 15. mars 1882 i Bergen. Til sjøs 1899 med d. «Bergenhushus» (6000) av Bergen, tilh. A. Olsen. Styr.eks. 1903 og skibsf. eks. 1905 i Bergen. Styr. med d. «Brage», d. «Ellis», d. «Vølund» og d. «Peter Jebsen». Blev i 1913 fører av s.n. damper (6000) av Bergen, tilh. Bergh & Helland. Har senere ført damperne «Løvland» (4200) av Oslo, «Halfrid» (4000) og senest «Nesttun» (2025), begge av Bergen. — Gift. 6 barn.

Tjenestgjorde i Marinen eftersommeren og høsten 1905 ombord i «Heimdal» og «Norge». Var med på Langgrunden og tok imot H. M. kong Haakon.

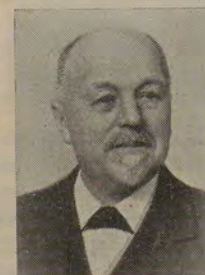
Høsten 1908 r. styr. ombord i d. «Vølund». Skibet blev påseilt i Long Island Sound og sank i løpet av noen minutter. Alle mann blev berget.

Gikk ut som fører med d. «Peter Jebsen» fra Barry i jan. 1917. Hadde 26 dages reis til New York i ballast. Avgikk derfra en av de første dage i mars lastet med hvete for Bordeaux uten konvoi, og forliste skibet på Corduari rev grunnet misvisende instruksjoner. Ca. 35 % av lasten blev berget. Ved hjemkomst til Norge blev jeg belønnet med mulkt av Sjøfartskontrollen. Alle mann blev berget.

Førte d. «Løvland» fra høsten 1917 til våren 1919 mellom Bristol og Middelhavet.

Har ført d. «Nesttun» fra høsten 1921 til høsten 1933, da skibet blev solgt til utenbys rederi.

MEYER, HANS LUDVIG,

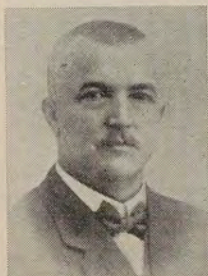


Stavern, f. 3. des. 1857 i Tjølling. Til sjøs 1872 med br. «Emma» av Larvik, tilh. P. Semb m. fl. Styr.eks. 1876 i Larvik. Styr. bl. a. med bk. «Norma» og bk. «Hoppet». Blev i 1880 fører av br. «Reform» (208 brt.) av Larvik, tilh. M. Op-pen m. fl. Har senere ført seilskibene «Penda» (190 brt.), «Kong Sverre» (320 brt.), «Shakespeare» (633 brt.) og «Bravo» (1030 brt.), alle av Larvik. Sluttet sjøen i 1898. — Senere skibsreder og grosserer. — Stortingsm. for Larvik og Sandefjord 1910—1913, 1914—1916 og 1919—1921, medl. av Larvik formannskap og bystyre, overformynder, form. i sjømannsf., form. i havnevesenet, sjørettsmedl.,

medl. av en rekke direksjoner og styrer, o. s. v.
— Gift. 2 barn.

I de 18 år jeg førte seilskib hadde jeg ingen nevneverdige hendelser eller uhell. 3 mindre berøringer av grunn. Alle med los ombord.

MEYER*), JULIUS CHRISTOPHER,



Bergen, f. 23. nov. 1871 i Bergen. Til sjøs første gang med d. «Patria» av Bergen, tilh. skibsr. Schjeldrup. Styrme.eks. i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Alert», d. «Simon Dumois» og d. «Baldar». Blev i 1903 fører av d. «Gwent» (1100) av Bergen, tilh. Harald Eie. Har senere

ført damperne «Earnford» (3600) av Stavanger, «Gere» (1200), «Ymer» (1750), «Janvold» (2400), «Lom» (2100), «Nils» (3050), «Suzanne» (4100) og fører nu d. «Julianne I» (4300), tilh. Eilert Lund, alle av Bergen. — Gift. 2 barn.

*) Død i mars 1935 i Cienfuegos (Cuba).

Gullur fra den franske Marine-minister.

Seilte i alle krigsårene.

Forlist med d. «Alert» i Nordsjøen. Do. med d. «Gere» på Atlanterhavet. Torpedert under krigen med d. «Janvold» kislattet til Glasgow. Forlist d. «Nils» på Atlanteren og do. d. «Suzanne» på Kinakysten.

MICHELSSEN, AUGUST,



Bratteklev pr. Arendal, f. 25. des. 1889 i Tallinn. Til sjøs 1906 med s. «Norden» (600) av Nordtelje, tilh. A. Karlsson. Styrme.eks. 1912 ved Port-Baltic sjømannsskole. Styrme.eks. 1917 og skibsf.eks. 1921 i Arendal. Styrme. med bk. «Souvenir», d. «Orion» og d. «Ora», samtlige av

Arendal. Blev i 1924 fører av m. aux. «OBS» (650) av Arendal, tilh. O. B. Sørensen & Co. Har senere ført damperne «Orion» (1350), «Ora» (1500) og fører nu «Orania» (1850), samtl. tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

MIDBØE, MATHIAS,

Skudeneshavn, f. 21. des. 1899 i Skudeneshavn. Til sjøs 1915 med d. «Certo» (3000) av Haugesund, tilh. B. Stolt Nielsen. Styrme.eks.

1921 og skibsf.eks. 1925 i Oslo. Styrme. med d. «Sisto», d. «Marie Nielsen», d. «Føina» og m. «O. A. Knudsen». Blev 10. juli 1934 fører av m. «Tosca» (7830) av Haugesund, tilh. Knut Knutsen O. A. S., og fører dette skib fremdeles. — Gift. 2 barn.



MIDTHASSEL, ARIAN,

Lista, f. 3. mars 1866 i Midthassel. Til sjøs 1881 med bk. «Marcopolo» (500) av Farsund, tilh. hans far Reinhart Midthassel. Styrme.eks. 1884 i Kristiansand. Styrme. med bk. «Marcopolo», bk. «Europa» av Bergen og bk. «Midthassel». Blev i 1891 fører av s. «Liberte» (700) av Farsund, tilh. F. Samuelsen. Har senere ført s. «Monica» (1100), s. «Arcturus» (1050), begge av Farsund, og fører nu b.d. «Erling Skjalgson» (200) av Bergen, tilh. Norsk Bjergningskomp. — Gift. 6 barn.



Var ansatt i dykkerselskapet «Tjørve», disp. Einar Meling, Stavanger, fra 1906 til 1914, som fører av de forskjellige dykkerfartøier, hvor vi drev med sprengning og optagning av strandet og sunkne båter på Finske-kysten, Svenskekysten, Skotlands vestkyst (særlig Hebriderne) og delvis også på Norskekysten. Fra 1915 har jeg vært fører i Norsk Bjergningskompagni A.s., da hjemmehørende i Oslo, og senere overflyttet til Bergen med disp. Morten Beyer som den ledende, og jeg har deltatt i mange forskjellige og tildels vanskelige bergningsarbeider. F. t. er jeg stasjonert på Lista.

Da krigen brøt ut i 1914 måtte arbeidet med sprengning og dykning innstilles, da vi ikke fikk tillatelse til å bruke sprengstoff på den Skotske kyst, hvor fartøiene da blev oplagt.

Forliste med bk. «Marcopolo» på Jæren i jan. 1888 i tåke.

Alle reddet.

MIKAELSEN, BIRGER,

Steinkjer, f. 1. jan. 1895 i Kristiansund. Til sjøs 1910 med d. «Santiago» (1750) av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Styrme.eks. 1915 i Kristiansund og skibsf.eks. 1919 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Førde» av Bergen og d. «Rensfjell» av Kristiansund. Blev i 1921 fører av s.n.



skib (1850), tilh. Kristiansund Dampskibsrederi. Fører nu d. «Innherred» av Steinkjer, tilh. Innherred D.s. — Gift. 4 barn.

Seilte med d. «Førde» som styrm. 1915—1917. 1917—1924 i Kristiansunds Dampskibsrederi og var med samme rederis skib «Tusnastabb» da det blev senket uten varsel på østkyst England 5. mars 1918. Alle reddet.

Efter at skibene i Kristiansunds dampskibsrederi var solgt, søkte jeg mig over i kystfart og blev ansatt i Indherreds Dampskibsselskap i 1924.

MIKKELSEN, CHRISTIAN LAURITZ,

Skien, f. 5. des. 1848 i Brevik. Til sjøs 1863 med bk. «Søblomsten» av Porsgrunn, tilh. besiktigelsesmann Folkman. Styrm.eks. 1869 i Risør. Styrm. bl. a. med seilskibene «Gladiator», «Pløien» og «Constantia». Blev i 1876 fører av bk. «Gladiator» (177 com.l.) av Porsgrunn, tilh. Christen Knudsen. Har senere ført s. «Tuisco» (194 com.l.) av Kragerø, brigg «Odin» av Brevik, bk. «Castro» (275 brt.), br. «Apollo» (258 brt.) og bk. «Kobe» (334 brt.), alle av Skien. Sluttet sjøen i 1916. — Enkem. 1 barn.

I 1872 da jeg var styrm. med br. «Constantia» av Oslo, drev vi iland ved Vlieland på den hollandske kyst i en storm. Mannskapet blev reddet i redningsbåt fra land, skjønt vi intet land kunde se.

I 1886 førte jeg «Odin» og avgikk fra Newcastle bestemt for Langesund. Den 28. feb. fikk vi en snestorm fra S.O.; fartøiet sprang lekk så det blev umulig å holde det flytende. Vi blev alle reddet av en Grimsby-fisker, da fartøiet gikk ned.

Efter at vi kom iland i Grimsby var det å se til å komme hjem. Dette var meget vanskelig, da hele Skagerak var belagt med is, men vi kom dog efter meget strev til Kristiansand.

MIKKELSEN, GUNDER,



Mostervavn, f. 10. aug. 1872 i Finås. Til sjøs 1890 med jakt «Håbet» av Haugesund. Styrm.eks. 1897 i Haugesund. Styrm. bl. a. med bk. «Zipora», d. «Ryvarden» og d. «Aslaug». Blev i 1910 fører av d. «Romsdal» (2000) av Haugesund, tilh. Th. Skogland. Har senere ført

Haugesunds-damperne «Neto» (500), «Barbara» (1500), «Snygg» (2000) og «Karma» (1800). Sluttet sjøen i 1929. — Driver nu gårdsbruk og seiler med eget fartøi i kystfart. — Gift. 3 barn.

Med bk. «Lancashire» av Haugesund på reise Pensacola—Buenos-Aires. Var i sept. 1894 ute i en cyklon i Floridastredet. Mistet dekkslasten. Var nærmest kantreferdig med 14 fot vann i rummet. Mistet også en del av riggen. Fikk i løpet av 5 dager pumpet lens, rigget op det meste av riggen og reisen blev lykkelig tilendebragt.

Blev i aug. 1914 stoppet i Finskebukten av den russiske flåte på reise fra London til Helsingfors med koks. D. «Aslaug» måtte returnere til Gotland. Gikk så til København og losset.

Reiste i 2½ år mellom England og Frankrike. Blev i des. 1917 på reise over Kanalen angrepet av en u-båt. Var 2 båter i følge. Den engelske båten blev senket med 6 skudd. Jeg slapp bort med mitt skib «Karma» efter at u-båten hadde skutt 4 skudd over

midtskibs. Blev med samme skib angrepet av en u-båt 8 kv.m. N.V. av Lizzard. Ved å gå imot tungsjøen undgikk man å bli truffet. 14 skudd blev sendt over midtskipet. Blev nu berget av 3 engelske krigsskib. U-båten blev senket av disse.

MIKKELSEN, MAURITZ HALBERT,

Øvre Gogstad i Sandar, f. 10. nov. 1877 i Sandefjord.

Til sjøs 1894 med bk. «Fortuna» (2000) av Sandefjord, tilh. Johan Bryde. Styrm.eks. 1900 i Sandefjord og skibsf.eks. 1901 i Oslo. Styrm. med bk. «Fortuna» og blev i 1904 fører av dette skib. Har senere ført damperne «Alejandro» (800) av Punta Arenas, «Lyra» (1750) og «Laly» (2750) av Oslo, «Thorøy» (4000) av Sandefjord, og førte derefter d. t. «Oural» (3250) av Montevideo (eier A.s. Thor Dahl, Sandefjord) inntil dette blev solgt 1932. — Fl.

kom. hverv, censor ved sjømannsskolen i Oslo og Sandefjord, sjørettsmedl., London Lloyds besiktigelsesmann i oljesaker. — Gift. 2 barn.

Jeg seilte først 3 år som dekksgutt, bestemann og donkeymann med min far, Thor Mikkelsen («Uncle Thor»), ombord i «Fortuna». Reiste så fra Seattle til Klondyke, hvor jeg var i 2 år.

Løste i 1904 av min far som fører av «Fortuna». Dette skib blev kondemnert og solgt i Sidney i 1906 efter at vi hadde mistet riggen.

«Fortuna» var et av de største seilskib som er bygget i Norge (modellen er nu på Sjøfartsmuseet på Bygdø).

Jeg var fra des. 1915 til april 1919 ansatt på C. T. Gogstads kontor i Oslo.

Kjøpte i 1922 d. «Huldra» som jeg hadde i 5 år.

Har senere vært 3 sesonger i Antarktic som fører av transportskib.



MILBERG, OLAF MARIUS,

Oslo, f. 6. juni 1872 i Dypvåg. Til sjøs 1888 med s.

«Pallas» (600) av Staubo, tilh. John P. Pedersen. Styrm.eks. 1889 i Dypvåg og skibsf.eks. 1891 i Arendal. Styrm. med s. «Staubo» og 3 år i kystfart med A.D.S.-skib. Blev i 1894 fører av s. «Thora» (650) av Staubo, tilh. Jørgen Pedersen. Har senere ført d. «Dag» (900) og d. «Dagfred» (1500), begge av Tvedestrand. Sluttet sjøen i 1906. — Har senere drevet rederi og handel. — Gift. 4 barn.

Har som reder disponert d.s. a.s. «Fjord», «Nord», «Oksfjord» og «Fama».

En av de reiser med seilskib som sterkest har preget sig i erindringer, var en tur fra East-London, Syd-Afrika, til Vest-India.



Hele mannskapet hadde vært syke av dysenteri og selv var jeg ganske sterkt angrepet, men skøftet allikevel ikke. Ved avreisen var det umulig å få nye folk istedenfor de syke, og da skibet gikk ut, hadde jeg en mann på vakt. Han måtte naturligvis stå til rors eller sitte på rundhuset iblandt og styre med benene. Selv måtte jeg ta mig av seilføringen, og da var det å springe og slakke i le og hale til luvart eller omvendt. Var det en lei bøie iblandt, kom gjerne skipperen ut i skjorten og hjalp til. Så var det pumping minst den siste timen, og da vinnen som regel var akterlig, var der lite hjelp i vindpumpen. Et par min. i pumpestangen og så puste ut på ryggen i dekket. Å klage tenkte man ikke på den gangen og heller ikke godtgjørelse for flere manns arbeide, men glad og lett som en loppe allikevel.

Alt seilmakerarbeide blev gjort av mig som styrm., mest fordi jeg likte arbeidet. Ved hjemkomsten mente skipperen dette burde påskjønnnes av rederen og resultatet blev kr. 2,00 tillegg i hyren. To kroner var godt å ta, men det morsomste var at seilene stod godt.

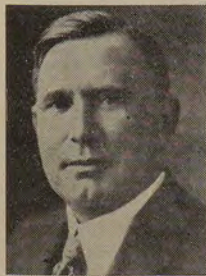
MILDE, FREDRIK KRISTIAN,



Stend pr. Bergen, f. 9. aug. 1888 i Fana. Til sjøs 1905 med galeas «Strilen», tilh. skibsr. Rogde. Styrm.-eks. 1911 og skibsf.eks. 1914 i Bergen. Styrm. bl. a. med d. «Eros», d. «Kul» og d. «P. G. Halvorsen». Blev i 1928 fører av d. «Jern» (1350) av Bergen, tilh. Thv.

Halvorsen, og fører nu dette skib. — Gift. 3 barn.

MITHASSEL, ASLAK REINERTSEN,



Lista, f. 28. april 1882. Til sjøs 1897 med s. «Ingomar» (1182 brt.) av Spydeberg, tilh. skibsr. Jonassen. Styrm.eks. 1900 i Farsund og skibsf.eks. 1907 i Stavanger. Skibsf.eks. 1918 i New York. Styrm. bl. a. med d. «Oddersjaa» og d. «Petra». Blev i 1911 fører

av d. «Stokesly» (1400) av Farsund, tilh. Lundegård & Stray. Har senere ført d. «Bravore» (2400) av Farsund, m. «Mount Hood» (2500) av Oslo og d. «Ellavore» (2000) av Farsund. Sluttet sjøen i 1928. — Senere gårdbruker. — Gift. Ingen barn.

MITHASSEL, REINHART,

Lista pr. Farsund, f. 8. aug. 1887 i Lista. Til sjøs 1903 med s. «Andrea» (2000) av Farsund, tilh. G. C. Brøvig. Styrm.eks. 1906 i

Farsund og skibsf.eks. 1911 i Bergen. Dispasjøreks. 1922. Styrm. bl. a. med bk. «Oksø», d. «Doravore» og d. «Fredavore». Blev i 1913 fører av d. «Doravore» (4500) av Farsund, tilh. Lundegård & Stray. Har senere ført d. «Tordenvore», d. «Torvore», begge av Farsund, m. «Mount Shasta», m. «Margareth» (2400), d. «Skrymer» (3000) og fører nu d. «Skuld» (1850), tilh. R. Mithassel, alle av Oslo. — Gift. 3 barn.



MO, KARL EDVARD OLSEN,

Tjømo, f. 25. juli 1862 i Tjømo. Til sjøs 1877 med s. «Columbus» av Tjømo, tilh. skibsr. Kruge. Styrm.-eks. 1882 i Fredrikstad. Styrm. bl. a. med bk. «Norman» av Tønsberg, bk. «Gladiator» og bk. «Høvding» av Porsgrunn. Blev i 1911 fører av d. «Skien» (227 brt.) av Skien. Har senere ført d. «Bandak» (182 brt.) av Skien. Sluttet sjøen i 1933. — Gift. 5 barn.



MOE, ANSTEIN,

Stavanger, f. 18. sept. 1889 i Stavanger. Til sjøs 1905 med d. «Expedit» (1000) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Styrm.eks. 1910 og skibsf.eks. 1917 i Stavanger. Styrm. bl. a. med d. «Ansgarius», d. «Jotun» og fl. D.S.D.-skib. Blev i 1926 fører av d. «Rogaland» (nu «Kvitøy») av Stavanger, tilh. D.S.D. Har senere ført d. «Tungenes» (560 brt.), d. «Austri» (491) og fører nu d. «Sand» (246 brt.), alle tilh. D.S.D. — Gift. 4 barn.



1913 ansatt i D.S.D. (styrm. d. «Austri» i 12 år i hurtigruten Stavanger—Oslo). Fører siden 1926.

MOE, EINAR MAGNUS NILSEN,

Bestun, Aker, f. 1880 i Sandeherred. Til sjøs 1895 med s. «Augusta» (1000 brt.) av Sandefjord, tilh. A. F. Klaveness. Styrm.eks. 1898 i Sandefjord.

Høiere skibsf.eks. 1900 i Tønsberg. Styr. bl. a. med damperne «Tjømø», «Stiklestad» og «Jason». Blev i 1904 fører av s.n. skib (2500) av Sandefjord, tilh. Jean B. Linaae. Har senere ført d. «Orla». Sluttet sjøen i 1916. — Senere skibsreder og fabrikant. Ordf. i N.S.F., sjørettsmedl., form. i Oslo Hermetikkfabrikkers forening, medl. av hovedstyret i De Norske Hermetikfabrikkers Landsforening. — Gift. 4 barn.

MOE, HALFDAN MAGNUS,



Ålesund, f. 23. mars 1883 i Trondheim. Til sjøs 1898 med s. «Leviathan» (1000) av Arendal, tilh. Chr. Kløcker. Styr.eks. 1902 og skibsf.eks. 1904 i Trondheim. Styr. med N.F.D. S-skib 1905—1917. Blev i 1921 fører av d. «Frierfjord» (1100) av Oslo, tilh. N.A.L. Har senere ført damperne «Tyrifjord» (5500), «Førdefjord» (4200), «Topdalsfjord» (6200), «Lyngenfjord» (7500), «Drammensfjord» (8200), «Randsfjord» (6000), «Norefjord» (5500) og fører nu d. «Skiensfjord» (7500), alle tilh. N.A.L. — Gift. 1 barn.

MOE, MAGNUS THORALF JOACHIM,



Sandefjord, f. 5. feb. 1878 i Sandefjord. Til sjøs 1892 med bk. «Staut» (650) av Arendal, tilh. H. H. Petersen. Styr.eks. 1897 i Sandefjord og skibsf.eks. 1900 i Tønsberg. Høiere skibsf.eks. i Valparaiso 1912. Styr. bl. a. med bk. «Avenir» av Sandefjord og d. «Dagfred» av Oslo. Blev i 1906 fører av d. «Alfonso» (450) av Punta-Arenas. Har senere ført 2 chilianske skib og d. «Os» (1000), d. «Nesttun» (2000), d. «Hop» (2200), d. «Albatros» (5350), alle av Bergen, og fører nu d. «Soli» (8400), tilh. Victor Jenssen, Oslo. — Gift. Ingen barn.

Jeg blev konfirmert 2. okt. 1892 og den 6. okt. reiste jeg første gang til sjøs. Jeg var da 14 $\frac{3}{4}$ år gammel. Mine skolekamerater var nok svært misundelige på mig, men selv var jeg ikke svært høi i hatten. Reisen gikk til Østersjøen, Syd Afrika, Vestindien og det blev ett års tur. Jeg var med flere seilskib og i 1897 blev jeg 2. styr. med min far ombord i bk. «Avenir», som var mitt siste seilskib. Senere var jeg et par år i engelske dampskib. Så var jeg i 4 år på Kinakysten som styr. og i 1906 blev jeg fører av en Chileansk d. «Alfonso». Denne damper hadde jeg et år på kysten av

Chile, men jeg likte ikke denne fart og kom hjem derfra, men begynte så i hvalfangst for Lars Christensen, Sandefjord, på kysten av Chile, og var da fører og delvis bestyrer av forskj. skib under Chileansk flagg, inntil 1916 da jeg sluttet på Chilekysten.

Straks etter jeg kom hjem fra Chile i 1916 fikk jeg d. «Os» å føre, men denne herlighet varte ikke lenge, da vi allerede i mars 1917 blev skutt i senk av en tysk u-båt utenfor Orknøyene. Vi kom oss i livbåtene i en fart og blev optatt av en skotsk damper.

FØRSTEREISGUTTEN.

Mel.: Vi skal møtes inatt under stjernernes skjær.

Når jeg tenker mig om — fra den dag da jeg kom,
ombord første gang som en gutt —
Da var det som alt tok slutt — og all glede forsvant,
mens jeg tenkte — Du er blitt en annens pant.
Størmann han roper, at jeg skal op å dra —
sjøstøvla må jeg ta a —
bramgordinger skal nippes — og jeg er inte bra,
men et tak i nakken hjelper nu og da.

Nei det er inte greit, når som førstereisgutt
å begynne på sjømannens kår.
Ihvertfall den gang på seilskibet — hvor der bruktes knut,
hvis ikke jeg var riktig purret ut.

Størmann han mener, at jeg skal ha en jobb —
han sender mig og renner mig til topp, —
men jeg er ei kommet ned — før jeg atter må op
og inni mig, velsigner jeg hans kropp.

Om morran klokken fem — er det kastepøsen frem
å spyle tuten, før jeg går til ror.
Jeg sliter og jeg drar og syns nok pøsen er for stor —
men størmann sier — den er akkurat som ifjor.

Størmann får en dram — og da er allting vel ombord
da bruker han så mange vakre ord.

Nei — la mig heller få befaling — til en jobb opi bramsaling
å nippe gordinger, og tenke litt på mor.

Ja så gikk det til — som nok mange huske vil —
mens maten vi fikk var meget slett,
Fliseguri skulde veie ut — men bare der var fett —
så var gamle Fliseguri go å mett.

Størmann han banner og er visst veldig kjekk,
hver gang når skipperen er på dekk.

Da er det gordinger som filer — men nu er jeg blitt så lett
og bramsaling er mig blitt en salig plett.

Men nu er jeg størmann — og nu går jeg til køis
kom ikke her med noe tøis —.

For jeg skal vise dere gutter — at det var mig som måtte op,
når alle gordinger var rakna helt fra topp.

Størmann går iland — å det er mig som dere ser —
pikebarna står jo rent og ber. —

Men vesle Clío nedi Río — mine tenner går i vann
for å slukke denne kjærighetens brand.

Men som skipper med kommando over skib når alt går vel,
det er nu det som jeg vil synge om ikveld. —
Der er vel ingen stilling større — om jeg så skal si det selv —
Å — la oss ta et tak i gordingene lell.

Så løfter vi glasset for hver førstereisgutt
og gleder oss for reisen, som tok slutt. —

Men la oss minnes vesle gutten, i oss selv, engang iblandt
med alle minner — fra den tid som for oss svant.

MOE, NILS GREEN,

Oslo, f. 12. juli 1876 i Risør. Til sjøs 1892 med bk. «Fornjot» av Risør. Styr.m.eks. 1897 i Risør og skibsf.eks. 1902 i Oslo. Styr.m. bl. a. med bk. «Fornjot», bk. «Carmel», d. «Glitra» og d. «Draupner». Blev i 1911 fører av s.n. skib (1600) av Bergen, tilh. Schjelderup

& Schjøtt. Har senere ført d. «Ener» av Oslo, d. «Grane», d. «Rimfakse» og fører nu d. «Balder» (1600), alle tilh. Alb. Schjelderup, Bergen. — Gift. Ingen barn.

4. aug. 1893 (17 år gml.) falt jeg overbord fra bk. «Fornjot» i Atlanterhavet og blev reddet av Guds nåde.

1900 var jeg matros med d. «Framnes» av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Skibet seilte iland om natten på Bahamaøene og blev vrak. — Alle mann berget.

1916 minesprengt av tyskerne med d. «Draupner» 30 kv.m. av Ushant. Alle mann reddet.

1918 den 11. nov. Fredslutningsdagen, seilte jeg på mine på østkysten av Orknøyene med d. «Ener» av Oslo. Alle mann reddet.

MOEN, KNUD THARALDSEN,

Moen pr. Risør, f. 29. juli 1858 i Moen. Til sjøs 1876 med s. «Septentrio» av Risør, tilh. J. F. Juell. Styr.m.eks. 1880 i Risør. Styr.m. med bk. «Alliance» av Risør og sk.s. «Eliezer» av Tvedestrand. Blev i 1890 fører av s. «A. W. Singelton» (600), tilh. o.n. reder. Har senere

ført s. «Svea» og s. «Verrena» av Risør. Sluttet sjøen i 1907. — Har senere i 18 år ført passagerdamper mellom Risør og Rød. — Gift. 3 barn.

Jeg forliste bk. «A. W. Singelton» 18. okt. 1898 under meget dramatiske forhold, men kom helskinnet fra det.

15. des. 1907 forliste jeg bk. «Verrena» i Nordsjøen også under meget dramatiske forhold. 1 mann døde. Vi andre blev berget av en engelsk dampbåt.

MOGENSEN, DANIEL EMIL,

Borøy, f. 27. mai 1886 i Dypvåg. Til sjøs 1901 med d. «Truma» (2400) av Arendal, tilh. Chr. Th. Boe & Søn. Styr.m.eks. 1906 i Oslo og skibsf.eks. 1909 i Arendal. Dispassjøreks. i 1918. Styr.m. med d. «Løvland» av Arendal. Blev i 1912 fører av dette skib (4150) av

Arendal, tilh. Svenningsen & Mogensen. Har senere ført damperne «Skald» (1750), «Spurt» (1750), begge av Oslo, «Kapana» (3100), «Oakland» (5300), «Kaparika» (2400), «Kapolna» (3050), «Golaa» (9000), alle av Sandefjord, d. «Salsaas» (7790) og fører nu m. «Storaas» (11000), begge tilh. Iver Bugge, Larvik. — Gift. 3 barn.

Losset kull i Dunkerque adskillige ganger i 1916. Var forbundet med stor fare, da bombardement fra luften forekom så å si til enhver tid på døgnet og likeledes fra sjøen.

MOLDENHAUER, HARALD ANDERS EUGEN,

Åsgårdstrand, f. 12. nov. 1880 i Åsgårdstrand. Til sjøs 1896 med s. «Island» (670) av Larvik, tilh. Chr. Nilsen. Styr.m.eks. 1901 og skibsf.eks. 1907 i Oslo. Styr.m. med damperne «Terrier», «Troid» og «Torsdal». Blev i 1911 fører av d. «Troid» av Tønsberg, tilh.



Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Tabor», d. «Talisman», d. «Sark», m. «Titania», m. «America», alle tilh. s.n. reder, og fører nu m. «Else» (8300) av Oslo, tilh. Harry Borthen & Co. — Gift. 1 barn.

Min første tårn ombord i farkost var med jakten «Caroline» av Larvik, skipper Markussen. Seilte med tomflasker mellom Larvik og Oslo. Det var i 1896. Rundturen tok ca. 20 dager og jeg hadde den svimlende hyre av kr. 10,00 for rundturen på egen kost. Middagsmat smakte jeg ikke på 14 dager, og lite var det av øvrige måltider også.

MOLLAND, JOHANNES,

Nøtterøy, f. 11. juli 1885 i Hommedal. Til sjøs 1900 med bk. «Zelateur» (490 brt.) av Grimstad, tilh. A. Ribe. Styr.m.eks. 1904 i Grimstad og skibsf.eks. 1907 i Oslo. Styr.m. bl. a. med bk. «Linnea» av Lillesand, d. «Falk» av Tønsberg og d. «Seirstad» av Oslo. Blev i 1915 fører av d. «Bossi» (2200) av Oslo, tilh. Arth. H. Mathiesen. Har senere ført d. «Britta» (3200), d. «Bestum» (2850), begge av Oslo, og fører nu m. «L. A. Christensen» (7850) av Tønsberg, tilh. Hjalmar Røed & Co. — Ugift.



Mitt første skib «Bossi», hvor jeg avanserte fra styr.m. ultimo 1915, hadde jeg kun en kort tid, til det blev solgt. Jeg overtok derpå for samme reder det nyinnkjøpte «Britta», som straks efter blev solgt til K. Th. Einersen, og fulgte jeg med. Dette skib førte jeg, hovedsakelig i det verste krigsfarvann, til det våren 1917 sank

efter eksplosjon i nr. 2 rum (antagelig torpedo) mitt på natten i konvoi. Skibet var malmlastet Bilbao—Middlesbro. Den omstendighet at det var et gammelt skib, oprinnelig bygget for kornfart med faste jernskott mellem nr. 1 og 2 rum m. v., samtidig som maskinisten hadde åndsnærværelse å stoppe maskinen, må utvilsomt takkes at alle mann just fikk tid til å komme sig i livbåtene og bli reddet innen skibet brakk over og sank ca. 7 min. efter eksplosjonen. Vi blev kort efter tatt op av konvoiens leder, en fransk kanonbåt, som hadde hørt eksplosjonen og kom tilbake.

Fra 1918 til primo 1923, da mitt rederi først gikk til tonnageskaffelse igjen, var jeg ansatt ved det svenske Försäkrings-A/B «Ocean»s generalagentur for Norge i sjøbranchen i Oslo. Jeg tok derpå til sjøs igjen og blev fører av det fra Amerika innkjøpte d. «Bestum», som jeg efter 6 år forlot syk ute på Kina-kysten og reiste hjem.

Jeg var derpå hjemme $\frac{3}{4}$ år, til jeg mai 1930 reiste til New York og overtok mitt nuværende skib.

MOLLO, MATHIAS ANDREAS,



New York, f. 17. feb. 1867 i Grimstad. Til sjøs 1881 med br. «Vidar» (500) av Grimstad, tilh. C. Terjesen. Styrme.eks. 1885 i Grimstad. Styrme. med s. «Chapman», s. «Sofie Helene» og s. «Queen». Blev i 1890 fører av br. «Dovre» (500) av Grimstad, tilh. Jørgen Halvorsen.

Har senere ført s. «Spekulation» (400), s. «Queen» (1200), s. «Boreas» (700), s. «Lyna» (800), alle av Grimstad, s. «Senior» (1700) av Sandefjord, s. «Søm» (1800), 4 m. bk. «Storebror» (3300) og bk. «Skomvær» (2600), alle av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1923. — Senere lekterskipper på New York havn. — Gift. 2 barn.

Jeg har aldri hatt den slemme sykdom Beri-beri under hele mitt lange sjøfartsliv med seilskib.

Førte 4 m. bk. «Storebror» som under krigen blev senket i Syd Atlanteren av tysk hjelpekrusser «Wolf» 4. jan. 1918, og tilbragte der nesten 3 mnd. til vi blev landsatt i Kiel.

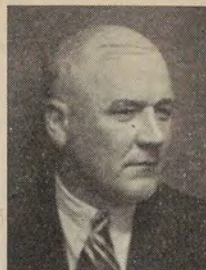
MOLTZAU, ROLF FREDRIK,



Oslo, f. 9. jan. 1896 i Oslo. Til sjøs 1912 med d. «Ulefos» av Oslo, tilh. Thor Thoresen & Co. Eks. på Sjøkrigsskolen i Horten 1919. Styrme. bl. a. med d. «Skogstad», d. «Snestad» og m. «Bonneville». Blev i 1930 fører av s.n. skib (8350) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. og fører nu dette fartøi. — Ugift.

Inneh. den engelske medalje «For Gallantry and Humanity».

MOLVIG, AXEL ROBERT EUGEN,



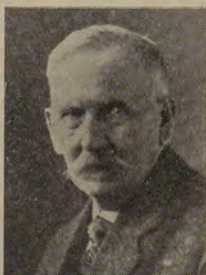
Oslo, f. 29. juli 1883 i Berg pr. Halden. Til sjøs 1899 med s. «Friheden» (600) av Fredrikstad, tilh. skibsr. Sundbye. Styrme.eks. 1902 og skibsf.eks. 1905 i Oslo. Styrme. bl. a. med br. «Ruth», d. «La Norvége» og d. «Baltique». Blev i 1912 fører av d. «Anvers» (1200) av Oslo, tilh. Fred. Olsen. Har senere ført damperne «Balduin» (1600), «Baltique» (4000), «Evviva» (2400) og «Juliet» (7750). Siden 1934 losolderm. i Oslo. — Gift. 4 barn.

MOLVIG, GEORG,



Haugesund, f. 25. aug. 1891 i Fredrikstad. Til sjøs 1908 med s. «Vestfold» av Halden, tilh. A. Olsen. Styrme.eks. 1913 i Halden og skibsf.eks. 1917 i Oslo. Styrme. bl. a. med damperne «Haugastøl», «Stavangerfjord» og «John Bakke». Blev i 1925 fører av s.n. damper (3000) av Haugesund, tilh. Knut Knutsen O. A. S., og fører nu m.t. «Ida Knutsen» (14030), tilh. denne reder. — Ugift.

MOLVIG, JAMES,



Oslo, f. 17. jan. 1854 i Halden. Til sjøs 1870 med bk. «Anna» av Fredrikstad. Styrme.eks. 1872. Styrme. med bk. «Sofie» av Fredrikstad. Blev i 1876 fører av bk. «Regina» av Halden. Har senere ført bk. «Selma» av Halden og forliste med denne i 1893. Startet deretter agentur-forretning som nu drives av hans 2 sønner. — Gift. 4 barn.

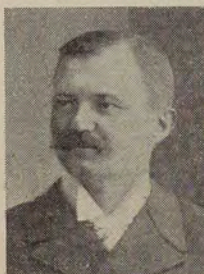
MONKERUD, ERLING KRISTIAN,

Fredrikstad, f. 23. sept. 1878 i Drammen. Til sjøs 1894 med sk. «Gunnar» (225 brt.) av Fredrikstad. Styrme.eks. 1901 i Fredrikstad. Før der-



efter som styrm. med en rekke skib og blev i 1912 fører av bk. «Dione» (1000) av Oslo, tilh. A. B. Wessel. Har senere ført trawler «Vevang», s. «Alfhild» (2600) og yawl «Moyana III», samtl. av Fredrikstad. Sluttet sjøen 1924. — Restaurantbodystyrer. — Gift. 2 barn.

MONSEN, GABRIEL CHRISTIAN,



Tananger, f. 20. des. 1867 i Tananger. Til sjøs 1886 med bk. «Maury» av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styrm.eks. 1887 i Stavanger. Styrm. med bk. «Sjømanden», d. «Ino», br. «Smaragd» og d. «Vaagen», alle av Stavanger. Blev i 1894 fører av d. «Dido» (400) av Stav-

anger, tilh. Strømstenens Verft. Har senere ført d. «Marie» (1120) av Stavanger. Sluttet sjøen i 1915. — Har senere drevet sildesaltning og annen fiskeforretning. — Form. i styret for A.s. Tananger Rutebilselskap. — Gift. 1 barn.

For berging av svensk skibsmannskap i Østersjøen utenfor Libau 24. nov. 1899 et sølvbeger med inskripsjon.

Under redningen av mannskapet i Østersjøen mistet d. «Dido» livbåten, og roret blev delvis ødelagt, som ved ankomsten til havn måtte fornyes, og annen skade tilføiet skibet under bergningen måtte repareres.

I Atlanterhavet nord for Azorerne 26. jan. 1912 med d. «Marie» bergedes mannskapet på barquentine «Aureola» av Newfoundland. Skibet blev totalt vrak, og for å forhindre ulykke for forbipasserende skib, lot kapt. på «Aureola» sette ild på vraket, før det forlotes. Det reddede mannskap medfulgte d. «Marie» til England.

MONSEN, THORVALD JOHAN WILHELM,



Bergen, f. 22. mai 1884 i Bergen. Til sjøs 1899 med d. «Florida» (5500) av Bergen, tilh. Chr. Michelsen. Styrm.eks. 1907 og skibsf.eks. 1908 i Bergen. Høiere skibsf.eks. 1909 i Bergen. Styrm. bl. a. med damperne «Carolus», «Hektor» og «Eros». Blev i 1915 fører av

d. «Beatrice» (1050) av Oslo, tilh. L. Harboe-Jensen. Har senere ført damperne «Basis» (5600) av Oslo, «Ringborg» (4500), «Kinghorn» (11000) og senest «Zephyros» (6000), alle av Bergen. — Gift. 2 barn.

Fra 1900 seilte jeg med fullr. «Sverre» av Tvedestrand, i fart mellom Syd Afrika og Australia under boerkrigen. I 1901 blev skibet fraktet av britiske regjering som depot-skib for ammunisjon med stasjon i East London, og skulde om nødvendig taues til de forskjellige havner på kysten. I den anledning blev øvre rær og stenger rigget ned.

På reisen fra Marshaløene til Spania blev alle mann syke av Beri-beri. Kommet op til Azorerne måtte vi inn til Harta for frisk proviant og doktorbehandling. (Her lå vi visstnok ca. 8 dager).

I feb. 1917 var d. «Basis» et av de 3 nøytrale «prøveskib» som først blev sendt ut fra Cardiff efter at den uinnskrenkede u-båtkrig begynte. Reisen forløp med en del vidervedigheter, men dog uten uhell.

S. å. blev vi nord for Korsika forfulgt av tysk u-båt. Da det var ved mørkets frembrudd kom vi u-båten ut av sikte. Jeg fikk den rapportert, og i dagbrekningen blev den tatt ved Cape Corso.

MORTENS, JOHANNES,

Kroshavn (Midthordland), f. 18. aug. 1852 i Fusa. Til sjøs første gang i 1870. Styrm.eks. 1876 i Bergen. Styrm. med s. «Erikka» og d. «Fædrelandet». Blev i 1882 fører av s. «Erikka» (370) av Bergen, tilh. Erik Schmidt. Har senere ført flere Bergens-skib, senest d. «Rauma» (5100) og d. «Fimreite» (6600). Sluttet sjøen i 1915. — Senere landmann. — Gift. 3 barn.



Torpedert 23/7 1915 i Atlanterhavet med d. «Fimreite» underveis Wabana—Immingham lastet med malm. Alle reddet.

MORTENSEN, KRISTIAN EMIL,

Bergen, f. 22. sept. 1884 i Ofoten. Til sjøs 1901 med d. «Frigg» av Svolvær, tilh. L. Bergs Sønner. Styrm.eks. 1910 og skibsf.eks. 1913 i Bergen. Styrm. bl. a. med fl. V.D.S.-skib. Blev i 1922 fører av d. «Risøund» (216 brt.) av Stokmarknes, tilh. V.D.S. Har senere ført damperne «Mosken», «Raftsund», «Vesteraalen», «Vaagan» og fører nu d. «Hestmanden» (979 brt.), alle tilh. V.D.S. — Gift. 1 barn.



Efter at jeg våren 1913 hadde tatt skibsførereks., begynte jeg i V.D.S. som styrm.aspirant og har siden vært der.

MORTENSEN*), MALVIN,

Bergen, f. 17. okt. 1862 i Bergen. Til sjøs 1875 med s. «Johan Irgens» av Bergen, tilh. H. Irgens. Styrm.eks. 1883 og skibsf.eks. 1888 i

*) Død juli 1934.



chef for statistikkontoret for Bergens havn. — Gift. 7 barn.

Seilte først med seilskib i langfart 5 år (norske og engelske), bl. a. en jordomseiling hvorved 3 turer rundt Cap Horn, i turer på Australia, Ost-India og Chili. Derefter som styrm. med dampskib på Vest-India, Middelhavet, Ost-India, Island og Østersjøen.

I B.D.S. 1890—1919.

Som fører av «Castor» støtte i 1915 i Nordsjøen på en undervannsmine. 1 mann omkom. De øvrige reddet sig i livbåtene.

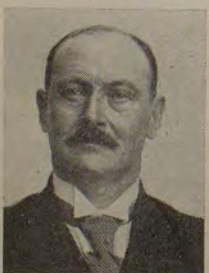
Mens jeg seilte i Englandsruten senket jeg 25 drivende miner.

MORTENSEN, MORTEN,



Lillesand, f. 17. nov. 1892 i Lillesand. Til sjøs 1908 med bk. «Kepha» (400) av Lillesand, tilh. O. Terjesen. Styrm.eks. 1913 og skibsf.eks. 1920 i Lillesand. Styrm. bl. a. med m. «Svaland», d. «Belfri» og m. «Beldis». Blev i 1926 fører av s.n. fartøi (3440) av Oslo, tilh. Christen Smith. Har senere ført m. «Belmoira» (4518) og fører nu m. «Belpamela» (4518), begge tilh. s.n. reder. — Gift. 2 barn.

MORTENSEN, NILS HAGBART,



Dypvåg, f. 8. jan. 1876 i Dypvåg. Til sjøs 1892 med s. «Normanvik» (1000) av Lyngør, tilh. B. A. Olsen. Styrm.eks. 1895 i Arendal og skibsf.eks. 1908 i Oslo. Styrm. bl. a. med bk. «Elida», bk. «Bonafide», begge av Tvedestrand, d. «Borg» og d. «Ravn», begge av Oslo. Blev i 1910 fører av s. «Audny» (2195 brt.) av Askerøen, tilh. Jens Marcussen. Har senere ført d. «Worden» (1000) av Tønsberg, d. «Audun» (2050) av Askerøen og fører nu d. «Vorma» (1882) av Oslo, tilh. Per Holm. — Gift. 1 barn.

Bergen. Styrm. bl. a. med Bergens-damperne «Wergeland» og «Bergenseren» samt fl. B.D.S.-skib. Blev i 1896 fører av d. «Nordstjernen» av Bergen, tilh. B.D.S., og har senere ført en rekke av dette selskaps skib, senest d. «Mira» og «Iris». Sluttet sjøen i 1919. — Senere

Jeg kom til sjøs første gang som dekksgutt 1892 med bk. «Normanvik», som min far Henrik Mortensen førte, og gikk i fart mellom Europa og Amerika.

Den 11. des. 1898 drev vi iland med bk. «Elida» av Tvedestrand ved Hirtshals i en N.V.storm. Blev tatt iland i redningsstol.

MORTHENSEN, JENS,

Tromøy, f. 12. jan. 1892 i Tromøy. Til sjøs 1906 med s. «Robert Scrafton» (737 brt.) av Arendal, tilh. Th. Bentzen. Styrm.eks. 1911 og skibsf.eks. 1912 i Arendal. Styrm. med o.n. skib og d. «Orion» av Arendal. Blev i 1919 fører av m.



«O.B.S.» (630) av Arendal, tilh. O. B. Sørensen & Co. Har senere ført d. «Orion» (1350), d. «Orania» (1800) og fører nu m.t. «O. B. Sørensen» (11500) av Arendal, tilh. Smith Sørensen. — Gift. Ingen barn.

MOURSUND, KAARE,

Tromsø, f. 27. mars 1895 i Tromsø. Til sjøs 1910 med skolesk. «Tordenskjold» av Trondheim. Styrm.eks. 1914 og skibsf.eks. 1921 i Tromsø. Styrm. bl. a. med d. «Bjarkø» (i 11 år). Blev i 1928 fører av d. «Tromsø» av Tromsø, tilh. Troms Fylkes Dampskibsselskap.



Har senere ført m. «Salangen», d. «Bjarkø» og fører nu d. «Skjærvø» (331 brt.), samtl. tilh. s.n. selskap. — Medl. av Troms Fylkes havnekomité. — Gift. 2 barn.

Fra Valparaiso til Bordeaux brukte vi i 1912 6 mnd. med fullr. «Dunboyne» av Porsgrunn. En fransk firemastet barkskib brukte mellom samme steder under 4 mnd. Den seilte ut på samme dag.

MOVIG, KRISTIAN LUDVIG,

Sandefjord, f. 28. juni 1878 i Fredrikstad. Til sjøs 1893 med s. «Ilmatar» (900) av Tønsberg, tilh. skibsr. Bugge. Styrm.eks. 1896 i Fredrikstad og skibsf.eks. 1899 i Halden. Styrm. med d. «Mimona» og d. «Thor-gauten». Blev i 1905 fører av d. «Merkurius» av Sandefjord, tilh. P. Bogen. Har senere ført s. «Tangen»



av Fredrikstad og d. «Frithjof Nansen» (3300) av Sandefjord. Sluttet sjøen i 1930. — Driver nu kullforretning. — Gift. 3 barn.

I 1908 gikk jeg over i hvalfangsten og jeg har vært skytter og fører på «Scapa» og «Sitka», tilh. Chr. Salvesen, Leith.

1919—23 var jeg ansatt ved Strømmes hvalstasjon Syd Georgia.

I 1923 blev jeg med A.s. Rosshavets første ekspedisjon til Ross-havet og før der til 1930.

MOY, THORALF,



Grimstad, f. 3. feb. 1881 i Fjære. Til sjøs 1897 med s. «Premier» (1800) av Grimstad, tilh. Bendix Grefstad. Styrms.eks. 1902 i Grimstad og skibsf.eks. 1905 i Kristiansand. Styrms. med bk. «Meran» og «Elieser», begge av Grimstad. Blev i 1911 fører av s. «Elieser» (1350)

av Grimstad, tilh. O. R. Føreid. Har senere ført s. «Siam» (2650) av Grimstad, s. «Audun» (3000), s. «Bessfield», m. «Grosholm», alle av Oslo, og fører nu d. «Bestik» (4300) av Oslo, tilh. K. Th. Einersen. — Gift. 2 barn.

MÜLLER, EINAR,



Bergen, f. 2. april 1887 i Bergen. Til sjøs 1903 med bk. «Johanne» av Tvedestrand, tilh. Carl Bech. Styrms.eks. 1907 og skibsf.eks. 1911 i Oslo. Styrms. med damperne «Snorre», «P. G. Halvorsen», «Kul» og «Jern», alle av Bergen. Blev i 1914 fører av d. «Jern»

(1400) av Bergen, tilh. Thv. Halvorsen. Har senere ført Bergens-damperne Borg» (3200), «Risvør» (3100), «Blenda» (3200), «Ulvør» (6500) og fører nu m. «Bonita» (5500) av Arendal, tilh. C. H. Sørensen. — Gift. 2 barn.

I 1905 mønstret jeg som lettmatros med bk. «Baron Holberg» av Larvik, kapt. Olsen, populært kalt «Baronen». I nov. 1905 i Biskaya med kullast bestemt for Brazil, kom vi ut for en kraftig S. V. storm. Stormasten brakk 4 fot under dekk og efterlot et gapende hull, fokkemasten brakk i merset, og mesanstangen falt nesten i hodet på mig som stod til rors. Vi fikk tettet hullet i dekket med et seil og spikret på planker, men der var ikke mange ombord den natt som trodde at man atter skulde se land. Vi rigget til resten vi hadde, og seilte oss op til Falmouth. Et godt stykke sjømannskap av «Baronen».

I 1911 var jeg styrms. med d. «Snorre» av Bergen i mai mnd. på reise til Stettin med kunstgjødning (Cyanamid). Vi befant oss 5 kv.m. O.N.O. av Kullen. Jeg skulde ned i salonggangen og ta en rotte som var kommet i fellen. Rottene tålte nemlig ikke cyana-

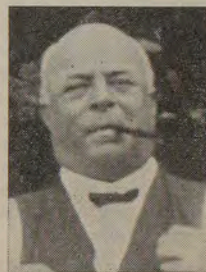
midlukten, og kom op av rummet. Der var mørkt der nede i gangen, så jeg strøk en fyrstikk for å se på hullet, og at fellen stod all right. Det var som å tenne et gassbluss, så hørte jeg en voldsom eksplosjon og en del skrik av mennesker. Da jeg våknet lå jeg i sjøen sammen med 1. maskinisten. Vi så ingen andre. Det var dag og temmelig smult. Efter ½ time blev vi 5 overlevende op-tatt av dansk d. «H. C. Andersen».

Jeg seilte under krigen som fører i Nordsjøen 1914 til okt. 1917. Jeg så meget, men var selv ikke utsatt for et eneste uhell.

Var senere 2 år i Shanghai og efterså bygging av 2 skib for Müller & Johnsen, Bergen.

MÜLLER, SIGURD,

Bergen, f. 26. okt. 1875 i Bergen. Til sjøs 1889 med d. «Vignæs» av Bergen, tilh. P. G. Halvorsen. Styrms.eks. 1905 og skibsf.eks. 1901 i Bergen. Styrms. bl. a. med d. «Franklin» og d. «Vanadis» samt fl. B.D.S.-skib. Blev i 1916 fører av d. «Diana» (1350) av Bergen, tilh.



B.D.S. Har senere ført damperne «Nova» d. e., «Hektor», «Canis», «Delfinus», «Ursa» og fører nu «Nordstjernen», alle tilh. B.D.S. Har dessuten ført midlertidig en rekke andre skib. — Gift. 4 barn.

23. mai 1917 torpedert med d. «Hector» 110 n. m. av Flamburg-Head. Landet i England efter 71 timer i livbåten.

30. juli 1917 torpedert med «Canis» 20 mil av Holmen-grå. Skibet sank i løpet av 1 min., da hele siden fra midtskips til bakken blev oprevet. Torpedoen fulgte vannflaten. 2 mann omkom. Kokken og jeg var de siste ombord og måtte hoppe i sjøen før skibet sank. Blev liggende ½ time i sjøen før man blev berget av båt fra destroyer D. 96. Det var kokkens hvite trøye man fikk øie på ombord i destroyeren. Selv kan jeg ikke erindre at jeg blev berget. Da jeg kom til mig selv lå jeg i et badekar ombord i englenderen og blev senere overført til vaktiskib (norsk torpedobåt) ved 3 mils grensen.

14. jan. 1932 forliste m. «Nordstjernen» ved Skomakeren i Drevesund. Fikk manøvrert skibet inn i et sund hvor hun sank. Blev senere løftet og tettet og ankom til Bergen. Reparererte og kom atter i fart.

Efter å være konfirmert i sjømannskirken i New York 1891 tok jeg hyre med bk. «Sigurd» av Sandnes, kapt. Aase. Fulgte dette til Kina og Vestkysten. Seilte en tid med U.S.A.-skonnerter og kom så over i dampskibsflåten igjen.

Med d. «Vanadis» (Mikkelsens rederi) fra Tacoma til Vladivostok, hadde vi over Stillehavet den verste tur jeg i mitt liv har opplevd. Skibet var overlastet og blev overfalt av en orkan som varte i 21 døgn. Rorledning brakk, flyndren suret hårdt i borde, måtte styre med maskinen, akterdekket fullstendig under vann i 14 dager. Mistet alle båter, davider og båtgaljer og halve kommandobroen. Flere plater i dekket sprang i forkant av broen. Ankom til Mororan i Japan for bunkers efter 41 døgns reise. Her fikk man en jolle ombord og fortsatte til Vladivostok. «Vanadis» forliste året efter i Franskebukten med mann og mus.

Jeg seilte under hele krigen — og min egen vei over Nordsjøen, inntil Krigsforsikringen kommanderte mig inn i konvoien i april 1917. Inntil da gjorde jeg 3 turer pr. mnd.

I 1918 seilte jeg på Bristolkanalen, Frankrik—Spanien med hell.

Flere ganger under krigen var jeg vidne til at prektige skib blev senket og derav var flere transportskib med levende hester. Et trist syn.

En gang seilte vi i ca. ½ time gjennom et belte av bare grise-skrotter fra en annen transportdampner.

En morgen blev 3 båter torpedert efter hinannen, idet de rundet Lands End. Vi kom en hel del båter ut fra Pensans-Bay og skulde inn Bristolkanalen. Jeg hadde da «Delfinus» og valgte å gå innenfor mellom roksene og landet — og efter mig fulgte en svensk og to engelske. Der var stor sjø og farvannet meget trangt. Men alt gikk godt og vi strøk oss langs landet.

Den 27. nov. 1917 kom d. «Hercules» til Bergen fra Narvik med finér som skulde brukes til flyvemaskiner og var bestemt til Newcastle. B.D.S. var den gang på «Sortelisten» og måtte derfor betale med en hel del båter til engelskmannen. «Hercules» var den siste som skulde leveres. Kapt. som førte båten gikk iland i Bergen, da han var nervøs. 9 andre førere som f. t. var hjemme og som ikke tidligere hadde vært over sjøen nektet å gå. Der blev sendt bud efter mig. Jeg svarte at hvis ingen annen vilde gå, kunde de gjøre regning med mig. Jeg avgikk 28. nov. om natten og ankom til Newcastle 30. nov. kl. 3½ em. og fikk skibet innklarert og overlevert samme dag. Instruksen var: Hvis ikke skibet var innklarert innen 30. nov. måtte selskapet betale med ennu 3 båter for å bli strøket av sortelisten.

Under krigen mellom U.S.A. og Spania var jeg styrm. med d. «Franklin» og gikk da i Fillebustertraden mellom Vera Crux og Cuba. Amerikanerne var stadig efter oss, men vi smatt alltid fra dem i siste øieblikk. Men til slutt blev vi tatt i havn og innbragt til Key West, hvor vi lå i 4 dager. Så kom freden og vi blev frigitt. Tok inn ca. 80 passagerer flyktninger og gikk til Havana med dem.

Under krigen Japan—Russland var jeg i. styrm. med d. «Vanadis» og var timechartret for japansk regning. Man var også den gang vidne til en god del av krigsoperasjonene.

MÜLLER, STENER STENERSEN,



Bergen, f. 5. april 1885 i Bergen. Til sjøs 1900 med sk. «Haabet» (52 nrt.) av Tvedestrand. Aspirant ved Sjøkrigsskolen i Horten 1903. Styrm.eks. 1904 og skibsf.eks. 1907 i Oslo. Styrm. med skibene «Rondane», «Røskva», «Parran» og «Urania». Blev i 1910 fører av d. «Condor» (900) av Bergen, tilh. Adolph Halvorsen. Har senere ført Bergens-damperne «Snorre» (500), «Fædrelandet» (2000), «Jern» (1200) og «P. G. Halvorsen» (1800). Sluttet sjøen i 1917. — Senere skibsreder. — Ugift.

MYDLAND, LARS JACOB,

Kopervik, f. 31. aug. 1896 i Kopervik. Til sjøs 1911 med d. «Minerva» av Haugesund, tilh. H. M. Wrangel & Co. Styrm.eks. 1916 og

skibsf.eks. 1919 i Hauge-sund. Styrm. bl. a. med d. «Telegraf», d. «Tango» og d. «Barbara». Blev i 1926 fører av sk.yacht «Cygnet» av New York. Har senere ført to amerikanske sk.-yachts og senest d. «Nanna» (660) av Kopervik. — Gift. 3 barn.



Reiste under krigen med d. «Telegraf» av Haugesund, tilh. H. M. Wrangel & Co., som styrm.

Var fører av sk.yacht «Nina» i kappseilasen New York—Santander i 1928, samt kappseilasen Cows—Fastnet og tilbake til Plymouth 1928. I begge seilasene var «Nina» nr. 1. Fikk Dronningens pokal og Fasnetscuppen.

MYHRE, PAUL,

Volda, f. 14. jan. 1874 i Volda. Til sjøs første gang i 1890. Styrm. med d. «Møringen». Blev i 1911 fører av dette skib (101) av Volda, tilh. Volda D.s.-selskap. Har senere ført damperne «Romsdal», «Geiranger» og fører nu atter d. «Romsdal», samtl. av Ålesund. — Gift. 8 barn.



Seilte i 7 år med Fyrvesenets skib.

MYKLEBUST, NILS JOHANNESSEN,

Nymark, f. 27. nov. 1883 i Tysnes. Til sjøs 1899 med jakt «Sjølivet» av Bergen, tilh. J. L. Mowinckel & Søn. Styrm.eks. 1907 og skibsf.eks. 1908 i Bergen. Styrm. bl. a. med sk.s. «Lindstøl» av Risør, d. «Avona», d. «Glitre» og d. «P. G. Halvorsen», alle av Bergen. Blev i 1915 fører av d. «Hav» (1800) av Bergen, tilh. Thv. Halvorsen. Har senere ført d. «Jern», d. «P. G. Halvorsen» og fører nu d. «Jernland» (1820), alle tilh. s.n. reder. Løste loscertifikat i 1918 og seilte i 6 år som los på strekningen Kopervik—Honningsvåg. — Gift. 7 barn.

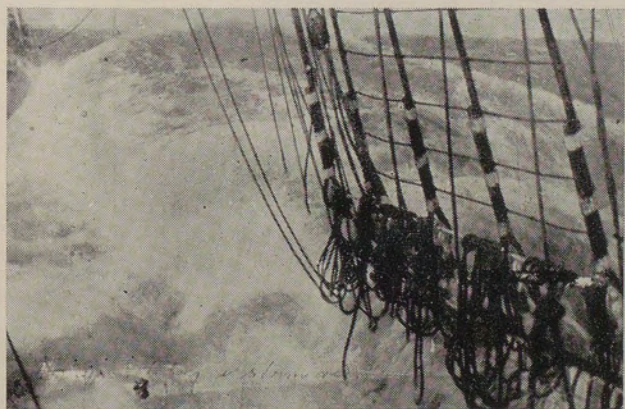
Ett gullur med innskripsjon fra d. «Avonas» assurandører for utvist mot og opofrelse 28. jan. 1912.

Under verdenskrigen seilte jeg i Nordsjøfart. I mars mnd. 1917 fikk jeg av Trondheims kommune en sølvbolle med innskripsjon. Besetningen fikk kr. 1000,00 til deling. De 3 foregående ladninger som var skibet for Gassverkets regning var alle blitt senket av tyskerne.

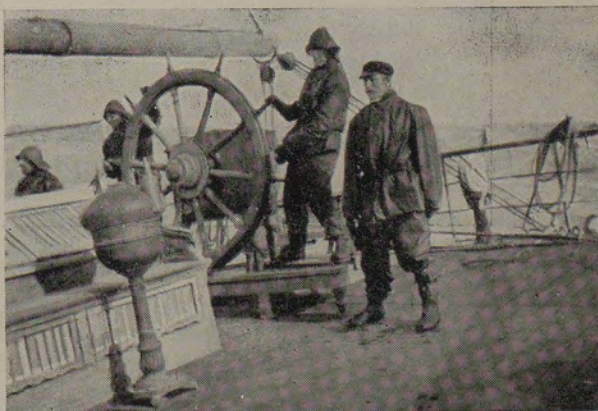




«Overvann.»



«En voksen Grey-Beard.»



«Hård seilas.»

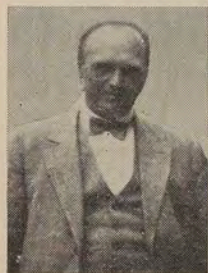


«Sydost-passat.»

Den 13. april s. å. på reise fra Narvik—Middlesbro berget vi i Nordsjøen 8 mann fra en dansk skonnert som var senket av en tysk u-båt.

I okt. mnd. 1909 med sk.sk. «Lindstøl» av Risør på reise fra Laguna de Terminos lastet med mahognilogs og bestemt til Le Havre, mistet vi under en syklon i Floridastredet forriggen og store stang. Vi rigget så op nødrigg og efter 14 dages forløp kom vi inn til Pensacola ved egen hjelp. Der blev vi så liggende på reden i 2 mnd., hvor skibets besetning under min ledelse satte op ny fokkemast fra kjølsvin til topp samt bauspryd med ny rigg.

MYKLEBUST, TORRES,



Uskedal, f. 29. mars 1894 i Kvinherad. Til sjøs 1911 med d. «O. A. Knudsen» av Haugesund, tilh. K. Knutsen O. A. S. Styrme.eks. 1915 og skibsf.eks. 1921 i Haugesund. Styrme. med d. «Haugarland» og d. «Unita», begge av Hauge-

sund. Blev i 1923 fører av s.n. skib (6000), tilh. H. M. Wrangell & Co. Har senere ført d. «Augvald» (8450), tilh. dette rederi. Sluttet sjøen i 1928. — Har senere drevet trelasthandel. — Gift. 3 barn.

MÆLE, ADOLF OLAI KARL OLSEN-,



Haugesund, f. 29. feb. 1884 i Dverberg. Til sjøs 1903 med d. «Nanna» (896) av Bergen, tilh. Schjelderup & Schjøtt. Styrme.eks. 1907 og skibsf.eks. 1909 i Haugesund. Styrme. bl. a. med d. «Urda», d. «Hiram» og d. «Magnhild». Blev i 1916 fører av s.n. skib (677) av

Haugesund, tilh. Martin Clausen. Sluttet sjøen i 1920. — Har senere drevet agenturforretning. — Gift. 2 barn.

I tiden fra 1. jan. 1915 til krigens slutt seilte jeg bare i krigssonen som fører av d. «Magnhild», og der hendte mange interessante og forunderlige episoder. Jeg skal nevne 2 av disse merkelige tilfelle:

D. «Magnhild» avgikk fra Caen 3. okt. 1916 i ballast bestemt for River Tees. Været var stormende med byer fra N.V. Der var ca. 30 båter foran oss opover langs Englands østkyst. Kommet på høide av Humbern ved 5-tiden om em. 5. okt., fikk jeg en plutselig innskyttelse å forandre kursen 90° til st.b. og styrte rett utover (det var jo strengt forbudt av de sjømilitære autoriteter å avvike fra den opgitte rute som skulde følges). Efter nogle min. seilas (fart ca. 11 knop) opdaget jeg i kikkerten likesom en fugl i strek om st. baug; kort efter så jeg det var en liten skibsjolle med folk i; gikk så til luvart av jollen og manøvrerte tett inntil for å få folkene ombord, men måtte en av våre matroser sendes ned i båten og slå line på hver enkelt mann, da de var for utmattet til å kunne gå op storm-

leideren alene. Det gikk i en fart at de 6 mann i jollen blev halt ombord. Så hukket vi jollen med matrosen i an og hev den ombord med winchen. Det var av særlig viktighet at redningen gikk hurtig for om noen u-båt var i nærheten. For når skibet lå stille vilde jo anledningen være glimrende for den å gi oss en torpedo, og da vilde jeg i tilfelle av redning bli tiltalt, fordi jeg hadde avviket fra den opgitte rute. De bergede var mannskapet fra steamtråler «Rover» av Grimsby, som var blitt senket av en u-båt og alle 6 hopet i jollen, de fleste uten yttertøi på. De reddede kom sig fort efter å ha fått tørre klær på og benket rundt et veldekket bord i salonen. Neste dag ved ankomsten til Sunderland blev de 6 reddede og jollen landsatt. Dermed fikk 5 hustruer og 21 barn i Grimsby beholde sine forsørgere. Ca. 3 mnd. senere blev jeg av the British Government overrakt en sølvurne med inskripsjon som takk og erindring for human og god behandling av krigsforliste sjøfolk.

I jan. 1918 var «Magnhild» på reise fra Swansea til Caen med kullast. I konvoien over Kanalen en mørk natt med slukkede lanterner og frisk vind med kvass sjø tvers på st.b. med slingring og overvann. Litt over midnatt slo jeg sakte fart på maskintelegrafen, da jeg syntes vi nærmet oss så kloss den båt som var foran oss. Kort stund efter hørtes likesom en dump lyd i sjøen og en vond lukt likesom fylte luften. Straks slo jeg full fart og hårdt venstre ror og lot det gå tvers på kursen i 5 min. og så fortsattes den opprinnelige kurs. Neste dags aften kom vi til Caen. Straks kom marine-inspeksjonen ombord og chefen trykket min hånd særlig kraftig og tilføiet: «Jeg har en eiendommelig nyhet til Dem —. Idagmorges mottok vi melding om at «Magnhild» kl. 0½ inatt blev torpedert og alle mann gikk ned med skibet, og nu er dere her lyslevende og velberget i havn.» Det var den båt som gikk foran oss i konvoien, som også hadde merket den dumpe lyd i vannet og hadde sett torpedoen gå aktenfor dem, og siden hadde vakthavende officer ikke sett noget til «Magnhild», og trodde den derfor at vi var truffet og hadde rapportert at skib og mannskap var gått til bunns. Det var den tilfældighet at jeg slo sakte fart de få min. om natten og derved sakket skibet litt akterover som bevirket at den utskutte torpedo gikk forenfor vår baug. Skibet med 15 mann ombord var dermed reddet fra den visse undergang.

Efter 4 års seilas utelukkende i krigssonen uten en dag ute av tjeneste, blev jeg i jan. 1920 syk og måtte reise hjem. Sykdommen var av så alvorlig karakter at jeg dessverre måtte opgi sjøen. Har siden hatt en dårlig helbred og har arbeidet i assurancebranchen.

MØLLER, ALF,

Fredrikstad, f. 5. mai 1898 i Kragerø. Til sjøs 1913 med d. «Adour» (2800) av Kragerø, tilh. K. Salvesen. Styrme.eks. 1923 og skibsf.eks. 1924 i Oslo. Radiocertifikat 1926. Styrme. bl. a. med d. «Granheim», d. «Homledal», d. «Tento» og d. «Iron Baron». Blev i 1932 fører av d. «Binab» (3000) av Oslo, tilh. K. Th. Einersen og fører nu dette skib. — Gift. 1 barn.

MØLLER, BJARNE,

Hongkong, f. 4. sept. 1883 i Oslo. Til sjøs 1899 med s. «Parthena» (1357 brt.) av Drammen, tilh. Bruusgaard & Kiøsterud. Styrme.eks.



1906 og skibsf.eks. 1910 i Oslo. Styrn. med damperne «Prosper», «Progress», «Prominent» og «Prometheus». Blev i 1913 fører av d. «Tokelau», tilh. H. B. M. Protectorate, Western Pacific. Har senere ført damperne «Prometheus» (2550), «Proteus» (2550), og fører nu d. «Pronto» (2950), samtl. tilh. H. M. Wrangell & Co., Haugesund. — Gift. Ingen barn.

På reise fra Mobile til Liverpool forliste fullr. «Parthena» i en orkan midt i Atlanteren i 1901. Vi blev alle berget ombord i et finsk seilskib.

Efter i fire og et halvt år å ha seilet med seilskib, har jeg den hele tid siden 1906 faret med A.s. «Produce» båter som styrn. og fører, med undtagelse av en kortere tid i 1913, da jeg førte H.B.M. «Tokelau» midlertidig.

MØLLER, LARS WEISE,



Arendal, f. 22. okt. 1877 i Arendal. Til sjøs 1893 med bk. «Lorenzo» (235 nrt.) av Arendal, tilh. Eyde & Hein. Styrn.eks. 1898 og skibsf.eks. 1907 i Arendal. Styrn. bl. a. med bk. «Winona», d. «Marcedonia» og d. «Cyg-nus». Blev i 1908 fører av s.n. dampskib (2100) av Oslo, tilh. B. Hofgaard. Har senere ført damperne «Eimstad» (950), «Kronstad» (4600), «Quernstad» (3600), alle av Arendal, «Fro» av Oslo, «Ulrikka II» og senest «Wendla» av Haugesund. — Gift. 5 barn.

MØLLERHAUG, OTTO,



Haugesund, f. 30. des. 1892 i Valestrand. Til sjøs 1908 med «Urda» (900) av Haugesund, tilh. B. Stolt-Nielsen. Styrn.eks. 1914 i Haugesund og skibsf.eks. 1919 i Oslo. Styrn. med d. «Juno», d. «Facto» og d. «Balto». Blev i 1923 fører av d. «Pluto» (2450) av Haugesund, tilh. B. Stolt-Nielsen. Førte senest d. «Lyngstad» av Haugesund. — Gift. Ingen barn.

MØRLAND, CONRAD MARTINIUS,



Kolbjørnsvik pr. Arendal, f. 21. sept. 1892 i Kolbjørnsvik. Til sjøs 1908 med s. «Camilla» (650) av Arendal, tilh. C. H. Sørensen. Styrn.eks. 1913 og skibsf.eks. 1920 i Arendal. Styrn. bl. a. med d. «Aagot», d. «Hisø» og d. «Otto Sinding». Blev i 1926 fører av d. «Komet» (1850) av Oslo, tilh. D. Steen, og fører nu m.t. «Ranella» (7550) av Arendal, tilh. Th. Andersen. — Ugift.

Seilte de første 4 år med seilskiber, hovedsakelig på langfart. Forliste med bk. «Simeon» av Tvedestrand i Atlanteren høsten 1909, efter en svær N.O. storm. 2 år senere med bk. «Sylfiden» av Sandefjord var vi nær gått samme vei omtrent på samme plass.

Seilte under hele krigen uten å oppleve det minste, heldigvis.

MØRLAND, HALFDAN ANDREAS,



Arendal, f. 22. aug. 1872 i Arendal. Til sjøs 1888 med s. «Belona» av Arendal, tilh. Axel Smith. Styrn.eks. 1890 og skibsf.eks. 1894 i Arendal. Blev i 1907 fører av d. «Clanstad» (1000) av Arendal, tilh. Bendix Grefstad. Har senere ført d. «Gogstad» (1000), d. «Ot-terstad» (4750) og fører nu t.d. «Mytilus» (8450), tilh. Jørgen P. Jensen, alle av Arendal. — Gift. 4 barn.

Efter endt orlogstjeneste med korvetten «Nornen» 1896, reiste jeg til England for å søke hyre. Blev styrn. med d. «Hatfield» under norsk flagg. Tok et par år efter engelsk styrn. og skippereks. Reiste hjem høsten 1906 og fikk straks båt å føre fra Arendal.

Som de fleste andre i krigens tid hadde jeg mine spennende øieblikk og vanskelige situasjoner, men ikke et hodehår blev krummet hverken på mig eller noen av mitt mannskap. Gud være takk!

MØRNER, BERNHARD KLAUS,



Dypvåg, f. 27. april 1882 i Askerøen. Til sjøs 1897 med s. «Vardvik» (350) av Askerøen, tilh. Jens Marcussen. Styrn.eks. 1901 i Arendal. Styrn. med s. «Freden» og s. «Thorleif». Blev i 1906 fører av s. «Ask-øy» (2360), tilh. o.n. reder. Har senere ført d. «Nord»

(2500), m. «Katy» (10500), m. «Lise» (10500) og fører nu atter m. «Katy», tilh. Ivar An. Christensen, alle av Oslo. — Gift. 3 barn.

Forliste med s. «Askøy» i des. 1911 på Elisabeth rev (300 mil fra N. S. Wales, Australia). Mannskapet gikk i 2 livbåter. Den båt jeg var med, blev efter 2 døgn optatt av en fransk passasjerbåt og kom til Ny-Kaledonia. Den annen båt landet efter 5 døgn på N. S. Wales kyst. Alle mann blev reddet.

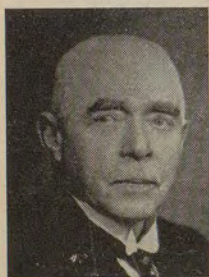
MØRNER, OLE EDVARD,

Oslo, f. 12. nov. 1870 i Askerøen. Til sjøs 1885 med «Svalen» (560 brt.) av Tvedestrand, tilh.

Hagb. Nilsen. Styrme.eks. 1891 i Arendal. Styrme. bl. a. med s. «Tabor» av Risør og d. «Ingrid» av Tvedestrand. Blev i 1901 fører av s.n. damper (1150), tilh. Carl Bech. Har senere ført s. «Thorleif» (600), d. «Fjord» (2250), d. «Oksefjord» (3100), d. «Lyngfjord» (3900), d. «Femund» (3300), alle av Oslo, d. «Vardvik» (2050) av Lyngør, tilh. Erling Marcussen. — Gift. 2 barn.

N.

NAGELL, BERNT,



Haugesund, f. 1869 i Haugesund. Til sjøs 1884 med s. «Dronning Sophie» (750) av Haugesund, tilh. J. Valentinsen. Styrme.eks. 1891 i Haugesund. Styrme. med d. «Hørda» og sk.br. «Augval». Blev i 1895 fører av galeas «Heimdal» (155) av Haugesund, tilh. Carsten Hansen.

Har senere ført galeas «Stord» (150), galeas «Ansgar» (150), d. «Augusta» (600), d. «Ida» (1800), d. «Saga» (550) og d. «Hans Kyvik», alle av Haugesund. Sluttet sjøen i 1914. — Har senere drevet sild- og kommisjonsf. — Fl. år form. i Haugesunds Sjømannsf., likeså i Redningsselskapets Haugesundsavd. — Gift. 8 barn.

NAMSEN, MAGNUS ALFRED,

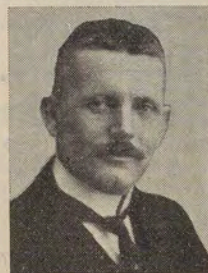


Ø. Halsen pr. Larvik, f. 17. nov. 1882 i Ø. Halsen. Til sjøs 1898 med d. «Anna» av Larvik, tilh. Bugge & Olsen. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks. 1910 i Larvik. Styrme. bl. a. med sk.s. «Rolf», bk. «Villa di Dieppe», bk. «Arkadia» og d. «Rodny». Blev i 1913 fører av

bk. «Emanuel» (400 brt.) av Oslo, tilh. Erling Lund. Har senere ført d. «Hovland» (3060 brt.) og d. «Hovland» (2050), begge tilh. Alf Lunde, Larvik. Sluttet sjøen i 1925. — Senere disp. for Larviks Auto-Central A.s. — Vært form. i Larvik Sjømannsf. — Gift. Ingen barn.

Jeg seilte hele tiden under krigen (de første 2 år med bk. «Emanuel» av Oslo og senere med d. «Hovland» av Larvik). Jeg var ikke utsatt for torpedering eller minesprengning. Jeg lå med «Hovland» 1918 i Halifax da den store eksplosjon inntraff etter kollisjon mellom den franske ammunisjonslastede damper «Mont Blanc» og den norske d. «Imo». Ved denne eksplosjon ble flere tusen mennesker drept og større deler av byen lagt i grus. «Hovland» ble også påført stor skade og 7 mann av besetningen ble drept. «Hovland» ble midlertidig reparert i Halifax og gikk så til New York for å fullføre reparasjonen, som ikke ble ferdig før mai 1919, et halvt år etter ulykken.

NATVIG, JOHAN MARTIN,



Lillesand, f. 3. feb. 1878 i Høvåg. Til sjøs 1896 med bk. «Hermes» (630 nrt.) av Lillesand, tilh. A. N. Grønn. Styrme.eks. 1902 i Kristiansand. Styrme. bl. a. med bk. «Freia», d. «Premier» og d. «Aquila». Blev i 1908 fører av bk. «Freia» (942 nrt.) av Lillesand, tilh. Henr. Hansen. Har senere ført s. «Braemar» (1001 nrt.), m. «Odine» (1750 nrt.), begge av Lillesand, og senest d. «Aquila» av Kristiansand. — Gift. 5 barn.

NEDLAND, SIGVARD,



Stavanger, f. 7. aug. 1872 i Stavanger. Til sjøs 1888 med bk. «Union» (500) av Stavanger, tilh. Holdt & Isachsen. Styrme.eks. 1892 i Stavanger og skibsf.eks. 1897 i Bergen. Styrme. med bk. «Union», d. «Fulton» og d. «Langfond». Blev i 1902 fører av s.n. damper (4000) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Har senere ført damperne «Kalfond» (1750), «Hafsfjord» (2500), «Storfond» (6000), alle tilh. s.n. reder, «Bellatrix» (4000) av Ålesund, «Gansfjord» (1450), «Stavangeren» (1450), begge av Stavanger, m. «Nordvard» (9000) av Oslo, og senest d. «Viator» (1450) av Stavanger. — Enkem. 4 barn.

Blev 23. mars 1917 torpedert med d. «Bellatrix» utenfor Civita Vecchia på vei Cardiff—Neapel med kokslast. Alle reddet.

NERGAARD, TRYGVE,



Åsgårdstrand, f. 27. april 1882 i V. Aker. Til sjøs 1900 med s. «Emma Parker» av Larvik, tilh. skibsr. Oppen. Styrme.eks. 1904 og skibsf.eks. 1912 i Oslo. Styrme. med Bergens-damperne «Athalia», «Uller» og «Simon Dumois». Blev i 1910 fører av s.n. skib (900)

av Bergen, tilh. Bergh & Helland. Har senere ført d. «Glittertind» (5850), d. «Nanna Stub» (6700), m. «Landvard» (5000), alle av Oslo, m. «Deodata» av Åsgårdstrand, d. «Skard» (3000) og fører nu m. «Kollgrim» (3150), tilh. Odd Berg, begge av Oslo. — Inspektør i Kjeld Stubs rederi i 3 år. — Gift. 4 barn.

NESHEIM, JONAS OLSEN,



Bergen, f. 15. sept. 1863 i Vanse. Til sjøs 1880 med s. «Meta» (440 brt.) av Farsund. Styrms.eks. 1882 i Kristiansand og skibsf.eks. 1897 i Bergen. Styrms. bl. a. med s. «Freir» av Farsund, s. «Stanley» av Risør og d. «Forsete» av Bergen. Blev i 1891 fører av s. «Vanse» (420 brt.) av Farsund, tilh. J. O. Moberg m. fl. Har senere ført d. «Malm» (2000) av Tvedestrand, s. «Thekla» (1400) av Farsund og s. «Clyde» (2700) av Farsund og Drammen. Sluttet sjøen i 1917. — Senere disp. og eksped. for Midhordland Dampskibsselskab A.s., Bergen. — Enkem. Ingen barn.

I krigstiden var jeg med «Clyde» 5 ganger inne i farlige soner, men slapp vel igjennom uten større vidervedigheter.

NETTELAND, ERLING,



Stavanger, f. 18. sept. 1879 i Hardanger. Til sjøs 1895 med slupp «Thor» (103 brt.) av Bergen, tilh. Th. Thorssen. Styrms.eks. 1902 og skibsf.eks. 1906 i Bergen. Styrms. bl. a. med d. «C. Sundt», d. «Hansa» og d. «Agga», alle av Bergen. Blev i 1897 fører av o.n.

slupp «Thor». Har senere ført damperne «Bauta» (960), «Skulda» (1750), «Dane» (985), «Patria» (785), alle av Bergen, «Imperator» (1600) av Stavanger, «Lisken» og «Feie», begge av Bergen, d. «Eikundasund» av Egersund, m. «Ulrikstop» og fører nu d. «Hansa» (1800), tilh. William Hansen,

Den 22. des. 1897 var sluppen «Thor» lastet med 235 tonn salt, bestemt for fiskesaltning i Lofoten og Finnmark. Mannskapet bestod av 7 mann, den eldste var 19 år. Ordren var fra sluppens eier, at der skulde avseiles efter jul. Han førte d. «Silden». Han vilde nemlig ha et øie med unggutterne, men de stakk til sjøs julaften, og ankrede i Skråven (Lofoten) 27. des. 1897. Der foregikk storfiske. Guttungene trang ikke søvn, bare drev på med flekking og salting av den fine Lofot-fisken. De skulde nemlig vise eieren at de var voksne karer, og da han kom sigende med sin «damper»

(3½ n. m. fart) hadde guttene 45000 fisk isalt, til en pris av 4 øre pr. kg. Da han kom ombord, spurte han efter «en dram». Den fikk han, men med meget besvær, for guttungene hadde aldeles ikke tenkt på den tønne kornbrennevin og 40 lit. cognac der fantes i «kahyttskjelleren». Hertil sa «Gamlingen»: «Dere er noen dumme mennesker, som ikke opildner Dere med en dram». Men tidene har forandret sig fra den tid. Sluppen var assurert, men måtte gå ut fra assuranzen, grunnet skipperen ikke var 18 år gml. Han seilte den dog 2 år utenriks og innenriks, uten større uhell. Beholdningen i kahyttskjelleren var vekslende efter førstereisen.

Under krigen var det, som alle vet, meget trangt om fett over i England. Der var gjort forsøk med to ladninger fra De-No-Fa, men de kom ikke over til bestemmelsesstedet; en forsvandt sporløst, den annen blev bragt til Tyskland som god prise. D. «Patria» blev sendt til De-No-Fa i sept. 1915 for å innå en slik ladning. Ankom dertil tidlig om morgenen, og begynte lastning. Kl. 3 em. kom skipperen ombord med sine hemmelige instruksjoner og skulde til sjøs. Losen ombord og alt klart. Nu fikk skipperen ordre om å komme op på kontoret og underskrive konossementer og få seilingsdireksjon. Denne påhørte han, men passet den ikke med rederens instruksjon, og under debatten blev det meldt at «Patria» besetning rømte iland, og at skipperens nærvær var nødvendig. Der blev en svær jakt efter guttene. Skipperen hadde vært litt av en diplomat. Han hadde anbragt en politimann på ferjen som gikk til byen, og signalementet på guttene sine, og her blev de opbragte, ialt 7 mann, og ombord igjen bar det. Vi avgikk med det samme. Alt gikk utmerket, 1. maskinisten var på vakt nede, men da 2. maskinisten skulde på vakt, var han ingensteds å finne. Han var gått iland mens jakten efter guttene foregikk. Gamle 1. maskinisten fikk en «dram» og to, og holdt det gående, og da guttene så at vi gikk nordover, blev alt som det bør være. Stakk dog ut Selbjørnsfjorden, som avskiberne hadde anvist, men ca. 7 n. m. ute vistes et periskop og innigjen bar det med «Patria» og nordover til Feie. Her kastedes flaskepost på sjøen, adressert til rederiet, at nu gikk vi over. Og vi kom over; men måtte på slutten brende alle våre luker og en del hvalfett for å komme frem til London. Senere blev det konstatert at det var tyskere som arbeidet på De-No-Fa som anviste skibene hvor de skulde seile, for å gå klar oppringelse. Dette blev deres siste anvisning. Skipperen var lovet et større gratiale om han kom vel frem med ladningen. Ja det var enormt, £ 1.10.0 var der anbragt i en konvullutt. Dette til skipper og maskinist. Men de blev riktignok formsidd, og klarte de sig utmerket uten gratiale, da som nu.

D. «Feie» (780) blev bygget i Delfzeyl, og innkjøpt til Bergen. Jeg blev sendt ned for å ta skibet hjem, via Rotterdam, med koks-last. Den 6. mai 1916 fikk jeg lov fra kommandanten på Borkum befestning å passere tysk sjøområde til Rotterdam. Kommet til Borkum blev skibet besatt med 8 beveggede soldater og erklært opbragt. Ingen grunn angitt. Vi måtte ankre og blev sterkt bevoktet natt som dag. Der var proviant for 2 dager til 12 manns besetning ombord. Tyskerne forlangte straks mat, men vi gjemte det lille vi hadde. 36 timer var disse herrer uten mat. Vi hadde litt havrevelling av og til nede i maskinrummet. Den 4. dag heiste jeg et signal at vi led nød, men blev ved skudd og bajonetter nødsaget til å ta det ned. Den 11. mai blev vi beordret til Emden med vår båt. Der var blandet mannskap ombord, 7 nasjoner, hvoriblandt 2 Jamaicanegrer. Disse blev ilandtatt ved ankomsten til Emden. Vi andre blev ombord, og blev tildelte matrasjoner i likhet med befolkningen (200 gr. salt hestekjøtt og tilladelse å plukke gress m. m. for suppekoking). Jeg blev fritatt for mannskap først i sept. Jeg selv med skibet kom derifra 10. jan. 1917. Kom da ut og seilte på nøytrale land. Kom på sortelisten, og all mat m. v. vi var nødsaket å ha i Norge, måtte smugles ombord. Jeg blev i mars mnd. nektet å bruke Den Norske Statstelegraf og telefon i Fredrikstad. Dette uten å ha begått noget lovstridig med skibet. Vi var norske begge to, men Norge var engelsk i de dager.

Så var det i det herrens år 1918. Jeg gikk fra Bergen bestemt til Stockholm sildelastet. Alle papirer i orden i anledning kjøp og salg. Ja, det var engelsk sluttseidel på salget til Stockholms kommune. Tross alle disse herligheter blev jeg opbragt til Øresund av tyskerne, og da jeg nektet å gå til Svinemünde, blev flagget på «Eikundasund» skiftet til tysk. Denne skiftning foregikk ikke efter min lære, og måtte mine så vel som de tyske ta hatten av under skiftningen. Men dette resulterte i at jeg ved ankomsten til Svinemünde blev anklaget for å ha spyttet på det tyske flagg, og dette var dødsstraff. Jeg var visst ikke langt ifra heller, men ærlig vandel fra min tidligere «tyske arrest» hjalp mig. Efter to mnd. blev sildelasten losset i Svinemünde, og tyskerne spiste den med god appetitt; ja dette var jo også formålet, fra først av, efter hvad der senere oplystes.

Begynte i William Hansens rederi 17. mai 1906.

NEUENKIRCHEN, JENS EMIL,



Kristiansund, f. 17. nov. 1886 i Kristiansund. Til sjøs første gang 1903. Styr.m.eks. 1911 i Kristiansund og skibsf.eks. 1915 i Trondheim. Styr.m. med damperne «España», «Firda» og «Glitra». Blev i 1920 fører av d. «Ganger Rolf» (121 brt.) av Kristiansund, tilh. Nordmøre Dampskibsselskap. Har senere ført fl. av dette selskaps skib og fører nu således d. «Statsråd Riddervold» (201 brt.). — Gift. 4 barn.

NICOLAISEN, HARALD THOMAS,

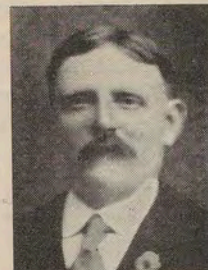


Hvaler, f. 19. okt. 1883 i Hvaler. Til sjøs 1899 med bk. «Carmel» av Fredrikstad. Styr.m.eks. 1904 i Fredrikstad og skibsf.eks. 1914 i Oslo. Styr.m. bl. a. med bk. «Trey», d. «Sydfold» og d. «H. K. Waage». Blev i 1920 fører av d. «Nordfold» (2000) av Haugesund, tilh. M. Clausen. Har senere ført damperne «Sydfold» (4000) og «Mitkjel» (800), begge av Haugesund, «Steinmann» (720) og fører nu «Frode» (1000), begge av Sarpsborg. — Gift. 2 barn.

I 1909 traff jeg på en trelastet hollandsk galeas på «Doggeren» full av vann. Kastet ut dekkslasten og pumpet lens. Til belønning fikk vi 40 norske kroner og 45 tyske mark samt 3 fl. brennevin og 1 kg. tobakk.

12. jan. 1917 blev vi senket med d. «Vestfold» 250 mil av den portugisiske kyst ute i Atlanteren. Jeg seilte b.b. livbåt inn til Vigo. Hadde med mig 16 kinesere og 2. maskinisten. Kapt. Severin Ommundsen i s.b. livbåt også med 16 kinesere, 1. maskinist og 2. styr.m.

NIELSEN, ADOLF JOHAN,



Kristiansand, f. 8. sept. 1858 i Flekkerøy. Til sjøs 1873 med s. «Fire Venner» av Ny-Hellesund, tilh. Adolf Langfeldt m. fl. Styr.m.eks. 1879 i Kristiansand. Styr.m. bl. a. med d. «Sigurd», d. «Skjold» og bk. «Olina». Blev i 1897 fører av bk. «Vikingen» (550) av Kristiansand. Har senere ført bk. «Sorata» (1250) og 3 amerikanske dampere (senest d. «Marsodack» (6500), tilh. Shipping Board). Sluttet sjøen 1922. — Gift. 6 barn.

Jeg har under min fartstid forlist 4 ganger. 3 ganger er jeg blitt båret iland syk av Beri-beri. Jeg reiste til San Francisco i 1907. Seilte i Union Oil Co. og Pacifik båtene. 1913 tok jeg borgerpapirer (borger av United States). Tok i 1913 amerikansk skibsf.eks., eks. for seil og steam, i Seattle (Wash.). Seilte i Union Oil Co. i 10 år.

Da jeg førte d. «Washnow» berget jeg under en storm i Gulf of California 42 mann fra en Shipping Board båt i siste øieblikk.

NIELSEN, ANDERS,

Tønsberg, f. 8. okt. 1878 i Vasser. Til sjøs 1894 med s. «Mathilde» (300) av Tønsberg, tilh. A. M. Nielsen m. fl. Styr.m.eks. 1896 i Tjøme. Styr.m. med damperne «Telegraf», «Tanke», «Barbro» og «Hellig». Blev i 1907 fører av d. «Hauk» (1800) av Oslo, tilh. Brødrene Bjørnstad. Har senere ført damperne «Kronprins Olav» (1600), «Modig» (2700), «Correct» (1400), «Orla» (7030), «Modesta» (6500), d.t. «Modice» (7500), motorskibene «Segundo» (7800), «Sud Atlantico» (8130), «Sud Americano» (10400) og fører nu m. «Paraguay» (8130), samtl. tilh. Ivar An. Christensen, Oslo. — Gift. 1 barn.

Des. 1915 innefrosset i minefeltet i Hvitehavet 3 uker. Som påskjønnelse for å få skibet ut, fikk jeg diplom og gullur med kjede fra Wikborg assuranceforening.

Jan. 1919 reddet fransk mannskap fra synkeferdig seilskib i Nord-Atlanteren.

NIELSEN, ANDREAS,



Kragerø, f. 26. juli 1861 i Nissedal. Til sjøs 1877 med br. «Fendelon» av Kragerø, tilh. P. Knopf. Styr.m.eks. 1879 i Kragerø. Styr.m. med en rekke norske fartøier samt et engelsk og et tysk skib. Blev i 1900 fører av d. «Ran» (600) av Kragerø, tilh. A. O. Lindvig. Har

senere ført flg. skib for denne reder: «Tjalve» (650), «Rex» (750), «Roar» (820) og «Rutil» (1200). Sluttet sjøen i 1918. — Senere kjøpmann. — Gift. 5 barn.

NIELSEN, ANTON BANG-,



Kristiansund, f. 6. okt. 1879 i Mandal. Til sjøs 1896 med bk. «Dora» av Mandal, tilh. Martin Pedersen m. fl. Styrms.eks. 1898 i Mandal og skibsf.eks. 1907 i Oslo. Styrms. bl. a. med damperne «Sulitjelma» og «San Lucar». Blev i 1913 fører av d. «Santa Cruz» (1850) av Oslo,

tilh. Thor Thoresen. Har senere ført d. «San Lucar», d. «Sevilla», d. «Santa Cruz», m. «San Andres» og fører nu m. «Borgland» (7500), tilh. Fred. Olsen & Co., alle av Oslo. — Gift. 4 barn.

Jeg begynte i Otto Thoresens Linje 28. nov. 1900 som matros med d. «Sicilia», kapt. Sofus Olsen, og har siden utelukkende seilt i samme rederi i forbindelse med overflytningen til Fred. Olsen & Co.s rederi.

NIELSEN, BENDIX GEORG,



Rønnes pr. Grimstad, f. 13. okt. 1873 i Fjære. Til sjøs 1889 med s. «Eris» (600) av Grimstad, tilh. N. T. Johnsen. Styrms.eks. 1891 i Grimstad og skibsf.eks. 1904 i Bergen. Styrms. bl. a. med s. «Mark Twain», d. «Bothnia» og d. «Laila». Blev i 1914 fører av s.n.

skib (1000) av Bergen, tilh. William Hansen. Har senere ført d. «Victoria» (1400), d. «Hafnia» (1400), d. «C. Sundt» (1700) og d. «Drafn» (1300), alle av Bergen. Sluttet utenriksfarten i 1924 og har senere seilt med eget fartøi på kysten. — Gift. 5 barn.

Blev torpedert i Nordsjøen med d. «Laila» 30. april 1915 og opdaget av dansk d. «Anna». Alle reddet.

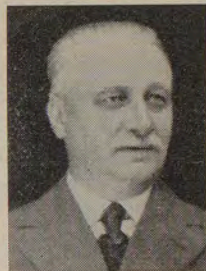
Torpedert med «Hafnia» i Nordishavet 30. sept. 1916 og innberget til Vadsø. Alle reddet.

Gikk fra «C. Sundt» og reiste hjem på ferie 1917. 2 dager etter blev den torpedert og alle omkom.

NIELSEN, CARL BERNHARD,

Borås (Staubø), f. 6. aug. 1885 i Flosta. Til sjøs 1899 med s. «Orion» (650) av Arendal, tilh. L. Lydersen. Styrms.eks. 1902 i Arendal

og skibsf.eks. 1908 i Oslo. Styrms. bl. a. med bk. «Sjøfrøken», bk. «Pleione», fullr. «Vigo», d. «Agnella» og d. «José». Blev i 1911 fører av 4 m. bk. «Vandua» (2900) av Tvedestrand, tilh. L. Lydersen. Har senere ført damperne «José» (1650), «Vildfugl», «Vanja» (2230), «Vav» (1800) og fører nu m.t. «Vanja» (9580), samtl. tilh. Halfdan Ditlev-Simonsen & Co., Oslo. — Gift. 4 barn.

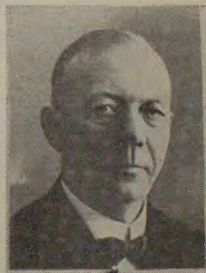


Jeg seilte hele tiden under krigen 1914—1918 i krigsfarvann uten å bli utsatt for det minste uhell. Så dog ofte drivende miner og meget vrakgods, og var vidne til flere torpederinger av andre båter på nært hold.

Har tilsett byggingen av en rekke tankbåter for Halfdan Ditlev-Simonsen & Co. Deriblandt m.t. «Vivi» som er det største skib der hittil er bygget i Norge, 9815 tons dw.

NIELSEN, CARL GUSTAV,

Oslo, f. 22. des. 1880 i Langesund. Til sjøs 1895 med s. «Defensor» (827 brt.) av Porsgrunn, tilh. Joh. Jere-miassen. Styrms.eks. 1902 i Porsgrunn. Styrms. med d. «Arena» og d. «Figaro». Blev i 1909 fører av d. «Arena» (1500) av Holmestrand, tilh. L. B. Rafen. Har senere ført Oslo-damperne «Figaro» (1800), «Jotunfjell» (4200), «Luksefjell» (2300), «Ørnefjell» (2300), «Torefjell» (4000) og fører nu m.t. «Falkefjell» (11500), tilh. Olsen & Ugelstad. — Gift. 2 barn.



Har fart den hele tid til sjøs. Under krigstiden var jeg utsatt for flere submarine angrep, og hadde mange narrow escapes. Forøvrig har jeg vært svært heldig under min tid på sjøen.

NIELSEN, CLAUS BOYE,

Kragerø, f. 28. april 1852 i Kragerø. Til sjøs 1867 med s. «Niord» av Kragerø, tilh. Carl Børresen. Styrms.eks. 1869 i Kragerø. Førercertifikat 1874. Styrms. med seilskibene «Speed» og «Jens Brandy». Blev i 1874 fører av s.n. skib (492 brt.) av Kragerø, tilh. A. C. Nielsen. Har senere ført seilskibene «Hunter» (251 brt.), «Gaspard» (400 brt.), «Baltic» (182 brt.), «Grethe» (360 brt.), samtl. tilh. A. C. Nielsen,



Kong Sverre» (445 brt.), tilh. C. B. Nielsen, og d. «Prima» (2100 brt.), tilh. K. Salvesen, alle av Kragerø. Sluttet sjøen 1917. — Medl. Kragerø havnestyre. Styremedl. Kragerø Sjømandsf. (en tid form.). — Medalje og diplom fra Norsk Selskab til Skibbrudnes redning. — Enkem. 1 barn.

I min fartstid har jeg vel oplevd omtrent alt det som kan forekomme med et seilskib, inkl. 2 forlis (med «Hunter» og «Kong Sverre»).

NIELSEN, ERLING ANDREAS,



Askim, f. 27. nov. 1892 i Tønsberg. Til sjøs 1907 med d. «Star» av Kristiansand, tilh. Grefstads Rederi. Styrme.eks. 1912 og skibsf.eks. 1918 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med d. «Agnar», d. «Queensland» og d. «Halvdan». Blev i 1914 fører av hv.b. «Southern Sea» av South Shields. Fører nu d. «Hero» (2050) av Drammen, tilh. Bruusgaard Kiøsterud & Co. — Gift. 2 barn.

Efter endt styrme.eks. våren 1912 gikk jeg ut som styrme. med hv.b. «Kap» ex «Svend Foyn» til Syd Afrika. Det var en av de minste hvalbåter som fantes (19¼ reg. tonn). Var siden i kystfart på Afrika med Thesens skib og på hvalfangst som styrme. på Syd Georgia og som fører på vest Afrika.

Våren 1915 som styrme. i engelsk d. «Queensland». Blev satt fyr på i Barcelona, antagelig av tyskere, men fikk lov til å gå til England for å reparere. Kom så hjem på ferie, men blev tatt til marinen, og mistet således min oparbeidede stilling i engelske skib. Var i marinen til våren 1917, 19½ mnd.

Siden sommeren 1918 har jeg vært i Bruusgaard, Kiøsterud & Co.s skib på Kina-kysten.

NIELSEN, GERHARD,



Lyngør, f. 27. juni 1893 i Lyngør. Til sjøs 1908 med d. «Bygland» (4000) av Arendal, tilh. Svenningsen & Mogenssen. Styrme.eks. 1918 og skibsf.eks. 1924 i Arendal. Styrme. bl. a. med damperne «Tormod», «Tyri-fjell» og «Ravnanger». Blev i 1931 fører av s.n. skib (5600) av Bergen, tilh. Westfal-Larsen & Co. A.s., og fører nu denne damper. — Ugift.

NIELSEN, HANS,

Stavanger, f. 14. jan. 1888 i Vasser. Til sjøs 1906 med d. «Terese» (2500) av Sandefjord, tilh. P. A. Grøn. Styrme.eks. 1909 i Sande-

fjord og skibsf.eks. 1911 i Tønsberg. Styrme. med damperne «Hellik», «Gro» og «Baltique». Blev i 1917 fører av d. «Dronning Maud» (4650) av Oslo, tilh. Ivar An. Christensen. Har senere ført damperne «Modena» (1800), turbin-d. «Modica» (7700), begge tilh. s.n. reder, «Fjeldstrand» (2100), «Ekstrand» (1700), «Ekstrand» (2900), «Fagerstrand» (1800), «Strand» (2900), samtl. av Skien, m. «Sud Africano» (8350), m. «Sud Expreso» (10500), m. «Sud Atlantico» (8350) og fører nu m. «Argentino» (8350), samtl. av Oslo, tilh. Ivar An. Christensen. — Gift. 2 barn.

Jeg seilte under hele krigen i kullfarten på Frankrike.



NIELSEN, INGVAR,



Paradis pr. Bergen, f. 25. nov. 1883 i Bergen. Til sjøs 1901 med d. «Niørd» (3300) av Bergen, tilh. von der Ohe & Lund. Styrme.eks. 1904 og skibsf.eks. 1908 i Bergen. Styrme. med Bergens-damperne «Tyr» og «Nordkyn». Blev i 1915 fører av d. «Tyr» (3400) av Bergen, tilh. Harloff & Rødseth. Har senere ført damperne «City of Mexico» (2200), «Cleveland» (3150), «Bueland» (5700) og fører nu d. «Miranda» (2200) av Bergen, tilh. Sigmund Sunde. — Gift. 3 barn.

I rederiet Harloff & Rødseth, Bergen, var jeg i 12 år. Gjennemgikk alle grader fra dekksgutt til fører. Var fører av dette rederis skib «City of Mexico» som blev torpedert i 1916. Førte d. «Egda» som blev torpedert i 1917.

NIELSEN, KNUD JOHAN,

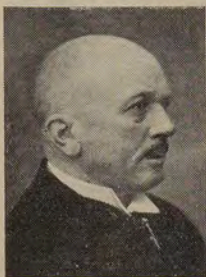


Askerøen pr. Lyngør, f. 15. okt. 1881 i Lyngør. Til sjøs 1896 med bk. «Norvegia» (900) av Lyngør, tilh. B. A. Olsen. Styrme.eks. 1899 i Lyngør og skibsf.eks. 1905 i Oslo. Styrme. bl. a. med bk. «Lingard», bk. «Nebo», d. «Thelma» og d. «Tyr». Blev i 1915 fører av d. «Gran» (1750) av Lyngør, tilh. B. A. Olsen & Søn. Har senere ført d. «Tormod» (1950) av Oslo, m.

«Rognlund» (510) av Brevik, d. «Ravnanger» (5550), d. «Torvanger» (10750) og fører nu d.t. «Malmanger» (10925) av Bergen, tilh. Westfal-Larsen & Co. — Gift. 3 barn.

Under krigen 1914—1918 seilte jeg i stadig fart mellom England og Frankrike. I denne tid var der mangt et spennende øieblikk, og jeg skal her nevne et av dem. I 1918 om vinteren kom jeg i ballast fra Frankrike og skulde til Sunderland med d. «Tormod». Omtrent kl. 8 fm., nettopp som det begynte å lysne av dag, var vi tvers av West Hartlepool, da en torpedo kom farende imot oss fra b.b. Vi var jo sikker på at nu går vi i luften, men merkelig nok gikk torpedoen under skibet og fortsatte utover mot havet. Nu fikk vi se periskopet av en u-båt på innsiden av oss. Ja nu var det altså oss eller u-båten det gjaldt. Jeg gav ordre om hårdt venstre med roret for å forsøke å ramme u-båten og skibet kom kvikt venstre. I det vi var under sving kom den neste torpedo. Denne gikk knappe 6 fot aktenom oss og fortsatte utover 3 til 400 fot, hvor den tørnede i noget vrakgods og eksploderte. Stykkene fra eksplosjonen føk rundt oss. U-båten dukket før vi var inne på den, og etter eksplosjonen så vi ikke mer til den. Vi gikk kloss inn til land på ganske grunt vann og kom oss inn til Sunderland om em. Vi blev altså spart denne gang, likesom vi tidligere flere ganger var spart. Det hendte dessverre ofte at en eller annen båt blev torpedert eller gikk på mine rett ved siden av oss like forenom eller litt aktenfor. Mange av mine kolleger blev borte i farten mellom England og Frankrike under krigen, og underlig var det når en gikk ut fra havn, da var det nok ikke mange som ikke det spørsmål kom frem for: Tro om vi skal gå denne tur eller om vi også denne gang skal bli spart?

NIELSEN, KNUT JOHAN,



Oslo, f. 13. feb. 1876 i Lyngør. Til sjøs 1892 med s. «Norvegia» (900) av Lyngør, tilh. B. A. Olsen. Styrme.eks. 1895 i Arendal og skibsf.eks. 1902 i Oslo. Styrme. bl. a. med bk. «Argus», d. «Fane» og d. «Christian Børs». Blev i 1905 fører av d. «Fane»

(1850) av Bergen, tilh. Wilhelm Torkildsen. Har senere ført Oslo-damperne «Elina» (4800), «B. A. Broch» (1500), «Stargard» (1850), «Staro» (3000) og fører nu d. «Stalheim» (2500) av Oslo, tilh. I. B. Stang. — Gift. 5 barn.

Mottok i 1908 kgl. portugisisk redningsmedalje for bergning av et mannskap fra bk. «Europa» av Lissabon 8. jan. 1908, da jeg var fører av d. «B. A. Broch». Redningen foregikk under farefulle omstendigheter i storm og snevær — pålandsvær — tvers av Trevose Head i Bristolkanalen. Foruten medaljen fikk jeg også et gullur fra samme selskap.

18. okt. 1917 blev jeg torpedert med mitt da førende d. «Staro» på reise fra Dakar til Dunkerque med jordnøtter. Vi blev senket uten varsel ca. 180' av Cap Finisterre. Lå 4 døgn i livbåtene og led adskillig ondt. Blev optatt av en tråler straks utenfor Ferrol i Spania, hvor vi samtlig av besetningen blev innlagt på sykehus og hvor to mann avgikk ved døden.

NIELSEN, LARS JOHANNESSEN,-

Rekkevik pr. Larvik, f. 21. jan. 1888 i Ø. Halsen. Til sjøs 1903 med s. «Bergslien» (909 brt.) av Larvik, tilh. Th. Arbo Høeg & Co. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1911 i Larvik. Styrme. bl. a. med d. «Arnfrid», fl.k. «Vasco da Gama» og d. «Nils», alle av Larvik. Blev i 1925 fører av d. «Fagerbro» (1550) av Oslo, tilh. Nilson & Nyquist. Fører nu d. «Fagersten» (4100) for dette rederi. — Gift. 3 barn.



Den 18. april 1903, avseilingsdagen for min første tur til sjøs, har særlig festet sig i min erindring. Barken hadde vært oplagt hjemme og hatt en del småreparasjoner etc. Var fint vårvær med svak avlandsvind. Gikk under seil direkte fra oplagsplassen. Husker mine gode «venner». Den store skibshunden Frank samt skibskatten Tom. De hadde begge hatt opphold i land under skibets oplag. Hunden trivedes utmerket iland, men ikke katten. Den var blitt mager, og fått mange skrammer i de utallige slagsmål, den ofte selv var skyld i. Både «fastboende» hunde og katter raket den uklar med og var mest i «krigshumør». Etter å være tatt ombord igjen sprang den høit og lavt, malte gjenkjennende, og havnet til sist på sin gamle plass ved siden av kaminen i skafferiet. Vasket og pusset på sin pjuškete pels, som den nok hadde forsmøtt i land. Hunden derimot stod mest oppe på halvdekket, gjødde og jamret sig. Fallrepstrappen var blitt heist op, da den flere ganger forsøkte å komme ut i båtene langs siden. Den så jo førerens familie inne på bryggen. Da ankeret lettet og skibet begynte å sige utover greide den det ikke lengre, men sprang overbord og la på svøm mot land. Blev dog berget, og tross dens motstand bragt ombord igjen og satt i lenke. Den kom heller ikke hjem mere. På en senere reis blev den syk og måtte skytes. Det gikk nok innpå flere ombord, da de lempet den over siden. Skibet var bestemt til Uleåborg og laste for London. Vi hadde en lang kontrarig reise, da der var meget is det året. Turen tok ca. 6 uker, derav ca. 4 i drift i isen og inne i en liten loshavn Ratan. Kolliderte også med en finsk bark. Drev sammen oppe i en isrøke. Begge skib fikk noen mindre skader på seil, rigg etc. Den finske brakk sin klyverbom, men noen dager senere hadde finnene rigget ut en ny. Den drev også inn til Ratan; mistet der sitt ene anker. Vi hjalp ham med å søke og dregge; fant det også så han fikk det op igjen. Fra London gikk i ballast til Canada. Meget lang, kontrarig reis over. Så den tur et stolt syn nær Azorerne. Sterk stormkuling og svær sjø. Motvind for oss. For strykende medbør kom 16 store seilskiber, dyplastede, og for alle seil der kunde trekke. På halvdekkene gikk vakthavende officerer og mannskap ellers, alle i oljehyrer, da sjøene vasket over dekkene. Var nok rene kappseilasen. Passerte så nær, at vi vinket ombord til dem.

NIELSEN, MATHIAS,

Skåtøy pr. Kragerø, f. 26. des. 1865 i Kragerø. Til sjøs 1880 med s. «Noatun» (300) av Kragerø. Styrme.eks. 1885 i Kragerø. Styrme. bl. a. med s. «Høiden» og s. «Professor Schweigaard».



Blev i 1905 fører av sk. «Ellida» (150) av Kragerø. Har senere ført d. «Eker» (1200), s. «Sigdal» (1500), begge av Drammen, s. «Bommestad» (1850) av Drammen og Porsgrunn, og fører nu d. «Bommestad» (1800) av Porsgrunn, tilh. Th. Holta. — Gift. 3 barn.

Med sk. «Noatun» på reis fra Spania til Gøteborg med saltlast i en storm i Nordsjøen, falt jeg ned fra merseråen ned på rekken uten å få nogen skade. Var i full vigør efter et par dager.

Seilte det meste av tiden under verdenskrigen på Nordsjøen samt mellom England og Frankrike. Høsten 1916 så jeg en norsk båt bli skudt i senk utfor Risør samt passerte vi 3 skib i brand i Nordsjøen. Vi kom vel over. Under hele krigen så jeg ikke mer enn en mine. Ikke en eneste u-båt, — skjönt jeg var vidne til adskillige skib som gikk ned. Den 1. okt. 1918 kl. 1. natt — 6 mil av Lizard, tok vi op 7 mann som lå på vragestene. Lå der henimot et par timer, da vi hørte nødrops fra to steder. Hadde begge livbåter på vannet, men de fjerne rop blev borte innen livbåten nådde frem.

NIELSEN, NIELS,



Horten, f. 19. nov. 1881 i Tønsberg. Til sjøs 1896 med s. «Walter» (300) av Tønsberg. Styr.m.eks. 1900 og skibsf.eks. 1908 i Tønsberg. Styr.m. med s. «Æren» av Tønsberg. Blev i 1909 fører av d. «Hellik» (1600) av Oslo, tilh. Brødr. Bjørnstad. Har senere ført damperne «Sarp» (800) av Oslo, «Lorpen» (3050) av Sarpsborg, «Modemi» (2400), «Modena» (1800), «Orla» (7030), alle av Oslo, og fører nu passagerbåt «Svein II» (319 brt.) av Horten. — Gift. 4 barn.

Jeg sluttet den oversjøiske fart i 1923 for å komme i mere hjemlige farvann.

Jeg seilet under hele krigen. Gjorde 72 turer på England og Frankrike og flere turer over Nordsjøen og Atlanteren. Blev stoppet av 3 tyske u-båter i feb. 1917 i Nordsjøen. Blev beskyttet og stod ombord i u-båten i 1½ time i vann til midt på livet og blev forfrossen, men slapp heldig fra det.

Mistet i 1922 propellen i Atlanteren, men kom heldig inn til Skotland, og blev siden slept til Glasgow for reparasjon.

NIELSEN, NIELS ALFRED,

Kragerø, f. 6. april 1880 i Kragerø. Til sjøs 1894 med s. «Hero» (131 brt.) av Kragerø, tilh. H. Bjørn jr. Styr.m.eks. 1897 i Kragerø.

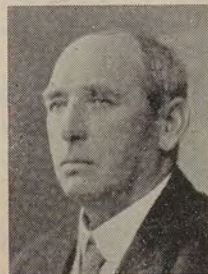
Styr.m. bl. a. med s. «Success» og s. «Fana». Blev i 1903 fører av s.n. skib (396 brt.) av Kragerø, tilh. Jens Olsen. Har senere ført s. «Britania» (600 brt.) av Kragerø, damperne «Robert Lea» (900), «Hortense Lea» (1750), «Petrell» (1400), «Svane» (2500), «Saima»

(3300), alle av Bergen, «Barbara» (1750) av Haugesund, «Nygård» (3150) av Bergen, og fører nu m. «Rim» (830) av Kragerø, tilh. A. Salvesen. — Gift. 3 barn.

Jeg førte dampskibe i hele krigstiden og var heldig, da jeg ikke blev torpedert eller minesprengt.

NIELSEN, NIELS STANGE,

Nøtterøy, f. 4. sept. 1877 i Tjøme. Til sjøs 1892 med s. «Mathilde» (160 brt.) av Tønsberg. Styr.m.eks. 1896 og skibsf.eks. 1911 i Tønsberg. Styr.m. bl. a. med bk. «Norden», d. «Telegraf» og d. «Uniform». Blev i 1907 fører av d. «Eiger» (2200) av Oslo, tilh. Camillo Eitzen & Co. Har senere ført damperne «Kamor» (2100), «Rosegg» (3050), «Rigi» (9250) og fører nu m. «Glarona» (13550), alle tilh. s.n. rederi. Rederf. gullmedalje (1932). — Gift. 3 barn.



Krigen mellom Rusland og Japan 1904—1905: Med d. «Sentis» ankom vi til Port Arthur, Kina, kl. 8 aften den 8. feb. 1904 og ankret op på ytre havn umiddelbart i nærheten av den russiske flåte, som bestod av 16 skib. Kl. 12 natt blev dreadnoughtene «Cecarewitz» og «Retvisan» og krysseren «Palada» torpedert av japanske torpedobåter, og dermed var krigen begynt.

Kl. 9½ form. 9. feb. kom den japanske styrke, ca. 16 skib, og la sig i linje ca. 6 kvm. utenfor havnen. Den russiske flåte lettet øieblikkelig anker og gikk ut ca. 1 kvm. utenfor festningene, og sjøslaget var øieblikkelig igang.

D. «Sentis» blev beordret å bli liggende til anker inntil nærmere ordre og hadde ikke lov til å skifte plass. Den lå til ankers midt mellom den russiske flåte og festningene, en meget usikker plass, da det var rett i skuddlinjen fra japanerne, og efter å ha ligget der ca. ½ time lettet vi anker for å gå inn på indre havn. Under inngangen og midt i innløpet tok skibet grunn, men kom straks over, da man slo full fart i maskinen. Da skibet tok grunn var den ca. 1 fot fra akterstevnen av «Cecarewitz» og «Palada». Disse var satt på grunn midt i innløpet, straks efter at de var blitt torpedert, og var innløpet derved blitt så meget smalere. Heldigvis slapp vi gjennom nettop i tide til å tillate krysseren «Novik» å komme inn og bli satt på grunn på indre havn. Den hadde fått en «treffer» i vannlinjen og kom inn synkende.

Dagen efter måtte vi forlate «Sentis» og reiste vi til Sheefoo, hvor vi bodde 3 mnd. for å vente på tillatelse til å ta ut skibet.

Imidlertid fikk vi ikke «Sentis» ut og måtte vi reise hjem. «Sentis» blev tatt av japanerne, da de blev herrer i Port Arthur.

I 1905 med d. «Eiger» kom vi op i Tsusimaslaget, blev opbragt og visitert av japansk torpedobåt, men straks løslatt, da vi var lastet for Kobe. Av selve slaget så og kjente vi skudd og varme. Da det lysnet blev vi i følge med japanske torpedobåter med russiske fanger på dekk og i livbåter.

Krigen mellem Italia og Tripoli 1912:

Med d. «Gotthard» på reise fra Cardiff til Beirut blev vi i feb. mnd. opbragt og visitert av italiensk krysser utenfor Kreta. Blev holdt en tid, men løslatt senere og fortsatte vi til Beirut, hvor vi kom straks efter et bombardement av en italiensk krysser.

Verdenskrigen 1914—1918:

Seilte i krigssonen hele tiden.

Blev 6. sept. 1916 senket med d. «Gotthard» av tysk u-båt i Den engelske Kanal, på reise til Cherbourg og Rouen. Vi måtte på 15 min. være vekk fra skibet efter chefens ordre. Vi blev senere tatt op av engelsk jager.

Den 22. des. 1917 med d. «Rosegg» lastet med kull fra Cardiff til Nantes, blev vi på em. jaget av tysk u-båt i Bristolkanalen utenfor St. Ives Bay. Da u-båten holdt sig i undervanns stilling lyktes det oss å undgå torpedering. Vi kom efter en spennende jakt på ca. 1 time innenfor øene ved Lands End inn til Penzance, hvor vi kom inn i konvoien til Brest.

Den 8. juni 1918 med d. «Rosegg» lastet med malm fra Bilbao til Larne (Irland), blev vi jaget av tysk u-båt mellom Tuscar fyr (Irland) og South Bishop (England). Vi kom heldig klar av denne og tilbake til den engelske kyst, hvor vi blev optatt av en konvoi som skulde til Cork. Vi fulgte da med denne til vi kunde komme inn under kysten av Irland, og fortsatte vi derfra alene langs kysten til Larne. For disse to heldige utfall fikk samtlige av besetningen og jeg pengebelønning av krigsassurandørene.

Har vært ansatt i firmaet Camillo Eitzen & Co. siden 1902.

NIelsen, Nils Edwin Dahl,



Arendal, f. 24. april 1894 i Arendal. Til sjøs 1909 med s. «Ragna» (500) av Arendal, tilh. E. Engelbretsen. Styrme. eks. 1915 og skibsf. eks. 1918 i Arendal. Styrme. bl. a. med bk. «Mona», d. «Odland» og d. «Ullstad». Blev i 1919 fører av d. «Odland» (2050) av Arendal, tilh.

Grefstads Rederi. Har senere ført d. «Ullstad» (7300) og d. «Kvernaas» (3050), begge av Arendal. Sluttet sjøen i 1932. — 1932—1933 lærer ved Sjømannsskolen i Arendal. — Gift. 4 barn.

British Governments Silvercup for redning i mars 1920 av mannskapet på sk. «Rosa Harriet» av Montrose.

NIelsen, Olaf,

Kristiansand, f. 14. jan. 1879 i Kristiansand. Til sjøs 1895 med s. «Safir» (138 brt.) av Kristiansand. Styrme. eks. 1899 og skibsf. eks. 1904 i Kristiansand. Styrme. bl. a. med br. «Henrik Wergeland», d. «Dictator» og d. «Georgia». Blev i 1909 fører av s.n. damper (1875) av

Kristiansand, tilh. F. Reinhardt & Co. Har senere ført damperne «Torvør» (2300), «Ellavør» (4300), begge av Farsund, «Fidalgo» (1875), «Fiorella» (2200), d. «Fido» (2900) og d. «Fidelio» (3150), alle tilh. Mathias Hansen, Kristiansand. Sluttet sjøen i 1933 (syk). — Gift. 1 barn.

Inspektør hos Math. Hansen 1919—21.



NIelsen, Olaf Andreas,

Tønsberg, f. 24. sept. 1874 i Sem. Til sjøs 1891 med s. «Amerika» (400 brt.) av Tønsberg, tilh. J. H. Christiansen. Styrme. eks. 1892 i Tønsberg. Styrme. med s. «Parthena» og s. «Nordlyset» av Drammen. Blev i 1904 fører av s. «Nordlyset» (2500) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Har senere ført s. «Marga» (2400), s. «Maletta» (2600), d. «Nepos» (4750), alle av Drammen, d. «Bogen» (7100) av Tønsberg og fører nu d. «Gorm» (2500) av Oslo, tilh. Eiv. Evensen. — Gift. 1 barn.



NIelsen, Ole,

Oslo, f. 28. aug. 1879 i Mel-somvik. Til sjøs 1892 med s. «Iris» (360) av Tønsberg. Styrme. eks. 1899 i Stokke. Skibsf. eks. 1911 i San Francisco. Styrme. med fl. norske og amerikanske fartøier. Blev i 1911 fører av d. «Josesmetie» (620) av San Francisco. Har senere ført fl. amerikanske dampere samt d. «Tormod» (1950), d. «Haukefjell» (4140), d. «Dovrefjell» (8620) og fører nu m.t. «Filefjell» (11400), alle tilh. Olsen & Ugelstad, Oslo. — Gift. 2 barn.

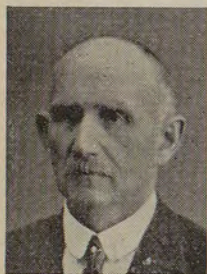


Min mest begivenhetsfulle reise — en reise jeg aldri kommer til å glemme, var med bk. «Løvetand» av Grimstad okt. 1898. Hyre kr. 40,00 for run Amsterdam—Grimstad.

Vi slepte ned fra Amsterdam til Ymiden og lå værfast der 3—4 dager. Fikk så sydlig vind og slepte til sjøs en fredag morgen. Utover em. halte vinden atter østlig og økte så hurtig at vi mistet flere seil enn vi kunde berge. Kl. 8 aften brakk fore stumperå i to og mesteparten av natten medgikk til å klare vrakgodset. Søndag morgen 3 fot vann i rummet. Fin sannballast som gikk gjennom

garneringen og ut i pumpene, måtte begynne å øse og hale op gjennem storluken. Onsdag morgen fremdeles storm fra øst. Bærer av for Leithfjorden. Kl. 9 morgen fikk vi landkjenning utenfor Aberdeen. Kastet på igjen og drev mot land til vi var ca. 1 m. av skjærene, da sprang vinden plutselig til S.V. Vi fikk satt en del av de filler vi hadde berget og ankom til Grimstad efter 4 døgns seilas. Ialt 16 dogn fra Amsterdam til Grimstad. Surt fortjente 40 kroner.

NIELSEN, OSCAR REINHARDT,



Svelvik, f. 19. mai 1875 i Svelvik. Til sjøs 1891 med bk. «Republik» (600 brt.) av Bergen. Styr.m.eks. 1895 i Sjømil. korps i Horten. Styr.m. bl. a. med bk. «Vikingen», bk. «Hudson», d. «Ulv» og d. «Gard». Blev i 1911 fører av s. «Glenlora» (1100) av Oslo. Har senere

ført m. «Svenør» (420) og d. «Jønshorn» av Skien. Sluttet sjøen i 1920. — Senere havnefogd. — Har inneh. en rekke kom. tillidshverv (ordfører, form. i ligningsrådet, form. i styret for elektrisitetsverket, osv.) — Gift. 2 barn.

Gikk første gang til sjøs 1891 som dekksgutt med min far, der førte bk. «Republik» av Bergen i farten Østersjøen og Portugal. Efter tiden i marinen seilte jeg i flere år i langfart med forskjellige skib. Fikk sjørbuk på en lang reise fra Australia og måtte av den grunn slutte langfarten for en tid. Utvandret derfor til California, før på kysten og arbeidet vekselvis iland.

Gikk i 1911 som fører ombord i bk. «Glenlora» av Oslo og førte skibet til 1916, da rederen døde og rederiet blev oppløst. «Glenlora» var i sin tid bygget av jern for regning av det bekjente engelske klipperskipsrederi Shaw, Sevell & Co. og førte som følge derav både passagerer og last i ruten England—New Zealand og Australia. Under et ophold i New York høsten 1914 blev skibet bemerket av en av filmselskapet The Vitagraph Co.s folk. Han syntes så godt om skibet at jeg en dag fikk besøk av et par herrer som ønsket å leie dette for optagelse av sjøfilm fra seilskutenes glanstid.

Således gikk det da til at «Glenlora» atter rykket op i sin gamle verdighet som passagerskib og seilte ut på kysten ved Sandy Hook med fullt belegg av skuespillere (heri innbefattet den senere så berømte filmstjerne Mary Pickford).

Min siste reis med «Glenlora» blev en oplevelse av en ganske annen sort. Kom vinteren 1916 med salt på reise Spania—Oslo på høide av Rockall inn i en forrykende orkan fra vest som varte i 22 timer. Den forårsaket en del ovenbords skade. Det verste var imidlertid at en bråtsjø feiet vekk begge skibets korrigerende kompasser, de eneste som fantes, og der blev ingen anledning til observasjon, da der til stadighet var overskyet stormfullt vær. Vannbeholdningen slapp op. Fore stumprå brakk. Man fikk såvidt rigget stykkene ned og bent en annen stump på merseråen, før man fikk landkjenning ved Holmengrå. Der blåste da N.V. storm med haglbyger og svært hav. Våget for det første ikke å bære på, da fyrret lyste fast; men da blinkene fra Utvær i en klare observertes kl. 1 natt besluttet, for i det minste å forsøke å berge livet, å la det stå til innover. I en voldsom haglbyge, idet Holmengrå passertes, sprang forstumpen; men det bar da innover og de svære bråtsjøer på undervannsbåene gjorde sitt til at forsøket lyktes. Ut på dagen ankredes på Malandsvågen i Masfjorden.

NIELSEN, PEDER OSKAR,

Fredrikstad, f. 6. sept. 1895 i Hvaler. Til sjøs 1910 med s. «Sara» (1200 brt.) av Fredrikstad, tilh. H. Jacobsen. Styr.m.eks. 1914 og skibsf. eks. 1918 i Fredrikstad. Styr.m. bl. a. med damperne «Esperanca», «Moldegaard» og «Hildegaard». Blev i 1928 fører av s.n. damper (4300) av Oslo, tilh. Boe & Pedersen, og fører nu dette skib. — Gift. 1 barn.

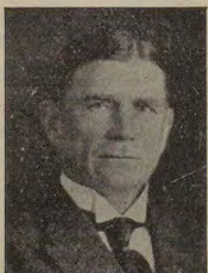


NIELSEN, REIDAR,

Hisøy, f. 23. aug. 1904 i Lyngør. Til sjøs 1921 med d. «Bra-Kar» (6000) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Styr.m.eks. 1926 og skibsf. eks. 1931 i Arendal. Styr.m. bl. a. med d. «Stanja», «Romsdalshorn» og «Bur». Blev i 1934 fører av d. «Havø» (8000) av Bergen, tilh. O. Grolle Olsen & I. Hyring Olsen, og fører nu d. «Bur» (7100), tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

NIELSEN, SVERRE BERG-,

Furulund pr. Oslo, f. 28. feb. 1882 i Oslo. Til sjøs 1897 med s. «Alma» (600 brt.) av Horten, tilh. Peder Berg. Styr.m.eks. 1899 og skibsf. eks. 1903 i Oslo. Styr.m. bl. a. med bk. «Maitland», d. «Talisman» og d. «Vinstra». Blev i 1914 fører av d. «Losna» (7500) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført damperne «Rinda», «Rena», «Vinstra», m. «Teneriffa», m. «Touraine» og fører nu m. «Toronto», alle tilh. s.n. reder. — Gift. 3 barn.



NIELSEN, THEODOR MARTINI,

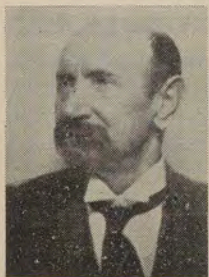
Holmenkollen, f. 25. sept. 1859 i Lyngør. Til sjøs 1875 med s. «Balder» (370 brt.) av Lyngør, tilh. E. N. Nielsen. Styr.m.eks. 1876 i Arendal. Styr.m. med bk. «Exaudi» og bk. «Viva» av Lyngør. Blev i 1883 fører av bk. «Exaudi» (335 brt.) av Lyngør, tilh. K. Nielsen.



Har senere ført s. «Aladdin» (400), d. «Fram» (670), begge av Tvedestrand, d. «Dagny» (1850) av Lyngør, d. «Stalheim» (2550) og d. «Stanja» (2900), begge av Oslo. Sluttet sjøen i 1915. Senere inspektør i J. B. Stangs rederi, Oslo. — Gift. 1 barn.

Reddet mannskapene fra en fransk og en skotsk damper, som begge sank etter kollisjon i Bristolkanalen høsten 1899. Det var moderat S.V. kuling med disig vær. Begge mannskaper blev land-satt ved Falmouth.

NIELSEN, THOMAS,



Haugesund, f. 8. mars 1872 i Utsira. Til sjøs 1887 med galeas «Smaragd» av Hauge-sund, tilh. Brødr. Jacobsen. Styrms.eks. 1892 i Hauge-sund. Styrms. med fl. seil-skib og dampere hjemme-hørende i Haugesund. Blev i 1898 fører av galeas «Knut» (160) av Bergen, tilh. skibs-

megler Meyer (i fart på New Foundland). Har senere ført damperne «Urædd», «Karmsund» (i rute Stavanger—Bergen) av Haugesund, «Wilson» av Åkrehamn, «Havørn» (2400) av Hauge-sund og fører nu d. «Astriana» (521) av Panama City, disp. O. Hamre, Haugesund. — Form. i Haugesunds Skipperf. — Gift. 3 barn.

I 1927, da jeg førte d. «Wilson», falt jeg ned fra kaien, idet jeg skulde gå ombord, og brakk høyre lårben, og blev liggende på hospitalet i Blyth 3½ mnd. Skibet avgikk til Island med ny fører. På veien fra Island til Haugesund med sildelast forsvant skibet sporløst med alle mann. Altså blev det min redning at jeg brakk lårbenet.

NIELSEN, THOR,



Staubø, f. 21. okt. 1882 i Borås. Til sjøs 1897 med s. «India» (900) av Tvedestrand, tilh. L. Lydersen. Styrms.eks. 1900 i Staubø. Styrms. bl. a. med s. «Pallas» og s. «Glamis» av Tvedestrand samt d. «Vitalia» av Oslo. Blev i 1911 fører av s. «East-African» (3000) av

Oslo, tilh. A. T. Simonsen & Co. Har senere ført damperne «Start» (950), «Vilja» (1600), «José» (1600), «Dagfred» (9000) og fører nu m. «Dagfred» (8200), tilh. John P. Pedersen & Søn, alle av Oslo. — Gift. 3 barn.

Med s. «East-African» seilte jeg i 3 år mellom Europa og Vestkysten av Syd-Amerika og hadde mange hårde tørninger for vestgående rundt Cap Horn. Lastene var salpeter fra Chile og kull ut fra Europa.

D. «Start» gikk i Europafart og likeledes d. «Vilja», som jeg førte fra den blev bygget i Stavanger 1915 til den i april 1917 blev torpedert ca. 60 mil vestenfor Irlands S.V.kyst. Vi var da på reise fra Gambia, Vest-Afrika, med jordnøtter bestemt til Liverpool, og fulgte den av det engelske admiralitet anviste rute. Alt gikk godt til vi kom inn i den av Tyskland erklærte faresone, da vi ved 3-tiden langfredags em. merket en voldsom eksplosjon. Vi forstod straks at vi var torpedert, men så intet til u-båten, som var under vannet da den sendte ut torpedoen. Den kom noget senere til syne ca. 600 m. fra skibet, og skjøt 12—14 skudd på skibet mens det sank. Torpedoen traff skibssiden ut for fyrrummet med den følge, at kjelene eksploderte samtidig med torpedoen, og rev op en stor del av skibets b.b. side. Vakthavende fyrbøter blev drept, og det resterende mannskap blev efter 18 timers opphold i båtene berget av et engelsk skib og landsatt i Queenstown.

Med d. «José» seilte jeg i fruktfarten mellom Vestindia og østkysten av U.S.A. Våren 1918 på reise fra Colon til Baltimore, hadde vi den glede å berge 2 amerikanske flyvere, som i 40 timer hadde drevet østover i Gulfstrømmen på en havørret flyvemaskin. De var ca. 70 mil øst for Charleston da de blev berget.

D. «Dagfred» og m. «Dagfred» seilte i forskjellig farvann jorden rundt, mest i Stillehavsfarten, mellom Vestkysten av U.S.A., Australia og Japan.

NIELSEN, THORALF MØLBACH-,

Nordstrand pr. Oslo, f. 27. april 1894 i Oslo. Til sjøs 1908 med s. «Pallas» (800 brt.) av Brevik. Styrms.eks. 1914 og skibsf.eks. 1917 i Oslo. Styrms. bl. a. med d. «Vestheim», d. «Alfred Nobel» og d. «Kong Dag». Blev i 1918 fører av d. «Arild» (1875) av Oslo, tilh.



Moritz Vaumund. Har senere ført de fleste skib tilh. D.S.N.D., d. «Oddvar 2» av Sarpsborg og fører nu d. «Kong Frøde» (1000) av Oslo, tilh. D.S.N.D. — Gift. 2 barn.

NIELSEN, TRYGVE HANS JACOB,

Drøbak, f. 15. juli 1888 i Drøbak. Til sjøs 1904 med bk. «Aker» (449 nrt.) av Oslo. Styrms.eks. 1909 og skibsf.eks. 1915 i Oslo. Styrms. bl. a. med d. «Bruno» og d. «Bolette». Blev i 1915 fører av d. «Bastant» (2800) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Har senere ført Oslo-dampskibene «Margot» (1850), «Mailand» (1200) og fører nu d. «Jelø» (1600), tilh. Fred. Olsen & Co. — Gift. 4 barn.



Jeg seilte under hele krigen som styrms. og kapt. i fart på Norge, England og Frankrike uten å være utsatt for noe krigsuhell. Mange skib blev torpedert og minesprengt i de forskjellige konvoier; men jeg gikk klar.

Jeg senket med Krag Jørgensens rifler 8 miner, hvorfor jeg mottok kr. 500,00 fra krigsforsikringen.

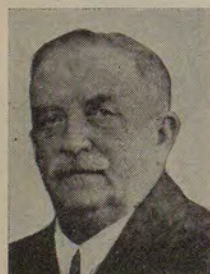
NIELSEN, LARS THOMAS,

Bergen, f. 5. des. 1869 i V. Sandøen. Til sjøs 1885 med s. «Deodata» av Tvedestrand, tilh. C.P. Andersen. Styrme. eks. 1887 i Risør. Styrme. bl. a. med s. «Derby», s. «Theta», d. «Björgvin» og d. «Peter Jebsen». Blev i 1910 fører av d. «Otto Sverdrup» (6000) av Bergen, tilh. Bergh

& Helland, og fører nu d. «Korsfjord» (2440), tilh. dette rederi. — Gift. Ingen barn.

1916 på reise fra Port Talbot til Bona, ca. 20' vest av Scilly Isl., opdaget en aften i skumringen 2 livbåter under seil. Holdt ned på dem og viste det sig å være livbåtene fra Oslo-damperen «Pape-lera», der var torpedert ca. 1 time i forveien. Tok dem tillike-med båtene ombord og bragte dem inn til Falmouth.

Avgikk fra Genua i 1917 sammen med 5 lastebåter med en gammel italiensk passagerbåt som leder. Den skulde ta oss langs kysten så nær som mulig for å undgå u-båter. Ved 7-tiden om aftenen utenfor Nice dukket 2 u-båter op og senket 4 skib. Vi kom oss undav og møtte lederen neste dags middag, utfor Toulon som var avtalt møtested hvis noget hendte. Et par timer efter ankomsten til Gibraltar kom også nr. 6, en engelsk båt, inn.

NIEUWEJAAR, WILHELM NICOLAI WORSØE,

Minde pr. Bergen, f. 5. jan. 1866 i Bergen. Til sjøs 1880 med br. «Dagmar» (400) av Bergen, tilh. Konow & Co. Styrme. eks. 1884 i Bergen. Styrme. bl. a. med bk. «Lina», d. «Bergen» og d. «Hebe». Blev i 1898 fører av d. «Simon Dumois» (800) av Bergen, tilh. Bergh & Helland (i

9 år). Har senere ført d. «Peter Jebsen» (6000) for dette rederi (i 12 år). Sluttet sjøen i 1917. — Senere skibsreder. — Gift. 5 barn.

I 1901 reddet mannskapet på amerikansk br. «Storligh» av New York. Fikk herfor en utmerket Zeis-kikkert fra den amerikanske regjering.

Har to ganger fått pengepremie (kr. 250,00) av assurandøren, for i 2 år å ha seilet uten uhell.

Gikk i 7 år i Ostindisk kullfart og var ikke vest av Suez og ikke øst av Singapore.

I 1917 stiftet rederiet Nieuwejaar & Hansen.

Har forevrig som sjømann vært med i tynt og tykt. Har seilet 2 år med bk. «Alert» av Bergen, hvor vi i 1881 gjorde reisen Bergen—New York på 19 døgn i feb. mnd.

Var også 2 år med bk. «Henrik Ibsen» av Bergen. Mistet en gang riggen til undermastene i en byge i Bengalen, på reise fra Rangoon

til Falmouth lastet med ris, og blev vi av den grunn utsatt for en lang reise, nemlig 183 dager, og var der meget skjærbuk ombord, da provianten blev ødelagt. Dette var i mai mnd. 1883.

Seilet også i 2 år med frg. «Fredrik Stang» og blev liggende på Java grunnet forlis utenfor Batavia fra juni 1885 til jan. 1886, og var hele mannskapet, så vel officerer som matroser iland på hospital, og vi var kun 4 mann friske. Jan. 1886 blev vi så pass klar igjen at vi kunde gå til sjøs sukkerlastet og med et meget sykt mannskap, men gikk dog alt bra. Vi ankom til Falmouth efter 168 dages reis.

NILSEN, ALFRED NIKOLAUS,

Kristiansand, f. 22. aug.

1877 i Kristiansand. Til

sjøs 1893 med s. «Axel»

(990 brt.) av Kristiansand,

tilh. Johan Boysen. Styrme.

eks. 1896 og skibsf. eks. 1899

i Kristiansand. Styrme. bl. a.

med bk. «Hertha», d. «Tore-

vore» og d. «Penybryn».

Blev i 1905 fører av bk.

«Coriolanus» (1500) av Kristiansand, tilh. O. A. T.

Skjælbred. Har senere ført damperne «Carol-

vore» (4000), «Tordenvore» (2500), begge av

Farsund, «Kolsdal» (840), «Ravnedal» (1450),

«Feridal» (1500) og senest d. «Kolsdal» (1960), alle

tilh. Ingv. Bjørneboe, Kristiansand. — Gift.

2 barn.

9. juni 1917 torpedert utenfor Cape Finisterre på reis Swansea

— Neapel. Efter å være kommet i båtene blev st.b. livbåt pårent av

u-båten. Det lyktes oss å få hengt oss fast på u-båten. Jeg blev

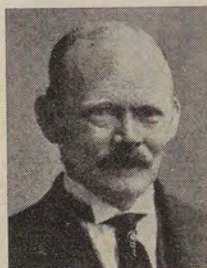
stengt inne i denne og mannskapet blev stående i tårnet. Efter

nogle timers forløp kom vi i nærheten av en spansk fisker, hvor vi

kom ombord. Da vi kom ombord der viste det sig at den hadde

tatt op styrme. båt og var ute og lette efter vår livbåt. Men da de

ingen fant, var de nu på vei til land. Vi blev så landsatt i Vigo.

**NILSEN, ANDERS,**

Foyland, f. 27. des. 1877 i

Nøtterøy. Til sjøs første

gang i 1893. Styrme. eks.

1898 og skibsf. eks. 1904 i

Tønsberg. Styrme. med

Tønsberg-damperne «Thor»,

«Thyra», «Trolde», «Tyr»,

«Tordenskjold» og «Losna».

Blev i 1912 fører av d.

«Trolde» av Tønsberg, tilh.

Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Tyr» og d.

«Losna» for denne reder. Sluttet sjøen i 1918

(syk). — Gift. 2 barn.



NILSEN, ANDREAS,



Sandefjord, f. 3. sept. 1876 i Sandeherred. Til sjøs 1890 med bk. «Anna» (300) av Sandefjord, tilh. P. A. Grønn. Styr.m.eks. 1894 og skibsf.eks. 1900 i Tønsberg. Blev i 1906 fører av d. «Governader Baries» (4000) av Punta Arenas. Har senere ført d. «Pythia»

(6000), d. «Thor» (6000), d. «Bas II» (6000), d. «Foldin I» (2000), samtl. av Sandefjord, og førte senest d. «Willy» (8400) av Oslo. — Gift. 6 barn.

En av mine største oplevelser til sjøs hadde jeg med d. «Bas II», da vi i 1923—1924 opererte med dette skib, 3 hvalbåter og en besetning av 110 mann på hvalfangst, uten konsesjon, på kysten av Vest Afrika, Marokko og Spania, for til slutt å havne på Gibraltars havn, og hvorfra vi drev fangsten fra 23. des. 1923 til 1. mars 1924. Denne ekspedisjon var den første i sitt slag.

NILSEN, HANS,

Oslo, f. 15. sept. 1859 i Skoger. Til sjøs 1875 med s. «Neptun» (450) av Drammen. Styr.m.eks. 1877 i Drammen. Styr.m. bl. a. med bk. «Walter» og bk. «St. Louis». Blev i 1890 fører av s. «Premier» (2000) av Drammen, tilh. Kiøsterud & Sønner. Har senere ført s. «Prince Leopold» (2350), s. «Wildwood» (2450) og 4 m. fullr. «Marpesia» (2750), alle av Drammen. Sluttet sjøen i 1921. — Gift. 4 barn.

Ur fra Government of Canada for berging av 2 av mannskapet på «Warren W» of Charlottetown P. E. I. samt £ 50.- som belønning fra Drammens gjensidige Ass.f. med «Prince Leopold».

NILSEN, HANS CHRISTIAN,



Sarpsborg, f. 23. juli 1873 i Tune. Til sjøs 1888 med br. «Favour» (300) av Sarpsborg, tilh. kapt. Nils Olsen. Styr.m.eks. 1893 og skibsf.eks. i Fredrikstad. Styr.m. med damperne «Sarp», «Borregaard» og «St. Olaf» (i 10 år). Blev i 1912 fører av s.n. skib (1260)

av Sarpsborg, tilh. A.s. Borregaard. Fører nu d. «Sarp» (3000), tilh. dette selskap. — Gift. 3 barn.

Seilasen under krigen var spennende den hele tid. Passerte med d. «St. Olaf» underveis til Grimsby under Jyllandslaget midt imellem den engelske eskadre. De var under skytning og den kunde høres ca. 6 timer efter passagen. Der åpnedes plass og vi passerte tett under «Queen Mary», der gikk med torpedonett ute. Kunde i den disige luft telle til 49 skib.

Forresten var det daglig spenning under hele krigstiden under min seilas på England. Den uhyggeligste tid var før konvoieringen begynte i 1917.

NILSEN, HARALD,



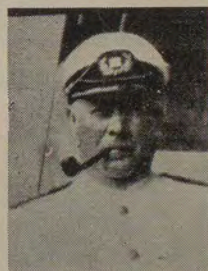
Nøtterøy, f. 16. juli 1875 i Tønsberg. Til sjøs 1891 med s. «Helene» (1080 brt.) av Tønsberg, tilh. skibsr. Hofgaard. Styr.m.eks. 1895 og skibsf.eks. 1904 i Tønsberg. Styr.m. med d. «Thor-dis» og d. «Terrier». Blev i 1904 fører av s.n. damper (2200) av Tønsberg, tilh.

Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført damperne «Thode Fagelund» (7500), «Tabor» (6200), «Atna» (8500) og «Toluma» (10800), alle tilh. s.n. reder. Robins legat (1925). — Gift. Ingen barn.

Sølvpokal fra den engelske regjering, amerikansk gullmedalje og Robins legat tilkjent i anledning redning av mannskap på britisk d. «Trehawke», forlist i april 1925.

Har vært i Wilh. Wilhelmsens rederi fra juni 1893, derav som fører siden 1904.

NILSEN, JENS E.,



Drammen, f. 27. juli 1887 i Drammen. Til sjøs 1903 med d. «H. A. Hartman» (700) av Drammen, tilh. E. B. Aaby. Styr.m.eks. 1908 og skibsf.eks. 1909 i Tønsberg. Styr.m. bl. a. med d. «Gabrielle», d. «Prometheus» og d. «Birk». Blev i 1914 fører av d. «Helga»

(1040) av Oslo, tilh. E. B. Aaby. Har senere ført damperne «Rogn» (1640) av Bergen, «Alf» (1400) av Drammen, «Nordvangen» (3500) og senest «E. Hoel» (1835), begge av Oslo. — Ugift.

Seilte under hele krigen. Mistet d. «Rogn» ved senkning av tyske u-båter.

NILSEN, JOHAN,



Stathelle, f. 16. feb. 1876 i Bamble. Til sjøs 1891 med s. «Fidelia» (298 brt.) av Brevik, tilh. T. Eeg. Styr.m.eks. 1895 i Brevik. Styr.m. bl. a. med br. «Anna», bk. «Hektor» og d. «Aurora». Blev i 1902 fører av bk. «Ariadne» (497 brt.) av Porsgrunn, tilh. Joh. Johannesen. Har senere ført s. «Efeu» (493 brt.) av Sandefjord, s. «H. H. Strand» (450 brt.) av Brevik, d. «Fart II» og m. «Loi» av Oslo, og senest m. «Snetind» (2400), tilh. P. N. Gram, Oslo (under

amerikansk flagg). Sluttet sjøen i 1921. — 1921 — 1929 lektorfører i New York. — Enkem. 2 barn.

Jeg seilte under hele krigen i krigsfarvann uten uhell, når undtas at jeg i 1917 med mitt førende skib «Fart II» blev innbragt til Stettin. Skibet blev tatt som price.

NILSEN, JOHAN LIDVIK ALEKSANDER,



Fredrikstad, f. 14. april 1890 i Glemmen. Til sjøs 1907 med s. «Høvding» av Fredrikstad. Styrme.eks. 1917 og skibsf.eks. 1920 i Fredrikstad. Styrme. bl. a. med d. «Hermion», d. «Hero» og d. «Helios». Blev i 1926 fører av d. «Hervar» (2050) av Drammen, tilh. Bruus-

gaard, Kiøsterud & Co. Har senere ført d. «Hero» (2050) og Bruusgaard & Kiøsteruds taugbåt i Bangkok «Changnam», og fører nu d. «Henrik» (2050), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.

Royal Humane Society's diplom for redning av en pike i Newhaven (England) 1911.

Jeg var matros med s. «Palas» av Sandefjord, da det forliste i en cyklon på Grand Cairman (West Indian) 1910.

NILSEN, JOHN,



Stathelle, f. 6. nov. 1880 i Skåtøy. Til sjøs 1896 med bk. «Weranda» (700) av Brevik. Styrme.eks. og skibsf.eks. 1901 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med bk. «Sarida» og bk. «Vanadis» av Brevik. Blev i 1905 fører av s. «Høst» (650) av Brevik. Har senere ført s. «Olav

Kyrre» (700), s. «Sigrid» (900), begge av Brevik, s. «Goodwin» (400), s. «Characos» (1600), d. «Usken» (750), m. aux. «Brisk» (3500), m. «Fjeldland» (3000), d. «Bever» (480) og senest d. «Lett» (1300), alle av Oslo. — Gift. 1 barn.

Seilte under hele krigen uten uhell.

Gjorde i 1918 med m.aux. «Brisk» (5 master og 2 propeller) reisen Seattle—Liverpool på 64 døgn.

NILSEN, NILS,



Stavanger, f. 5. nov. 1878. Til sjøs 1893 med d. «Jæderen» av Stavanger, tilh. Sømme & Wathne. Styrme.eks. 1898 i Stavanger. Styrme. med damperne «Breifond», «Earnford» og «España». Blev i 1912 fører av d. «Dido» (500) av Sandnes, tilh. Emil Andersen.

Sluttet sjøen i 1916. — Har senere drevet vannbåts-forretning på Stavanger havn. — Gift. 3 barn.

Torpedert med d. «Dido» i Nordsjøen 19. okt. 1916 av tysk u-båt, på reise fra Stavanger til West Hartlepool. Alle mann berget og landsatt i Tyne av en dansk skonnert.

NILSEN, NILS CARL,

Kragerø, f. 10. sept. 1881 i Kragerø. Til sjøs 1896 med s. «Vale» (500 brt.) av Kragerø, tilh. J. Dahl. Styrme.eks. 1903 i Kragerø. Styrme. bl. a. med bk. «Hebe», bk. «Mentor», d. «Roma» og d. «Hauk». Blev i 1912 fører av d. «Roma» (800) av Kragerø, tilh. A. O. Lindvig. Har



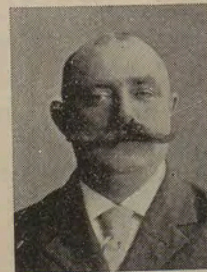
senere ført damperne «Regina» (900), «Rota» (950), «Tempo» (850), «Troja» (1800), «Troja» (4200), alle av Kragerø, «Geir» (1180), «Hauk» (2150) og senest «Ole Aarvold» (1200), alle av Oslo. — Gift. 3 barn.

F. t. styrme. med d. «Hauk» av Oslo, tilh. G. O. Aarvold & Co.

Mitt siste skib som fører var d. «Ole Aarvold» som jeg forliste sept. 1929 ved Cape Pine (Newfoundland). Alle mann berget.

NILSEN, NILS DANNEVIG,

Grimstad, f. 1. juli 1873 i Homborgsund. Til sjøs med bk. «Haabet» (450) av Grimstad, tilh. N. Thue Johnsen. Styrme.eks. 1892 i Grimstad. Styrme. med bk. «M. Smith Pettersen» og bk. «Jupiter» av Grimstad. Blev i 1897 fører av s.n. bk. (313 brt.), tilh. o.n.

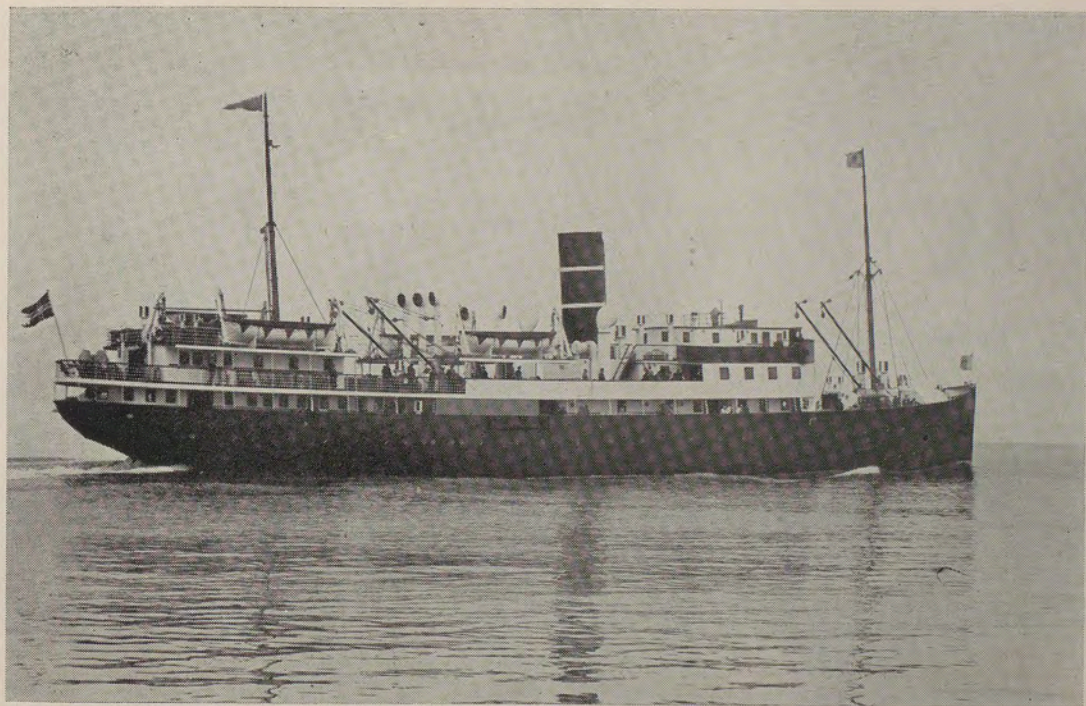


reder. Har senere ført damperne «Atlas» (2500), «Nedenes» (3000), begge av Arendal, «Atlantis» (1650), «José» (2000) og «Atlas» (3000), alle av Flekkefjord. Sluttet sjøen i 1916. — Senere forretningsf. for Grimstad og Omegns Telefonselskap samt fiskeeksportør. — Overformynder (i 6 år), styremedl. i Grimstad sjømannsf., m. m. — Gift. 4 barn.

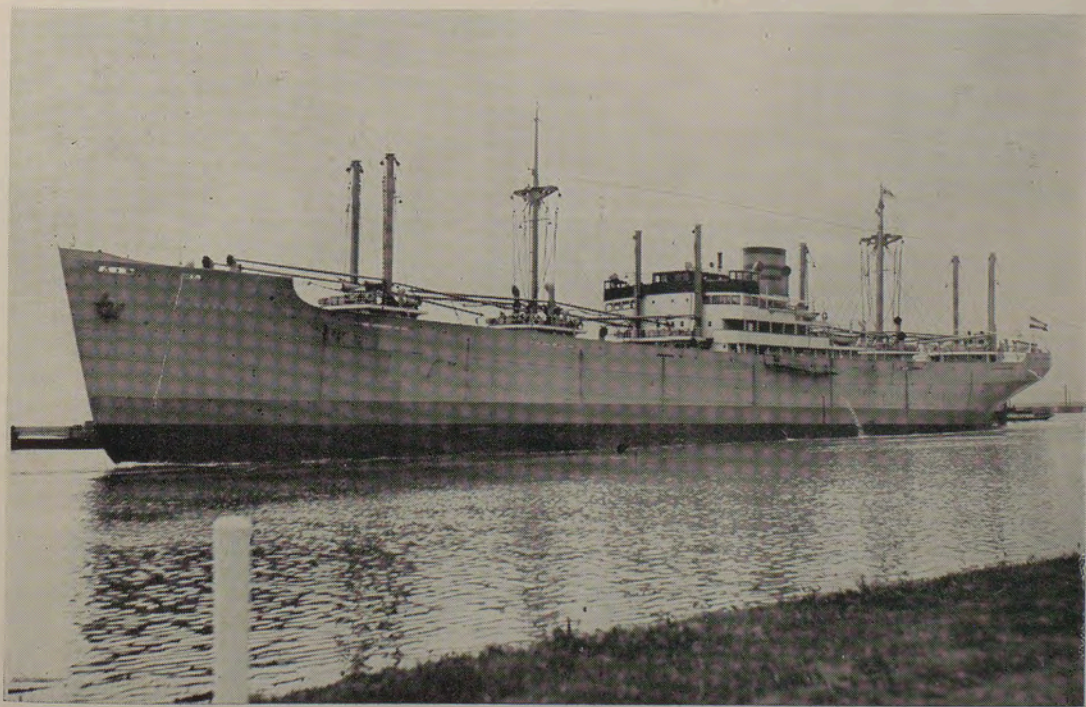
Har aldri forlist eller hatt noget større havari.

NILSEN, NILS HARBOE,

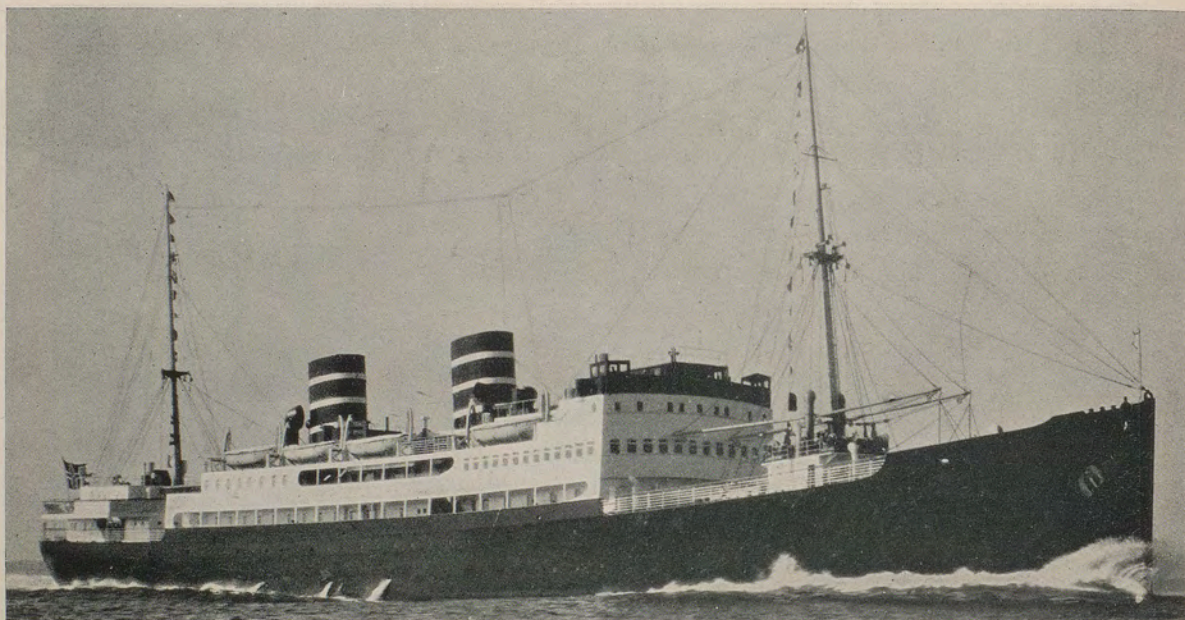
Thorjusholmen pr. Arendal, f. 8. jan. 1898 i Tromøy. Til sjøs 1913 med s. «Saxon»



D. «Prinsesse Ragnhild» (1590 brt.) av Trondheim. Bygget i Fredrikstad 1931.



M.s. «Trondanger» (9975) av Bergen. Bygget i Amsterdam 1932.



M.s. «Venus» (5407 brt.) av Bergen. Bygget i Helsingör 1931.



D. «Nurgis» (1024) av Haugesund. Bygget i Leeuwen 1919.



(1620 brt.) av Arendal, tilh. C. H. Sørensen. Styr.m.eks. 1917 og skibsf.eks. 1919 i Arendal. Styr.m. med d. «Pan» og d. «Sado» av Oslo. Blev i 1927 fører av d. «Cresco» (2000) av Oslo, tilh. E. B. Aaby. Fører nu d. «Douro» (1300), tilh. s.n. reder. — Gift. Ingen barn.

NILSEN, NILS OLAUS EMIL,

Oslo, f. 2. april 1866 i Hvaler. Til sjøs 1881 med s. «Frank» (350 brt.) av Halden, tilh. Ths. Stang & Co. Styr.m.eks. 1883 i Fredrikstad. Styr.m. bl. a. med s. «Harmonie» og s. «Dronning Sophie». Blev i 1891 fører av s. «Let» (120 brt.) av Fredrikstad. Har senere ført seilskibene «Egmont» (187 brt.), «Huldren» (345 brt.), «Erbrin» (575 brt.), «Sara» (1198 brt.), alle av Fredrikstad, s. «Nordstjernen» (1350 brt.) av Sarpsborg samt d. «Moldegaard» (4500) og d. «Hildegaard» (4300), begge av Oslo. Sluttet sjøen i 1928. — Senere gårdeier i Oslo. — Enkem. 10 barn.

NILSEN, NILS SIGVALD,



Bergen, f. 27. okt. 1898 i Bergen. Til sjøs 1912 med d. «Norfolk» (6150) av Bergen, tilh. Harlof & Rødseth. Styr.m.eks. 1917 og skibsf.eks. 1920 i Bergen. Styr.m. bl. a. med Bergens-damperne «Sygna» og «Strinda». Blev i 1926 fører av d. «Grena» (11185) av Bergen, tilh. Mowinckels Rederi. Har senere ført d. «Strinda» (11185) og fører nu m. «Fosna» (12300), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.

Var i 6 mnd. i transportfart på Cardiff og Dunkerque i krigstiden; dette var en meget utsatt by. Forøvrig har jeg fart hele krigstiden på 8 mnd. nær, og for det meste i krigsfarvann.

Var vinteren 1914 delaktig i berging av engelsk krigsflyver i Nordsjøen med d. «Ørn» (kapt. Revne), og fikk da en sølvkjede av flyveløitnanten, da jeg var en av båtbesetningen som rodde livbåten. Senere fikk jeg £ 5- av admiralitetet.

Var øienvitne til at engelsk hjelpekrysser beskjøt tysk handelskib innenfor norsk territorialgrense i Vestfjorden 1918 forsommaren. Måtte som følge herav møte hos politimesteren i Narvik sammen med losen.

Var i London da denne by blev bombardert av zeppelinere i 1916.

Var i Halifax da denne by blev ødelagt som følge av at et fransk skib lastet med sprengstoff gikk i luften vinteren 1917, efter kollisjon med norsk d. «Imo».

NILSEN, OLAF,



Nøtterøy, f. 9. sept. 1887 i Nøtterøy. Til sjøs 1904 med s. «Nord» av Oslo, tilh. And. Jacobsen. Styr.m.eks. 1907 i Oslo og skibsf.eks. 1913 i Tønsberg. Styr.m. med Tønsberg-damperne «Titania» og «Tabor». Blev i 1916 fører av d. «Wagland» av Bergen, tilh. Brødrene Wilhelmsen. Har senere ført damperne «Elgen», «Escondido», «Bærø» og senest «Imataca» for C. Mathisen, Bergen. Sluttet sjøen i 1930. — Senere gårdeier i Oslo. — Gift. 4 barn.

Seilte i krigsfarvann 1917—18. Blev skudt efter med torpedo av u-båt i Den engelske Kanal en mørk natt i konvoi, malmplastet på reise fra Bilbao til Newport. Torpedoen gikk rett under maskinrummet, men for dypt. En fransk båt ved siden av oss blev truffet av en annen torpedo og gikk til bunns med alle mann.

Lå i Halifax under den store eksplosjon der i 1917, da store deler av byen blev ødelagt og en mengde mennesker drept.

NILSEN, OLE JOHAN,

Stavanger, f. 14. des. 1860 i Sand. Til sjøs 1876 med sk. «Præsis» av Stavanger, tilh. Per Johnsen. Styr.m.eks. 1879 i Stavanger. Styr.m. med sk.s. «Stabil» av Stavanger, 10 år med forskj. skib på de amerikanske innsjøer, og siden 1897 i D.S.D. Blev i 1902 fører av d. «Skjold» av Stavanger, tilh. D.S.D. Har senere ført damperne «Rogaland» (nu «Kvitøy»), «Sand», «Stavanger» og «Bergen», samtl. tilh. D.S.D. Sluttet sjøen i 1927. — Gift. 4 barn.



NILSEN, OSCAR NICOLAY,

Sandar, f. 28. sept. 1887 i Sandar. Til sjøs 1904 med br. «Speed» (220) av Sandefjord, tilh. skibsr. Jacobsen. Styr.m.eks. 1906 og skibsf.eks. 1915 i Sandefjord. Styr.m. med damperne «Rjukan», «Frithjof Nansen», «Svend Foyn» og «Sir James Clark Ross». Blev i 1917 fører av d. «Svend Foyn» (5800) av Sandefjord, tilh. Johan Rasmussen & Co. Har senere ført d.



«Sir James Clark Ross» (12200), d. «C. A. Larsen» (17200) og fører nu d. «Sir James Clark Ross» (20000), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

NILSEN, OTTO HALFDAN,



Steinsnes, Horten, f. 27. juni 1886 i Tjøme. Til sjøs 1901 med s. «Felicitas» (600) av Oslo. Styrms.eks. 1904 og skibsf.eks. 1917 i Tønsberg. Styrms. bl. a. med bk. «Madura», fullr. «Spangereid», d. «Spurt» og d. «Meline». Blev i 1926 fører av d. «Patrick» (800) av Tønsberg og førte senest dette skib. — Gift. 4 barn.

Styrms. og fire mann fra «Spangereid» forsøker å seile inn en propplastet skonnert full av vann 8 dager før jul 1916, ca. 40 kv.m. av Lister. Der bryter ut N.O.-storm. Dekkslasten går overbord og skonnerten må opgis. Der seiles med livbåten for bare livet. Natten over ligger for drivanker, blussende til forbipasserende båter som sikkert tror at det er u-båt og går undav. Neste aften kommer livbåten inn til en holme i nærheten av Lister fyr gjennomvåte og stive så enkelte ikke kunde gå, men måtte krype opover holmen. Vi fyrte op med lyngen på holmen og fikk rullet og tørket oss i varmen. Var på holmen natten over; neste dag blev vi pikkert op av en motorsnekke som tok oss på slep inn til Egersund. Å, jamen så vi ut også, svarte som negre med brunsvide klær efter opholdet på holmen; det luktet brent av oss lang vei.

I 1918 forliste jeg på Spanskekysten med d. «Hvalen» av Tønsberg; mistet alle klær og fikk ikke en øre i erstatning. 4 mann druknet. Vi måtte gå ut av konvoien fra Gibraltar og inn til Lissabon for å sveise på kjelene, da disse var lekke. Klar til avgang fikk vi uttrykkelig innstruks om ikke å gå lengere enn 2 kv.m. av land, da der var tyske u-båter på utsiden. Kursen blev allikevel satt for å gå 6 mil på utsiden av roksene i regntykken. Strømmen må antagelig ha satt sterkt inn og bevirket grunnstøtningen. Forliset blev erklært som ikke krigsforlis og mannskapet fikk ikke en øres erstatning. Hadde det ikke vært krig, så hadde sikkert kapt. satt kursen fullt betryggende ut, så forliset hadde vært undgått. De som eide båten fikk meget, men de fattige folkene mistet alt, nogen også livet.

NILSEN, SIGVART JOHANN,



Staubø, f. 26. des. 1877 i Staubø. Til sjøs 1892 med s. «Jernes» av Tvedestrand, tilh. J. Thrane. Styrms.eks. 1902 i Tverdalsøen. Styrms. med br. «S. N. Hansen» av Arendal samt Oslo-damperne «Dag», «Daggry» og «Dagrun». Blev i 1907 fører av d. «Daggry» av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Har senere ført damperne «Start» (1000), «Speed» (2220), begge av Oslo, og senest «Katland» (ex «Speed») av Farsund. — Gift. 1 barn.

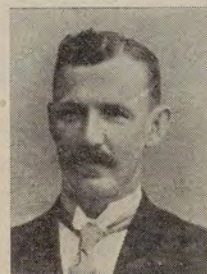
Forliste 3 ganger i seilskibstiden.

Var iland i Hamelin Harbour, Australia, ca. 1 år, og arbeidet der med lastning og lossing av skib. Var der med å berge mannskapet fra et større tysk jernskib som drev på et undervannsskjær under en av de orkaner vi hadde der i havnen i vintermånedene. Vi benyttede til redningen en livbåt fra bk. «Løvspring» av Grimstad (som forliste samme natt). Det var et meget spennende og livsfarlig arbeide som vi hadde med å få berget de gjenlevende 7 mann (11 mann var gått overbord og druknet), som var meget medtatt av kulde. Imidlertid fikk vi dem vel ombord i vår livbåt og kom til lands. Begeistringen var stor fra folket iland, da vi hadde utført vårt arbeide — vår plikt som sjøfolk likeoverfor kamerater i havsnød.

I 1914—16 seilte jeg med «Start» i fart på England—Frankrike i timecharter for den franske stat. Fraktene var store dengang. Av et brev fra rederen til kapt. datert aug. 1917 leses: «Skibet er videre sluttet for 9 mnd. fremover til en frakt £ 5.940.00 (femtusen ni hundre og firti pounds) pr. mnd.» En ganske pen frakt for «Start» som lastet 1000 tons dw.

NILSEN, STIAN MARTIN,

Staubø, f. 9. juni 1889 i Flosta. Til sjøs 1904 med d. «Dag» (850) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Styrms.eks. 1909 og skibsf.eks. 1913 i Arendal. Styrms. bl. a. med fullr. «Olaf» av Tvedestrand, d. «Modesta» og m. «Tercero» av Oslo. Blev i 1917 fører av d. «Varild» (780) av Oslo, tilh. N. D. Bjørnstad & Co. Har senere ført m. «Istra» (750) av Molde, d. «Varild» (820), m. «Tercero» (7800) og fører nu d. «Arthur W. Sewall» (9444), alle tilh. Ivar An. Christensen, Oslo. — Gift. 3 barn.



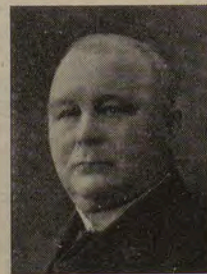
Forliste med bk. «Freden» av Tvedestrand på vestkysten av Nicaragua i 1908.

Seilte med d. «Varild» 1917—18 i timecharter England—Frankrike. Vi gjorde bl. a. 20 turer Sunderland—Fecamp. Efter utløpet av charteret blev båten sluttet med kull fra Blyth til Fredrikstad, men da tok engelskmennene båten. Mannskapet blev hjemsendt juni 1918. Reiste tilbake til båten des. 1918, og førte den til 8. des. 1919, da vi forliste på Englands-kysten.

Juni 1920 fikk jeg m. «Istra» av Molde å eferse ved verksted og senere føre. Båten blev bygget i Kalundborg, men levert 2 år efter kontrakten

NILSEN, SØREN,

Horten, f. 30. okt. 1880 i Sandar. Til sjøs 1896 med s. «Risør» (500) av Risør, tilh. skibsr. Caspersen. Styrms.eks. 1898 i Sandefjord og skibsf.eks. 1904 i Tønsberg. Blev i 1912 fører av d. «Herø» (6400) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Har senere



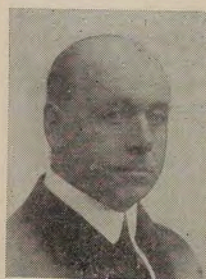
ført damperne «Hugin», «Henrik», «Hydra II», «Hero» «Hellen», «Hermion» og m. «Handicap» (9000), alle tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1924. — Senere skibsreder og dampskibseksped. i Horten. — Gift. 2 barn.

De første 8 år seilte jeg med norske seilskib. Jeg seilte derefter en tid med dampskib under engelsk og amerikansk flagg.

Den 3. juli 1917 blev jeg som fører av d. «Henrik» torpedert i Atlanterhavet. Alle mann blev reddet. Jeg fikk brukket mitt høire ben, så benpipen stakk ut gjennom strømpen. Kom 3 dager senere på hospitalet i Brest, hvor jeg lå i 3 md. Efter torpederingen blev vi optatt av det kanadiske d. «Rosedale». Efter hjemkomsten var jeg hjemme et år som invalid.

Jeg var derefter inntil 1921 inspektør i Shanghai og efterså byggingen der av 11 skib for Bruusgaard, Kiøsterud & Co. i Drammen.

NILSEN, THORVALD,



Buenos Aires, f. 6. aug. 1881 i Kristiansand. Til sjøs 1897 med s. «Gratia» av Kristiansand, tilh. M. F. Stray & Co. Styrme.eks. 1900 i Kristiansand. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1906. Styrme. bl. a. med d. Harry T. Inge, d. «Alps» (engelsk) og d. «Bluefields».

Blev i 1908 fører av d. «Nicaragua» av Bergen, tilh. S. M. Kuhnle & Søn. Sluttet sjøen i 1919. — Senere havariagent (for norske, svenske, finske og danske sjøassurandører, og indemnityklubber). Ridder av St. Olafsordenen (1 kl.), Æreslegionen og Sydpolsmedaljen. — Gift. Ingen barn.

Forliste julaften 1907 på rev utenfor Belize (Mellem Amerika) med d. «Alps».

Førte polarskibet «Fram» under Roald Amundsens sydpolsferd. Var under krigen torpedobåtchef på Vest- og Sørlandet.

NILSEN, NILS ANDREAS,



Mandal, f. 14. jan. 1877 i Skjebstad. Til sjøs 1891 med br. «Village Pride» (250) av Mandal, tilh. Th. Johansen. Styrme.eks. 1895 i Mandal. Styrme. med bk. «Rokeby Hall», bk. «Mirgapore» og bk. «Valkyrie». Blev i 1904 fører av bk. «Mai» (800) av Mandal, tilh.

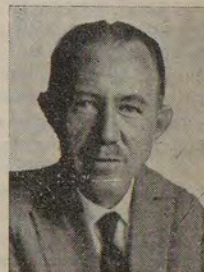
Th. Johansen. Har senere ført bk. «Rona» (2800) av Mandal, bk. «Simetra» (2300), fullr. «Nordsee» (2500), fullr. «Vestdal» (2800), d. «Nordnes» (3600), d. «Zeus» (1360) av Mandal, d. «Gullaug» (700) og

fører nu d. «Skarv» (1300), tilh. skibsr. Otter, begge av Oslo. — Gift. Ingen barn.

Torpedert av tysk u-båt med fullr. «Vestdal» 24. april 1917 ca. 150 mil vest av Irland, på reise fra Pensacola til Greenock med tommer. 1 mann omkom.

NILSEN, NILS GABRIEL HERLAND-,

Oslo, f. 15. nov. 1883 i Horten. Til sjøs 1901 med d. «Juno» av Holmestrand. Styrme.eks. 1904 og skibsf.eks. 1911 i Oslo. Styrme. bl. a. med damperne «Quernsey», «Rena» og «Tysla», Tønsberg. Blev i 1918 fører av d. «Bonna» (7150) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen.



Har senere ført d. «Atna» (8750), tilh. samme reder. Siden 1924 ansatt i revisjonen hos Wilh. Wilhelmsen. — Gift. 2 barn.

Sluttet sjøen grunnet et uhell, ved at jeg falt gjennom en luke i shelterdekk og ned i kullbunkeren, der krevde en operasjon av venstre øre, hvorved jeg mistet hørselen på dette.

Før under hele krigen uten å være utsatt for noget uhell.

NILSEN, OLAF ALFRED,

Våg i Steigen, f. 1889 i Hammarøy. Til sjøs 1909 med skolesk. «Tordenskjold» av Trondheim. Styrme.eks. 1915 og skibsf.eks. 1918 i Oslo. Styrme. med d. «Dronningen» av Arendal, d. «Sortland» (V.D.S.) og d. «Folden» (i 11 år). Blev i 1927 fører av d. «Sivert Nielsen» av Bodø, tilh. Saltens Dampskibsselskab. Siden 1929 kjøpm. m. m. — Gift. 2 barn.



Sluttet sjøen for å overta mitt barndomshjem hvor jeg fremdeles er bosittende. De første mnd. av krigen var jeg ute, men var alltid heldig.

NITTER, ANDERS,

Arendal, f. 21. nov. 1889 i Sogn. Til sjøs 1905 med d. «Atlas» (2400) av Arendal, tilh. Eyde & Mein. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1914 i Arendal. Styrme. bl. a. med d. «Ærø» av Arendal, d. «Kongsfos», d. «Svanfos» og d. «Kaggefoss». Blev i 1918 fører av d. «Alix» (1850) av Oslo, tilh. A. Salvesen. Har senere ført d. «Øster-



dal» (6200) og d. «Nitedal» av Oslo. Sluttet sjøen i 1924. — Nu medinne. i jernvarefirmaet J. Knudsen & Co. A.s. — Gift. 4 barn.

Utdrag av d. «Østerdal»s journal for reisen Baltimore—Havre jan.—feb. 1924.

Tirsdag 8. jan. kl. 2.45 em. avgikk fra Baltimore med en ladning hvete, 5405 tonn, og bestemt for Havre, Frankrike. Dypgående forut 22' 7", akter 22' 10", fribord 5' 2" (ferskvann). Alle luker godt nedskalket med tre gode presenninger på hver, og lukene var forsvarlig surret med 3" manilla løpere. Skibet tilstrekkelig bemannet og alt gjort sjøklart for reisen. Kl. 8.55 fm. onsdag 9. kvittertes losen ved C. Henry, og reisen fortsattes uten nevneverdig og med vekslende vind og vær til tirsdag 15. jan., da der blåste op til storm fra N.V., der utover natten var øket til orkan styrke. Kl. 10.40 s. d. aften var vind og sjø tiltatt, så man så sig nødsaget til å slakke ned til halv fart, og der åpnedes for bølgedemperoljen.

Onsdag 16. kl. 7.40 fm. tokes et veldig brått over aktenfra, der tok med sig stormast, reserve propell, stb. samsonpost akter, stb. livbåt og kastet motorbåten på broen ned på fordekk, hvor denne knustes. Poopluken samt nr. 3 og 4 luker knustes, og en av skjærestokkene i 4 luken gikk i rummet, og en masse vann kom i akterrommet, og skibet kastet sig over til stb., akterdekk og skanseklædning begitt sig. Brodekk, styrmennenes og maskinistenes lugarer samt messen og hele radiohuset innslått. Begge dører til salonen innslått, hvorfor denne fyltes med vann. Begge broer blev ramponert, og man fikk flere ovenbordsskader, såsom skader på winsher og winshelninger, telefon og lysnett ødelagt, ferskvannstanker og sanitærtanker ramponert og slått overbord, forteiningsmateriell og alle solseilstøtter og bommer knust og slått overbord. Skade på styregreier og rorledning. Skibets gig, der stod surret på 3 luken slått overbord samt skade på livbåtmateriell i behold. 1 landgang og rekketrapp samt langleder slått overbord og ellers skade på skibets utstyr og rekvisita. Proviantrum og pop fyltes med vann, hvorved adskillig av skibets proviant blev ødelagt. Jernskottet inn til maskinrum og kullbokser innslått og kullboksene fyltes med vann, hvorfor der befryktes å være kommet vann til lasten i dyptanken. Der kom også adskillig vann ned i maskinrummet. Alle elektriske signallanterner, når undtas stb. side-lanterne, slått overbord. Lastebommene på akterdekk knust og slått overbord. Trapper til akterdekk, brodekk og broer bortrevet samt adskillig rekkverk ødelagt. I skanseklædningen på forkant av midtskibet merkedes sprekker og at skibet har gitt sig. Mannskapslugarene forut og akter delvis ramponert, og i fyrbåterlugaren er en del nagler sprunget samt en ventil knust. Luftrør og dekkventiler ramponert og bortsått.

For å få skibet til vinden og holde det slik med minst mulig fart slakket man ut begge ankere med 45 fv. på stb. og 90 fv. på bb. kjetting, samtidig som man fikk lagt roret hårdt venstre og gikk sakte i maskinen forover. Det hele mannskap igang med å få lagt planker over de nedbrekte luker og få surret presenninger over. Pumpene i stadig arbeide med lensning fra akterrum. 1. styrm. slemt forslått samt en del andre av mannskapet fikk mindre kvestelser — ellers alle mann i behold. Hullet i dekk efter samsonposten blev efter mange vanskeligheter tettet. Påværende plass efter bestikk n. br. 43-13' l. v. 45-35'.

Natten igjennem orkanaktig storm med veldig hav og sjøene bryter stadig over skibet. Ved 7-tiden torsdag morgen passerte et stort 4 mastet dampskib ca. 2' av. Vi heiste nødsignal N. C. og blåste i dampfløyten, dog uten å bli bemerket. Vinden jevnt avtagende utover fm., men fremdeles et veldig hav. På em. hivdes begge ankere inn og fikk under denne voldsomme hivning en del skade på spillet og bb. stopper, sannsynligvis også skade på begge klyds, og da man nu hadde reparert rorledningen, så man kunde styre fra maskinrum, besluttet å anløpe Azorene som nødhavn. Det lyktes å rette skibet en del ved lempning av last i No. 4 luke.

Ved 3-tiden om em. kom d. «Svanholm» av Haugesund op under oss, og man kom overens om, at «Svanholm» skulde følge d. «Østerdal» til Azorene, og i tilfelle at ikke «Østerdal» kunde holdes flytende, da å opta mannskapet. Der styrtes nu for Azorene. Påv. plass middag n. br. 42-53 l. v. 44-18'. Fylt bb. nr. 4 ballstank for å rette skibet.

Kl. 8.30 fredag morgen kom kapt. Skjølvingstad (d. «Svanholm») ombord og fikk den muntlige avtale bekreftet i form av kontrakt lydende på kr. 30 000,00 og 50 tonn kull for å følge d. «Østerdal» til St. Miguel. Kontrakten blev datert 17. i overensstemmelse med tiden for den muntlige overenskomst.

1. maskinisten meddeler, at han har mistanke om at propellen er slakk.

Kl. 10½ fredag em. den 18. måtte kaste på været igjen, da skibet tok meget vann over akterdekk. Kl. 5 lørdag morgen sprang vinden til N.V. med voksende sjø. Skibet arbeider voldsomt i det oprørte hav. Maskinpumpene i stadig arbeide med å holde skibet lens. Stadig vakt ved akterlukene. Da våre lanterner var meget dårlige, opsendtes raketter og blålys for at d. «Svanholm» kunde se hvor vi var; men vi mistet dette utover natten. Antagelig har det ikke kunnet ligge på i det voldsomme hav. Vedvarende storm til mandag morgen den 21., og da været nu hadde lagt sig en del, dreiedes rundt og styrer nu kurs. Da sjøen ut på fm. hadde lagt sig ytterligere, og skibet ikke tok noget videre vann over, benyttes anledningen til å forbedre skalkningen på akterlukene. Gamle luker og planker blev tilpasset og lukene dekket med 2 gode presenninger, der efterpå blev surret på kryss og tværs med 3" manillaløpere, og lukene er nu i god forfatning. Samme dags em. da vind og sjø hadde øket, måtte man kaste på været igjen. Skibet arbeider tungt og tar meget vann over. Ut over natten var vinden øket til orkan styrke med byget luft og et veldig hav. Det ser ut som hver sjø skulde sluke oss fuldstendig. Å holde skibet i dets nuværende forfatning med de dårlige luker og det dype akterskib stadig under vann flytende, synes håpløst. Da man ikke kunde få peilet, var man ute av stand til å finne ut vannhøiden i akterrommet, og om man var herre over lekkasjene. Der holdes stadig vakt ved lukene på akterdekk.

Vedvarende storm fra V.S.V. og N.V. inntil onsdag em. 23., da stormen hadde lagt sig en del, men fremdeles svært hav. Kl. 5.40 em. s. d. dreiet rundt og styrer fra nu av kurs, går med sakte fart og bruker olje til å dempe på sjøene. Forsøkte å gi halv og full fart i maskinen, men måtte slå av igjen, da sjøen tiltok.

Torsdag fm. måtte kaste på været igjen, da skibet tok for meget vann over ved lensning. På em. s. d. hadde været bedaget sig litt, og der gaves full fart i maskinen, og vi forsøker å komme sydover.

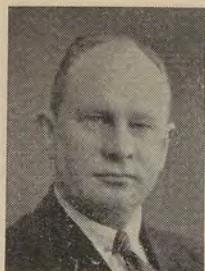
Kl. 4 fredag em. kastet man på været, da det var for meget sjø til å lense, holder det gående med sakte fart.

Kl. 1 lørdag fm. tørnet man rundt og styrer nu kurs. Full fart fra kl. 2. Reisen fortsattes med vekslende vær og vind og mandag em. den 28. passertes Fayal. Der forsøktes å få sendt rapport over signalstasjonen; men da mørket kom på, blev resultatet uvisst. Med morselampen fikk man intet svar. Reisen fortsattes, og kl. 3.30 em. tirsdag 29. fikk los ombord utenfor Ponta Delgada og fortsatte efter dennes anvisning inn på havnen og var fortdid kl. 5 em. 1. maskinisten fikk under manøvreringen inn på havnen sin mistanke om slakk propell stadfestet.

Onsdag 30. kl. 2 em. kom de av konsulatet opnevnte besiktigelsesmenn ombord, og der avholdtes besiktigelse over sjøskadene på skibet.

NJERVE, OSCAR INGVALD,

Trondheim, f. 9. feb. 1898 i Spangereid. Til sjøs 1912 med 4 m. bk. «Audun» av

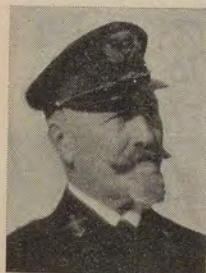


Risør, tilh. Jens Markussen. Styr.eks. 1917 og skibsf. eks. 1921 i Kristiansand. Styr. med d. «Mirjam» og d. «Eldrid». Blev i 1925 fører av d. «Bera» (1150) av Trondheim, tilh. Bachke & Co. Fører nu d. «Enid» (1800) av Trondheim., tilh. Bachke & Co. — Gift. 1 barn.

Jeg begynte i Bachke & Co.s tjeneste 10. feb. 1919 som 2. styr. og radiotelegrafist.

31. juli 1921 var jeg med i en fryktelig sporveisulykke i North Shields, hvor jeg efter sigende lå bevisstløs i 18 dager.

NORBERG, CARL GUSTAV,



Porsgrunn, f. 12. mars 1873 i Porsgrunn. Til sjøs 1890 med br. «Gjendin» av Porsgrunn, tilh. Gunnar Knudsen. Styr.eks. 1891 i Porsgrunn. Styr. bl. a. med sk.s. «Barden», bk. «Pioner» og d. «Granit». Blev i 1901 fører av d. «Staut» (1300) av Skien, tilh.

J. A. Larsen & Co. Har senere ført bk. «Irene» (1850), 4 m. bk. «Lindfield» (3800), begge av Porsgrunn, og 4 m. bk. «Audun» (3200) av Oslo. Sluttet sjøen i 1916. — Siden 1918 havnefogd og losolderm. i Porsgrunn. — Form. i Porsgrunn og Omegns Sjømannsf., sjørettsmedl., direktør i Porsgrunn Sparebank m. m. — Gift. Ingen barn.

17. mars 1916, ca. 80 mil av Fastnet Rock, på reise fra Portland (Ore.) til Queenstown for ordre, lastet med hvete, blev 4 m. bk. «Lindfield» senket av tysk u-båt under stormende vær. Mannskapet, ialt 25 mann, gikk i 2 livbåter og blev buksert en tid innover mot den irske kyst. Efter 3 timers buksering brakk fangelinen til den ene livbåt og alle mann blev tatt ombord i u-båten. Vi var ombord i u-båten i 4 døgn og blev til slutt satt ombord i bk. «Silas» av Grimstad i St. Georgs kanalen. Alle mann i beste velgående.

NORBOM, EDMUND ANDREAS BERG,



Oslo, f. 1. okt. 1877 i Borre. Til sjøs 1894 med s. «Theta» (900) av Laurvig, tilh. H. O. Norbom. Styr.eks. 1898 og skibsf.eks. 1900 i Oslo. Styr. bl. a. med damperne «Brabant» og «Brüssel» i rutefart Oslo—Antwerpen. Blev i 1904 fører av d. «Doris» (2400) av Tønsberg,

tilh. Johs. Bull. Har senere ført damperne «So-

vereign» (1400 brt.), «Sterling» (1300) og «Brabant» (1500 brt.), tilh. Fred. Olsen, Oslo, i rutefart Oslo—Newcastle. Sluttet sjøen høsten 1916. Disp. for A.s. Stuverkompaniet, efter 1931 Stuverforeningen, Oslo. — Uts. av regjeringen som repr. for skibsførerstanden ved sjømannskongressen i Genova 1920. Samtl. tillidshverv i Norges Skibsførerf. (2 g. repr.sk. ordf.) og De Sjøkyndiges Forbund, sjørettsmedl., styremedl. Oslo Sjømannsskole, styremedl. Oslo Kok- og Stuertskele, censor ved Oslo Sjømannsskole og Kystloseks., styremedl. i Export & Importforeningen, Drammen. — Gift. 2 barn.

Min første dramatiske oplevelse til sjøs var forlis under orkan i Atlanterhavet 5. nov. 1895. Senere:

Revolusjon i Venezuela 1895.

Første angrep på Port Arthur ved den russisk-japanske krigs utbrudd 1904.

Beskutt og opbragt av japansk krysser 1905;

Berget i 1905 d. «Sleipner» av Bergen efter grunnstøtning.

Berget i 1915 under stiv østlig bris post- og passagerskipet «Christianssand» med ca. 100 passagerer ombord. Skibet hadde mistet propell og ror.

2. mai 1915 tok op 36 mann og 3 kvinner fra torpedert m. «America» (Wilhelmsen).

Samme dag blev d. «Sterling» beskutt og opbragt av tysk u-båt. (Mottok senere fra Norsk Krigsforsikring en gave for «Konduitemessig optreden» ved denne anledning).

Den mest alvorlige situasjon jeg har vært ute i er formodentlig, da jeg under en forretningsreise i Nord-Russland jan.—feb. 1916 blev tatt for spion. Da jeg blev frigitt fikk jeg en meget kort frist til å forlate landet på. Russland var da inne i den første alvorlige revolusjon. Efter en besværlig og farefull reise i en fiskeskoite i storm og snetykke kom jeg til Vardø fra Alexandrowsk. All annen trafikk var innstillet p. g. a. de tyske u-båter.

Forøvrig hadde jeg mange slags situasjoner, både alvorlige og fornuelige, på de 100 turer som jeg utførte under krigen i ruten Oslo—Newcastle.

NORBOM, RICHARD,

Fredrikstad, f. 5. nov. 1883 i Fredrikstad. Til sjøs 1898 med s. «Marie» (500) av Fredrikstad, tilh. A. Bruun. Styr.eks. 1906 i Oslo og skibsf. eks. 1909 i Fredrikstad. Styr. bl. a. med d. «Heina», d. «Spica», d. «Skrymer» og d. «Modica». Blev i 1923 fører av d. «Modemi» (2400) av Oslo, tilh. Ivar An. Christensen. Har senere ført d. «Modica» (7700), d. «Modemi» (7750), begge av Oslo, og senest d. «Ingrid» (3500) av Sandefjord. — Gift. Ingen barn.

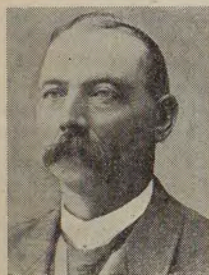
I juni 1901 forliste jeg med bk. «Ryvingen» av Mandal. Vi blev alle mann reddet efter å ha opholdt oss i riggen fra kl. 9 aften til kl. 6 morgen. Det var et fryktelig vær den natt, surt og kaldt. Vi mistet alt hvad vi eide. Det var under Boerkrigen. Vi hadde ligget i 2 mnd. på reden i Cape Town og ventet på torn for å komme inn i dokken og losse kullasten fra England.

I 1928 var jeg med på en stygg kollisjon i Mississippifloden med et svensk dampskib som sank. Det var det svenske skibs feil da

los og de øvrige som var på broen ikke var edruelige. Alle blev reddet. Det var en kollisjon som kostet de svenske assurandører vel 1 million kroner.

I 1925 med d. «Modemi» hadde jeg en lang reis fra Antwerpen til Tampa (Florida). Vi brukte 56 dager. Feilen lå i turbinen. Høieste fart vi kunde opnå var 4 mil i pent vær. Fikk vi storm så lå vi der og drev. Men på reise Tampa—Pensacola med restladning blev det helt stopp, da motorene som var plaserte akter, blev opbrent. Feilen var at de skulde lense brønnen i motorrummet, og istedet for å pumpe ut, pumpet de inn vannet, så dette blev halvt av vann. Vi lå der og drev i ca. 7 dager. Hadde tilbud fra flere dampskib som vilde yde hjelp og slepe oss inn, men jeg avsto. Jeg hadde gjort akkord med et slepebåt-kompani i Mobile som slepte oss inn til Pensacola for \$ 3000,00. De skulde også slepe oss fra Pensacola til Mobile hvor vi skulde reparere. Vi blev liggende i Mobile i 6 uker, så det blev en kostbar affære for assurandørene.

NORDBØE, JØRGEN ANDREAS,



Stavanger, f. 6. mai 1855 i Rennesøy. Til sjøs 1873 med s. «Skerner» av Stavanger. Styr.eks. 1875 i Stavanger. Styr. bl. a. med seilskibene «Alda», «Valuta», «Carl Pihl» og damperne «Stavanger» og «Cito». Blev i 1886 fører av s. «Ellisif» (620) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Har senere ført seilskibene «Penguin» (300), «Carl Pihl» (1040), «Favorit» (1380) og d. «Ino» (970), samtl. tilh. o.n. reder. Sluttet sjøen 1914 og har senere vært sjøk. besiktigelsesm. for Skibskontrollen i Stavanger. — Enkem. 4 barn.

I 1905 underveis Annapolis—Buenos Aires lastet med trelast, fikk vi med «Favorit» i n. kant av N.O.passaten en orkanaktig storm. Skibet arbeidet svært, og da vi kom på bredde av Pernambuco, forlangte mannskapet at vi skulde anløpe denne havn som nødhavn. Dette blev gjort. Da vi kom inn var skuten pumpet lens. En stund efter at skibet var fortøiet viste det sig ved peiling at der var 7 fot vann i skuten. Jeg fikk da ombord 18 mann fra land. De pumpet i skift 2 dager og 1 natt, og da viste det sig at der var 8 fot vann i skibet. Den annen natt begynte regntiden. Vannet i havnen blev ganske tykt og kl. 4 morgen var skibet lens. Senere blev der ikke pumpet. Efterat skibet var utlosset blev det dog ved besiktelsen kondemnert.

I 1911 da jeg med d. «Ino» gikk i fruktfart Middelhavet—England, reddet vi en morgen en mann som lå og fløt på en luke ute på havet (utenfor Cartagena). Vi satte båt på vannet og fikk mannen ombord. Han hadde tilhørt et fransk skib som dagen i forveien var blitt påseilt av en spansk damper. Den franske damper sank, men spaniolen gikk sin vei uten å forsøke å redde franskmennene. Mannen blev overlevert til det franske konsulat i Valencia. En tid efter fikk jeg herfor gjennom det franske marineministerium oversendt en kikkert med inskripsjon.

NORHEIM, TORKEL,

Stavanger, f. 6. jan. 1891 i Sjernarøy. Til sjøs 1906 med s. «Relis» av Stavanger, tilh. P. Ingebrigt-

sen. Styr.eks. 1914 og skibsf.eks. 1915 i Stavanger. Styr. bl. a. med damperne «Jarl», «Habil», «Jotun», «Belgot» og m. «Belmoira». Blev i 1928 fører av d. «Belgot» (3420) av Oslo, tilh. Christen Smith. Har senere ført m. «Beldis» (3440) og senest d. «Belfri» (3420). — Gift. 2 barn.



Var 1. styr. ombord i d. «Habil» under den store konvoi-senkning i Nordsjøen 17. okt. 1917, hvorved «Habil» også blev senket. Jeg blev herunder rammet gjennom brystet av en granatsplint. Kom inn til Bulandet ved Florø efter 62 timer i livbåtene. Her blev jeg tatt under lægebehandling.

NORLIE, OLE MARTIN LEDIÉN,

Bergen, f. 27. juli 1889 i Arendal. Til sjøs 1904 med bk. «Ennerdale» (1850) av Arendal, tilh. Brødr. Hansen. Styr.eks. 1907, skibsf.eks. 1911 i Arendal. Radiotelegrafeks. i 1913 ved Bergen Radio. Styr. med bk. «Swift», d. «Telegraf» og flere av B.D.S. ruteskib på utlandet. Blev i 1923 reservefører i B.D.S. og i 1924 fast fører av d. «Vesta» (2150). Siden 1927 fører av hurtigruteskibet «Polarlys» (1069). — Enkem. 3 barn.



Med bk. «Ennerdale» måtte vi i nov. 1904 søke nødhavn i Arendal grunnet skade på skrog og rigg. Under innseilingen til A. forliste skibet på Skotteholmen. I jan. 1905 blev skibet berget og slept til Moss, hvor det blev reparert og satt i sjødyktig stand. I mars mønstret jeg så atter med dette skib. Reisen fortsattes og efter en kontrarig reise (5½ mnd.) kom vi til Port Natal. Derefter utførte vi følgende reise Port Natal—Australia—Port Elisabeth—Ost-India—Nord-Amerika—Buenos Aires—Rotterdam, hvor jeg mønstret av våren 1907.

Jeg var styr. med d. «Vega» da denne den 16. nov. 1916 blev senket av tysk u-båt (U. 19) ca. 30 mil av Kvitsøy. Kapt. H. Hovland, jeg og 2 matroser rodde ombord i u-båten, mens passasjerene og besetningen kom sig i livbåtene. Skibet som var hermetikk-lastet på vei til Newcastle, blev så senket med bomber. Efter 2—3 timers opphold i livbåtene blev alle (også vi i u-båten) optatt av m. «Colombia» tilh. Ø. K., som gikk inn til Duseviken med oss. Herfra rodde så alle i båtene inn til Stavanger.

Som 2½ års gutt forliste jeg på Jæren med bk. «Anna» av Arendal, som førtes av min far, Ole Andreas Olsen Norlie. Skibet blev ballastet satt på land i pålands storm ved Kvadsheim fyr. Alle blev reddet (inntil skibsgripen!).

Jeg var 17½ år, da jeg mønstret som 2. styr. med bk. «Swift». Har vært i B. D. S. tjeneste uavbrutt siden okt. 1911.

NORSETH, ALF,



Frogner pr. Skien, f. 26. nov. 1888 i Skien. Til sjøs 1903 med s. «Libra» av Brevik. Styrms.eks. 1908 og skibsf.eks. 1912 i Porsgrunn. Styrms. bl. a. med bk. «Berean», d. «Aker», d. «Renteria» og d. «Havtor». Blev i 1919 fører av d. «Siri» (450) av Skien, tilh. Harald Hansen. Har senere ført d. «System» (ex «Siri») av Bergen, m. «Nautilus» (750) av Skien og senest m. «Glitne» (750) av Tønsberg. — Ugift.

NORSTRØM, ARNFINN MORTHMANN,



Hakadal, f. 31. okt. 1893 i N. Odalen. Til sjøs 1909 med d. «Bombay» (5000) av Sandefjord. Styrms.eks. 1915 og skibsf.eks. 1919 i Oslo. Styrms. bl. a. med d. «Thorbjørn» av Bergen og d. «Kaprika» av Sandefjord. Blev i 1922 fører av d. «Kapela» (2260) av Sandefjord, tilh. Carl Wildhagen. Har senere ført damperne «Kaprimo» (5300), d. «Kapana» (3100), begge tilh. s.n. reder, d. «Lysaker» (1350) og fører nu m. «Rio» (4470), tilh. Øivind Lorentzen, begge av Oslo. — Gift. 3 barn.

NORVALLS, ANTHON ENGELHARD,



Minde pr. Bergen, f. 13. april 1885 i Østre Fredrikstad. Til sjøs 1902 med br. «Anna» (500) av Sarpsborg, tilh. A. Olsen. Styrms.eks. 1905 i Fredrikstad og skibsf.eks. 1906 i Oslo. Høiere skibsf.eks. 1906 i Oslo. Styrms. med d. «Frank» av Fredrikstad, d. «Garonne» av Oslo og d. «Kul» av Bergen. Blev i 1913 fører av d. «Jern» (1300) av Bergen, tilh. Thv. Halvorsen. Har senere ført damperne «Jernland» (1950), «Fædreland» (2750), «Kul» (1600), «Borg» (3300), samtl. tilh. s.n. reder, d. «Solvær» (3100), d. «Solvik» (3200) og fører nu d. «Sandviken» (3570), tilh. Wallem & Co., alle av Bergen. — Gift. 2 barn.

I 1905 var jeg forhyret med fullr. «Annie M. Smull» av Stavern. Om høsten s. å. seilte vi fra Sundsvall til London med en ladning

splitved og vanlig dekkslast. Det var senhøstes og stormende vær. I Sundsvall var der kommet ny kaptein. Dette var en staut sjømann, ekte Hvaler-type, en hardhaus til å seile. Efterat vi forlot Sundsvall blåste der stadig storm fra øst, så vi gjorde en kvikk tur til Øresund. Da vinden stadig var østlig måtte vi seile bidevind gjennom Sundet og baute oss med det store skib forbi Helsingør; men det gikk. Siden fikk vi en fin strekk opp Kattegatt. Der blåste storkuling, dog førte kapten fulle seil med toppede røiler på alle 3 topper. Vi var vel omtr. utenfor Varberg en natt i 12-tiden, fremdeles toppede røiler. Det blåste, jeg tør si, en stiv merseilskuling. Der blev anmodet vedk. kapten å ta seil. Skibet lå da med rekkene i vannet og gjorde nok sine over 10 mil, et forferdelig press, men ingen seil blev tatt. Så hendte det pludselig kl. 2 samme natt at vi hørte et brak. Jeg lå da i min køie. Hele forriggen var gått overbord, til og med formersestang og klyverbom; seilene slo forferdelig. En god venn av mig (også fra Fr.stad) — vi var begge matroser ombord — blev beordret på stortoppen, men det var ingen lett sak å berge sakene, enten stod seilene som fjell eller så slo de, så de holdt på å slå oss flere ganger av ræen. Efter flere timers arbeid fikk vi nu orden på det hele igjen. Skibet var da kommet så langt nord, at der kunde holdes av for Skagen. Vi lensede da undav for skverte underseil i sterk nordlig kuling med snekave til vi kom til munningen av Themsén. Her fikk vi los ombord, men måtte hale denne ombord i liner, på grunn av den store sjø. Vi hadde da gjort reisen fra Sundsvall til London på mindre enn 7 dager. Riggeren blev fornyet i London. Vi seilte fra London igjen 5 dager før jul og lille julaften var vi fortoiet i vinteroplag i Fredrikstad.

16. des. 1914 lå jeg i West-Hartlepool med d. «Jernland», mens tyskerne med sine store slagskib bombarderte byen og dokkene. Det var en drastisk morgen mellom kl. 7 og 8, noget ganske forferdelig. Granatene suste gjennom luften over oss og eksploderte med voldsomme brak. Skibet blev heldigvis ikke rammet, men rundt dekkene var der store og små granatsplinter alle steder. Det som berget oss var at d. «Jernland» lå i le av et stort varehus, som tok av en hel del. Vi holdt oss den første halvtime av skytningen under dekk. Det blev plutselig stille, og vi trodde at skytningen var over, derfor kom vi op og gikk iland; men vi hadde ikke før kommet i land, før skytningen begynte igjen og da verre enn før, Planker, props og sten føk om oss, dog slapp vi alle fra det med livet. På grunn av at der var strødd en masse miner utenfor kysten, blev vi liggende i West-Hartlepool flere dager. Vi gikk senere til Newcastle on Tyne og lastet kull for Aalborg i Danmark. Der blev gjort flere turer dertil. Vår rute var ellers jernmalm fra Nord-Norge til Middlesbro og tilbake til Nord-Norge med kullaster. Jeg var stadig i denne fart under krigen til høsten 1917, da d. «Borg», som jeg da førte, blev rekvirert av England og rigget op med kanoner etc. Nevnte skib blev et par mnd. efter torpedert i Biscayabukten under engelsk flag. En malmtur med dette skib fra Narvik til Middlesbro var særlig bemerkelsesverdig. Vi gikk i konvoi via Lerwick på Shetlandsøene og blev konvoien utenfor Peter Head i Skotland angrepet av to tyske u-båter. Vi siksakket så godt vi kunde med full fart. En torpedo blev utskutt omtr. 100 fot forenfor vår baug. Her så vi u-båtens periskop. Der blev skutt enu en torpedo efter oss. Denne måtte såvidt ha gått klar roret, da det så ut efter den hvite stripe i vannet å dømme, at den vilde ta akterskibet. Vi gikk klar på grunn av de utm. engelske torpedobåter. Spesielt en liten torpedobåt. Jeg husker nummeret den dag idag. Det var nr. 64. Chefen ropte til mig: «Look out for torpedo on your starboard quarter. Den påfølgende natt var der måneskin og fint vær. En dansk motorskonnert, der var i konvoi rett aktenom oss blev torpedert i 2-tiden om natten. Den forsvandt helt i en røksoile og med et forferdelig brak. Ingen blev berget. Dette hendte i aug. 1917.

På grunn av de mange mistede og rekvirerte skib i rederiet (Thv. Halvorsen) var der foreløbig ingen førerplass. Jeg fikk da ansettelse i rederiet Müller & Johnsen, der byggede to skib i

Shanghai og fikk i oppdrag å etterse byggingen av det første skib, «Solvær». Jeg reiste til Shanghai via Amerika i feb. 1918. En meget interessant reis. I Stillehavet blev det engelske passasjerskib «Empress of Asia» forfulgt av en tysk «raider» i 4 dager. Farten på passasjerskibet blev satt op til over 20 mil pr. time, og vi undgikk katastrofen.

D. «Solvær» blev ferdigbygget og levert fra verkstedet i Shanghai (Shanghai Dock & Engineering Co.) de første dager av aug. 1918. Den 9. aug. 1918 gikk vi fra Shanghai via Saigon til La Palice i Frankrike med en ladning ris, tobakk og silke. Frakten var 500 sh. pr. tonn, og vi hadde en last av ca. 2700 tonn. Det var en fabelaktig rate. Vi gikk fra Saigon i slutten av aug. 1918. Vi blev først praiet av en stor japansk krysser i Malaccastredet og fikk efter en del signalisering passere. I det Indiske Ocean gikk der rykter om tyske raidere. I Babel Mandebstredet blev vi praiet av en større engelsk krysser, bordet og papirene undersøkt o. s. v. Kommen til Port Said var vi atter op i krigen. Her blev vi liggende i 4 dager og vente på konvoi. Konvoien gikk via øen Milo i Ægeerhavet. Samtlige kapt. i konvoien måtte så ombord i et stort engelsk slagskib og fikk videre instruksjoner om seilasen i Middelhavet. Vi gikk derfra samme dag og fulgt til sjøs av flyvemaskiner og destroyere. Den påfølgende natt, det var en av de første dager av okt. 1918 på strekningen Grekenland—Malta, i det sydlige Adriaterhav, blev konvoien overfalt av en tysk u-båt. Torpedoen der blev utskutt på vår st.b. side gikk under d. «Solvær». Vi hørte en skurrende lyd på vår bagbord side omtr. midtskibs ved salonen og så i nattens mørke den hvite stripe i vannet. Vi varslet øieblikkelig konvoien med de foreskrevne fløitesignaler, mens torpedoen innen få sekunder gikk inn i siden på et stort engelsk skib tilh. Blue Funnel Line. Skibets besetning blev alle berget, men skibet gikk ned innen 3 timer. Neste morgen blev konvoien atter angrepet av den samme u-båt. (Det var atter oss ombord i d. «Solvær» der opdaget den.) Antagelig var u-båten i løpet av natten blitt rammet av et av skibene i konvoien og måtte op til overflaten for å reparere. Men den blev da øieblikkelig beskudt. Og vi så på kort avstand hvordan den forsvandt i dyptet. Ca. halvparten av u-båtbesetningen blev berget av de engelske krigsskib.

Vi ankom efter mange oplevelser og viderverdigheter endelig til Bizerta i Nordafrika, videre Gibraltar og så La Palice. I Bizerta og Gibraltar skiftedes nemlig konvoier. Vi ankom La Palice 30. okt. 1918, og var da glade ved å være fremme i god behold efter den lange men ellers heldige tur; ti Middelhavet på den tid var hjemsoekt av en masse u-båter og mange krigsforlis. Da vi gikk til sjøs igjen var krigen slutt, idet vi oplevde våbenstilstanden i La Palice 11. nov. 1918.

Med d. «Sandviken» under timecharter for den russiske regjering, blev jeg tatt av kinesiske sjørøvere i aug. 1926 og ført inn til Bias Bay. Alle passagerer samt skibets officerer (inkl. mig selv) blev frarantet omtr. alt vi hadde. Sjørøverne var hensynsløse, men heldigvis gikk intet menneskeliv tapt.

Senere på høsten samme år førte jeg den russiske minister i Kina til Vladivostok. Da forholdet mellom Russland og Kina dengang var svært spendt, rømte denne minister fra Kina og blev tatt ombord i d. «Sandviken» ubemerkt tillikemed hele legasjonen. Vi kom heldig til Vladivostok, hvor vi blev mottatt med stor stas, musikk og tropperevy. Jeg mottok et sigarettetu av sølv og gull fra Sovtorgflot for å ha bragt ministeren vel frem.

Under krigen mellom Japan og Kina i Shanghai feb. 1932, passerte vi fortene ved Woosung under japanernes bombardement med flyvemaskiner og krigsskib. Vi kom heldig gjennom blokaden, men skibet rystet noget ganske forferdelig, idet flere luftbomber falt kun 200 m. fra oss med voldsomme eksplosjoner, samtidig som både store og små projektiler blev skutt over oss. Vi hadde da ca. 500 kinesiske passagerer ombord, flyktninger, der rømte fra distriktene om Shanghai. Der var flere små oplevelser under denne krig, idet vi anløp Shanghai ca. 6 ganger pr. mnd. Der lå nemlig

en flåte av ca. 40 japanske krigsskib utenfor Woosung fortene. Disse måtte vi passere hver gang. Japanerne åpnet ofte ild, når de fant det for godt, mot fortene, man simpelthen gikk ut og inn til Shanghai dengang blot på lykke og fromme. Det var derfor en lettelse da japanerne innstillet fientlighetene på nevnte havn 4. mars 1932.

Jeg seiler fremdeles med d. «Sandviken» mellom Canton, Hongkong, Swatow, Shanghai & Tsingtao.

NORVALLS, ARNOLD WILLIAM,

Minde pr. Bergen, f. 1. des. 1893 i Fredrikstad. Til sjøs 1911 med bk. «Sarepta» (800) av Fredrikstad, tilh. W. Olsen. Styrme.eks. 1917 og skibsf.eks. 1920 i Fredrikstad. Styrme. bl. a. med damperne «La Habra», «Romsdalsfjord» og «Malmanger». Blev i 1929 fører av m. «Binta» (8850) av Bergen, tilh. Per Gjerding, og fører nu dette skib. — Gift. 3 barn.



NORVALLS, NORVALL ULRIK,

Bergen, f. 26. des. 1888 i Fredrikstad. Til sjøs 1904 med s. «Erbrin» (630) av Fredrikstad, tilh. H. Jakobsen. Styrme.eks. 1908 og skibsf.eks. 1910 i Fredrikstad. Styrme. bl. a. med s. «Simeon», m. «Astrid», d. «Jan» og d. «Daviken». Blev i 1927 fører av d. «Solviken» (3200) av Bergen, tilh. Wallem & Co., og fører nu d. «Breiviken» (4600), tilh. samme rederi. — Ugift.



Forliste med bk. «Erbrin» sommeren 1906 på noen koralbanker i nærheten av Turks Island, Vestindia. Skibet blev totalt vrak.

Ombord i bk. «Sara» av Fredrikstad året 1907 falt jeg ned fra skibets fiske-rå, 42 fot over dekk. Blev liggende uten sans og samling fra lørdag til tirsdag. Var dengang nær ved å stryke med. Kapt. Riiser-Larsen var jungmann ombord dengang, og han var en av dem der holdt vakt over mig mens jeg lå bevisstløs.

NYGAARD, CHRISTIAN JOHANN,

Krækerøy pr. Fredrikstad, f. 22. juni 1869 i Høvåg. Til sjøs 1884 med s. «Energi» (400) av Grimstad, tilh. J. Børresen. Styrme.eks. 1891 i Kristiansand. Styrme. med s. «Solglyt» og s. «Njerd». Blev i 1898 fører av s.n. skib (900) av Grimstad, tilh. J. E. Einersen.



Har senere ført s. «Brablock» (3300) av Lillesand. Sluttet sjøen i 1916. — 1919—1921 besiktigelsesmann i Det norske Veritas (Moss distrikt) og senere Skibskontrollens besiktigelsesmann i Fredrikstad. — Enkem. 4 barn.

NYGAARD, EMIL JOHAN,



Bergen, f. 19. aug. 1891 i Bergen. Til sjøs 1907 med d. «Cecil» (6000) av Bergen, tilh. Jacob Christensen. Styrme.eks. 1911 og skibsf.eks. 1913 i Bergen. Styrme. bl. a. med Bergens-damperne «Solveig» og «Gaula». Blev i 1920 fører av s.n. skib (1650), tilh. Kulcom-

pagniet 1871. Har senere ført d. «Nesttun» (2000), d. «Albatros» (5000) og d. «Hop» (2200), alle av Bergen. — Gift.

NYGAARD, ERIK,



Risøen, Haugesund, f. 21. sept. 1880 i Søndhordland. Til sjøs 1897 med s. «Elida» av Haugesund, tilh. O. Lindøe. Styrme.eks. 1906 i Haugesund. Styrme. bl. a. med damperne «Eli», «La France» og «Astra». Blev i 1914 fører av d. «Eli» (1700) av Haugesund, tilh. Peder

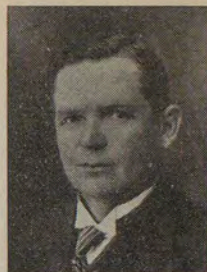
Lindøe. Har senere ført Haugesunds-damperne «Erik Lindøe» (1500), «Vaarli» (2000), «Saphir» (2200), «Erling Lindøe» (2000) og senest d. «Union» (820). — Gift. 4 barn.

26. des. 1910 var jeg med på et stygt forlis i Havnafjord (Island). Det var d. «Adria» av Haugesund. Skibet drev i land og blev smadret, undtatt en del av midtskibet. Dertil klamret mannskapet sig best det kunde. Dessverre var der 5 mann som blev slått overbord og omkom. De øvrige blev stående natten over. Da fikk vi hjelp fra land. Mange var da svært medtatt, men da de kom i land og blev godt pleiet, kom de straks til krefter igjen.

Jeg krigsforliste med d. «Eli» 1. juledag 1914 underveis Blyth—Rouen. Farten sydover hadde vært stoppet i flere dager, men juledagsmorgen skulde det være klart farvann. Vi i likhet med mange andre styrte sydover og har los ombord. Alt går godt og vi aner fred og ingen fare. Der er omtrent 60 skib som styrer samme vei, og vi er så nogenlunde imellem dem. Kl. 3 em. blir der en voldsom eksplosjon mellem 1. og 2. luke, så luker, kull og vann står høit i luften, og øieblikkelig efter begynte skibet å synke. Mannskapet sprang til båtene som var utsvinget og satte dem på vannet. Just kommet klar skibssiden, går skibet ned med forenden først og forsvinner. Hele besetningen blev reddet.

NYGAARD, GUDMUND CORNELIUS,

Haugesund, f. 16. nov. 1891 i Innbjø. Til sjøs 1907 med d. «Jøkul» (500) av Haugesund, tilh. S. Staalesen. Styrme.eks. 1916 og skibsf.eks. 1919 i Haugesund. Styrme. med damperne «Eden», «Oddborg», «Felix» og «Solhaug». Blev i 1924 fører av d. «Liv» (4850) av Haugesund, tilh. Brummenæs & Torgersen. Har senere ført d. «Ruth I» (5800), d. «Thore Hafte» (850) og fører nu d. «Ruth I» (5800), samtl. tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.



NYGAARD, JOHAN SEVERIN,

Horten, f. 10. nov. 1890 i «Tune». Til sjøs 1907 med bk. «Romance» (600) av Fredrikstad, tilh. skibsr. Andresen. Styrme.eks. 1913 ved Sjømil. Korps i Horten og skibsf.eks. 1919 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med d. «Speed», d. «Ellen Stub» og m. «Fernhill». Blev i 1932 fører av m. «Fernhill» (7650) av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Seiler nu som 1. styrme. med m. «Fernbrook». — Gift. 4 barn.



Under krigen tjenestgjorde jeg i marinen ca. 3½ år, derav 1½ år som nestkommanderende på bevoktningsfartøi, og derefter 2 år ombord i ekserserskibet «Kong Sverre» som troppsunderofficer for utdannelse av rekrutter.

NYGAARD, NILS,

Berg pr. Halden, f. 13. nov. 1875 i Halden. Til sjøs 1891 med s. «Gunhild» (1800) av Halden, tilh. Chr. Anker. Styrme.eks. 1894 i Halden og skibsf.eks. 1898 i Oslo. Styrme. med sk. «Livlig» og bk. «Rogate». Blev i 1904 fører av sk. «Livlig» (400) av Fredrikstad, tilh. A. Syversen. Har senere ført s. «Borghild» (900), d. «Olava» (i lokalfart), s. «Vigo» (2000), alle av Halden, d. «Sundet» (1200) av Holmestrand og fører nu d. «Torsol» (3180) av Oslo, tilh. Chr. Christensen. — Gift. 2 barn.



NYMANN, LAURITZ INGOLF,



Stavanger, f. 13. des. 1884 i Stavanger. Til sjøs 1900 med d. «Norden» av Stavanger, tilh. A. Meling. Styrme.eks. 1906 i Stavanger og skibsf.eks. 1908 i Hauge-sund. Høiere skibsf.eks. 1922 i Oslo Styrme. bl. a. med d. «Habil», d. «Dictator» og d. «Vigsnes». Blev i 1915 fører av d. «Argo» (500) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Har senere ført d. «Alladin» (1000), tilh. samme reder. Sluttet sjøen i 1917. — Senere overlærer ved Stavanger Sjømannsskole. — Sjørettsmedl. — Gift. Ingen barn.

NYQUIST, EIVIND,



Bergen, f. 27. mai 1880 i Drammen. Til sjøs 1894 med fullr. «Garibaldi» (2000) av Drammen, tilh. Bruusgaard & Kiøsterud. Styrme.eks. 1899 og skibsf.eks. 1906 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Salamanca», d. «Stromboli» og d. «Salerno». Blev i 1911 fører av d. «Sulitjelma» (1300) av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Har senere ført damperne «Salerno» (1500), «Salamanca» (1700), «St. Croix» (3000) og «Sicilia» (1300), alle av Oslo. Sluttet sjøen i 1928. — Senere stuerkontrollør for Spanskelinjen i Bergen. — Gift. Ingen barn.

Torpedert eller minesprengt med m. «Salerno» 18. okt. 1915 utenfor Thames. Alle reddet.

Torpedert i Bristolkanalen med d. «St. Croix» nov. 1917. Ved denne anledning omkom 2 mann.

Som fører av «St. Croix» avgikk fra Buenos Aires feb. 1917 med en ladning stykkgoods, bestående av huder, margarinett, ull, salt, kjøtt og div. Ved ank. Las Palmas blev skibet foreløbig holdt tilbake på grunn av den utvidede tyske faresone. Etter 3 uker fortsatte og blev opbragt til Kirkwall. Fortsatte etter kortere ophold. Ankom Bergen langfredag 1917, medhavende torpederte mannskaper fra 3 forskjellige skib, hvorav det ene blev reddet utenfor Norskekysten, nemlig 5 mann i livbåt fra d. «Skogland» av Hauge-sund. Mannskapet hadde opholdt sig på fjerde døgn i livbåten og en av dem var alvorlig såret av granatsplinter. Ved ankomsten var der ialt 58 mennesker ombord, passasjerer og mannskap.

Turen over Nordsjøen var særlig spennende. Sjøen var full av vrakgods og viste det sig at tyske u-båter var særlig aktive på det tidspunkt. Takket være disig vær kom vi vel hjem til Norge med en meget velkommen last.

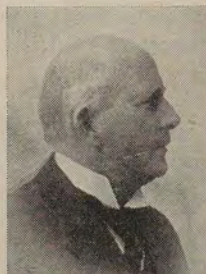
Med d. «Sicilia» lå jeg i Oporto under revolusjonen i 1926. Skibet lå i floden mellem fortene på nord- og sydsiden, så å si i ildlinjen. Skudd fra større skyss gikk rett over skibet. Revolusjonen varte i 5 døgn uten ophold og mannskapet gikk i sitt daglige arbeide.

NYVOLD, BJARNE,



Farsund, f. 21. mars 1892 i Mandal. Til sjøs 1908 med s. «Gunvor» (2500) av Farsund, tilh. G. E. Brøvig. Styrme.eks. 1912 i Farsund og skibsf.eks. 1914 i Kristiansand. Styrme. bl. a. med bk. «Dea», bk. «Sorknes», d. «Sangstad», d. «Annevore». Blev i 1929 fører av d. «Doravore» (1800) av Farsund, tilh. G. Stray & Søn. Førte senest d. «Bravore» (2200) for dette rederi. — Gift. 3 barn.

NÆRUM, ISAK



Haugesund, f. 29. juni 1871 i Arendal. Til sjøs 1886 med s. «Særimner» av Stavanger, tilh. Jacob Sømme. Styrme.eks. 1896 i Stavanger. Styrme. bl. a. med d. «Jæderen», d. «Solfond» og d. «Haraldsvang». Blev i 1900 fører av d. «Augusta» (600) av Haugesund, tilh. Th. Nordbø. Sluttet sjøen i 1901. — Senere vesentlig drevet agentur- og kommisjonsf. — Gift. 5 barn.

Jeg seilte ca. 9 år i forskjellige større seilskib, resten i dampskib. og gikk vanlig alle grader.

NÆSHEIM, SALEMON S.,



Stavanger, f. 12. des. 1864 i Stavanger. Til sjøs 1879 med s. «Birna» av Stavanger, tilh. E. Berentsen. Styrme.eks. 1889 i Stavanger. Styrme. bl. a. med s. «Ørnen», s. «Elida» og d. «Rogaland». Blev i 1904 fører av s. «Frigga» (877 brt.) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Har senere ført Stavanger-damperne «Alf» (337), «Argo» (411), «Sylvia» (337) og «Kleven» (ex «Sylvia»). Sluttet sjøen i 1929. — Gift. 5 barn.

Har seilet i Ths. S. Falcks rederi ca. 22 år. Seilte alle krigsår som fører av d. «Argo» på England og Frankrike.

NÆSS, OLE,

Oslo, f. 12. feb. 1898 i Rolvsøy. Til sjøs 1915 med bk. «Guldaas» av Sarpsborg. Styr.m.eks. 1921 og skibsf.eks. 1924 i Fredrikstad. Styr.m. bl. a. med m. «Handicap» av Drammen og m. «Havbør» av Oslo. Blev i 1930 fører av s.n. skib (11400) av Oslo, tilh. P.

Meyer, og fører nu dette fartøi. — Ugift.

NÆSS, SIGURD LUDVIG,

Kjos pr. Kristiansand, f. 8. mars 1882 i Sømmøre. Til sjøs 1899 med s. «Inga» (2500) av Kristiansand, tilh. Heisteins rederi. Styr.m.eks. 1901 og skibsf.eks. 1906 i Kristiansand. Styr.m. bl. a. med d. «Biscaya», d. «Haugastøl» og m. «Landvard». Blev i 1911 fører av d.

«Asturias» (2500) av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Har senere ført motorskibene «Landvard» (5000), tilh. Den norske stat, «Songvand» (5000) og «Songvaar» (5000), begge av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1923. — Derefter skibshandler i 5 år og senere bestyrer av Sørlandske Benzin Co. A.s. — Herredstyremedl., medl. av havnestyret og styremedl. i Norges Fredsf. — Gift. 4 barn.

Tok middelskoleeks. 1899. Seilte for Fearnley & Eger uten avbrytelse fra 1902 til 1916. — Forlot rederiet sammen med 2. styr.m., idet mange av rederiets skib var torpedert og ingen nye skulde bygges før efter krigen. Var 2 ganger midlertidig fører hos Fearnley & Eger.

Jeg seilte under hele krigen med d. «Myrdal», tilh. Fearnley & Eger, på U. S. A., Norge—Sverige—Danmark. Blev en gang innbragt av tyskerne til Swinemünde som prise, men siden løslatt. Med statens m. «Landvard» seilet vi på U. S. A. og Norge. Merket nok litt til krigen nu og da, men intet å nevne.

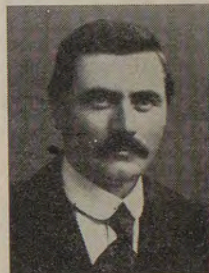
NÆVESTAD, PER,

Arendal, f. 21. mai 1894 i Arendal. Til sjøs 1910 med s. «Simetra» av Tvedestrand, tilh. Bech's rederi. Styr.m.eks. 1914 i Bergen og skibsf.eks. 1916 i Arendal. Styr.m. bl. a. med d. «Imacos», d. «Freden» og d. «Matti». Blev i 1930 fører av m. «Beth» (10475) av

Oslo, tilh. L. Gill-Johannessen, og fører nu d. «Reidun» (2050) av Oslo. — Gift. 3 barn.

NØDING, MARTIN S.,

Mandal, f. 30. nov. 1875 i Mandal. Til sjøs 1890 med bk. «Dora» (1500) av Mandal, tilh. M. Pedersen. Styr.m.eks. 1898 i Mandal. Styr.m. med barkskibene «Walb», «Prince Patrick» og «Valhall». Blev i 1904 fører av s.n. skib (1500) av Mandal, tilh. skibsr. Lesch-



brandt. Har senere ført s. «Solid» av Mandal, s. «Oberon» (1850) av Porsgrunn, fullr. «Fjong» (2300), bk. «Duncray» (1500) og bk. «Vicomte» (2500), alle av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1920. — Senere kjøpmann. — Gift. 4 barn.

Jeg seilte under hele verdenskrigen uten å bli torpedert. Det mest uhyggelige jeg har vært med på var som 1. styr.m. med bk. «Valhall» i 1907. Efter avgang fra Gulfsport med trelast for Rosario, blev hele besetningen på to nær angrepet av Beri-beri. Da vi passerte Linjen døde den første og blev senket i havet, og før vi rakk Rio de Janeiro (nødhavn) hadde vi tre døde. Kapt. måtte reise hjem. Efter 10 dagers sykehus-ophold fortsatte jeg som fører av skibet og alt gikk godt.

NØKLEBY, KLAUS ÅBEL,

Haugesund, f. 22. feb. 1898 i Larvik. Til sjøs 1914 med bk. «Ragna» av Oslo, tilh. J. P. Pedersen. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1920. Styr.m. 1921—25 med fl. B.D.S.-skib og 1925—30 med skib tilh. Knut Knutsen O. A. S., Haugesund. Blev i 1930 fører av d.



«Føina» (2450), tilh. s.n. reder, og fører nu denne damper. Har i fl. år tjenestegjort i fiskeriopsynet under vårsildfisket. — Gift. 2 barn.

NØKLING, JOHAN ANDREAS,

Haugesund, f. 27. okt. 1878 i Haugesund. Til sjøs 1894 med s. «Undine» (1500) av Haugesund, tilh. H. M. Wrangell. Styr.m.eks. 1899 i Oslo. Styr.m. bl. a. med bk. «Campbell», bk. «Særimner», 4 m. bk. «General Gordon», d. «Steinar» og d. «Dicto». Blev i 1912



fører av d. «Augusta» (800) av Haugesund, tilh. Th. Nordbø. Har senere ført d. «Karma» (1850), d. «Saga» (3660), m. «Dackton» (3000) og senest d. «Vestland» (3300), alle av Haugesund. — Gift. 4 barn.

Forliste med bk. «Campbell» i Pensacola 1906 i en cyklon med flodbølge. Alle skib som lå på reden (ca. 30) blev satt høit på land om natten, og en masse folk omkom.

Jeg seilte hele krigen mellem England og Frankrike med d. «Augusta» og d. «Karma» uten uheld.

I 1919 var jeg over i Amerika i 8 mnd. og efterså bygging av 4 motorskib tilh. Fridtjof N. Nordbø, Haugesund.

ODD, OLAF,



Nordstrandshøiden, f. 11. sept. 1876 i Grimstad. Til sjøs 1891 med s. «Chapman» (450) av Grimstad, tilh. N. Thue Johnsen. Styrms. eks. 1894 i Grimstad og skibsf. eks. 1904 i Bergen. Styrms. bl. a. med bk. «Bredablik», bk. «Congo», d. «Solferino» og d. «Stromboli». Blev i 1904 fører av d. «Glanvern» (1100) av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Har senere ført damperne «Secilia» (1350), «Skuld» (2200), «Stamboul» (4250), «Salerno» (4000), «St. Croix» (3600), «Norefjord» (5500), «Randsfjord» (6300), «Ranenfjord» (8000), «Skjensfjord» (7500) og m. «Førdefjord» (8000), alle av Oslo. Siden 1931 inspektør hos Harry Borthen & Co. A.s., Oslo. Medl. av repr.sk. i N.S.F. — Gift. 4 barn.

Under min styrmannstid med et av Otto Thoresens skib «Sultan» på Kinakysten, støtte vi på grunn langt oppe i Yangtse-floden i nov. mnd. Til tross for de største anstrengelser ved hjelp av sterke slepebåter, som blev sendt op fra Shanghai, lyktes det ikke å få skibet av grunnen. Følgen blev at da Yangtse-floden tørrer nesten helt ut om vinteren, blev skibet stående tørt på sandbanken ca. 25 fot over vannflaten, til mai mnd. neste år.

I okt. 1915 støtte vi på en undervannsmine med d. «Salerno» utenfor munningen av Thames. Skibet, som bare var ca. 9 mnd. gammelt og bygget for Den Norske Sydamerikalinje, var på reise fra Newcastle til Rio de Janeiro og hadde 30 manns besetning og 12 passasjerer ombord. Et hell i uhellet var det at eksplosjonen fant sted midt på dagen og i fint vær, så alle blev reddet og bragt inn til London av engelske torpedobåter.

Min tjenestetid i Otto Thoresens Linje var 25 år og i N.A.L. 12 år.

Som fører av Amerikalinjens «Norefjord» berget jeg i 1924 inn til Thorshavn på Færøen en engelsk trawler som hadde mistet propellen, og fikk herfor tildelt bergelønn.

ODFJELL, ABRAHAM,



Minde i Fana, f. 21. juni 1881 i Stavanger. Til sjøs 1897 med d. «Løvestakken» av Bergen, tilh. Sev. Troye. Styrms. eks. 1899 og skibsf. eks. 1901 i Bergen. Styrms. med damperne «Løvestakken», «Nordkap», «Ceylon», «Tyr» og «City of Mexico», alle av Bergen. Blev i 1907

fører av d. «Nor» (2250) av Bergen, tilh. Harloff & Rødseth (i 7 år). Sluttet sjøen i 1914 og har senere drevet rederivirksomhet. — Gift. 5 barn.

ODFJELL, OLE FREDRIK,

Fana pr. Bergen, f. 8. april 1878 i Bergen. Til sjøs 1895 med d. «Løvestakken» (5250), av Bergen. Styrms. eks. 1897 og skibsf. eks. 1900 i Bergen. Styrms. med Bergens-damperne «Caprivi», «Lyderhorn» og «Nor». Blev i 1903 fører av s.n. skib (2200), tilh. Harloff & Rødseth.



Har senere ført d. «City of Tampico» (2400), tilh. dette rederi. Sluttet sjøen i 1914. Senere skibsreder. — 8 år styremedl. i Bergens Rederif. (hvorav 3 år viseform., 1924—27 form.), Redernes repr. i en av handelsdept. i 1917 nedsatt komité til utarbeidelse av bemanningsskala og til revidering av bestemmelsene om arbeidstid på skib. Medl. av en av Handelsdept. nedsatt komité til å utarbeide reglement for undervisning og eks. ved de off. maskinistiskoler i anledning den nye maskinistlov. I ca. 9 år medl. og form. i Norges Rederf.s Arbeidsgiveravd. Forhandlingsutvalg. Opnevnt av Norges Rederf. og den Norske regjering til å representere den Norske skibsfarts interesser ved «International Labour Office» (Nasjonenes Forbunds) møter i Genua 1920 og i Genf 1926. Norges repr. i «International Shipping Federation» i fl. år (5 år som vicepresident i denne sammenslutning). Medl. av Norges Rederf. Centralstyre og vicepresident i Norges Rederf. siden 1927, president siden 1933. Opnevnt av regjeringen som medl. av administrasjonsstyret i Andresens og Bergens Kreditbank. Viceform. i den nye Bergens Kreditbank A.s.s direksjon. Form. i direksjonen for det av Norske redere i 1927 oprettede «Norges Skibshypotek». 9 år medl. av Fana herredstyre (6 år som ordfører). Medl. av Bergens Dampskibsassuransforenings direksjon siden 1917. Medl. av Wikborgs Assuranseselskabs direksjon 1927. Viceform. i direksjonen for Norsk Bjergningsselskab. Viceform. i bestyrelsen av Nasjonaleiendommen «Gamlehaugen». Medl.

av bestyrelsen for Griegs «Troidhaugen». Medl. av en av Handelsdep.tet i 1931 nedsatt komité til å utarbeide reglement for undervisning og eks. ved de off. styrm.skoler.

OHLSSEN, FRITHJOF,

Stavern, f. 12. des. 1847 i Stavern. Til sjøs 1862 med s. «2 Brødre» (200) av Stavern, tilh. W. Klaveness. Styrm.eks. 1865 i Oslo. Styrm. med bk. «Fredriksværn» og bk. «Ørnen» (tidl. korvetten «Ørnen»). Blev i 1872 fører av bk. «Fredriksværn» (300) av Stavern, tilh. Emil Ohlsen. Har senere ført bk. «Winsitor» (1200) av Sandefj., tilh. A. F. Klaveness. Sluttet sjøen i 1883. — Senere kass. og adm. direktør i Fredriksværn Sparebank. — Enkem. 4 barn.



OHLSSEN, HANS PAUS,

Stavern, f. 6. sept. 1876 i Oslo. Til sjøs 1892 med s. «Cottica» (320) av Stavern, tilh. Frithjof Ohlsen. Styrm.eks. 1895 i Tønsberg og skibsf.eks. 1903 i Oslo. Styrm. bl. a. med d. «Fram», d. «Skogstad» og d. «Ajax». Blev i 1904 fører av d. «Thrif» (1416) av Stavern, tilh. Frithjof Ohlsen og Hans Blom. Har senere ført d. «Ajax» (1469) av Oslo. Sluttet sjøen i 1917. Nu bestyrer og sekretær for Det nationale Gamle-hjem for Sjømænd i Stavern. — Gift. 1 barn.

Senket av tysk u-båt i Kanalen 22. feb. 1917 med d. «Ajax». Alle reddet.

Gullur med inskripsjon fra fl.k. «Thøgers» assurandører i 1913. Var styrm. med dette skib som vi tok hjem fra Durban til Sandefjord uten sjødyktighetsattest med brukket ror og akterstevn. Skibets fører var Erik Farup.

OLAFSEN, CARL JOH.,



Tønsberg, f. 9. sept. 1879 i Tønsberg. Til sjøs 1893 med s. «Matilde» (850) av Tønsberg, tilh. J. Christensen. Styrm.eks. 1899 i Horten og skibsf.eks. 1905 i Tønsberg. Styrm. bl. a. med damperne «Talisman», «Times», «Flint», «Borgsten» og «Flugt». Blev i 1913 fører av d. «Balzac» (2200) av Oslo, tilh. Fred. Olsen. Har senere ført damperne «Bayard», «Uræd», «Balzac» og fører nu «Mari» (900), tilh. Anth. Olafsen, alle av Oslo. — Ugift.

OLAFSEN, HANS,

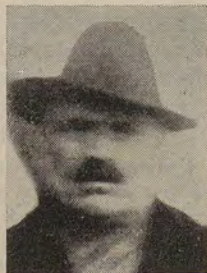
Glemmen pr. Fredrikstad, f. 30. aug. 1881 i Fredrikstad. Til sjøs 1896 med s. «Mountain Lawrel» av Sandefjord. Styrm.eks. 1899 og skibsf.eks. 1901 i Fredrikstad. Styrm. bl. a. med s. «Orest», s. «Polycarp», d. «Oscars-hall» og d. «Modig». Blev i 1916 fører av d. «Pluton» (2400) av Oslo, tilh. Hannevig Brothers. Har senere ført d. «Modena» (1850) av Oslo, s. «Linea» (160) av Grimstad, d. «Furu II» (250) og fører nu sleped. «Furu», begge av Fredrikstad. — Gift. 5 barn.



Da jeg førte d. «Modena» gikk vi en tid i Lakefart i U. S. A. og var «Modena» det første norske skib som anløp Milwaukee. Det var i aug. 1922.

OLDEN, ROLF SOFUS,

Trondheim, f. 24. aug. 1876 i Åfjorden. Til sjøs 1892 med slupp «Stærkodder» av Trondheim. Styrm.eks. 1896 i Trondheim. Styrm. med fl. skib tilh. Det Selmerske Rederi 1899—1911. Blev i 1910 fører av d. «Cederic» (1750) av Trondheim, tilh. s.n. rederi. Har senere ført d. «Norma» (200), d. «Yngve» (230), d. «Albion» (180), m.aux. «Normoa» (500) og fører nu d. «Augusta L.» (1800), tilh. Lykkes rederi, alle av Trondheim. — Gift. 4 barn.



Seilte de første 7 år av min fartstid hovedsakelig med seilskib av forskjellige nasjoner i langfart. Derefter i europeisk fart og kystfart.

OLSEN, ANDERS,

Husø pr. Tønsberg, f. 3. okt. 1887 i Nøtterøy. Til sjøs 1902 med d. «Ragnhild» (2000) av Oslo, tilh. Erling Lund. Styrm.eks. 1907 i Nøtterøy og skibsf.eks. 1912 i Tønsberg. Styrm. bl. a. med d. «Spind», d. «Ramfos» og d. «Ulefos». Blev i 1916 fører av s.n. damper (5500) av Oslo, tilh. Thor Thoresen. Har senere ført m. «Madal» (1000) av Monaco (disp. Thor Thoresen), og fører nu d. «Manto» (2400) av Oslo, tilh. Cecil Smith. — Gift. 4 barn.



Jeg har fart i Thor Thoresens rederi siden 1911 og har således trafikkert Nordsjøen både langs og tvers. Kom inn i Ost Afrika-linjen i 1914 og trafikkerte da rundt Afrika, Madagaskar, Seychelles-øene og Reunien, som til sine tider var varme turer.

I 1917 forliste jeg d. «Ulefos» på Qulimane Bar (Øst-Afrika). Vi gikk ut fra Qulimane med omtrent full last for Marseille og Skandinavia. Vi skulde innom Mozambique og komplettere med ca. 300 tonn jordnøtter, men strandet på Qulimane Bar, hvor vi blev stående og hugge på baren fra 10. feb. til 25. feb fra spring til neste spring. Vi kom da av med egen hjelp, da vi i mellomtiden hadde lempet ut ca. 2000 tons last. Det var en hård tårn for mannskap og officerer, idet vi fikk en sykklon mens vi stod på baren og sjøen brøt over hele båten og alt ombord blev slått i stykker, dog holdt skibet sammen og ingen av mannskapet kom til skade. Den 25. feb. kom skibet flott efter at det selv hadde arbeidet sig over den ytterste banke som var ca. 1 kv.mil bred og tørt land på lavvann. Da skibet kom av grunn var alle bunntanker lekk. I det samme skibet kom flott gikk fore tanktopp lekk, så at forrummet randt fullt av vann. Skibet blev nu stående på ende med fordekk under vann og akterskibet høit oppe. Vi fikk imidlertid berget skibet op i floden med egen hjelp, men her blev det kondemnert efter at vi hadde forsøkt bergning med assistanse av dykker og fått pumper sendt op fra Durban (Port Natal). Grunnen til at båten blev kondemnert var at da vi hadde holdt på med bergningen, sprang det vannrette skott mellem nr. 1 og 2 rum og skibet fyltes totalt med vann, og på lavvann brakk skibet midtskibs. Vi hadde da holdt på med bergningen i ca. 4 mnd., idet skibet blev kondemnert 16. juni. Det var en hård tårn for mannskapet, idet vi hadde 32° C. i skyggen og malariefieberen og dysenteri var almindelig; men vi klarte oss til tross for alt godt. Lasten råtnet og frembragte gasforgiftning, så 2 av maskinistene holdt på å miste livet.

I 1920 gikk jeg fra Holland med m. «Madal» med hvilket skib jeg trafikkerte alle små havner på kysten av Øst-Afrika. Vi førte last fra småplasser for omlastning til de oversjøiske båter. Jeg seilte der nede i 3 år og var inne på nesten alle havner som skib aldri før hadde anløpt. Befolkningen der var bare innfødte og vi måtte klare oss selv, både finne plassene og være vår egen los. Vi var 6 norske ombord, resten av mannskapet var innfødte.

OLSEN, ANDERS EMIL,



V. Sandøya, f. 6. april 1861 i Dypvåg. Til sjøs 1876 med br. «Meletus» (380) av Tvedestrand, tilh. J. Smith. Styrme.eks. 1878 på Borøen. Styrme. med br. «Meletus» og bk. «Nebo.» Blev i 1888 fører av s.n. skib (900), tilh. o.n. reder. Har senere ført seilskibene «Edith» (350), «Elida» (1750), «Clan Galbraith» (3450), alle av Tvedestrand, og «Dvergso» (2800) av Kristiansand. — Gift. 8 barn.

Stod ombord i s. «Edith» i 19 år som fører.

S. «Clan Galbraith» blev skutt i senk av en tysk u-båt i april 1917 ca. 150 n. m. vest for Irland. Kom da fra Philadelphia med olje bestemt for Liverpool. Var 30 timer i livbåten, og blev så optatt av en engelsk jager.

OLSEN, ANSGAR APALL-,

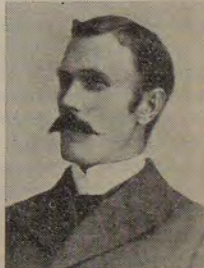
Borøy, f. 21. feb. 1896 i Dypvåg. Til sjøs 1910 med s. «Frank» (1345 brt.) av Tvedestrand, tilh. P. Christoffersen. Styrme.eks. 1915 i Arendal og skibsf.eks. 1918 i Kristiansand. Styrme. bl. a. med 4 m. bk. «Falls of Afton», d. «Veni», d. «Vanja» og m.t. «Vilja». Blev i 1925 fører av d. «Vanja» (2230) av Oslo, tilh. H. Ditlev-Simonsen & Co. Har senere ført d. «Juan» (1600), d. «Vildfugl» (1500) og fører nu m.t. «Vav» (9835), alle tilh. s.n. rederi. — Enkem. 1 barn.



Senket med 4 m. bk. «Falls of Afton» 20. feb. 1917 og med d. «Veni» 10. mai 1917. Begge ganger av tysk u-båt. Alle reddet.

OLSEN, ANTON,

Borøy, f. 1. nov. 1867 i Dypvåg. Til sjøs 1883 med s. «Nebo» (600 brt.) av Tvedestrand, tilh. J. Smith. Styrme.eks. 1886 på Borøy. Styrme. bl. a. med fullr. «Western Monarch» og d. «Fido». Blev fører i 1891. Har senere ført sk. «Edith» (225 brt.) av Tvedestrand, bk. «Desideria» (700 brt.) av Risør, bk. «Ocean» (500 brt.) og 4 m. bk. «Falls of Afton» (1965), begge av Tvedestrand. Sluttet sjøen i 1917. — Viceform. i Dypvåg Sjømannsf., sjørettsmedl., herredstyremedl., overformynder, medl. av Dypvåg Sparebanks forstandersk., m. m. — Gift. 1 barn.



OLSEN, ARNE PETTER,

Oslo, f. 25. juli 1886 i Stavern. Til sjøs 1902 med d. «Frutera» (2000) av Oslo, tilh. C. Blumer Hofgaard. Styrme.eks. 1905 og skibsf.eks. 1909 i Oslo. Styrme. bl. a. med damperne «Mount Vernon», «Verona», Blev i 1913 fører av d. «Mandeville» (2000) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. A.s. Har senere ført damperne «Vera» (1050), «Taunton» (1600), «Verona» (1050) og fører nu m. «Skramstad» (7850), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.



Ombord i d. «Atlanta» på innsjøen Michigan opstod brand 1906. Jeg var matros. Skibet var en kombinert passasjer- og

lastebåt i fart mellem Chicago, Milwaukee og Sabine. Det hendte en søndags fm. jeg hadde frivakt; man kom jo på dekket i en fart da «Fire» og «All hands on deck» blev ropt ut. Heldigvis hadde vi få passasjerer ombord. «Atlanta» som var en ca. 2000 tonnss trebåt, stod imidlertid ikke til å redde, og efter en kort kamp måtte vi alle gå i livbåtene, hvor vi blev et par timer, til vi blev tatt op av et annet skib, som brakte oss tilbake til Chicago.

Jeg var matros på d. «Sangstad» høsten 1906. Vi hadde lastet sukker i Tyskland og skulde til Philadelphia. Et par dager efter avgang møtte vi vestenstormen og blåste gjorde det uavbrutt hele Nord Atlanteren over med den følge, at skibet blev adskillig ramponert, bl. a. gikk roret tvers av. Wire blev satt fast i underste halvdel (på roret) og vi fikk klore oss inn til St. Johns, Newfoundland, uten assistanse, hvor vi blev liggende til nytt ror blev sendt ut fra England. «Sangstad» førtes dengang av den dyktige kapt. Markus Andresen fra Sandefjord.

Jeg førte vinteren 1916 d. «Taunton» og kom lastet fra Newcastle og skulde til Algiers med kull. Hadde kvittert losen en søndags fm. ikke langt fra Dover og holdt kurs for to bøier som lå ca. 8 n. m. sønnenfor. Vi måtte passere mellom disse bøier før de resp. kurser kunde settes. Vi hadde rett forut en kanadisk damper styrende samme kurs som oss, og mens vi således går kommer en av de store 15 000 tonnss P. & O. linere med stor fart og passerer «Taunton» rett ved om st.b. Efterat lineren har passert «Taunton» og er kommet tvers av den Canadiske damper og kun noen få skibslengder fra oss, blir den plutselig blåst i luften og et knapt minutt efter går kanadiere samme vei. Vi stoppet maskinen øieblikkelig, men måtte fortsette straks efter. En masse engelske torpedobåter var i full gang med å redde passasjerer og besetningene på de to dampere. I løpet av 10 min. var lineren helt forsvunnet, kanadiere tok lengere tid før den sank.

Et par år efter, også med d. «Taunton». Vi kom fra Cuba og skulde til New York med bananer og befant oss ved 6 tiden om aftenen ca. 60 n. m. øst for Currituck Beach, fikk 1. styrm. plutselig se et rødt bluss tvers om st.b., hvorefter vi holdt ned mot dette lys. Da vi kom nærmere viste det sig å være en livbåt full av folk. Efterat kapt. kom ombord til os meddelte han, at hans skib «Pinar del Río» var blitt torpedert ved 8 tiden om morgenen s. d. Imidlertid var hele besetningen reddet. Kapt. og de av besetningen vi tok ombord blev landsatt dagen efter ved vår ankomst til New York. Den annen livbåt under 1. styrm. kommando kom inn til kysten noen dager senere.

Ca. 2 mnd. efter sistnevnte tilfelle, også på reise fra West India til New York med bananer, møtte vi ved 8 tiden om morgenen en amerikansk tanker som signaliserte «Tysk u-båt ved Winter Quarter fyrskib». Vi takket for underretningen og fortsatte. I løpet av et par timers tid, som vi nærmet oss Winter Quarter, fikk vi se en voldsom røkmasse omtrent rett forut og som viste sig å være en stor skonnert, som lå og brandt. I nærheten lå to livbåter fulle av folk. Vi holdt ned mot båtene og tok mannskapene ombord, ialt 36 mann, inkl. kapt. Skibet var satt fyr på av en tysk u-båt.

OLSEN, ARNT,



Langesund, f. 27. april 1872 i Langesund. Til sjøs 1891 med s. «Roma» (800) av Langesund, tilh. skibsr. Skaugaard. Styrm.eks. 1894 i Porsgrunn. Styrm. bl. a. med bk. «Berean» og d. «Evviva». Blev i 1903 fører av s. «Charlotte» (300) av Langesund, tilh. Jacobsen

& Co. Har senere ført s. «Inger» (650), d. «Flugt» (1100) og d. «Terneskjær» (1000), samtl. tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1924. — Sjørettsmedl. — Gift. 4 barn.

Forliste med sk. «Annette» i Nordsjøen okt. 1898, på reise England—Horten med kull. Efter å ha ligget og drevet i flere dager under en voldsom østlig storm, sprang skibet lekk efter et kraftig brått. Dette hendte kl. 10 om aftenen og neste morgen var der 6 fot vann i rummet. Utover dagen kom en engelsk tråler opunder, tilkalt av våre nødsignaler. Vi måtte sette ut vår egen båt. Alle blev reddet. «Annette» sank i løpet av natten.

D. «Terneskjær» forliste under en snestorm på S.O.-kysten av Island i nov. 1924. Alle blev reddet.

OLSEN, BENDIK,

Kristiansand, f. 30. nov. 1873 i Søgne. Til sjøs 1891 med sk. «Saphir» (200) av Kristiansand, tilh. K. F. Langfeldt. Styrm.eks. 1897 i Kristiansand. Styrm. bl. a. med s. «Henrik Wergeland», s. «Glance», d. «Hafursfjord» og d. «Sonja». Blev i 1917 fører av d. «Sund» (2000) av Kristiansand, tilh. S. O. Stray & Co. Sluttet sjøen i 1920. Senere vaktmann på skib i oplag og på Fredrikshavnrutens skib. — Gift. 4 barn.



Jeg har tjenestgjort i Strays rederi siden 1909. Under slepning op London-roveret hadde jeg med bk. «Annie» en kraftig kollisjon med en stor damper. Losen stod på bakken. Da vi befant oss i en krapp kurve, fikk han se et stort skib komme mot oss. Han vinket til rommannen og ropte: «Starboard, starboard», men da det så altfor farlig ut, hoppet han ned av bakken og ropte: «Starboard!» Da han var ved storriggen falt den ned. Han fortsatte op på halvdekket og forsvandt ned halvdekksluken; stadig ropte han: «Starboard, starboard!» Det var en stor ødeleggelse på ganske få sekunder, og mannskapet stod ferdig på akterskipet til å hoppe overbord. Da alt var over og det var blitt stille igjen, kom losen op luken igjen, tilsynelatende meget nervøs. Han ropte fremdeles starboard. Da han så fikk se mig sa han: «It was'n't my fault. I could'n't help it. I said starboard!» Heldigvis kom der ingen til skade, undtagen losen, som fikk et veldig sjokk, idet han forsvant ned halvdekksluken, istedetfor trappen som han glemte å benytte.

OLSEN, CARL,

Kolbjørnsvik, Arendal, f. 21. sept. 1867 i Arendal. Til sjøs 1883 med s. «Tell» (535 brt.) av Arendal, tilh. A. Herlofsen. Styrm.eks. 1888 i Arendal. Styrm. bl. a. med s. «Prospekt», s. «Dagmal» og s. «Præsident». Blev i 1900 fører av s. «Bjørntraa» (335 brt.) av Arendal, tilh. Smith-Hansen. Har senere ført s. «Sirrah» (419 brt.), s. «Bølgen» (1335 brt.), begge av Grimstad, s. «Derwent»

(1924 brt.) av Arendal, d. «Attacca» (3700) av Kristiansand og fører nu d. «Buccinum» (8075) av Arendal, tilh. Carl Olsen. — Gift. 2 barn.

En av mine hurtigste reiser var Bahia—Fremantle på 39 dager. Seilte heldig under hele verdenskrigen.

OLSEN, CARL MARTIN,



Tynemouth (England), f. 31. juli 1881 i Arendal. Til sjøs 1897 med s. «Iona» av Arendal, tilh. T. Lassen. Styrms.eks. 1901 i Arendal og skibsf.eks. 1904 i Oslo. Styrms. bl. a. med d. «Gogstad», d. «Malmstad» og d. «Ren». Blev i 1913 fører av d. «Malmstad» (6650) av

Arendal, tilh. Grefstad & Herlofsen. Har senere ført d. «Edith Fische» (2400) av Bodø og d. «Adalonas» (2200) av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1917. — Senere besiktigelsesmann for Skibskontrollen og agent for «Union» maling. — Gift. Ingen barn.

Som fører av d. «Adalonas» krigsforlist ved den irske kyst 8. mars 1917. Skibet blev senket ved kanonild uten varsel.

OLSEN, CHARLES MARINIUS,



Hølen, f. 5. mai 1872 i Drammen. Til sjøs 1888 med s. «Constance» (1100) av Drammen, tilh. Bruusgaard & Kiøsterud. Styrms.eks. 1891 i Drammen. Styrms. bl. a. med bk. «St. Albertine», bk. «Collinwood», d. «Prosum» og d. «Alser». Blev i 1897 fører

av bk. «Laura» (600) av Halden. Har senere ført damperne «Granit» (1000) av Porsgrunn, «Aker», «Bogstad», «Haugastøl», «Asturias», «Papelera», «Ærø», «Homledal», «Frogner» og «Biscaya», samtl. tilh. Fearnley & Eger, Oslo, og nu m.t. «Bralanta» (11420), tilh. Braathens Rederi, Oslo. — Ugift.

Seilte fra 1904 til 1927 for Fearnley & Eger.

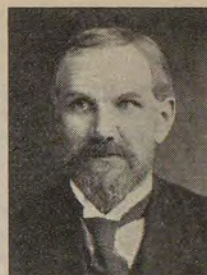
Førte «Asturias» fra 1915—1919 og kom hjem med båten. Etter sigende var krigsassurancepremien ca. 6 millioner kroner. Hadde ikke en fridag ombord i «Asturias» fra 1915—1919.

OLSEN, CHRISTIAN,

Drammen, f. 25. jan. 1866 i Vestfold. Til sjøs 1886 med selfanger «Fritjof» av Tønsberg. Styrms.eks. 1890 i Drammen. Styrms. bl. a.

med bk. «J. Wesley», bk. «Senalia» og br. «Helga». Blev i 1898 fører av s.n. fartøi (280) av Drammen, tilh. Pehrson & Wessel. Har senere ført br. «Amazon» av Drammen, s. «Staut» (1800), s. «Dorade» (1850), begge av Sandefjord, og m.aux.

«Guttorm Alsaker» (380) av Drammen. Sluttet sjøen i 1926. — Gift. 5 barn.



Fra en Drammens-avis gjengis:

Blandt de norske sjøfolk, som har oplevd mere enn almindelig merkelige ting under krigen, er også en drammenser, nemlig kapt. Chr. Olsen, som har sitt hjem i Nybyen. Han var i lengere tid fører av s. «Helga», som tilhørte Pehrson & Wessel, og har i de siste 5 år vært ombord på bk. «Staut» av Sandefjord, derav de siste 2½ år som fører. «Staut» blev for en tid siden kapret av den tyske «Møwe», og kapt. Olsen måtte i 53 dager opholde sig ombord på den berømte kaperflyver. Etter over 5 års fravær fra hjemmet, er han i disse dager kommet tilbake til Drammen, og en medarbeider hadde igårtales anledning til å hilse på den staute sjømann.

«Staut» gikk fra Syd Georgia 17. jan. med 7175 fater hvalolje og 1570 sekker guano; dets foreløbige bestemmelsessted var Quens-town. Den 3. feb. fikk kapt. se en engelsk handelsdamper. Han blev straks forundret over å se en englander så langt ned i Sydatlanteren utenom all trafikk; den gikk meget langsomt og kapt. Olsen sa til sin 1. styrms.: «Jeg går ned og tar en middagslur. Kommer han derover nærmere, spør da om han vil rapportere oss». Noget efter kom førstestyrms. og sa, at englenderen hadde noen merkelige signaler oppe. Kapt. Olsen gikk da og slo efter signalboken og fant at engelskmannen sa: «Legg bi eller send båt». «Staut» opdaget snart efter at englenderne hadde en stor kanon på bakken, men ennå var man ikke klar over skibets hensikt, og trodde det var en engelsk transportdamper. Kort efter heistes det tyske orlogsslag og en båt blev satt i vannet med 10 marinesoldater og en kapteinløytnant i spissen med sabel og revolver. Kapteinløytnanten spurte på glimrende engelsk, hvor «Staut» skulde hen og fikk straks papirene.

Følgen var at «Staut» blev senket, efterat der var bragt så meget som mulig av dens proviant over i det tyske kaperskib; dette, som egentlig var en engelsk handelsdamper og het «San Theodore», var kort før blitt erobret av «Møwe».

«Staut»s besetning førtes ombord i «San Theodore», hvor også mannskapet fra et kanadisk skib befant sig. Den 12. feb. møtte man «Møwe», og neste dag blev alt hvad der het proviant, skibsinstrumenter, kanonene m. m. ført over i «Møwe», likesom alt verdifullt av messing, metall og kobber blev brukket av dørene og plankene og medbragt. I løpet av natten blev «San Theodore» senket med 3000 tonn kull ombord. Ingen så ihvertfall noget mere til skibet. To dager efter tok «Møwe» den engelske lastedamper «Breachnochshire»; det var en stor, splinterny damper på 11,000 tonn, der var ute på sin første reise og kom fra Liverpool med kull. «Møwe» seilte under engelsk flag, men så snart den kom i nærheten av en damper, som skulde senkes, heiste den tysk orlogsslag. Det prektige skib blev senket i løpet av en time, og alle de nøytrale fanger ombord fikk lov til å overvære denne senkning. Det gjorde oss alle ondt for det smukke skibs skyld, sier kapt. Olsen. Besetningen bestod av 89 mann, som «Møwe» fikk ombord.

Efterhånden som skib senkedes blev der overfylt ombord. «Møwe» fører, borggreve Dohna, sørget for at de nøytrale skibs officerer og folkene fikk den best mulige pleie, derefter fulgte officerene fra de engelske skib og endelig besetningen i 3 kl. Det

var efterhånden et meget blandet selskap av kulier, negre og syd-amerikanske kvegdrivere, og tonen var ikke alltid den behageligste. I begynnelsen var kosten upåklagelig og de nøytrale folk fikk en ekstra lunsj engang imellem. Man bakte selv brød ombord, og der var til en begynnelse nok av marmelade, fett og engelske beskoiter. Senere fikk man kun en slags varm suppe med ris to ganger om dagen. Etterhånden blev der nokså lite og man måtte derfor vende hjem til tysk havn.

Etterhånden som man kom op i Nordatlanten blev faren for å møte engelske krigsskip større, og man foretok visse foranstaltninger med hensyn til skibets ydre, likesom man stadig brukte den trådløse telegraf. Der blev også en søndag formiddag holdt en gudstjeneste ombord på akterdekket, som overvares av hele det tyske mannskap; hverken nøytrale eller andre fanger hadde adgang.

Adskillige skib blev senket, deriblandt en kreaturdampers med 1200 kuer. Fra dette skib fikk man ombord i «Møwe» 116 mann plus 60 kvegdrivere.

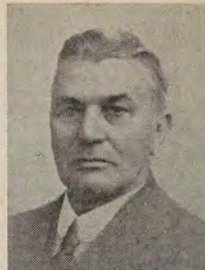
«Møwe» var nu på vei nordover og i kursen mellom Newport News og Europa møtte man da den engelske dampers «Otaki», der viste sig å være armert. Så snart dampers kom til syne blev fangerne internert under dekket. Da «Møwe» hadde avfyrt sitt varselsskudd og «Otaki» ikke stoppet straks, skjøt «Møwe» igjen, men nu la «Otaki» sig på siden av «Møwe» og begynte å fyre løs med en kanon. Tre kanonsalver gikk like igjennem skibssidene over maskinrummet og drepte 5 tyskere og 2 kulier. Men forholdet var altfor ulike. Med sine store 6 tommers kanoner gjorde «Møwe» i løpet av 10 min. kål på «Otaki» efterat kanoneren og førstestyrer. var drept. To andre av besetningen druknet, idet den ene redningsbåt kantret. «Møwe» kom i brand og amerikanerne forsøkte å komme op på dekket. Tilstanden var nærmest uutholdelig på grunn av varmen, og de mange mennesker var grepet av panikk, fordi man trodde «Møwe» var i kamp med krysseren «Glasgow», som man visste var stasjonert her nede. Kampen foregikk utpå em., og der var aldeles mørkt under dekket. Fangene forlangte å komme ut, men det var kun de nøytrale, som fikk lov å komme fri. De overvar da i skumringen forsøkene på å redde folkene fra den kandrede redningsbåt og slukningsforsøkene som varte et par dager. Branden hadde gjort stor skade, men «Møwe»s mannskap var flinke folk, og i løpet av utrolig kort tid var hele skaden tilsyneladende utbedret, så «Møwe» snart kunde gå ut igjen på nye eventyrlige tokt. Folkene har kun ros til overs for «Møwe»s førere, der er gentlemen til fingerspissene.

«Møwe» hadde nu fått nok. Den hadde kapret 25 skib og der var 596 fanger ombord, der alle i 6 døgn blev lukket inde under dekket med pålegg om den størst mulige taushet. Onsdag 21. mars blev den eldste av de nøytrale kapteiner, nemlig hr. Olsen, kalt op på kommandobroen til grev Dohna. Med utsøkt vennlighet gav han kapt. Olsen en undskyldning for at han og hans landsmenn ikke hadde sett dagens lys i 6 dager. Kapt. Olsen beklaget sig over den store urenlighet der var ombord, og at man plagedes av utøi. Grev Dohna smilte blot og spurte om han visste hvor skibet befant sig. «Vi er ikke langt fra Deres fedreland», tilføiet han. Da kapt. så Kullen og Kronborg falt det ham lett å besvare spørsmålet, men derimot kunde han ikke kjenne «Møwe» igjen. Båten var laget om til en svensk lastedampers med gule og blå striper. Helt op i mastene var den grå farve avløst av den gule og «Møwe» gikk under svensk flagg ned gjennom Flinterenden. Da man nærmet sig de tyske vaktsskip, blev man atter beordret under dekket, og var der til 2. mars, da man seilte ned gjennom Kielerfjorden. Da utfoldet marinesoldatene flere signalfag, hvorpå kun stod det ene ord «Møwe», og under sang og musikk ledsaget en hel torpedoflotte «Møwe» ned gjennom fjorden. Ved ankomsten til Kiel blev fangerne ført op på politistasjonen, og her blev der holdt en tale av politimesteren, som de fleste av dem ikke forstod utover dette at de kunde komme hjem over Kjøbenhavn.

Op dermed var kapt. Olsens eventyr slutt.

OLSEN, CLEMETH ANTON,

Oslo, f. 23. april 1863 i Dypvåg. Til sjøs 1879 med s. «Sandøen» (211 brt.) av Sandøen, tilh. C. A. Olsen. Styrmer. eks. 1881 i Arendal. Styrmer. bl. a. med bk. «Pallas» og bk. «Anna», begge av Staubo. Blev i 1888 fører av bk. «Anna» (590 brt.) av Staubo, tilh. Stian Salvesen m. fl. Har senere ført d. «Dagfin» (1850) og d. «Bjørnstjerne Bjørnson» (1700), begge tilh. John P. Pedersen & Søn, Oslo. Sluttet sjøen i 1905. — Senere skipsreder. Viceordf. i Dypvåg. Medl. av direksjonen i assuransef. «Neptun» og fraktassuransef. «Mercur». — Gift. 4 barn.



OLSEN, DAGFIN LANDORIS,

Brest (Frankrike), f. 16. aug. 1890 i Grimstad. Til sjøs 1905 med s. «Ludvig Holberg» (1070) av Lillesand, tilh. H. Hansen. Styrmer. eks. 1908 i Lillesand og skipsf. eks. 1911 i Kristiansand. Styrmer. med s. «Pestalozi» og d. «Stokesly». Blev i 1915 fører av s.n. dampskib (1350) av Farsund, tilh. Lundegaard & Stray. Har senere ført d. «Bravore» (2250) av Farsund, 4 amerikanske dampere i 1918—19 (tilh. Army Transport Service), d. «Bravore» (2200), d. «Carolvare» (1800) og fører nu d. «Ellavore» (2050), tilh. G. Stray & Sønner, alle av Farsund. — Gift. 3 barn.



Blev senket av tysk u-båt i Middelhavet 9. juni 1917 med d. «Bravore». Alle mann blev berget av franske krigsskip efter å ha vært i livbåtene fra kl. 7 fm. til 5 em. og innbragt til Sydfrankrike, hvor innlosjert i kaserne 8 dager. Blev senere sendt til Paris, og jeg reiste derfra hjem til Brest, hvor jeg i 1918 tok tjeneste i U. S. A. Army Transport og førte til i 1919 fire forskj. båter.

Har nu seilet fra Farsund siden 1912. Først for Lundegaard & Stray og senere Gunstein Stray & Søn.

OLSEN, EDVIN APALL-,

Borøy, f. 17. des. 1893 i Dypvåg. Til sjøs 1909 med s. «Frank» (1360 brt.) av Tvedestrand, tilh. P. Christoffersen. Styrmer. eks. 1915



og skibsf.eks. 1916 i Arendal. Styr. med damperne «Edith Fischer», «Opland» og «Besseggen». Blev i 1924 fører av s.n. skib (5100) av Skien, tilh. Jens Folkmann, og førte senest d. «Vind-eggen» (5100) for denne reder. — Gift. 2 barn.

OLSEN, EINAR,



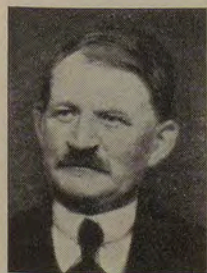
Stathelle, f. 17. feb. 1890 i Stathelle. Til sjøs 1904 med bk. «Ariadne» av Brevik, tilh. skibsr. Christoffersen. Styr.eks. 1909 og skibsf.eks. 1911 i Porsgrunn. Styr. bl. a. med bk. «Mentor», bk. «Eidsiva», d. «Brynhild» og d. «Herdebred». Blev i 1915 fører av d. «Haarfagre» (750) av Skien, tilh. O. H. Holta. Har senere ført damperne «Nord» (2500), «Herfinn» (1300) og fører nu «Haarfagre» (3800), samtl. tilh. s.n. reder. — Gift. 2 barn.

Da jeg førte d. «Haarfagre» blev denne opbragt av tysk u-båt i Nordsjøen 1916 og bragt inn til Emden. U-båten eskorterte oss. På reisen blev 2 norske seilskib, som også skulde til England med trelast, stoppet og satt i brand. Vi fikk mannskapet ombord til oss. Fra Emden måtte vi alle reise hjem. Tyskerne beholdt skib og ast.

Jeg fikk da «Nord» å føre og seilte på Newcastle, Bayonne og Bilbao. U-båtene var særlig efter malmbåtene fra Bilbao, og jeg så mange av disse blev senket tett ved oss.

Har seilt for min nuværende reder i over 21 år.

OLSEN, EMIL,



Tingesaker pr. Lillesand, f. 14. nov. 1874 i Brekkestø. Til sjøs 1889 med bk. «Nordstjernen» (600) av Grimstad, tilh. skibsr. Børresen. Styr.eks. 1896 i Lillesand. Styr. med bk. «Fonograf», bk. «Lothos» og sk. «Bien», alle av Lillesand. Blev i 1901 fører av s. «Terrier» (49) av Lillesand. Har senere ført fl. mindre seilskib samt d. «Veritas» (360), d. «Grimstad» (300) og fører nu d. «Fragtemand 3» (300), alle av Arendal. — Gift. 5 barn.

Seilte under krigen mellom England og Frankrike særlig på Dunkerque. Overvar på dette sted 21 luftbombardement på denne by.

Minesprengt i Den Biskaiske Bukt med d. «Skog» av Kristiansand 16. okt. 1916. Alle reddet i skibets båter. Stygt vær. Den ene båt kantret 2 ganger før man kom klar av vraket.

OLSEN*), ERIK,

Hesvik pr. Staubø, f. 2. sept. 1848 i Staubø. Til sjøs 1862 med s. «Triton» av Tvedestrand, tilh. M. H. Smith. Styr.eks. 1868 i Tverdalsøen. Styr. med bk. «Flora», bk. «Elieser» og bk. «Alladin», alle av Tvedestrand. Blev i 1871 fører av bk. «Flora» av Tvedestrand, tilh. John P. Pedersen & Søn. Har senere ført seilskibene «August Lefler», «Patria», «Pallas», «Karl Haasted», samtl. tilh. s.n. reder, s. «Dovre» av Tvedestrand og d. «Dag» av Oslo, tilh. Joh. P. Pedersen & Søn. Sluttet sjøen i 1905. — Herredstyremedl. — Medstifter av Tverdalsøens Sparebank i 1883 og senere direksjonsmedlem der. — Enkem. 3 barn.



*) Død.

Bk. «August Lefler» lenset unna for en stump, da et veldig brått brekket over skibet; slo vekk rundhuset, brekket roret, slo løs pumpene i dekket og m. a. En av mannskapet blev borte med bråttet, og som været var kunde intet gjøres for å redde ham. Skibet blev liggende som et vrak. Fikk omsider og under mange farlige situasjoner rigget til nødorr, og da været blev bedre fikk også surret sammen roret, så man ved egen hjelp kom vel frem til Liverpool.

Hadde i min fartstid mangan hård tårn, men lykken var mig gunstig, og blev bevart gjennom de mange farer, som møtte mig på min ferd i havn og på sjøen. (Se hvad N. A. P. Staubo skriver om denne skibsfører. Red.s anm.).

OLSEN, EVEN MO,

Tjømo, f. 7. feb. 1851 i Tjømo. Til sjøs første gang i 1864. Styr.eks. 1869 i Oslo. Styr. med bk. «Harald Haarfager» av Sandefjord. Blev i 1873 fører av dette skib. Har senere ført br. «Speed» av Sandefjord, bk. «Frank» (165 com.l.) av Porsgrunn, bk.



«Ruby», bk. «Hellespont», begge av Glasgow, og bk. «Defensor» av Porsgrunn. Sluttet sjøen i 1890. — Senere skibsreder. — Medl. av herredstyre og formannskap (en periode også ordfører). — Enkem. 1 barn.

1864 gikk jeg til sjøs ukonfirmert som kahyttgutt (13 år gml.). Året etter som kokk. Gikk så med årene gjennom alle grader opover til 2. styrm. med forskj. små østersjøskuter. 22 år gml. gjorde jeg min første skippertur med saltlast fra Liverpool til Philadelphia og petroleum derfra til Antwerpen på 2 mnd. og 29 dager.

Ankom i 1875 med br. «Speed» til Minatitlan for å laste mahogni. Ankommet hertil ved Godtzacolkus var fyren slukket og ingen los å få. Måtte ligge flere dager utenfor baren, og til sist ankeret jeg op, satte ut båt og loddet op innløpet for å seile inn uten los. Ikke før var dette gjort, da det plutselig springer op en «norther» storm, så vi hurtigst mulig måtte hive op ankeret og seile inn i den opploddede rende; på selve baren var kuns 12—13 fot vann. Kommet innenfor baren til ankers lå der en fransk lastet brigg med hele mannskapet sykt av malariefeber og et sandefjordsskib ventende på vannstand til å komme over baren. Disse fortalte nu at landet er i revolusjon og losene var med den. Vi kom da omsider op til Minatitlan og etter ca. 6 ukers opphold fikk vi inn mahognylasten, men med hele mannskapet sykt av malariefeber (mer og mindre) hele turen, kom vi til England etter 57 dages reis.

Uhellet fulgte «Speed». Høsten 1876 trelastet på reise til Bordeaux i Kanalen vestenfor Casquets Isl. blev vi på styrm. nattevakt overseilet av en stor tysk frg. av Bremen. På lens vilde den presse sig forenom «Speed», mens vi lå bidevind. Alle lanterner sås klart. Den tok oss omtrent midtskibs så hele stor- og formasten gikk overbord. Tyskeren brakk forstevn, spryd m. m. En svær gallionsfigur blev liggende på «Speed»s dekkslast. Der røk op en storm fra vest. Fikk tilsatt forstump, fokk, og bestemte mig hermed å forsøke lenne ned i le av Dungenes og ankre op. Flere trampbåte tilbød assistanse, en forlangte £ 1000. Jeg avsto alt. Imidlertid var Lloyds varslet av kystvaktene. En taubåt fra Dover traff oss og tok skibet inn her for £ 30. I Dover fikk vi ny stormast og rigg. Turen til Bordeaux blev utført. Det kostet efter lang prosess tyskeren 27 000 riksmark.

Mahognifarten på Mexico var en interessant, men slitsom fart, især lastning på kysten, hvor skibene lå til ankers ca. 3—4 eng. mil fra land i 5—6 fv. vann med sannbunn. Mahogniraftene (ca. 30 logger i hvert raft) kom alltid ut om natten med landbrisen (varpet ut av mexikanere) kostet 1½ dollars pr. tonn. Det var ofte svære logger op til 6—7 tonn. På kysten stuvet jeg alltid selv med mannskapet. Mexicanerne var både dyre og dårlige stuere.

I 1880 reiste jeg over med mannskap til Glasgow og overtok et av mig og et derværende firma innkjøpt bk.skib «Ruby», som sandelig ikke blev mig noget lykkeskib. Første reise gikk bra med kullast ut til Demerara (N. Brasil). 30 dages reise dit. Skulde så videre til Pensacola. I Demerara lå et eneste skib (italiensk) som også skulde til Pensacola. Vi var begge seilklar en fredag i des. 1880. Jeg ropte over til italieneren: «Are you going to day». Svartes: «No Sir — I never sail on a Friday». Dette var jo ikke ukjent blandt oss norske heller. Særlig er det sagt at Sven Foyn aldri likte å gå til sjøs på en fredag. Jeg var ikke overtroisk, men seilte, mens italieneren blev liggende. Kommet Pensacola innløp i sikte, sprang det op en orkanaktig storm fra nord, slik at seilføring var umulig. Med ballastet skib drev vi av med strøm og vann ned mot Mississippilandet, så vi i nattens svarte mørke tydelig så brenningene på le land. Det så ut som redning var umulig. Jeg bad mannskapet gjøre op med sin Gud. Styr. (min bror) bad med 4 mann i kahytten, mens jeg fulgte begivenhetene på dekket. Hva nu? Jesus kommer og stiller stormen! Det blev blikk stille! Luften over land blev beksvart, et tordenskrall slo, ja flere til, med svære kjedelyn. Med ett springer vinnen i et veldig gufs rett fra land (hvilket under!). Nu fikk det briste eller bære. Fikk vendt skibet fra land og til slutt stumpet merseil og repet fokk m. m. imot et veldig hav. Lidt efter hvert bedres værforholdene, luften klarnet, månen skinnert og førte oss klar av en ny fare. Bunken av et kantret skib passerte oss ganske nær. I morgenlysningen sås en masse skib som var fordrevet i stormen. En

Mobile loskutten med 7 mann blev vekk i uværet. Dagen derpå var vi i Pensacola. Italieneren var 4 dager foran mig.

I Pensacola innlastedes pitchpine for England. Avseilte igjen på en fredag i feb. 1881. Uhellet fulgte fremdeles «Ruby». Efter 17 dages god reise til på høide av Halifax i Gulfstrømmen, fikk skibet under lensning i en hård storm fra S. til V.N.V. en veldig bråtsjø som rent begravde skibet, knuste ratt, kompass etc. og skilte hekken fra hekkskjellen og fylte skibet med vann. For ikke å kantro i overhalingene i det svære hav, kappedes storriggen og overriggen på formasten, skibet sank full av vann og blev vrak. Der stod vi i 5 dager.

Et sk.s. til luvart opdaget våre nødsignaler og lå på været et helt døgn for stormen, før båt kunde tenkes satt på vann. Mannskapet (12 mann) reddedes ombord i det engelske sk.s.

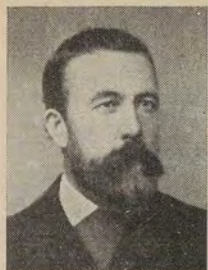
Bk. «Hellespont», ca. 1300 tonn dw., blev innkjøpt av samme skotske rederi samme år 1881. Med dette skib seilte jeg overmåte heldig, især en tur efter mahogni på kysten av Honduras og Belize bragte svar fortjeneste. Med dette skib seiltes på forskjellig farvann inntil høsten 1884, da jeg midlertidig reiste hjem for å hvile en tid.

I 1886 avløste jeg min bror som fører av bk. «Defensor». Skibet var befraktet fra Fredrikstad med høvlast til Melbourn. Jeg hadde min hustru med. Vi passerte ut Færder 6. feb. 1887 og lå lenge og bakset mot vestlige vinde i Nordsjøen, så reisen blev 127 dager til Melbourne. Her inntokes ca. 400 tonn hvetemel i sekker til Newcastle N. S. W., hvor vi lastet kull for Manilla. Losset en del her og resten i Ilo-Ilo. Derpå lastedes sukker i matter til New York. Reisen til New York tok 110 dager. I New York lastedes kasseolje til Java. Derpå sluttet jeg selv sukker i kurver som ballast, resten kopra (Lumpsum £ 2400) til Marseille. 100 dages reise hertil. I Marseille sluttet jeg en stykkgodsfrakt (Lumpsum £ 1900) til Montevideo med gulvfliser og sement. Skibet blev lekk av denne tunge last, vesentlig over midtskibet. Vindmøllen og pumpene klarte dog å holde skibet lens. Assurandørene tillot dog efter avholdt og erholdt sjødyktighetsattest i Montevideo å fortsette til Pensacola i ballast, men her måtte kjølhales, rive metallhuden av og finne lekken. Lastet i Pensacola pitchpine for England og kom hertil i mars 1890, hvor jeg efter ca. 4 års uavbrutt fart kvitterte «Defensor», reiste hjem og sluttet sjøen, for å begynne seilskipsrederi.

OLSEN, EYVIND,

Swansea (England), f. 31. mars 1873 i Kristiansand. Til sjøs 1889 med bk. «Viking» av Grimstad, tilh. I. Børresen og hans far. Styr.eks. 1890 i Stavanger og skibsf.eks. 1896 i Bergen. Styr. bl. a. med d. «Svithun» av Stavanger og d. «Olaf Kyrre» av Bergen. Blev i 1902 fører av d. «Alert» (1050) av Bergen, tilh. Bergh & Helland. Har senere ført damperne «Godø» (1150) av Ålesund, «Edvard Grieg» (1350), «Gjøa» (6100), begge av Bergen, og «Torstein» (1550) av Oslo. Har siden 1911 drevet egen skibshandlerforretning i Swansea. — Gift. 2 barn.



OLSEN, FREDERIK THEODOR,

Farsund, f. 22. des. 1859 i Lyngdal. Til sjøs 1878 med br. «Telegraf» (220) av Arendal. Styrme.eks. 1887 i Farsund. Styrme. med bk. «Nord» av Skudesnes og sk. «Haabet» av Flekkefjord. Blev i 1893 fører av s. «Morvig» (365 nrt.) av Farsund, tilh. G. Urby m. fl.

Sluttet sjøen i 1898. Har nu opholdt sig ca. 14 år i U. S. A. — Gift. Ingen barn.

Som tømmermann med sk.s. «Ella» av Farsund forliste vi på Brasilia-kysten og måtte gå i båtene, hvor vi var fra søndag fm. til tirsdag em.

OLSEN, FREDRIK OLUF,

Yokohama (Japan), f. 18. sept. 1869 i Drammen. Til sjøs 1886 med s. «Helvetia» (400) av Drammen. Styrme.eks. 1888 i Drammen. Styrme. bl. a. med bk. «Prins Leopold» og bk. «Norma». Blev fører 1897 og har senere ført en rekke norske og japanske hvalbåter (6 av dem bygget i Oslo og har ført dem til Japan). — Gift.

OLSEN, GJERT SOFUS,

Nøtterøy, f. 14. okt. 1897 i Nøtterøy. Til sjøs 1912 med d. «Ulabrand» av Tønsberg, tilh. H. Røed & Co. Styrme.eks. 1917 og skibsf.eks. 1921 i Tønsberg. Styrme. med damperne «Hermes», «Hermelin», «Røsten» og «Mercator». Blev i 1930 fører av s.n. skib (1600) av Stav-

anger, tilh. Holdt & Isachsen, og førte senest dette skib. — Gift. 1 barn.

Jeg har nu farett til sjøs i 22 år og ennå ikke oplevd å ha hatt ekstraordinært hårdt vær.

OLSEN, GUSTAV CAMEO,

Arendal, f. 15. okt. 1882 i Nordsjøen. Til sjøs 1898 med s. «Australia» (1820) av Bergen, tilh. Rasmus F. Olsen. Styrme.eks. 1902 i Arendal og skibsf.eks. 1907 i Oslo. Styrme. bl. a. med damperne «Dux», «Eir», «Niels Nielsen» og «Gro». Blev i 1915 fører av d. «Alf» (4850) av Bergen, tilh. Jacob R. Olsen. Har senere ført d. «Condor» (4150) for denne reder og fører nu m.t. «Raila» (8374) av Oslo, tilh. Hagb. Waage. — Gift. 3 barn.

Med d. «Alf» blev jeg i jan. 1917 stanset av tysk u-båt, men fikk tillatelse til å fortsette efter å ha vist skibets papirer. Jeg var da underveis til Sunderland i ballast for å laste kull for Buenos Aires.

Reddet i jan. 1931 58 mann fra 2 engelske dampere som var grunnstøtt i tett tåke nær Bosporus.

OLSEN, HALFDAN,

Minde pr. Bergen, f. 9. okt. 1873 i Bergen. Til sjøs 1891 med s. «Sverre» (1677 brt.) av Bergen, tilh. Chr. Michelsen & Co. Styrme.eks. 1895 og skibsf.eks. 1898 i Bergen. Styrme. bl. a. med damperne «Eva», «Aladdin» og «Norge». Blev i 1904 fører av d. «Aggi» (4800),



tilh. o.n. rederi. Har senere ført damperne «Aladdin» (4500), «Norge» (4500), «Herman Wedel Jarlsberg» (4500), «Hans Gude» (2200), «Pacific» (9600) og fører nu d. «Christian Børs» (7100), tilh. Wilhelm Torkildsen, alle av Bergen. — Gift. 1 barn.

Under den russisk-japanske krig blev jeg med mitt skib «Aggi» beskudt og opbragt av japansk krysser og innbragt til Sasebo (marinehavnen i Japan) som prise. Var for priseretten sammesteds i henvend 3 uker, og da lasten ikke var solgt, nærte japanerne mistanke om at det egentlig hadde vært min hensikt å forsere blokaden av Vladivostok. Blev endelig friggitt og forseilet skibet til Kobe (Japan), hvor lasten blev losset og lagret og skibet overlevert til japanerne, idet disse faktisk hadde kjøpt skibet før det blev opbragt. Skibet skulde anvendes til troppetransport. Det var en stor og vidtløftig affære og rik på oplevelser.

Seilet under verdenskrigen i de forskjellige krigsfarvann.

OLSEN, HANS,

Stavanger, f. 29. aug. 1876 i Jelsa. Til sjøs 1891 med s. «Drot» (1650) av Stavanger, tilh. Lars Berentsen. Styrme.eks. 1900 i Stavanger. Styrme. med damperne «Fix», «Snefond» og «Earnford», alle av Stavanger. Blev i 1907 fører av s.n. skib (3700) av Stav-



anger, tilh. Gjemre & Co., Newcastle on Tyne. Har senere ført d. «Veni» (860) og d. «Forsteck», begge av Stavanger. Sluttet sjøen i 1916. — Siden 1918 disponent for Tastad Foder- og Sildoljefabrik A.s., Stavanger. — Viceform. i Stavanger sjømannsf., medl. av Stavanger Handelskammer og styremedl. i Sildoljefabrikkens Salgscentral. — Gift. 4 barn.

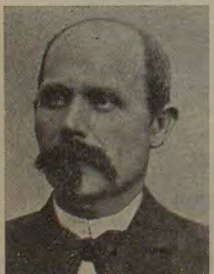
OLSEN, HANS CHRISTIAN,

Nøtterøy, f. 1. nov. 1876 i Nøtterøy. Til sjøs 1891 med d. «Sandø» (1300) av Tønsberg, tilh. H. Røed. Styrme. eks. 1895 i Nøtterøy og skibsf. eks. 1899 i Tønsberg. Styrme. med damperne «Unity», «Unimak» og «Union». Blev i 1909 fører av d. «Talabot» (1650) av Tønsberg, tilh. Nilssen & Bjønness. Har senere ført damperne «Kronprins Olav» (1780), «Modig» (2650), begge av Oslo, «Barbara» (1600) av Tønsberg, «Modiva» (2400) av Oslo, «Times» (3400) av Tønsberg og fører nu d. «Brask» (7100) av Oslo, tilh. Nilssen & Sønner. — Gift. 3 barn.

OLSEN, HANS RICARD,

Tjømo, f. 29. mars 1859 i Ormelet. Til sjøs første gang i 1874. Styrme. eks. 1878 i Porsgrunn. Styrme. med br. «Vigør», «Fama» og «Jaebex», alle av Sandefjord. Blev i 1884 fører av s.n. skib (300), tilh. A. J. Freborg. Har senere ført seilskibene «Oluf Nickelsen» (550) og «Sir John Lawrence», begge av Tjømo, og hvori O. var parteier. Sluttet sjøen i 1899 og har senere vært skibsreder og bankdirektør. — Sjørettsmedl. Styremedl. i Tjømo Skipperf. (20 år form.). — Enkem. Ingen barn.

Som 9 år gammel gutt gjorde jeg en tur til Frankrike med min far, som også var skibsfører. Men før først ordentlig til sjøs etter at jeg var konfirmert i 15-års alderen. Før til sjøs i 25 år, hvorav 15 som fører.

OLSEN, HANS THEODOR,

Svinøy pr. Mandal, f. 5. nov. 1859 i Svinøy. Til sjøs 1875 med bk. «Mandal» (400) av Mandal, tilh. O. Lohne. Styrme. eks. 1878 i Mandal. Styrme. med bk. «Hebe» av Grimstad, bk. «Mandal», bk. «Albion» og bk. «Ymer», alle av Mandal. Blev i 1898 fører av s.n. skib (800), tilh. D. Lohne. Har senere ført bk. «Valentine» (700), fullr. «Manx King» (1600), begge

av Mandal, og bk. «Abyssinia» (1000) av Farsund. Sluttet sjøen i 1916. — Senere landmann. — Gift. 6 barn.

Jeg har i de 42 år jeg har seilt ikke hatt noen nevneverdig uheld bortsett fra tropesykdom hos befal og mannskap. Som skikken var den gang i vår landsdel begynte jeg som sjømann straks etter konfirmasjonen. Arbeidstiden var fra 6 morgen til 7 aften og til dels frivakts arbeide i sjøen. Kosten var svart kaffe, hårdt brød og smør, middagen var vekselvis salt kjøtt, flesk og erter, stokkfisk og klippfisk. Fisken og kjøtt blev ofte noe bedervet under lengere turer. Disiplinen var streng, men god. Til tross for de mindre gode vilkår man den gangen arbeidet under, var ro og orden adskillig bedre enn tilfellet nu. Både befal og mannskap var interessert i at alt forløp på heldigste måte for skib og reder. Samhørigheten var god. En av grunnene hertil var at befal og mannskap for størstedelen var hyrt på hjemmestedet. Rent sjømannsmessig sett har utviklingen ikke vært bare av det gode.

OLSEN, HILBERT MARTIN,

Trondheim, f. 13. jan. 1877 i Vesterålen. Til sjøs 1893 med jakt «Hvitfisker» av Tromsø. Styrme. eks. 1899 i Haugesund og skibsf. eks. 1909 i Oslo. Styrme. bl. a. med damperne «Hegholmen», d. «Dageid» og en rekke V.D.S.-skib. Blev i 1910 fører av d. «Dageid» (2000) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Har senere ført de fleste V.D.S.-skib og hv. båter (tillike skytter), tilh. Storm & Bull, Oslo. Fører nu d. «Nordland» av Stokmarknes, tilh. V.D.S. — Gift. 4 barn.



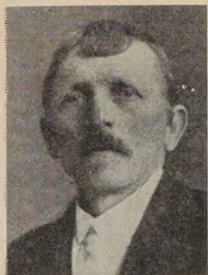
På min første tur som enestyrme. med galeas «Capella» av Hauge-sund, kapt. Chr. Mehus, hadde vi et større havari i Nordsjøen 12. mars 1900, da føreren, båsmannen og kokken gikk overbord og blev borte. Vi andre tre som også var overbord berget oss ombord igjen. Vi kom til slutt inn til Hølen ved Mandal efter store anstrengelser, da den ene av de 17 års gamle gutter som var igjen gav sig over, og jeg med den andre gutt, som også bare var i 17 års alderen, fikk skibet i havn. Jeg var da 23 år gml. Vi seilte med «Capella» på Middelhavet, Newfoundland og Labrador.

Under verdenskrigen fraktet jeg ved hjelp av hv. b. «Splint» og en stor italiensk fullr. «Minnio» 3300 Kapboys fra Diamantminerne i tysk-Sydvesterafrika til Kappstaden, og dette gikk meget godt (belønnet av den tyske regjering med konanter).

Under verdenskrigen seilte jeg med d. «Raftsund» som 1. styrme. mellom Midlesboro og Rouen med kontrabande, men vi var alltid heldig og kom ikke op i noget kluss, før vi på en tur til Norge og tilbake til England blev torpedert i Nordsjøen, dog uten at nogen menneskeliv gikk tapt.

OLSEN, HJALMAR THEODOR,

Hvaler, f. 5. jan. 1871 i Hvaler. Til sjøs 1886 med s. «Johan Smidt» (1200) av Fredrikstad, tilh. Th. Thiis. Styrme. eks. 1901 i Fredrik-



stad. Styr. bl. a. med s. «Sognedalen», s. «Professor Johnson» og s. «Ester». Blev i 1920 fører av s. «Else» (1600) av Fredrikstad, tilh. Brødrene Jacobsen. Har senere ført s. «Mona» og m. «Monsun», begge av Fredrikstad. Sluttet sjøen i 1931. — Senere land-

mann. — Gift. 4 barn.

I 1889 mønstret jeg som matros ombord i en engelsk bk. «Ballaklava» av Liverpool (2500). Vi gikk til sjøs 2. juledag bestemt for Melbourne. Fikk en forrykende reise med storm i hele 6 uker i Nordsjøen, hvor vi mistet alt løst og fast på dekk. Ferskvannstankene sprang også lekk, så vi var så å si uten vann (kun 135 pøser tilbake). Men så strøk vi avsted for frisk, god vind og kapt. sa vi hadde vann nok til Madeira, men vi strøk forbi både Madeira og Kapp Verde. Så skulde vi samle regnvann ved ekvator, men der fikk vi 3 ukers aldeles vindstille uten en luftning og uten så meget som antydning til en regnbyge. I 13 fulle døgn hadde vi ikke en dråpe ferskvann ombord. Ja, det var en tid som ikke lett kan glemmes, tross det er mange år siden. At vi ikke gikk fra forstanden var et guds under. Så fikk vi jo så pass bris til slutt at vi kunde anløpe Fernando-øya utenfor den brasilianske kyst. Ankom til Melbourne 14. juli 1890 efter 6½ mnd. reise.

OLSEN, IVAR,



Porsgrunn, f. 23. juni 1891 i Skien. Til sjøs 1906 med s. «Adel» (100) av Brevik. Styr.eks. 1914 og skibsf.eks. 1921 i Porsgrunn. Styr. bl. a. med sk.s. «Karma», bk. «Ellen» og d. «Rudolf». Blev i 1932 fører av d. «Luksefjell» (2350) av Oslo, tilh. Olsen & Ugel-

stad, og fører nu denne damper. — Gift. 1 barn.

OLSEN, JACOB,



Oslo, f. 27. sept. 1897 i Langesund. Til sjøs 1912 med d. «Flugt» (1000) av Langesund, tilh. Jacobsen & Co. Styr.eks. 1916 og skibsf.eks. 1919 i Porsgrunn. Styr. med d. «Nils», d. «Atlas» og m. «Indra». Blev i 1927 fører av d. «Poljana» (7000) av Oslo, tilh. Winge

& Co. Fører nu m. «Indra» (7600) av Haugesund, tilh. Knut Knutsen O. S. A. (tidl. tilh. o.n. rederi). — Gift. 1 barn.

Seilte under hele krigen, undtatt 4 mnd. (styr.skolen) og var aldri utsatt for hverken miner eller u-båter.

OLSEN, JENS,

V. Sandøy, f. 24. mai 1897 i Dypvåg. Til sjøs 1912 med d. «Banan» (1800) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Styr.eks. 1919 i Arendal og skibsf.eks. 1926 i Kristiansand. Styr. bl. a. med damperne «Juan», «Vildfugl» og «Var». Blev i 1926 fører av d. «Vilja»



(1850) av Oslo, tilh. Halfdan Ditlev-Simonsen & Co. Har senere ført d. «Vav» (1850), d. «Juan» (1600) og fører nu m.t. «Vav» (9835), samtl. tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.

OLSEN, JENS-BJARNE,

Shanghai, f. 13. april 1896 i Mandal. Til sjøs 1912 med d. «Gjesø» (1850) av Arendal, tilh. Engebregtsen & Henriksen. Styr.eks. 1915 i Mandal og skibsf.eks. 1919 i Kristiansand. Styr. bl. a. med d. «Hein» av Haugesund, d. «Mars» og d. «Havø» av Bergen. Blev i 1922 fører av d. «Reims» (1000) av Haiphong. Har senere ført d. «Yuanta» (6400) og fører nu d. «Hsin-Ping An» (2100), begge av Shanghai. — Ugift.



Blev 26. mars 1932, mens vi lå til ankers utenfor Haichow med d. «Yuanta» angrepet av pirater. Resultatet blev visstnok en overraskelse for piratene, idet det lyktes oss å fange fire av dem, samt befri en rik kineser som de holdt som fange ombord i djunken, for senere å forlange en større sum som løsepenger for ham. De fire pirater måtte dagen efter bøte med livet for sine gjerninger.

OLSEN, JENS FORBY-,

Hisøy pr. Arendal, f. 5. april 1877 i Øiestad. Til sjøs 1894 med bk. «Præsident» (768 brt.) av Arendal, tilh. Lund & Co. Styr.eks. 1898 i Arendal. Styr. bl. a. med bk. «Cabral», frg. «Patriark» og bk. «Lilla». Blev i 1911 fører av bk. «Sardhana» (1850) av



Drammen, tilh. S. Bruusgaard og Erling Monsen (London). Har senere ført 4 m. bk. «Thistlebank» (3800), frg. «Asmund» ex «Cortez» (3450), begge

av Tvedestrand, og d. «Asmund» (8400) av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1926. — Gift. 2 barn.

Den 30. juni 1915 blev jeg med 4 m. bk. «Thistlebank» senket av tysk u-båt 35 mil S.V. av Fastnet, på reise Bahia Blanca—Queenstown. Alle mann blev reddet.

Med frg. «Patriark» Buenos Aires—Kanalen 48 døgn; Beachy Head—Stettin 4 døgn; med bk. «Bargany» Dungeness—Salavery (Peru) 90 dager; Port Natal—Newcastle N. S. W. 32 dager. Videre følger reiser med god ekspedisjon. Bk. «Sardhana» Hamburg i ballast til Canada, lastet trelast, ankom Montevideo 4 mnd. og 2 dager etter avgang Hamburg. Frg. «Asmund» Algoa Bay til East London, lastet ull, utlosset i Boston (U. S. A.) 3 mnd. etter avgang Algoa Bay. Frakt £ 21.000 net. i år 1917.

Jeg har hatt 5 jordomseilinger og 7 ganger rundt Cap Horn. Med bk. «Bargany» var jeg med og passerte solen 8 ganger på 1 år. Gikk i nov. fra Hamburg med stykkgoods til vestkyst Amerika; passerte solen første gang nord for Rio; rundt Hornet og passerte solen for nordgående til Salavery; mens vi losset der passerte solen oss; seilte videre nordover til Central Amerika og passerte solen; mens vi losset i San Jose passerte solen oss; vi forseilte og losset på 2 andre steder, og gikk i ballast til Callao; lastet guano på øene; mens vi lå der passerte solen oss; vi seilte sydover til Hornet og passerte solen; rundt Hornet og passerte solen på vei nordover på samme plass som første gang, 1 år etter.

At man også kan komme frem med seilskib vil nedenfor anførte kunne tale om. Med bk. «Præsident» av Arendal, på min første reise fra Drammen til Cardiff, Bahia, Barbadoes, Haiti, Riga, Cardiff, Cuba, Haiti, Falmouth, Bouling, Cardiff, Cap Town, Barbadoes, Youkatan, Havre til Drammen. Eller med bk. «Sardhana» fra Drammen til Dunkirk, Shields, Samarang, Surabaya, Cape Town, Newcastle N. S. W., Iquique, Falmouth, Hamburg, Canada, Montevideo, Geraldton, Queenstown til Dunkirk. Eller med frg. «Cortez» av Tvedestrand (senere «Asmund» av Kristiansand), fra Cardiff til Port Nolloth, Pensacola, London, Cardiff, Port Nolloth, Port Victoria, Algoa Bay, East London, Boston U. A. S., New York, Sydney N. S. W., Boston (U. A. S.), New York, Melbourne, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Kristiansand, Fredrikshavn, Randers til Kristiansand.

Jeg hadde 25½ års fartstid med seilskib, på hvilken tid jeg var hjemme i 24 mnd. Jeg har et verdenskart hengende her hjemme, hvor alle disse seilskibsruiter er utsatt. Da jeg for et års tid siden leste at m. «Selandia» kunde se tilbake på et kjølvann på nær en million mil etter 20 års fartstid, målte jeg op distansene, og kom til over en halv million mil, direkte ruter.

OLSEN, JOHAN ALFRED,



Nøtterøy, f. 11. juli 1895 i Ibestad. Styrms.eks. 1920 i Trondheim og skibsf.eks. 1922 i Tromsø. Styrms. bl. a. med d. «Daghild» av Oslo, d. «Marga» av Drammen og d.t. «Melville» av Tønsberg. Blev i 1929 fører (vikar) av d. «Marga» (2550) av Drammen, tilh. A.s. Bruusgaard og fører nu d. «Marpesia» (3225) av Drammen, tilh. Karl Bruusgaard. — Gift. 2 barn.

OLSEN, JOHAN SEVERIN,

Laxeavåg, Bergen, f. 1. okt. 1870 i Bergen. Til sjøs 1887 med s. «Skandinav» (400) av Bergen, tilh. Carl Konow. Styrms.eks. 1891 i i Bergen. Styrms. bl. a. med d. «Ask», d. «Bergen» og sk.br. «Emanuel». Blev i 1906 fører av d. «Thor» (450) av Bergen, tilh. Wollert Konow. Har senere ført Bergens-damperne «Aura» (450), «Blomvaag» (1000), «Florvaag» (700) og «Bufjord» (3600). Sluttet sjøen i 1918. — Nu los på strekningen Kopervik—Kirkenes. — Enkem. 2 barn.

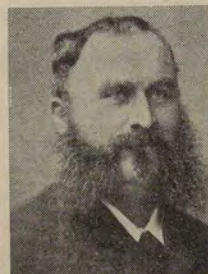


Seilte i ca. 7 år i amerikanske skib. Var styrms. med d. «Bergen», og gikk med flyktninger fra Kuba under den spansk-amerikanske krig. Senere i kreaturfart på Venezuela og Kuba. Seilte under verdenskrigen. Blev torpedert med d. «Bufjord» i Middelhavet og kom iland på nordkysten av Majorca.

Var 1½ år på vestkysten av Amerika og hadde tilsyn med byggingen av 5 m. sk.

OLSEN*), JOHANNES JULIUS,

Stavanger, f. 30. mai 1848 i Stavanger. Til sjøs 1862 med s. «Iris» av Stavanger, tilh. I. A. Köhler & Co. Styrms.eks. 1873 i Stavanger. Styrms. med seilskibene «Amalthea», «Niord» og «Frigga». Blev i 1881 fører av s.n. skib av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Har senere ført bk. «Sigurd Jarl», bk. «Carl Pihl» (1040) samt fullriggerne «Elida» (2000) og «Atlantic» (3000), alle tilh. s.n. reder. Sluttet sjøen i 1907. — Gift. 4 barn.



*) Død 15. sept. 1934.

Før i Ths. S. Falcks rederi i ca. 30 år.

OLSEN, JULIAN MARTIN,

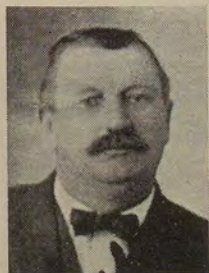
V. Sandøya, f. 1. mai 1874 i V. Sandøya. Til sjøs 1889 med bk. «Anna» av Staubø, tilh. Stian Salvensen. Styrms.eks. 1890 i Arendal. Styrms. med barkskibene «Anna», «Haakon Haakonsen» og «Rægevig». Blev i 1899 fører av galeas «Oscar» (96 brt.) av V.



Sandøya. Har senere ført o.n. bk. «Anna», s. «Crown of England» (1615 brt.), d. «Banan» (2000), d. «Dageid» (2360) og fører nu m. «Dagrun» (8300), samtl. tilh. John P. Pedersen & Søn, Oslo. — Gift. 3 barn.

Vi forliste «Crown of England» i Bala Bala (nordvestkysten av Australia). Skibet drev iland for 3 anker under en orkan i mars 1912, og blev totalt vrak. Alle mann ombord hadde surret sig fast i riggen med livbelter på. Ved 2 tiden om natten brakk skibet av ved akterkant av bakken, og forekant av poppen, og hele midtskipspartiet langsefter. Samtidig gikk alle mastene med rær under et øredøvende brag på sjøen. Da man forstod at riggen vilde falle, skyndte alle mann sig ned til rekken. Herunder blev den ene efter den annen skyllet bort fra skibet. Om morgenen da det blev lyst, fant man den ene efter den annen død på stranden fullt påklædd med livbelter på. Omkring halvdelen av mannskapet lå døde på stranden. Selv blev jeg bortsyllet av vraket, efter at mitt redningsbelte var splittet av sjøen, og da jeg kom til mig selv igjen, lå jeg og flöt på 2 plankeender på 6 fot, og kom lykkelig iland uten et klæsplagg på mig og uten livbelte. Ellers hadde alle mann sitt livbelte på. Da jeg blev skyllet bort fra vraket, var der blot 2 mann igjen, som ikke turde forlate vraket, da de ikke kunde svømme. Mot all forventning var de endnu om morgenen i live, og blev reddet av de gjenlevende på lavvann i en meget forkommen tilstand. Det verste var å sitte nøken i storm og regn til morgenen, da man ikke kunde se å bevege sig. Der hvor skibet gikk iland på Depuch Island var nesten som en stenøs. En ny passasjerbåt på første reis, forsvandt samtidig sporløst på utsiden av Bala Bala med 150 passasjerer og mannskap.

OLSEN, KARL MARTINIUS,



Kristiansand, f. 27. jan. 1874 i Kristiansand. Til sjøs 1888 med s. «Saphir» (120 brt.) av Kristiansand, tilh. K. F. Langfeldt. Styrme. eks. 1892 i Kristiansand. Styrme. bl. a. med bk. «Morgengry», bk. «Gratia» og bk. «Oakland». Blev i 1905 fører av bk. «Agda» (650 brt.) av Kristiansand, tilh. K. F. Langfeldt. Har senere ført seilskibene «Closeburn» (880 brt.), «Fiore» (2550) og «Fiskjo» (2550), alle av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1923. — Sjørettsmedl. — Gift. 5 barn.

OLSEN, LARS,



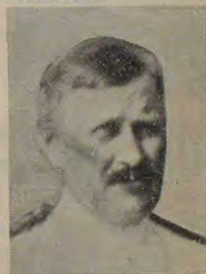
Porsgrunn, f. 17. feb. 1874 i Eidanger. Til sjøs 1892 med s. «Telefon» av Porsgrunn, tilh. P. Myre. Styrme. eks. 1898 i Porsgrunn. Skibsf. eks. 1914 i Galveston (U. S. A.) Styrme. bl. a. med bk. «Deodata», bk. «Mafalda» og d. «Frost». Blev i 1905 fører av bk.

«Anne Marie» (580 brt.) av Porsgrunn, tilh. H. Thoresen. Har senere ført sk. «Harald» (450) av Horten, sk. «Nora» (300), sk.s. «Bien», begge av Porsgrunn, og d. «Carolinien» (6225) av New York (British American Tobacco Co.). Sluttet sjøen i 1919. — Senere tolloppsynsmann. — Gift. 1 barn.

Nov. 1907 var jeg med sk. «Nora» underveis England—Skien med kull. Vi hadde der en riktig hård reise. Skuten var gammel og lekk. Holdt stadig pumpene gående. Alle mann stod ved pumpene, mens 1 mann hvilte 1 time ad gangen. En mørk natt falt vår eneste matros overbord fra merseråen. Vi fikk ham efter meget strev berget ombord igjen, og mannen var efter 1 times forløp atter ved pumpene. Hadde vi mistet den mann, hadde vi nok ikke klart å holde skuten flytende. Efter å ha drevet opover til Egersund, fikk vi god vind og kom efter nogle dager frem til Skien.

OLSEN, LARS RANDULF,

Laksevåg pr. Bergen, f. 18. mars 1861 i Askøy. Til sjøs 1878 med sk. «Brage» (200) av Stavanger, tilh. kjøbm. Børresen. Styrme. eks. 1880 og førercertifik. 1890 i Bergen. Styrme. med sk. «Düna», «Elieser» og d. «John Wilson» av Bergen. Blev i 1890 fører av sk. «Düna» (200) av Bergen,



tilh. kapt. S. Grepne m. fl. Har senere ført sk. «Ansarius» (200), tilh. dette rederi, og damperne «John Wilson» (1200), «Belvernon» (1500), «Preston» (2000) og «Ellis» (2200), samtl. tilh. Harald Irgens og O. & A. Irgens, Bergen. Sluttet sjøen 1916. — Siden 1917 disp. for Laksevåg kom. ferger og rutebiler. — Sjørettsmedl. — Gift. 1 datter.

For rederiet O. & A. Irgens gikk jeg i ca. 24 år i fruktfarten på Vest-India. I de årene da den gule feber raste, var det ikke alltid hyggelig. På en av turene døde 1. styrme. og nogen dager efter døde 1. maskinisten som hadde hjulpet ham. Liket blev begravet i Delaware. Karantenelægen beordret oss å gå 3 mil til sjøs og kaste bananlasten overbord med eget mannskap og så komme tilbake og få skib og mannskap desinficert. Lægene mente at det var den gule feber og at de fleste av besetningen vilde stryke med. Ingen blev imidlertid syke, og det var antagelig det kolde vær som berget oss. Min hustru og lille datter var med hele tiden.

Ellers har jeg nok som så mange andre hatt mange sykdomstifelle og karanteneophold mens jeg seilte i fruktfarten.

OLSEN, LAURITS ROSENIUS,

Lyngdal, f. 28. des. 1875 i Liknes. Til sjøs 1900 med fullr. «Lofthus» (1200) av Lillesand, tilh. J. A. Henschien. Styrme. eks. 1904 i Arendal. Styrme. med fullr. «Lofthus» og bk. «Westfalen» av Tvedestrand. Blev i 1916 fører av s.n. skib (1000 brt.), tilh. Tvede-



strands Rederi. Har senere ført 4 m. bk. «Skansen 1» (2350), tilh. dette rederi. Sluttet sjøen i 1917. — Senere gårdbruker. — Enkem. 8 barn.

Gjorde i nov. 1916 en reise med bk. «Westfalen» New York—Bristol på 21 døgn. Seilte hele tiden uten lanterner.

Stoppet av tysk u-båt 12. jan. 1917 200 mil av Fastnet, men fikk tillatelse til å fortsette. Var underveis til Philadelphia i ballast.

OLSEN, MAGNUS,

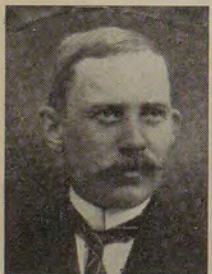


Nøtterøy, f. 25. des. 1865 i Tjømo. Til sjøs 1881 med br. «Regine» (250) av Tønsberg. Styrms.eks. 1885. Styrms. bl. a. med bk. «Nelson» av Oslo og bk. «Helene» av Tønsberg. Blev i 1902 fører av bk. «Adele» (870 brt.) av Tønsberg, tilh. E. M. Olsen, Tjømo. Har senere ført bk. «Sterna» (125 obrt.), tilh. s.n. reder, og senest s. «Spangereid» (1960 brt.) av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1917. — Gift. 2 barn.

Hurtigste reise var Rio de Janeiro—Fidjøsene på 59 dager med bk. «Norden» av Tjømo, og den lengste med bk. «Sterna» Gulfport—Buenos Aires 125 dager.

Blev i 1915 med s. «Spangereid» på reise Philadelphia—Gøteborg med oljefater opbragt av engelsk krigsskib og måtte losse lasten i Glasgow.

OLSEN, MARTIN KARISIUS,



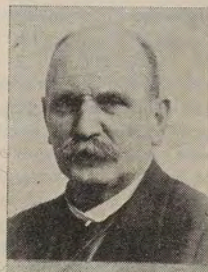
Ytrebø pr. Staubø, f. 28. aug. 1881 i Flosta. Til sjøs 1896 med s. «Noah» av Tvedestrand, tilh. P. Pedersen. Styrms.eks. 1900 i Staubø. Styrms. med flere seilskib, bl. a. 4 m. bk. «Falls of Afton». Blev i 1910 fører av s. «Celtic Queen» (1830 brt.) av Oslo, tilh. A. T. Simonsen, og førte senest dette skib. Herredstyremedl. siden 1923. — Gift. 2 barn.

Den første tid med 4 m. bk. «Falls of Afton» var rik på begivenheter. Vi avseilte fra Triest i begynnelsen av des. 1907, og etter ca. 1 mnd. seilas var vi kommet til Gibraltar. Der kom vi i kollisjon med en italiensk bk. Denne blev aldeles avmastret og «Falls of Afton» fikk også megen skade. Begge skib blev innslept til Gibraltar hvor «Falls of Afton» blev reparert. Derfra gikk vi til Gulfport for å laste for Buenos Aires. På reisen til Buenos Aires blev 19 mann av besetningen syke av Beri-beri, og etter en meget lang reise måtte der søkes nødhavn i Bahia. Av mannskapet var blot to lettmatroser og jeg friske. Under seilasen op La Platafloden seilte losen skibet på Chico bank, og blev vi stående der i 3 dager. Ankom Buenos Aires sist i nov. 1908, ca. ett år etter avgangen fra Triest.

Med «Celtic Queen» avseiltes først i jan. 1914 fra Tyne Dock, og den 58. dag passertes Cape Horn, og dagen derpå var vi kommet så

langt vest at vi regnet med moderat vær å kunne ligge op langs vestkysten med vestlige og S.V.lige vinde. Det satte da inn med orkanaktig storm, og ingen seil kunde føres. 3 dager derefter fikk vi landkjenning, og var da østenfor Hornet. Storm og uvær vedvarte til stadighet, og vi blev liggende og bakse mot vind og vær hele høsten der nede. Fra vi passerte Cape Horn den 58. dag ut fra England og til vi var på 50 SB. og 80 LV. (altså kommet rundt), medgikk der 76 dager. Vi ankom til Caldera i Chile efter 156 dages reise. Det var min hårdeste tur rundt Cape Horn.

OLSEN*), NICOL HJORTH,



Stavanger, f. 24. okt. 1857 i Stavanger. Til sjøs 1873 med galeas «Reolander» av Stavanger. Styrms.eks. 1877 i Stavanger. Styrms. med galeas «Sverdrup» av Stavanger. Blev i 1888 fører av s. «Anna Elisabeth» (161 nrt.) av Stavanger, tilh. T. Kleiberg m. fl. Har senere ført s. «Saron» (344 nrt.), d. «Egil» (425 brt.), d. «Tresfond» (1000) og d. «Hanna» (3600), alle av Stavanger. Sluttet sjøen i 1913. — Gift. 2 barn.

*) Død 5. febr. 1935.

Med d. «Egil» gikk vi et år senhøstes fra Island bestemt for Stavanger. På høide av Shetlandsøene kom det for mig å boie av 8 streker vestover for om mulig å få landkjenning. Efter 20 min. gang kom vi til et vrug, riggen var gått overbord, rummet fullt av vann, drivende mot Nordishavet. Vi fikk folkene ombord og fortsatte reisen.

Jeg forlot d. «Hanna» i 1913. På skibets første reise derefter forsvandt skibet med mann og mus.

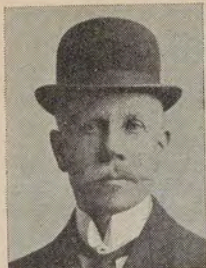
OLSEN*), NIELS,



Larvik, f. 8. sept. 1844 i Tjølling. Til sjøs 1858 som losgutt og derefter med s. «Baron Holberg» av Oslo, tilh. H. & M. Ingier. Styrms.eks. 1869 i Porsgrunn. Førercertifikat i 1870. Blev i 1872 fører av o.n. seilskib og overtok dette tillike som reder i 1883. Førte «Baron Holberg» til 1915, da skibet blev solgt til Skien. O. sluttet da sjøen. — Form. i Larvik sjømannsf. — Enkem. 6 barn.

*) Død juni 1934.

Begynte som dekksgutt ombord i «Baron Holberg» og gjennomgikk alle grader inntil fører i 1872. Stod ombord i dette skib i 36 år. Skibet forliste i Kanalen 1896 mens kapt. Olsen var hjemme. Kjøpte så et svensk barkskib som fikk navnet «Baron Holberg». Forslo sig ombord i 1914 og måtte slutte sjøen.

OLSEN, NIELS JØRGEN,

Tønsberg, f. 26. okt. 1858 i Nøtterøy. Til sjøs 1873 med br. «Emanuel» (250) av Nøtterøy, tilh. J. Jakobsen. Styrme.eks. 1878 i Oslo. Styrme. bl. a. med s. «Mirjam», bk. «Hallgerda» og d. «Unique». Blev i 1897 fører av bk. «Hallgerda» (1800) av Tjøme, tilh. Ole Røed.

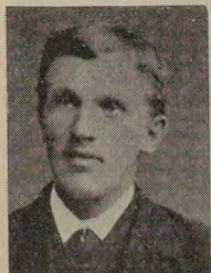
Har senere ført damperne «Unique» og «Unimak» (4150) av Tønsberg samt d. «Myrdal» av Oslo. Sluttet sjøen i 1916. — Form. i Redningsselskapet (N. S. S. R.) — Gift. Ingen barn.

Var styrme. med br. «Dagen» av Tønsberg tilh. Svend Foyen. Blev senere best. av hans hvalstasjon på Sørøen i Finnmark, men likte dette ikke, ti seilskibene var mitt liv.

Forliste bk. «Hallgerda» i Nord Atlanterhavet under en orkan på reisen fra Mobile til Glasgow. Under dette forlis mistet jeg en mann.

Å fortelle alle mine forskj. opplevelser på sjøen, og da særlig under krigen, vilde være for vidløftig, men jeg blev ikke torpedert, skjønt det så mange ganger nokså nære til at så skulde skjæ.

D. «Myrdal», som var den siste jeg førte, blev imidlertid efter jeg sluttet, straks torpedert i Biskayabukten, men alle mann blev dog reddet.

OLSEN, NILS,

Dypvåg, f. 13. okt. 1863 i Krokevåg. Til sjøs 1881 med bk. «Solid» (437 brt.) av Tvedestrand, tilh. Hagb. Nilsen. Styrme.eks. 1885 i Lyngør. Blev i 1891 fører av bk. «Constant» (574 brt.) av Dypvåg, tilh. I. M. A. Marcussen m. fl. Sluttet sjøen i 1895 og overtok sin

fars gård. — Gift. 9 barn.

Har flere medaljer og diplomer for hage-, skog- og jordbruk.

OLSEN, OLAF CHRISTIAN,

Arendal, f. 8. juli 1865 i Arendal. Til sjøs 1882 med s. «Telemark» (1000) av Arendal, tilh. C. H. Johnsen. Styrme.eks. 1886. Styrme. bl. a. med bk. «Præsident». Blev i 1894 fører av s.n. fartøi (1200) av Arendal, tilh. Lund & Co. Har senere ført seilskutene

«Dagmal» (600) av Arendal, «Moren» (2200) av

Oslo, «Chile» (4000) av Tvedestrand, «Asulf» (3650) og m. «Dvergso» (2800), begge av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1926. — Har senere drevet Arendals Viserguttkontor og Transportforretning. — Gift. 3 barn.

Gullur og kjede av Kristiansand Assuransef. for natt til 1. jan. 1920 å ha bragt d. «Dvergso» inn til Falmouth med st.b. rekke under vannet. Maislasten hadde forskjøvet sig. Det var pålandsstorm og snetykke.

Seilte under hele krigen med undtagelse av 6 mnd. i 1917. Var flere ganger i Europa, men undgikk å bli torpedert. Gikk fra Liverpool 13. nov. 1917 til New York; lå utenfor Irland i storm av vest i 25 dager uten å se nogen u-båter.

Fra 1922—1926 fører av «Derwent» (2800) av Arendal.

OLSEN, OLAF FRETHEIM,

Bergen, f. 10. jan. 1873 i Bergen. Til sjøs 1889 med sk.br. «Garibaldi» (400) av Bergen. Styrme.eks. 1893 og skibsf.eks. 1899 i Bergen. Styrme. bl. a. med bk. «Stanley», d. «Sama» og d. «Europa», samtl. av Bergen. Blev i 1902 fører av s.n. damper (1400) av Bergen,



tilh. Adolph Halvorsen. Har senere ført Bergensdamperne «Leander» (4000), «Concordia» (1000) og «Hero» (2700). Sluttet sjøen i 1915. — Senere forretningsmann. — Viceform. i Bergens Skipperf., form. i forstandersk. for Bergens Skipperf.s Aldershjem. — Gift. 4 barn.

OLSEN, OLAF HENRIK,

Trondheim, f. 30. mai 1881 i Trondheim. Til sjøs 1898 med d. «Aud» (995) av Trondheim, tilh. Trondhjems D.s.selskab. Styrme.eks. 1904 og skibsf.eks. 1905 i Trondheim. Styrme. med damperne «Baldevin», «Cederic», «Ivanhoe» og «Gurth». Blev i 1910 fører av d. «Richard» (1500) av Trondheim, tilh. Det

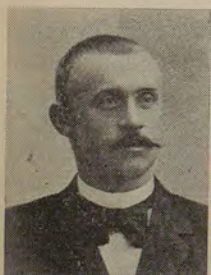


Selmerske Rederi. Har senere ført Trondhjemsdamperne «Prima» (830), «Cederic» (1640), «Gurth» (2300), «Sigrid» (1600) og fører nu d. «Inger» (2200) av Trondheim, tilh. Bachke & Co. — Enkem. 3 barn.

OLSEN, OLAF KRISTIAN,

St. Johns (New Foundland), f. 5. jan. 1881 i Helgeland. Til sjøs 1900 med s. «Cimbria» (1100) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styrme. eks. 1903 og skibsf. eks. 1904 i Bergen. Blev i 1909 fører av d. «Vesta» (1950) av Bergen, tilh. K. S. Nordgreen. Har senere ført Bergens-damperne «Portia» og «Mimer». Førte 1917—1920 fl. av Shipping Boards skib (U. S. A.). Sluttet sjøen i 1920. — Senere direktør for Marine Agencies Ltd. Direktør for Newfoundland Whaling Co. Ltd. Vice-konsul for Finland og Latvia. — Gift. 1 barn.

Went to sea as a young man and worked the grade up to Ship Master. After finished the sea in 1920 came to Newfoundland and established my own business (The Marine Agencies, Limited). This Company is the largest in shipping in Newfoundland and timecharters from time to time considerable Norwegian tonnage; also operating a small ship Owner business. My firm today carries about 80 % of all fish from Newfoundland to the different markets Brazil, West Indies, Mediterranean and Portugal.

OLSEN, OLAF KRISTIAN,

Bergen, f. 1. mai 1869 i Farsund. Til sjøs 1883 med bk. «Bjergvin» av Bergen, tilh. M. Krohn. Styrme. eks. 1887 i Farsund. Styrme. med Bergens-damperne «A. Dekke» og «Hertha». Blev i 1895 fører av s.n. skib (650), tilh. William Hansen. Har senere ført damperne «Hekla» (780), «Anna» (2000), «Sygna» (7400), «Strinda» (11185), «Rygja» (6800) og «Grena» (11185), alle av Bergen. Sluttet sjøen i 1917. — Senere inspektør i Joh. Ludw. Mowinckels Rederi, Bergen. — Sjørettsmedl. — Gift. 2 barn.

OLSEN, OLAF MARINIUS,

Oslo, f. 25. des. 1876 i Drammen. Til sjøs 1892 med s. «Rifondo» (400) av Drammen, tilh. Peter Høeg. Styrme. eks. 1894 i Drammen. Styrme. bl. a. med s. «Baltic», s. «Plimsol», s. «Norden» og d. «H. A. Hartmann». Blev i 1904 fører av s.n. damper (650) av Drammen, tilh.

E. B. Aaby. Har senere ført flg. for denne rederi: «Venus» (900), «Mars» (1000), «Drafn» (1100), «Aker» (5300), «Dagbjørg» (1100), «Aora» (3600), «E. Hoel» (1850), «Triumf» (1400) samt «Tento» (3250) og førte senest d. «Harriet» (3800) av Oslo. — Gift. 10 barn.

Forlist 3 ganger. Første gang som ung mann sommeren 1893 med bk. «Scotia» av Drammen. Oppe i Nordishavet sprang skibet lekk saltlastet på reise fra Liverpool til Murmansk. Man gikk i båtene, 1 livbåt og 1 pram, og rodde ca. 100 sjømil. Kom lykkelig inn til Vesterålen, Lofoten. Annen gang som 2. styrme. våren 1899 med frg. «Premier» av Drammen, ca. 100 mil av Rio de Janeiro (Brasilien). Kolliderte med et tysk dampskib. Vi blev alle mann reddet ombord i tyskeren og landsatt i Bremerhaven. Tyskeren blev dømt skyldig for denne kollisjon. Tredje gang som fører av d. «E. Hoel» i okt. 1920, pårent i tåke av et fransk dampskib, ca. 25 sjømil S.V. av Vigo (Spanske-kysten). Alle mann reddet sig ombord i franskmannen og blev 4 dager senere landsatt i Oran. Det franske skib blev kjent skyldig for denne kollisjon.

Seilte under hele verdenskrigen 1914—1918 uten uhell.

26 år ansatt i skibsfører E. B. Aabys rederi, hvorav som fører på de forskj. forannevnte skib i ca. 25 år.

OLSEN*, OLAF SIGVARD,

Fredrikstad, f. 22. juni 1878 i Hvaler. Til sjøs 1894 med br. «Egmont» (200) av Fredrikstad, tilh. Brdr. Nilsen. Styrme. eks. 1903 i Oslo. Styrme. bl. a. med bk. «Christel», fullr. «Harald» og d. «Hellas». Blev i 1915 fører av d. «Helios» (2000) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Har senere ført damperne «Helios» (3000), «Hero» (2000), «Hervar» (2000), «Hermelin» (3000) og fører nu m. «Hai Hing» (2561), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 5 barn.

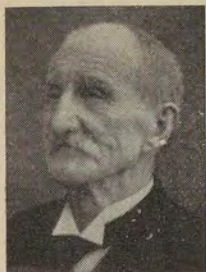


*) Død i Singapore 10/4 1935.

OLSEN, OLE ANDREAS,

Nedenes pr. Arendal, f. 17. feb. 1851 i Nedenes. Til sjøs 1867 med s. «Bjørnetraa» av Arendal. Styrme. eks. 1870 i Arendal. Styrme. med s. «Viator» av Arendal (13 mnd. som navigatør og 17 mnd. som 1. styrme.). Blev i 1873 fører av br. «Ida» (320) av Arendal. Har senere ført barkskibene «Gemma» (630) i 15 år, «Carsten Boe» (1300), «Fagerheim» (2400), «Rjukan» (2500) og «Agda» (1600), alle av Arendal. Sluttet sjøen i 1910. — Senere gårdbruker. — Sjørettsmedl. — Gift. 6 barn.

Fører av bk. «Gemma» fra 2. juli 1874 til 6. mars 1889, altså ca. 15 år. Reder var hele tiden Johan Hanssen, Arendal. «Gemma» blev bygget på Sand pr. Stavanger i 1873 og blev solgt til Arendal, da den var under bygging. Byggmesteren het Tonning.

OLSEN*), OLE ANDREAS,

Oslo, f. 3. des. 1852 i Hvidsten. Til sjøs 1866 med s. «Marianne» (400 brt.) av Hvidsten, tilh. Andreas Olsen. Styr.m.eks. 1870 i Fredrikstad. Styr.m. med bk. «Soon» og bk. «Manilla», begge tilh. Fredrik Olsen, Hvidsten (en onkel av avdøde skibsr. Fred. Olsen, Oslo). Blev i 1875 fører av s. «Oscar» (500 brt.), tilh. s.n. reder. Har senere ført br. «Hermes» (258 brt.), bk. «Argo» (758 brt.), begge av Hvidsten, sk. «Willa» (240 brt.) av Oslo, og s. «Tre Venner» (350 brt.) av Hvidsten. Fra 1900—1912 styr.m. med fl. av Fred. Olsens båter. Senere bryggeform. hos Fred. Olsen & Co., Oslo. — Enkem. 6 barn.

*) Død 7. febr. 1935.

Forlist med d. «Sorrento» i Nordsjøen 1893. Heldigvis blev vi optatt av en engelsk fisker som befant sig i nærheten. Det blev vår redning, da det senere på kvelden røk op en fryktelig orkan.

Forøvrig er jeg takknemlig for at min tid på sjøen, både med seilskuter og dampskib, har artet sig særlig bra uten katastrofer og større begivenheter.

I ca. 30 år har jeg vært ansatt hos skibsr. Fred. Olsen.

(Slekten Olsen stammer fra Vaage i Gudbrandsdalen, Ole Christiansen og Rønnaug Petersdotter, som i sin tid flyttet til Hvidsten, hvor deres tre sønner Fredrik, Petter og Andreas blev født. Alle tre gikk til sjøs i en ung alder og startet senere skibsrederi samme steds).

OLSEN, OLE EDVARD MEYER,

Oslo, f. 27. april 1882 i Kragerø. Til sjøs 1898 med s. «Cara» (1600) av Kragerø, tilh. skibsr. Lindvig. Styr.m.eks. 1902 i Kragerø og skibsf.eks. 1906 i Oslo. Styr.m. bl. a. med d. «Heina», d. «Tungus» og d. «Atna». Blev i 1914 fører av s.n. damper (8700) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Bjørnstjerne Bjørnson» (9300) av Bergen, m. «Taiwan» (9200), m. «Tigre» (8500), m. «Triton» og m. «Tijuca» (8500) og fører nu m. «Tigre» (8500), alle tilh. s.n. reder. — Gift. 3 barn.

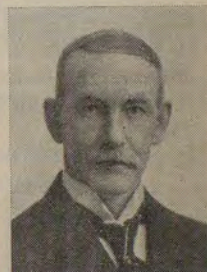
OLSEN, OLE GUNERIUS,

Brevik, f. 18. okt. 1859 i Bamle. Til sjøs 1874 med koff «Elisabeth» (160) av Langesund, tilh. J. Olsen. Styr.m.eks. 1879 i Brevik. Styr.m. bl. a.

med br. «Norden», bk. «Cort Adeler» og sk.s. «Violet». Blev i 1890 fører av sk. «Efeu» (700) av Sandefjord, tilh. H. A. Røed. Har senere ført bk. «Havfruen» (450) og jakt «Harmoni», begge tilh. ham selv, samt d. «Northwold» av Grimsby. Sluttet sjøen i 1911. — Senere bestyrer av kullforretning. — Form. i Brevik Sjømannsf. Form. i ligningsnevnden m. m. I 12 år tømmermann og rigger ved Trosvik Mek. Verksted. Nu portner sammesteds. — Gift. 5 barn.

OLSEN, OLE GUSTAV HJALMAR,

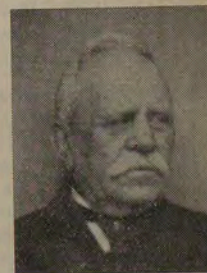
Berg pr. Halden, f. 1. okt. 1877 i Sponviken. Til sjøs 1892 med s. «Snar» (300) av Halden, tilh. Carl Dahl. Styr.m.eks. 1894 i Halden. Styr.m. bl. a. med s. «Teutonus», s. «Norman» og s. «Ruby». Blev i 1909 fører av s. «Endymion» (1200) av Kristiansand, tilh. Rudolf Hansen. Har senere ført s. «Calluna» (2350) og s. «Duncrag» (1300), begge av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1920. — Senere kjøpmann. — Form. i Halden Sjømannsf. — Gift. 1 barn.



Jeg har forlist 2 ganger. Første gang i 1901 med jernbk. «Teutonus» av Grimstad, på reise fra Fleetwood til Valparaiso med kull. Arsaken selvantendelse i lasten! Mitt annet forlis var med trebk. «Norman» 1905 på reise fra Las Palmas til Bristolkanalen i ballast. Mistet i en orkan riggen syd for Azorene.

OLSEN, OLE JØRGEN,

Kristiansand, f. 9. okt. 1856 i Kristiansand. Til sjøs 1871 med s. «Cort Adler» (326 com.l.) av Kristiansand, tilh. statshauptmand H. G. Kirsebom. Styr.m.eks. 1873 i Kristiansand. Styr.m. bl. a. med bk. «Berthe Rød» av Tønsberg og bk. «Granit» av Kristiansand. Blev i 1878 fører av sk. «Fremad» (47 nrt.) av Kristiansand, tilh. J. C. Nilsen. Har senere ført bk. «Nornen», sk.br. «Granfos», bk. «Niobe» og bk. «Petrus», alle av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1891. — Senere skibsreder og -megler. Losoldermann 1917—27. — Form. i Kristiansand Sjømannsf. Sjørettsmedl. — Gift. 7 barn.



Fra 1891—1897 drevet skibsrederi. I des. 1897 innkjøpte sammen med flere bk. «Petrus» og førte den til des. 1900, da den forliste på Cardiff red i en orkanaktig storm. Et 4 m. jernskib, engelsk, drev ned på oss, brøt ned riggen og brakk våre ankerkjettinger.

OLSEN, OLE MARKUS,

Kragerø, f. 19. sept. 1874 i Skåtøy. Til sjøs 1890 med s. «Avance» (150) av Kragerø, tilh. P. Knoph. Styrme-eks. 1900 i Kragerø. Styrme. bl. a. med bk. «Johanne» og d. «Borgestad». Blev i 1908 fører av d. «Urania» (4000) av Stavern, tilh. Hessler Shipping Co., W.

Hartlepool. Har senere ført damperne «Bratland» (3300), «Borgestad» (7000), begge av Porsgrunn, «Stadion» (750), «Stalheim» (2500) og «Stanja» (3050), alle av Oslo. Sluttet sjøen i 1926. — Har siden 1928 opholdt sig i U. S. A. — Gift. 4 barn.

OLSEN, OLE OSKAR,

Nøtterøy, f. 3. feb. 1874 i Nøtterøy. Til sjøs 1889 med s. «Meriam» av Drammen, tilh. skibsr. Pauss. Styrme-eks. 1892 i Nøtterøy og skibsf.eks. 1905 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med bk. «Brilliant» av Grimstad, d. «Tiger» og d. «Trolld» av Tønsberg. Blev i 1907

fører av d. «Talisman» (4000) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Tordenskjold», d.t. «Belridge» (10310) og d.t. «Montana» (10414), samtl. tilh. s.n. reder. Sluttet sjøen i 1922 (syk). — Ridder av St. Olavs ordenen (i. kl.). — Gift. 2 barn.

Seilet i Wilh. Wilhelmsens rederi i 27 år.

Blev torpedert med d.t. «Belridge» av tysk u-båt uten varsel kl. 1.15 fm. 19. feb. 1915 i nærheten av Varne fyrskib lastet med ca. 9000 tonn parafin. Der blev hull op til 30 fots merket, og ca. 40 fot akterover; alle rum forenfor forere cofferdam blev vannfylte. Ingen last tapt, ingen folk kom til skade. Fikk skibet inn til Downs uten los eller annen hjelp. Skibet lå 15 fot forover. Herfor fikk jeg St. Olavs orden.

17 år gml. var jeg med selfangeren «Morgen», tilh. Svend Foyn. Der kom en isbjørn på skuddhold av skuten, som lå fast i isen. Den fikk et skudd i ryggen, men krabbet sig ut i klaren. Skipperen ropte fra tønne at en av oss skulde løpe efter den. Jeg var ung og dum; tok min hakke og løp efter bjørnen. Den rakk klaren før mig og snudde sig mot mig med begge forlabber oppe på isen. Jeg hugg hakken i hodet på bjørnen og holdt den til en av skytterne fikk skutt den.

OLSEN, OLE PETTER,

Porsgrunn, f. 30. juni 1856 i Porsgrunn. Til sjøs 1870 med s. «Erminia» (300 brt.)

av Porsgrunn, tilh. N. Y. Pedersen. Styrme.eks. 1877 i Porsgrunn. Styrme. med s. «Erminia» og s. «Frey». Blev i 1887 fører av s. «Elise» (120 brt.) av Porsgrunn, tilh. W. Wright. Har senere ført seilskutene «Fløsta» (213 brt.), «Smeroe» (1000 brt.), «Heimdahl» (1350 brt.) og fl. oversjøiske lektere (under verdenskrigen). Sluttet sjøen i 1917. — Gift. 4 barn.

Lekter «Florida» blev satt ibrand av tyskerne 20. sept. 1916. Mannskapet reddet.

**OLSEN, OLUF JOHAN KROHN-,**

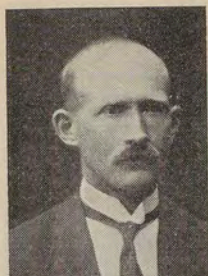
Oslo, f. 20. april 1890 i Bergen. Til sjøs 1907 med d. «Borgå» (2000) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Styrme.eks. 1911 og skibsf.eks. 1913 i Oslo. Høiere skibsf.eks. 1918 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Langfond», d. «Santa Cruz» og d. «Torholm». Blev i 1919 fører av m. «Fjeldtop» (750) av Oslo, tilh. Thygo Sørensen. Fører nu d.t. «Frontenac» (11500) av Oslo, tilh. Halle, Peterson & Co. — Gift. 1 barn.

**OLSEN, OSCAR MATHIASSEN,**

Nøtterøy, f. 23. sept. 1871 i Nøtterøy. Til sjøs 1886 med bk. «Junior» av Tønsberg, tilh. Th. Dahl. Styrme.eks. 1891 i Nøtterøy og skibsf.eks. 1896 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med br. «Familiens Haab», bk. «Hebe», d. «Talabot», alle av Tønsberg, og d. «Taormina» av Porsgrunn. Blev i 1905 fører av s.n. dampskib (2000), tilh. Jørgen C. Knudsen. Har senere ført damperne «Frednes» (2300), «Ottar» (2380) og fører nu «Vinnie» (4000), tilh. Chr. Knudsen & Søn, alle av Porsgrunn. — Enkem. 3 barn.

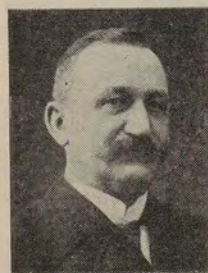
Har siden 1. mai 1901 seilet i Jørgen C. Knudsens rederi, Porsgrunn, nu hans sønn, konsul Chr. Knudsens rederi.



OLSEN, OSULD,

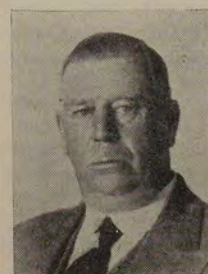
Brooklyn (U. S. A.), f. 29. mai 1874 i Dypvåg. Til sjøs 1889 med s. «Andvake» av Tvedestrand, tilh. Andr. Olsen. Styrme.eks. 1890 i Arendal. Blev i 1913 fører av m. «Oter» av Arendal, tilh. skibsr. Collin. Har senere ført m. «Lohne» av Arendal og m. «Vita» av

Porsgrunn. Sluttet sjøen i 1921. — Senere lekturfører i U. S. A. — Gift. 6 barn.

OLSEN, OTTO,

Drammen, f. 4. aug. 1862 i Drammen. Til sjøs 1878 med s. «Concordia» (263 reg.t.) av Drammen, tilh. Karl Knudsen m. fl. Høiere styrme.eks. 1883 i Drammen. Styrme. bl. a. med s. «Concordia» og d. «Maridal». Blev i 1893 fører av d. «Progress» (1600) av Drammen,

tilh. Larsen & Kiær. Har senere ført s. «Handel Lust», s. «Concordia», begge av Drammen, og d. «Maridal» av Oslo. Sluttet sjøen i 1909. — Senere bokholder i Drammensvasdragets Tømmermåling. — Mangeårig sekretær i Drammens Sjømannsf. — Gift. 1 barn.

OLSEN, RAGNVALD,

Cardiff (England), f. 4. feb. 1876 i Kristiansand. Til sjøs 1895 med s. «Neptun» av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styrme.eks. og skibsf.eks. 1899 i Kristiansand. Styrme. med d. «Ino» og d. «Anna» av Stavanger, d. «Bjørn» og d. «Georgia» av Kristiansand. Blev i 1905

fører av s.n. skib (1875), tilh. F. Reinhardt & Co. Har senere ført Kristiansand-damperne «Bjørn» (650), «Ida» (1650), «Alix» (2100), «Askild» (3900) og «Asp» (3500). Sluttet sjøen i 1920. — Senere skibshandler, havariagent og skibskontrollens besiktigelsesmann. — Gift. 3 barn.

OLSEN, RAGNVALD NICOLAY ANDREAS,

Tromsø, f. 26. des. 1882 i Tromsø. Til sjøs 1901 med d. «Vesta» (1500) av Bergen. Styrme.eks. 1907 ved Sjømil. Korps i Horten og skibsf.eks. 1916 i Tromsø. Styrme. med fl. av Troms Fylkes Dampskibsselskaps skib. Blev i 1912 fører av d. «Lyn-gen» (214 brt.) av Tromsø, tilh. s.n. selskap. Har senere ført damperne «Malangen», «Kvalø», «Trondenes», «Skjærvø» og fører nu «Dyrø» (372 brt.), alle tilh. dette selskap. — Gift. 1 barn.



Ansatt i Troms fylkes Dampskibsselskap, Tromsø, siden 1908.

OLSEN, SAMUEL KRISTOFFER,

V. Sandøya, f. 18. mai 1890 i Dypvåg. Til sjøs 1907 med d. «Beacon» av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Styrme.eks. 1910 og skibsf.eks. 1913 i Arendal. Styrme. med damperne «Agerøen», «Fandango», «Raa» og «Hessa». Blev i 1915 fører av d. «Ferro» (ex. «Agerøen») (1350) av Oslo, tilh. Ragnvald Blackstad. Har senere ført d. «Eika» (1000) og fører nu d. «Hessa» (3550), begge tilh. Aalesunds Dampskipsrederi A.s. — Gift. 2 barn.



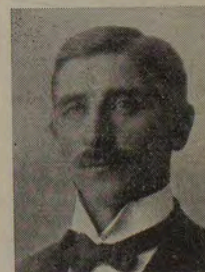
Har vært 15 år i Aalesund D.s. Rederi.

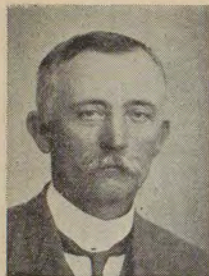
OLSEN, SVEN DEMANN GERHARD,

Forus pr. Stavanger, f. 6. aug. 1868 i Sandnes. Til sjøs 1884 med bk. «Axel» av Sandnes, tilh. A. O. Olsen. Styrme.eks. 1889 i Stavanger. Styrme. med br. «Alpha» og sk.s. «Jerbuen», Stavanger. Blev i 1895 fører av bk. «Marie» (245) av Sandnes, tilh. Johan C.

Iversen m. fl. Har senere ført sk.s. «Jerbuen» (275) av Stavanger. Sluttet sjøen i 1901. — 1901—17 dampskibsekspeditor i Sandnes. — Gift. 1 barn.

Seilte med «Jerbuen» i året 1893 fra Stavanger 2. jan. i ballast til Newport. På overfarten, som i almindelighet tok ca. 3 uker eller derunder, blåste en orkanaktig storm med motvind, så turen, som ellers forløp uten uhell, tok oss 42 dager, altså dobbelt så lang tid. Da fryktet de hjemmenværende at man ikke vilde høre mere fra oss.



OLSEN, THOMAS SEVRIN,

Hvaler, f. 5. mai 1866 i Hvaler. Til sjøs 1880 med s. «Ganger Rolf» av Fredrikstad, tilh. A.s. Ganger Rolf. Styr.m.eks. 1885 i Halden. Styr.m. med seilskibene «Josefine», «Stanley» og «Schwanden». Blev i 1899 fører av s. «Dronning Sophie» (720 brt.) av Halden, tilh. Fr. Gjersøe. Har senere ført s. «Skibladner» (260) av Halden og s. «Punctum» (300) av Fredrikstad. Har siden 1923 seilt i kystfart med småskib. — Herredstyremedl., skolestyremedl. og medl. forstandersk. i Hvaler Sparebank. — Gift. 6 barn.

OMDAHL, THOMAS ANDRÈ,

Haugesund, f. 21. april 1892 i Haugesund. Til sjøs 1908 med d. «Argo» (1800) av Haugesund, tilh. H. M. Wrangel & Co. Styr.m.eks. 1915 og skibsf.eks. 1917 i Haugesund. Styr.m. bl. a. med Haugesunds-damperne «Jarl», «Balto» og «Føina». Blev i 1929 fører av d. «Røyksund» (1000) av Haugesund, tilh. J. H. Thuestad, og førte senest dette skib. — Gift. 1 barn.

OMHOLT, ANDERS BERTINIUS,

Fevig pr. Arendal, f. 4. juni 1849 i Øiestad. Til sjøs 1863 med br. «Urania» (90 com.l.) av Arendal, tilh. Ole Johnsen Aalholm. Styr.m.eks. 1869 i Arendal. Styr.m. med br. «Magnet» og bk. «Nor» av Arendal. Blev i 1875 fører av br. «Magnet» (249 brt.), tilh. o.n. reder. Har senere ført barkskibene «Success» (344 brt.), «Palander» (468 brt.) og «Alpha» (535), alle av Arendal. Sluttet sjøen i 1895. — Senere gårdbruker. — Form. i ligningskommisjonen, forstander i Nedenes Sparebank, form. i Fevig Fredsf. m. m. — Gift. 7 barn.

Jeg har engang vært i centrum av en orkan, på reisen fra Galveston med oljekaker til England med bk «Success». Jeg visste jeg

seilte mot centrum, men i ungdoms kåthet syntes jeg at jeg ikke hadde råd til å legge skibet for styrbord halser for å seile fra dette, men lot det stå til, med den følge at jeg kom i centrummet. For menneskelige øiner så det ikke ut til annet enn den visse undergang. Hav og vind fra alle kanter, men Guds styrelse gjorde at vi ikke mistet et kobbeltgarn. Men da vi kom i vår lille Nordsjø, fikk vi igjen storm og mistet da skanseklødning m. m.

OMMUNDSEN, OMMUND ANDREAS,

Mandal, f. 15. nov. 1880 i Mandal. Til sjøs 1897 med bk. «Ragnar» (3000) av Mandal, tilh. Bugge & Co. Styr.m.eks. 1903 i Mandal. Styr.m. med d. «Harald» av Drammen (i 8 år). Blev i 1912 fører av d. «Dux» (1850) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Har senere ført damperne «Helios» (2300), «Dovre» (1500) og fører nu «Hellen» (8112), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.



I 1898 mens jeg var dekksgutt med bk. «Ragnar» av Mandal var vi i Sabine Pass, Texas, utsatt for en cyklon. Skibet lå fortøiet langs bredden, med rafter (flåter) av store bjelker mellom skibet og land. Plutselig kom en av disse cykloner med pøseregn, lyn og torden med efterfølgende flodbølge. Der var såvidt jeg vet intet værvarsel dengang; iallfall kom det på oss uten varsel. Under den forvirring som opstod, sprang de fleste av mannskapet ned på raftene for å komme i land, og som de trodde å finne et bedre sted på landjorden. Det viste seg senere, da vi skulde stikke kjetting, og ellers gjøre hvad gjøres kunde for å berge skibet, at det kun var 1. og 2. styr.m. samt stuerten og mig ombord, og ikke å forglemme den store grisen, som forresten blev skamfært, idet den kom i benknip av kjettingen. Da uværet siden gav sig, stod skibet på grunn, men det lyktes senere å få det av. Der var mange skib som blev vrags den gang. Mannskapet som hadde tatt sin tilflukt til de flate præriestrekninger hadde nok hatt det værre enn oss, idet vannet steg mange meter innover de sumpige lavland. De kom dog ombord siden i god behold.

I 1910, jeg var 1. styr.m. med d. «Harald» av Drammen, reddet vi 7 mann fra den amerikanske sk. «Hollis Wood» i Gulf of Mexico. Kapt. på skonnerten vilde imidlertid ikke forlate det helt nedbrekte skib, som fløt på trelasten, men uten master og seil. Der gikk et veldig hav ved anledningen efter en forutgående cyklon. Den gamle kapt. på vraket sendte med sin styr.m. en papirlapp til vår fører. På lappen var nedrablet følgende: «Captain please report schooner «Hollis Wood» totally dismantled full of water, Pendleton Bros, 130 Pearl st. New York City. (Sig) E. E. Walls.»

Da den siste mann var vel ombord i «Harald» tok skibet i den store sjø en overhaling, så vår livbåt blev helt smadret. Kapt. på amerikaneren vilde vi skulde taue vraket til land, men vi fant det ganske håpløst i det opprørte hav, og i den forfatning vraket var. Vårt skib var dessuten 4 dager forsinket, og lastet med en kostbar last, bestående av kobber. Det siste vi så av den, skal man si, modige kapt. var, at han stod og vinket til de folk som hadde forlatt ham. Merkelig nok blev vraket siden innslept til Galveston, og den gamle sjøulk av en kapt. blev funnet i beste velgående.

Jeg har vært ansatt i Bruusgaard, Kiøsterud's rederi siden 1900, da jeg begynte som lettmatros.

OMMUNDSEN, PEDER,

Stavanger, f. 8. aug. 1874 i Stavanger. Til sjøs 1891 med d. «Suldal» av Stavanger, tilh. Madsen & Jespersen. Styrme.eks. 1897 i Stavanger. Styrme. bl. a. med bk. «Sigurd Jarl», d. «Moss» og d. «Ino», alle av Stavanger. Blev i 1906 fører av bk. «Athene» (920)

av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Har senere ført damperne «Dido» (400), «España» (600), «Gann», alle av Sandnes, «Idaho» (5150), «Alaska» (8400), «Nyhavn» (2400), m. «Nyhaug» (6500) og fører nu m. «Nyhavn» (8185), alle tilh. Chr. Haaland, Haugesund. — Gift. 4 barn.

Forliste med d. «España» av Sandnes 4. jan. 1914 utenfor Obrestad, ca. 5 n. m. av, på reise fra Stettin til Bergen kornlastet. 6 av mannskapet blev reddet og 8 omkom.

Reddet i 1926 6 mann fra en japansk skonnert utenfor kysten av Japan. Disse mennesker holdt sig i riggen, da skroget så vidt var synlig over vannet og halvt kantret. Var redning ikke kommet til disse forkomne mennesker i øieblikket, vilde deres liv vært gått om nogle timer, da det straks efter brøt ut en sterk storm.

OMUNDSEN, SOFUS,

Brooklyn (U. S. A.), f. 24. okt. 1879 i V. Moland. Til sjøs 1894 med s. «Ole Smith Ploug» (1000) av Lillesand, tilh. J. A. Henschien. Styrme.eks. 1899 i Lillesand. Styrme. bl. a. med s. «Signal» og s. «Lotus» av Lillesand og s. «Braemar» av Kristiansand.

Blev i 1915 fører av s.n. skib av Kristiansand, tilh. Kr. Knudsen. Har senere ført s. «Nicolay H. Knutson» av Lillesand. Sluttet sjøen i 1925 og har senere opholdt sig i U. S. A. — Gift. 5 barn.

Som fører av bk. «Braemar» seilte jeg i fart mellem U. S. A. og Europa fra 1915 til 1918 uten at vi mere enn en gang kom i kontakt med en tysk u-båt. Den skjøt 7 skudd efter oss, dog uten å treffe, men vi kunde se hvor projektilene slo ned i vannet. Det var ca. 70' S.V. av Irland under storm og snebyger. I en av disse kom vi ut av syne på u-båten.

Da vi i 1916 gikk ut fra Bordeaux 24 seilskiber i konvoi blev der 6 av skibene torpedert eller skutt på (deriblandt er «Valerie» av Stavanger; den var ikke lenger fra oss enn ca. 1 kv.m.); men vi seilte mellem alle de andre og ikke et skudd blev sendt efter oss.

ONARHEIM, GUSTAV BERNER,

Stord, f. 25. jan. 1880 i Hardanger. Til sjøs 1897 med bk. «Isabell» (1800) av

Haugesund, tilh. Johan Thorsen. Styrme.eks. 1899 i Haugesund og skibsf.eks. 1902 i Bergen. Styrme. med damperne «Hægholmen», «Björgvin» og «Christian Michelsen». Blev i 1911 fører av s.n. damper (6000) av Bergen, tilh. Bergh & Helland. Har senere ført Bergens-damperne «Europa» (1600), «Olaf Kyrre» (5000), «Otto Sverdrup», «Landaas» (8000), «Storviken» (7500) og fører nu d. «Erviken» (10800), tilh. Wallem & Co. — Gift. 5 barn.

Seilte 3 år under verdenskrigen. Blev oppbragt til Tyskland og stoppet av u-båter 3 ganger og visitert. Ellers intet.

Tvillingbror av nedennevnte Theodor Selmer Onarheim.

ONARHEIM, THEODOR SELMER,

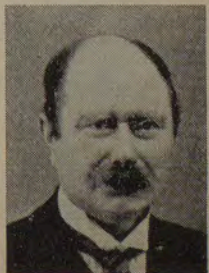
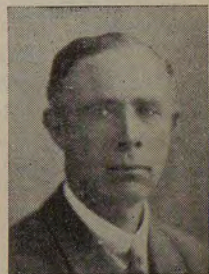
Stord, f. 25. jan. 1880 i Kvinnherad. Til sjøs 1897 med d. «Stella» (400) av Haugesund. Styrme.eks. 1899 i Haugesund og skibsf.eks. 1904 i Bergen. Styrme. med damperne «Corona» og «Kong Haakon». Blev i 1909 fører av d. «Corona» (2600) av Haugesund, tilh. H. M. Wrangell & Co. Har senere ført d. «Sigrun» (4000) og d. «Sandefjord» (11000), begge tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1917. — Senere disponent. — Gift. 10 barn.

I mars 1916, mens jeg førte d. «Sigrun», påtraff vi d. «Thomas Krag» i Atlanteren med brukket aksling. Den blev av oss innslept til Halifax, en distanse av ca. 1400 kv.m. Slepingen medtok 8 døgn. Bergningsbeløp ca. kr. 420 000,00. Sannsynligvis det største bergningsbeløp som er utbetalt i Norge for den slags bergning.

Tvillingbror til ovennevnte Gustav Berner Onarheim.

OPPEDAL, LARS LARSEN MIDTHUN,

Haugesund, f. 14. des. 1882 i Ullensvang. Til sjøs 1898 med s. «Corina» (700) av Kragerø, tilh. Johan Dahl. Styrme.eks. 1902 i Oslo. Styrme. med damperne «Odin», «Steinar», «Aslaug» og «Karen». Blev i 1910 fører av d. «Fiskeren» (100) av Haugesund, tilh. Johan



Hendriksson. Har senere ført m.s. «Ferana» (250) av Haugesund, d. «Gudrun» (300) av Bergen, d. «Nordborg» (700) av Kopervik, d. «Anker» (150) av Haugesund og fører nu d. «Karen» (965) av Haugesund, tilh. Joh. Amundsen. — Gift. 6 barn.

Seilte under hele krigen uten større uhell, storparten mellom England og Frankrike.

Forliste med «Ferana» ved Farsund nov. 1913 og med «Nordborg» ved Færøy jan. 1922.

OPSAHL, BERNT LUDVIG,



Fredrikstad, f. 8. nov. 1865 i Borge. Til sjøs 1881 med s. «Erstatningen» av Fredrikstad, tilh. kapt. G. Erikssen. Styr.eks. 1890. Styr. med bk. «Ocean» av Arendal og bk. «Europa» av Fredrikstad. Blev i 1894 fører av br. «Margith» av Fredrikstad, tilh. Syver

Jensen. Har senere ført br. «Thomas», br. «Petrel», sk.s. «Annie», br. «Auguste», bk. «Else», alle av Fredrikstad, d. «Euros» (5600), d. «Notos» (5700), d. «Zephyros» (6000) og fører nu d. «Fjeld» (ex «Zephyros»), tilh. Anton Meidell, alle av Bergen. — Gift. 5 barn.

OPSAHL, JOHN BRYNJULF,



Kvitsoy pr. Stavanger, f. 8. sept. 1892 i Oslo. Til sjøs 1908 med bk. «Alf» (1073 brt.) av Larvik, tilh. Chr. Nielsen. Styr.eks. 1913 og skibsf.eks. 1917 i Oslo. Høiere skibsf.eks. 1921 i Oslo. Styr. bl. a. med bk. «Padang», d. «Nervion», d. «Haldis» og d. «Dovre».

Blev i 1927 fører av d. «Vossa» (2250) av Oslo, tilh. L. Schjelderup. Har senere ført Oslo-damperne «Rosta» (2250), «Sixtyfour» (4050) og fører nu «Ragni» (4050), tilh. Erling Mortensen A.s.

OPSAHL, OTTO THORVALD,



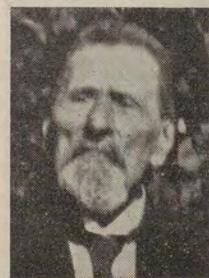
Fredrikstad, f. 23. feb. 1883 i Fredrikstad. Til sjøs 1897 med s. «Margit» av Fredrikstad, tilh. Syver Jensen. Styr.eks. 1903 i Fredrikstad. Styr. bl. a. med br. «Petrel», bk. «Eurora», d. «Childar» og d. «Braatt». Blev i 1918 fører av d. «Braatt II» av Sarpsborg,

tilh. Herm. Jacobsen. Førte senest d. «Sjøspreit» av Halden. Seiler nu som styrmann. — Gift. 3 barn.

Forliste med br. «Petrel» 1903 i Den engelske Kanal. Plyndret av sjørøvere med d. «Childar» på vei fra Hongkong til Swatow 1914. Blev skutt isenk i Biscaybukten med d. «Nydal» i 1917 og blev torpedert i Den engelske Kanal med d. «Braatt» i 1918.

OSMUNDSEN, SIVERT,

Tune, Østfold, f. 15. juni 1850 i Stavanger. Til sjøs 1864 med bk. «Erris» (600 reg.) av Stavanger, tilh. P. M. Køhler. Styr.eks. 1879 i Stavanger. Styr. bl. a. med bk. «Lizzie Wright», fullr. «Rhine» og bk. «Adonis». Blev i 1885 fører av sk. «Achilles» (600 brt.) av London. Har senere ført en rekke engelske barkskib (delvis under norsk flagg). Sluttet sjøen i 1913. Har senere drevet hagebruk og har fl. diplomer herfor. — Gift. Ingen barn.



Jeg var 13½ år første gang jeg gikk til sjøs, 8 kroner pr. mnd. «Erris» gikk med passasjerer fra Stavanger til Quebec. Kapt. var Ole Larsen, Stavanger. Sammen med styr. fikk jeg gå i land i Quebec; i et vindu fikk jeg se en mengde tingester som jeg trodde var nøtteknekere. Det var imidlertid klasklemmer. Jeg fikk da med mig styr. inn og kjøpte en stor pose klemmer, samt en strålme, som var min første present til mor.

Jeg har i de 50 år jeg har fart til sjøs ikke vært med på et eneste forlis.

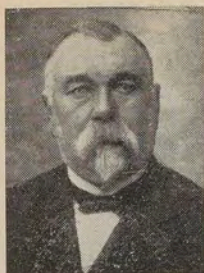
Engang mens jeg var styr. på bk. «Rhine», kolliderte vi i tåken med et isfjell på New Foundlandsbankene; vi hadde da gått en meget sydlig rute for om mulig å gå klar isen. Da tåken lettet kunde vi telle til 41 isfjell til luvart av oss, og vi hadde kollidert med det sydligste av disse. Heldigvis fikk vi kun klyverbommen brukt, samt et mindre hull i b.b. boug, og kom vel frem til London.

I 1900 kom jeg som fører av bk. «Normand» fra Østersjøen til London med splittved. Ved Sunk Light Ship fikk jeg taubåten «Delaware» til å taue oss opp til London. Da vi kom opp til Sween Middle satte den oss på grunn på Sween Middle bank. Vi blev stående til høivann neste dag. Bunnen blev en del skadet og vi måtte senere i dokk. Det gikk til prosess mellom vårt rederi og «Delaware». Herunder innvendte imidlertid motpartens advokat at jeg ikke hadde hatt los ombord. Til min ikke ringe stolthet sa dommeren: «Mr. Osmund» is so well acquainted up London River as any pilot. Vi blev tilkjent en erstatning på over 1100 £. Reparasjonen tok vi ved min svigerfar Sven Olsen Hannestads verft hjemme i Norge.

Jeg eksercerte i 1879 på gamle «Desideria» — en uforglemmelig tid.

OSULDSSEN, ANDREAS,

Tjømo, f. 15. april 1858 i Ø. Moland. Til sjøs 1873 med s. «Primus» av Arendal, tilh. P. Lund. Styr.eks. 1874 i Arendal. Styr. med s.



«Nordkap» og s. «Skaregrøm». Blev i 1885 fører av s.n. skib (960) av Arendal, tilh. S. Eyde. Har senere ført bl. a. d. «Primus» (700), d. «Alf» (1500) og d. «Aagot» (2000), alle av Arendal. Drev 1908—16 gårdsbruk på Tjømo. — En tid skibskontrollens besiktigelses-

mann i Glasgow. — Gift. 7 barn.

Første dager av feb. 1915 fikk jeg d. «Arendal» av Arendal å føre og reiste over til Swansea. På turen fra Rouen dit var den blitt stoppet av tysk u-båt og av en fransk torpedobåt tatt med til Cherbourg. Første tur jeg kom til Rouen hadde jeg meget bryderi med havnemester og tollbod. En fransk torpedobåt fulgte mig nesten ut Kanalen og en engelsk krysser skulde møte mig ved Lands End, men der fikk vi tykke og jeg slapp forbi den, men den kom efter mig og tok mig ved Pendeem. Jeg måtte tilbake til Penzance. Der var en løytnant og nogen matrosen såvidt oppe på dekk, så kom der ordre fra krysseren at jeg kunde fortsette reisen. I England blev «Arendal» dermed «ren», men i Rouen blev den det aldri. Det var 2 loser op og ned og ikke lov til å gå ut på em. litt sent.

«Arendal» lå i Lissabon da den blev solgt i 1917, og pr. jernbane reiste jeg og mannskap til London. Der var ingen forbindelse med Norge, så folkene blev gående der en måned. Jeg vilde hjem, men hadde arrangert passage til Amerika. En dag blev jeg tilbudt førerstilling på en båt i Glasgow, men kunde ikke reise samme kveld grunnet mine papirer i Amerika, og da jeg neste kveld kom på Clarkson's kontor, var en annen ombord i båten. Jeg reiste så til Glasgow for å bli klerk hos A. W. Armour; var der i 3 dager. Så tok jeg hyre som styrm. med d. «Haldor» av Bergen; var ombord der i 14 dager, så tok en tysk u-båt oss utenfor Huelva 3. aug. 1917. Det gikk pent for sig. Jeg leverte papirene langside. Kom så til London igjen og fikk der telegram fra Armour om jeg vilde ha styrm. hyre på d. «Treborg». Jeg tok den uheldigvis, for de vilde hatt mig til fører i Swansea. Med «Treborg» var jeg omtr. 7 mnd. og fikk så en natt kollisjon med en damper ved Lands End og «Treborg» sank hurtig. Jeg var til køis og avklædt, men vi kom da alle i den lille båt vi hadde. Da vi stakk av med en åre, så jeg propellen høit av vannet, og da jeg snudde hodet og atter så dit var der intet. Jeg tror jeg da var så nær døden som jeg nogensinde har vært. I London fikk jeg så hyre med d. «Carmen» av Bergen som styrm. og var der omtr. 6 mnd. Med den rendte vi ned d. «Marskland» av Tønsberg. Det var om dagen, men tykke. Merkelig nok var det omtr. på samme sted hvor «Treborg» sank — mellom Brissons og Longship.

Har vært clerk i Glasgow senere i ca. 6 år.

OSULDSSEN, OLE,



Kolbjørnsvik pr. Arendal, f. 27. feb. 1891 i Ø. Moland. Til sjøs 1907 med d. «Alf» (1550) av Arendal, tilh. A. Chr. Hein. Styrm.eks. 1911 og skibsf.eks. 1913 i Arendal. Høiere skibsf.eks. i Oslo 1922. Styrm. med damperne «Alf», «Gran», «Solaas» og «Løvaas». Blev i

1917 fører av d. «Solaas» (2200) av Arendal, tilh. Wilson & Mørland. Har senere ført d. «Stensaas» (2200), d. «Løvaas» (3100), d. «Jomaas» (2500) og fører nu m.t. «Fjordaas» (11010), alle tilh. Arnt J. Mørland, Arendal. — Enkem. Ingen barn.

Torpedert med d. «Gran» av Arendal utenfor Sunderland i mai 1917.

Tjenestegjort i Arnt J. Mørlands rederier fra des. 1916.

OTTER, RICHARD,

V. Aker, f. 27. mai 1880 i Moss. Til sjøs 1897 med s. «Gratia» av Kristiansand, tilh. M. F. Stray. Styrm.eks. 1900 i Tønsberg og skibsf.eks. 1904 i Oslo. Styrm. bl. a. med et par tyske dampere og d. «Kong Guttorm». Blev i 1909 fører av d. «Spes» (1400) av Oslo, tilh. Hj. Siegwarth. Har senere ført d. «Svanfos» (ex «Spes») av Oslo. Sluttet sjøen i 1914. — 1914 — 20 inspektør i Thor Thoresens Rederi, Oslo. Senere disponent for Newfoundland Whaling Co., D.s. A.s. Gullaug og nu for Otters Rederi A.s. — Gift. 5 barn.



Engelsk redningsmedalje i sølv.

OTTERSTAD, HALVOR,

Drammen, f. 8. okt. 1856 i Svarstad. Til sjøs 1873 med s. «Immanuel» av Holmestrand. Styrm.eks. 1875 i Oslo. Styrm. med flere seilskib. Blev i 1883 fører av s. «Andover» av Holmestrand, tilh. G. Ulrichsen m. fl. Har senere ført s. «Vidar» og s. «Diana» i korte



perioder og o.n. «Andover» i 15 år. Sluttet sjøen i 1898. — Senere havnefogd i Drammen (i 19½ år). Losoldermann (1918—27). — Form. i Drammens Sjømannsf. Sjørettsmedl. — Enkem. 2 pleiebarn.

OTTESEN, THORALF ESSENDROP-,

Stavanger, f. 22. april 1883 i Høyland (Jæren). Til sjøs 1898 med bk. «Czar» (2000) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Styrm.eks. 1900



og skibsf.eks. 1907 i Stavanger. Styr. med d. «Hafursfjord», d. «Krosfond» og de fleste D.S.D.-skib. Blev i 1924 fører av d. «Rogaland» (nu «Kvitsøy») (127 brt.) av Stavanger, tilh. D.S.D. Har senere ført damperne «Saude», «Ryfylke» d. e., «Vestri» og fører nu «Bergen» (552 brt.), alle tilh. D.S.D. — Gift. 3 barn.

Jeg forliste med bk. «Czar» sommeren 1899 midt i Atlanteren. Alle blev reddet og kom inn til Brasilia.

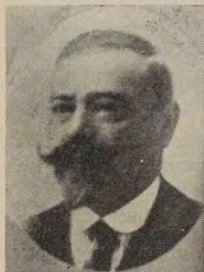
OXAAS, JOHANNES HOLMBOE,

Bergen, f. 23. sept. 1892 i Bergen. Til sjøs 1908 med skoleskibet «Tordenskjold» av Trondheim, og derefter med bk. «Charles Racine» av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Styr.eks. 1912 og skibsf.eks. 1913 i Bergen. Styr. i 7 år med forskj. skib, tilh. B.D.S. og derefter med tankskib «Conrad Mohr» (6400) av Bergen, tilh. Chr. Michelsen. Blev i 1921 fører av s.n. skib. Har senere ført d. «Malmanger» (10340) og fører nu m. «Langanger» (13655), begge av Bergen, tilh. Westfal-Larsen & Co. — Gift. 2 barn.



P.

PAASKE, CARL PETERSEN,



Oslo, f. 10. juli 1860 i Horten. Til sjøs 1875 med bk. «Alliance» (400 brt.) av Drammen, tilh. skibsr. Tueseng. Styr.eks. 1881 i Larvik. Styr. bl. a. med bk. «Shakespeare» og fullr. «Bravo» av Larvik, samt d. «Athalia» av Bergen. Blev i 1892 fører av s.n. damper (3600), tilh. Jacob Christensen. Har senere ført damperen «Hekla» (800) og «Botnia» (1600) av Bergen samt «Gaute» (3200) av Oslo. Sluttet sjøen i 1918. Nu sekretær i N.S.F. — Har vært viceordf. og ordfører i N.S.F. — Gift. Ingen barn.

Jeg forliste med bk. «Galathea» av Tvedestrand på bankene nord for Cape Charles (U.S.A.) og blev efter 3 døgns ophold på en liten sannbanke berget av fyrbetjeningen.

I 12 år seilte jeg med skibsrederne A. M. F. Smiths skib av Tvedestrand, 1 år med engelske dampskib, 4 år med skibsreder M. Oppens skib, 3 år med Jacob Christensens skib og i 22 år som fører av William Hansens skib fra Bergen. Under krigen førte jeg d. «Gaute» av Oslo.

Har seilt 43 år til sjøs.

PALLESEN, LARS CONRAD,



Stavanger, f. 13. des. 1885 i Kvitøy. Til sjøs 1902 med bk. «Charles Racine» (1526 brt.) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Styr.eks. 1904 og skibsf.eks. 1909 i Stavanger. Styr. med d. «Expedit», d. «Jarl» og fl. D.S.D.-skib. Blev i 1920 fører av d. «Tungenes» (560 brt.) av Stavanger, tilh. D.S.D. Har senere ført damperne «Ulsnes», «Jæderen», «Ryfylke» d. e., «Bergen» og fører nu d. «Kronprinsesse Märtha» (898 brt.), alle tilh. D.S.D. — Gift. 4 barn.

Jeg var i 1903 med stålkk. «Charles Racine» på seilas jorden rundt. Fikk således oppleve å få to 2. påskedager i ett år.

Da 2. styr. hyren i 1905 kun var 60—70 kroner pr. mnd., seilte jeg i 2 år som matros ut fra Hull i Wilson linjes skib. Matros-hyren var dengang 30/- uken på egen kost.

I 1909 fikk jeg ansettelse i D.S.D. som 2. styr., og har seilt med de fleste av selskapets skib.

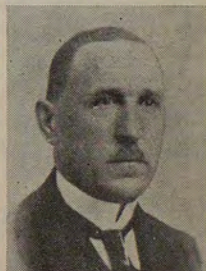
Jeg søkte i 1917 permisjon fra Selskapet og blev ansatt som sjølos på losstasjon.

Vi blev — alle 5 losene — tildelt Carnegies Heltefonds rednings-medalje i sølv, samt en pengebelønning, likesom vi fikk Rednings-selskapets slipsnål i gull for redning av 2 mann fra et motorfartøi som i pålandsstorm drev hjelpeløst i brenningen. Da den økonomiske side ved denne stilling var mindre god, gikk jeg efter ¼ år tilbake til D.S.D.

Tysk medalje for redning av ca. 400 tyskere fra d. «Dresden» som sommeren 1934 forliste i Karmsundet.

PALMSTRØM, JOHAN,

Bergen, f. 3. mai 1872 i Sandefjord. Til sjøs 1891 med s. «Hjertnæs» (ca. 1200) av Sandefjord. Styr.eks. 1894 i Porsgrunn og skibsf.-eks. 1898 i Bergen. Styr. med bk. «Augusta» av Sandefjord og ansattes 2. mai 1898 i B.D.S. som styrmann. Blev i 1911 fører av d.



«Ceres» (ca. 900), tilh. B.D.S. Har senere ført bl. a. flg. av B.D.S. skib: «Delfinus», «Brant County», «Estrella» og «Crux». Sluttet sjøen 31. des. 1932 ved oppnådd aldersgrense. Med. for edel død i sølv og Rederf. gullm. 1931. — Gift. 5 barn.

I okt. 1904, da jeg var lettmatros med bk. «Emblem» av Sandefjord, seilte denne i en sykklon iland på sydkysten av Cuba. Skibet hugg på et koralrev, men kom over dette og blev stående på lerbunn en skibslengde fra selve stranden. Ballasten (400 t. sten) blev kastet overbord og vi fikk slepebåt fra New Orleans. Efter en ukes arbeide fikk den skibet av grunn. Vi hadde da stått der i 3 uker. Slepebåten skulde så ta oss til Pensacola, og vi tok derfor kun inn 70 t. ballast, som var langt fra tilstrekkelig til å seile med. Kommet midt i Gulfen, blev slepebåten kullens, lot sleperen gå og forlot oss. Vi var så heldige å få akterlig vinn, satte litt seil og kom inn til Pensacola. Skaden ved grunnstøtningen var bare litt skrap på kobberhuden i bunnen. («Emblem» forliste året efter utenfor Cronstad efter kollisjon med et isflak).

Fikk med. for edel død for redning av 9 mann fra d. «Stærk» av Kristiansand som forliste og sank i Skatestrommen en mørk oktober natt 1909. 7 mann omkom. Jeg var da 1. styr. med hurtigruteskibet «Astræa». (Dette skib forliste jan. 1910 ved Florø. Passagerene kom sig i land på Stabben fyr. Skibet blev tatt op og slept til Bergen, hvor det blev kondemnert).

PARELIUS, CAJUS MARIUS,

Halten fyr (pr. Trondheim), f. 26. mars 1880 i Støren. Til sjøs 1894 med s. «America» (2000) av Tønsberg, tilh. skibsr. Johansen, Glas-



ormina» (2300) og «Opland» (2000). Fyrbetjent siden 1921. — Gift. 1 barn.

På min første reise falt jeg ned fra merseråen (ca. 70 fot) uten å ta skade.

Seilede i 6 år med engelske seilskib og oplevde herunder mord, selvmord og mytteri på en San Francisco-tur.

«Møllenpris» blev senket med kanonild og bomber, «Barbo» med torpedo. Mistet 2 mann ved denne anledning og seilede ca. 9 mil til land i livbåtene i kuling og høi sjø.

Var med og bragte de første huser fra Lillestrømmen til Messina efter jordskjelvet.

Oplevde også flere luftbombardement under verdenskrigen.

Har i det hele tatt hatt et meget hårdt og avvekslende liv.

PARKER, ALFRED,



Oslo, f. 26. nov. 1897 i Skåtøy. Til sjøs 1914 med d. «Stanton» (2000) av Oslo, tilh. I. B. Stang. Styrme.eks. 1919 og skibsf.eks. 1925 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Baja California» og m. «Childar». Blev i 1926 fører av d. «Romulus» (7000) av Oslo, tilh. A. O. Lindvig.

Har senere ført m. «Childar» (7600) av Halden og fører nu atter d. «Romulus», nu tilh. Wiel & Amundsen, Halden. — Gift. Ingen barn.

I 1923 var jeg 1. styrme. med d. «Baja California» av Oslo, fører avdøde Nicolay Evensen, Stavanger. Vi lå i San Jose, Guatemala, og losset stykkgoods for U. S. A. Om em. kom 3 passasjerer ombord, Mr. & Mrs. Young og en søster av Mrs. Young. Om aftenen var lossingen ferdig og det bar videre langs kysten av Centralamerika. Vi var innom en del småplasser, lastet og losset en klatt, inntil vi en vakker dag ankom til Amapala i Honduras, hvor de 3 passasjerer gikk fra borde, stille og fredelig.

En kveldstund på broen under reisen fra San Jose, fortalte kapt. Evensen at han hadde lest i et amerikansk tidsskrift at «hammermordersken» og filmskuespillerinnen Clara Philips var rømt fra fengslet i Los Angeles og ført avsted pr. aeroplan, og at Dollars 5000 var utlovet for pågripelsen. Der blev snakket litt frem og tilbake om mordet, som vi begge husket hadde vakt meget opsikt. Clara Philips narret en dame, som stod i forhold til hennes husbond med sig utover landet ved Los Angeles i bil, og smadret hennes hode med en hammer, rev alle klærne av hende og maltrakterte liket aldeles forferdelig. Clara blev grepet en uke efter mordet og blev anbragt i fengslet i Los Angeles, men flyktet ved hjelp utenfra.

gow. Styrme.eks. 1899 og skibsf.eks. 1904 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Olav Kyrre» og en rekke av Otto Thoresens skib (i 10 år). Blev i 1917 fører av d. «Møllenpris» (1200) av Bergen, tilh. skibsr. Sartz. Har senere ført Oslodamperne «Barbo» (4500), «Ta-

Omtrent 3 uker efter at de 3 passasjerer var landet i Amapala, kom «Baja California» til San Pedro. På kaien var der fullt av folk, men ombord forstod vi ingenting. Kapt. Evensen holdt på å bli spurt ihjel av avisreportere, og så fikk vi historien å høre: Fra fengslet var Clara flyktet pr. fly til Mexico City. De amerikanske detektiver visste dette, men da Mexico ingen utleveringsplikt hadde for forbrytere, besluttet amerikanerne sig til å fange henne, altså «kidnapping». Dette har nok Clara forstått og har sammen med sine reisefeller fått utstedt pass under falsk navn av den amerikanske konsul i Mex. City. Passet lød på reise via Guatemala til Amapala og videre til hovedstaden i Honduras, men der blev hun også grepet sammen med sine 2 hjelpere straks ved ankomsten, og transportert tilbake til U. S. A., hvor hun blev dømt til livsvarig fengsel.

Det var den amerikanske konsul i Mexico City som fikk belønningen. Han visste da passene blev utskrevet at det var Clara Philips, og underrettet straks de amerikanske myndigheter.

PAULSEN, ALF SIGFRED,

Hisøy pr. Arendal, f. 24. sept. 1892 i Hisøy. Til sjøs 1908 med sk.s. «Schiller» (415 brt.) av Arendal, tilh. E. Engebretsen. Styrme.eks. 1913 og skibsf.eks. 1917 i Arendal. Styrme. bl. a. med d. «Polstad» og d. «Otterstad». Blev i 1920 fører av s.n. damper (4740) av Arendal, tilh. Grefstads Rederi A.s. Har senere ført d. «Kronstad» (4600) og d. «Ullstad» (7300), begge tilh. s.n. rederi, samt m. «Herborg» (11525) av Moss og fører nu m. «Oregon Express» (3210) av Oslo, tilh. Sigurd Herlofsen. — Ugift.

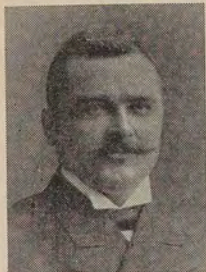


PAULSEN, ANTON HOLM,

Arendal, f. 2. des. 1889 i Arendal. Til sjøs 1905 med s. «Brazilian» (600) av Grimstad, tilh. P. Pedersen. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1912 i Arendal. Styrme. bl. a. med bk. «Formica» av Arendal, d. «Atlantis» av Flekkefjord og d. «Newsome» av Oslo. Blev i 1917 fører av d. «Nicolas Cuneo» (1100) av Flekkefjord, tilh. Bernh. Hanssen. Har senere ført d. «Newsome» (2050) og senest d. «Cibao» (1600), begge av Oslo. Seiler nu som styrmann. — Gift. Ingen barn.



PAULSEN, CHRISTIAN WILHELM,



Oslo, f. 8. des. 1865 i Eidsberg. Til sjøs 1893 med d. «Constance» av Oslo, tilh. C. Thorbjørnsen. Styrme. eks. 1894 i Oslo. Styrme. bl. a. med fullr. «Katy» og d. «Ragnhild». Blev i 1898 fører av d. «Rondane» (1620) av Oslo, tilh. Erling Lund. Har senere ført damperne

«Regin» (3100), d. «Røisheim I» (3100) og d. «Røisheim II» (3150), samtl. tilh. s.n. reder. Sluttet sjøen i 1923. — Fl. år medl. av repr.sk. i N.S.F. — Sjørettsmedl. — Ugift.

Kom i 1896 inn i E. Lunds rederi. Førte d. «Rondane» i 14 år. Tilså byggingen av d. «Regin I», «Regin II», «Røisheim I» og «Røisheim II» i Fredrikstad og Trondhjem og førte også disse skip til jeg høsten 1923 begav sjøen, da rederiet ophørte.

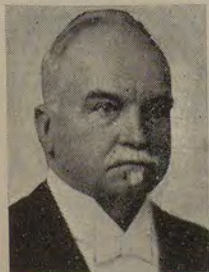
PAULSEN, ENDRE MICHAEL,



Stavanger, f. 23. nov. 1877 i Stavanger. Til sjøs 1892 med s. «Leif» (1221) av Egersund, tilh. skibsr. Nordås m. fl. Styrme. eks. 1898 i Stavanger og skibsf. eks. 1901 i Bergen. Styrme. med Bergens-damperne «Fantoft» og «Fulton» samt fl. D.S.D.-skib. Blev i

1903 fører av d. «Fantoft» (1450) av Bergen, tilh. Rasmus F. Olsen. Har senere ført d. «Trya» (1050) for samme reder. Sluttet sjøen i 1907. — 1909—15 kryssbetjent, 1915—34 tollkontrollør, senere overtollkontrollør. — Sjørettsmedl. — Gift. 2 barn.

PAULSEN*), HALVOR,

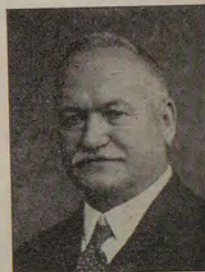


Oslo, f. 9. nov. 1862 i Eidsberg. Til sjøs 1877 med bk. «Preciosa» (390 com.l.) av Tønsberg, tilh. J. A. Jacobsen. Styrme. eks. 1882 og høiere styrme. eks. 1883 i Oslo. Skibsf. eks. 1885 i Oslo. Styrme. med Oslo-damperne «Hægholmen», «Færder» og «Harald Haar-fager». Blev i 1889 fører av d. «Mandal» (400) av Oslo, tilh. Jens Meinich & Co. Har senere ført

damperne «Hægholmen» (600), «Harald Haar-fager», «Norway» (1200), «Vadsø» (700), samtl. tilh. s.n. rederi, d. «Vadsø» (1250) og d. «Vadsø» (2050) av Oslo, begge tilh. ham selv, samt m. «Lidvard» (5000), tilh. Statens Skipsfartsdirektorat, og m. «Songvand» (5000) av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1924. — Enkem. 4 barn.

I tidsrummet 1881—1884 seilte jeg med forskjellige engelske seil- og dampskib, og i tidsrummet 1899—1914 med eget skib for «Det Forenede D/S Selskab» Kjøbenhavn.

PAULSEN, JOHN,



Stavanger, f. 4. sept. 1869 i Stavanger. Til sjøs 1888 med s. «Drot» (1800) av Stavanger, tilh. E. Berentsen. Styrme. eks. 1890 i Stavanger og skibsf. eks. 1894 i Bergen. Styrme. bl. a. med sk.br. «Lodsen», d. «Franco» og d. «Ino». Blev i 1898 fører av d. «Breibdablik» (900) av Bergen, tilh. Johan C. Giertsen. Har senere ført d. «Ragnarok» (1750), tilh. samme reder. Sluttet sjøen i 1911. (Bodde derefter i Hardanger, men flyttet i 1920 til Stavanger). — Gift. 1 barn.

I 1904 gikk jeg med d. «Breibdablik» i fruktfart på Cuba—Nordstatene. Vi hadde vært i Europa og kom om våren til Banas for klarering. Lasteplassen var Sagua de Tanamo, og befrakter var Cuba Fruit Co., Philadelphia. Vi hadde gjort en tur opover, og da vi igjen kom ned til Tanamo, kom bestyreren samt en forretningsmann fra Statene, som var stor medeier i plantagen, ombord og bad om å få låne min styrme. Han var på tur i Vestindien med sin sk.yacht, hadde mistet sin skipper ved dødsfall, og da han blot hadde en navigator var han kommet inn til Tanamo for å søke hjelp. Min styrme. skulde følge ham til Havana, hvorfra han skulde sende ham til Philadelphia. Styrme. var villig og gikk med. Kommet til Philadelphia fikk jeg telegram at yachten var blitt forsinket så styrme. ikke rakk frem i betids. Vi gikk nedover igjen til Tanamo, via Banas, og lasten var kuttet for den bestemte dag vi skulde begynne å laste. 2. styrme. og 2. mask. som hadde følt sig uvel de siste dager blev nu meget dårlige og la op. Fikk noen medisiner av doktoren som kom ombord, men de syke blev liggende. Fikk lasten inn og gikk om kvelden. Maskinisten tok vakt i maskinen for natten og jeg gikk på broen. Da det lysnet i 5½ tiden gikk jeg til køis. 7½ blev jeg purret, spiste frokost og løste maskinisten av. Var i maskinen formiddagen, blev avløst av maskinisten til å spise middag, løste atter av og var i maskinen til det mørknet, da maskinisten løste av for natten og jeg gikk på broen. Slik gikk det til vi kom frem til Philadelphia på god tid. Jeg hadde da i 6 døgn hatt 2 timers søvn i døgnnet. De syke blev bragt på hospitalet, og det var i siste liten. Jeg fikk min styrme. ombord, forhyrte ny 2. mask. og gikk til sjøs igjen samme dags aften. Det viste sig at begge de syke led av tyfoidefeber, pådradd av å drikke rått vann som vi hadde fått i Philadelphia. Begge blev helbredet og 2. styrme. kom ombord igjen neste tur. Var jeg ikke kommet avsted fra Cuba, vilde begge de syke krepert, og hvad jeg sparte assurance og rederi for kan jo så nogenlunde beregnes.

*) Død 2. mai 1934.

PAULSEN, KONRAD JOHAN,

Bergen, f. 15. des. 1894 i Laxe våg. Til sjøs 1911 med d. «Ull» (1800) av Bergen, tilh. Schjelderup & Schjøtt. Styrme.eks. 1915 og skibsf.eks. 1918 i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Bjørnstjerne Bjørnson» og d. «Lifjeld». Blev i 1922 fører av d. «Storfjeld» (3650) av Bergen, tilh. Harald Grieg Martens. Har senere ført d. «Fane fjeld» (2200), d. «Sne fjeld» (2700) og fører nu d. «Blaafjeld I» (1875), samtl. tilh. s.n. reder. — Gift. 3 barn.

PAULSEN, KRISTOFFER,

Bergen, f. 24. jan. 1895 i Laxe våg. Til sjøs 1909 med d. «Stalheim» av Bergen. Styrme.eks. 1917 og skibsf.eks. 1924 i Bergen. Styrme. bl. a. med Bergens-damperne «Storfjeld» og «Graafjeld». Blev i 1931 fører av s.n. skib (3300), tilh. Harald Grieg Martens. Fører nu d. «Jernfjeld» (2200), tilh. samme reder. — Gift. 1 barn.

Fra 1910—1916 seilte jeg utelukkende med seilskib. Bl. a. bk. «Subra» og 4 m. bk. «Samaritan», begge av Arendal.

PAULSEN, LEONARD SEVERIN,

Arendal, f. 25. nov. 1882 i Arendal. Til sjøs 1897 med jernbk. «Sinbad» av Arendal. Styrme.eks. 1903 og skibsf.eks. 1908 i Arendal. Styrme. bl. a. med bk. «Vigeland», bk. «Birtha», d. «Sommerstad» og d. «Seirstad». Blev i 1915 fører av d. «Sjøstad» (1850) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. Har senere ført damperne «Falk» (1500) av Arendal, «Patrick» (875), «Seirstad» (12820) og fører nu d. «Steinstad» (4175), tilh. A. F. Klaveness & Co., alle av Oslo. — Gift. Ingen barn.

På reise fra Cardiff til Oporto med kullast i des. 1916, blev mitt fartøi «Falk» senket av en tysk u-båt ca. 3 å 4 n. mil av Cape Finistere. Alle mann blev reddet.

Avgikk med d. «Seirstad» fra Wabana om em. 17. mai 1933 til Rotterdam og om aftenen i innløpet til Conception Bay møttes

en del drivis (fjordis) i spredte avdelinger, og man styrte med forsiktighet og sakte fart i maskinen klar av alle isansamlinger og man trodde sig helt klar av isen, idet man ved 9.30 tiden om aftenen passerte et tilsynelatende større isflak om b.b. i ca. 80 å 90 fots avstand fra skibssiden (broen) og det utenfor var klart vann og man gav derfor venstre ror for å komme godt klar med akterskibet.

Imidlertid hørtes et støt i skibssiden ved kjelerummet og umiddelbart etter kommer en av fyrbøterne og skriker ut at der var kommet et isstykke inn gjennom skibssiden, og ved eftersyn viste der sig en revne i skibssiden inn til maskin- og kjelerum på ca. 10 å 12 fots lengde og ca. 3 å 4 tommers åpning, omkring 7 å 8 fot under vannlinjen.

Alle skibets lensepumper blev satt igang, S.O.S. utsendt og full fart i maskinen for nærmeste havn, men allerede efter 3 å 4 min. forløp stoppet alting av sig selv, idet vannet steg opover maskin og kjeler.

Det var ved ulykken meget sterk N.O. kuling og svær sjø, så man hadde trubbel med å få ut livbåtene. Den første blev knust, men heldigvis fikk vi tre store livbåter på vannet, og det var heldigt for ellers hadde det i den store sjø vært meget vanskelig å klart oss i båtene.

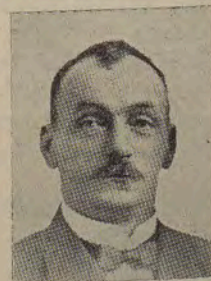
Mannskapene i livbåtene fikk ordre om å holde sig i nærheten av skibet så lenge det fløt, i tilfelle noen skulde ha opfanget vårt S.O.S. signal om å komme til undsetning. Imidlertid kom ingen og på morgensiden 18. mai sank vårt stolte skib. Det hadde da i lang tid ligget med shelterdekket under vann, men fløt antagelig på tankene.

Grunden til denne sørgelige ulykke må skrive sig fra at isstykket som kom mot skibet hadde en usynlig tange under vannet på ca. 70 fot, samt at strømmen hadde ganske anderledes virkning på isen enn på skibet; dette siste hadde vi ganske god anledning til å bedømme om natten i livbåtene, idet man så rett som det var at isen støtte mot skibssiden.

Alle båtene kom inn til lands 18. mai om em. ved egen hjelp, men vi hadde lidt bitterlig ondt, da det var meget kaldt og lite å ha på sig, men efter god forpleining i St. Johns, Newfoundland, kom de sig. Alle mann i god behold.

PAULSEN, PAUL BERNHARD,

Tungenes fyr (ved Stavanger), f. 12. nov. 1871 i Stavanger. Til sjøs 1886 med s. «Dictator» (1600) av Stavanger, tilh. G. Gundersen. Styrme.eks. 1890 i Stavanger og skibsf.eks. 1899 i Bergen. Styrme. bl. a. med bk. «Nora», bk. «Ponemah», d. «C. Sundt», d. «Ragnarok» og d. «Krosfond». Blev i 1916 fører av d. «Santiago» (250) av Stavanger, tilh. Ingvald Thorsen. Har senere ført damperne «Einar» av Haugesund, «Frithjof», «Kvik» og «Strand», alle av Stavanger. Siden 1921 ansatt i fyrvesenet som assistent og fyrvokter. — Gift. 1 barn.



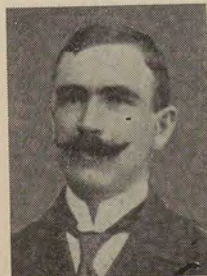
I 1893 var jeg som styrme. ombord i bk. «Anna» av Farsund med og forliste dette skib på kysten av Brasilia — et meget stygt forlis. Vi blev alle mer eller mindre kvestet mellem vrakgodset, da vi nådde inn i brenningene på Barren. Føreren brakk herunder den ene fot og av denne grunn tok det oss over en mnd. før vi rakk frem til civiliserte folk.

I 1894 var jeg med og forliste d. «Ansgarius» i Peulland Firth. Hårdt forlis hvorunder 2 mann omkom.

I 1903 var jeg med og forliste d. «Skuld» i Franskebukten. Dette var også et stygt forlis.

I 1916 på reise fra Blyth—Neapel med d. «Einar» blev båten senket ved kanonild fra tysk u-båt i Middelhavet, 17 timers gang fra Neapel. Efter 12 timers ophold i livbåtene blev vi optatt av en engelsk damper. Efter 1½ times ophold ombord i denne båt blev den torpedert uten varsel og sank øieblikkelig. Vi kom dog ca. 60 mann fra det med livet. Vi blev da efter en tids forløp optatt av fransk u-båt og landsatt og internert i Tunis. Derfra kom vi over til Toulon, hvor vi også blev internert for en tid på grunn av at vi ikke hadde papirer å vise for oss.

PAULSEN, PAUL HJALMAR,



Hisøy (Arendal), f. 16. april 1885 i Hisøy. Til sjøs 1901 med bk. «Ennerdale» (1196 nrt.) av Arendal, tilh. H. & A. Hanssen. Styr.eks. 1904 i Arendal og skibsf.eks. 1907 i Kristiansand. Styr. bl. a. med bk. «Hama», d. «Helga», bk. «Viva» og d. Bygdø. Blev i 1910 fører

av bk. «Viva» (2700), tilh. o.n. rederi. Har senere ført d. «Polstad» (4740) og d. «Orion» (1100) av Arendal. Sluttet sjøen i 1922. Senere ansatt i tollvesenet. — Gift. 3 barn.

Jeg befant mig i Port Adelaide i 1912, da Roald Amundsen kom tilbake fra sin Sydpols ekspedisjon. Vi var antagelig 6—8 norske skibsførere, som sammen med den norske konsul reiste op til Adelaide for å ta imot ham, da han kom dit for å holde sitt første foredrag om turen. Han inntraff en søndag morgen. Vårt tog kom imidlertid inn på stasjonen noen få min. efterat toget fra Melbourne som Amundsen kom med, var ankommet. Vi måtte derfor opsoke ham på hotellet. Det var imidlertid ikke så like til, da det ikke var tillatt andre enn gjestene å gå inn på hotellene i Australia på en søndag. Vi fikk imidlertid politiets tilladelse og kom inn i vestibyen. Da Amundsen, som vi så var optatt på kon-toret, vendte sig om mot oss blev det visstnok gjensidig overras-kelse. Vi stusset, ingen hadde nemlig sett ham uten skjegg. Og for ham var det kanskje en overraskelse å få øie på en sånn depu-tasjon, der likesom hadde lurt sig inn på ham. Vi var kanskje ca. 15 personer, da en del av oss hadde våre hustruer med. Imidlertid lyste hans ansikt straks op; det skyldtes visstnok at vi alle hadde festet våre nasjonale farver i en sløife på brystet. Han skjønte da at vi var nordmenn og kom oss i møte. Konsulen hilste på ham først og ønsket ham velkommen, hvorefter vi alle trykket hans hånd, og følte oss usigelig stolte over at han var vår landsmann. Dagen efter hørte vi hans første foredrag om denne berømmelige ferd til og fra Sydpolen, som blev holdt i Town Hall, som var propp full av mennesker, og publikums interesse og begeistring var stor og han høstet livlig applaus.

Jeg vil nevne et spesielt trekk som viste Amundsens store snar-rådighet og koldblodighet i en kinkig situasjon. En begivenhet inntraff nemlig under selve foredraget som lett hadde kunnet gi anledning til panikk. Foredraget blev holdt i forbindelse med fremvisning av lysbilleder, og når disse skulde fremvises blev salen lagt i mørke, kun en liten parafinlampe, som han hadde på bordet for manuskriptets skyld, brennte svakt. Plutselig under en sådan mørkeperiode eksploderte denne lampe med et smell og flammen

slo høit op, så publikum uvilkårlig fikk et sjokk. Men Amundsen tok resolutt lampen i sin svære hånd og feiet den ned på gulvet, satte foten på den og fikk således slukket den i et øieblikk, og dette høstet han likefrem stormende bifall for.

Vi norske vilde ha arrangert en middag for Amundsen, men det kunde dessvære ikke bli noget av, da hele hans tid der var lagt beslag på på forhånd av Det Geografiske Selskap.

I forbindelse med denne minneverdige begivenhet, vil jeg også nevne, at iblandt oss dernede hadde vi en ganske ung nordmann (det var forresten Thor Hannevig). Han søkte og fikk en privat samtale med Amundsen, angående hvalforekomster i Antarktik. Han hadde således allerede på et så tidlig tidspunkt øinene oppe for denne viktige næringsgrens utvidelse til isregionene. Og min-nes jeg ikke feil så satt han ombord i et av de norske skib dernede og spekulerte ut planer for et sådant foretagende, og gjorde utkast til aksieinnbydelse, som altså ikke blev noget av dengang, men som senere er blitt virkeliggjort av andre.

I 1914 mens jeg førte bk. «Viva» mistet vi riggen under en storm i Stillehavet ca. 1000 kv. m. S.V. av Valparaiso. Efter en måneds seilas med restene lyktes det oss å komme inn til Coquimbo, hvor skibet blev kondemnert.

I 1916 passerte vi med d. «Orion» over slagfeltet, hvor Jyllands-slaget hadde foregått, ca. 20 timer efter dette. Vi visste ikke om at det hadde funnet sted en sådan batalje, men at noe hadde hendt der skjønte vi av all den olje som havet var dekket av og av den masse døde fisk sammen med vrakgods, som vi skjønte stammet fra krigsskib, som fløt overalt. Vi så ingen mennesker eller lik, der-imot engelske jagere som pilte frem og tilbake formodentlig for å lete efter eventuelle overlevende. Det var meget disig den dagen. Og det var uhyggelig i de dager å seile over Nordsjøen.

PAULSEN, SIVERT,

Sogndal i Dalane, f. 15. jan. 1853 i Sogndal. Til sjøs 1868 med s. «Emanuel» (11 com.l.) av Sogndal. Styr.eks. 1874 i Arendal. Styr. bl. a. med seilskibene «Mediator», «Peru» og «Pehr Ugland». Blev i 1895 fører av s. «Eunonia» av Arendal, tilh. Jul. Hansen. Har senere ført seilskibene «Evelyn» av Egersund, «Melikoff» av Sogndal, «Fox» og «Embla» av Arendal. Førte 1915—18 lektere på kysten. Sluttet sjøen i 1918. — 1918—22 vaktmann ved The Jøsingfjord Manu-facture Co., Sogndal. — Gift. 7 barn.



PAULSEN, THEODOR OLAUS,

Kragerø, f. 12. juli 1884 i Kragerø. Til sjøs 1903 med bk. «Alfarin» av Kragerø, tilh. J. Bredsdorff. Styr.-eks. 1906 i Kragerø og skibsf.eks. 1913 i Oslo. Styr. med Tønsberg-damperne «Torsdal», «Je-thou» og «San Joaquin». Blev i 1919 fører av s.n. skib



(10360), tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført dette rederis dampere «La Habra» (10360), «Melina» (10360), «Belridge» (10360), «Montana» (10360) og fører nu d. «Mendocino» (10900). — Gift. 1 barn.

Har nu (1934) vært 26 år i Wilhelmsens tjeneste. Seilte under hele krigen uten noget uhell.

Var i 1918 med og berget et peruviansk mannskap (9 mann i en båt) i Stillehavet. De hadde forlatt skuten p. g. a. mangel på vann og proviant. 1 døde etter å være kommet ombord til oss.

PAUST, OTTO EMANUEL,

Ranvik pr. Sandefjord, f. 1884 i Sandefjord. Til sjøs 1900 med s. «Carnegie» (980 brt.) av Sandefjord, tilh. J. B. Linae. Styr.m.eks. 1907 og skibsf.eks. 1910 i Oslo. Styr.m. med damperne «Eidsfos», «Skotfos» og «Hvalen». Blev i 1916 fører av d. «Tiro» (2400) av Sandefjord, tilh. H. A. Christensen. Har senere ført d. «Tiro d. y.», fl. k. «Kommandøren I» (9200), begge av Sandefjord, m. «Fernlane» (7760) og fører nu m. «Fernmoor» (7930), begge tilh. Fearnley & Eger, Oslo. — Gift. 4 barn.

Kolliderte med en 9000 tonn engelsk transporter under krigen i 1917 i Den engelske Kanal ved Portland Bill. Natten var belg-mørk og engelskmannen gikk uten lanterner. Vi rammet ham midtskibs med full fart, så vår forestevn blev innslått 15 fot, men begge skib klarte å berge sig til lands. De 4 forreste køier i mannskapslugaren var aldeles knust, men de resp. menn var heldigvis på vakt.

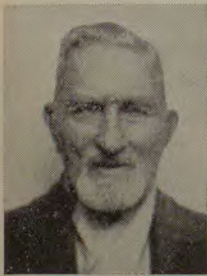
Blev 29. des. 1917 med d. «Tiro» torpedert i nærheten av Lizard fyr. 10 mann reddet sig på flåten og 8 mann omkom. Skibet var lastet med kull for Rouen.

Hadde i årene 1911 til 1914 mange interessante opplevelser på hvalfangst ved Syd-Shetland.

I årene 1924 til 1927 hadde jeg likeledes mange opplevelser som leder av hvalfangerekspedisjon på Mexikokysten, vestkyst og Kamchatka's østkyst. Jeg fant da ut at de største hvalene og de mest pågående haier var på landjorden, og ikke som antatt i havet.

I 1916 i okt. mnd. fikk vi en flodbølge over skibet, hvorunder 2. styr.m. som stod ved min høire side blev skyllet overbord og druknet. Alle luker og bomber blev slått i stykker og begge livbåter slått overbord. Berget skibet inn til Swansea 2 dager senere.

PEDERSEN*), ANDERS,



tilh. John P. Pedersen m. fl. Har senere ført s.

Oslo, f. 28. sept. 1847 i Dypvåg. Til sjøs 1863 med s. «Anne Bergitte Marie» (240) av Tvedestrand, tilh. hans far Lars Pedersen. Styr.m.eks. 1865 i Arendal. Styr.m. bl. a. med br. «Minerva» av Tvedestrand (1867—69). Blev i 1871 fører av bk. «Flora» (800) av Staubø,

«August Lefler» (820), s. «Inca» (1100), begge tilh. s.n. rederi, d. «Hisø» (2500) og d. «Olaf» (2700), begge av Arendal. Sluttet sjøen i 1911. — 1911—16 inspektør hos Chr. Th. Boe & Søn, Arendal. — Gift. 5 barn.

I tjeneste hos min fetter John P. Pedersen i 28 år som fører, hos Chr. Th. Boe & Søn, Arendal, i 12 år samt 6 år som inspektør.

Fra seilskibstiden kan nevnes: Etter å ha losset en last med jernbaneskiner i New York i april 1872 (fraktet fra Newport Mon.) med bk. «Flora», blev skuten liggende oplagt p. g. a. krigen mellom Tyskland og Frankrike. Banker og børser i New York vilde ikke ta noen forretninger og alt korn som kom ned til New York blev lagret i elevatorer og lagre, men intet solgt. Først i juli 1872, da meddelelse om at krigsgjelden var betalt, blev «Flora» sluttet til 5/3 pr. quarter til Dublin. «Flora» var dengang ansett for en av de beste kornskutene.

Fra dampskibstiden kan nevnes at jeg i 1899 tok en last malm med «Hisø» fra Huelva til Newport Mon. Det regnet under lastningen, men allikevel blev det lastet. Utenfor Cap Finisterre blev det litt rulling, hvilket bevirket at lasten begynte å bevege sig i rummet og da sjøen som kom inn fra styrbord baug tiltok, la båten sig så sterkt over at b.b. rekke lå under vannet. Dette var om morgenen. Det blev så holdt skibsråd og bestemt at vi skulde forsøke å få båten rettet ved å få sjøen inn fra b.b. og for å søke å komme inn til nærmeste havn; men som jeg fryktet, blev dette ennu verre, og det blev derfor bestemt at båten skulde holdes rett mot sjøen med sakte fart. Vi forsøkte derpå at trimme båten og alle mann som kunde avses gikk i rummet og lempet malmen i akterrommet over fra den ene siden av propelltunnelen til den annen og kl. 10 samme aften var det lyktes oss på denne måte å få rettet båten, så dollbordet lå i vannet. Vi kom vel frem til King's Road hvor vi ankre. Lasten hadde på turen forskjøvet sig så meget, at båten lå 2 fot dypere forut enn akterut. Ved lastningen lå den 6" dypere akterut.

PEDERSEN, ANTON,

Stabekk pr. Oslo, f. 23. nov. 1874 i Stokke. Til sjøs 1890 med s. «Beaconsfield» av Drammen, tilh. Bruusgaard & Kiøsterud. Styr.m.eks. 1895 i Stokke. Styr.m. bl. a. med 4/m. «Bredablik», d. «Hamar» og d. «Monarch». Blev i 1903 fører av s.n. skib (1800) av Oslo, tilh. Carl Svendsen. Har senere ført d. «Bainbridge» (2800) av Oslo og d. «Talabot» (11700) av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1920. — Senere inspektør i A.s. Stuverkompaniet, Oslo. Inneh. «Medaljen for edel død». — Gift. 4 barn.



4/m. «Bredablik» av Drammen, ført av kapt. Alb. Oscar Arnesen, forliste i Delagoa Bay ved innløpet til Lorenzo Marquez 4. okt. 1895, idet skibet hugg sig over en grunne ca. 7' av land. Der var opstått stor lekkasje, så vi forstod det vilde synke, hvorfor vi snarest mulig gikk i båtene og var vi såvidt kommet klar før det la sig over på siden og forsvandt. Neste dag kom vi i land på den motsatte side av bukten (bayen) da stormen førte dit. Etter at vi som var i kapt. båt var kommet i land, kom 6 å 8 kaffere mot oss og ved miner

*) Død 30. jan. 1935.

anmodet oss å følge dem. To av mannskapet og undertegnede fulgte med og vi blev vist inn i et av deres mange stråhus, hvor den annen båts mannskap med undtagelse av 3 mann, som var druknet om natten, opholdt sig. Gjensynets glede var stor, da vi hver især trodde den annen båt var forlist i nattens løp. Vi fikk to hus til vår disposisjon, og blev der en ukes tid og levde av meget skral kost: skinnmagre gjeter og høns, røtter og røkte gresshopper. Imens tegnet vi okseforspente vogner og nevnte: Delagoa Bay. En dag resulterte det i at en kvikk ung mann forlangte 4 av oss med sig for å gå til Delagoa Bay. Jeg meldte mig som en av de 4, og efter kafferens forklaring skulde vi bruke to dager til D. B. og to dager tilbake. Da vi hadde gått i 3 dager kom vi til en portugisisk militærplass og traff der en engelsktalende officer som forklarte at vi nu var i D. B. og at byen het Lorenzo Marquez og at der var en god dagmarsj dit; men om vi vilde være der til imorgen kunde vi følge med en av deres slupper op floden Limpopo til L. M., hvilket vi, trette som vi var, med glede mottok.

I L. M. henvendte jeg mig til den norske konsul, herr Bang, og overleverte et brev fra kapt. Arnesen, skrevet på et blad av journalen, som var reddet.

Der blev utrustet to båter: en livbåt fra d. «Oscar II» av Bergen som lå på havnen og en seilbåt fra land for å hente det resterende mannskap, inklusiv kapteinens finskfødte frue.

Det blev betraktet som en liten utflykt å hente disse folk, og dette gjorde nok sitt til at såvidt mange blev med, nemlig styrm. Ibsen fra «Oscar II», kapt. fra en engelsk 4. m. som lå der, og en engelsk styrm. som ventet på en kabelbåt, to svenske bestyrere av sagbruk og undertegnede samt 9 kaffere til å bære proviant og utstyr. Det var imidlertid ikke langt der blev seilt, kun over flodmunningen og så begynte marsjen av hele dette store følge langs stranden som fortsatte i 4 dager med hvil hvor det falt sig, dag som natt.

Da vi kom til stedet hvor jeg forlot mine kamerater var de forsvunnet. Årsaken til at de hadde forlatt stedet er en lengere historie, nemlig kaffernes frykt for portugiserne som da var i krig med hinannen, våre lederes rømming fra militærplassen den natt vi lå der, de fra militærplassen rømte lederes forklaring at vi var arrestert o. s. v.

Jeg fikk medaljen for ædel død av kong Oscar, fordi jeg var med på denne undsetningsekspedition i S.O. Afrika i 1895.

PEDERSEN, ARALT ANSGAR,



Staubø, f. 25. juni 1883 i Staubø. Til sjøs 1897 med s. «Bonafide» (820) av Tvedestrand, tilh. C. Wroldsen. Styrm.eks. 1903 i Staubø. Styrm. bl. a. med seilskibene «Patriarch» av Tvedestrand og «Crown of England» av Oslo. Blev i 1911 fører av s. «Cissie» (3000) av Tvedestrand, tilh. Erling Monsen & Co., London. Har senere ført s. «Dowan Hill» (3500) av Tvedestrand, s. «Snig» (3500) av Kristiansand, s. «Delta» (1500), s. «Audny» (3750), begge av Oslo, senest d. «Steinmann» (720) av Tvedestrand. — Gift. 4 barn.

Blev i mai 1917 torpedert med bk. «Snig» ca. 320 mil vest av Irland, og da det ved anledningen var storm av O.N.O. tok det oss 9 dager å nå land. På tross av at baten gjentagne ganger var fylt med vann nådde vi allikevel alle velbeholdne i land i Sligo.

PEDERSEN, BERNHARD FRIDTHJOF,

Bergen, f. 19. sept. 1873 i Kjerringøy. Til sjøs 1891 med d. «Argo» (1900) av Bergen, tilh. skibsr. Kuhnle. Styrm.eks. 1896 i Bergen. Styrm. med en rekke skib tilh. B.D.S. Blev i 1910 fører av d. «Juno» av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført damperne «Mars», «Ursa», «Arcturus», «Diana» og fører nu d. «Mira» (1152 brt.), samtl. tilh. B.D.S. — Gift. 5 barn.



Jeg førte d. «Ursa» da krigen 1914 brøt ut, og da alle passagerskiber innstillet farten mellom Norge og England, gikk jeg fra Bergen med d. «Ursa» med post og 1 passager (1 russisk kurér). Fra England blev vi avløst av et av passagerskibene. Vi inntok kullast for Norge. Senere blev vi innsatt i ruten Norge/Rotterdam, inntil den måtte innstilles på grunn av de tyske u-båter. Senere seilte jeg mellom England, Frankrike og Norge. I okt. 1917 gikk jeg ut med d. «Diana» fra Göteborg til Rouen og derfra til Newport, hvor vi påbegynte kullfart for den italienske stat. Kull fra Newport, Cardiff eller Glasgow til Bordeaux og kislust fra Bilbao eller Santander. I denne fart gikk vi til krigen ophørte. Vi kom hjem til Norge 5. jan. 1919, og da overtok jeg førerstillingen på d. «Mira».

PEDERSEN, BJARNE,

Arendal, f. 4. sept. 1888 i Oslo. Til sjøs 1903 med d. «Østersjøen» (250) av Bergen. Styrm.eks. 1906 og skibsf.eks. 1910 i Bergen. Styrm. med damperne «Hørda», «Rygja» og «Alexander Kielland». Blev i 1917 fører av s.n. skib (4500) av Bergen, tilh. Olaf Ørvig. Har senere ført damperne «Laval County» (6700) og «Christian Krohg» (3310), tilh. o.n. reder. Sluttet sjøen i 1931 og har senere vært disponert for D.s. A.s. Kysten, Arendal. — Motatt gullknappet stokk for åpning av sesongen på Montreal 1927. — Gift. Ingen barn.



6. des. 1917 lå jeg med d. «Alexander Kielland» i Halifax og ventet på konvoi. Der lå som vanlig også andre norske skib, således dampskibene «Hovland», «Knut Hamsun» og «Sygna». Om morgenen stod jeg på dekket midtskibs og så det franske d. «Mont Blanc» springe i luften efter kollisjon med det norske d. «Imo». Ved eksplosjonen blev ca. 2000 mennesker drept og ca. 5000 såret. Halve byen blev feiet bort. Ikke en eneste vindusrute forblev hel. Vi lå ca. 2 kv. fra ulykkesstedet. Ruten til skylighet i min lugar knustes og et par luker sprang. Det føltes som om skibet blev løftet i sjøgang. Eksplosjonen inntraff ca. 15 min. efter kollisjonen, så det franske mannskap fikk anledning til å komme sig bort. Kun 1 av franskmennene blev drept, mens 12 mann (hvoriblandt kapteinen og losen) på «Imo» dreptes. Også d. «Hovland» blev sterkt skadet og 5 eller 6 av dets mannskaper blev drept på vei til

åstedet (kollisjonen). Jeg var oppe i byen allerede ca. en halv time efter eksplosjonen og den frembød et fryktelig skue. Befolkningen flyktet i panikk bort. Alle off. bygninger og mange private hjem blev omdannet til lazaretter. Den norske konsul ydet verdifull hjelp til de nordmenn som ønsket det.

Jeg vil nevne at jeg er enig i konvoi-systemet i krigstid. Jeg var med i 5 sådanne. Første gang fra Sydney C. B. i aug. 1917 og siste gang fra Norfolk i sept. 1918, da vi var 42 skib. Vi hadde ikke noget uhell under nogen av konvoiene. En gang brøt et norsk skib ut av konvoien, da kapt. ikke stolte noget på disse. Hans skib blev straks efter torpedert og mannskapet led fryktelig.

Den festligste oplevelse jeg hadde til sjøs var vel påskedag (17. april) 1927, da vi med d. «Laval County» dampet op St. Lawrence River i herlig solskinn og møtte vaiende flagg, hurrarop og sirenuling helt til vi dokket ved Victoria Pier i Montreal kl. 6 em. Havnens og byens autoriteter kom ombord med Senator Mac Dougall i spissen og ønsket oss velkommen samt overrakte mig «den gullknappede stokk» (den 23.). Begivenheten var enkel og høitidelig.

PEDERSEN, BJARNE RUUD-,



Oslo, f. 17. des. 1889 i Drammen. Til sjøs 1906 med s. «Helga» (230) av Drammen, tilh. Pehrson & Wessel. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1912 i Oslo. Dispasjøreks. 1921. Styrme. bl. a. med frg. «Majorka», bk. «Sjøfrøken» og fl. D.S.N.D.-dampere. Blev i 1917 fører av d. «Kong Sigurd» (1300) av Oslo, tilh. D.S.N.D. Har senere ført damperne «Kong Bjørn» (1000), «Kong Sigurd» (1300), «Kong Ring» (1800) og fører nu «Kong Dag» (2000 brt.), alle tilh. D.S.N.D. — Gift. 2 barn.

Jeg seilte i ca. 6 år med seilskib tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co., Drammen, inntil jeg i 1913 kom inn i Det Søndenfjeldske Norske Dampskibsselskab, Oslo, hvor jeg siden har tjenestgjort.

Under krigen seilte jeg til å begynne med på Lübeck, hvortil selskapet måtte omlegge sin rute fra Hamburg. Imidlertid blev vi stadig passet op av engelske u-båter langs den svenske kyst, hvor det også til slutt lyktes englenderne å ta et av linjens skib som prise og føre det til Skotland, hvorefter ruten måtte opgis. Årene 1916—18 seilte jeg i fransk kystfart, hvor vi stadig blev forfulgt av tyske u-båter som også klarte å gjøre ende på størstedelen av selskapets flåte.

Den 6. desember 1918 forliste jeg med d. «Kong Bjørn» efter en grunnstøtning i tett tåke i nærheten av fyret le Four. Foruten «Kong Bjørn» seilte to engelske skib sig bort på samme dag og sted. Da vi efter en lang dags seilas i livbåtene kom inn til det franske badested Croisic, fant vi fyrvokteren med en del av fyrets tåke-signalapp. i lommen nydende sin grog, men det var like efter krigen.

PEDERSEN, CLEMET PEDER,

V. Sandøya, f. 9. jan. 1874 i V. Sandøya. Til sjøs 1889 med s. «Esras» (430) av Tvedestrand, tilh. Lars Pedersen. Styrme.eks. 1891 i

Sandøya og skibsf.eks. 1902 i Oslo. Styrme. med bk. «Inea» av Tvedestrand og d. «Hisø» av Arendal. Blev i 1904 fører av s.n. damper (2500) av Arendal, tilh. Chr. Th. Boe (til 1916). Har senere vært styrmann med forskj. skib. — Gift. 4 barn.



Forliste høsten 1896 med bk. «Inca» av Tvedestrand på øen Discrade i Vestindien. Drev iland i regntykke. Alle mann blev reddet, men skibet blev totalt vrak.

D. «Hisø» som jeg førte til 1916 blev torpedert umiddelbart efter overgangen fra Oran høsten 1916. Var selv da hjemme på ferie. Alle mann reddet sig i båtene.

PEDERSEN, GUNNAR SEVERIN,

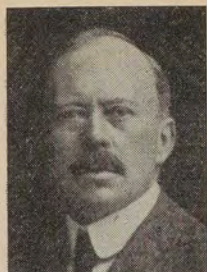
Haugesund, f. 24. nov. 1880 i Vikebygd. Til sjøs 1895 med sk.s. «Kvik» av Haugesund, tilh. Svenn Lindø. Styrme.eks. 1900 i Haugesund. Styrme. bl. a. med s. «Rap», d. «Odin» og d. «Havtor». Blev i 1907 fører av d. «Steinar» (350) av Haugesund, tilh. Kr. Høgh Hervik. Har senere ført Haugesunds-damperne «Snygg» (450), «Anna Fostenes» (3700), «Vestland» (3200), «Sagaland» (4350) og fører nu d. «Veni» (4900) av Stavanger, tilh. P. Smedvig. — Gift. 3 barn.



Blev under verdenskrigen torpedert med d. «Anna Fostenes» på reise fra New York til Rotterdam. Torpederingen foregikk uten varsel natt til den 2. april 1917, under kuling og høi sjø, 90 kv.m. nord av Terschelling fyrskib. Mistet herunder 8 mann av besetningen, idet en av livbåtene forsvant. St.b. livbåt med 14 mann blev optatt av en engelsk u-båt og landsatt i England.

I nov. 1919 på reise fra Baltimore til Skagen for ordre med d. «Vestland» av Haugesund, brakk rorstammen under en storm midt i Atlanteren. Lå og drev der i en uke, mens man arbeidet og forsøkte med flere slags nødorr, men som der var lite og ingen hjelp i under det svære hav som vi stadig var utsatt for. Til slutt fikk man spjelket rorstammen så pass at skibet kunde styres under sakte fart, og fikk således berget skibet inn til Barry. Skibet var kullastet. Assurandørene påskjønnnet oss for strevet.

På reise fra Cuba til Boston med d. «Sagaland» i juli 1927, sukkerlastet, blev vi pårendt av det hollandske linjeskib «Veen-dam», 26.000 tonn, som var på reise fra Rotterdam til New York. Kollisjonen fant sted i tåke straks nordenfor Nantucket fyrskib. «Sagaland» blev nesten skåret tvers over og sank på noen få min. Herunder mistedes en mann. Vi øvrige blev tatt ombord i «Veen-dam», som ingen betydelig skade fikk, og kunde uhindret fortsette reisen til New York.

PEDERSEN, HALVARD NICOLAI,

Stavanger, f. 5. mai 1865 i Stavanger. Til sjøs 1880 med s. «Væring» av Stavanger, tilh. Sømme & Wattne. Styr.m.eks. 1882 i Arendal og høiere styr.m.eks. 1887 i Stavanger. Styr.m. med fullr. «Favorit» (3 år) og bk. «Corona» (3 år). Blev i 1890 fører av s.n.

skib (415 brt.) av Stavanger, tilh. C. H. Pedersen m. fl. Har senere ført s. «Fram» (1200), d. «Nor» (2000), d. «Verdandi» (3600), alle av Stavanger, og d. «Ruth» (5800) av Oslo. Sluttet sjøen i 1906. — Senere skibsmegler, havariagent og besiktigelsesmann. — Form. i Stavanger Skipperf., form. i styret for Stavanger Sjømannsskole, distriktsform. i Redningsselskapet (N.S.S.R.). Bystyremedl. Sjørettsmedl. — 1 barn.

Den største begivenhet i mitt liv var da jeg i 25-års alderen blev skipper på bk. «Corona». Etter 3 år som styr.m. førte jeg den i 9 år. Seilte ca. 2 år på kysten av Brasilien under den forferdelige gulefeberepidemi i Santos og Rio 1891—92. Seilte senere i ca. 5 år i det Indiske Hav, Australia, øene rundt Madagaskar, India og like til Japan. Der var stoff til mange Joseph Conrads bøker.

PEDERSEN, HALVOR,

Tromøy pr. Arendal, f. 5. des. 1886 i Tromøy. Til sjøs 1902 med s. «Ophelia» av Porsgrunn. Styr.m.eks. 1906 i Arendal og skibsf.eks. 1909 i Oslo. Styr.m. med en rekke skib tilh. Thor Thoresen, Oslo. Blev i 1916 fører av d. «Norefos» (3800), tilh. s.n. reder. Har senere ført

damperne «Kaggefos» (4200), «Tyrifjord» (5500), «Skiensfjord» (7500), «Kristianiafjord» (9100) og fører nu d. «Førdefjord» (8035), tilh. N.A.L., alle av Oslo. — Gift. 1 barn.

Fra 10. aug. 1921 fører i N.A.L., da den overtok «Den Skandinaviske Øst-Afrika Linje».

Den 11. jan. 1918 blev mitt skib d. «Norefos» tatt av tysk u-båt 100 mil syd av de Canariske øer. Der blev satt 14 mann ombord som prisemannskap. Vi gikk da som en slags moderskib for u-båten til 1. mars. Skibet blev da senket 65 mil vest av Dakar. Hadde vært helt nede ved Monrovia. Var 32 timer i livbåtene før vi kom inn til Dakar.

PEDERSEN, HANS,

Oslo, f. 27. des. 1873 i Fjære. Til sjøs 1888 med s. «Sidney» (822 brt.) av Grimstad, tilh. P. Pedersen. Styr.m.eks. 1891 i Arendal

og skibsf.eks. 1897 i Oslo.

Styr.m. bl. a. med s. «Vasco de Gama», d. «Framnes» og d. «Tolosa». Blev i 1902 fører av d. «Skarpsno» (2800) av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Har senere ført damperne «Tolosa» (1600), «Navarra» (1900), «Galicia» (2000), «Coruna» (2590) og senest d. «Aker» (5300), samtl. tilh. s.n. rederi. Drev under krigen rederivirksomhet i Bergen, siden 1923 i Oslo. — Gift. 1 barn.

**PEDERSEN, HANS,**

Slagen pr. Tønsberg, f. 8.

okt. 1878 i Nøtterøy. Til sjøs 1893 med s. «Anna Bush» (120) av Tønsberg, tilh. skibsr. Rode. Styr.m.eks. 1897 og skibsf.eks. 1907 i Tønsberg. Styr.m. med damperne «Troid», «Thyra» og «Times», alle tilh. Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg. Blev

i 1905 fører av d. «Thyra» (6500), tilh. s.n. reder. Har senere ført d. «Trafalgar» (3500), d. «Times», (3500), d. «Troubadour» (8500), m. «Tricolor» (10000), m. «Thermopylæ» (10600) og fører nu m. «Taronga» (10500), alle tilh. s.n. reder. — Gift Ingen barn.

**PEDERSEN, HANS THEODOR,**

Åkerøya pr. Lillesand, f.

7. nov. 1877 i Åkerøya. Til sjøs 1893 med bk. «Runneberg» (700) av Lillesand, tilh. T. Andreassen. Styr.m.eks. 1899 i Åkerøya. Styr.m. med sk. «Tofteland» av Kristiansand, bk. «Hermod» av Lillesand og bk. «Jotun» av Kristiansand.

Blev i 1901 fører av s.n. skib (800), tilh. Rob. Knudsen. Har senere ført bk. «Wayfarer» (1000), bk. «Mimi» (1250), begge av Kristiansand, bk. «Norden» (1650), bk. «Trio», begge av Tvedestrand, d. «Frey» (4800) og senest d. «Fjorden», begge av Haugesund. — Gift. 3 barn.



Forliste bk. «Jotun» i nov. 1901, idet skibet sprang lekk i en orkan i nærheten av Bermuda. Holdtes flytende på pumpene i 8 dager, til man var i nærheten av Azorene, hvor man måtte forlate skibet med 14 fot vann i rummet og gå i livbåtene. Efter 1 døgnsohold i båtene i styggevær kom vi iland på vestsiden av øen Fayal.

Forliste bk. «Wayfarer» i nov. 1903 i Algoa Bay under skibets henliggen på Port Elizabets åpne havn. En voldsom pålands storm satte inn som forårsakte dette og 7 andre skibs totalforlis.

Forliste bk. «Norden» 4. des. 1913 efter ankomst på Dunkerque red. Mens skibet lå og avventet høivann, røk det op med en voldsom pålands storm så dokking var umulig, og 10 timer senere drev skibet på land og blev kondemnert.

Under krigen førte jeg bk. «Trio» og undgikk å komme i berøring med nogen slags krigsfartøier eller miner, men påtraff, dagen efter at våbenstilstanden var inntrådt, en stor u-båt liggende stille på ca. 40 gr. n.b. og 60 gr. v.l. Den gjorde intet tegn til å ville gjøre oss noget, så vi forstod at en forandring var inntrådt.

Jeg elsker sjøen og trakter efter å boltre mig på de store hav, og skulde ønske å leve op igjen de svundne år både med seil og damp, på tross av det hårde strev som man mangengang har gjennomgått — især i seilskibene.

PEDERSEN, INGVALD ALFRED,



Buenos Aires, f. 24. mai 1884 i Grimstad. Til sjøs 1899 med s. «Tercia» (1233 brt.) av Grimstad, tilh. B. Grefstad. Styrms.eks. 1904 i Grimstad og skibsf.eks. 1906 i Kristiansand. Styrms. bl. a. med s. «Durban», d. «Gyda» og d. «Ingstad». Blev i 1907 fører av s. «Durban» (680 brt.) av Kristiansand, tilh. A. Grefstad. Har senere ført s. «Bravo» (684 brt.), d. «Freia» (1000) og m. «Delfin» (300), alle av Montevideo. Siden 1927 ansatt ved Den norske Sjømannsmisjon i Buenos Aires. — Gift. 2 barn.

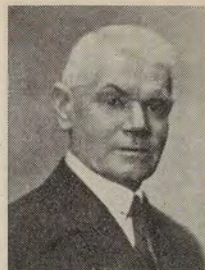
PEDERSEN, JOHN AMUNDSEN,



Drammen, f. 15. des. 1892 i Drammen. Til sjøs 1908 med s. «Mataura» (2000) av Drammen, tilh. Karl Bruusgaard. Styrms.eks. 1912 i Drammen og skibsf.eks. 1920 i Oslo. Styrms. med 4 m. bk. «Clan Graham», 4 m. bk. «Herø», d. «Hermes» og d. «Helikon». Blev i 1926 fører av d. «Hermelin» (3000) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Har senere ført d. «Hellas» (3150) og fører nu d. «Hirundo» (3200), begge tilh. s.n. reder. — Gift. Ingen barn.

PEDERSEN, JOSEPH PERLEFF,

Oslo, f. 16. april 1874 i Staubø. Til sjøs 1889 med bk. «Inca» (1150) av Tvedestrand, tilh. John P. Pedersen. Styrms.eks. 1892 i Staubo og skibsf.eks. 1895 i Arendal. Styrms. med s. «Storken». Blev i 1897 fører av dette skib av Tvedestrand, tilh. P. Pedersen. Har senere ført Oslo-damperne «Rap» (950) og «Ulv» (1950). Sluttet sjøen i 1915. — 1918—28 revisor i Statens Provianteringsdepartement. — Gift. Ingen barn.



PEDERSEN, JULIUS MICHAEL,

Hop pr. Bergen, f. 28. mars 1885 i Vesterålen. Til sjøs 1904 med d. «Norrøna» (830) av Bergen, tilh. Adolph Halvorsen. Styrms.eks. 1908 i Fredrikstad og skibsf.eks. 1913 i Bergen. Styrms. med Bergens-damperne «Hugin», «Herman Wedel Jarlsberg», «Anna» og «Hardanger». Blev i 1916 fører av s.n. skib (1750), tilh. Westfal-Larsen & Co. Har senere ført d. «Evanger» (7200) og fører nu d. «Porsanger» (7400), tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

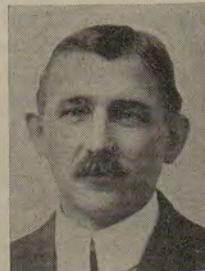


Seilte under hele verdenskrigen i faresonen, dels som styrms. og dels som fører, uten nevneverdig uhell.

Har nu i over 20 år tjenestgjort i rederiet Westfal-Larsen & Co. A.s., Bergen.

PEDERSEN, KARL CHRISTOFFER,

Oslo, f. 17. des. 1879 i Bergen. Til sjøs 1900 med d. «Blaamanden» (5100) av Bergen, tilh. S. Troye. Styrms.eks. 1904 og skibsf.eks. 1906 i Bergen. Høiere skibsf.eks. 1907 i Bergen. Styrms. med d. «Ulrikken» av Bergen. Blev i 1913 fører av dette skib (3650), tilh. Andr. Olsen. Har senere ført damperne «Gobernador Borries» (7200) av Punta Arenas, «Wilhelm Krag» (6200), «Bjørnstjerne Bjørnson» (9300), «Godesund» (2400) og senest d. «Tommeliten» (600), alle av Bergen. — Enkem. 4 barn.

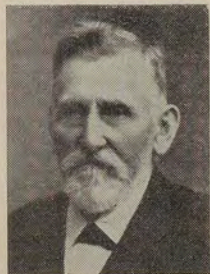


Pengebelønning fra d. «Ulrikken»s assurandører. 34 døgns drift i Nord Atlanteren med dette skib fra 1. sept. 1915 til 4. okt. 1915 uten propell. Reservepropell påsatt mellem Grønland og Labrador og reisen fortsattes til det oprinnelige bestemmelsessted Sidney, Cape Bretan (se N.H. & S. T. 1. nov. 1915). D. «Ulrikken» torpedert eller minesprengt 15. nov. 1915 2 kv.m. øst av Galloper fyrskib, 4 mann omkom.

Skiftet eier og flagg 4 ganger i løpet av 18 mnd. med d. «Gobernador Borrles». På reise Rotterdam—New York passerte vi en tur ca. 30 miner i Nordsjøen.

D. «Vilhelm Krag» i ballast fra Genua til Barry Road f. o. skutt isenk av U-35 utenfor Cape St. Vincent. Gikk i livbåtene og kom iland ved Sagres Point. Pent vær, ingen omkom, menneskelig behandling av U. 35.

PEDERSEN, KONRAD KRISTIAN.



Åkerøya pr. Lillesand, f. 12. april 1854 i Åkerøya. Til sjøs 1869 med bk. «Katrina» (300) av Kristiansand. Styr.m.eks. 1878 i Åkerøya. Styr.m. med br. «Vidar». Blev i 1885 fører av dette fartøi (340) av Lillesand, tilh. Andr. Tønnesen. Har senere ført br. «Phœbus» (400), sk. «Uto» (223), begge av Lillesand, bk. «Wansbeck» (465) av Kristiansand, 3 m. sk. «Severn» (700) og 3 m. sk. «Eudora» (700), begge av Porsgrunn. Sluttet sjøen i 1919. — Enkem. 6 barn.

Sølvmedalje for redning av et fransk skibsmannskap.

Forliste br. «Phœbus» utenfor Dunkerque 1891.

Forliste sk. «Uto» i Nordsjøen i 1905.

Krigsforliste bk. «Wansbeck» 11. sept. 1915. En tysk u-båt satte fyr på skibet i Nordsjøen på reise fra Porsgrunn til Firth of Forth. Mannskapet blev optatt av u-båten og overført til et annet Porsgrunnsskib.

PEDERSEN, NICOLAI.



Drammen, f. 16. nov. 1849. Til sjøs 1863 med s. «Ceres» av Drammen, tilh. Gullik Pedersen. Styr.m.eks. 1869 i Oslo. Styr.m. med s. «Ceres». Blev i 1872 fører av dette skib. Har senere ført s. «Margareth Milne», s. «Andreas», isbryteren «Thor» (1891—1931) og d. «Louise II» i passagerfart på Oslo-fjorden (1896—1933), alle av Drammen. Sluttet sjøen i 1933. — Inneh. fortjenstmedaljen. — Enkem. 7 barn.

Forliste bk. «Margareth Milne» høsten 1881 ved Aberdeen, Skotland, og strandet på samme sted hvor den var bygget. Skibet var opkalt efter byggmesterens hustru.

PEDERSEN, NILS JACOB,

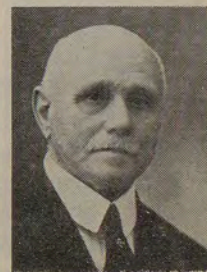
Porsgrunn, f. 10. des. 1874 i Porsgrunn. Til sjøs 1894 med s. «Solveig» (602 nrt.) av Porsgrunn. Styr.m.eks. 1897 i Porsgrunn. Styr.m. bl. a. med d. «Lysaker» og d. «Fjordheim». Blev i 1906 fører av s.n. damper (4000) av Oslo, tilh. Mail & Holby. Førte senest damperne



«Grenske» og «Hjeltefjord» av Skien. Sluttet sjøen i 1916. — 1916—22 inspektør hos H. Haraldsen, Skien. Fra 1923 tilsynsmann i Skibskontrollen og fra 1928 mønstringsmann.

PEDERSEN, OLE PEDER,

Oslo, f. 25. aug. 1862 i Kongsvinger. Til sjøs 1877 med d. «Varna» av Oslo, tilh. C. E. Smith. Styr.m.eks. 1883 i Oslo. Styr.m. bl. a. med s. «Bjørviken» og s. «Magnolia». Blev i 1887 fører av sk. «Ida» (210 brt.) av Oslo, tilh. skibsr. Solberg. Har senere ført s.



«Andreas» (250) av Holmestrand samt sk. «Trækfuglen» (tilh. den bekjente «Rølapaalsen») og sk. «Tyr», begge av Oslo. Sluttet sjøen i 1904. — Senere arbeidet ved Frydenlunds Bryggeri. — Gift. 9 barn.

PEDERSEN, OSKAR AUGUST,

Kristiansand, f. 27. juli 1886 i Kristiansand. Til sjøs 1901 med d. «Eros» (600) av Kristiansand, tilh. O. A. T. Skjelbred. Styr.m.eks. 1906 og skibsf.eks. 1910 i Kristiansand. Styr.m. bl. a. med bk. «Gratia» og fl. A.D.S.-skib. Blev i 1918 fører av m. «Folkvard» (5000) av Oslo, tilh. Den Norske Stat. Har senere ført m.



«Songdal» (5000) av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1924. — Senere kjøpmann. — Gift. 5 barn.

1918 reddet vi med m. «Folkvard» et russisk mannskap på 27 mann som var torpedert av en tysk u-båt i Nordsjøen og bragte dem vel i havn i Stavanger.

Har aldri vært med på forlis.

PEDERSEN, OTTO EBERHARTH,

Antwerpen, f. 16. juli 1884 i Tromøy. Til sjøs 1902 med s. «Leda» (580 brt.) av Arendal, tilh. H. Pettersen. Styrme.eks. 1904 i Arendal og skibsf.eks. 1911 i Kristiansand. Styrme. med damperne «Helios», «Hugin», «Hero» og «Herakles». Blev i 1919 fører av d. «Harald» (5100) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Har senere ført d. «Herakles» (8600) av Drammen og fører nu d. «Sarita» (8300) av Grimstad, tilh. J. M. Ugland. — Gift. Ingen barn.

Blev påskjønet med gullur og kjede fra d. «Harald»s assuran-dører («Vidar») for optreden under skibets havari i Atlanteren i des. 1919.

Har vært 24 år i Bruusgaard, Kiøsterud & Co. rederi.

PEDERSEN, OTTO EMIL,

Tjørve, Lista, f. 1. des. 1898 i Vanse. Til sjøs 1916 med d. «Andora» (2130) av Oslo, tilh. A. H. Arvesen. Styrme.eks. 1920 og skibsf.eks. 1926 i Farsund. Styrme. med damperne «Tønnes Kåde», «Andora» og «Aranda». Blev i 1927 fører av s.n. damper (2635) av Farsund. Har senere ført d. «Andora» (2130) av Oslo og førte senest d. «Aranda» (2635) av Farsund. — Gift. 2 barn.

PEDERSEN*), P. A.,

Tjøme, f. 27. okt. 1854 i Tjøme. Til sjøs 1868 med s. «Freya» (360) av Tjøme, tilh. Thor Thoresen. Styrme.eks. 1873 i Porsgrunn. Styrme. bl. a. med seilskibene «Tolv Brødre», «Deodata» og «Enigheden». Blev i 1878 fører av s. «Themis» (440) av Hvidsten, tilh. L. O. Røed. Har senere ført seilskibene «Comorin» (800), «Resolut» (300), begge av Tjøme, «Java» (600), «Rolf» (1100), «Fortuna» (1200), alle av Oslo, «Union» og «Unison» av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1909. — Har senere vært tilsynsmann for Rikstrygdeverket, forretningsf. for Trygdekassen, kirkeverge, forstander i Tjøme Sparebank m. m. — Enkem. 3 barn.

*) Død 4. nov. 1934.

PEDERSEN, PEDER BENONI,

Sandøystrand pr. Brevik, f. 12. nov. 1860 i Tangen ved Brevik. Til sjøs 1876 med sk. «Skirner» (110) av Brevik, tilh. A. Ørvik. Styrme.eks. 1881 i Brevik. Styrme. med br. «Rufus», bk. «Mindora» og bk. «Hafsfjord». Blev i 1890 fører av bk. «Garant» (525) av Brevik, tilh. Chr. Hansen. Har senere ført br. «Storbeam» (300), sk.s. «Otto» (500), bk. «Marie» (600), d. «Fro» (1200) og d. «Kapduen» (1400), alle av Brevik. Sluttet sjøen i 1922. — Senere stuer ved Dalen-Portland Cementvarefabrik. — Enkem. 6 barn.

PEDERSEN, PEDER KONRAD,

Porsgrunn, f. 9. sept. 1895 i Staubø. Til sjøs 1911 med d. «Anita» av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Styrme.eks. 1916 og skibsf.eks. 1924 i Arendal. Styrme. bl. a. med d. «Tormod», d. «Havdrot» og d. «Ottawa». Blev i 1930 fører av d. «Laurie» (3657) av Porsgrunn, tilh. N. Lied. Førte senest d. «Lab» (1800) av Porsgrunn. — Gift. Ingen barn.

**PEDERSEN, PEDER MARTIN,**

Mandal, f. 19. sept. 1872 i Mandal. Til sjøs 1886 med s. «Lydiana» (35) av Mandal, tilh. hans far August Pedersen. Styrme.eks. 1888 og høiere styrme.eks. 1889 i Mandal. Styrme. bl. a. med bk. «Zulu» av Mandal og bk. «Duncrag» av Kristiansand. Blev i 1900 fører av s.n. skib (1450), tilh. Mathias Hansen. Har senere ført bk. «Alexander Lawrence» (1850), bk. «Fiore» (2550), bk. «Fidelio» (3150), d. «Fidalgo» (1850), d. «Fido» (2900), og fører nu d. «Fidelio» (3140), samtl. tilh. s.n. reder. — Rederf. gullmedalje. — Gift. 4 barn.



Vannrotte fra jeg kunde gå vilde jeg absolutt til sjøs, og blev da sendt på styrme.skolen straks efter fylte 15 år, og fikk knapt 1½ år gammel eksamen. Neste vinter den høiere styrme.eks. Våren 1889 som lettmatros med bk. «Magda» forflyttet til 2. styrme., inntil vi forliste 17. feb. 1900 i Atlanterhavet.

Tok nov. 1897 hyre med bk. «Duncrag», Kristiansand, og fikk i juni 1900 dette skib å føre, og har den hele tid vært i samme rederi. Var ialt ombord i dette skib nesten 15 år, og vår fart var stadig i flere år mellom Nord-Syd Amerika og Europa, så i noen år mellom Nord Amerika og Syd Afrika, Australia, New Zealand, Sydhavs-

øene, og hadde naturligvis mange opplevelser i den tid. Kan nevnes en cyclon på vei fra Rosario til Cape Town. Ca. 200 mil vest av Tristan da Cunha, da skibet lå og slo med oppbraste rær i sjøen og hvetelasten holdt på å gi sig. Måtte kappe begge stengerigger for ikke å gå helt rundt. På over 5 år var jeg ikke i Europa med skibet.

Bg. «Vilage Pride» sank under bena på oss høsten 1893 i Den engelske Kanal, og vi blev berget av en arendalsbr. «Vesta» i siste øieblikk. Mistet dessverre en mann. Var 7 mann i en almindelig skibspram, og det var bare et under at vi ikke alle gikk under. Det var real orkan den dagen.

Tror jeg har en norsk rekord med reise fra Buenos Aires til Boston, med bk. «Duncrag» i 1905 på 41 dager (så sa konsul Lootz, som da hadde vært konsul for Norge og Sverige i ca. 30 år).

Med bk. «Alexander Lawrence» gikk vi også fra Boston til Buenos Aires på 41 dager, såvidt jeg minnes, i 1914. Med dette skib kom jeg så til Hamburg ca. en uke før krigen brøt ut og blev liggende fast der helt til okt. mnd., før vi slapp ut og gikk hjem til Kristiansand for opplegg. Men i jan. 1915 gikk vi ut igjen og seilte under hele krigen, men var heldig aldri å treffe tyske u-båter.

I 1917 var vi 15 større norske seilskib som gikk fra Buenos Aires til Norge, Sverige og Danmark med hvete. Av disse 15, som avgikk fra Buenos Aires i løpet av 7—8 dager, var vi bare 5 som kom frem. Resten blev senket. Mitt skib var da bk. «Fiore», ex. «Sigurd» av Sandnes.

PEDERSEN, PEDER THORVALD,

Nøtterøy, f. 24. sept. 1873 i Nøtterøy. Til sjøs 1889 med bk. «Nymph» (420 brt.) av Tønsberg, tilh. Ole Andersen. Styrms.eks. 1893 og skibsf.eks. 1897 i Tønsberg. Styrms. bl. a. med bk. «Olaf Trygvason». Blev i 1900 fører av s. «Alpha» (692 nrt.) av Oslo, tilh. J. Johansen & Co. Har senere ført seilskibene «Atbara» (720 nrt.), «Asyria» (1000 nrt.), «Astoria» (1027 nrt.), «Australia» (1249 nrt.), «Antiqua» (1347 nrt.), d. «Thorsdal» (3300), d. «Ferdinand Melsom» (5000), 4 m. bk. «Lancing» (2647 nrt.), d. «Romsdal» (5400) og d. «Thorsdal» (3700), alle tilh. s.n. rederi, og fører nu d. «Røsten» (1100) av Tønsberg, tilh. Rafen & Loennechen. — Gift. 7 barn.

Forliste med bk. «Atbara» i East London 10. juni 1902. Alle mann undtagen mig blev borte. Skibet lå til ankers da kjettingen brekket.

Forliste med bk. «Australia» ved Cap-Chat (Canada) 3. okt. 1908. Skibet lå til ankers da kjettingen brekket. Alle reddet.

Blev torpedert med d. «Thorsdal» 170 mil West av Torry Island i juli 1917. Alle mann reddet.

Seilte på et isfjeld i Atlanteren med 4 m. bk. «Lancing» kl. 0.03 i juli 1920, men grunnet skibets dimensjoner fikk den ingen annen skade enn en brukket mast ved at underråen støtte mod fjellet.

PEDERSEN, PETTER MARTIN,

Farøy (Farsund), f. 29. okt. 1898 i Farsund. Til sjøs 1915 med d. «Spind» (1850) av Farsund, tilh. Jac. Salvesen. Styrms.eks. 1919 i Farsund og skibsf.eks. 1921 i Kristiansand. Styrms. med

d. «Røskva» av Oslo, d. «Lillemor» og d. «Borgfred» av Farsund. Blev i 1926 fører av s.n. damper (2120), tilh. G. Gabrielsen. Har senere ført damperne «Brat-holm» (1970), «Gydavore» (6730), «Katland» (2200) og fører nu d. «Spurt» (3360), tilh. Lundegaard & Sønner, alle av Farsund. — Gift. 2 barn.



PEDERSEN, REIER ANDREAS,

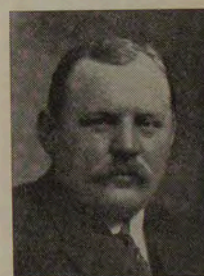
Stavanger, f. 26. nov. 1867 i Stavanger. Til sjøs 1882 med s. «Viator» (436 brt.) av Stavanger, tilh. Brødrene Berner. Styrms.eks. 1888 i Stavanger. Styrms. bl. a. med s. «Patmos», s. «Alegro» og d. «Meta». Blev i 1903 fører av s. «Transport» (276 brt.) av Stavanger, tilh. Strømstenens Verft. Har senere ført damperne «Atlas» (200), «Albatros» (200) og «Albion» (210), alle tilh. Ths. S. Falck, Stavanger. Sluttet sjøen i 1910. — Senere i havnevesenet, nu overhavnebetjent. — Enkem. 5 barn.



Jeg førte i 1914 d. «Argo», tilh. Ths. S. Falck, en tur til Island i min ferie, og blev da praiet av et større engelsk krigsskib mellem Færø og Shetland. Antagelig var vi det første skib som blev praiet under krigen, men da papirer og alt var i orden fikk vi fortsette til bestemmelsesstedet Stavanger med vår sildelast.

PEDERSEN, SELMER LUDVIG,

Farsund, f. 25. jan. 1886 i Farsund. Til sjøs 1902 med s. «Hiram» (1100) av Farsund. Styrms.eks. 1904 i Farsund og skibsf.eks. 1910 i Kristiansand. Styrms. bl. a. med bk. «Frida» av Grimstad og bk. «Thekla» av Farsund. Blev i 1911 fører av s. «Sandvigen» (3200) av Kristiansand, tilh. S. O. Stray & Co. Har senere ført s. «Alastor» (1250), s. «Svaland» (3800), d. «Snar» (2350), alle tilh. o.n. rederi, d. «Ba» (2000), d.t. «Andrea» (7800), og fører nu m.t. «G. C. Brøvig» (14660), tilh. Th. Brøvig, alle av Farsund. — Enkem. 6 barn.



PEDERSEN, STIAN,

Kragerø, f. 29. nov. 1875 i Kragerø. Til sjøs 1890 med s. «Hebe» (850) av Kragerø, tilh. A. Natvig. Styr.m.eks. 1898 i Kragerø. Styr.m. bl. a. med bk. «Bravo», bk. «Blackadder» og bk. «Maranda». Blev i 1904 fører av bk. «Blackadder» (960 brt.) av Kragerø, tilh. J.

Aalborg. Har senere ført s. «Hippen» (1257 brt.) av Oslo og senest m. «Grenmar» (960) av Kragerø. — Gift. 6 barn.

«Blackadder» var en fin seiler. På min første tur med den gjorde vi reisen Moss, Barbados, Fernandina, Kragerø på 3 mnd. 10 dager. Reisen Fernandina—Kragerø gjorde vi på 24 dager.

I april 1917 lå jeg i Nord Atlanteren med bk. «Hippen» på reise New York—Aarhus med oljekaker. Under en N.O. storm sank plutselig fokkemasten 8 tommer, mens folkene var til vær og gjorde fast fokken. Folkene kom ned i en fart uten å ha fått fokken fast. Jeg ventet hvert øieblik at riggen skulde gå overbord. Vi fikk op taljer på barduner og sviktninger i riggen som støttet, og således greiet vi å beholde riggen. Vi var da på høide med St. Kilda nordenfor Skotland. Å bære av for Irland eller Skotland var jo å komme rett op i krigssonen, så jeg hadde intet annet valg enn å forsøke å nå Norge. Vi kom inn til Bergen efter 3 ukers hårdt slit med skib og folk i god behold. Ved besiktelsen viste det sig at masten var bortrustet i bunnen og hadde krøllet sig over kjølsvinet på grunn av den hårde påkjenning.

I nov. 1919 på reise Buenos Aires—Kjøbenhavn kom vi nord for Skotland ut i en storm fra N.O. med høit oprørt hav. Fikk et brått over poppen. Det tok ratt, natthus og skylight med sig og fylte lugarer og salongen med vann. Bar av for Belfast som vi nådde i god behold, hvor vi utførte en midlertidig reparasjon.

PEDERSEN, SVEND BORGE,

Bergen, f. 4. des. 1892 i Bergen. Til sjøs 1909 med d. «Cecil» (6000) av Bergen, tilh. J. Christensen. Styr.m.-eks. 1912 og skibsf.eks. 1918 i Bergen. Styr.m. bl. a. med Bergens-damperne «Baune», «Finse» og «Norne». Blev i 1926 fører av d. «Barde» av Bergen, tilh. H.

Kuhnle. Har senere ført m. «Norne» (6900) og fører nu m. «Norden» (11620), begge tilh. s.n. reder. — Gift. 2 barn.

Har vært ansatt hos H. Kuhnle siden 1915.

PEDERSEN, THARALD EMIL,

Oslo, f. 7. nov. 1890 i Sønleed pr. Risør. Til sjøs 1905 med br. «Sterling» (300) av Larvik. Styr.m.eks. 1909 i Larvik og skibsf.eks. 1912 i

Tønsberg. Styr.m. med d. «Atna» og d. «Mexicano», begge av Tønsberg. Blev i 1919 fører av s.n. damper (6000), tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Hercules» (7000), d. «Mexicano» (6000), m. «America» (7600) og fører nu d. «Simla» (9600), alle tilh. s.n. reder. — Gift. Ingen barn.

Skibs- og stuverinspektør i Oslo 1924—1933, da jeg igjen gikk til sjøs som fører av d. «Simla».

Tilslå byggingen og overtok førerstillingen på Wilh. Wilhelmsens første motorskib m. «America» i 1921.

Begynte som matros i Wilh. Wilhelmsens rederi 1909, efter 3 års seilskipsfart.

PERSEN, AANON,

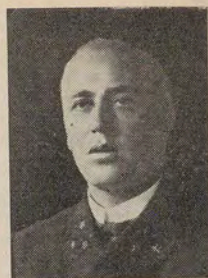
Grimstad, f. 9. mai 1876 i Fjære. Til sjøs 1891 med s. «Erik Dale» (450 brt.) av Arendal, tilh. A. Evenbye & Co. Styr.m.eks. 1895 i Arendal. Styr.m. med bk. «Mississippi» av Arendal, «Margit» av Oslo og «Brazilian» av Grimstad. Blev i 1902 fører av s.n. skib (396 brt.), tilh. Peder Pedersen. Har senere ført s. «Ancan» (1451 brt.) av Tvedestrand, s. «Audny» (2195 brt.), d. «Berit» (1100), begge av Oslo, og senest d. «Ulrikka» (2200) av Haugesund. — Gift. 4 barn.

Forlist engang på Great Inagua, hvor vi blev 13 døgn og holdt på å sette livet til av sult og tørst. Ellers har det vært storm og stille som for sjøfolk flest. Seilte under hele krigen.

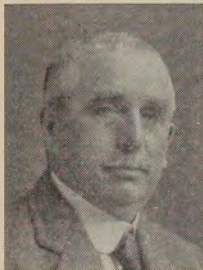
PERSEN, PAUL BIRGER,

Cardiff (England), f. 10. des. 1892 i Brekkestø. Til sjøs 1908 med s. «Fortuna» av Lillesand. Styr.m.eks. 1912 og skibsf.eks. 1915 i Kristiansand. Styr.m. bl. a. med d. «Stokesley» og d. «Annavore». Blev i 1917 fører av d. «Stokesley» (1500) av Farsund, tilh. Lundegaard & Stray. Har senere ført d. «Bravore» (2240), d. «Carlvore» (1650) og fører nu atter d. «Bravore», begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.

Har vært i Lundegaard & Strays rederi fra 1912. I 1928 fratrådte hr. Lundegaard. Nuv. reder Gunstein Stray & Sønn. Seilet i krigstiden mellem England og Frankrike.



PERSEN, PEDER ANDREAS,



Stavanger, f. 13. sept. 1859 i Stavanger. Til sjøs 1876 med s. «Semiramis» (1500) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styrme.eks. 1875 i Stavanger. Blev i 1886 fører av s. «Professor Nordenskiöld» (750) av Stavanger, tilh. S. Berners Sønner. Har senere ført s. «Glimt» (540). Sluttet sjøen i 1890. — Senere fl. år på meglerkontor i England. Senere i fl. år disp. for margarinfabrik. — Gift. 1 barn.

PETERSEN, EINAR,

San Francisco (U. S. A.), f. 23. feb. 1878 i Bergen. Til sjøs 1892 med d. «Embla» (650) av Bergen, tilh. J. C. Giertsen. Styrme.eks. 1894 og skibsf.eks. 1896 i Bergen. Styrme. med damperne «Trudvang», «Røskva» og «Hekla». Blev i 1900 fører av d. «Hermod» (1600), tilh. o.n. reder. Har senere ført d. «Breidablik», d. «Rimfakse», d. «Samnanger», d. «Falkanger» og senest m. «Høyanger», alle av Bergen. Sluttet sjøen i 1927. — Senere repr. på Pacifikkysten for Westfal-Larsen & Co. A.s., Bergen. — Gift. Ingen barn.

PETERSEN, IDAR,



Strinda pr. Trondheim, f. 31. jan. 1881 i Trondheim. Til sjøs 1896 med bk. «Skjald» (1497 brt.) av Tvedestrand, tilh. A. & F. Smith. Styrme.eks. 1899 i Trondheim og skibsf.eks. 1901 i Bergen. Styrme. med fl. skib tilh. N.F.D.S. Blev i 1912 fører av d. «Skreien» av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Har senere ført damperne «Strix», «Kong Eystein», «Præsident Christie», «Haakon Jarl», «Tordenskjold» og fører nu d. «Kong Gudrød» (1091 brt.), alle tilh. N.F.D.S. — Gift. 2 barn.

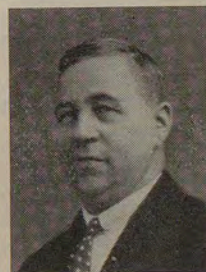
Jeg har seilt i N.F.D.S. siden 28. okt. 1902. Jeg førte d. «Haakon Jarl» i nordgående hurtigrute, da skibet 17. juni 1924 sank i Vestfjorden efter kollisjon i tett tåke med samme rederis sydgående hurtigrute d. «Kong Harald». Skibet sank i løpet av 3 å 4 min. og der omkom 17 mennesker.

PETERSEN, PETTER BERG,



Bota pr. Staubø, f. 2. nov. 1890 i Staubø. Til sjøs 1906 med s. «Imacos» (1000) av Tvedestrand, tilh. Bech's rederi. Styrme.eks. 1912 og skibsf.eks. 1914 i Arendal. Styrme. med damperne «Sjofna», «Thordis», «Senta» og «Løvland». Blev i 1922 fører av s.n. skib (4100) av Oslo, tilh. Thv. Pedersen. Har senere ført d. «Matti» (4150) av Tvedestrand og fører nu d. «Norbo» (1880) av Oslo, tilh. C. Henry Smith. — Form. i Norwegian Mates Association, New York, og styremedl. i Norsk Styrmannsforening. — Gift. Ingen barn.

PETTERSEN, ALEXANDER,



Sauda (Ryfylke), f. 23. okt. 1881 i Bergen. Til sjøs 1896 med d. «Vesta» (1800) av Bergen, tilh. skibsr. Ellershusen. Styrme.eks. 1902 og skibsf.eks. 1904 i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Norrona» og d. «Capt. Bennett». Blev i 1908 fører av s.n. damper (900) av Bergen, tilh. Adolph Halvorsen. Har senere ført damperne «Vincenzo Di Giorgio», «Capt. Bennett» og «Nils» (3000), alle tilh. s.n. reder. Sluttet sjøen i 1916. — Senere hotelleier. — Gift. Ingen barn.

PETTERSEN, ANTON EDVIN,



Hvaler, f. 26. april 1877 i Hvaler. Til sjøs 1893 med bk. «Halden» av Halden. Styrme.eks. 1896 i Halden. Styrme. bl. a. med s. «Sylfide», s. «Franciska» og s. «Desideria». Blev i 1915 fører av s. «Høiden» (736 brt.) av Oslo, tilh. Magnus C. Hanssen. Har senere ført s. «Desideria» (703 brt.), tilh. denne reder, og fører nu d. «Hvaler» (72 brt.) av Fredrikstad (i lokalfart). — Gift. 2 barn.

Under krigen seilte jeg på Nord Atlanteren og Nordsjøen. Var heldig og gikk klar både miner og u-båter. Vi passerte mange miner på turen over Nordsjøen i 1918. Så en tysk u-båt under Englands-kysten. Han lot oss gå, men senket en engelsk båt. Ubåten blev sprengt med bomber.

PETTERSEN, CHRISTEN MØLLER,

Kolbjørnsvik pr. Arendal, f. 5. nov. 1868. Til sjøs 1884 med s. «Kardalia» (416 brt.) av Arendal, tilh. J. E. Hansen. Styr.m.eks. 1888 i Arendal. Styr.m. med bk. «Guldbringer» og bk. «Solid» av Tvedestrand samt bk. «Imperator» av Arendal. Blev i 1894 fører av s.

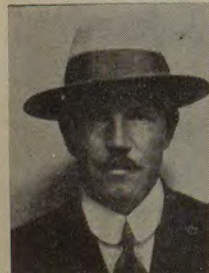
«Patria» (300) av Arendal, tilh. Karsten Taraldsen. Har senere ført s. «Imperator» (850), s. «Emigrant» (800), begge av Arendal, s. «Vanadis» (775) av Risør, d. «Leander» (4500) av Arendal, d. «Eikland» (2050) av Risør, m. «Balbao» (2000) av Sandefjord og fører nu d. «Marit» (8400) av Arendal, tilh. Jørgen P. Jensen. — Gift. 6 barn.

Seilte under hele krigen i faresonen. Det første året i malmfart Narvik—Rotterdam (blev herunder en gang kapret på territorialgrensen på Folla av et engelsk krigsskib, men fikk passere). De 3 siste år seilte jeg mellom Rouen og Englands østkyst uten nevneverdige uhell.

PETTERSEN, FREDRIK,

Kristiansand, f. 12. mai 1893 i Kristiansand. Til sjøs 1908 med s. «Norden» av Tvedestrand, tilh. Bech's rederi. Styr.m.eks. 1913 og skibsf.eks. 1918 i Kristiansand. Styr.m. med damperne «Closeburn», «Finskog» og «Fidalgo». Blev i 1920 fører av s. «Duncrag» (927 brt.)

av Kristiansand, tilh. Mathias Hansen, og førte senest dette fartøi. Sluttet sjøen i 1921. — Senere forsorgsforstander. — Gift. 5 barn.

PETTERSEN, GUSTAV ADOLF,

Prestholt pr. Lillesand, f. 9. juli 1889 i Bergen. Til sjøs 1904 med s. «Lofthus» av Lillesand, tilh. J. A. Henschien. Styr.m.eks. 1918 i Lillesand. Styr.m. med b.d. «Stærkodder». Blev i 1924 fører av b.d. «Parat» (135 brt.) av Trondheim, tilh. Norsk Bjergningskomp. Har

senere ført bjergningsdamperne «Ulabrand», «Parat», «Traust» (222 brt.) og fører nu atter «Ulabrand» av Bergen. — Gift. 2 barn.

Har vært ansatt i Norsk Bjergningskompagni A.s siden 1916. Tidligere før jeg med forskjellige seilskib i ca. 10 år på langfart.

PETTERSEN, HALFDAN,

Bergen, f. 13. mai 1880 i Skjoldenhavn. Til sjøs 1896 med d. «Røskva» av Bergen. Styr.m.eks. 1901 i Trondheim. Styr.m. med fl. V.D.S.-skib. Blev i 1911 fører av d. «Lofoten» av Stokmarknes, tilh. V.D.S. Har senere ført damperne «Sortland», «Nordland», «Richard With» og «Finmarken», alle tilh. V.D.S. Sluttet sjøen i 1929. — Senere overstuer for V.D.S. i Bergen. — Ordf. i repr.sk. i R.B.F. — Gift. 4 barn.

PETTERSEN, HENRIK NICOLAY,

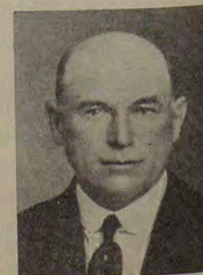
Høvik, f. 4. aug. 1879 i Soon. Til sjøs 1896 med s. «Ansgar» (1500) av Oslo, tilh. Sigurd Feiring. Styr.m.eks. 1900 og skibsf.eks. 1903 i Oslo. Styr.m. bl. a. med bk. «Ansgar» og d. «Albis». Blev i 1912 fører av d. «Falkniss» (1900) av Oslo, tilh. Camillo Eitzen & Co.

Har senere ført Oslo-damperne «Albis» (2300), «Rigi» (3250), «Nesjar» (2400), «Eiger» (2000), «Tento» (3200), «Mondego» (2200), «Victo» (6150) og fører nu «Anjer» (7100) av Oslo, tilh. E. B. Aaby. — Gift. 3 barn.

D. «Albis» blev på reise Archangel—Immingham med trelast senket 14. aug. 1915 ca. 60' av Stat. Mannskapet gikk i livbåtene, der efter nogle timers roning påtraff en norsk fiskerbåt som slepte oss inn til Ålesund.

D. «Rigi» på reise Amerika—Gøteborg støtte på mine julaften 1915 i Nordsjøen og sank. Fikk livbåtene ut og alle mann berget i disse. Efter ophold i livbåtene til juledags aften blev vi optatt av d. «Heimland I» og landsatt i Oslo.

D. «Nesjar» blev 30. sept. 1916 på reise Skien—Archangel senket av tysk u-båt utenfor Colabukten. Vi kom alle i livbåtene og efter en hård tærn iland på Murmansk.

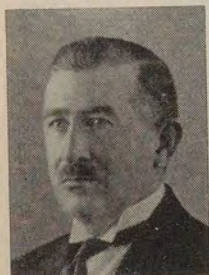
PETTERSEN, JOHANNES RONESS,

Bergen, f. 16. des. 1872 i Dverberg. Til sjøs 1888 med d. «St. Olaf» (3000) av Bergen, tilh. Harloff & Bøe. Styr.m.eks. 1893 i Arendal. Styr.m. bl. a. med sk.s. «Arthur», fl. V.D.S.-skib og d. «Botnia». Blev i 1900 fører av d. «Evviva» (800) av Bergen, tilh. William

Hansen. Har senere ført damperne «C. Sundt» (1750), «Hekla» (800), «Victoria» (1350), «Anna» (1900), «Hansa» (1750), «Skulda» (1750) og fører nu d. «Thyra» (2725), alle tilh. s.n. reder. — Gift. 2 barn.

Under ophold i Isabella de Sagua 31. aug. 1933 var der en orkan i anmarsj. Jeg rådet folkene til å rømme byen, da denne antagelig vilde bli oversvømmet og lagt i ruiner. Neste morgen var hele byen ødelagt, så de som var blitt igjen i byen omkom. Fikk senere derfor en erkjentlighetsskrivelse fra den nedsatte hjelpekomité for min advarsel.

PETTERSEN, LAURITZ EMANUEL,



Risør, f. 4. aug. 1888 i Risør. Til sjøs 1903 med s. «Edward Percy» (862 reg.) av Stavanger, tilh. G. Berg & Co. Styrme.eks. 1906 i Risør og skibsf.eks. 1915 i Oslo. Høiere skibsf.eks. 1921 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Gyda» av Grimstad og d. «Casma» av Stavanger.

Blev i 1916 fører av s. «Kirsten» (2400), tilh. s.n. rederi. Har senere ført damperne «Ekstrand» (1650), «Fjelstrand» (2200), «Nordstrand» (4200), «Fagerstrand» (1700) og fører nu «Strand» (2900), samtl. tilh. C. B. Nielsen, Skien. — Gift. 3 barn.

PETTERSEN, LOUIS ANKER,



Kolbjørnsvik pr. Arendal, f. 22. mai 1893 i Kragerø. Til sjøs 1908 med s. «Consuelo» av Kragerø. Styrme.eks. 1913 i Risør og skibsf.eks. 1915 i Arendal. Styrme. bl. a. med d. «Papelera», d. «Graziella» og d. «Frogner». Blev i 1925 fører av d. «Papelera» (3060) av Oslo,

tilh. Fearnley & Eger. Fører nu m. «Fernbank» (7890), tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.

Redningsbelønning (gullur & diplom) fra Nederlandsk Ostindiske Regj.

PETTERSEN, NILS PEDER,



Arendal, f. 19. nov. 1889 i Holmesund. Til sjøs 1905 med s. «August Leffler» (900) av Tvedestrand, tilh. John P. Pedersen & Søn. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1913 i Arendal. Styrme. bl. a. med sk.s. «Castor», d. «Ocean» og d. «Dernes». Blev i 1916 fører av s.n.

damper (1200) av Bodø, tilh. Alfr. Calvert & Co., Goole. Har senere ført damperne «Lilias» (1400) av Tvedestrand, «Bøklund» (2700) av Brevik, «Furulund» (1700) av Oslo og fører nu «Hild» (2200) av Farsund, tilh. Jac. Salvesen. — Robins Legat (1933). — Gift. 4 barn.

Blev minesprengt med d. «Tromø» av Arendal i Nordsjøen 3. okt. 1914, hvorved vi mistet 2 mann. Senere optatt av en engelsk minesweeper. Det hendte kl. 6 morgen og vi blev optatt av en minesweeper kl. 1 em. og landsatt i North Shields kl. 6 aften samme dag.

Med d. «Hild» reddet jeg den 4. nov. 1933 i Nord Atlanteren på n.br. 43.35 og l.n. 27.25 i meget hårdt vær besetningen 6 mann fra det synkende og havarete sk. «Excellence» av St. Johns, som var på reise fra Newfoundland til Oporto med fiskelast. Den hadde vært 21 dager ute, og mannskapet var meget medtatt. De blev landsatt i Ceuta 11. nov. 1933. Herfor fikk jeg Robins Legat for 1933.

PETTERSEN, OLE ALBERT,

Hvaler, f. 1. nov. 1873 i Hvaler. Til sjøs 1890 med s. «Amelie» (400) av Halden, tilh. skibshandler Dahl. Styrme.eks. 1894 i Halden. Styrme. med s. «Flink», br. «Petrel» og s. «Else». Blev i 1901 fører av s. «Alert» (300) av Fredrikstad, tilh. Brødrene Jacobsen. Har senere ført s. «Gamma» (700) av Fredrikstad, d. «Odfrid» (800) av Oslo, s. «Elgar» (2000) av Verdø, s. «Abyssinia» (1600) av Kristiansand og s. «Baunen» (2050) av Halden. Sluttet sjøen i 1923. — Senere drevet litt fiske. — Form. i Ø. Hvaler Sjømannsf. (6 år). — Gift. 3 barn.



I tiden 1908—1914 førte jeg s. «Gamma». 19. sept. 1914 forliste jeg dette ved Vlieland på den hollandske kyst. Vi kom fra Oslo lastet med is for London. Da vi var kommet under den engelske kyst fikk vi svar storm av V.N.V. «Gamma» sprang lekk i stormen, og på en forholdsvis kort tid var skuten full av vann. Den fløt kun på islasten. Da en redning ute på sjøen i den tid var utelukket, fant vi det rædeligst å seile rett unda vinden for Holland, for om ikke lenge vilde isen ha smeltet, skuten synke, og alle redningsløst være forlapt. Vi forsøkte å sette ut livbåten, men den knustes, og straks efter at dette skjedde, gikk riggen overbord. Kl. var 4 om morgenen da skuten tørnet på sannbanken ¼ mil fra land. Umiddelbart efter blev alle 10 mann av et brott slått overbord. Imidlertid hadde vi forberedt oss på dette, og hadde derfor livbeltene på oss. — Efter å ha ligget og kjempet med brotten ca. ½ time, blev vi kastet op på sannstranden. Vi hadde nu landjorden under våre føtter, og efter 2 timers marsj nådde vi en bondegård, hvor vi fikk en dram i livet. Siden kjørte vi til et hotell, hvor vi fikk mat og tørre klær. — Dette skibsforslis, som kun er ett av de mange, krevde dessverre 3 menneskeliv.

PETTERSEN, PEDER EMIL,

Malmø pr. Mandal, f. 20. april 1875 i Stjernesund. Til sjøs 1890 med s. «Island» (200) av Mandal, tilh. J. Fredriksen. Styrme.eks.



1894 i Mandal. Styr. bl. a. med bk. «Concordia», bk. «Abyssinia» og d. «Baltic». Blev i 1912 fører av d. «Carolus» (1550) av Bergen, tilh. Jens Lund & Co. Har senere ført damperne «Baltic» (1550), «Kriton» (1850), «Trafalgar» (3600), «St. Roch», alle tilh. s.n. reder,

og fører nu d. «Lom» (2050) av Bergen, tilh. Johs. Larsen. — Gift. 4 barn.

I 1895, da jeg var 2. styr. med bk. «Arndt» av Mandal, sprang skibet lekk i en orkanaktig storm av N.V. i Nordsjøen på reise fra Kronstad til Leith trelastet. Kappet storriggen for ikke å kantre, og drev iland på Danmark ved Lodbjerg fyr 7. des. s. å. Vi blev alle berget av at skibets bunn til slutt i grunnbråttene delte sig fra skibets overdel under tyskeneksbjelkene. Derved fløt skibet inn på grunnere vann. Forriggen stod allikevel rett op som før. På trelasten, som da fløt ut, firte vi oss fra st.b. fokkebras ned på den flytende last, og arbeidet oss alle velberget iland. Alle våre båter var istykkerslått.

I 1906—1908 var jeg 1. styr. med bk. «Abyssinia» av Oslo. Vi hadde da en reise på 216 dager (i sjøen hele tiden) fra Punta-arenas til Falmouth på grunn av 7½ måneds opphold på kysten for å laste Mahogni- og Cerderbjelker. Skibet blev efter dette lange opphold så begrodd i bunnen at vi kun fikk den op i 4½ knobs fart med hårdt press. På grunn av reisens uberegnet lange tid, raket vi op for proviant, og fikk overlatt noget to ganger av møtende skib.

Med samme skib på reise fra Newcastle (N. S. W.) til Panama kullastet, falt vår 2. styr. J. Gjertsen en aften overbord fra stor-råen, idet seilet skulde fastgjøres. Og i det samme «mann overbord» blev sunget ut fra råen, var kapt. A. Pettersen så snartentk der han gikk på poppen, å ta kveilen til gaffeltopseil-nedhaleren og kaste på sjøen, og idet Gjertsen kom til vannoverflaten, traff denne kveil ham rett over hodet. Han blev derefter velberget halet ombord. Han hadde brukket et kraveben, som han fikk da han i fallet bak-over støtte mot en trevevling i storvanten, og gikk herfra overbord. Skibet gjorde sine 12 til 14 knobs fart, da dette hendte, og det var aften tillike.

I 1923 den 4. okt. da jeg førte d. «St. Roch» på reise fra Cean til Ymuiden med en kislust, påtraff vi under orkanaktig storm fra N.V. med oprørt hav, sailing Barge «Venta» av London mellem Beachy Head og Cape Antifer, som hadde mistet alle sine seil og båt under stormen, samt annen molest, og besetningen 3 mann utaset av overanstrengelser. Efter 2 mislykte forsøk på å slepe barken til lands, da sleperen brakk, besluttet man å få berget folkene før natten kom på. Men da sjøen var for svær til å sette livbåt på vannet, lyktes det efter gjentatte forsøk å komme så nær til luvard av barken at de 3 menn blev halet ombord i «St. Roch» ved hjelp av liner som blev kastet til dem.

Herfor fikk jeg som erkjenthhet en sølvpokal fra det britiske Governement med inskripsjon.

PETTERSEN, PETTER ANGELL,

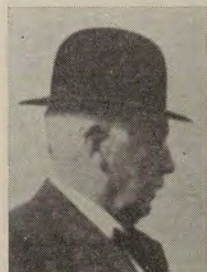
Strinda, Trondheim, f. 28. april 1893 i Vega. Til sjøs 1910 med d. «Conrad Mohr»

(7500) av Bergen, tilh. Chr. Michelsen. Styr. eks. 1915 og skibsf. eks. 1919 i Trondheim. Styr. bl. a. med d. «Folla» og d. «Arly». Blev fører i 1922, og fører nu d. «Kysten» (300), tilh. Namsos d.s.selskap. — Gift. 2 barn.



PLATOU, CARL N. S.,

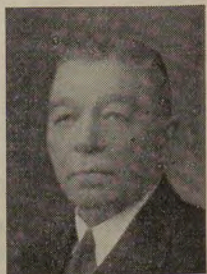
Brooklyn, N. Y. (U. S. A.), f. 28. aug. 1855 i Hamar. Til sjøs 1870 med s. «Dagmar» av Arendal, tilh. Joh. Hansen. Skibsf. eks. 1875. Styr. bl. a. med s. «Lindola» og s. «Stanly», begge av Arendal, samt s. «Martha» av Oslo. Blev i 1880 fører av s. «Palander» av Arendal, tilh. A. Aanonsen. Sluttet sjøen i 1885. Senere eksportør og skibshandler i New York. — Enkem. 9 barn.



Bragte full ladning is fra Kragerø til New York sommeren 1880. Dette var den første islast fra Norge til Amerika. Hadde meget godt resultat. Frakten var £1.00 pr. utlosset tonn (småis iberegnet).

POULSEN, LOUIS,

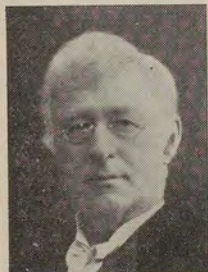
Oslo, f. 30. mai 1874 i Tjøme. Til sjøs 1889 med bk. «Flora» (300) av Tjøme, tilh. H. H. Torgersen. Styr. eks. 1892 og skibsf. eks. 1900 i Oslo. Styr. med bk. «Edda» av Åsgårdstrand, bk. «Kjellestad» av Nøtterøy, d. «Tala-bot» av Tønsberg og d. «Frank» av Fredrikstad. Blev i 1906 fører av d. «Dovre» (1650) av Trondheim, tilh. G. F. Gjersøe. Har senere ført d. «Vestlandet» (2700) av Risør. Sluttet sjøen i 1914. — Senere skibsreder (seil og damp). Medl. av fl. direksjoner. — Gift. 3 barn.



Jeg hadde et meget stygt forlis 29. sept. 1914 med d. «Vestlandet». Kom fra Hernösand lastet med tremasse. Fikk et overhendig vær nordenfor Gotland så lukene brakk, skanseklædningen sprang og skibet fyltes med vann og sank. Var da kommet henimot søndre enden av Gotland. Flere av oss lå og svømte, inntil vi blev optatt av styr. båt. Dekksgutten omkom ved min side og to fyrbøtere døde i livbåten av kulde og overanstrengelse. Da vi hadde vært i den ene livbåt i 55 timer i et forferdelig vær, kom vi med livbåten

inn til Hoburg fyr, Gotland. 3. mask. døde på stranden ca. 20 min. etter at vi kom iland. Nr. 2 livbåt blev slått istykker da skibet sank. Vi var til å begynne med 21 i den ene livbåt som skulde rumme 12 mann. Vi lå på Hoburg på forskjellige gårder samt hos fyrbetjeningen i ca. 5 døgn, inntil vi var såpass at vi kunde reise hjem til Norge efter doktorens anvisning.

POULSSON*), SØREN ANTON,



Lysaker pr. Oslo, f. 19. des. 1847 i Drammen. Til sjøs 1863 med s. «Nymphen» av Drammen. Styr.eks. 1867 i Oslo. Blev i 1871 fører av s. «Dronning Louise» av Drammen. Har senere ført s. «Hercules» av Drammen. Sluttet sjøen i 1886. — Enkem. 8 barn.

*) Død 7. nov. 1934.

N. H. & S. T. skrev 8. nov. 1934:

Den norske sjøassuranses største navn er gått over i historien. Anton Poulsson døde 7. nov. 1934. Han hadde vært på kontoret og arbeidet som sedvanlig. Efter at han kom hjem sank han stille hen og var død. Han blev nær 87 år gammel.

Om Anton Poulsson kan man si at han var habil i enhver henseende, faglig, intellektuell og samfundsmessig. Hvad han tok på sig utførte han som det skulde utføres. Når noe var lagt i Anton Poulssons hender var man helt trygg for at sakene vilde bli skjettet kyndig, samvittighetsfullt og med klok omtanke. Han var en forstandig, pliktopfylende mann og en renslig karakter.

Efterhånden dynget man på ham masser av opgaver utenom hans egentlige forretning. Han var i mange og tyve år form. i Veritas, den uovertreffelige og til gjengjeld selvskrevne form. så lenge han kunde presses til å motta. I en menneskealder satt han som form. i Redningsselskapet og gjorde der overordentlig godt arbeide. Han efterlot selskapet, høit, ansett, veladministrert, i enhver henseende istand til å oppfylle sin opgave.

Da krigen brøt ut og rederne skulde skape en krigsassuransennretning var han den selvsagte form. under forberedelsene og den selvskrevne leder av Krigsforsikringen. Ingen tenkte på noen annen. Heller ikke tenkte noen på at Anton Poulsson da var en gammel mann, henimot 70 år. Minst av alle tenkte Poulsson selv på sin alder. Den syntes aldri å trykke ham. Han ledet Krigsforsikringen gjennom alle de vanskelige år med en koldblodig, saklig sikkerhet som det er en stor fornøielse å tenke tilbake på. Hvad der enn hendte — og det hendte meget — tok han det med urokkelig ro. Ikke et øieblikk blev han nervøs, han lot sig ikke forlede til overilt skritt. Selv om det kunde se nok så vanskelig ut, kom han igjennem det. Resultatet var det best mulige.

Det var en stor lykke for skibsfarten og dermed for landet å ha en mann som Poulsson i spissen for Krigsforsikringen.

Ved siden av denne og mange andre ekstraoppgaver hadde han en stor ordinær forretning å skjøtte som leder av noen av våre betydeligste assuransennretninger. Her har han selvsagt ydet det største arbeide.

Det var meget denne mann hadde å utrette. Men han behersket arbeidet. Det tok ikke makten fra ham som det så ofte er tilfelle med sterkt optatte folk. Anton Poulsson hadde tid til overs til å være

privatmann. Han hadde tid for sin store familie og for sine venner. Gjennem alle år dyrket han friluftslivet. I forretningstiden hadde han tid til å tale med folk. Anton Poulsson var aldri opkavet, aldri forjaget, hvor meget det enn blev lagt på ham. Det syntes ikke å ta på hans uopslitelige, jevne, gode humør.

Anton Poulsson var en sjelden elskverdig mann. Han hadde noe godt å si og et hjertevarmt smil til enhver. Men han hørte ikke til dem som gikk av veien for en strid, hvis den var nødvendig. Hvis han mente at saklige hensyn og rettferdighet tilsa det, tok han den ting som enhver annen tilskikkelse i livet og gjennomførte den med saklig ro og med utpreget dyktighet.

Men hans ferd var også i slike tilfelle preget av hans strenge rettsindighet og menneskelige forståelse. Han var ikke fiendsinnset og han skapte sig ikke fiender, men respekt og aktelse også blandt saklige motstandere.

Ikke bare i familiekretsen, men blandt alle som kjente ham blev Anton Poulsson omfattet med ærbødig hengivenhet. Han var i sannhet høiaktet.

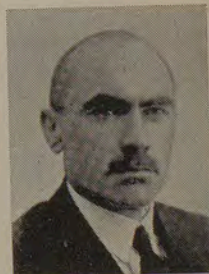
Anton Poulsson var født i Drammen og drog i sin ungdom til sjøs. Fra 1872—1886 var han skibsfører. I 1886 blev han bestyrer av Drammens off. sjømannskole og i 1891 adm. direktør i Drammens gjensidige skibsassuransforening. I 1894 flyttet han til Oslo og blev adm. direktør i Skibsassuransforeningen og fra 1897 i den av ham oprettede skibsassuransforening «Skuld». I en lang årrekke, fra 1903 til 1925, var han form. i Det norske Veritas' representantskap, og han innehadde også mange andre betydelige tillits-hverv. Han var således 1894—1897 medlem av den kgl. kommisjon til utarbeidelse av lov om forsikringsvesenet, medlem av styret for Krigsforsikringen og tonnasjeavgiften samt av eksamens-kommisjonen til dispasjøreks. Han har også i en lang årrekke vært form. i Selskapet for skibbrudnes redning.

Poulsson var i lengere tid medlem av Drammens bystyre, var viceordfører 1891 og ordfører 1892—1894 inntil han flyttet til Oslo. Der hadde han bare vært i 2 år, da han i 1896 blev valgt til medlem av Oslo bystyre og var medlem derav til 1902.

I 1901 utnevntes han til ridder av St. Olavs orden og blev i 1917 kommandør av samme. Likeledes var han Knight Commander of the Order of the British Empire.

PRESTHUS, JOHANNES,

Minde pr. Bergen, f. 18. okt. 1887 i Hardanger. Til sjøs 1903 med s. «Elianna» (130) av Ølve, tilh. H. Thorsen. Styr.eks. 1906 og skibsf.eks. 1911 i Bergen. Høiere skibsf.eks. 1912 i Bergen. Styr. med d. «Geir», d. «Norheim» og fl. N.F.D.S.-skib. Blev i 1917 fører av d. «Aasta» (1750) av Bergen, tilh. K. S. Nordgreen. Har senere ført d. «Ravnanger» (5600), d. «Malmanger» (10340), d. «Tananger» (8640), m. «Spinanger» (10400) og fører nu m. «Varanger» (13160), samtl. tilh. Westfal-Larsen & Co. A.s., Bergen. — Gift. 3 barn.

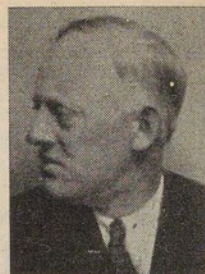


D. «Aasta» blev senket av tysk u-båt i Bay of Biscay 27. mars 1917. Efter 5 timers ophold i en livbåt blev hele besetningen, 15 mann, optatt av fransk skonnert «Verveine» og landsatt i Audierne. Var i 1917—1918 en tid lærer ved Bergens Sjømannsskole.

PUNTERVOLD, LEIF,

Kristiansand, f. 24. mai 1886 i Egersund. Til sjøs 1901 med s. «Holmenkollen» (900) av Arendal, tilh. H. O. Pettersen. Styr.-eks. 1905 i Oslo og skibsf.eks. 1912 i Kristiansand. Styr. med bk. «Baunen», fullr. «Lika», d. «Freidig» og d. «Rollon». Blev i 1913 fører av bk. «Baunen» av Langesund,

tilh. skibsr. Christensen Barfot. Har senere ført d. «Thorunn» (1500) av Bergen, d. «Star» (600), m. «Askelad» (1000), begge av Kristiansand, d. «Douro» (1400), senest d. «Sado» (1400), begge av Oslo. — Gift. 5 barn.



Var i 1917 fører av d. «Thorunn» av Bergen, der 16. mai 1917 blev opbragt på Langesundsfjorden av en tysk u-båt og ført til Tyskland.

QVALE, BJARNE,



Seattle (U. S. A.), f. 27. sept. 1887 i Trondheim. Til sjøs 1901 med skoles. «Tordenskjold» av Trondheim. Styrm.eks. 1906 og skibsf.eks. 1909 i Trondheim. Styrm. med d. «Dag-ny» av Lyngør, bk. «Erna» av Porsgrunn, engelsk d. «Grantor» og fl. N.F.D.S.-

skib. Blev i 1919 fører av d. «Rio de Janeiro» (5000) av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Har senere ført d. «Remus» (8000) av Oslo. Sluttet sjøen i 1927. — Senere skibshandler i Portland (Ore.); nu inneh. av American Sea Food & Supply Co. Inc. 1922—23 inspektør for Den Norske Syd-Amerika Linje i Buenos Aires. — Inneh. den belgiske orden Croix Civique (1. kl.). — Gift. 5 barn.

QVALE, EINAR,



Oslo, f. 6. juni 1869 i Sveve. Til sjøs 1888 med s. «Souverain» av Stavanger. Styrm.eks. 1892 i Oslo. Styrm. med fl. danske, tyske og norske skib. Blev i 1899 fører av d. «Oscarshall» (1700) av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Har senere ført damperne «Garonne» (1500), «Asturias» (1900), «Fritzøe» (7100), alle tilh. s.n. rederi, og senest d. «Tysla» (8700) av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1912. — Derefter direktør i Agders Gjensidige Assurance., kontorchef i Krigsforsikringen, Tonnagestyret og Erstatningsstyret. Senere inspektør hos Wilh. Wilhelmsen, Oslo. — Sjørettsmedl. — Commander in The Order of The British Empire (C.B.E.). — Gift. 2 barn.

R.

RAASTAD*), ANDREAS,



Oslo, f. 2. feb. 1864 i Sandeherred. Til sjøs 1885 og seilte med barkskibene «Andora», «Columbus» og «Plymouth Rock». Styr.m.eks. i Porsgrunn (efter å ha gått på sjømannsskolen i Sandefjord). Tok senere engelsk skibsf.eks. og før en tid som matros, båtsmann, styr.m.

og skibsf. med engelske dampere. Styr.m. med flg. barkskib: «Plymouth Rock», «Monica», «Persia», «Theodor Körner» og «Lady Gladys» samt dampskibene «Gracian Prince» og «Linwood». Førte 1891—93 den 4 m. fullr. «Lancing». Har ført dampskibene «Kingswood», «Stiklestad», «Taunton» og «Vera». Har hatt tilsynet med bygging av fl. specialskib for rederiet A. F. Klaveness & Co. Sluttet sjøen 1903 og blev tilknyttet firmaet A. F. Klaveness & Co., Sandefjord; fra 1916 direktør i firmaet. — Inneh. av fl. tillidshverv i Norges Rederf. og Oslo Rederif. — Ugift.

*) Død 14. jan. 1934.

Efter konfirmasjonen var jeg en tid i min fars forretning i Sandefjord. Gjennemgikk middelskolen og realgymnasiet.

I 1898 blev jeg fører av rederifirmaet A. F. Klaveness & Co.s første dampskib «Stiklestad». I 1931 hadde firmaet (som i mellomtiden var flyttet til Oslo) 7 dampskib og 19 motorskib på tils. 194 745 t. dw.

N. H. & S. T. skriver om ham 15. jan. 1934:

Andreas Raastad var en utmerket representant for den norske skibsførerstand og for skibsførerklassen innen rederstanden. Han var utpreget dyktig, saklig innstillet, pliktopfylende til det ytterste, stillferdig og tilbakeholdende. Raastad var sjømann i all sin tanke og alle sine handlinger. Intet fornøiet ham mere enn å hjelpe unggutter til sjøs. Hans elskverdighet og hjelpsomhet trakk her sammen med sjømannssynet. Forøvrig var Andreas Raastad Sandefjording. — Han levde og døde som en sjømann fra Sandefjord. Her i Oslo bodde han bare i stillings medfær. Man måtte ha truffet ham i fødebyen for å kjenne Raastad godt.

På forskjellig måte viste han sin interesse for fødebyen, bl. a. ved å gi den et herlig klokkespill.

Direktør Andreas Raastad testamenterte ved sin død ca. 1 million kroner til legater for trengende sjøfolk og sjøfartsformål (fortrinsvis hans fødeby Sandefjord og Sandherad.)

RAFEN, FRIDTJOF,

Holmestrand, f. 22. aug. 1893 i Oslo. Til sjøs 1911 med s. «Maryetta» (2600) av Drammen, tilh. M. Bruusgaard. Styr.m.eks. 1915 og skibsf.eks. 1918 i Oslo. Styr.m. bl. a. med

d. «Vigdis», d. «Innerøy» og d. «Esperanca». Blev i 1926 fører av m. «Rio Casma» (400) av Callao. Har senere ført d. «Ada» (4150), m.t. «Solsten» (8300) og fører nu d. «Røsten» (1150), tilh. Rafen & Loennechen, alle av Tønsberg. — Gift. Ingen barn.



RAMBERG, GULLIK MARTINIUS,

Skarbo pr. Kragerø, f. 15. april 1882 i Sannidal. Til sjøs 1896 med bk. «Success» (600) av Kragerø, tilh. kapt. Nilsen. Styr.m.eks. 1904 og skibsf.eks. 1907 i Oslo. Styr.m. bl. a. med Kragerø-barkskibene «Camilla» og «Passepartout». Blev i 1915 fører av d. «Ada» (1800) av Kragerø, tilh. K. Salvesen. Har senere ført d. «Ada» (4200) og fører nu d. «Kate» (800), begge tilh. s.n. reder. — Gift. 2 barn.

Året 1915 om vinteren, på reise fra Algier til New York i ballast med d. «Ada», innsleptes vi til Bermuda, kullens efter en forferdelig reise over Nord Atlanteren, og efter at alt der var brennbart ombord var opbrent. Slepningen blev utført av d. «Evanger» av Bergen, ført av kapt. Eriksen, der utviste et sjømannsskap som fortjener den største heder og ros.

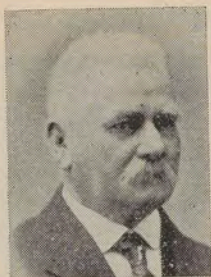
RAMBERG, OLUF,

Brevik, f. 19. mars 1871 i Tjølling. Til sjøs 1885 med sks. «Anna» (300) av Larvik. Styr.m.eks. 1890 i Larvik. Styr.m. bl. a. med br. «Reform», bk. «Adelfie» og bk. «Cort Adeler». Blev i 1901 fører av s.n. skib (450) av Brevik, tilh. H. A. Hansen. Har senere ført bk. «Duero» (300) av Risør, bk. «Svend Foyn», d. «Union II» (102), d. «Rudolf» (1400), begge av Skien, og d. «Tormod» (1800) av Oslo. Sluttet sjøen i 1920. — Senere stuer ved Dalen Portland Cementvarefabrik. — Gift. 5 barn.

Gikk i 1921 med m. «Dally» av Larvik op Gøtakanalen. Hadde en voldsom storm, hvorunder jeg fikk se hvad en innsjø kan prestere.

RAMBERG, PEDER MARKUS,

Drammen, f. 13. mars 1857 i Oslo. Til sjøs 1875 med s. «Konkurrent» av Oslo, tilh. Ferd. Breda. Styr.m.eks. 1876 og skibsf.eks. 1881

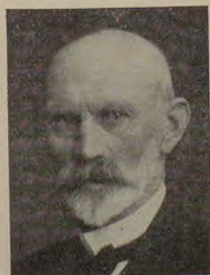
**RAMSLAND, GUSTAV ADOLF,**

i Oslo. Styr. med br. «Amazon» av Drammen og d. «Fram» av Tvedestrand. Blev i 1892 fører av s. «Alma» (284 nrt.) av Oslo, tilh. ham selv. Sluttet sjøen i 1900. — Senere panteform. og skatteopkrever i Drammen. — Gift. 4 barn.

**RASMUSSEN, BENDT OLAUS,**

Risør, f. 4. juli 1885 i Risør. Til sjøs 1900 med s. «Huan» (800) av Risør, tilh. I. W. Prebensen. Styr. eks. 1906 i Risør og skibsf. eks. 1916 i Oslo. Høiere skibsf. eks. 1916 i Oslo. Styr. med fl. dampere tilh. Thv. Hansen, Lyngør. Blev i 1914 fører av d. «Bjørn» (1650), tilh. s.n. reder. Har senere ført d. «Elg» (1700), d. «Cormorant» (450) av Singapore, d. «Maur» (1750), m. «Elg» (7080) og fører nu m. «Elg» (7080), alle tilh. Thv. Hansen, Oslo. — Gift. 3 barn.

Når jeg undtar ca. 3 år med d. «Cormorant» mellom Bangkok og Kohsichang, har jeg helt fra 1906 seilt med Thorvald Hansens skib. Under verdenskrigen førte jeg d. «Bjørn» og d. «Elg» i over 3 år, hele tiden mellom England og Frankrike.

RANDULFF, THOR,

Stavanger, f. 8. april 1866 i Stavanger. Til sjøs 1882 med s. «Stavanger» (751 nrt.) av Stavanger, tilh. K. Bertelsen. Styr. eks. 1887 i Stavanger. Styr. med sk.s. «Plimsoll», d. «Reserven» og d. «Franco». Blev i 1897 fører av d. «Askur» (400) av Stavanger, tilh.

B. Berg. Har senere ført d. «Kong Frode» (1300) av Stavanger. Sluttet sjøen i 1909. — Senere fabrikant av gummipakking for hermetikkesser. — Gift. 5 barn.

RASMUSSEN, ADOLF OLAI,

Bergen, f. 29. aug. 1856 i Bergen. Til sjøs 1870 med sk. «Eliezer» av Bergen. Styr. eks. 1876 og skibsf. eks. 1879 i Bergen. Styr.

med sk. «Eliezer», d. «Jonas Lie», d. «Lyderhorn» og d. «Vikingen». Blev i 1889 fører av s.n. damper av Bergen, tilh. H.S.D.S. Har senere ført damperne «Hordaland», «Lyderhorn», «Folgefonden» og «Hardangeren» for dette selskap. Sluttet sjøen i 1906. — Derefter 20 år kontorchef i H.S.D.S. — Kongens Fortjenstmedalje. — Enkem. — 5 barn.



Lillesand, f. 17. okt. 1894 i Grimstad. Til sjøs 1909 med bk. «Plus» (1600) av Lillesand, tilh. H. Hansen. Styr. eks. 1914 i Lillesand og skibsf. eks. 1916 i Kristiansand. Styr. bl. a. med bk. «Braemar», d. «Torvanger» og d. «Evanger». Blev i 1927 fører av d. «Hardanger» (7400) av Bergen, tilh. Westfal-Larsen & Co. Har senere ført d. «Labelle County» (8800), m. «Brimanger» (8200) og fører nu m. «Berganger» (9824), samtl. tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

Det som har innprentet sig mest i mitt sinn er min første tur til sjøs med bk. «Plus». Jeg var med dette skib i 2 år og kan huske alle begivenheter fra den tid. Vår lengste reise var fra Rivierre du Loup (St. Lawrens river) til Port Adelaide (Australia) med trelast. Vi hadde 154 dager på denne reise. Turen hjem med hvete gjorde vi bedre — 94 dager til Queenstown. Denne reise holdt dog på å bli skibets siste. Sønnenfor New Zealand ligger nogen små øer, Auckland isl. Disse holdt vi på å seile på. Kapt. var usikker i bestikket. Om aftenen blev der derfor tatt inn seil til store mersseil for å minske farten. Om morgenen i 5-tiden fikk vi øene rett forut, et undervannsskjær hadde vi sogar passert og hadde det på st.b. låring. Skibet blev kastet til vinden for st.b. halser og alle seil som føres kunde blev satt. Det var en dødsseilas på 2—3 timer. Da vi passerte sydpynnten av øen var vi kun et stenkast fra land.

Fra 1921 har jeg seilt hos Westfal-Larsen & Co. A.s. Det har vært en fornøielse å arbeide i dette rederi og følge med i dets veldige utvikling, fra 9 miles tramp til 17 miles linjeskiber.

RASMUSSEN, CARL AUGUST HARBITZ-

Kvitsøy pr. Stavanger, f. 6. aug. 1890 i Bergen. Til sjøs 1906 med d. «Tyr» (3500) av Bergen, tilh. Harloff & Rødseth. Styr. eks. 1911 og skibsf. eks. 1913 i Bergen. Styr. med damperne «Nordpol» (6200) og «Clothilde Cuneo» (1500). Blev i 1916 fører av d. «Nora»



(1700) av Bergen, tilh. K. S. Nordgreen. Har senere ført damperne «Aud» (1800), «Pan» (2130) og fører nu d. «Log» (2550), tilh. Aug. Kjerland & Co. A.s., alle av Bergen. — Herredsstyremedl. 1929—31. Form. i Kvitsøy Sildesalterf. 1928—29. — Gift. 2 barn.

Førte d. «Nora» fra 4. aug. 1916 til 15. april 1928, med undtagelse av 1 år, hvori jeg tjenstgjorde på rederiets kontor i Bergen.

Som fører av d. «Nora» deltok jeg i bergningen av 9 mann 7. jan. 1917; disse hadde tilhørt besetningen på det franske troppe-transportskib «Ville du Havre», som var skudt i senk 5. jan. 1917 i Franskebukten.

RASMUSSEN, DANKERT MARIUS,



Randers (Danmark), f. 3. juli 1876 i Bergen. Til sjøs 1891 med d. «Carl Konow» (800) av Bergen, tilh. Rasmus F. Olsen. Styrme.eks. 1895 og skibsf.eks. 1900 i Bergen. Styrme. med Bergens-damperne «Columbus», «Franklin», «Tryg» og «Fantoft». Blev i 1899 fører av d. «Franklin» (900) av Bergen, tilh. Rasmus F. Olsen. Har senere ført d. «Hildur» (1300) av Bergen. Sluttet sjøen i 1915. — Gift. 2 barn.

Forliste med frg. «Fredrik Stang» av Bergen på den brasilianske kyst 1894. Skibet blev vrak. Mannskapet reddet. Det var den siste trefullrigger fra Bergen.

Gikk med d. «Franklin» i fart mellom Vera Cruz og Cuba under den spanske-amerikanske krig 1898. Gjorde to reiser med proviant til den spanske hær, blev kapret av amerikanerne og bragt til Key West som prise.

Forliste med d. «Tryg» av Bergen på den norske kyst i 1901. Skibet sank, men blev senere optatt og kom i fart igjen.

RASMUSSEN, GABRIEL,



Stavanger, f. 16. des. 1873 i Stavanger. Til sjøs 1888 med d. «Vale» (900) av Stavanger, tilh. Berner & Co. Styrme.eks. 1892 i Stavanger. Styrme. med o.n. damper «Vale» og d. «Fridtjof Nansen» av Sandefjord. Blev i 1920 fører av d. «Perth» (5300) av Sandefjord, tilh. Hvalfangerselskapet Vestfold. Har senere ført d. «Peder Bogen» (13400), tilh. s.n. selskap. Sluttet sjøen i 1926. — Senere tilsynsmann ved nybygninger (hvalkokerier og tankskib). — Gift. Ingen barn.

RASMUSSEN, HENRIK,

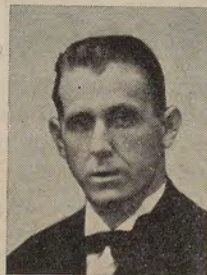
Haugesund, f. 2. april 1886 i Kopervik. Til sjøs 1902 med sk. «Rask» (90 brt.) av Haugesund, tilh. O. Lindø. Styrme.eks. 1906 i Haugesund og skibsf.eks. 1912 i Bergen. Styrme. bl. a. med sk. «Cito», d. «Corona» og d. «Tonjer». Blev i 1916 fører av d. «Havet» (2000) av Haugesund, tilh. O. Kvilhaug & Co. Har senere ført damperne «Uno» (600), «Telegraf» (1000), «Fram» (4750) og fører nu «Tonjer» (5500), tilh. H. M. Wrangell & Co., alle av Haugesund. — Gift. 2 barn.



RASMUSSEN, PAUL JOHAN,

V. Aker, f. 17. aug. 1893 i Ålesund. Til sjøs 1908 med s. «Frank» (1300) av Tvedestrand. Styrme.eks. 1913 og skibsf.eks. 1916 i Oslo. Styrme. bl. a. med damperne «Heimland», «Egil», «Stat» og «Skolma». Blev i 1923 fører av s.n. damper (3550) av Oslo, tilh. K. Th. Einer-sen. Har senere ført damperne «Berit» (1150), «Blink» (3200) og senest «Biodd» (2900), samtl. tilh. s.n. reder. — Gift. Ingen barn.

Seilte i kullfarten på England—Rouen under den uinnskrenkede u-båtkrig.



RASMUSSEN, REINHARDT A. E.,

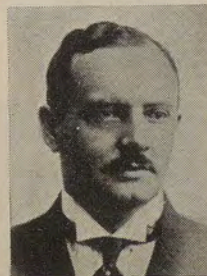
Oslo, f. 28. juli 1872 i Arendal. Til sjøs 1887 med s. «Saga» (550) av Arendal. Styrme.eks. 1891 i Arendal. Blev i 1898 fører av d. «Doris» (3000) av Fredriks-vern, tilh. Hessler & Co., W. Hartlepool. Har senere ført damperne «Avalon» (1100) av Stavanger, «Josè» (1600) av Flekkefjord, «Port Antonio» av Oslo, «Wagama», «Wascana» (8200) og senest m. «Nyhaug» (6500), alle av Haugesund. Sluttet sjøen i 1932. — Gift. 3 barn.



RASMUSSEN, STEFFEN FOSS,

Vancouver (B. C.), f. 11. aug. 1878 i Bergen. Til sjøs 1893 med bk. «Stanley» av Bergen, tilh. Rasmus F. Olsen. Styrme.eks. 1897 og skibsf.eks. 1900 i Bergen. Styrme. med damperne «Columbus», «Firda», «Nor-røna» og «Corinto». Blev i 1905 fører av d. «Condor»

av Bergen, tilh. Adolph Halvorsen. Har senere ført d. «Columbia» (975), d. «Saima» (1850), d. «Storviken» (7500), samtl. av Bergen, og m.t. «Quevilly» (3800), av Oslo. Sluttet sjøen i 1926. — Senere bestyrer av den skandinaviske avd. i skibshandlerfirmaet Burnyeat's B. C. Ltd., Vancouver. — Gift. 3 barn.

RAVN, TOLLEF LEM,

Vancouver (B. C.), f. 19. juni 1878 i Sunnmør. Til sjøs 1894 med d. «Hilda» (3000) av Mandal. Styrme.eks. 1898 og skibsf.eks. 1901 i Bergen. Styrme. med d. «Ceylon» (4000) av Bergen. Blev i 1905 fører av denne damper (4000), tilh. Harloff & Rødseth. Har

senere ført d. «Nor» (2500) og d. «City of Mexico» (2500), begge tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1909. — Gift. 1 barn.

Sluttet sjøen i 1909 og drev maritim agenturforretning i Bergen til 1915, da jeg dannet eget rederi som jeg drev til 1925.

Fra 1926 har jeg vært skibshandler i Vancouver, Canada, under firmanavn T. L. Ravn.

Også blandt den norske sjømannsstand gis medlemmer der er utøvende kunstnere. Som billedhugger har jeg hatt flere utstillinger (også i Bergens Kunstforening) hvor jeg var medlem av direksjonen i en årrekke. Har utført flere arbeider i Vancouver, såsom byster og grupper samt ornamentalarbeider. Det vil kanskje være av interesse, at alt utsmykingsarbeide i bronse til den store skyskraper «Marine Building» er utført av en norsk kaptein.

REALFSEN, REALF HANSEN,

Porsgrunn, f. 15. aug. 1884 i Molhaugen. Til sjøs 1900 med s. «Elieser» (450) av Porsgrunn, tilh. H. S. Realfsen. Styrme.eks. 1902 i Porsgrunn. Styrme. med s. «Robert Mackensie», s. «Realf Hansen» og s. «Leetch». Blev i 1908 fører av s. «Congo» (600) av Porsgrunn,

tilh. H. S. Realfsen. Har senere ført s. «Edon» (3050) av Skien. Sluttet sjøen i 1918. — Gift. 4 barn.

REFF, KARL JOAKIM,

Oslo, f. 1. aug. 1885 i Hvaler. Til sjøs 1900 med s. «Agat» (594 nrt.) av Fredrikstad, tilh. B. Nielsen. Styrme.eks. 1904 og skibsf.eks. 1908 i Fredrikstad. Styrme. bl. a. med bk. «Nor», d. «Gaa Paa» og d. «Jelø». Blev i 1911 fører av s.n. skib (900) av Oslo, tilh.

R. M. Peterson. Har senere ført damperne «Bygdø» (1015), «Mascot» (900), «Maidag» (1950), «Akershus» (1150) og fører nu d. «Marvel» (2550), tilh. Fred. Olsen & Co., alle av Oslo. — Gift. 3 barn.

Bk. «Nor» sprang plutselig lekk midt i Atlanteren på reise til Liverpool. Da pumping var til ingen nytte fyltes skibet, og da det viste sig stabilt, blev seil satt og nådde Liverpool efter 10 dager. Skibet logget op til 9 knops fart og losen merket intet til at skibet var fullt av vann før vi var til ankers i River Mersey.

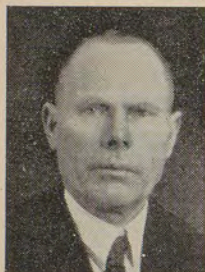
Den 9. mars 1914 blev d. «Bygdø» pårendt ved Skagen F. S. av d. «Dania». «Bygdø» sank i løpet av 1 min. og 1 mann druknet. Heldigvis var det just efter vaktskiftet og mannskapet var delvis oppe. D. «Dania» tilkjendte hele skylden.

Tilså nybygging av d. «Maidag» i Danmark og overtok samme i sept. s. å. Dette skib blev torpedert 7. des. 1917 i konvoi fra Lencance—Brest. Ca. kl. 20 blev skibet truffet om st.b. under en voldsom eksplosjon. Skibet sank momentant. 3 mann omkom og 2 såret. St.b. livbåt forsvandt i eksplosjonen, 4 mann holdt sig flytende på skibets store livbeltkasse, der var beregnet til dette bruk, og løsstående på broen, 1 mann blev berget ved redningsflåten, resten på hvelvet av b.b. livbåt, der kantret i dragsuget. Det var belgmørkt og stille med stor vestlig dønning. Samtlige blev optatt av M L 326.

REFSNES, ENDRE,

Farsund, f. 30. juni 1870 i Oddernes. Til sjøs 1885 med s. «Hildegard» av Oslo. Styrme.eks. 1889 i Kristiansand. Styrme. med s. «Gratia» av Kristiansand. Blev i 1897 fører av s. «Ragna» av Kristiansand, tilh. G. T. Jørgensen. Har senere ført s. «Otra» (2000), d. «Oteren» (1700), begge av Kristiansand, d. «Donstad» (1000) og d. «Bygland» (4000), begge av Arendal. Sluttet sjøen i 1917. — Senere i 4 år ansatt ved rederfirma i Kristiansand. Nu skibstilsynsmann i Farsund. — Gift. Ingen barn.



REFSNES, JOHAN JOHNSEN,

Strinda pr. Trondheim, f. 8. aug. 1875 i Stjørnna. Til sjøs 1895 med s. «Karsten Boe» (600) av Arendal, tilh. skibsr. Smith. Styrme. eks. 1907 og skibsf. eks. 1914 i Trondheim. Styrme. med s. «Walhall» av Mandal og s. «Gratia» av Kristiansand. Blev i 1925 fører av d. «Frøya» (324 brt.) av Trondheim, tilh. Fosens Aktie D.s.-selskap, og fører nu dette skib. — Gift. 4 barn.

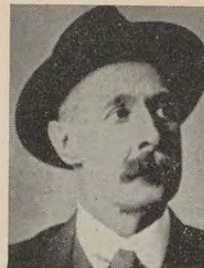
Det som sterkest har preget sig i mitt minne fra mitt sjømannsliv er den brand som vi hadde ombord i «Frøya» 2. nov. 1927, hvorved 2 av passagererne omkom.

REFSNÆS, KARL NICOLAI JONASEN,

Trondheim, f. 22. mai 1881 i Bjørnør. Til sjøs 1900 med s. «Flora» av Svelvik. Styrme. eks. 1904 i Kristiansund. Styrme. med galeas «Leif» av Kopervik, d. «Kvalen» av Haugesund og i Namsos D.s.-selskap 1909—13. Blev i 1913 fører av d. «Nauma», tilh. s.n. selskap. Har senere ført d. «Kysten» for dette selskap, d. «Sørfold» av Bergen og d. «Rokta» (400) av Steinkjer (til skibets salg i 1932). Nu reservefører i Innherreds Dampskibsselskab og i. styrme. med d. «Havda», tilh. dette selskap. — Drev en tid sin fars handels-, sildenot- og fartøibruk i Stoksund samt eget rederi med mindre frakt- og ekspedisjonsfartøier. — Gift. 2 barn.

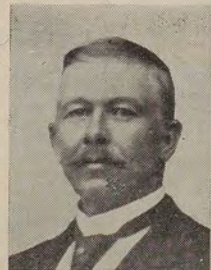
REICHELT, GERHARD,

Kragerø, f. 17. aug. 1885 i Kragerø. Til sjøs 1900 med s. «Kong Sverre» (500) av Kragerø, tilh. Claus Nilsen. Styrme. eks. 1904 i Kragerø og skibsf. eks. 1907 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Roma», d. «Rex» og d. «Ena». Blev i 1912 fører av d. «Regina» (900) av Kragerø, tilh. A. O. Lindvig. Har senere ført Kragerø-damperne «Ran» (750), «Tello» (1900), «Tiro» (2700), «Tosca» (3800), m. «Bratø» (800) og fører nu d. «Tempo» (850) av Sarpsborg, tilh. O. Holter. — Gift. 5 barn.

REIERSEN, ALF,

Blyth (England), f. 4. des. 1872 i Oslo. Til sjøs 1888 med s. «Njal» av Oslo. Styrme. eks. 1892 i Oslo. Styrme. bl. a. med s. «Hermod», s. «Dux», d. «Rjukan» og d. «Advance». Blev i 1911 fører av d. «Eureka» av Ålesund, tilh. skibsr. Fredrikssen. Har senere ført s. «Commerce d'Amiens» av Fredrikstad. — Sluttet sjøen i 1911. — Gift. Ingen barn.

Var fører av skib «Commerce d'Amiens» efter at styrme. hadde drept kapt. Jeg var tolk under rettsforhandlingene i Blyth.

REIERSEN, CARL REINERT GREGERTSEN,

Tyholmen, Arendal, f. 10. sept. 1867 i Tromøi. Til sjøs 1882 med s. «Kintu» av Arendal, tilh. Hans A. Pettersen. Styrme. eks. 1888 i Arendal. Styrme. med s. «Kawe» (507 brt.), tilh. o.n. reder, og blev i 1890 fører av dette skib. Har senere ført seilskibene «Garfield» (705 brt.), «Mc. Kinley» (940 brt.), «Carte Blanche» (840 brt.), alle tilh. o.n. rederi, «Novo» (2300) av Arendal, «Marita» (2600) av Drammen, «Skomedal» (2900) av Kristiansand og «Alexandra» (2200) av Sandefjord. Sluttet sjøen i 1920. — Gift. 5 barn.

23 år gl. begynte jeg som fører av bk. «Kawe» og førte skib i 16½ år til rederiet blev oppløst. Jeg seilte under hele verdenskrigen og var heldig.

Av hurtige reiser under min skibsførertid kan nevnes 17 dager fra Charleston S. C. til Gøteborg; 15 dager fra Cape Town til Burnbury; 64 dager London til Valparaiso; 81 dager Hull til New Zealand.

REIME, MARTIN HANSEN,

Kvitøy pr. Stavanger, f. 1. mars 1884 i Hå. Til sjøs 1901 med sk. «Progress» av Stavanger, tilh. Brødrene Eriksen. Styrme. eks. 1906 i Stavanger. Styrme. med sk. «Sylvia» og sk. «Activ». Blev i 1915 fører av d. «Sandnes», tilh. Sandnes D.s. selskap. Nu statslos på Kvitøy. — Gift. 2 barn.

Seilte i 12 år som styrme. og fører av d. «Sandnes» i natttruten Sandnes—Stavanger—Bergen.

REINERTSEN, HJALMAR THEODOR,

Huseby (Lista), f. 3. okt. 1868 i Huseby. Til sjøs 1885 med s. «Fortuna» (300) av Farsund. Styrme. eks. 1891 i Lista. Styrme. med bk. «Gyda» av Farsund (i 7 år) i fart Europa—Brasil og Mexico. Blev i 1908 fører av d. «John Christie» (2600) av Oslo, tilh. Mail & Holby. Har senere ført Oslo-damperne «Hilda» (2200), «Cabo Espartal» og «Torkel» (2200). Sluttet sjøen i 1924. — Opholdt sig i U. S. A. 1924—27. Senere gårdbruker. — Herredsstyremedl. — Gift. 4 barn.

Jeg blev styrme. med bk. «Gyda» av Farsund i 1891. Jeg var den gang 22 år. Vi seilte mellem Europa og Brasilia, Meksiko. Stod ombord i 8 år. Hyren var dengang kr. 68,00 pr. mnd.

I krigstiden var jeg alltid heldig. Var flere ganger i konvoi fra Bergen til England. Jeg så flere ganger båter i vår konvoi blev «blåst-op» både av miner og u-båter.

Mine beste minner fra sjømannslivet er Sjømannskirken i fremmede havner. Jeg husker Herman Lunde i Havre, Gelmeyden i Buenos Aires, Støylen i Cardiff o. s. v.

Nu bor jeg i mitt barndomshjem. Har et par kuer og en gammel hest, som forstår sin herres mening lenge før jeg taler til den.

REINERTSEN*), JONAS SEVERIN,

Farsund, f. 10. okt. 1864 i Lodshavn. Til sjøs 1878 med s. «Hudson» (800) av Farsund. Styrme. eks. 1882 i Farsund. Styrme. med s. «Rebus» av Arendal. Blev i 1890 fører av s.n. fartøi (1800), tilh. Jens Ugland. Har senere ført flg. Bergensdampere: «Adikke» (1000), «Hafnia» (1450), «Gimle» (1800), «Fane» (1800), «Edvard Grieg» (1500), «Admiral Børresen» (6700), «Henrik Ibsen» (7600) og «Bjørnstjerne Bjørnson» (9500). Sluttet sjøen i 1916. — Form. i havnestyret. — Gift. 4 barn.

*) Død 13. nov. 1934.

REINERTZ, EINAR MARENTIUS,

Fredrikstad, f. 3. okt. 1889 i Fredrikstad. Til sjøs 1906 med bk. «Henriette» (1100) av Oslo. Styrme. eks. 1909 i Oslo og skibsf. eks. 1909 i Fredrikstad. Styrme. bl. a. med d. «Ophir» av Bergen, d. «Sommerstad» og d. «Stiklestad», begge av Oslo. Blev i 1919 fører av s.n. damper (11110) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. Har senere ført d. «Skogstad» (7180), d. «Seirstad» (12180), d. «Sneppe» (2400) og m. «Sangstad» (7890), samtl. tilh. s.n. rederi. Siden 1933 havnefogd og losoldermann i Fredrikstad. — Gift. 1 barn.

Sluttet sjøen 15. mars 1933 efter å ha vært ansatt i skibsrederifirmaet Klaveness & Co. A.s. siden 1913.

Var med d. «Storstad» av Oslo da dette kolliderte med det engelske passagerskip «Empress of Ireland» i St. Lawrence Gulven i mai 1914, hvorved over 1100 passagerer omkom.

REMO, ISAK E. B.,

Remø pr. Ålesund, f. 27. juli 1885. Til sjøs 1903 med s. «Premier» (1100 brt.) av Grimstad, tilh. Grefstad & Co. Styrme. eks. 1916. Blev i 1917 fører av s. «Isstjernen» av Ålesund. Har senere ført en rekke ishavsfartøier, d. «Arktos» av Haugesund og fører nu d. «Kvitsøy» (293 brt.) av Ålesund, tilh. Aarseth & Co. — Gift. 7 barn.



Blev i 1921 opbragt av bolschevikerne og holdt som fange i Arkangel i 7 mnd.

Ellers har jeg i mitt 24 års seiling i ishavet vært med på litt av hvert. 2 ganger mistet roret og hadde en gang ca. 50 mils isbelte og annen gang ca. 100 mils isbelte å forcere i denne tilstand i Hvitehavet. Begge ganger nådde vi Tromsø uten assistanse. Blev i 1924 nedskrudd av isen med d. «Forland» 15 mil S.V. Svitøy. Hadde et døgnsoverhold på isen før vi blev optatt av andre fartøier. I 1918 mistet propellen i Danskestredet med d. «Isblomsten». Mange ganger under isskruinger i Hvitehavet måttet flytte over på isen. I 1929 hadde jeg en isskring i Hvitehavet med d. «Arktos» som brekte inn begge sider. I st.b. side var det hull tvers igjennem og fra kl. 8 aften til kl. 2 natt arbeidet man for livet med å berge båten, med pumping og skifting av last. Vi skiftet inn 140 spant da vi kom hjem.

REVANG, LEONHARD ADOLF,

Haugesund, f. 13. nov. 1899 i Lofoten. Til sjøs 1920 med d. «Marie Nielsen» (2500) av Haugesund, tilh. B. Stolt-Nielsen. Styrme. eks. 1926 og skibsf. eks. 1928 i Haugesund. Styrme. med damperne «Marie Nielsen», «Havlyn» og «Sado», alle av Haugesund. Blev i 1931 fører av s.n. skib (1300), tilh. Hartvig Larsen, og fører nu denne damper. — Gift. 1 barn.

**RIIS, HANS MARTINIUS,**

Oslo, f. 22. juli 1873 i Kragerø. Til sjøs 1890 med bk. «Hermød» (575) av Kragerø, tilh. Johan Dahl. Styrme. eks. 1891 i Kragerø. Styrme. med bk. «Hebe», sk.s. «Thor» og bk. «Grethe», alle av

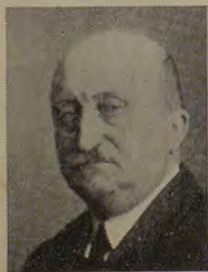


Alliance». — Gift. Ingen barn.

Bk. «Frank» avseilte fra Ålesund i ballast til hjemstedet Kragerø i slutten av jan. 1901; vinnen var østlig med klart vær, men straks utenfor Rundø fyr sprang vinden plutselig til S.V. storm med sterk snekave, så skibet måtte legges under stormseil for b.b. halser. Holdt det stadig gående for samme halser, da jeg under disse forhold fant det utilrådelig å søke tilbake under den norske kyst. Stormen varte i flere uker, og vi var antagelig kommen op mellom Færøy og Island, da vinden blev mere variabel, så vi arbeidet oss sydoover og fikk en kveld en peiling av Mukle Flugga fyr i synsvidden. Vinden var da V.S.V.lig, pen bris, holdt sydlig kurs, hadde ingen observasjon, men loddsudd som viste når vi var vestenfor den dype rende under Norge. En natt, da vi efter bestikket skulde være mellem Hanstholmen og Ryvingen, forandredes kursen østover. Skibet hadde da en fart av ca. 7 mil. Kl. 4 om morgenen sang utkikken ut for en blank lanterne forut om b.b. Jeg kom da selv på dekk, idet den antagelige lanterne, som viste sig å være grøn, passertes om b.b. (det bemerkes at vi hele tiden hadde tykke). Roret blev da lagt hårdt til st.b., men straks efter seilte skibet like på land og kandrede over til st.b. side. Høie fjeldet skimtedes i mørket om b.b. Straks efter blussing kom flere fiskere tilstede i snekker og anmodet mannskapet om å komme i land. Herunder blev jeg orientert og fikk rede på at vi var seilt iland ved Obrestad Brekke. Vinden slo imidlertid fra land; braset da bakk på begge topper og begynte å kaste ballast, hvorefter skibet efter en tid hugg sig av bunnen. Kom flott, fortsatte og ankom til Kragerø efter 7 å 8 ukers reise.

Samme skib seilte i jan. 1905 fra Kragerø med islast til Cagliari (Sardinia). I Nordsjøen møtte skibet sterke stormer fra S.V., hvorfor jeg lot det stå til nordenom Skotland. Rundt Flannel Island og St. Kilda utholdt skibet svære stormer i ca. 3 uker. Skanseklædningen blev slått inn, 2 rær brukket samt 1 mann brakk benet likesom fatene med ferskvann på dekk blev knust. Tross stadig pumping hadde vi flere ganger 6 å 7 fot vann i rummet. Ferskvann til koking fikk vi ved å hente is fra rummet gjennom en luke i kahyttdekket. Efter ca. 7 ukers reis ankom vi til Cagliari, men isen var da smeltet så meget at tyskendekksbjelkene var synlig. Innlastet ca. 600 tonn og utlosset ca. 240 tonn.

RIISE, HANS,



Bergen, f. 28. aug. 1873 i Bergen. Til sjøs 1890 med s. «Henrik Ibsen» (1200). Styrme.eks. 1892 og skibsf.eks. 1896 i Bergen. Styrme. med damperne «Argo», «Thor», «Sverre» og «America», samtl. tilh. S. M. Kuhnle & Søn, Bergen. Blev i 1904 fører av d.

«Gambetta» (650), tilh. s.n. rederi. Har senere ført damperne «Baune» (1500), «Finse» (1330), «Norne» (7150), samtl. tilh. Halfdan Kuhnle, Bergen. Sluttet sjøen i des. 1928 og har senere vært formann ved Bergens Kulkompani, tilh. Halfdan Kuhnle. — Gift. 1 barn.

Fra jeg tok styrme.eks. og til jeg sluttet sjøen har jeg kun seilt 2 rederier, nemlig S. M. Kuhnle & Søn og Halfdan Kuhnle. Jeg har tjenstgjort i denne familie i over 40 år, hvorav i 24 år som skibsfører.

RIISE, KRISTIAN MARTIN,

Skålevik pr. Bergen, f. 10. feb. 1887 i Bergen. Til sjøs 1903 med d. «Leif Eriksson» (3000) av Bergen, tilh. Kuhnles rederi. Styrme.eks. 1907 og skibsf.eks. 1911 i Bergen. Styrme. med Bergens-damperne «Belvernon», «Ellis» og «Petroleum». Blev i 1915 fører av s.n. damper (d.t.) (820) av Bergen, tilh. Vestlandske Petroleum Co. Sluttet sjøen i 1929. — Senere bestyrer ved dette selskaps tankanlegg i Skålevik. — Gift. 3 barn.



RIISNÆS, WILHELM CHRISTIAN,

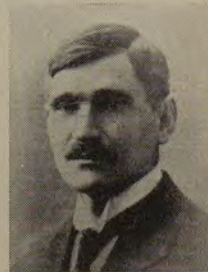
Bergen, f. 25. feb. 1875 i Eivindvik (Sogn). Til sjøs 1892 med d. «Roylton Dikson» (2500 brt.) av Bergen, tilh. Harloff & Bøe. Styrme.eks. 1898 i Horten. Styrme. med samtl. skib tilh. Fylkesbåttane i Sogn og Fjordane, Bergen. Blev i 1913 fører av d. «Balder», tilh. dette selskap, og har senere ført fig. skib for dette: «Stavenes», «Gula» og «Framnes». Sluttet sjøen i 1918. — Senere vaktmann. — Gift. 3 barn.

Gjorde flere marinetofter med korvetten «Nordstjernen» og «Elida», hvor jeg var form. på stortoppen på hvert tokt.

Seilte med Fylkesbåttane 1902—18; nu vaktmann på skibene.

RINGSTRØM, JEAN HUGO EUGEN,

Oslo, f. 3. nov. 1884 i Oslo. Til sjøs 1902 med s. «Margaretha» (1350 brt.) av Fredrikstad, tilh. A.S. Hannestad. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks. 1911 i Oslo. Styrme. med damperne «Eleonore», «Crown of England», «Ran» og «Biscaya». Blev i 1916 fører av d. «Jøkul» (400) av Oslo, og førte dette skib til 1922,





Norsk fullrigger (1876).

1845 11/13 11/13

da han sluttet sjøen. 1915—16 økonom på Det Norske Veritas's kontor. Senere overopsynsmann i Revierhavens Baatforening i Oslo (i 10 år). Nu ansatt i Østlandske Petroleums Co. — Censor ved Oslo Sjømannsskole siden 1922. — Gift. 3 barn.

I 1907 gjorde frg. «Crown of England» (2800), tilh. John P. Pedersen & Søn, Oslo, turen Melbourne—Peru på 42 dager; en av de hurtigste reiser som var gjort på den strekning av seilskib.

Høsten 1908 kom den samme skute for østgående rundt Kapp Horn inn i et belte av drivis og isfjell som det tok ca. 14 dager å komme igjennem og uten at et uhell med kollisjon inntraff. Personlig observerte jeg ca. 60 isfjell.

RISANGER, SIGVALD,

Haugesund, f. 11. des. 1889 i Skjold. Til sjøs 1906 med d. «Fernanda» (400) av Haugesund, tilh. H. M. Wrangell. Styrme.eks. 1910 i Haugesund og skibsf.eks. 1916 i Stavanger. Styrme. med fl. D.S.D.-skib og Haugesunds-damperen «Sisto». Blev i 1923 fører av d. «Ulsnes» (300) av Stavanger. Har senere ført Haugesunds-damperne «Justi» (200) og «Ryvingen» (900). — Gift. 1 barn.

Var i 1920 med og startet Rogaland Ruteselskap, Stavanger. Førte selskapets skib «Vindafjord» ca. 1 år.

Ansatt i D.S.D. 1912—1919 og førte i denne tid flere av selskapets skib på Ryfylkefjordene.

ROALD, SEVRIN,



Ålesund, f. 11. nov. 1884 i Vigra. Styrme.eks. i Bergen 1904. 1906—1908 fører av fiskedampskibet «Nor» av Ålesund, 1909—1910 av fiskedampskibet «Expres» av Kristiansund, 1910—1917 styrme. og senere fører i Søndmøre D.s. Selskap, hvis skib drev rutefart i Møre og

kyststrekningen Bergen—Trondheim. Førte der skibene «Søndmør», «Romsdal», «Geiranger», «Jotunheim», «Storfjord» og «Hjørungavåg». Deretter bestyrer og lærer for Statens Navigasjons-skole for fiskere (i 2 år). Gikk så over til egen forretning i sildeeksport med kontor også i Siglufjord (Island), hvor han hadde et større salteri med spesialitet krydsild og matjessild. Ved Islandsavtalens opsigelse blev hans eiendom ekspropriert. I 1930 startet han A.s. Kveitefiske sammen med Bogen & Johnsen, Oslo, med formål kveitefiske i Davistredet. Har senere vært ekspedisjonsleder og fører av moderskibet «Korsvik». (1500) av Oslo. — Styremedl. i R.B.F. og form. i Ålesund Skipperf. (4 år). — Gift. 6 barn.

ROBERG, MARCUS ARNOLD,

Egersund, f. 15. des. 1891 i Slagen. Til sjøs 1907 med bk. «Sigrid» (900) av Tønsberg, tilh. Math. Hanssen Roberg. Styrme.eks. 1911 i Tønsberg og skibsf.eks. 1917 i Stavanger. Styrme. med d. «Tancred» av Tønsberg, d. «Chr. Knudsen» og d. «Bratsberg» av Porsgrunn. Blev i



1926 fører av d. «Bratland» (3300) av Porsgrunn, tilh. Gunnar Knudsen (A.s. Borgestad). Har senere ført d. «Bratsberg» (6600) og fører nu m. «Borgestad» (6750), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.

Livet har artet sig for mig som for de fleste som valgte sjøen til livsstilling, et valg jeg forøvrig ikke har angret på.

Under krigen lå vi og løstet olje til den italienske marine da slagskibet «Leonardo da Vinci» sprang i luften i Taranto, like i nærheten av oss. Den natt glemmer nok ingen av oss som var vidne til ulykken.

ROBERTSEN, RICHARD ELIOT,

Håkkabogen (Vesterålen), f. 12. sept. 1880 i Eidsfjord. Til sjøs 1898 med d. «Narvik» av Stokmarknes, tilh. V.D.S. Styrme.eks. 1903 og skibsf.eks. 1908 i Trondheim. Styrme. med amerikansk d. «Nordtown» og Bergens-damperen «Capri» i fart på Vest-Indien.



Blev i 1917 fører av d. «Røst» av Stokmarknes, tilh. V.D.S. Har senere ført damperne «Risøund», «Hadsel», «Hestmanden», «Nordland» og «Mosken», samtl. tilh. V.D.S. Sluttet sjøen i 1921. — Senere gårdbruker. Har dessuten drevet sild- og fiskeforretning. — Gift. Ingen barn.

Seilte en tid under verdenskrigen med d. «Hestmanden» i Nordsjøfart.

Forliste med d. «Mosken» i Vesterålen 1921. Alle reddet.

RODTWITT, TRYGVE,

Oslo, f. 26. juni 1886 i Kristiansand. Til sjøs 1901 med s. «Marpeia» av Horten, tilh. Chr. Hannevig. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks. 1912 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Galveston», d. «Dux» og m. «Tosca». Blev i 1916 fører av d. «Otto Sinding» (986 brt.) av Ber-



gen, tilh. Wilh. Thorkildsen. Har senere ført damperne «Gimle» (1130 brt.) av Bergen, «Arild» (1400 brt.) og «Varol» (900 brt.) av Oslo. Sluttet sjøen i 1930. — Senere bestyrer av Forenede Bensinstationer A.s., Oslo. — Gift. 1 barn.

Da jeg blev torpedert med d. «Gimle» i 1917, hadde jeg engelsk kystlos ombord. Dennes forvilelse da den tyske u-båt beordret livbåten langs siden kan ikke beskrives. Losen kastet uniformskappe og lue overbord og bad mig innstendig hjelpe ham. I all hast fikk jeg losen under toften, dekket ham med en gammel presenning, og der lå han til den for oss alle spennende eksaminasjon var over.

ROJAHN, OLE,



Bergen, f. 4. jan. 1862 i Kristiansand. Til sjøs 1877 med bk. «Columba» av Kristiansand, tilh. M. F. Stray. Styrme.eks. 1880 i Kristiansand. Styrme. bl. a. med bk. «Aquila», d. «Gyda» og d. «Viking». Blev i 1891 fører av d. «Gyda» (1750) av Grimstad, tilh. Harald Isachsen. Har senere ført d. «Ragna» (2500) av Grimstad og d. «Helga» (4500) av Grimstad (senere Oslo). Sluttet sjøen i 1910. Senere inspektør i Østersjølinjen og 1923—32 bestyrer i Bergens Kystlodsforening. — Gift. 2 barn.

ROLFSEN, ERLING KNAGENHJELM,



Oslo, f. 2. jan. 1896 i Oslo. Til sjøs 1910 med s. «Respit» av Langesund, tilh. skibsr. Skaugaard. Styrme.eks. 1914 og skibsf.eks. 1920 i Oslo. Styrme. med damperne «Vosbergen» av Haugeund, «Ryvarden» av Kragør, «Alcides» og «Sjømand» av Oslo. Blev i 1927 fører av s.n. skib (4300), tilh. T. Dannevig & Co. Har senere ført m. «Tulla» (420) og fører nu m. «Aarsten» (650), tilh. Erling Rolfesen, begge av Sandefjord. — Gift. 2 barn.

Rundet Kapp Horn med 4 m. bk. «Spartan» av Arendal tre ganger, før jeg hadde fylt 17 år.

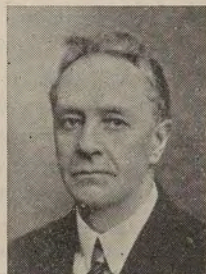
ROM, OTTO,

Oslo, f. 22. nov. 1872 i Vestfold. Til sjøs 1889 med s. «Marie» (200) av Tønsberg, tilh. H. Jare. Styrme.eks. 1892 og skibsf.eks.

1895 i Tønsberg. Styrme. med bk. «Felicitas», d. «Nervion», d. «Garonne» og d. «Fornebo». Blev i 1908 fører av d. «Tolosa» (1450) av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Har senere ført d. «Papelera» (2800), tilh. samme rederi. Sluttet sjøen i 1913. — Senere lasteinspektør i Den Norske Afrika- og Australia-linje (sluttet 1928 p. g. a. sykdom). — Gift. 1 barn.



RORING, ERIK,



Porsgrunn, f. 22. juni 1873 i Porsgrunn. Til sjøs 1891 med s. «Olaf Kyrre» (500) av Langesund, tilh. skibsr. Ek. Styrme.eks. 1897 i Porsgrunn. Styrme. bl. a. med bk. «Aarvak», bk. «Sterling», d. «Brynhild» og d. «Borgestad». Blev i 1912 fører av d. «Brynhild» (2500) av Porsgrunn, tilh. A.s. Borgestad. Har senere ført d. «Breid» (1700), d. «Bratland» (3400), d. «Bratsberg» (6600) og fører nu m. «Brynje» (7000), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 4 barn.

I min første seilskibstid var jeg med på en særlig lang reise. Vi gikk ut fra Laguna de Terminos (Mexico) en av de første dager i jan. 1892 og kom inn til Genova (Italia) 17. mai. Skibet var et mindre sk.sk. fra Porsgrunn. Vi raket op for proviant og var 8 ganger på reisen ombord i seilskib og dampskib for å få en del proviant av dem. Siste gang vi var ombord i en skute for å få hjelp med litt proviant, hadde vi kun noen få mil igjen til Genova. Vi kunde se byen.

Jeg fór en god del under verdenskrigen både på Nordsjøen, Den engelske Kanal, Middelhavet og Atlanteren, men var ikke ute for noget uhell. Så ingen tyske u-båter, men mange miner.

ROSENVOLD, OLE MARTIN OSWALD,

Kjøbenhavn, f. 17. okt. 1879 i Kristiansand. Til sjøs 1898 med fulr. «Vellore» (1800 brt.) av Kristiansand, tilh. S. O. Stray. Styrme.eks. 1904 og skibsf.eks. 1907 i Kristiansand. Styrme. bl. a. med d. «Vigsnæs», d. «Akershus» og m. «Brazil». Blev i 1909 fører av d. «Akershus» (4500) av Oslo, tilh. Willy Gørrissen. Har senere ført damperne «Ida» (1200), «Nordaas» (1800), «Breim»



(1200), alle av Bergen, og «Askelad» (4300) av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1916. Senere skibsreder i Kristiansand og Oslo. 1917—34 direktør for Handelsaktieselskapet af 1930, Kjøbenhavn. — Enkem. 1 barn.

Forliste med d. «Elina» av Oslo på kysten av Nova Scotia 3. sept. 1906. Skibet blev vrak, men hele mannskapet reddet.

Som fører av d. «Nordaas» blev vi på reise fra Blyth til Petschora med kull torpedert av tysk u-båt 9. juli kl. 11 fm. i Nordsjøen 1915. U-båtchefen beklaget at han måtte senke skibet, men lovet å hjelpe oss så godt han kunde, og holdt også i full utstrekning sitt løfte. Etterat vi med begge livbåter var kommet tilstrekkelig på avstand fra skibet, begynte de å skyte med kanon, og efter å ha anbragt 9 skudd, 2 midtskibs og resten i forskibet, begynte «Nordaas» å gå ned med baugen, inntil den et øieblikk blev stående loddrett. Derefter sprengetes presenningene av lufttrykket og stille og lydløst forsvandt den i dypet, med det norske flagg vinkende det siste farvel. Derefter kom u-båten hen til oss og tilbød sig å slepe oss et stykke inn mot den engelske kyst. Jeg vil tilføie at alle, fra chefen og nedover, var de meget vennligsindet mot oss, og forøvrig var det en samling sjøfolk av de staute og nogensinde har møtt på et skibsdekk. Ved 5-tiden samme em. var vi kommet så langt inn mot den engelske kyst, at vi kunde se røk av dampskib i massevis i det dengang trafikkerte farvann. Fra u-båten blev der så gitt signal om at den måtte forlate oss, og nogle minutter senere forsvandt den også i dypet. Blev samme aften optatt av en engelsk tråler og landsatt i Aberdeen.

ROSTRUP, GJERULF GABRIEL,



Bergen, f. 17. juli 1886 i Rouen. Til sjøs 1901 med br. «Nornen» (400) av Arendal, tilh. skibsr. Pettersen. Styrme.eks. 1905 i Arendal og skibsf.eks. 1909 i Oslo. Styrme. bl. a. med bk. «Memento» og d. «Mascot». Blev i 1915 fører av d. «Søndhordland» av Bergen, tilh. H.S.D.S. Har senere ført samme selskaps dampere «Hardangeren», «Stord» og fører nu «Vikingen». — Gift. 3 barn.

Forliste i 1905 med bk. «Ema» av Arendal, kapt. Andersen, på Yarmouth reed. Skibet blev forlatt av mannskapet med undtagelse av kapt. og mig, som da var matros og seilmaker. Vi to stod ombord på vraket i 3 netter og 2 dager før enn vi blev berget. Skibet var da aldeles knust og mestedelen av skuten og lasten var drevet i land. Vi var lastet med tre fra Østersjøen.

En natt som også står tydelig for mig i erindringen, var med bk. «Memento» av Grimstad, kapt. Jensen. Vi var på reise fra Buenos Aires til Baltimore i des. 1907. Kommet opunder Cap Hatteras i maksvær, fikk vi plutselig pålands storm. Vi var da sammen med to barkar, en tysker og en italiener, som var meget større enn oss. Nu gjaldt det å seile sig klar land. Alt seil som kunde stå i lik blev ført: stormmesan, revet store og føre mersseil, revet storseil, hel

fokk og stenge staseil samt føre staseil; skibet lå da hele tiden med rekken under vannet; det var første kl. seil, rigg og skib, alt holdt den svære påkjenning, så det lyktes oss å runde Kapp Hatteras. Tyskeren og italieneren drev iland og ikke en mann blev berget.

ROTHE, JOHANNES,

Ljan pr. Oslo, f. 27. feb. 1885 i Røyken. Til sjøs 1901 med s. «Rolf» (1500) av Tønsberg, tilh. Gustav C. Hansen. Styrme.eks. 1904 og skibsf.eks. 1910 i Oslo. Aspirerte 1904 ved Sjøkrigsskolen i Horten. Styrme. bl. a. med d. «Talisman», d. «Kristianiafjord» og m. «Topeka». Blev i 1917 fører av d. «Stend» (1300) av Drammen, tilh. A. F. Borch & Sønner. Har senere ført d. «Glittertind» (6000) av Oslo, d. «Yarra» (9800), m. «Topeka» (6400), m. «Tortugas» (7000) og fører nu d. «Taurus» (7400), alle tilh. Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg. — 1918—20 fraktkritiker hos provianteringsdirektøren samt revisor i provianterings, fiske- og skibsfartsdirektoratet. En tid også lærer ved Oslo Sjømannsskole. — Gift. 2 barn.



Fra 1917 til 1921 har jeg delvis ført skib eller hatt stilling iland. Min fartstid hos Wilh. Wilhelmsen er fra 1904 til 1913 samt fra 1921 til nu — altså henimot 22 år. «Taurus» som jeg nu fører har jeg ført i 6 år, hvorav 2½ år oplagt i Stavanger. Jeg var der den hele tid og førte tilsyn med skibet.

D. «Yarra» gikk i brand mens jeg lå i Gizo på Solomon Islands. Skibet blev landsatt, men stod ikke til å redde. Efter et lengere ophold på øene blev mannskapene hjemsendt. Ingen kom til skade ved ulykken, men flere blev voldsomt angrepet av malariafeber.

ROVE, TH. G.,

Sollyst pr. Sandefjord, f. 23. des. 1862. Til sjøs 1880 med bk. «Vidfarne» av Sandefjord, tilh. O. Nilsen. Styrme.eks. 1883 i Halden. Styrme. bl. a. med s. «Havfruen» og s. «Bertha», begge av Sandefjord. Blev i 1898 fører av s. «Augusta» av Sandefjord, tilh. A. F. Klaveness. Har senere ført s. «Hjertnes», s. «Nora», d. «Bombay» og d. «Sheik» (nu fl.k. «Solstreif»), alle av Sandefjord. Sluttet sjøen i 1915. — Deltok i hvalfangst 1908—15. Driver nu gårdsbruk. — Gift. 1 barn.



Interessert i travsport og kjører ofte selv (71 år).

RUSTI, FINN,

Fana pr. Bergen, f. 28. mai 1895 i Bergen. Til sjøs 1912 med bk. «General Gordon» (2800) av Hugesund. Styr.-eks. 1916 og skibsf.eks. 1918 i Bergen. Styr. med d. «Gunvor 3», d. «Ranveig» og 8 år i B.D.S. Blev i 1932 fører av m. «Heranger» (8380) av Bergen, tilh. Westfal-Larsen & Co., og fører nu dette skib. — Ugift.

RYDLAND, JOHANNES,

Bergen, f. 25. juli 1889 i Alvørsund. Til sjøs 1905 med s. «Avance» (60) av Hugesund. Styr.-eks. 1911 i Horten og skibsf.eks. 1913 i Larvik. Styr. med d. «Ravn», d. «Glitra» og 1915—27 i B.D.S. Blev i 1927 fører av d. «Castor» (2400) av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført damperne «Vesta» (2170), «Soroka» (2425), «Canis» (1450), «Polarlys» (1069 brt.), «Mercur» (989 brt.), «Hera» (1079 brt.), «Nordstjernen» (856 brt.), «Midnatsol» (978 brt.), «Mira» (1152 brt.), «Ceres» (658 brt.), m. «Colomba», d. «Draco» (600) og fører nu d. «Clio» (550), alle tilh. B.D.S. — Gift. 5 barn.

RYNNING, OLAF FREDRIK BLOM,

Oslo, f. 22. juni 1872 i Stavern. Til sjøs 1888 med s. «Ludvig Holberg» (1019 nrt.) av Sandefjord, tilh. A. F. Klaveness. Styr.-eks. 1894 i Oslo. Styr. bl. a. med d. «Eva» og d. «Lagom» av Stavern. Blev i 1898 fører av s.n. damper (1350), tilh. Frithjof Olsen. Har senere ført damperne «Bucaneer» (1100) av Stavern, «Avalon» av Stavanger, «Vera» (1100) og «Skogstad» (6200), begge av Oslo. Sluttet sjøen i 1912. — Senere revisor. — Gift. Ingen barn.

RYTTER*), CHRISTIAN MICHAEL,

Oslo, f. 5. april 1871 i Langesund. Til sjøs første gang i 1886. Styr.-eks. 1890 i Porsgrunn. Styr. bl. a. med s. «Ragnhild» og s. «Haldis» av Langesund samt d. «Roald» av Oslo. Blev fører i 1893. Har senere ført s. «Haldis», s. «Victoria», d. «Fram», alle av Langesund, d. «Eden» (2000) av Porsgrunn, samt Bergens-damperne «Jernland», «Sneland», «Fedreland» og «P. G. Halvorsen». Sluttet sjøen i 1918. — Gift. 2 barn.

*) Død 14. feb. 1935.

RØD, ALBERT,

Stavern, f. 5. nov. 1893 i Tjølling. Til sjøs 1909 med s. «Skien» (1900) av Skien, tilh. konsul Høyer. Styr.-eks. 1916 i Sandefjord og skibsf.eks. 1921 i Larvik. Styr. bl. a. med d. «Maidland», d. «Bomma» og m. «Borgaa». Blev i 1929 fører av d. «Ek» (1250) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Fører nu m. «Abraham Lincoln» (11000), tilh. dette rederi. — Gift. 1 barn.

I 1910, da jeg var med bk. «Skien», falt jeg overbord fra fore merserå nede ved Kapp Horn.

Vi var på reise fra England til Chili med en ladning kull, og hadde ligget nede ved Hornet i ca. 3 uker med seilbergning og revning mange ganger i døgnet og ingen av oss hadde hatt en tørr tråd på kroppen på lang tid.

En natt brakk fore stengestag, og en finne og jeg var i ferd med å rigge op et hjelpestag. Herunder stod jeg på merserå og finnen bak mig i vantet for å låre staget ned. Plutselig slapp finnen taket uten å varske og hele tyngden kom på mig aldeles uventet og overbord gikk jeg.

Kl. var 7.30 om morgenen og kapt. Johnsen fikk hivd en brastamp til mig som jeg fikk tak i med den ene hånd. Det var storm og umulig å sette ut båt. Jeg blev derved reddet.

RØD, JAMES RICHARD,

Ljan pr. Oslo, f. 23. juli 1876 i Tønsberg. Til sjøs 1890 med s. «Carsmir» (1600) av Tønsberg, tilh. Olaves Rød. Styr.-eks. 1895 i Halden og skibsf.eks. 1903 i Oslo. Styr. bl. a. med bk. «Arreola», bk. «Assyria» og d. «Sardinia». Blev i 1903 fører av d. «Glanwern» av Oslo, tilh.



Otto Thoresen. Har senere ført damperne «Sevilla», «Sardinia», «St. Andre», alle av Oslo, «Bianca» av Bergen, «Regin» av Oslo, «Storfjeld» av Bergen, «Poljana» og «Etna» av Oslo. Sluttet sjøen i 1925. Senere drevet forretning og gårdsbruk. Medl. av fl. direksjoner. — Gift. 1 barn.

I februar 1915 blev jeg torpedert uten varsel, med d. «Regin». Skibet forsvant på 4½ minut. Alle blev bjerget, delvis uten klær. Kun en skadet, og det var minelosen. Blev bjerget inn til Dover av engelsk torpedojager og utmerket behandlet såvel av engelske som norske autoriteter.

Premie for havebruk.

ROED, LARS,



Tjøme, f. 24. juli 1893 i Tjøme. Til sjøs 1908 med d. «Norden» av Oslo, tilh. Winge & Co. Styrme.eks. 1914 og skibsf.eks. 1920 i Tønsberg. Styrme. med d. «Diva» og d. «Hektor». Blev i 1924 fører av s.n. skib (8200) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Har senere ført damperne «Hellas» (3100), «Dux» (2050) og fører nu «Hydra 2» (2000), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

Har seilt i Bruusgaard Kiøsteruds skib siden 1911.

Fra 1925 har jeg seilt her på Kinakysten som fører.

ROED*), LARS OLSEN,



Krårerøy pr. Fredrikstad, f. 24. nov. 1886 i Krårerøy. Styrme.eks. 1905 og skibsf.eks. 1908 i Fredrikstad. Styrme. med bk. «Lilly», d. «Gro», d. «Romulus» og d. «Dampen». Blev i 1910 fører av bk. «Superb» av Fredrikstad, tilh. skibsr. Andersen. Har senere ført bk. «Louise» av Fredrikstad, d. «Bestik», d. «Bossi», d. «Damptrø» (3300), d. «Dampseks» (3200) og fører nu atter d. «Damptrø», tilh. Arth. H. Mathiesen, alle av Oslo. — Form. og forretningsf. i Kraakerøy Provianteringsråd (2 år). — Gift. 8 barn.

*) Død sept. 1935.

Blev senket av en tysk u-båt i 1917 med d. «Bestik».

RØMEN, JOHN EDVARD,

Trondheim, f. 22. des. 1886 i Jøssund. Til sjøs 1902 med s. «Lykkens Prøve». Styrme.eks. 1911 i Trondheim. Styrme. med fl. skib tilh. N.F.D.S. Blev i 1918 fører av d. «Indtrønderen» (205 brt.), tilh. Namsos D.s.-Selskap. Har senere ført d. «Nauma» (218 brt.) og fører



nu d. «Åfjord» (335 brt.), begge tilh. s.n. selskap. — Gift. 6 barn.

RØNNEBERG, GEORG,

Jeløy pr. Moss, f. 5. sept. 1887 i Moss. Til sjøs 1903 med s. «Madura» av Drammen, tilh. M. Bruusgaard. Styrme.eks. 1906 i Fredrikstad og skibsf.eks. 1911 i Oslo. Styrme. med d. «Prosper II» og d. «Progress III» av Drammen samt d. «Tut Lui» av Shanghai. Blev i



1914 fører av d. «Vigdis» (1150) av Moss, tilh. O. A. Hirsch. Har senere ført d. «Nicoalaos» (3300) av Skien. Sluttet sjøen i 1917. — Senere kullgrosserer og disp. for D.s. A.s. Asplund. — Medl. av direksjonen i Moss Telefonanlegg; sjørettsmedl. — Gift. 6 barn.

Inneh. russisk redningsmedalje.

RØNNEVIG, THORLEIF,

Haugesund, f. 8. aug. 1884 i Tysvær. Til sjøs 1901 med s. «Hjørleif» (250) av Haugesund, tilh. Svend Hauge. Styrme.eks. 1905 og skibsf.eks. 1911 i Haugesund. Amerikansk skibsf.eks. 1919 i New York. Styrme. bl. a. med damperne «Fernanda», «Minerva» og «Romsdal».

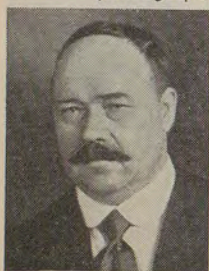


Blev i 1909 fører av s.n. damper (2000) av Haugesund, tilh. T. H. Skogland. Har senere ført d. «Sjøalv» (500), d. «Theodor William» (5500) og m. «Dockton» (2400), alle av Haugesund. Sluttet sjøen i 1927. Senere fiskeeksportør. Nu havnebetjent i Haugesund. — Gift. Ingen barn.

Reddet Langfredag 1916 16 mann fra en minesprengt fransk patruljebåt. 9 mann omkom. Minen var flytende og var utlagt fra tysk flåtebasis i Belgia. Jeg så 5 miner på en halv time. De kom drivende for vestgående strøm. 17 slike miner blev uskadeliggjort på den formiddag.

RØNNING, HANS EDVART,

(før 1914 Hans Edvart Larsen)



Stavern, f. 16. des. 1864 i Bamle. Til sjøs 1880 med s. «Elise» (700) av Porsgrunn, tilh. W. Wright. Styrme.eks. 1884 i Porsgrunn. Styrme. bl. a. med br. «Anna» og br. «St. Johannes». Blev i 1890 fører av s.n. fartøi (220) av Brevik, tilh. M. E. Schilbred.

Har senere ført bk. «Caleb» (380), bk. «Deodata» (700), 4 m. bk. «Banockburn» (3100), alle av Porsgrunn, d. «Donstad» (1000) av Arendal, d. «Correct» og d. «Odborg» av Oslo. Sluttet sjøen i 1916. — Senere lagermann. — Enkem. Ingen barn.

RØNNINGEN, SØREN KARINIUS ANDERSEN,



Nystrand, f. 2. mars 1859 i Nystrand. Til sjøs 1877 med s. «Constantin» (1200) av Porsgrunn, tilh. Jørgen Knudsen. Styrme.eks. 1882 i Porsgrunn. Styrme. bl. a. med s. «Høvding» og s. «Sunbeam». Blev i 1890 fører av s.n. skib (1400) av Porsgrunn, tilh. Martin

Olsen. Har senere ført 4 m. bk. «Sofie» (2700), m. «Rajore», s. «Formica» og m. «Tora Fredrikke», alle av Porsgrunn. Sluttet sjøen i 1923. — Senere drevet havebruk. — Gift. 4 barn.

Med 4 m. bk. «Sofie» hadde jeg mange hurtige reiser, således: Gulfport—Buenos Aires 53 dager, Buenos Aires—Barbados 25 dager, Barbados—Gulfport 10 dager, Melbourne—Falmouth 78 dager. Dette var en av Norges hurtigste seilere. I de ca. 7 år jeg førte skibet så jeg ikke et fartøi som seilte forbi.

RØRING, SVERRE,



Oslo, f. 9. okt. 1877 i Tjøtta. Til sjøs 1893 med selfanger «Njerd» av Arendal, tilh. Smith & Thomsen. Styrme.eks. 1895 i Arendal og skibsf.eks. 1901 i Bergen. Styrme. bl. a. med bk. «Lid-skjalv» av Arendal og d. «Ada» av Bergen. Blev i 1906 fører av s.n. damper

(1800) av Bergen, tilh. S. L. Christie. Har senere ført damperne «Grib» (2000), «Kjeld» (2000), begge tilh. s.n. reder, «Vildfugl» (1500) og «Skule» (1800), begge av Oslo. Sluttet sjøen i 1928. — Nu medinteressent i Alf Mortensens Kulforretning, Oslo. — Gift. 2 barn.

1921—1926 medinne. av skibshandel i Drammen.

Kom hjem med d. «Vildfugl» i 1921 for opplegg, efter å ha gått i fruktfarten på Vestindia og Statene i 8 år uavbrutt. Var dog en reise til Rotterdam med bomull i 1915.

RØSHOLDT, IVAR,

Holmestrand, f. 10. feb. 1891

i Hoff. Til sjøs 1907 med sk. «Felix» av Holmestrand, tilh. T. Ihlen. Styrme.eks. 1912 i Fredrikstad og skibsf.eks. 1918 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Wegadesk», d. «Steinstad» og d. «Hiram». Blev i 1922 fører av d. «Kari» (750) av Drammen,

tilh. Friis & Lund. Har senere ført d. «Hervar» (2050) og fører nu d. «Halvdan» (2050), begge tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co., Drammen. — Ugift.



RØSTAD, ADLER,

Søgne, f. 14. aug. 1895 i

Søgne. Til sjøs 1909 med d. «Skog» (1850) av Kristiansand, tilh. S. O. Stray & Co. Styrme.eks. 1916 og skibsf.eks. 1917 i Kristiansand. Styrme. bl. a. med d. «Skog», d. «Songvand» og d. «Vindeggen». Blev i 1929 fører av s.n. damper (5100) av Skien, tilh. Jens Folkman, og fører nu «Komet» (1850), tilh. H. Tangvald-Pedersen, Porsgrunn. — Ugift.

I juni mnd. 1916 fikk jeg hyre som 2. styrme. med d. «Skog», tilh. S. O. Stray & Co., Kristiansand. Skibet seilte på Bristolkanalen og Nord-Frankrike. Vi så aldri noen u-båt, men tyskernes senkning av skib uten varsel tiltok i en uhyggelig grad, og vi kunde vente at turen også kom til oss en dag. Vi tenkte likevel ikke på annet enn å få anledning til å komme oss i båtene som hang utsvinget. Vi hadde jo også flåten der stod løs på dekket. 1. styrme. og jeg talte engang om at det kunde hende selv under en torpedering eller minesprengning av skibet at enkelte ikke blev opmerksom på hvad som hendte og nevnte at vakthavende skulde øieblikkelig tilkjennegi når noe slikt inntraff.

Den 24. okt. sent om aftenen var skibet utlosset i Bordeaux og avgikk i ballast for Bristolkanalen. Da vi var kommet ut imot baren var vinnen øket til storm av N.V. og losen vilde ikke ta skibet



over baren, hvorfor kapt. Martinus Nilsen selv tok skibet ut. Vi kom godt og vel til sjøs. Utover natten hadde vi frisk N.V. vind med regnbyger, høi sjø og slingring. 26. kl. 4 morgen fikk jeg fri-vakt og sovnet godt inn. Ca. kl. 5.30 fm. våknet jeg av et hårdt smell. For mig hørtes det ut som en svær gjenstand falt ned på båtdekket over min lugar. Jeg reiste mig et øieblikk i køien. Jeg var trett etter siste vakt og visste at styrm. vilde varsko hvis noe var galt og la mig straks for å sove igjen. Jeg hadde ikke mere enn fått mitt hode på puten før jeg hører styrm. roper ned fra broen: «Vi er gått på mine, skuta søker, der er ikke tid å ta med noget.» Etter dette tok det mig ikke mange sek. før jeg var på båtdekket. Her så jeg kun styrm. og orm. der var klare ved b.b. båt. Der var ingen folk kommet ennå. Å komme forut for å samle mannskapet nyttet ikke, da skibet sank hurtig med baugen. Jeg forsøkte da først ytterdøren til salongen. På innsiden hørte jeg kapt. Nilsen og stuerten stod og trykket på døren, men den hadde gitt sig, og idet jeg kunde hjelpe til utefra kom døren op. Da vi så kom på broen var de fleste av besetningen på båtdekket.

Jeg var nu ute for et uhell der kunde blitt mit siste. Idet jeg skulde over til st.b. båt og gå over bunkerluken aktenfor skorstenen falt jeg ned i luken. Dekslene var blåst av her under eksplosjonen. Jeg gled ned langs shuten, men fikk bremsset mot for- og akterskottet straks før jeg skulde falde ned i underbunker. Skibet hadde ennå en liten slingrebevegelse, og hver gang det gikk over mot st.b. kunde jeg bevege mig opover. Jeg kom så op på toppen av shuten, men kunde ikke rekke lukekarmen, selv med et bra hopp. Der var heller ingen ledder. Jeg hørte b.b. båt blev satt på vannet. Fra den felle jeg var i begynte jeg å rope for å påkalle oppmerksomhet, men det lyktes ikke. Efterat styrm. og en mann til hadde firet båten på vannet med 8 mann i, hoppet de så i sjøen og blev tatt op. Jeg hørte de rodde fra skibet for ikke å gå med i dragsuget når skibet sank. Det viste sig senere at 5 mann ikke var rukket lenger enn til forriggen. Forskibet var under vann og sjøen brøt mot midtskibet, luker og annet lå og fløt. Det var derfor forbundet med stor fare å svømme midtskibs. Arne Arntsen, lettmatros og ca. 18—20 år, forstod at han måtte midtskibs for å få fatt i en båt, hvis han vilde slippe å følge med skibet, og svømte midtskibs; en gutt til fulgte ham. Idet de passerte luken hvor jeg var, hørte Arntsen mitt rop og sier til den annen: Her er 2. styrm., giv mig en hånd og få ham op. Vi 3 satt da båten på vannet, og fikk høre av Arntsen at der var ennå 3 mann i forriggen. Her viste det sig at en mann hadde forslått sig, han holdt sig fast i bomløftet ved masten, men var svært medtatt. Jeg kastet en line rett over armene på ham, men han stirret bare rett ut i luften. De andre to kunde vi heller ikke få til å hoppe i sjøen, så vi kunde få dem i båten. For å få berget den skadede mann forstod jeg at man måtte ro inn over fordekket og ta mannen, hvis han skulde bli reddet. Dette var et farlig arbeide og en mann satte sig imot, men det var to mot en og forsøket blev gjort. Da der kun var to mann til årene i den store båt, blev det vanskelig å manøvrere klar av enkelte opstående gjenstander på dekket. Jeg fikk til slutt tak i den forkomne mann og fikk hans armer over rekken på båten. Han var så tung at jeg ikke i en håndvenning kunde vippe ham inn. I samme øieblikk kom en sjø og førte båten over nr. 1 bom, så båten krenget og alle måtte hoppe ut av båten. Den neste sjø tok båten flott. Jeg fikk tak i det samme bomløft som den skadede mann tidligere hadde holdt sig i. Selv holdt han fremdeles krampaktig fast med armene over rekken på båten. Vi kom oss nu i båten alle mann. Vi hadde mistet to årer, men hadde det øvrige inventar surret og i behold. Vi rodde nu klar vraket og fikk den annen båt i sikte, og den kom siden ned til oss. Skibet sank nu dypere med baugen, idet fore maskinskot ikke lengere holdt. Det reiste sig så med akterskibet rett i været og forsvandt med en liten røksoile, blandet av kullstøv og damp efter sig.

Besetningen fra begge båter blev nu tallet, men kom først til det at vi manglet donkeymannen. Han lå og hvilte sig ut i bunnen av

båten, og stor var vår glede da vi fikk fullt tall, 16 mann, hvorav der var 10 i b.b. og 6 i st.b. livbåt. — Fyret på øen Ile d'Yeu var ennå ikke slukket. Båtene blev lenset for vann og seil satt med kurs for øen. Det var fremdeles frisk N.V. med hagbyger. De fleste av oss var våte og i undertøi, men ikke alle. En mann hadde til og med fått med sig en vinterfrakke. Det blev litt kaldt innover, men de der hadde vakt og full påklædning, delte med oss andre. Vi tok også fatt med årene og holdt varme i oss herved. Sjøskvett stod stadig over båten, og der blev lenset så vel med pøser som sydvester. Efter et par timers seilas kom vi inn på innsiden av Ile d'Yeu, hvor der var en sannstrand og greit å lande. Her blev båtene halet op på sannstranden et stykke for ikke å drive ut ved høivann. Fyrvokteren stod på stranden da vi landet, han hadde med en flaske rum som gjorde oss godt. Ved fyret var militærvakt, og vi fikk vårt første måltid her den dag, likeledes fikk vi lånt militærklær til vi fikk anledning å kjøpe oss nye klær. Vi blev et par dager på øen og reiste så til Nantes hvor vi ventet 14 dager på leilighet til å fortsette hjemreisen. Kapt. Nilsen blev ikke med fra Nantes, da han hadde en del forretninger å utføre. Da kapt. Nilsen noen dager senere skulde reise hjem, via Newcastle, gikk Bessheim på baren utenfor Newcastle, og kapt. Nilsen blev med på et forlis til. Jeg fikk et gullur for min deltagelse i redningen av de 3 menn.

RØSTE, JOHAN ANDREAS,

Ålesund, f. 5. juli 1864 i Ørsta. Til sjøs 1879 med s. «Skreia» av Ålesund, tilh. N. Aarsæther. Førercertifikat 1915. Styrm. med d. «Ternen» av Ålesund og blev i 1915 fører av dette skib. Har senere ført damperne «Møringen», «Romsdal» og fører nu «Geiranger» (210 brt.), alle tilh. Møre Fylkes Ruteselskap, Ålesund. — Gift. 5 barn.

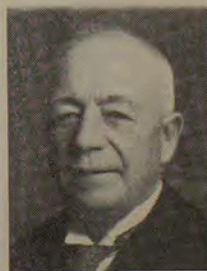


Seilte på langfart med større seilskib fra Tvedestrand, Arendal og Drammen fra 1883 til 1894.

I feb. 1885 seilte jeg med sk.s. «Sandøen» av Tvedestrand fra Trondheim med trelast for Leith. Turen over tok oss vel 6 uker. Vi kom inn til Leith i havarert stand, flytende på lasten. Hele skanseklædningen på b.b. side var vekkbrekt og alle huser på dekk var borte. De eneste seil vi hadde igjen av 2 sett var fokken og bramseilet.

RØVER, JACOB JOHANNES JACOBSEN,

Haugesund, f. 4. nov. 1873 i Haugesund. Til sjøs 1888 med s. «Regres» (150) av Haugesund, tilh. Brødr. Knudsen. Styrm. eks. 1891 i Haugesund. Styrm. bl. a. med bk. «Condor», fullr. «Noreg», d. «Nor» og d. «Vibrand». Blev i 1907 fører av s.n. skib (520) av Hauge-



sund, tilh. Brødrene Knudsen. Har senere ført Haugesunds-damperne «Steinar» (350), «Wendla» (800), «Secundo» (2250), «Solholm» (1000) og «Ramsholm» (2700). Sluttet sjøen i 1929. — Senere havnebetjent. — Gift. 4 barn.

Høsten 1893 kom vi inn til Rio de Janeiro med bk. «Condor» av Haugesund. Vi kom fra Grimsby med gasskull. Ved ankomsten Rio var det utbrutt revolusjon der, slik at vi blev liggende 3 mnd. uten å få losse. Mens vi lå slik, tok det fyr i gasskullene (selv-antennelse) og skibet kom i brand. Om natten fikk vi hjelp av marinens taubåter og blev tauet over til Wilsons verft. Det blev hugget hull i skibssiden og skibet fylt med vann. Da ilden på denne

måte var slukket, pumpet vi skuten og lappet den provisorisk. Vi losset videre kullene under kuleregn fra land og krigsskibene som skjøt på hverandre på havnen. Med den provisoriske utbedring måtte vi forlate stedet og reise hjem til Haugesund.

Lå i Caen, Frankrike, da krigen blev erklært. Gikk derfra til Fowey. Ved ankomsten blev krigen også erklært i England. Gikk siden under krigen i ammunisjonstraden for den franske stat.

Høsten 1916 blev vår båt «Secundo» torpedert på reise fra Bilbao til Caen; den førtes da av styrm., da jeg lå syk på hospitalet i Caen på grunn av malariefieber. De berget sig alle i båtene og kom til Brest i meget forkommen tilstand. Livbåtene blev også beskyttet av u-båten.

S.

SAANUM, ANDREAS,



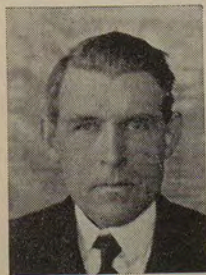
Mandal, f. 4. nov. 1875 i Sånun. Til sjøs 1890 med s. «Aksel» (900) av Mandal, tilh. Edv. Kraft m. fl. Styrms.eks. 1892 i Mandal. Styrms. med bk. «Killy» og «Concordia». Blev i 1902 fører av s. «Gudny» (135) av Mandal, tilh. Gabriel O. Saanum m. fl. Har senere ført seilskibene «Balder» (340) av Mandal, «Niola» (1100) av Stavanger, «Alda» (245), d. «Aspholm» (600) samt s. «Stjernø» (500), alle 3 av Mandal, og fører nu s. «Gerd» (280) av Mandal. — Gift. 5 barn.

Min lange skipsføretid har ikke vært spekket med noen større begivenheter. Jeg har vært særdeles heldig, — aldri forlist eller mistet noen mann overbord, skjønt jeg med mitt første fartoi, lille «Gudny», krysset Atlanteren flere ganger midtvinters.

Jeg seilte på Nordsjøen og Atlanteren fra krigens begynnelse til slutten av 1917 uten å oppleve noget særlig i disse 3 år. Det eneste jeg oplevde var at jeg en gang blev tatt inn til Stornoway av prisemannskap.

Det kan være av interesse å bemerke at jeg er den eneste norske skipsfører som har krysset Atlanteren med seilskib siden 1928/29.

SAANUM, GUSTAV,



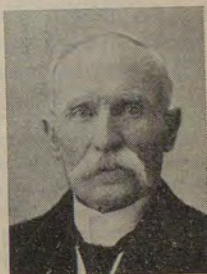
Toftenes pr. Mandal, f. 5. des. 1887 i Sånun. Til sjøs 1902 med bk. «Magdalene» (670 brt.) av Mandal, tilh. Martin Pedersen m. fl. Styrms.eks. 1906 i Mandal og skipsf.eks. 1909 i Kristiansand. Høiereskipsf.eks. 1913. Styrms. med sk.s. «Kathleen», d. «Christiania» og d. «Columbus». Blev i 1913 fører av s. «Thomas» (170 brt.) av Mandal, tilh. T. M. Thomasen m. fl. Har senere ført s. «Johan Feyer» (165 brt.) av Egersund, d. «Anfin» (1000) og d. «Steingrim» (2300), begge av Oslo. Seiler nu som 1. styrms. med m.t. «Pan Norway» (14930) av Oslo. — Gift. 2 barn.

Vi var i 1914 med sk. «Thomas» kommet til Alicante med fiskelast fra Newfoundland og lastet salt for å gå samme vei tilbake. Det var just i de mørke vintermånedene og mange stormer red den vakre lille tremaster av på denne turen. Engang var vi så nær ved bestemmelsesstedet Newfoundland, at vi så skibene i havnen

— men fikk orkanaktig vær på oss igjen og drev til havs. Vi fikk stadig motvind og storm, og da provianten holdt på å slippe op, måtte vi holde av for Azorene, hvor vi ankom nokså luvslitte først i mars 1916. Etter å ha proviantert stod vi atter østover og denne gang ankom vi til bestemmelsesstedet efter bare 3 ukers seilas.

SAANUM, JOHAN ANDREASSEN,

Kristiansand, f. 17. okt. 1855 i Lande. Til sjøs 1870 med s. «Petrel», tilh. Statens Geografiske Opmåling. Styrms.eks. 1884 i Kristiansand. Styrms. med s. «Susanne» av Mandal og s. «St. Olaf» av Kristiansand. Blev i 1887 fører av s.n. skib (356 brt.). Har senere ført s. «Chance», s. «Nymphen», s. «Axel», s. «Gudny» (1300), s. «Wellore» (1700 brt.), s. «Svaland» (3800) og d. «Storaker» (5300), samtl. av Kristiansand. — Sluttet sjøen i aug. 1916. — Gift. 3 barn.



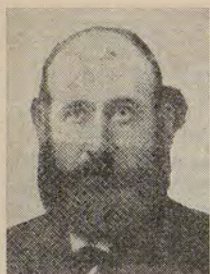
Bk. «Nymphen» avgikk fra Hamburg 1892 med stykkgodslast til Pernambuco. I Den engelske Kanal tok lasten fyr (selvantendelse) i kull der var lagt til bedding (dunnage). Fikk en lastebåt til å buksere oss inn til Southampton, satte skibet på grunn uten for dokken, fylte den med vann og etterpå pumpet lens, losset lasten og blev derefter kondemnert. Skibet blev solgt ved auksjon til hospitalsskib i Appledore.

Bk. «Gudny» avgikk fra Bahia Blanca 1894 lastet med hvete til Falmouth f. o. Fikk en sterk storm med et voldsomt hav straks efter avgangen. Skibet kastet lasten og lå langt under vann med le rekke; holdt skibsråd, kappet store- og mesanmast; fikk hugget hull i dekket i kahytten og lempet en del av lasten overbord; fikk trimmet lasten, rigget op en spire til stormast og en til mesanmast, fikk seil på, kom inn til Montevideo; kjøpte en større spire og satt op til stormast og skiftet den andre hen til mesanmast. Seilte så med nødriggen til Falmouth, derfra til Cherbourg og losset lasten.

Bk. «Gudny» på reise fra Newcastle (N. S. W.) til Panama 1900, reddet en liten fransk steamer der var gått ut fra Panama bestemt til et sted på kysten, hvor der var en gullmine. Eieren av minen var ombord, samt en del arbeidere, der var gått ut fra Panama med 2 små dampskib, men fikk storm og mistet den ene; kom land av sikte; ingen navigatør ombord, visste ikke hvor de skulde styre; mat og vann tok slutt, derav mytteri. Forsynte dem med mat og vann, gav dem kursen for bestemmelsesstedet. Ved avgangen forvisset jeg mig om de styrte den rette kurs. Fikk høre i Panama at de var lykkelig ankommet til bestemmelsesstedet.

SAANUM, OTTO OLSEN,

Saanum pr. Mandal, f. 18. aug. 1840 i Saanum. Til sjøs 1854 med slupp «Hi-



ram» (15 brt.) av Mandal, tilh. Ole Thorsteinsen. Styrms.eks. 1860 i Mandal. Styrms. med br. «Torden-skjold» av Kristiansand og sk. «Argo» av Mandal. Blev i 1869 fører av s.n. skib (130 brt.), tilh. T. Thomassen. Har senere ført bk. «Axel» (560 brt.) og bk. «Magdalene» (605 brt.), begge av Mandal. Sluttet sjøen i 1905. — Senere gårdbruker. Besiktigelsesmann for Assurancef. «Fortuna». — Gift. 6 barn.

I de 52 år jeg har seilet til sjøs har jeg aldri vært ute for noget forlis eller for tap av menneskeliv på de skuter jeg har vært.

Den eneste ekstraordinære oplevelse hadde jeg som ung danskmarsfarer, da vi reddet passagerene på den amerikanske fullrigger «Robert M. Slomann» hjemmehørende i Boston, i alt 72 menn og kvinner. Skibet som var på reise fra Göteborg til Boston med delvis jernlast og passasjerer, var strandet på Horns rev og blev vrak to dager senere. Som belønning for dette redningsarbeide fikk vi av den amerikanske regjering £ 50 til fordeling på 3 mann. De reddede blev landsatt i Danmark.

SAANUM SØREN OLSEN,

Mandal, f. 13. okt. 1866 i Saanum. Til sjøs 1881 med sk. «Karine» (125 brt.) av Mandal, tilh. O. Bentsen m. fl. Styrms.eks. 1885 og høiere styrms.eks. 1888 i Mandal. Styrms. bl. a. med bk. «Susanne», bk. «Diana» og bk. «Axel». Blev i 1893 fører av s.n. skib (550 brt.) av Mandal, tilh. Edv. Kraft. Har senere ført bk. «Ringhorne» (960 brt.) av Mandal og bk. «Lucy Reppen» (875 brt.) av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1900. — Senere kjøpmann og småskipsreder. — Styremedl. i Mandal Sjømannsf. i 30 år (7 år form.), bystyremedl. i 27 år, sjørettsmedl. i 28 år, medl. av forliksrådet i 18 år (10 år form.), direktør i Mandals Sparebank, i 10 år, direktør i Sjølengstad Ullvarefabrikk a.s i 29 år m. m.

Vi kom med «Lucy Reppen» pitchpinelastet fra Ship Island og skulde til Buenos Aires. Hadde en almindelig pen reis, og navigerte med egen hjelp op til Montevideo red hvor vi ved midnattstid gikk til ankers, da det blev stille. Endelig ved middagstider neste dag kom losen. Vinden var da så pass hård at vi lenste for merseilene og fokk. Da kl. var 12 om natten var vi passert Chico bank fyrskib, og styrms. vakt kom på dekk. Selv hadde jeg ikke hatt blund på øinene på 2 ettmål. Vinden var noget løiere og jeg sa til styrms.: «Nu er det klart farvann innover, så De må bare passe på seilere og ankerliggere, så vil jeg gå inn og ta en liten blund». Losen stod hele tiden på halvdekket med natkikkerten i hånden. Vinden var et par streker inn om b.b. Jeg slengte mig på sofaen, og hadde ligget der ca. ¾ time, da jeg fra dekket hørte et mer enn almindelig høit skrig «Huff!» På mindre enn 5 sek. var jeg på dekkslasten, og

så da en blank lanterne en strek eller to på styrb. baug og et langt lavt skrog på tvers hen mot st.b. Jeg sprang til rattet. Styrms. og rorm. hadde da fått det over hart st.b. og skibet kom b.b. over fort, men vi var like inn på ankerliggeren. Det var bare nogen fot om å gjøre, men nu var allikevel ulykken ute, idet vårt st.b. anker tok fatt i hans klyverbom, så partørnlinen brakk og vårt anker ramlet i bunn. Hun halte 3 tøn rundt spillet og op av kjettingkassen til 75 favner var rendt ut, da stoppet hun op. — Strømmen ut var så sterk, at hun seg tilbake og la sig like ved siden av ankerliggeren, som var en nesten ny Novascotia 3 m. sk. lastet med linsed for utgående. Strømsjøen var dyktig krapp, og de holdt på å slå hverandre sønder og sammen. Vårt mannskap løp inn i kahytten på 2. styrms. nær. Han hjalp mig med å sjakle ut 75 favner skokkelen og fikk stukket kjettingen over spillet. Imens hadde nokken av skonnertens fokkerå hugget av repene i vår st.b. storrigg og så brakk stormasten i dekket og drog med sig foremerserang og bramstang samt mesanstangen, og på mindre enn ½ time var en av Norges vakreste seilskib gjort til vrak. Jeg talte med den andre skipperen som spurte hvordan slikt kunde hende. Jeg forklarte ham alt som det var, at losen stod på halvdekket, seilmakeren, en fhv. eldre skipper, stod på bakken, og styrms., som jeg hadde full tillid til, hadde duppet av i trappen på forkanten av halvdekket. Da vi endelig var kommen klar av hverandre spurte jeg om vi skulde ta dem ombord, men han svarte at hun var blitt meget lekk, men at de hadde god båt selv. Vi seilte til siden et par kabellengder og lot gå b.b. anker. Da det lysnet om morgenen så vi novascotiamennene gå i båten og ro bort til en inngående dampbåt. En halv time efter sank skonnerten. Vi fikk ut en slepebåt og kom inn til Bocho neste dag. Jeg var skamfull som en hund omenn jeg var selv uskyldig i katastrofen. Jeg møtte novascotiaskipperen hos megleren. Vi hilste på hverandre som venner. Han sa fordi du opførte dig som du gjorde derute, så skal jeg hjelpe dig hvad jeg kan. Resultatet blev at han fikk £ 40.00 for tapt tøy og effekter og hans egen assurance betalte skibet.

Vi losset vår pitchpine last og fikk hele frakten utbetalt og remitert. Resten av skibets assurance betalte våre kaskoassurandører. Folkene, som nesten alle forut var utlendinger, avmønstredes. For rederiet blev det merkelig nok en meget god affære.

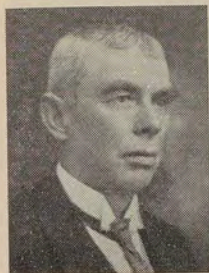
SAGEN, JOHAN DYBWAD,

Nesttun pr. Bergen, f. 12. des. 1893 i Fosen. Til sjøs 1909 med d. «Rym» (1850) av Bergen, tilh. v. der Ohe & Lund. Styrms.eks. 1912 i Trondheim og skibsf.eks. 1915 i Bergen. Styrms. med d. «Egda» av Bergen og fra 1915 i B.D.S. Blev reservefører i B.D.S. 14. juli 1927 og fast fører 1. april 1930. Fører nu d. «Edna» (1275) av Bergen, tilh. B.D.S. — Gift. 2 barn.



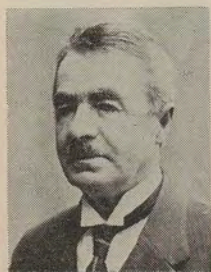
SALOMONSEN, ANTON JOHAN,

Florø, f. 5. okt. 1879 i Florø. Til sjøs 1895 med d. «Lyderhorn» (4800) av Bergen, tilh. skibsr. Olsen. Styrms.eks. 1898 i Hauge-



SALOMONSEN, SIGURD MARIUS,

sund. Styr. bl. a. med d. «Fram» av Kopervik og blev i 1906 fører av dette skib (700), tilh. O. Waage. Sluttet sjøen i 1912. Deretter havnefogd og disp.; ordfører og form. i havnestyret i Kopervik. Siden 1934 havnefogd i Florø. — Gift. 6 barn.



SALVESEN, ANTON INGEBERT,

Oslo, f. 16. nov. 1884 i Staubø. Til sjøs 1900 med d. «Dagmar» (1000) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Son. Styr.eks. 1904 og skibsf.eks. 1907 i Oslo. Eks. ved Otto Treiders Handelsskole i Oslo 1907. Styr. med d. «Dagfin» (2000) og blev i 1909 fører av dette skib, tilh. s.n. rederi. Har senere ført d. «Alix» (1850), tilh. ham selv. Sluttet sjøen i 1930. Senere skibsreder. — Gift. 5 barn.

Haugesund, f. 28. des. 1877 i Florø. Til sjøs 1893 med s. «Nevada» (190) av Florø, tilh. Math. Salomonsen. Styr.eks. 1896 i Haugesund. Styr. bl. a. med d. «Fram» av Kopervik og «Hans Kyvig» av Haugesund. Blev i 1911 fører av d. «Saga» (580) av Haugesund, tilh. Johan Amundsen. Har senere ført d. «Aalesund» (560) av Haugesund, sk.br. «Elin» (320), s. «Fisk» (240), m. «Ryving» (350), alle av Kopervik, og m. «Rask» (750) av Haugesund. Har i de senere år gjort forskjellige små turer til sjøs, vært leiebetjent i Haugesunds havnevesen m. — Gift. 3 barn.

Sølvpokal fra den norske stat for redningen av besetningen (11 mann) fra Haugesunds-damper «Schweigaard» 5. nov. 1916. Skibet blev påtruffet i synkeferdig tilstand.

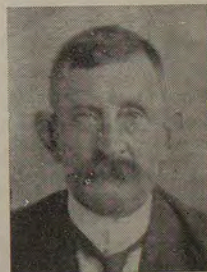
SALVESEN, AMBORTIUS,



Rørvik pr. Kragerø, f. 11. nov. 1875 i Kragerø. Til sjøs 1891 med s. «Gerd» (1000) av Kragerø, tilh. A. O. Lindvig. Styr.eks. 1895 i Kragerø. Styr. bl. a. med bk. «Excelsior», d. «Ran», d. «Roma» og d. «Rex». Blev i 1903 fører av s.n. skib (1000) av Kragerø, tilh. A. O. Lindvig. Har senere ført damperne «Ran» (800), «Rubin» (1000), «Romulus» (1200), alle tilh. s.n. reder, d. «Aase» (8000) og fører nu d. «Elfi» (1100), begge tilh. K. Salvesen, Kragerø. — Drev 1916—28 rederivirksomhet. Form. i Kragerø Sjømannsf. i 18 år, overformynder, sjørettsmedl. — Gift. 5 barn.

SALVESEN, GUSTAV EMIL,

Egersund, f. 5. nov. 1875 i Egersund. Til sjøs 1892 med bk. «Fremgang» av Egersund, tilh. losolderm. Birkeland. Styr.eks. 1902 i Arendal og skibsf.eks. 1908 i Stavanger. Styr. med d. «Saga» og d. «Ruth». Blev i 1911 fører av d. «Saga» (1600) av Oslo, tilh. Hagb. Waage. Har senere ført d. «Ruth» (5800) og m. «Saga» (6850), begge tilh. s.n. reder. Sluttet sjøen i 1931, da m. «Saga» blev solgt til Danmark. Har senere drevet jordbruk. — Rederf. gullmed. 1933 (31 år i Hagb. Waages Rederi). — Gift. 2 barn.



Med et engelsk seilskib gjorde jeg følgende tur: Norge—Australia (120 dager), Australia—San Francisco (72 dager), San Francisco—England (150 dager).

Siden 1902 (altså 31 år) har jeg seilt i Hagb. Waages rederi og der gjennomgått gradene fra matros til fører.

Under verdenskrigen var d. «Ruth» en lang periode tidsbefraktet av D.N.A. i fart mellom Norge og U. S. A. Vi undgikk derfor de tyske u-båters umenneskelige torpederinger.

SALVESEN, JACOB,

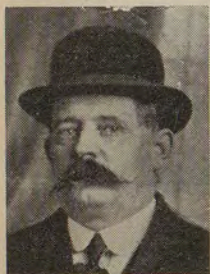
Farsund, f. 28. aug. 1876 i Lyngdal. Til sjøs 1892 med bk. «Alliance» (450) av Farsund, tilh. G. J. Jensen m. fl. Styr.eks. 1892 i Farsund og skibsf.eks. 1900 i Oslo. Styr. med bk. «Spind» og bk. «Ilos». Blev i 1900



fører av s.n. skib (1100) av Farsund, tilh. G. J. Jensen m. fl. Har senere ført d. «Hild» (1700) av Tvedestrand fra 1903—14. Sluttet sjøen 1914 og har senere drevet rederivirksomhet. — Fl. kom. tillidshverv. Form. i Farsund Sjømandsf. (ca. 10 år). — Gift. 8 barn.

Forliste i 1895 med bk. «Øgir» utenfor Wilmington, U. S. A. Skibet drev på land under en fryktelig orkan. Alle mann blev reddet. Mange andre skib forliste samtidig.

SALVESEN, OTTO ANDREAS,



Brevik, f. 14. okt. 1867 i Brevik. Til sjøs 1882 med s. «Anna» (300) av Brevik, tilh. Ole Halvorsen. Styr.m.eks. 1891 i Porsgrunn. Styr.m. bl. a. med seilskibene «Diamanten», «Camilla» og «Warden Law». Blev i 1894 fører av s. «Camilla» (300) av Brevik, tilh. C.

Røed. Har senere ført seilskibene «Athenian» (480), «Lady Blessington» (1200), «Kappa» (750), «Gangeren» (450), «Push» (500), d. «Marguerite» (300), d. «Adolphe Urban» (600), samtl. tilh. s.n. reder (i tidsrummet 1894—1917), og derefter damperne «Bard» (900), «Lilias» (1300), «Bjørklund» (4500) og «Tune» (3150), alle tilh. S. Ugelstad, Brevik. — Gift. 5 barn.

Forliste 10. jan. 1913 med d. «Gangeren» ved innseilingen til Great Yarmouth i S.O. snestorm. Fartøiet tok bunnen på barren like ved innseilingen og blev stående. På grunn av den høie sjø måtte redningsbåten efter flere forsøk oggi å komme i forbindelse med oss. Raketter blev så skutt ombord, og alle blev berget 6 timer efter strandingen. Fartøiet blev senere sprengt i stykker, da det ikke kunde berges og var til hinder for skibsfarten.

Var 10. des. 1916 med d. «Bard» på reise fra Glasgow til Hennesbont med kull. Fartøiet blev kl. 11 fm. minesprengt og sank i løpet av ganske få min. Det var ikke tid til å komme i båtene, tross de var utsvinget. 4 mann kom sig op på redningsflåten. Undertegnede og 2. styr.m. stod på broen til skibet sank. Fikk da tak i noget vrakgods og livbøier, og holdt oss oven vanne i ca. 1 time. Blev da optatt av en skotsk damper og landsatt i England. 7 mann omkom.

SALVESEN, SALVE ANDREAS,

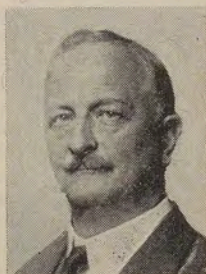
Austad pr. Farsund, f. 21. sept. 1880 i Austad. Til sjøs 1895 med s. «Th. Thoresen» (540) av Farsund, tilh. G. J. Jensen. Styr.m.eks. 1898 og skibsf.eks. 1899 i Stavanger. Styr.m. bl. a. med bk. «St. Vincent» av Kristiansand, bk. «Alliance» av Farsund, 4 m. bk. «Sydnes» av Bergen

og d. «Spind» av Farsund. Blev i 1906 fører av d. «Nordborg» (650) av Koper-vik, tilh. A. Salomonsen. Har senere ført damperne «Vale» (3000) av Oslo, «Hengshan» (3000) av Shang-hai, d. «Spee» (3360) av Farsund og fører nu d. «Tivy» (7700) av Oslo, tilh. Bolin & Sørensen. — Gift. Ingen barn.



SALVESEN, THEIS,

Oslo, f. 19. juli 1873 i Lyngdal. Til sjøs 1887 med bk. «Alliance» av Farsund, tilh. G. Jensen m. fl. Styr.m.-eks. 1889 i Farsund og skibsf.eks. 1893 i Oslo. 2. styr.m. (16½ år gl.) og 1. styr.m. (19 år gl.) med bk. «Alliance», senere med bk. «Øgir» og bk. «Ilos» av Farsund. Blev i 1897 fører av s.n. skib (1000) som han førte i 3½ år og førte derefter d. «Malm» (2000) av Tvedestrand, tilh. N. A. P. Staubo, Borøy, 1902—10, da han sluttet sjøen. 1910—15 sjøk. konsulent i Norges Rederf., 1915—19 kon-torchef og 1919—33 underdirektor og leder av Rederf.s arbeidsgiveravd. — Medl. av en rekke styrer og komitéer (bl. a. styremedl. Norges Skibsførerf., stuertskolekomitéen, skibsoplegg-komitéen av 1927, Sjøk. Forb.), fl. ganger op-nevnt av Regjering og Rederf. som repr. ved Arbeidsbyrået i Genf, medl. av Oslo kretsst. for Sjømannsmisjonen, styremedl. i Broderkredsen på Havet, medl. av Menighetsfakultetets styre og forstanderskap m. m. — Kongens fortjenstmed. i gull (1933). — Utgav i 1931 på Aschehougs Forlag en bok: «Havnebyer» (Internasjonalt samarbeide til bedring av sjømenns livsvilkår i land). Gift. 2 barn.



På min første reise Hamburg—Savannah—Norge blev jeg i storm slått overbord og reddet av besetningen på en underbar måte, efter å ha ligget henvet ½ time i den høie sjø uten å kunne svømme.

Ved et forlis i en sykklon utenfor Cape Fear, U. S. A., blev alle reddet. Jeg og en bror efter å ha vært 2 dager på vraket.

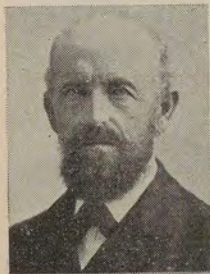
Under lastning av kull i East Dock, Cardiff, falt jeg midt på natten i dokken under tilsyn med lastningsarbeidet. Jeg kunde ikke svømme. Da jeg sank for 3. gang, så en bonde fra Wales — som intet hadde der å gjøre — plasket i vannet og fikk tak i mine hender som jeg holdt foldet over hodet. Dette skjedde på mine foreldres sølvbryllupsdag. De lå og sov ombord like ovenfor.

På reise New York—Lissabon med et nyere dampskib i feb. mnd., sprang skibet lekk i storm og vi gikk et par døgn med ca. 16' vann i forrummet. Vi var klar til å gå i båtene uten særlig håp

om redning. Vi fant lekkasjen. Begge klosettør var brukket. Skibet blev lenset etter å ha losset en del last og reisen fortsattes.

På min første reise som skibsfører blev en dekksgutt slått fordervert av kjettingen på et nedfaldende gaffeltoppseilskjøt. Blodet randt av nese og munn. Han var helt bevisstløs med et sår fra pannen til bakhodet, hvor hjernemassen kom ut. Først bønn på kne — hele mannskapet bad, så arbeide efter Uchermanns legebok. Det tok 3 t. med å sy 7 sting i ansiktet. Gutten kom til bevissthet under felles bønn i ruffen og var siden klar. Dette skjedde i Nord-sjøen. Ved Linjen var han på benene og ved ankomst til Øst-Afrika frisk, men talte dog lite. Senere kom også stemmen. Han er nu fører av et stort utenlandsk skib. Guds godhet har vært ledende i alt.

SALVESEN*), THEODOR,



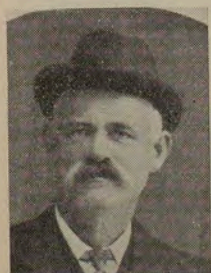
Farsund, f. 6. des. 1854 i Lyngdal. Til sjøs 1869 med jakt «Utne» (80) av Farsund, tilh. Theis Salvesen. Styrme. eks. 1873 i Kristiansand. Styrme. med bk. «Colporteur», sk. «Tvende Brødres Minde» og bk. «To Venner». Blev i 1881 fører av sk. «Ebenazer» (500) av Farsund.

Har senere ført barkskibene «Øgir» (850), «Henrik Ibsen» (1200), «Gunvor» (1491 nrt.), «Dea» (1700), fullr. «Bennestvedt» (2700), bk. «Cis» (1600) og fullr. «Gezina» (3100), samtl. av Farsund. — Sluttet sjøen i des. 1922. — Enkem. 2 barn.

*) Død 3. feb. 1935.

Har seilt til sjøs i ca. 55 år, hvorav i ca. 42 år som fører. Ca. 27 år for rederiet Brøvig.

SALVESEN, THOMAS,



V. Sandøya, f. 30. juli 1856 i Staubø. Til sjøs 1871 med br. «Activ» (230) av Tvedestrand, tilh. Stian Salvesen. Styrme. eks. 1873 i Risør. Styrme. med bk. «Winroth» og bk. «Sjøfrøken». Blev i 1877 fører av br. «Helene» (275) av Tvedestrand, tilh. N. Salvesen. Har senere ført

seilskutene «Silo» (650), «Haakon Haakonson», begge av Tvedestrand, «Patriarch» (1800) av Stavanger, d. «Skald», bk. «Ophelia» (1750) av Tvedestrand og bk. «Marion» (2200) av Arendal. Sluttet sjøen i 1917. — Gift. 4 barn.

I des. 1916 ankom jeg til Falmouth fra Buenos Aires med bk. «Marion». Vinden S.V., stiv kuling. Losbåten kom kryssende, og da de satte ut den lille båten, fikk de ikke ennen fast, så kutteren seilte hen til oss. Losen sa vi måtte dreie til vinden over st.b. og ligge bakk til de fikk båten sin igjen. Da dette var gjort, var vi

kommet ganske nær vestre landet, men fikk svinget skibet rundt og fortsatte inn til Falmouth. ½ times tid efter at vi hadde ankret, gikk en liten dampbåt ut som rendte på en mine og sank. Da jeg kom iland fikk jeg vite at innseilingen var stengt med miner heftet fast til en wire og var utlagt av tyskerne natten før, uten at der var nogen i Falmouth som kjente noget til det.

Dette at losbåten mistet sin lille båt, bergede altså oss fra kollisjon med minene.

SALVESEN, THORVAL,

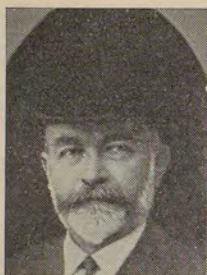
Farsund, f. 2. juni 1896 i Spangereid. Til sjøs 1911 med d. «Eva» (1650) av Farsund, tilh. G. C. Brøvig. Styrme. eks. 1918 i Kristiansand og skibsf. eks. 1920 i Oslo. Styrme. med d. «Hild», d. «Anders» og d. «Annavore». Blev i 1924 fører av s.n. damper (5500) av Farsund, tilh. Lundegaard & Stray. Har senere ført damperne «Dea» (4300), «Doravore» (1850), «Penybryn» (7850) og fører nu d. «Bordvik» (2300), tilh. Lundegaard & Sønner, alle av Farsund. — Gift. 1 barn.



Den 16. aug. 1930 kl. 8 aften fikk jeg som fører av d. «Penybryn» en trådløs SOS meddelelse fra det engelske passagerskip «Tahiti». Skibet hadde mistet propelleren og var efter meddelelsen i synkeferdig tilstand. Vi var på veien fra Cuba til Auckland N. Z. og «Tahiti» skulde befinne sig ca. 180 miles nordnordøst for oss. Vi tordnet rundt og styrte for «Tahiti's» posisjon, idet vi forserte farten til det ytterste. «Tahiti» drev imidlertid nordover, og vi måtte gå ca. 280 miles før vi kom op til havaristen, ca. kl. 10 aften den 17. På forespørsel erklærte «Tahiti's» fører at han ikke ønsket å overføre passagerer den aften, heller ikke neste morgen fant han at det var nødvendig, så passagerer og mannskap blev ombord til det amerikanske d. «Ventura» kom op og tok dem ombord. «Ventura» var et passagerskip og var bestemt til San Francisco, hvor også «Tahiti» skulde ha vært. Kl. 1 em. 18. aug. forlot kapt. Tøten som sistemann sitt skib «Tahiti»; men dette fartøi vilde ikke synke, så kapt. og tømmermann gikk atter ombord. Imidlertid forlot vi scenen. Vi hadde nemlig lite bunkers, og den nærmeste bunkersstasjon var Suva — ca. 1000 mil borte. Hele vår kullbeholdning var 96 tonn, og skibet, «Penybryn», var 7850 tonn d. w. «Tahiti» sank utpå eftermiddagen ca. 400 miles S.S.V. av Rarotonga. Jeg hadde håpet å få bunkerkull enten på Rarotonga — hvor der efter «Pacific Ocean Pilot» skulde være en beholdning på 200 tonn — eller på Nukualofa, hvor der også skulde være lager; men ved forespørsel viste det sig at der ikke var nogen kullbeholdning. «Tahiti's» redere foreslo at vi skulde gå til en av Kermadecøene, Sunday Island, og der bunkre fra en liten båt som de vilde sende op i den anledning; men der var jo mulighet for at Union Steamship Co., «Tahiti's» redere, tenkte på sin egen fordel, og vi gikk til Suva. På veien kom vi over en undersjøisk vulkan, ca. 20 mil sønnenfor Vennskapssøene.

SALVESEN, TORRES,

Saanum pr. Mandal, f. 31. des. 1854 i Halse. Til sjøs 1870 med slupp «Fritjof» (50) av Mandal, tilh. O. Bentsen. Styrme. eks. 1875 i



Mandal. Styrman med bk. «Amelie», sk. «Industri» og bk. «Axel». Blev i 1885 fører av bk. «Amelie» (600) av Mandal, tilh. K. Finsdahl m. fl. Har senere ført barkskibene «Oscar» (720 brt.), «Arndt» (430 brt.), «Emilie» (440 brt.) og «Concordia», alle av Mandal. Sluttet sjøen i 1908. — Senere gårdbruker. — Gift. Ingen barn.

SAMUELSEN, GOTTFRED,



Oslo, f. 15. april 1888 i Arendal. Til sjøs 1903 med s. «Lom» (500 nrt.) av Arendal, tilh. Axel Smith m. fl. Styrman.eks. 1906 og skibsf.eks. 1910 i Arendal. Høiere skibsf.eks. 1911 i Oslo. Blev i 1914 fører av d. «Olaf» (2780) av Arendal, tilh. Chr. Th. Boe & Søn. Har senere ført damperne «Follo» (2050) av Oslo og «Erich Lea» (2700) av Bergen. Sluttet sjøen sommeren 1917. Senere i 3½ år inspektør i generaldirektør Rangv. Blakstads rederi. Siden 1921 i. havneass. ved Oslo Havnevesen. — Ridder av Dannebrogordenen. — Gift. 3 barn.

SAMUELSEN, JENS T.,



Sunde pr. Farsund, f. 16. jan. 1868 i Vesthassel, Lista. Til sjøs 1883 med bk. «Liberty» (730) av Farsund, tilh. Tønnes Samuelson. Styrman.eks. 1885. Styrman med barkskibene «Vanse» og «Hassel» av Farsund. Blev i 1892 fører av bk. «Castelar» (760) av Farsund, tilh. Tønnes Samuelson. Har senere ført flg. barkskib: «Zeo Batista» (950) av Picto N. B., «Næsheim» (700) og «Catharina» (1650) av Sarpsborg samt «Thekla» (1450), «Victor» (2500) og «Brunel» (2800) av Farsund. Sluttet sjøen i 1910 og har senere drevet rederivirksomhet (Samuelson & Olsen). — Har drevet fl. industrielle bedrifter (bl. a. Lastad Træ- og Cementvarefabrik og Hølenes Mek. Verksted, Larvik). Medl. av direksjonen i mange selskaper. — Gift. 4 barn.

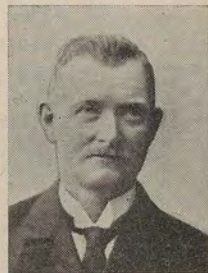
Jeg førte bk. «Catharina» i over 10 år i et trekk uten ferie eller fravær fra skibet. Med dette skib seilte jeg i 5 år mellom Australia, Syd-Amerika og Syd-Afrika uten å komme nordenom Ekvator. I alle 10 årene seilte jeg med dette skib uten havari, og hverken skib eller frakt var assurert.

Med seilskib har jeg passert Cap Horn 12 ganger og likeså mange ganger Cap det gode Haap både for øst- og vestgående.

Det eneste uhell jeg hadde i min fartstid var mens jeg førte bk. «Castelar», da jeg i 1892 blev nødt til å kutte riggen overbord under en orkan på New Foundlands bankene.

SAMUELSEN, SAMUEL M.,

Salterød pr. Arendal, f. 2. okt. 1876 i Dypvåg. Til sjøs 1891 med s. «Aukathor» (391 brt.) av Tvedestrand, tilh. M. H. Smith. Styrman.eks. 1894 i Arendal. Styrman bl. a. med bk. «Dovre» og bk. «Adele». Blev i 1906 fører av bk. «Norvegia» (590 brt.) av Arendal, tilh. Samuelson & Fyrst. Har senere ført bk. «Lam» (797 brt.) av Arendal, bk. «Killena» (750 brt.) og 4 m. bk. «Vest Lothian» (1779 brt.), begge av Sandefjord. Sluttet sjøen i 1916. — Senere bl. a. bankrevisor. — Sjørettsmedl. — Gift. 3 barn.



Min hurtigste reise var i 1915 med 4 m. bk. «Vest Lothian» fra Port Albert (Bristolkanalen) til ankerplass i Buenos Aires på 35 dager (rekord?). Og med samme skib i 1916 fra Halifax til Irland på 9 dager, fikk så motvind, så hele turen fra Halifax til Liverpool blev 15 dager.

SAMUELSEN, SIGURD,

Haugesund, f. 28. feb. 1892 i Haugesund. Til sjøs 1906 med d. «Nordstjernen» (500) av Haugesund, tilh. H. M. Kongshavn. Styrman.eks. 1913 og skibsf.eks. 1918 i Haugesund. Styrman bl. a. med Haugesunds-damperne «Nordkap», «Nanna», «Louise Nielsen» og «Lisbeth». Blev i 1923 fører av d. «Facto» (2500) av Haugesund, tilh. B. Stolt-Nielsen & Co. Har senere ført d. «Lisbeth» (4500), m.t. «Ida Knudsen» og fører nu m.t. «Kaia Knudsen» (14240), tilh. Knut Knutsen O. A. S., alle av Haugesund. — Gift. 3 barn.



En mørk kveld i juli 1917, under verdenskrigen, var jeg med og reddet 3 av de 4 overlevende fra d. «Vines» av Haugesund. Det var 1. styrman, båtsmann og 1 matros. Den 4. som blev reddet av en engelsk patruljebåt, var stuerten.

D. «Vines» blev enten minesprengt eller torpedert. Den sank i løpet av ca. 40 sek. Min bror som var 2. mask. ombord, omkom.

SAND, BJARNE,

Oslo, f. 29. sept. 1893 i Stavanger. Til sjøs 1910 med s. «Illawarra» av Tvedestrand, tilh. N. Lydersen. Styrms.eks. 1913 og skibsf.eks. 1917 i Oslo. Styrms. bl. a. med d. «Chr. Knudsen», d. «Certo», d. «Capto» og f. t. m. «Brønnøy» (8400) av Porsgrunn. Blev i 1925 fører av d. «Niels Nielsen» av Haugesund tilh. B. Stolt-Nielsen & Co. og førte senest dette skib. — Gift. 2 barn.

Torpedert med d. «Chr. Knudsen» 8. okt. 1916 ved Nantucket fyrskib. Alle reddet.

Var 11. aug. 1907 med Chr. Bjellands lystkutter «Beatty» da den i Lindøysundet ved Stavanger kolliderte med d. «Sandeid» hvorved 4 av kutterens passagerer omkom (deriblandt fru Bjelland).

SAND, NILS,

Stabekk pr. Oslo, f. 29. aug. 1870 i N. Odal. Til sjøs 1888 med s. «Maria» (207) av Åsgårdstrand, tilh. H. Mathiesen. Styrms.eks. 1892 og skibsf.eks. 1900 i Oslo. Styrms. med fl. skib tilh. Fearnley & Eger, Oslo. Blev i 1902 fører av d. «Bogstad» (4000) av Oslo, tilh. s.n.

rederi. Har senere ført damperne «Skarpsno» (2810), «Oscarshall» (1800), «Belle Ile» (3100), «Førnebo» (7200), «Oria» (3500), «Staur» (8700), «Frogner» (9180), «Asturias» (3050), «Biscaya» (2250), og førte senest «Tolosa» (3270), alle tilh. Fearnley & Eger. Sluttet sjøen 1935. — Inneh. medaljen for Ædel dåd og Robins Legat (1906). — Gift. 2 barn.

Har vært i Fearnley & Egers rederi siden 1892 (siden 1902 som skibsfører).

SANDBORG, HANS EMAHUS LØKKE,

Oslo, f. 28. aug. 1887 i Ålesund. Til sjøs 1904 med fullr. «Høvding» (2800) av Porsgrunn, tilh. Leif Gundersen. Styrms.eks. 1908 og skibsf.eks. 1909 i Oslo. Styrms. bl. a. med bk. «Bauen» av Langesund og bk. «Inger» av Grimstad. Blev i 1915 fører av bk. «Henriette» (900 brt.) av Oslo, tilh. Westergaard & Co.

Har senere ført sk. «Tangen», bk. «Respit», 5 m. sk. «Falketind» (3300), m. «Kirketind» (3000), 4 m. sk. «Blaatind», d. «Odland I», alle av Oslo, og fl. skib. — Gift. Ingen barn.

I flere år, fra høsten 1916, ettersom jeg bygging av en del seil- og motorskip som blev bygget på vestkysten av U. S. A. for Petter N. Gram, Oslo. Disse fartøier gikk under både amerikansk og norsk flagg.

Sommeren 1917 blev det meget vanskelig å skaffe førere til ferdigbyggede skib på vestkysten av U. S. A. Som aktiv deltager i verdenskrigen, rekvirerte regjeringen alle fartøier og utnyttet dem kommersielt. Disse vanskelige forhold gjorde at jeg tilskrev president Woodrow Wilson med forslag om å gi førere av nøytrale land adgang til å føre amerikanske skib, for på den måte å avhjelpe «førenøden». Jeg mottok svar fra presidentens sekretær om at mitt forslag var godtatt og oversendt rette vedkommende til behandling, og vilde jeg få direkte svar. Etter noen dages forløp fikk jeg så meddelelse om at jeg kunde underkaste mig eks. i San Francisco. Jeg meldte mig samme dag og tok eks. uten en times forberedelse.

Jeg er således «Far» til den såkalte «Red letter Licence», som så mange utenlandske skibsførere innehadde under krigen. En mengde norske førere hadde sådanne sertifikater.

Jeg var fører av d. «Odland I» da båten, i de første dager av april 1922, kom innom Stavanger havn, på reise til Murmansk med en ladning våben. Byen og avisene var meget optatt av begivenheten.

«Odland I» som var under time-charter, hadde lastet våben i London-Erith-for Athens Greece, men fikk, efter at losen var gått fra borde, en forseglest ordre av Super-Cargo ombord, om å gå innom Bergen. En ny forseglest ordre blev mottatt, mot kvittering, da norske-kysten kom i sikte. Ordren lød så: «To proceed as soon, and as directly as possible, to Alexandrovsk or Murmansk on the Murmansk Coast, Rusland.»

Da der ombord ikke fantes kart over det farvann blev Stavanger anløpet for å skaffe sådanne.

En stor del av mannskapet, samt noen av offiserene forlangte avmønstring, da de ikke likte dette hemmelighetskremmeri. Var vel også redd for Sovjet og sikker på at vi var fraktet for revolusjonære. Det samme trodde også en del av pressen i Stavanger. Super-Cargo gav imidlertid en del opplysninger, så angrepet fra det hold blev innstillet.

Jeg fikk med stort besvær forhyret nytt mannskap, men flere rømte iland igjen. Senere forstod jeg grunnen. Super-cargo gav opplysninger: De ombordværende offiserer skremte folkene iland.

Den derværende politimester viste sig å være en embedsmann som ikke forstod sin stilling. Han hævlet mig helt over, for ikke å si at han også æreskjelte mig, fordi jeg var fører av denne båten som var kommet op i dette time-charter.

Repr. for staten derimot var en annen. Da jeg på hans forlangende ikke fant å kunne vise ham mine personlige hemmelige ordre, bad han mig om å gi ham det løfte, ved å ta ham i hånden, at jeg ved avgang fra Stavanger skulde gå direkte utenfor 3 miles grensen samt ikke å levere noe av lasten innenfor samme. Dette løfte, som var en æressak å holde, var jeg stolt av. Først etterpå har jeg hørt at der blev vaktet og passet på at avtalen blev efterlevet fra min side.

Jeg måtte med politiets hjelp få det forhyrte mannskap ombord. Efter mange gjenvordigheter, grunnet mannskapets frykt, kom vi da omsider til Murmansk med vår dyre last.

Grunnet «opstanden» i Stavanger, blev affæren en «verdenssak».

SANDSDALEN, LEIF,

Larvik, f. 27. okt. 1875 i Telemark. Til sjøs 1891 med s. «Dronningen» (2000) av Larvik, tilh. skibsr. Semb m. fl. Styrms.eks. 1895 i



Larvik og skibsf.eks. 1902 i Oslo. Styr. med sk. «Nordstjernen», d. «Uto» og d. «Titlis». Blev i 1906 fører av d. «Gotthard» (2500) av Oslo, tilh. Camillo Eitzen & Co. Har senere ført dette rederis 2 dampere «Rigi» (3200 og 9250) og d. «Nils» av Larvik. Sluttet

sjøen første gang 1915 og endelig i 1926. Skibssreder. Losoldermann og mønstringsmann. — Styremedl. i fl. aktieselskaper. — Gift. 4 barn.

Forliste natt til Skjærtorsdag 1894 utenfor Rotterdam med sk. «Laguna» av Porsgrunn lastet med logwood fra Laguna Mexico. Vi blev rendt i senk av Oslo-damperen «Prospero». Jeg lå til køis, sprang op i en fart og jumpet fra fokkerånokken over på damprens dekk. «Laguna» sank straks.

Med d. «Gotthard» berget jeg amerikansk damper «El Valle» inn til South Pass (Mississippi). Den hadde mistet roret under en cyklon i Mexicogulven (1906).

Jeg var styr. med d. «Uto», da denne i 1903 kolliderte i Scheldefloden med den engelske damper «Huddersfield», hvorved 27 mennesker omkom.

Jeg var i Camillo Eitzen & Co.s tjeneste i 21 år.

SANDVIG, TYCHO,



Haugesund, f. 6. aug. 1894 i Haugesund. Til sjøs 1910 med skoleskibet «Alfen» av Bergen. Styr.eks. 1915 og skibsf.eks. 1917 i Haugesund. Høiere skibsf.eks. 1919 i Oslo. Styr. bl. a. med Haugesunds-damperne «Dicto», «Hanna Nielsen» og «Thomas Haaland». Blev i

1922 fører av d. «Elida Clausen» (4000) av Haugesund, tilh. M. Clausen. Førte senest d. «Varhaug» (1820) av Haugesund. Sluttet sjøen i 1930. — Senere kullimportør. Bunkerstasjon (T. Sandvig & Sønner, Haugesund). — Gift. 2 barn.

Reiste i årene 1923—1928 på Kinakysten og var gjentagne ganger utsatt for beskytning av kinesiske soldater.

Lille juleaften 1925, nettop under de verste uroligheter i Nord-Kina, ankret op på Taku Bar, for neste dag å fortsette op til Tientsin. Der lå en hel del kinesiske krigsfartøier utenfor baren, så vi forstod at vi kunde vente oss litt av hvert. Straks før mørkets frembrudd kom losen, en eldre tysker ombord, og fikk vi da beskjed at vi skulde fortsette opover elven tidlig neste morgen.

Ved 5-tiden neste morgen, da det ennå var mørkt, lettet anker, styrte over baren og nærmet oss land. Nettop idet vi hadde passert baren og bøiet rundt en pynt begynte plutselig en sterk geværild fra land. Det gikk meget snart op for oss at skuddene var rettet mot skibet, og kulene formelig pep oss om ørene. Vi stoppet straks maskinen og droppet ankeret, da det under slike forhold vilde ha vært det rene selvmord å fortsette. Derefter kom

vi oss så hurtig som mulig i ly av kuleregnet. Skytningen varte i ca. 2 timer, hvorefter det blev stille.

I titiden på fm. kom en del kinesiske officerer og soldater ombord og forhørte sig om nogen av de ombordværende var blitt drept eller såret, samt undersøkte skibet fra øverst til nederst. Da dette var besvart benektende og skibet undersøkt, blev vi beordret til å fortøie langs en brygge ved elvebredden. Jeg må bemerke at jeg hadde min hustru ombord og hun tok tilsynelatende tingene med stor ro.

Ved middagstider julaften kom atter en del officerer og soldater ombord og forlangte nu at jeg skulde undertegne en erklæring om at vi ikke skulde holde Dem ansvarlig for det skjedde. Da der som bekjent på den tid ingen ansvarlige var i Kina, og dette blev forlangt som betingelse for å kunne fortsette, underskrev jeg erklæringen.

Kommet et stykke lenger opover elven, fikk vi se krigen i full gang, skuddene smalt, soldater og hester styrtet til jorden. Det ene parti var på flukt over elven i lektere og prammer, mens det annet forfulgte dem. Vi måtte gjentagne ganger slå ned farten for ikke å rende de flyktende i senk. Disse var hele tiden utsatt for fiendens geværild. Da flyktningene var kommet over, fortsatte skytningen fra begge sider, og hadde vi således den tvilsomme fornøielse å passere gjennom geværild fra to sider. Da vi endelig lykkelig var kommet gjennom fikk vi se en hel karavane elendige stakler på flukt opover mot den internasjonale bydel i Tientsin. Vi fortsatte videre under lyden av sterk kanontorden fra utkanten av byen, og fikk vi senere vite at denne samme dag blev inntatt av fienden.

Kl. 4 em. julaften ankom og fortøiet vi i Tientsin. Derefter begynte vi å feire julaften 1925, og hadde vi det riktig hyggelig.

SANDVIK, LEIF INGHARD,

Stavanger, f. 24. des. 1892 i Stavanger. Til sjøs 1908 med d. «Nor» (700) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Styr.eks. 1915 og skibsf.eks. 1917 i Stavanger. Styr. bl. a. med d. «Torvø», d. «Stavangeren» og d. «Isbjørn». Blev i 1924 fører av d. «Relis» (385) av Stavanger, tilh. Brødrene Olsen A.s. Har senere ført d. «Firda» (900) og fører nu d. «Kannik» (1250), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.



SANGEREID, SEVERIN,

Sangereid (V. Moland), f. 21. mai 1872 i V. Moland. Til sjøs 1892 med s. «Giovanni» (800 brt.) av Lillesand, tilh. Gehard Krog. Styr.eks. 1895 i Lillesand. Styr. med bk. «N. P. Nielsen» og bk. «Oberon». Blev i 1907 fører av s.n. skib (1150) av Lillesand, tilh. Carl Knudsen. Har senere ført s. «Yola» (2400) av Lillesand. Sluttet sjøen i 1917. — Se-



nere gårdbruker. — Styremedl. i V. Moland Sparebank. — Ugift.

Som styrm. var jeg med å forlise med bk. «N. P. Nielsen» av Lillesand på kysten av Brasil kullastet på reise til Maranh. Båtene blev ødelagt og skibet på ganske kort tid fullstendig istykkernust i den høie sjø på de hårde sannbanker. To mann druknet. Vi andre berget oss iland ved å klamre oss fast til forskjellig vragskudd. Drev for vind og strøm 16—18 timer, den ene uvidende om den annens skjebne, og landede tilsist gjennom brekningene på stranden i en øde sannørken etter å ha drevet en distanse på over 20 kv.m. Vi var 3 som møttes på stranden; det var flyvesann i alle retninger så langt øiet kunde nå, og da vi var meget tørste tok vi bort fra stranden for om muligens å finne vann. Dette lyktes; men vi gikk 2 å 3 dager uten mat før vi kom ut av ørkenen og til en hytte hvor der bodde folk. Skibsføreren, kapt. B. Bentzen, nu bosatt på Jeløy ved Moss, var ankommet dertil dagen før. Han var på en underlig måte kommen i sjekten og drev iland i denne full av vann. Etter at vi hadde fått mat og hvilt oss litt, blev vi fulgt ned til stranden til et brasiliansk forlist skibsmannskap som hadde slått op telter der. Da vi hadde vært der i en uke, kom de øvrige av mannskapet som var i live til oss, så nu var vi samlet alle med undtagelse av to som omkom. Etter ennu en lang venten kom der endelig en skjøite som tok oss alle sammen til Maranh. Vi kom hjem to mnd. efter forliset.

SANNES, JACOB,

Bodø, f. 20. april 1878 i Kristiansund. Til sjøs 1893 med d. «Radyr» (1000) av Cardiff. Styrm. eks. 1900 i Kristiansund. Styrm. bl. a. med en rekke V.D.S.-skib. Blev i 1912 fører av d. «Hadsel» (400) av Stokmarknes, tilh. V.D.S. Har senere ført damperne «Hestmanden», «Finmarken», «Raftsund», «Sortland» og «Risøund», alle tilh. V.D.S. Siden 1920 adm. direktør for Saltens D.s.-selskab, Bodø. Disponerer tillike Nordland-ske D.s.-selskaps 3 dampere. — Gift. 3 barn.

Seilte som fører av d. «Raftsund» og «Sortland» fra sept. 1914 til mai 1915 og som fører av d. «Hestmanden» fra mai 1915 til 1918, da skibet blev overtatt av engelskmennene, — utelukkende med disse skib i krigssonen. Med «Hestmanden» hovedsakelig i Kanal-fart uten å lide skade på skib og ladning.

SANNÆS, PER HALVORSEN,



Kragerø, f. 8. april 1856 i Tordal. Til sjøs 1872 med s. «Æolus» (300 nrt.) av Kragerø, tilh. H. Biørn jr. Styrm.eks. 1875 i Kragerø og skibsf.eks. 1880 i Oslo. Høiere skibsf.eks. 1880 i Oslo. Styrm. bl. a. med bk. «Hermes» og bk. «Æolus», begge av Kragerø. Blev i

1882 fører av sk. «Eidsvold» (272 nrt.) av Kragerø, tilh. I. A. Larsen m. fl. Har senere ført bk. «Vega» (393 nrt.), stål-bk. «Cara» (1439 nrt.), begge av Kragerø, d. «Harry T. Inge» (1500), d. «Remus»

(1100), d. «Sinaloa» (2500) og d. «Romulus» (7000), alle tilh. A. O. Lindvig, Oslo. Sluttet sjøen i 1926 efter å ha seilt til sjøs i ca. 55 år (hvorav 45 år som fører). — Inneh. fortjenstmedaljen i gull. — Gift. Ingen barn.

Iflg. overenskomst med rederiet av 8. mars 1882 blev jeg ansatt som eventuell fører av sk.s. «Eidsvold» under bygging på Stabbe-stad, Kragerø, hvorpå jeg senere hadde tilsyn med byggingen av skibet, inntil det 17. mai s. å. gikk av stabelen, hvorunder den ved dåben blev døpt med navnet «Eidsvold», som foregikk meget heldig under stor deltagelse av slekt og venner og alle medredere, såsom bestyrende reder, bøndene som hadde levert materialer til skibets bygging, byggmesteren, smeden, seilmakeren og skibets fører etc. Herefter blev skibet slept over til byen og fortøiet ved Biørns brygge, hvor nu jernbanens stasjonsbygning står. Her blev skibet opprigget, innredet og lastet, hvorpå vi 28. juli 1882 avgikk fra Kragerø og siden hele tiden holdt det gående i utenriksfart på Afrika, Australia, Ostindien, Kina, Japan og vestkyst av U. S. A., Amerika, hvorpå jeg efter 8½ års tjeneste ombord i det lille 400 tonns d. w. skib efter flere verdensomseilinger for første gang gjenså Europa i Hamburg, hvor jeg i des. 1899 solgte min part i skibet til en annen skibsfører, hvorpå jeg forlot mitt førstefødte skib som i 8½ år hadde vært mig et kjær og godt hjem.

Efterså byggingen av stål-bk. «Cara» som blev ferdigbygget i Grangemouth i juni 1891, og med mig som fører inntokes en ladning kull for San Francisco, Cal., i hvis fart der fortsattes vekselvis Europa, vestkysten av Amerika og til Australia i flere år uten uhell, inntil den på en reise fra Syd Afrika til Australia i South Indian Ocean på ca. 44 graders syd bredde, mistet riggen ned til undermastene i 1898, hvorefter der med nødrigg seiltes ca. 6000 n. mil helt inn på Melbourne havn uten å benytte mig av den tilbudte assistanse av de utenfor innseilingen tilløpne slepebåter, grunnet disses ublue forlangender for, som disse vilde ha det til, redning av skibet. Efterat skibet var blitt opprigget igjen, avgikk det til bestemmelsesstedet Newcastle, N. S. W., hvorfra der fortsattes i lengere tid uten nevneverdige uhell, inntil skibets totale forlis på kysten av Brazil i 1908. Dette var en av de triste dager i mitt liv, da jeg efter 17 års befatning med dette stolte skib måtte forlate det, hvor jeg hadde tilbragt 17 år av mine lykkeligste dager tilsjø.

Efter hjemkomsten fra fruktbåten «Harry T. Inge» blev jeg igjen av min gamle reder, herr A. O. Lindvig, ansatt som fører av hans nys innkjøpte båt «Falstad» (senere omdøpt til «Remus»), hvilket skib jeg på rederiets vegne overtok i Swansea våren 1913. Båten gikk i timecharter med kull fra forskjellige havner i Bristolkanalen til de franske statsbaner i forskjellige havner i Bay of Biscay. Under opholdet i Sables d'Olonne utbrøt verdenskrigen, og da blev de sorte diamanter enn mere uundværlige for de franske statsbaner, der natt og dag var optatt med å føre tropper til slagmarken, hvilket jeg senere ved timecharterets avslutning fikk et synlig bevis for, idet jeg av stedets høieste autoriteter som takk for den store tjeneste vi hadde ytt den franske nasjon, blev overbragt en siden 1814 inndraget 40 francs gullmynt, der på forsiden bar Napoleons bilde og innskriften: «Napoleon Empereur», og på den motsatte side: 40 Francs med innskriften: «Republique Francaise An 13. A.», av hvis mynter der opgis å være kun to tilbakke, hvorfor jeg med en viss forkjærlighet har festet myntstykket på mitt urkjede. Som en ytterligere påskjønnelse kan nevnes, at da vi ved avgangen passerte en festning, blev som honnør for «Remus» og det norske flagg salutert fra festningen.

Efter fratedelsen fra «Remus» i Stockholm des. 1914, reiste jeg via Oslo like over til Sunderland for å ha tilsyn med byggingen av et skib som alt var langt fremskredet. Ved dåben fikk den navnet «Sinaloa» som foregikk meget heldig og under vanlige høitideligheter. I slutten av jan. 1915 var skibet overlevert til rederiet, hvor-

på der gjordes en kort tur på Europa, for så å gå over i den nyss av rederiet oprettede linjefart på vestkysten av Amerika, som inntok alle havner langs kysten fra Vancouver B. C. til Chilenske havner. I denne fart fortsatte jeg som skibets fører til i sept. 1917, da jeg iflg. rederiets ønske fratrådte, for å overta stillingen som inspektør ved hr. Lindvigs nys oprettede kontor i San Francisco, California, U. S. A.

Efter mange forsinkelser av streiker etc. var det første av de to nybygninger som blev døpt med navnet «Romulus» først ferdigbygget i okt. 1920, og jeg ansatt som skibets fører. Herfra gikk skibet i ballast til Montreal efter en ladning hvete som lossedes ved Vaxdal Mølle, hvorfra skibet i ballast gikk ut til vestkysten av Amerika for å settes inn i den av hr. Lindvig tidligere oprettede linjefart. I denne fart fortsattes der uten avbrudd til i mars 1926, da jeg i Tacoma, Wash., med blandede følelser fratrådte min siste og beste skute, «Romulus», for i hjemmet å gå i oplag for resten av livet. Efter 4 dages reise med jernbane over Amerika ankom jeg til New York, hvor jeg gikk ombord på Bergensfjord, der godt og vel bragte mig til Oslo og igjen satte fot på fedrenejord. Under opholdet i Oslo avla jeg min mangeårige reder herr Lindvig et besøk for å takke for de mange lykkelige år jeg hadde fått lov til å tjene ham. Ved avskjeden tok herr Lindvig min hånd og takket for behagelig samarbeide og lang og tro tjeneste, idet han ved avskjeden tilføier: Nu hvil dig borger, det er fortjent. Herfra fortsattes reisen til mitt mangeårige hjem i Kragerø, men hvor jeg dog skjeldent og litet hadde opholdt mig, hvortil jeg ankom den 7. april og kunde således den følgende dag feire min 70 årsdag sammen med familien i mitt eget hjem — hvilket var en sjeldenhet for mig, der alltid hadde vært på farten der ute. Her blev altså dette gamle skrog avrigget og fortøiet for å gå i oplag i et godt hjem med mange kjære minner fra svundne tider, and the good old day of the «Great sailingships days».

Jeg har i Atlanteren passert ekvator 34 ganger, Indian Ocean 10, Pacific Ocean 48, tilsammen 92 ganger.

Kapp det gode Håp passert 18 ganger, Kapp Horn 10 ganger.

SCHADBERG, THORVALD GEORG TORGERSEN,



Stavanger, f. 6. okt. 1867 i Egersund. Til sjøs 1884 med bk. «Eikundasund» (797 nrt.) av Egersund, tilh. Anders Bøe. Styrm.eks. 1887 i Stavanger og skibsf.eks. 1895 i Bergen. Styrm. bl. a. med d. «Utstein», d. «Gardar», fullr. «Elida» og i B.D.S., Bergen. Blev i 1909 reservefører og i 1911 fører i B.D.S. og førte herunder damperne «Ceres», «Diana» og «Hercules». Sluttet sjøen i 1916 (p. g. a. nervøsitet). — Senere forretningsmann i Stavanger (herunder også litt rederivirksomhet). — Gift. 4 barn.

På ostindietur med bk. «Eikundasund» av Egersund, lå vi engang og drev i Den Bengalske bukt mange dager. Det var vennlig og meget varmt. Så en morgen rapporterte vakthavende styrm. til føreren at han så en skildpadde. Dette var «Gefundenes Fressen» for kapt. Berthiniussen, der blandt mange interesser også hadde denne å gå på jakt, på sjø og ved land. Prammen kom i en fart på vannet. Først jumpet jeg og derefter kapt. nedi. Under roingen sier så Berthiniussen: «Nu må du ikke støie med årene i tolle-

gangen, så skal vi knipe den mens den sover.» Han hadde jo sitt gevær med også. Så plutselig setter han i et høit skrik: «Å herre gud, det er stuerten.» Vi fikk mannen inn i prammen, og fikk med viftende armer og armer i kors skibet til å brase «bakk». Et lite heng av bris var det nu, således at fartøiet var seket litt fra oss. Signaliseringen blev utført av mig, idet kapt. likesom var blitt helt lamslått. Den eneste gang forresten jeg merket sådant i de 2 år jeg hadde fornøielsen å stå under hans disiplinære og måske litt for strenge opdragelse til sine tider. Vi kom oss imidlertid vel ombord, og ved middagstid blev den bortgangnes lik under sjømannsmessig høitidelighet senket i havet. Alle gjenværende 14 mann ombord var til stede. —

Opleringen på gaten var visselig denne: I den stekende varme, hadde stuerten villet ta sig en liten morgendukket (kl. var 7 morgen), men har så sluppet taket i den uthengte tauende. Man så nemlig merker på den hvite skibsside efter føttene. Tildragelsen, der var meget trist, grep oss alle meget sterkt.

Dagen før krigserklæringen lå mitt skib, d. «Hercules», under lossing i Tyssedal (Hardanger). Vi hadde 12 passagerer, studenter i 22—30 års alder, der studerte ved høiskole i Tyskland. Bl. a. var det 2 japanere, visstnok marine- eller officerer til lands. Før avgang herfra savnedes nettop de 2 japanere. Ved undersøkelse kunde vår stuert oplyse, at de begge ganske ubemerkt hadde betalt sine regninger, avlevert sine billetter og i stillhet forsvunnet. Senere fikk jeg vite, at de av Verket hadde leiet en hurtiggående motorbåt for pr. denne å bli ført til nærmeste sted for å nå Bergensbanen. Ved ankomst til Bergen fikk vi vite at krigen var erklært. Samtlige forlot «Hercules» her, til tross for at alle hadde retur-billetter Hamburg—Trondheim. Det lot til, at de 2 japanere var godt orientert allerede dagen før.

Fra krigserklæringen og inntil utgangen av 1916 gikk mitt skib i krigssonen, Nordsjøfarten: Hamburg, Rotterdam, London, Middelsborough, Aberdeen og Liverpool.

Fra farten på Hamburg kan jeg meddele: Ankommet til Cuxhafen blev kommandoen helt overtatt av tyskere. Vakt sattes ved nedgang til salon og officerslugar, samt ved kabys. All mat fra og til mannskapslugar blev bragt av en av besetningen, men under ledsagelse fra og til kabys av en tysk vakt. Jeg, som fører var den hele Elbfart opover til Hamburg og atter derfra nedt til å prommenere i min salon og lugar. Alle blindventiler var tilskruet. Men da tiden av og til falt litt lang, lurte jeg mig engang til å åpne en ventil og kike ut. Et kvarter, og så var herligheten slutt. I salongdøren stod den uniformerte vakt med plantet gevær. Han sa, idet han rystet sin pekefinger frem og tilbake: «Sowas müssen Sie nie mehr thun Herr Kapitain». Han fikk sin sigar og snaps, gjorde honnør og trakk sig foreløbig tilbake. Hva hadde jeg sett? Jo en hel del dampskib lastet med gammelt jern og sten. Dette fikk jeg senere ut av en av loserne. Han sa nemlig ganske uforvarende: «O weh, o weh die Engländer, Versaenkungen vor den Haefen und dann unsere Zeppeliner, alle grössere Häfen blockiert, nicht wahr?»

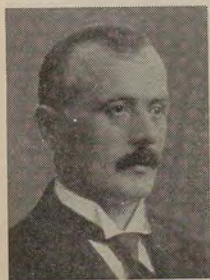
Efter ca. 9 mnd. fart på Hamburg, blev samme selskaps skib «Castor» minesprengt eller torpedert mellem Horns rev og Helgoland, og da blev «Hercules» tatt ut av denne fart.

Under fart på Rotterdam hadde 2 unge tyskere sett sitt snitt til å stikke sig vekk ved avgang. Dagen efter kom de pent frem og bad om «nåde». De fortalte at de hadde rømt fra sin tyske leir, tilfots og krypende, i flere dager, nådde de ubemerkt Rotterdam. De fikk godt stell ombord. Ved middagstid neste dag, lå de begge i solen på storluken. Plutselig skvatt de op aldeles likbleke. En zeppeliner kom svevende. Den ene stakk til mig et brev til sin hustru i tilfelle noget skulde skje. Men alt gikk godt. Ved ankomst til Norge forlot de skibet. Brevet fikk vedkommende tilbake.

Ofte blev vi praiet og bordet til undersøkelse av papirer, av så vel tyske som engelske torpedo- og u-båter, men aldri blev ophevelser gjort, merkværdig nok, uansett last og fart. En svær tid for oss alle ombord, var i kobberkiskfart mellem Trondheim og Middels-

borough. Hver tur på utgående måtte vi anløpe Bergen for mulige orders. Disse lød imidlertid hver gang: De kan gå til sjøs, Holmen-grå, Marsten, Skudenes eller Tananger efter behag. Jeg gikk alltid ut Feistein. Gikk til ankers ved Tananger til mørkets frembrudd, for da med slukte lanterner og slukket lys forøvrig, å stikke til sjøs. Ikke hyggelig, men hvad skulde gjøres? En bekmørk månemørk natt, vel passert Jærens rev, kom skibets annen styrman, som utsending fra de øvrige også rimeligvis, op på broen og sa: «Vet De kapt. hvad ansvar de pådrar Dem ved denne seilas?» Jeg svarte ham: «Gå nu pent og rolig ned. Ved retur til Bergen kan De på kontoret fremføre Deres beklagelser for direktøren. Nu og her er ikke stedet for beklagelser». Vedkommende berørte aldri tilfellet der, og heller ikke jeg. Jeg meddeler dette kun for å illustrere, at ikke blot miner og u-båter, men kanskje det som verre var, hadde man å ta imot. Etter denne episode rystet og skalv jeg over hele min kropp. Et putevar med uerstattelige småting i, stod alltid klar ved min dør, klar til å ta med mig, i tilfelle galt skulde skje. Dette kom ikke for mitt vedkommende. Vinteren 1916 sa jeg «Hercules» farvel etter eget valg. Mine nerver var kaputt. Noen måneder etter blev den deilige «Hercules» torpedert. Alle blev imidlertid reddet ved å gå i båtene.

SCHAGE, RICHARD EMANUEL,



Oslo, f. 5. april 1883 i Ålesund. Til sjøs 1898 med s. «Embla» av Arendal, tilh. Smith & Thommesen. Styrman. eks. 1901 og skibsf. eks. 1906 i Bergen. Styrman med d. «Ran» og d. «Patria» av Bergen samt d. «Herø» av Ålesund. Blev i 1912 fører av d. «Giskø» (2350) av Ålesund, tilh. P. A. Musæus. Har senere ført damperne «Nørø» (1850), «Bygdø» (3000) og fører nu d. «Skagatind» (1880), tilh. Skages Rederi, alle av Oslo. — Gift. 1 barn.

Jeg seilte fra krigens begynnelse til slutten av juni 1917, og var så heldig å gå klar av torpedering og minesprengning.

Jeg gikk grunnet spenningen i land for å ha ca. 3 mnd. ferie, men skibet blev overtatt av England like etter, så jeg blev gående ledig til jan. 1919, før jeg fikk mitt skib igjen.

SCHARFFENBERG, JOHANNES GODTFRED,



Mandal, f. 13. okt. 1874 i Mandal. Til sjøs 1888 med d. «Louisa» (1100) av Brettesnes (Lofoten), tilh. J. Jensen & Co., London. Styrman. eks. 1891 i Mandal. Styrman bl. a. med d. «Bjergvin» og fl. V.D.S.-skib. Blev i 1898 fører av d. «Conrad Langaard» av Oslo, tilh. Conrad Langaard. Har senere ført damperne

Conrad Langaard.

«Hanseat II» av Oslo, «Henrik Ibsen» av Horten, «Flekkefjord» (250) av Oslo, «Transport II» og «Transport IV» av Tønsberg samt senest d. «Varnes» av Farsund. — Gift. Ingen barn.

SCHJELDSØE, SVERRE OLAV,

Stavern, f. 25. mai 1889 i Risør. Til sjøs 1905 med s. «Cabral» (700) av Risør, tilh. skibsr. Mölbach. Styrman. eks. 1909 i Risør og skibsf. eks. 1912 i Larvik. Styrman bl. a. med bk. «Morgengry» av Risør og fl. k. «Lancing» av Larvik. Blev i 1917 fører av d. «Spero» (1050) av



Risør, tilh. J. W. Prebensen. Har senere ført d. «Credo» (1200) av Risør, d. «Grado» (750) av Oslo, fl. k. «Lancing» (12000) av Larvik, fl. k. «Pelagos» (14000) av Tønsberg og fører nu fl. k. «Salvestria» (13000) av Port Stanley, tilh. Chr. Salvesen & Co., Leith. — Gift. 2 barn.

Av mitt sjømannsliv har jeg tilbragt ca. 12 år på hvalfangst. Siden 1928 har jeg vært fangstbestyrer og fører av kokeriet «Pelagos» og de siste år i samme stilling på «Salvestria».

Mitt fangstfelt har særlig vært Sydishavet.

SCHMIDT, LUDVIG EMIL,

Mandal, f. 9. juli 1886 i Flekkefjord. Til sjøs 1901 med s. «Magdalena» (900) av Mandal, tilh. M. Pedersen. Styrman. eks. 1905 i Mandal og skibsf. eks. 1908 i Kristiansand. Styrman med bk. «Mirzapore», bk. «Maranda» og d. «Resolut». Blev i 1910 fører av s.n. skib (1850) av



Mandal, tilh. Bugge & Co. Har senere ført d. «Huldra» (1850) og fører nu d. «Halse» (3600), tilh. Jørgen Ø. Bugge, begge av Mandal. — Gift. 4 barn.

Var hjemme i 1918—1919—1920 og drev skibsmegler-, assurance- og havariforretning.

Med undtagelse av to seilskib jeg mønstret ombord i, efter 2 ganger å ha forlist med handelsskib, har jeg hele min tid seilet med skib fra Mandal.

Seilte med d. «Huldra» ca. 3 år under krigen uten å bli torpedert eller lide nogen krigsmolest.

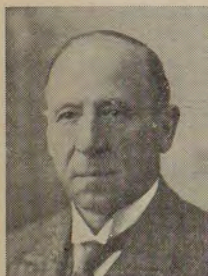
SCHNITLER, HANS,

Oslo, f. i 1882. Til sjøs første gang i 1896 og seilte med norske og franske skib i langfart til i 1903. Seilte fra 1903 til 1917 (med en kort av-

brytelse) for skibsr. And. Jacobsen, Oslo, hvorav fra 1908 som fører. Sluttet sjøen i 1917 og har senere disponert en rekke større og mindre skib. Nu skibsmegler i Oslo.

Det mest spennende under min sjømannstid var da jeg første gang avvek fra myndighetenes strenge sailingdirections i farensonen under krigen. Som De vet var ordren så vel for vest som østgående å følge linjen Flekkerø—Coquet Isl., derefter langs den engelske kyst i 2' avstand. En morgen noen dager før jul 1914 eller 1915 gikk vi et snes skib ut fra Hull, de fleste bestemt østover. I dokkporten meldtes at tyskerne i løpet av natten hadde strødd massevis av miner langs kysten. Mens de andre skib fulgte ordren og kysten nordover, holdt vi skibsråd og satte kursen på Hanstholmen, tvers mot den gitte kursordre. Fullmåne og klarvær. Det var meget spennende. Ingen sov den reisen. Ved ankomst til Kjøbenhavn leste vi i avisene at 5 skib av våre ledsagere ut fra Hull var minesprengt utenfor Flamborough head, herav 3 Osloskib, og så godt som alle omkommet. Ved Skagen, da vi var vestgående og utlosset, møtte vi de fleste av våre kolleger fra Hull, som da ennå var for østgående. Siden den tid fulgte vi *aldri* nogen offisiell kursordre, hvorfra ordren enn kom, og vi har ikke angret på det. Hermed ingen klander over myndighetene hjemme. Enhver gjorde sitt beste.

SCHOUBYE, CLAUD HYLL,



Oslo, f. 16. nov. 1880 i Tønsberg. Til sjøs 1896 med s. «Amazon» (400) av Holmestrand. Styr.eks. 1898 og skibsf.eks. 1907 i Oslo. Styr. med d. «Ruth» av Oslo. Blev i 1909 fører av dette skib (5800), tilh. Hagb. Waage. Har senere ført d. «Origen» (2400), d. «Ella» (2200) og d. «Sage» (1800), alle tilh. denne reder. Sluttet sjøen i 1916. — Senere skibsreder. — Gift. 1 barn.

Var ombord i d. «Ruth» i 13 år som 3. styr., 2. styr., 1. styr. og fører.

Seilte under krigen mellom England og Frankrike fra aug. 1914 til des. 1916.

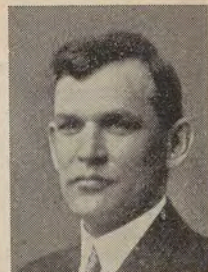
Var i Hagb. Waages rederi fra 1899 til jeg sluttet sjøen.

SCHRODER, ANDREAS TERKELSEN,

Langesund, f. 25. okt. 1881 i Kragerø. Til sjøs 1896 med s. «Gler» av Kragerø, tilh. J. Aalborg. Styr.eks. 1901 i Kragerø og skibsf.eks. 1905 i Oslo. Styr. bl. a. med bk. «Fremtiden», d. «Rex», bk. «Ashmore» og d. «Rim». Blev i 1911 fører av s.n. skib (1000) av Kragerø, tilh. A. O. Lindvig. Har senere ført d. «Adour» (1850) og d. «Kjell» (1350), begge av Kragerø. Sluttet sjøen i 1923. — 1924—27 havnefogd, losoldermann og mønstringsmann i Kragerø. Fra 1927 forflyttet til Langesund. — Viceform. i Kragerø Sjømannsf. og i Langesund Sjømannsf. — Gift. 7 barn.

SCHRODER, BJARNE JOHAN,

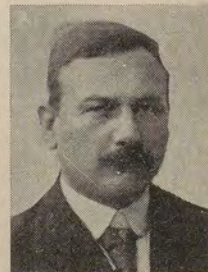
Stavanger, f. 13. jan. 1895 i Bergen. Til sjøs 1910 med d. «Nordpol» (6200) av Bergen, tilh. Harlof & Rødset. Styr.eks. 1916 og skibsf.eks. 1917 i Bergen. Styr. bl. a. med damperne «Setubal», «Thorvald Halvorsen» og «Hallgrim». Blev i 1925 fører av d. «Jan» (2050) av Bergen, tilh. Torp & Wiese, og fører nu dette skib. — Gift. 2 barn.



Styr. med d. «Setubal» av Oslo da den den 8. sept. 1917 blev senket i Kanalen. Alle reddet.

SCHWANBORG, ALBERT,

Herøya i Eidanger, f. 26. nov. 1880 i Skien. Til sjøs 1895 med s. «Lovisa» (250) av Skien, tilh. Blakstad og Holta. Styr.eks. 1901 i Porsgrunn. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1903. Styr. bl. a. med bk. «Augustinius» og «Albion», 4 m. bk. «Sofie», 4 m. sk.s. «Tacara». Blev i 1910 fører av s.n. skib (1450) av Skien, tilh. L. P. Larsen & Co. Har senere ført seilskibene «Sofie» (2500), «Protector» (2700) og «Kalliope», samtl. av Porsgrunn, samt d. «Huldra» (1850) av Sandefjord. Sluttet sjøen i 1927 og har siden 10. jan. 1928 vært ansatt ved Norsk Hydro. — Gift. 5 barn.



Hurtige reiser med 4 m. bk. «Sofie»: Plymouth—Gulfport 42 dager, Gulfport—Buenos Aires 52 dager, Buenos Aires—Port Adelaide 42 dager, Melbourne til høide Azorene 72 dager (falt til Plymouth 97 dager).

Høsten 1910 grunnstøtte vi med 4 m. sk.s. «Tacara» i Long Island Sound på et rocks som ikke var anmerket i kartet. Skibet sprang lekk, men ved at skibet blev manøvrert på grunt vann under land bergedes skib og last. I juli 1911 forliste vi med samme skib utenfor Celebes. Etter 3 døgns hårde anstrengelser for å redde skibet, sank det på 90 favner vann. Mannskapet og alt løst inventar blev reddet.

Var i stadig fart under krigen fra 1914 til høsten 1920.

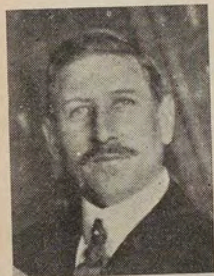
Frg. «Kalliope»s hurtigste rundtur Baltimore—Rio de Janeiro—Baltimore, lastet begge veier, var ca. 90 dager.

Seilte i 1912 motorskøite «Haabet» (5 nrt.) med 5 mann fra Langesund til Ludrits Buch i S.V. Afrika. 90 dager. Formål selfangst.

Med d. «Huldra» høsten 1926 fikk vi i oprørt hav i Nordsjøen havari. Under voldsomt overhal sprang surringene på dekkslasten, en del av denne gikk overbord, tok med skanseklædningen på fordekket, dekkspalten blev brukt på flere steder, vannet strømmet inn og fylte forrummet. Ved vannets inntrengen sprengtes kolli-

sjonsskottet, maskinrummet fyltes og slukket fyrene. Mannskapet lempet en del av lasten for å rette skuten op og komme til lekagen og få den stoppet. Da maskinen blev stoppet lå vi og drev hjelpe-løse til en hollandsk fiskedamper tok oss på slep til Ymuiden.

SCHYTZ, HAGVIN,



Oslo, f. 12. sept. 1881 i Arendal. Til sjøs 1896 med s. «Smart» av Arendal, tilh. A. Aanonsen. Styrme.eks. 1899 og skibsf.eks. 1907 i Arendal. Styrme. bl. a. med bk. «Mississippi» og d. «Nicaragua». Blev i 1910 fører av d. «Altair» (2400) av Oslo, tilh. A. Krøger. Har senere ført d. «Antares» (3150) av Oslo. Sluttet sjøen i 1916. — Senere forretningsmann. — Gift. 2 barn.

Under krigen førte jeg d. «Antares», vesentlig i fart på U. S. A. og Frankrike med stykkgoods. Spennende turer, men alt gikk heldig.

I seilskibstiden almindelig fart med prektige skib.

SEBULANSEN, PETTER,



Tromsø, f. 25. juli 1888. Til sjøs 1903. Styrme.eks. 1913 i Tromsø. Styrme. med amerikansk damper «Munro» (i fart på Svalbard) og fl. skib tilh. Troms Fylkes Ruteselskap, Tromsø. Siden 1933 fører i dette selskap. — Gift. 4 barn.

Har vært i Troms Fylkes Dampskibsselskab siden 1914.

Da jeg var 15 år gml. begynte jeg og delta i fisket på Lofoten og Finnmark. 19 år gml. kjøpte jeg en 50 fot skjøite som jeg drev på forannevnte fiske, og om sommeren drev jeg selfangst på Island med den. Hadde da tatt kystskippereks.

SEKSE, LARS ASBJØRNSSEN,

Haugesund, f. 31. mai 1870 i Hardanger. Til sjøs 1887 med br. «Arendal» (300 brt.) av Arendal, tilh. skibsr. Arvesen. Styrme.eks. 1889 i Haugesund. Blev i 1899 fører av d. «Kvalen» (350) av Haugesund, tilh. B. Stolt-Nielsen. Har senere ført damperne «Victor», «Resolut», «Spero», «Steinar», «Vestland», «Ludolf Eide», alle av Haugesund, og førte senest d. «Jackdow» av Kopervik. — Gift. 2 barn.

SELSVIK, LARS,



Haugesund, f. 31. mai 1891 i Hardanger. Til sjøs 1906 med s. «Gurda Alette» av Haugesund, tilh. T. Loft-hus. Styrme.eks. 1913 og skibsf.eks. 1915 i Haugesund. Styrme. bl. a. med d. «Resolut», d. «Skald» og d. «Solhaug». Blev i 1926 fører av d. «Tangbrand» (370) av Haugesund, tilh. Trygve Matland. Har senere ført d. «Torbrand» (370) og fører nu d. «Terje» (1750), tilh. Joh. Amundsen, begge av Haugesund. — Gift. 2 barn.

SELVIG, TRYGVE MARIUS,



Ytterøene fyr (Rognaldsvåg), f. 23. april 1892 i Horten. Til sjøs 1907 med d. «Thorsdal» (3500) av Oslo. Styrme.eks. 1918 og skibsf.eks. 1921 i Bergen. Styrme. med d. «Storviken», d. «Er-viken» og m. «Atlantic», alle av Bergen. Blev i 1928 fører av s.n. skib (10400) av Bergen, tilh. Wilhelm Jebsen. Har senere ført d. «Hogstad» (1000) av Bergen. Sluttet sjøen i 1932. — Senere i fyrvesenet. — Gift. 2 barn.

SELVIN, ALBERT,



Minde pr. Bergen, f. 2. juli 1883 i Hardanger. Til sjøs 1900 med s. «Elise» (200) av Stavanger. Styrme.eks. 1905 i Bergen og skibsf.eks. 1907 i Stavanger. Styrme. bl. a. med d. «Dronning Sophie» av Stavanger og d. «Otto Sverdrup» av Bergen. Blev i 1914 fører av s.n. damper (6000), tilh. Bergh & Helland. Sluttet sjøen i 1921. — Senere drevet rederi-, fabrikk- og handelsvirksomhet. — Gift. 2 barn.

SEVEREN, KARL ANDREAS ALFRED VAN,

Namsos, f. 22. jan. 1863 i Grong. Til sjøs 1879 med bk. «Ceres» av Bergen. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1884. Styrme. med en rekke



N.F.D.S.-skib. Blev i 1889 fører av kabelskibet «Telegraf» tilh. Den Norske Stat. Har senere ført d. «Ragnvald Jarl» og d. «Haakon VII», tilh. N.F.D.S. 1916—1935 disp. for Namsos Dampskibsselskab. — Sjørettsmedl. — Gift. 2 barn.

Gikk i 1914—1916 i postrute mellom Bergen og Newcastle med d. «Haakon VII» og før heldig.

SIEGWARTH, FRIDTJOV,



Tønsberg, f. 14. des. 1877 i Narverød. Til sjøs 1894 med s. «Johanne» (1000) av Tønsberg, tilh. skibsr. Hoffgaard. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten (utn. til officer i 1900). Styrm. med damperne «Spurt» og «Spind». Blev i 1905 fører av d. «Spring» (1300) av Oslo, tilh. Hj. Siegwarth. Har senere ført d. «Vasco da Gama» (6000) av Larvik. Sluttet sjøen i 1915. — Senere skibsreder, kullimportør m. m. Form. i Tønsberg Sjømannsf., Tbg. Sjømannshjem, Tbg. Sjømannsskole og Tbg. Sjøfartsmuseum. Medl. av bystyret, havnestyret og sjøretten. — Gift. 4 barn.

I mine styrm.dager var jeg med på 2 forlis. Den ene gang var vi lastet med pigiron. Hadde losset partlast på norskekysten og gikk ut om aftenen bestemt for Oslo. Omtrent ved midnatt passerte vi et fyr, som var plasert på en høy holme. Løpet var trangt, så vi måtte gå nærmest mulig fyrholmen. Just etter vi hadde passert denne, begynte skibet å få slagside. Well, for å gjøre en lang historie kort: En utstående spiss av fjellet hadde revet en lang flenge i skibssiden, så skuten sank under våre føtter som et strykejern.

Den annen gang gikk vi, en styggværsnatt i tykk tåke i land i Jammerbukten på Jyllands vestkyst. Jeg hadde frivakt. Plutselig blir jeg nesten slynget ut av køien. Op kom jeg i en fart, og der så det uhyggelig ut i den mørke uaværsnatt med grunnbrott overalt. Da den imidlertid var ballastet hugg den sig over ytterste revle og begynte så å forsøke hinderløp over neste, hvilket også lyktes — ja, den gav sig ikke før den også jumpet over innerste revle.

Redningsbåten fra Løkken stasjon kom ut, men kantret første gang, heldigvis uten å miste noen folk. Alle mann, med undtagelse av offiserene, gikk iland i den danske redningsbåt.

Det er en vågelig og livsfarlig jobb å være redningsmannskap på Jyllands vestkyst, det er sjøfolk og menn — beundringsverdige!

Om morgenen løiet vesta-stormen, vannet falt ut og vi kunde snart gå makelig iland. Nogen dager senere, da vinden var gått østlig, var det tørt 3 a 4 fot aktenom skibet, så langt hadde vind og flod satt det op på land.

3 a 4 uker senere fikk vi, ved Switzers hjelp, skibet av grunnen en stormnatt med høivann. Det var en svare slit, men vi kom da omsider inn til Fredrikshavn.

Det viste sig altså at det ikke var så farlig for livet å strande på «Juten» med ballastet skib, når man bare blir ombord, men bruk aldri egne livbåter, for det er livsfarlig.

I 1911 gikk jeg over i hvalfangst, først på Spitsbergen, senere i Australia.

SIEM, OLE,

Stokmarknes, f. 11. jan. 1882 i Trondheim. Til sjøs 1898 med s. «Norwegia» (800) av Lyngør, tilh. A. B. Olsen. Avgangseks. ved Sjøkrigsskolens øverste avd. 1907. Styrm. med damperne «Sommerstad», «Ragnvald Jarl», «Haakon VII» og «Kong Helge». Blev i 1910 fører av b.d. «Parat» (135 brt.) av Trondheim, tilh. Nordenfj. Dykkerselskap. Har senere ført d. «Meline» (10250) av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1923. — 1923—29 kontrollofficer ved Marinens Torpedofabrikk; 1929—33 direktør for Troms Fylkes D.s.-selskap, meddirektør i V.D.S., Stokmarknes (ansatt som adm. direktør fra 1. jan. 1936). Formannskapsmedl. i Horten; bystyremedl. og sjørettsmedl. i Tromsø. — Inneh. Tyrkisk Fortjenstmedalje (Liakkat). — Gift. 4 barn.



Studerte med statens stipendium elektroteknikk og dieselmaskiner ved den tekniske høiskole i Charlottenburg 1911 og 1912. Tjenestgjorde i 1912 i den britiske og tyske orlogsmarine for å studere dypvannsdykning og bergning av skib, særlig med sikte på organisasjon av bergningstjenester i vår marine. — Medlem av mottagelseskomiteen for u-båt A 2 i Kiel høsten 1913 og våren 1914. Chef for A 2 fra mars 1914 til 1919.

I 1908 deltok jeg som styrm. på d. «Sommerstad» i redningen av besetningen på d. «Norman Isles», som var grunnstøtt på Somaliskysten og plyndret av sjørøverne. Besetningen blev forøvrig utlevert oss uten nogen krigerske foretagender fra vår side.

Flere tokter i marinen som chef for torpedofartøier og skibsofficer på panserskib. I 1903—1904 på tokt med korvetten «Ellida» til Konstantinopel.

Har utgitt i Horten 1927: «Seilskibenes glansperiode» (45 sider). Utnevnt til premierløytnant i marinen i 1907 og til kaptein i 1919.

SIMENSEN, SIMEN KONRAD,

Hvaler, f. 13. aug. 1870 i Hvaler. Til sjøs 1885 med s. «Hygea» (700) av Halden, tilh. skibsr. Hanestad. Styrm.-eks. 1902 i Fredrikstad. Styrm. med bk. «Laurel» av Sandefjord. Blev i 1905 fører av s. «Lines Bros» (1200) av Sandefjord, tilh. C. A. Michelsen. Sluttet sjøen i 1927 (invalid). — Enkem. 5 barn.

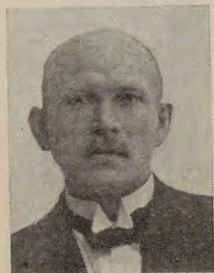


SIMONSEN, ANDREAS,



Skien, f. 18. mars 1899 i Solum. Til sjøs 1916 med d. «Grenmar» (1800) av Skien, tilh. H. Haraldsen. Styr.m.eks. 1920 og skibsf.-eks. 1922 i Porsgrunn. Styr.m. med m. «Østfeld» og d. «Eikland». Blev i 1926 fører av s.n. damper (2035) av Risør, tilh. I. M. Skaugen. Sluttet sjøen i 1930. — Senere statslos i Skien. — Gift. 1 barn.

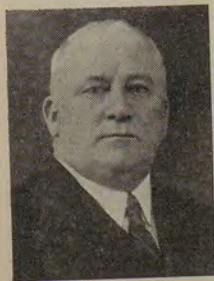
SIMONSEN, ANDREAS SEVERIN,



Haugesund, f. 8. des. 1872 i Haugesund. Til sjøs 1887 med s. «Campell» av Haugesund, tilh. Johan Thorsen. Styr.m.eks. 1890 i Haugesund. Styr.m. med s. «Victor» og d. «Nordstjernen». Blev i 1898 fører av s.n. skib av Haugesund, tilh. E. H. Kongshavn. Har senere ført Haugesunds-damperne «Avance», «Juno», «Aslaug», «Karen» og fører nu d. «Hundvaag» (950) av Stavanger, tilh. Peder Smedvig. — Gift. 6 barn.

Var 2. styr.m. med bk. «Livingstone» da den blev totalt vrak utenfor karantenestasjonen ved Mobile i en orkan.

SIMONSEN, ELISEUS,



Bergen, f. 19. aug. 1875 i Fusa. Til sjøs 1893 med d. «Lyderhorn» (4800) av Bergen, tilh. Severin Troye. Styr.m.eks. 1897 og skibsf.-eks. 1900 i Bergen. Styr.m. bl. a. med d. «Odin», d. «Valhal» og d. «Ringhorn», alle av Bergen. Blev i 1905 fører av s.n. damper (2700), tilh. Johan C. Giertsen. Har senere ført damperne «Mjølner» (2700), «Trudvang» (1500), «Draupner» (1500), «Grane» (1500), «Odin» (1500), «Rimfakse» (1750), «Verdande» (2400), alle tilh. s.n. reder, «Balder» (1600) og fører nu d. «Rimfakse» (2200), begge tilh. Alb. Schjelderup, Bergen. — Gift. 2 barn.

Med undtagelse av at jeg førte d. «Jan» av Bergen (2050) i 6 mnd., har jeg kun seilt i mitt nuværende rederi. Da jeg i 1898 begynte som 2. styr.m. med d. «Odin» var min reder Johan C. Giertsen. Efter

hans død i 1907 gikk samtlige rederiets skib over til Schjelderup & Schjøtt. Senere gikk også Schjøtt ut av rederiet, som nu innehas av Albert Schjelderup alene.

Har aldri forlist, aldri blitt torpedert og forøvrig aldri hatt noen vesentlige ulykker til sjøs.

I 1895 kom jeg ombord i Tvedestrandsbk. «Imacos», kapt. Olsen, reder Carl Beck. Var med dette skib i ca. 9 mnd. på en reise fra Hongkong til Bangkok — og videre til Cadiz og London. Senere har jeg kun fart i steamere fra Bergen.

SIMONSEN, OLAF DITLEV-,

Hvaler (og Oslo), f. 15. des. 1865 i Sarpsborg. Til sjøs 1880 med s. «Hanna», tilh. hans onkel Ths. Christensen, Hvaler. Styr.m.eks. 1882 i Halden og leste til skibsf.-eks. sammesteds. Styr.m. med «Botved» og «Fri». Blev i 1888 fører av s. «Norse-



mann» av Goole (under norsk flagg). Førte senere s. «Fiorella» av Oslo, «Flora» og «Carl Haasted», tilh. John P. Pedersen & Søn, Tvedestrand, og d. «Geir» av Oslo. Sluttet sjøen i 1897 og gikk inn i rederfirmaet John P. Pedersen & Søn, Oslo. — Har vært viseordfører i Oslo (1915—1916), medl. av Hovedbanens direksjon, medl. av centralstyret og hovedstyret i Rederf., form. i Chr.a Rederiforening, medl. av Oslo Handelskammer, form. styret Søndenfj. Norske D.s., Norges Handels- & Sjøfartstidende, ordf. Schou Bryggeris representantskap, næstform. styret Norges Skibshypotekbank. — Han har før regning av de forskjellige firma som han har vært medinteressert i, bygget 51 nye damp- og motorskib (hvorav 35 i Norge) til en sum av ca. kr. 35 000 000. Dessuten har han bestyrt et snes seilskib, hvorav ca. 15 var store stål- og jernskib. — Ridder 1. kl. Vasaordenen. Kongens lystyachtmed. 1914 (K.N.S.). — Gift. 10 barn.

Jeg var styr.m. med bk. «Botved», tilh. Anker, Halden, og min onkel Amund Amundsen, Sarpsborg, og Jens Amundsen (Roald A.'s far), Oslo. Skibet førtes av kapt. Henriksen fra Sarpsborg (far av direktør Henriksen, N.A.L.). Under en tyfon i Chinasjøen mistet vi riggen og drev inn til en av Leong soi Bay øyene ved Hainan (Chinas største ø). Her lå vi under utrygge forhold ved en kyst hvor sjørøvere herjet, men vi slapp heldig unna. Jeg vandret sammen med kapt. flere mil over Hainan, men da han blev syk av strabadsene, måtte han føres ombord igjen. Han blev dessverre ikke senere helt frisk og døde på hospitalet i Hong Kong. Sammen med en matros gikk jeg så senere over størstedelen av Hainan, for å komme frem til folk og få underrettet Hong Kong om vår skjebne. Vi kom lykkelig over fjellene og ned på den annen side av øya mot fransk Tonking. Fra Pak-Hoi fikk vi sendt et telegram til konsulatet i Hong Kong om hjelp. Da vi kom tilbake til skuten, var hjelpen allerede kommet. D. «China» lå klar ved siden til å slepe fartøyet av grunn. Vi kom ombord i «Botved» idet ankrene lettetdes

Ombord hadde man intet hørt fra oss siden vi forlot skibet og «China» hadde ikke rede på hvorfra underretningen var kommet.

En begivenhet av interesse var regjeringens oppdrag i 1912 om å være meglingsmann i konflikten mellom Svithunlinjen, Stavanger, B.D.S. og N.F.D.S. samt Wilson Line i Hull, — en megling som førte til et gunstig resultat.

Jeg kan også nevne arbeidet med å skaffe den siste økonomiske hjelp til Roald Amundsens «Gjøa»-ferd, penger som måtte samles inn for å få ekspedisjonen avsted.

Min 6 årige medlemsid av Oslo formannskap, hvorav 3 år som viseordfører, var også en meget interessant periode i mitt liv.

SIMONSEN, SELMER BERNHARD,



Hisey pr. Arendal, f. 4. juli 1890 i Arendal. Til sjøs 1906 med s. «Ariel» (885 brt.) av Arendal, tilh. B. Jacobsen. Styrme.eks. 1910 og skibsf.eks. 1911 i Arendal. Styrme. med damperne «Husø» og «Sno». Blev i 1914 fører av s.n. skib (3080) av Kristiansand, tilh. S. O.

Stray & Co. Har senere ført d. «Snar» (2500), d. «Spes» (1850), d. «Storaker» 6000 og m. «Songvaar» (5000). Sluttet sjøen i 1925. — Senere kjøpmann. — Gift. 2 barn.

Med d. «Sno» blev jeg torpedert 19. des. 1916 på Afrikakysten og blev optatt av spansk passagerskib 24. s. m. kl. 12 natt. Alle reddet.

Med d. «Snar» grunnstøtte jeg på Isle of Weight i Kanalen 3. jan. 1918. Blev berget av det engelske admiralitet. Skibet blev reparert og jeg seilte med det til krigens slutt.

Forliste med d. «Storaker» i Atlanterhavet 26. feb. 1923. Skibet var blitt meget lekk, formodentlig under seilasen gjennom drivisbeltene. Fra en Liverpool-avis citeres:

Mr. Johan Vogt, the Norwegian Consul, on behalf of the King of Norway and the Norwegian Government, yesterday, in the Consulate, at South Castle-street, Liverpool, presented to Captain W. M. Williams, of Carnarvon, master of the Furness-Withy liner Wyncote, a silver cup, in recognition of gallant services to the crew of the Norwegian steamer Storaker, lost in the North Atlantic on February 26th last.

For several days prior to February 25th, the Storaker, which was laden with grain, encountered very bad weather. Big seas were awash of her decks. The pipes became choked with grain and the pumps were unable to get away the water which was constantly being shipped, the decks cracked, and the vessel leaked fore and aft. For two days the American steamer City of Flint stood by her, but as that vessel ran short of fuel-oil wireless messages were sent out, which the Wyncote picked up. That vessel hastened to the spot. The Storaker was then in a perilous plight. The weather was too rough to allow of boats being launched. The gale continued. The Wyncote stood by for twenty-nine hours, and in the forenoon of February 26th the twenty-four members of the crew of the Storaker were transferred to the Wyncote. The Storaker sank that evening.

Mr. Vogt, in making the presentation and paying tribute to Captain Williams's fine services, said the Norwegians were a seafaring nation, and had been so for over a thousand years. They, therefore, recognised that, although that might be called a wireless

rescue, the wireless was no use without the gallant men behind it. On behalf of his King and Government, and the captain and crew of the Storaker, he thanked Captain Williams very much, indeed, for his splendid rescue.

Commander Sergeant, secretary of the Local Marine Board, said he had always found Norwegian sailors to be the very finest of men, thorough sailors down to their finger tips, and sober, straightforward, honest-hearted men. In years gone by Liverpool ships used to be greatly manned by them.

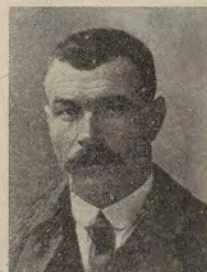
Captain Williams, in accepting the gift, said it would have been a terrible thing if he had passed by the Storaker in her distress. He was sure that Captain Simonsen, master of the Storaker, would have done exactly the same towards him, if he had been in need of help.

SIMONSEN, SIMON,

Sør Audnedal, f. 30. nov.

1877 i Sør Audnedal. Til sjøs 1893 med s. «Orlando» (120) av Mandal. Styrme.eks. 1898 i Mandal. Styrme. bl. a. med bk. «Concordia» av Mandal (i 5 år). Blev i 1905 fører av s.n. skib (630 nrt.), tilh. Alb. Jacobsen. Har senere ført s. «Richard»

(260), s. «Thora» (450), begge av Mandal, samt fl. mindre skib i Nordsjø- og Newfoundlandsfart. Har i de senere år seilt som styrme. — Gift. 7 barn.



SIMPSON, GEORG WILLIAM,

Bergen, f. 17. jan. 1870 i

Borregaard (Sarpsborg). Til sjøs 1887 med s. «L'Union» (350) av Sarpsborg, tilh. Paul Hansen. Styrme.eks. 1888 i Fredrikstad. Styrme. med s. «Havfruen» av Grimstad, s. «Gunhilde» av Hal-

den, d. «Sevilla» og «Solferino» av Oslo. Blev i 1901 fører av d. «Stralsund» (650) av Oslo, tilh. A.s. Spanskelinjen. Har senere ført damperne «Sardinia» (1300), «Sulitjelma» (1500), «Salerno» (2000), «Stamboul» (4500), «San Andres» (2500) og fører nu m. «Sevilla» (2040), alle tilh. s.n. linje. — Rederf. gullmedalje. — Gift. 4 barn.

Min lengste reise til sjøs var med tysk jernbk. «Kathinka». Fra Matupi (Bismark Arkipel) til Marseille brukte vi 224 dager. Lastet med copra. Alle mann friske.

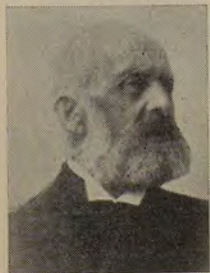
Jeg blev torpedert ved innløpet til Bristolkanalen i mai 1918 med d. «San Andres». Uten varsel. 2 mann drept. Torpedoen rammet i akterkant av maskinrummet på st.b. side. Skibet gikk så hurtig ned, at mannskapet, som sprang til b.b. livbåter der hang utsvinget i davidene, ikke behøvde å lære båtene, men hadde kun å hukke ut krokene, og det litt fort, for ikke å bli dratt ned med skibet. U-båten



så vi intet til. Vi kom fra Middelhavet med stykkgoods og skulde til Norge. Var innom Gibraltar, hvorfra vi avgikk i konvoi. Fikk en engelsk signalmann ombord også. 48 dampskibe i konvoien. Alt gikk bra til vi kom op til Bristolkanalen, hvor konvoien blev delt. 46 skib fortsatte nordover, mens «San Andres» og et engelsk skib gikk inn Bristolkanalen. En halv time efter blev vi torpedert. Mannskapet sprang til livbåtene, mens jeg selv sprang inn i min lugar for å hente skibets papirer. Da jeg kom ut igjen var båtene på vannet. Alt gikk hurtig. Da jeg kom ut, kom en fyrbøter op fra maskinrummet, det var 4. gang han var torpedert, og spurte efter livbelter. Jeg svarte at beltene var blåst i filler, men spring forover og hopp til sjøs, hvis De kan svømme, hvortil han svarte (mannen var svensk, men født av norske foreldre): «Jævla tyskara, jo svimma kan jag, nu går alt mit jordiska gods åt helsiken til, men inte jag.» Han blev reddet. Alle mann var nu kommet i båtene, med undtagelse av engelskmannen og jeg selv. Engelskmannen hadde en livbøie, jeg ingenting. Skibet sank med akterenden først og hadde siig forover, så båtene skar ut fra skibet, med det samme de kom i vannet. Da toluken var i vannet sier engelskmannen: «Well Captain, this is a rotten job, we have to leave the ship I suppose,» hvortil jeg svarte: «Yes, you go first», hvorpå han gikk i sjøen og svømte noen meter bort fra skibet, vendte sig og ropte: «Come along capt., the water is not very cold,» Jeg tok en luke og ut bar det. Jeg svømte bort til engelskmannen som sa: «How do you feel Captain, not so bad after all I hope?» Skibet sank hurtig, og jeg blev trukket inn mot skibet av dragsuget, og for ikke å bli dratt med, måtte jeg sette foten mot baugen og spenne fra. «Good by», sa engelskmannen, idet skibet forsvandt, «Rotten game this is, how do you feel Captain». «All right, thank you, and you?» «Quite well» sa han, «but a smoke and a whisky hot now, what do you think?» Mens vi lå slik og pratet hadde jeg fått fatt i en luke til, hvorfor jeg tok den ene og satte mig på og støttet hånden på den annen. Så kom en liten krapp sjø og ned gikk jeg, nedover, men plutselig føler jeg noget under enden og op til overflaten kom jeg i en fart. Det var en nøttesekk fra skibet som bragte mig op.

Vi to lå slik og svømte en tyve min. til vi blev optatt av våre egne båter. Straks efter blev vi optatt av engelske armerte trålere og bragt inn til England, hvor vi fikk den beste behandling.

SINGDAHLSEN, SIMON NIKOLAI,



Bergen, f. 14. juli 1856 i Nøtterøy. Til sjøs 1868 med bk. «Ørnen» av Bergen. Styrme.eks. 1873 i Bergen. Styrme. bl. a. med bk. «Hermod» og frg. «Ocean» av Bergen. Blev i 1881 fører av s.n. skib, tilh. Aug. C. Mohr & Søn, Bergen. 1885—1900 interessert i kystfart og slepebåttrafikk. 1900—1924 fyrvokter. — Enkem.

8 barn.

Jeg gikk til sjøs allerede i 12 års alderen.

I 1900—1904 ansatt ved Hellefyr, så en kortere tid ved Oksø fyr, så 8 år ved Svinør fyr og til slutt 11 år ved Digerud, da min hustru nektet å gjøre lengere tjeneste for staten, hvorfor jeg måtte søke avskjed.

SIQVELAND, IVAR,

Bygdø pr. Oslo, f. 3. april 1880 i Sund pr. Bergen. Til sjøs 1896 med s. «Dea» (500 brt.) av Fredrik-

stad, tilh. konsul Mulvad. Styrme.eks. 1899 i Oslo. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1902. Styrme. bl. a. med d. «Hermod», d. «Helios» og d. «Hugin», alle av Drammen. Blev i 1908 fører av d. «Hydra» (2300) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Har senere ført d. «Halvdan» (7500) og d. «Dovre» (1600), begge av Drammen. Sluttet sjøen i 1919. — 1919—26 s.n. rederis inspektør og fullmektig i Østen. Siden 1927 direktør for Det Oversjøiske Compagnie. — Gift. Ingen barn.

Hele min fartstid har foregått i rederiet Bruusgaard, Kiøsterud & Co.

SITTER, NICOLAI,

Trondheim, f. 13. april 1862 i Flatanger. Til sjøs første gang i 1879. Styrme.eks. 1899 i Trondheim. Styrme. bl. a. med d. «Otto Sverdrup», d. «Vølund» og d. «Rowena». Blev i 1918 fører av d. «Rollaug» (221 brt.), tilh. Namsos Aktie D.s.-selskap, og fører nu dette skib. — Gift. 2 barn.

Stod ombord i d. «Rollaug» i 25 år, hvorav 16 år som fører.

SIVERTSEN, SEM,

Stavanger, f. 27. des. 1849 i Varhaug. Til sjøs 1866 med s. «Engelina» av Tananger, tilh. losoldermann Monsen. Styrme.eks. 1872 i Stavanger. Styrme. med frg. «Hiram» (7 år) og d. «Alf» (6 mnd.), begge av Stavanger. Blev i 1881 fører av s. «Peru» av Stavanger, tilh. Henrik



Svendsen (og for 1/8 ham selv). Har senere ført damperne «Røldal», «Fulton», «Sunniva», «Alabama» og «Helen», samtl. tilh. Holdt & Isachsen, Stavanger. Sluttet sjøen i 1908 og har senere vært inspektør i s.n. rederi. — Kongens For- tjenstmed. (1929). — Enkem. — 1 barn.

Da jeg var styrme. med frg. «Hiram» inntraff 24. feb. 1874 den sørgelige ulykke at kapt. Steffen Thomsen og 2 mann av besetningen blev slått overbord under en voldsom orkan midt i Atlanterhavet. Vi var da underveis Pensacola—Dundee med pitchpine. Jeg måtte da overta kommandoen. Efter å ha losset lasten tok jeg skuten hjem til Stavanger for å utbedre havariskaden. Det kostet ikke mindre enn 18.000 speciedaler. Jeg gikk derefter ut igjen med skibet som styrme.

En av turene vi hadde med «Hiram» var til Point Alobis (i Peru) for å laste guano. Dette var et helt nytt utskibningssted og vi blev liggende der i 9 mnd. og 20 dager før vi var tillastet. C/P stipulerte riktignok ca. 8 £ pr. dag i overliggedagspenger, men der var også stipulert en kurs for peruvianske «Sols», som medførte at rederiet ikke kunde innkassere nogensomhelst godtgjørelse for dette abnormt lange ophold. Der var samtidig 30—40 andre store skib som led samme skjebne som «Hiram».

En gang senere, da vi lå og lastet i Pablon de Picha (like ved Point Alobis), opstod der en kveld i 1876 et fryktelig jordskjelv. Der lå da 31 skib under lastning. Jordskjelvet var så kraftig at skuten ristet som et aspeløv. Alle fortøininger brakk, og der opstod et veldig kaos med alle disse skib drivende omkring. 8 skib sank, deriblandt «Drott», (kapt. Bersagel, av Stavanger) og «Drott» av Tønsberg. Begge oppas den gang å være blandt Norges største. På stedet var der en liten hytteby med spaniere og kinesere. En del av disse reddet sig op på et nærliggende fjeld, mens de øvrige og byen blev tatt av flodbølgen. Den steg efter sigende 62 fot over alm. vannstand. Vi utbedret skaden i Callao. Det tok 3/4 mdr. og kostet 15—16.000 dollars.

D. «Røldal» forliste jeg under orkanaktig storm på Scrubery Sand ved Yarmouth. Heldigvis blev alle berget, men skibet blev totalt vrak.

I 1907 mistet d. «Sunniva» propelleren ved Swan Island underveis Mobile—Bluefields, men ved hjelp av en god «Northern» lyktes det å seile skibet til B. (en distanse som fra Stavanger til Newcastle). Her fikk jeg ved hjelp av mannskapet innsatt ny reserveaksling og ny propeller, hvorefter last blev inntatt og gikk derefter til Mobile. Som anerkjennelse fikk jeg av assurandørene et nydelig kaffeservice i sølv.

Jeg har seilt til sjøs i 42 år og jeg har vært 46 år (1933) i Holdt & Isachsens rederi.

SJØÆTHER, INGEBRIGT,



Smørhavn fyr, f. 29. mars 1883 i Surendalen. Til sjøs 1898 med s. «Solberg» (800) av Horten. Styr.eks. 1906 og skibsf.eks. 1907 i Bergen. Styr. med Bergens-damperne «Rags», «Fridalen» og «Bergsdalen». Blev i 1916 fører av d. «Hitterøy» (3600) av Oslo, tilh. Klüver & Co.

Sluttet sjøen i 1925. — Senere fyrvokter. — Gift. 2 barn.

Med bk. «Solberg» av Horten hadde vi ca. 70 dager fra Pensacola til Hamburg, hvorav 3 uker i Nordsjøen.

Med bk. «Amerika» av Stavanger hadde vi i 1901 ca. 4 mnd. fra Pensacola til Durban og mesteparten av mannskapet blev innlagt på hospital, lidende av Beri Beri.

Med b. «Rocheby Hall» fra Newcastle N. S. W. til Panama, 4 mnd., hvor det meste av mannskapet døde av den Gule feber i 1904.

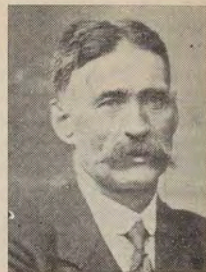
Reddet under krigen mannskapet fra d. «Middelsborough Hill» (en engelsk damper) i Kanalen. 1 mann hadde fått hånden skutt av sig.

D. «Hitterøy» blev senket av tysk u-båt. Alle mann blev reddet, og landsatt i Liverpool av en dansk damper.

SKAFLESTAD, CHRISTOPHER JOHAN,

Skåre (Haugesund), f. 11. jan. 1865 i Bergen. Til sjøs 1881 med s. «Zippora» (890 nrt.) av Haugesund, tilh. H. Sundfør. Styr.eks. 1884 i Haugesund. Styr. bl. a. med s. «Eastern Light», s. «Morna», d. «Odd» og d. «Munin».

Blev i 1891 fører av s. «Rask» (400) av Haugesund, tilh. A. Lothe m. fl. Har senere ført s. «Lorenzo» (1800), s. «General Gordon» (2500), d. «Skogland» (5100) og senest d. «Hanna Skogland» (7500), alle av Haugesund. Har senere vært på kontoret hos T. H. Skogland & Sønner. — Enkem. 1 barn.



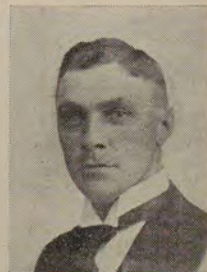
Var fører av 4 m. bk. «General Gordon» fra okt. 1912 til dens forlis feb. 1919, så jeg var i aktiv virksomhet hele krigen, både i oversjøiske og nordeuropéiske farvann uten å bli antastet hverken av miner eller u-båter.

Ved skibets forlis, litt østenfor Savannah (det stod på en bank med hele dekket over vannet), kom en stor bergningsdamper lastet med både motor- og steampumper og et helt personale med uniformer og blanke knapper. Det var imidlertid umulig for dem å få pumpene til å virke, ennskjønt de arbeidet i to dager med både motor og steampumper. Da det tilsynelatende ikke lyktes for dem, drog de avgårde og fikk skibet kondemnert. Er senere kommet til den anskuelse, at arbeidet var for lett for dem. Der var ingen ting å tjene på jobben, ti skaden på skibet var efter min opfatning at kun en del nagler var sprunget, så det blev bare å slepe ca. 5—6 eng. mil og holde pumpene igang.

De første årene til sjøs i ostindiefart var dog den fineste tiden. Der var arbeide sent og tidlig og opphold på frivakter, men hørte jeg dengang aldri nogen kick hverken om det ene eller annet, ennskjønt eftersom jeg senere har sett, de hadde all grunn til å bli misfornøiet.

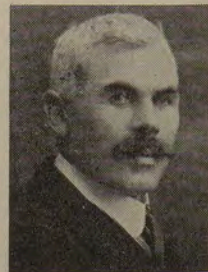
SKAGE, FINN FREDRIKSEN,

Nesttun pr. Bergen, f. 22. juli 1892 i Fana. Til sjøs 1908 med d. «Hebe» (4050) av Bergen, tilh. Harlof & Rødseth. Styr.eks. 1913 og skibsf.eks. 1915 i Bergen. Styr. med d. «P. G. Halvorsen». Blev i 1917 fører av d. «Jern» (1280) av Bergen, tilh. Thv. Halvorsen. Fører nu d. «Kul» (1950), tilh. denne reder. — Gift. 3 barn.



SKARREBO, HALVOR,

Jeløy pr. Moss, f. 9. nov. 1872 i Hillestad. Til sjøs 1889 med s. «Commerce» av Holmestrand. Styr.eks. 1891 i Larvik og skibsf.eks. 1898 i Oslo. Styr. bl. a. med s. «Astrid», s. «Norden», d. «Terrier» og d. «Romsdal». Blev i 1906 fører av d. «Providence» (1500) av Dram-



men, tilh. Hans Kiær & Co. Har senere ført damperne «Thorsdal» (3300), «Romsdal» (5360), «Ferdinand Melsom» (4720), alle av Oslo, «Kaupanger» ex «Ferdinand Melsom», av Bergen, «Blaafjeld» (1650) av Bergen (også under navn «Tom I» av Skien), og «Falkefjell» av Oslo, d. «Havtor» (2050), d. «Havtor» (1650) og fører nu d. «Havtor» (2380), tilh. P. Meyer, alle av Oslo. — Gift. 3 barn.

Har seilt til sjøs siden 1889.

Et bilde fra bramrån fra mitt første år til sjøs, som har festet sig i min erindring: Ca. 50 skib med slappe seil drivende i stillen nordenfor Skagen.

Seilte på Østen under den russisk-japanske krig og på Europa under hele verdenskrigen.

Blev senket med kanonild av tysk u-båt 29. okt. og innberget til Tyne 30. okt. 1916 med d. «Falkefjell».

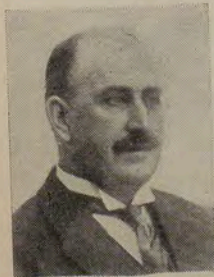
SKARSHOLT, ERLING IVERSEN-



Åsgårdstrand, f. 28. jan. 1893 i Andebu. Til sjøs 1911 med hv.b. «Jupiter» av Sandefjord, tilh. Johan Bryde. Styr.m.eks. 1919 og skibsf.-eks. 1920 i Tønsberg. Styr.m. med fl. hvalbåter. Blev i 1927 fører av hv.b. «Frey» av Sandefjord, tilh. Bryde & Dahl. Har senere

ført fl. hvalbåter av Sandefjord. — Gift. Ingen barn.

SKAUG, ANDERS A.,



Nøtterøy, f. 18. feb. 1882 i Andebu. Til sjøs 1902 med bk. «Tamerlene» (1200) av Fredrikstad. Styr.m.eks. 1906 og skibsf.-eks. 1913 i Tønsberg. Styr.m. bl. a. med s. «Grimstad», s. «Gulborg», d. «Sark» og d. «Louise Nielsen». Blev i 1919 fører av d. «Balto» (11000) av

Haugesund, tilh. B. Stolt-Nielsen. Har senere ført damperne «Sisto» (1800), «Capto» (7000), begge tilh. s.n. reder, «Loch Tay» (8300), «S. B. Lund» (2500), d.t. «Meline», alle av Tønsberg, og senest m.t. «Pan Scandia» (14800) av Oslo. — Gift. 4 barn.

Da jeg var styr.m. med d. «Magda» av Tønsberg, blev vi 18. aug. 1915 kl. 11 1/2 om natten skutt isenk av tysk u-båt uten varsel, ca. 10 n. m. av Englands S.V.kyst. Vi kom alle mann i god behold i livbåtene og blev senere ved 2-tiden om natten tatt op av et hollandsk dampskib som bragte oss inn til Falmouth.

Da jeg var styr.m. med d. «Kim» av Tønsberg, på en reise fra

Buenos Aires til Oslo, kom vi de siste dager av nov. 1916 gjennom Den engelske Kanal. Vi fikk de 10 varselskudd mot skibet, men slapp heldig fra det. Ingen kom til skade og vi fikk lov til å fortsette vår reise.

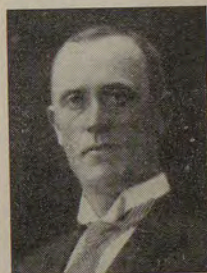
Under min styr.m.tid med d. «Capto» av Haugesund, på en reise fra Narvik til Sydney N. S., kom vi ut i et stormfullt vær og led stort havari. Den 14. jan. 1923 mistet vi hele roret og akterstaven, og led adskillige andre skader, bl. a. revnet akterspeilet ca. 7 fot på begge sider av stevnen, så akterpeaken randt full av vann. Vi måtte tilkalle assistanse, og blev den 16. s. m. tatt under slepning av et engelsk dampskib. Under slepningen hadde vi mange hårde tørn, bl. a. brakk sleperen 4 ganger. Vi slepet ca. 750 n. m. og kom 28. jan. inn til St. Johns N. F. helt nediset.

Da vi ankret op på havnen, var der selvsagt stor begeistring blandt besetningen på havaristen.

Så vidt vites var jeg den første som slo til lyd om å sette inn kr. 1000,00 som grunnfond til skibsførernes pensjonsfond.

SKAUGEN, HALVOR,

Stathelle, f. 7. juni 1886 i Bamble. Til sjøs 1900 med s. «Hektor» (500) av Brevik, tilh. Torsten Ek. Styr.m.eks. 1906 i Brevik og skibsf.-eks. 1912 i Porsgrunn. Styr.m. bl. a. med bk. «Cito», bk. «Hafursfjord» og d. «Fager». Blev i 1917 fører av d. «Bratland» (3600) av Porsgrunn, tilh. Gunnar Knudsen. Har senere ført d. «Fager» (1850), og fører nu d. «Fagervik» (2885), begge tilh. Nilson, Nyquist & Co. — Gift. 3 barn.



De 33 år jeg har reist til sjøs har alt gått sin jevne gang. Under krigen seilte jeg omtrent hele tiden og med samme skib i kullfart England—Frankrike samt Middelhavet. Var hele tiden heldig og var hverken utsatt for u-båter eller miner.

SKJEKSTAD, SIGURD INGE,

Molde, f. 20. jan. 1884 i Molde. Til sjøs i 1901 med d. «Mjølner» (2700) av Bergen, tilh. Johan C. Giertsen. Styr.m.eks. 1906 og skibsf.-eks. 1908 i Bergen. Høiere skibsf.-eks. 1909 i Bergen. Styr.m. med damperne «Vale», «Hermod», «Bleidablik» og «Ull». Blev i 1914 fører av d. «Balder» (1600) av Bergen, tilh. Alb. Schjelderup. Fører nu d. «Bleidablik» (1780), tilh. s.n. reder. — Rederf. gullmedalje (1932). — Gift. 2 barn.



Under krigsårene 1914—1918 førte undertegnede rederiets skib «Balder», og gikk da kontinuerlig mellom England og Frankrike. Var omtrent hver 8. dag i England i disse 4 år. Årene gikk uten nevneverdig uhell, mens 10 av rederiets skib blev torpedert. Vi var i 3 år tidsbefraktet for et fransk firma, hvor vi som den første damper befrakterne hadde, efter 3 år var den eneste tilbake av 14

skib som de samme tidsbefraktere hadde. Alle de andre var senket.

Under krigsårene utarbeidet jeg eget regulativ for seilassen i dette farvann, nærmest stikk motsatt det almindelig tilvante. Til forskjellige tider møtte vi 3 tyske u-båter i Den engelske Kanal uten konvoi, men kom heldigvis hver gang klar.

I disse år seilte jeg i 9 mnd. uten både 1. og 2. styrm. samtidig da det var umulig å få. Jeg var da stadig på broen fra vi gikk fra England og til vi kom til Frankrike (ca. 2½ døgn). Etter 24 timers lossing i Frankrike var det samme rute tilbake. Det var en anstrengende tid.

SKJERVOLL, OLAV,



Oslo, f. 18. nov. 1878 i Fosnes. Til sjøs 1893 med jakt «Frøya» (32 nrt.) av Namsos, tilh. A. Bjerkhoel. Styrm.eks. 1902 i Kristiansund og skibsf.eks. 1905 i Oslo. Styrm. bl. a. med bk. «Mirzapore», d. «Gerd», d. «John Christie» og «Spica». Blev i 1916 fører av d. «Kysten» (300 brt.), tilh. Namsos Dampskibsselskab. Har senere ført damperen «Indtrønderen» (205 brt.), «Åfjord» (335 brt.) og d. «Nauma» (219 brt.). Sluttet sjøen i 1920. — Senere bestyrer av Norsk Styrmandsf. — Gift. 1 barn.

Medlem av følgende komitéer: «Sjørøverkomitéen», «Optagelsesprøvekomitéen», «Minnesmerkekomitéen», styremedlem «Nordiske Navigatør Kongresser» samt form. i «Sjømannsorganisasjonenes lovutvalg».

SKJOLDEN, SIGURD,



Horten, f. 13. feb. 1893 i Borge. Til sjøs 1908 med s. «Høvding» av Fredrikstad. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1914. Styrm. med d. «Odland» av Tønsberg. Blev i 1921 fører av d. «Talisman» av Oslo, tilh. D. Finne. Har senere ført d. «Hovland», tilh. denne reder.

Fører nu skoleskibet «Statsraad Lehmkuhl» av Bergen. Kaptein i Marinen. — Gift. 3 barn.

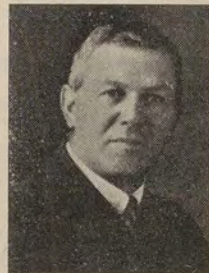
Jeg sluttet å fare til koffardis i 1926, og har siden om sommeren vært overstyrm. med skoleskibet «Statsraad Lehmkuhl».

Under krigen var jeg for det meste chef på torpedobåt, en stund nestkommanderende på jager, med stasjon i Egersund. Da en gang chefen på den samme steds stasjonerte torpedobåt «Skarv» hadde permisjon, måtte jeg ta hans båt og gå ut og se etter 2 u-båter som var meldt fra Obrestad. Vi fikk se dem — gående østover utenfor grensen. Vi fulgte innenfor. De stakk ut til havs. Da sås langt i øst røk fra flere båter og u-båtene endret kurs mot dem og satte op farten. Vi også. Det blev et kappløp. «Klart skib», stor ståhei og guttene ivrige. «Skarv» gjorde sine ytterste knoper, det gjaldt å komme frem før u-båtene, skjønt disse hadde forsprang. Vi

greide det også, og svinget ikke lite kry op på samme kurs som de tre lastedragere med signal i topp: «Norsk territorium». De to u-båter svinget også igjen vestover utenfor — og så langt efter det tapte bytte. Der stod vi og så på hinannen i kikkert, alt var klart, ladde kanoner — torpedorørene svinget ut, minørene på plass til å sende de farlige fisker avsted. Guttene var så ivrige at de knapt var til å stagge. «Skal vi ikke skyte, løytnant? Skal vi ikke skyte?» Det blev ikke nødvendig. Det var nok at vi var på plass.

SKJÆVELAND, SEVERIN,

Stavanger, f. 13. mai 1885 i Stavanger. Til sjøs 1902 med s. «Smaragd» av Stavanger, tilh. Ths. Bjørnsen. Styrm.eks. 1906 og skibsf.eks. 1910 i Stavanger. Styrm. bl. a. med d. «Navigator» og d. «Vestlandet». Blev i 1913 fører av s.n. damper (2600) av Risør, tilh.



Jacob Prebensen. Har senere ført Stavangerdamperne «Freda» (3050), «Mathilde» (3600) og «Norfolk» (6200). Sluttet sjøen i 1917. — Nu medinne. av Sølyst Slip- & Motorverksted. — Gift. 5 barn.

SKJØLLINGSTAD, KARL AUGUST SELMER,

Haugesund, f. 18. mai 1894 i Haugesund. Til sjøs 1909 med d. «Valhal» av Haugesund, tilh. Johan Amundsen. Styrm.eks. 1914 og skibsf.eks. 1915 i Haugesund. Styrm. bl. a. med damperne «Skjold», «Kongshaug» og «Svanholm». Blev i 1923 fører av s.n. skib (1000) av Haugesund, tilh. Trygve Matland. Har senere ført d. «Strudsholm» (1850) og fører nu atter d. «Svanholm». — Gift. Ingen barn.



Senket med d. «Kongshaug» av tysk u-båt 6. april 1917 i Nord-sjøen underveis Blyth—Sandnes med kull. Allie reddet.

SKOGEN, TORBJØRN ANDREAS,

Skjold (Ryfylke), f. 17. feb. 1901 i Bergen. Til sjøs 1916 med d. «Forto» (1200) av Bergen, tilh. Leif Eriksen. Styrm.eks. 1920 og skibsf.eks. 1923 i Bergen. Styrm. med damperne «Alexander Kielland», «Erviken» og «Heina». Blev i 1927 fører av d. «Lilly Margrethe» (800)



av Bergen, tilh. Carl M. Iversen. Sluttet sjøen i 1929. — Senere hotelleier og disp. for forskj. mindre foretagender. — Gift. 2 barn.

Aug. 1918 var jeg med 4 m. bk. «Nordhav» av Tvedestrand, da den blev sprengt med bomber ca. 100 n. m. øst for Cape Hatteras, på reise Buenos Aires—New York med linsed. Alle reddet.

SKOGLAND, HANS VILHELM,



Haugesund, f. 21. jan. 1896 i Skåre. Til sjøs 1911 med d. «Sigurd» (2400) av Hauge-sund, tilh. T. H. Skogland. Styr.m.eks. 1919 og skibsf.eks. 1923 i Haugesund. Styr.m. med d. «Skogland» og d. «Torlak Skogland». Blev i 1923 fører av d. «Per Skogland» (930) av Haugesund,

tilh. o.n. reder. Har senere ført m. «Neptunian» (9010), d. «Valdemar Skogland» (7600) og senest «Margit Skogland» (5500). Nu styr.m. i kinesisk fart. — Gift. 3 barn.

Under krigen blev d. «Solvang», på reise West Hartlepool—Livorno med koks, utenfor Gibraltar kapret av en u-båt. Nu avdøde kapt. Gotås blev tatt ombord på u-båten som sikkerhet mot flukt, hvorefter vi i over 2 døgn måtte slepe u-båten mot Madeira. Natten før ankomsten brakk sleperen, og i det tette mørke med storm og regnbyger stakk vi av og fortsatte til bestemmelsesstedet via Gibraltar. Jeg var dengang matros.

Den følgende reise fra Spanien til Liverpool med malm i jan. 1917, blev vi igjen kapret av u-båt utenfor Kapp Finnisterre — og senket. Alle mann reddet. Blev optatt av det hollandske passagerskib «Ophir» og landsatt i Falmouth, hvorfra vi blev hjemsendt. Kapt. Gotås blev satt ombord i d. «Erling Lindø» og var på vei til Liverpool, men rakk aldri frem.

SKORDAL, MARCELIUS REINHARDT,



Rekefjord, f. 13. mars 1880 i Sogndal. Til sjøs 1897 med s. «Amor» (300) av Stavanger, tilh. Johan Pedersen. Styr.m.eks. 1898 og skibsf.eks. 1904 i Stavanger. Styr.m. bl. a. med d. «Snefond», d. «Jæderen» og d. «Breifond». Blev i 1906 fører av d. «Snefond» (500) av

Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Har senere ført flg. dampere for denne reder: «Jæderen» (500), «Jarl» (500), «Krosfond» (1100), «Krosfond» (2300), «Barfond» (2150), «Svartfond» (3600), «Storfond» (6000) og «Krosfond» (3600). Sluttet sjøen i 1921. — Senere dampskibseksped. i Rekefjord. — Viceordf. Sjørettsmedl. — Inneh. medaljen for «Ædel død». — Gift. 3 barn.

Da krigen brøt ut lå jeg med d. «Krosfond» i England. Jeg seilte hele krigen igjennem på de verste farvann. Ingen av de skib jeg førte var utsatt for noget uhell. Det eneste som hendte, var at jeg med «Barfond» i Bristolkanalen seilte over et nettop sunket dampskib og herunder fikk en flenge i en plate.

SKÅNBERG, ANDERS BENT,

Kristiansand, f. 15. okt. 1887 i Gøteborg. Til sjøs

1902 med s. «Colonna» av Lillesand. Styr.m.eks. 1907 og skibsf.eks. 1910 i Kristiansand S. Styr.m. med s. «Dagmar» av Lillesand og d. «Dania» av Kristiansand. Blev i 1917 fører av d. «Dvergso» (1678) av Kristiansand, tilh. A.s. Shipping Co. Har senere ført d. «Bragdø» (2691), tilh. s.n. selskap. — Gift. 1 barn.



SMEBY, BJØRGVIN,

Oslo, f. 10. sept. 1885 i

Skien. Til sjøs 1901 med s. «Magda» (1800) av Skien, tilh. H. Høier. Styr.m.eks. 1904 i Porsgrunn. Styr.m. bl. a. med damperne «Brio», «Sovereign», «Ganger Rolf» og «Paris». Blev i 1922 fører av d. «Bruno» (1760) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co., og fører nu d. «Borgila» (2360), tilh. dette rederi. Gift. 2 barn.



Seilte i Nordsjøfart under hele krigen i Fred. Olsens skibe. Har vært i rederiet siden 1904.

SMITH, CHRISTEN,

Oslo, f. 30. jan. 1883 i Vardø. Til sjøs 1899 med s. «Almedia» av Oslo, tilh. Melsom & Holt. Eks. ved Sjøkrigsskolen på Horten 1901. Styr.m. bl. a. med d. «Ganger Rolf» og d. «Henrik Ibsen». Blev i 1908 fører av d. «Christian Børs» (7100) av Bergen, tilh. Vilh. Torkildsen. Førte senest d. «Henrik Ibsen» (7600) for denne reder. — Nu skibsreder.

SMITH, OMER,

Stavanger, f. 27. mars 1879 i Stavanger. Til sjøs 1896 med bk. «Franziska» (781 brt.) av Stavanger, tilh. G. Gundersen. Styr.m.eks. 1900 og skibsf.eks. 1903 i Stavanger. Styr.m. bl. a. med bk. «Noah VI», fullr. «Atlantic» og forskj. av D.S.D.s passagerskib på kysten. Blev i 1909



fører av sk. «Olga Pauline» (109 brt.) av Stavanger, tilh. ham selv. Har senere ført brigg «Henrik Wergerland» (300) av Haugesund, damperen «Jon Sigurdson» (1150) av Stavanger, og «Sørhaug» (1500), «Haraldshaug» (2000), «Solhaug» (4425), «Veni» (5000), «Syd-

fold» (3950), samtl. av Haugesund. — Gift. 1 barn.
Jeg seilte noen år med amerikanske seilskib.
Var 2 somre på laksefiske i Alaska.

SMITH*, SIGURD,



Trondheim, f. 24. feb. 1867 i Oslo. Til sjøs 1888 med s. «Atlet» av Kristiansand, tilh. S. Otto & Co. Styrme.eks. 1891 i Kristiansand og skibsf. eks. 1894 i Oslo. Styrme. med d. «Norge», d. «Merkur» og fl. B.D.S.-skib. Blev i 1907 fører av d. «Kong Carl» av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført damperne «Jupiter», «Neptun» og «Lynx» for dette selskap. Sluttet sjøen i 1928 (pensjonist). — Gift. 3 barn.

*) Død 12. feb. 1935.

I 1915 berget jeg 2 skib, «Ranvik» utenfor Kristiansand og «Høidal» utenfor Egersund.

SMITH, WILHELM,



Oslo, f. 6. juni 1855 i Rakkestad. Til sjøs 1871 med br. «Skeberg» av Sarpsborg, tilh. skibsr. Amundsen. Styrme. eks. 1877 i Tønsberg. Førercertf. 1888. Styrme. bl. a. med br. «Ansgar», bk. «Pocohontas» og bk. «Athalia». Blev i 1888 fører av bk. «Oseola» (200 reg.) av Oslo, tilh. kapt. Oscar Wettre. Sluttet sjøen i 1890. — Opholdt sig i 1890—1901 i Hamburg. Senere bosatt i Oslo. Har drevet kassefabrikk. — Enkem. 5 barn.

SOGNÆS, SIGURD MARTIN,

Bergen, f. 30. nov. 1887 i Bergen. Til sjøs 1902 med d. «Hørda» (4500) av Bergen, tilh. Joh. Ludvig Mowinckel. Styrme.eks. 1906 og

skibsf.eks. 1910 i Bergen. Certifikat som kystlos på strekningen Kopervik—Honningsvåg 1917. Styrme. bl. a. med. d. «Nor», d. «Midnatsol» og d. «Inger-Johanne». Blev i 1915 fører av d. «Skald» (1700) av Bergen, tilh. Jacob Kjøde. Har senere ført Bergensdamperne «Inger Benedicte» (2700), «Stryn» (3300) og «Ynnur» (1000). Vinteren 1917—18 los i konvoiene inn og ut fra Bergen samt på strekningen Kopervik—Honningsvåg. Sluttet sjøen i 1921. — 1921—34 bestyrer av det off. arbeidskontor i Bergen. Siden 1934 havnefogd i Bergen. — Gift. 3 barn.

Fra 1925 i 3 perioder (også inneværende) medlem av Bergens bystyre og formannskap. Er medlem av Bergens havnestyre, Bergens kommunikasjonskomité og Vinmonopolets stedlige styre. Sjøkyndig domsmann og bisitter i Bergens sjørett. 11 år form. i Bergens kom. arbeidsledighetskomité.

Forliste i 1904 med bk. «Prospekt» av Arendal under en orkan på Jamaica. 3 mann (2. styrme., 1 lettmatros og undertegnede som var jungmann) rodde en line iland, hvorved der blev skaffet forbindelse mellem vraket og land. I redningsstol blev ca. 10 av mannskapet samt en stewedorgjeng 10—12 negre, ialt ca. 20 mann reddet.

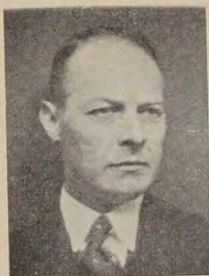
SOLBERG, CASPAR GREGER,

Bekkelagshøgda pr. Oslo, f. 31. mai 1879 i Tune. Til sjøs 1894 med s. «Svan» (200) av Sarpsborg, tilh. havnefogd Holter. Styrme. eks. 1898 i Fredrikstad og skibsf.eks. 1903 i Oslo. Styrme. bl. a. med bk. «Gratia», d. «Caliopo» og d. «Tolosa». Blev i 1915 fører av d. «Rødskjær» (4000) av Langesund, tilh. Jacobsen & Co. Har senere ført damperne «Braatt II» (3050), «Brann» (3050), begge av Sarpsborg, «Fagervik» (2750) av Oslo, «Roa» (1800) av Bergen og senest «Gimle» av Oslo. — Gift. 2 barn.

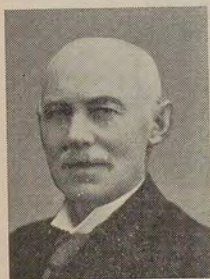
Seilte under hele verdenskrigen. Blev i 1916, på reise fra Malaga til London med d. «Rødskjær», beskytt av u-båt ca. 25 kv.m. nord for Cape Vilano i storm. Et projektil av stort kaliber gikk like over skorstenen og et eksploderte ikke langt fra skibssiden så vannsøilen stod mange meter til værs. Ved forskjellige manøvrer og press på maskin kom vi oss undan.

Blev i mars 1918 med d. «Braatt II» torpedert uten varsel i Den engelske Kanal, hvorved flere mann blev såret.



SOLBERG, FINN MARTINIUS,

Oslo, f. 1. nov. 1896 i Moss. Tilsjøs 1915 med d. «Sinsen» (3500) av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Styr.m.eks. 1921 og skibsf.eks. 1926 i Oslo. Styr.m. med Oslo-damperne «Komet» og «Lyderhorn». Blev i 1930 fører av s.n. skib (3050) av Oslo, tilh. D. Steen. Fører nu d. «Komet» (1840), tilh. denne rederi. — Gift. Ingen barn.

SOLBERG, GULBRAND,

Botne i Vestfold, f. 26. nov. 1875 i Holmestrand. Til sjøs 1891 med s. «Rio» (300) av Holmestrand. Styr.m.eks. 1895 i Porsgrund og skibsf.eks. 1898 i Oslo. Styr.mann med d. «Johan Sverdrup» av Bergen og d. «Hugin» av Drammen. Blev i 1903 fører av s.n. damper (2200), tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Har senere ført damperne «Haldis» (2600), «Hugin» (3600) og «Hermion» (8600), alle av Drammen. Sluttet sjøen i 1916. — Senere gårdbruker. — Form. i styret i Botne Sparebank. — Gift. 2 barn.

I min fartstid har jeg vært i kontakt med 5 kriger. Den kubanske-spanske, den spanske-amerikanske, den tyrkisk-greske, den japanske-russiske og den store verdenskrig.

Jeg har forlist 2 ganger; som 2. styr.m. med d. «Johan Sverdrup» på kysten av Portoriko og som fører med d. «Hugin» på vestsiden av Magellan-streket.

SOLBERG, INGVALD,

Bergen, f. 13. april 1887 i Bergen. Til sjøs 1903 med d. «Bergenhuss» (6000) av Bergen, tilh. Andreas Olsen. Styr.m.eks. 1909 og skibsf.eks. 1914 i Bergen. Styr.m. bl. a. med damperne «Patria», «Balder» og «Strinda». Blev i 1918 fører av d. «Melderskin» (6640) av Bergen, tilh. Joh. Ludv. Mowinckel & Søn. Har senere ført damperne «Hada» (7900), «Bjørnefjord» (6200), «Strinda» (11185), «Heina» (7610) og fører nu d. «Sygna» (7400), alle tilh. Mowinckels Rederi, Bergen. — Gift. 2 barn.

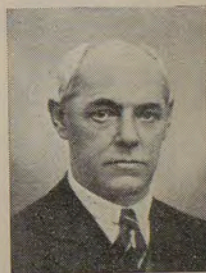
SOLBERG, LARS BERTIN,

Bergen, f. 19. feb. 1880 i Samnanger. Til sjøs 1896 med s. «Mathilde» (58 brt.) av Bergen, tilh. Lars Solberg. Styr.m.eks. 1903 og skibsf.eks. 1906 i Bergen. Styr.m. med Bergens-damperne «Egda» og «Sygna». Blev i 1920 fører av s.n. skib (7396) av Bergen, tilh. Mowinckels Rederi. Førte senest d. «Grena» (11185) for dette rederi. — Gift. 1 barn.

**SOLEM, JOHAN EDVARD,**

Porsgrunn, f. 16. nov. 1878 i Kristiansund. Til sjøs 1893 med br. «Augusta» (200 brt.) av Kristiansund, tilh. Chr. Johnsen. Styr.m.eks. 1906 i Kristiansund. Styr.m. med d. «Ripa» og d. «Gudrun» av Kristiansund, d. «Fancy» av Tønsberg og bk. «Eline» av Molde. Blev i 1916 fører av d. «Tromsø» (286 brt.) av Tromsø, tilh. Troms Fylkes D.s.selskap. Sluttet sjøen i 1919. — 1919—24 sjøk. besiktigelsesmann i Skibskontrollen i Harstad distrikt, senere i Porsgrunn distrikt. — Gift. 6 barn.

Først 3 turer på Lofoten og Finnmark og en 6 mnd. tur utenriks. Drog i 17 års alderen til Hamburg. Fikk der hyre med en fullrigger fra Oslo, «Thor»; så med forskjellige norske, tyske og amerikanske seilskib til 1900.

**SOLGAARD, OLE ANKER,**

Oslo, f. 25. mai 1883 i Langesund. Til sjøs 1898 med s. «Berean» (700) av Langesund, tilh. H. Skaugaard. Styr.m.eks. 1902 i Porsgrunn og skibsf.eks. 1905 i Oslo. Styr.m. bl. a. med bk. «Respit», d. «Sara» og d. «Severini». Blev i 1909 fører av s.n. damper (1850), tilh. o.n. rederi. Har senere ført Oslo-damperne «Stockesley» (1450), «Dampfire» (2800), «Nidar-eid» (2700) og «Askeladden» (4150). Sluttet sjøen i 1931. — Senere medinne. av Sola Stanse- og Verktøif., Oslo. — 2 barn.



SOLHEIM, PEDER EIVIND NIELSEN,

Nøtterøy, f. 7. april 1890 i Søndeled. Til sjøs 1906 med bk. «Nordenskiöld» (600 brt.) av Risør, tilh. skibsr. Hassel. Styrme.eks. 1910 i Risør og skibsf.eks. 1912 i Oslo. Styrme. bl. a. med bk. «Zippora» og b.d. «Nidaros». Blev i 1917 fører av b.d. «Neptun» (53 brt.)

av Oslo, tilh. Norsk Bjergningskomp. A.s. Har senere ført bjergnings-damperne «Nidaros» av Trondheim, «Danmark» av København, «Salvager» av Oslo, d. «Normana» (7200) av Sandefjord, bjergningsdamperne «Ulabrand», «Ulv» og fører nu b.d. «Urædd», alle av Bergen. — Gift. 3 barn.

SOLUM, NILS OLAF,

Trondheim, f. 6. juli 1876 i Overhalden (Namsos). Til sjøs 1893 med bk. «Sverre» (900) av Kristiansand, tilh. Natvigs rederi. Styrme.eks. 1898 i Trondheim og skibsf.eks. 1902 i Oslo. Styrme. bl. a. med bk. «Veritas» av Kristiansand, bk. «Angerona» og d. «Svein Jarl» av

Trondheim. Blev i 1906 fører av br. «Anna» (275) av Namsos, tilh. S. Solum m. fl. Har senere ført sk.s. «Thor» (850) av Namsos, damperne «Knut Jarl» (1760), «Arnfinn Jarl» (1850), «Roald Jarl» (2350), «Rio de la Plata» (5000), «Tore Jarl» (2400) og fører nu «Kong Magnus» (2200), alle tilh. N.F.D.S., Trondheim. — Gift. 1 barn.

15. mai 1907 sprang br. «Anna» lekk i Nordsjøen. 17. mai blev skibet forlatt og sank. Mannskapet blev optatt av en engelsk tråler og landsatt i N. Shields. Livbåten og prammen var knust av sjøen og mannskapet blev fisket fra vraket ombord i tråleren med livbøie fastgjort til en line. Alle mann reddet. Tråler-skipperen fikk belønning.

Forlot 1. okt. 1910 sk.s. «Thor» i Nord-Atlanteren i synkeferdig stand. Blev optatt av d. «Simonside» av Sunderland og landsatt i Gibraltar. Alle mann reddet, efter å ha stått i pumpene i 17 døgn. Skibet var blitt lekk efter en orkan på reise fra St. Anns Bay til Havre.

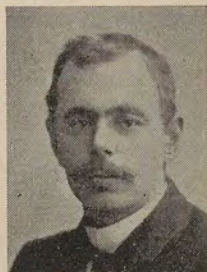
SOLVANG, GEORG,

Moss, f. 23. juli 1898 i Bærum. Til sjøs 1915 med d. «Tanaffjord» av Oslo, tilh.

N.A.L. Styrme.eks. 1924 og skibsf.eks. 1927 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Røskva» og d. «Torsol». Blev i 1931 fører av d.t. «Meryl» (600) av Oslo, tilh. S. Owren, og fører nu d.t. «Marina» (400), tilh. denne reder. — Gift. Ingen barn.

**SORTEVIK, KARL JOHAN,**

Bergen, f. 21. nov. 1878 i Bru herred. Til sjøs 1900 med d. «Mira» av Bergen, tilh. B.D.S. Styrme.eks. 1903 og skibsf.eks. 1906 i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Åsta», d. «Lærdal» og d. «Sogn». Blev i 1915 fører av d. «Balder» av Bergen, tilh. Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane. Har senere ført damperne «Stavenes», «Gula», «Framnæs» og fører nu «Firda» (500 brt.), samtl. tilh. s.n. selskap. — Gift. 2 barn.

**SPEILBERG, ELLING GEORG,**

Kolbjørnsvik, Arendal, f. 9. des. 1866 i Kolbjørnsvik. Til sjøs 1882 med bk. «Arendal» av Arendal, tilh. Per Josefsen m. fl. Styrme.eks. 1886 i Arendal. Styrme. bl. a. med bk. «Silo» av Grimstad og bk. «Viking» av Arendal. Blev i 1903 fører av s. «Haave» av Risør, tilh. Ole Johansen m. fl. Har senere ført damperne «Hafnia», «Hansa», «Thyra», «Bauta» og senest «Hekla», alle tilh. William Hansen, Bergen. — Ugift.

I William Hansens rederi fra 1903—1930.

**SPINNANGR, AANON,**

Farsund, f. 12. mai 1886 i Spind. Til sjøs 1903 med d. «Ran» av Oslo, tilh. D. S. Meier. Styrme.eks. 1907 i Farsund og skibsf.eks. 1910 i Kristiansand. Høiere skibsf.eks. 1920 i Oslo. Styrme. med d. «Chr. Knudsen», «Joseph di Giorgio» og d. «Belita». Blev i 1914 fører



av d. «Joseph di Giorgio» av Flekkefjord, tilh. Bernh. Hanssen. Førte senest d. «Belita» av Oslo. Sluttet sjøen i 1918. — Senere lærer og bestyrer av Farsund Sjømannsskole. — Form. i Farsund Sjømannsf. — Gift. 5 barn.

SPINNANGER, ØYSTEIN,



Spinnanger (Spind), f. 3. aug. 1856 i Spind. Til sjøs 1871 med jakt «Lykkens Prøve» (36 com.l.) av Spind. Styrms.eks. 1878 i Farsund. Styrms. bl. a. med bk. «Anna» og bk. «Ocean». Blev i 1888 fører av s.n. skib (700) av Arendal, tilh. skibsr. Sørensen. Har senere ført s. «Ceres» (750), s. «Rimfaxe» (800), begge av Farsund, d. «Ran» (500), d. «Inga» (1500) og d. «Årmda» (2200), alle av Oslo. Sluttet sjøen i 1914. — Senere gårdbruker og bankkasserer. — Sjørettsmedl. — Gift. 5 barn.

Under en reise med s. «Rimfaxe» fra Savannah til Kjøbenhavn i feb. 1899, var vi utsatt for en orkanaktig storm nær Newfoundland Bankene. Mens vi lenset for topp og takl og med fire trosser på slep for å dempe bråtsjøene, brakk plutselig roret og skibet la sig da selvfølgelig med siden til vinden og sjøen. Skibet var da mest å ligne med et skjær som sjøen bryter over. Etter meget farlig arbeide og strev, fikk vi dog fra rorets utenbords-bolt rigget til en slags styregreier med taljer etc., hvilket da været bedaget sig noget, blev utbedret best mulig. Med disse greier fortsattes da reisen over Atlanteren, gjennom Kanalen, over Nordsjøen og til Kjøbenhavn.

Fra assurandørene fikk jeg da et gullur, mens mannskapet fikk kr. 250,00.

STAFF, LEIF,



Nordstrandshøgda pr. Oslo, f. 29. des. 1896 i Ringsaker. Til sjøs 1913 med d. «Skrymer» (2500) av Oslo, tilh. B. A. Sanne. Styrms.eks. 1917 og skibsf.eks. 1920 i Oslo. Styrms. bl. a. med damperne «Grena», «Skrymer» og «Kollskjeg». Blev i 1925 fører av d. «Juni» (1400) av Oslo, tilh. Claus Schouby. Har senere ført d. «Skrymer» (3150) og midlertidig d. «Kollskjeg» (3000), begge av Oslo. — Gift. 1 barn.

STANGE, THOMAS OLSEN-,

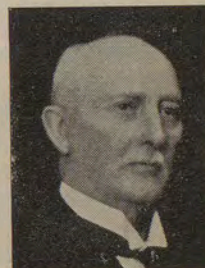
Åsgårdstrand, f. 2. mai 1895 i Nøtterøy. Til sjøs 1912 med d. «Borgestad» (7000) av Porsgrunn, tilh. Gunnar Knudsen. Styrms.eks. 1919

og skibsf.eks. 1922 i Tønsberg. Styrms. med d. «Herakles», d. «Dovre» og d. «Helios». Blev i 1930 fører av s.n. damper (3210) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Fører nu d. «Hiram» (3100) for dette rederi. — Ugift.



STANGEBYE, CONRAD,

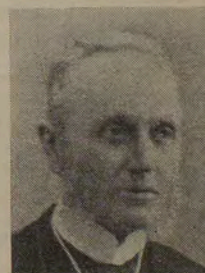
Stabekk pr. Oslo, f. 26. okt. 1857 i Onsøy. Til sjøs 1872 med br. «Harmonie» (330) av Fredrikstad, tilh. hans far Nils Stangebye. Styrms.eks. 1876 i Fredrikstad. Styrms. med br. «Lagertha» og br. «Harmonie». Blev i 1879 fører av s.n. skib (220 brt.) av Fredrikstad, tilh. hans far. Har senere ført s. «Monark» (640 brt.) av Sarpsborg og d. «Reidar» (6300) av Fredrikshald. Sluttet sjøen i 1909 og overtok da sin svigerfars, skibsreder Ths. Christiansens jordeiendom. — Gift. 4 barn.



Har i min fartstid aldri hatt uhell.

STANGEBYE*, EDWARD,

Oslo, f. 19. aug. 1848 i Onsøy. Til sjøs 1863 med br. «Harmonie» (220 brt.) av Fredrikstad, tilh. Nils Stangebye. Styrms.eks. 1865 i Fredrikstad. Styrms. med o.n. skib. Blev fører i 1874. Har senere ført seilskutene «Magna» (542 brt.), «Vilhelm Birkedal» (800 brt.) og s. «Aventa» (1122 brt.), alle av Fredrikstad (de to siste tilh. ham selv). Sluttet sjøen i 1905. — Gift. 5 barn.



*) Død 7. jan. 1934.

STANGEBYE, HANS,

Nøtterøy, f. 12. mai 1887 i Hvaler. Til sjøs 1906 med s. «Sara» (1298 nrt.) av Fredrikstad, tilh. Herm. Jacobsen. Styrms.eks. 1910 og



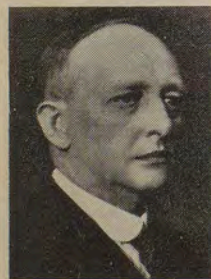
skibsf.eks. 1912 i Fredrikstad. Styr. med Oslo-damperne «Stadion» og «Star». Blev i 1914 fører av s.n. skib (1200), tilh. J. B. Stang. Har senere ført damperne «Stadion» (630), «Stargard» (1850), «Stalheim» (2500), «Star» (2600) og fører nu «Standard» (2050),

alle tilh. s. n. reder. — Ugift.

Jeg tok eks. art. året 1906, og gikk samme sommer til sjøs med s. «Sara», som i almindelighet lastet trelast i Norge eller Østersjøhavnen til Afrika, og derfra fortsatte til Australia, hvor lastedes hvetet for Europa.

I nov. 1917 blev mitt skib «Stargard» torpedert ca. 50 mil øst for Shetlandsøiene. Vi blev optatt av de konvoierende fartøier. Da det viste sig at skibet, som var lastet med kassebord og tremasse, holdt sig flytende med en del av forskibet over vannet, blev det den påfølgende dag bragt inn og landsatt i Lerwick havn. Senere blev det løftet og slept til Newcastle on Tyne, hvor det blev reparert. Skibet er fremdeles i fart.

STANGEBYE*), NILS-THOMAS,



Stabekk pr. Oslo, f. 2. des. 1885 i Onsøy. Til sjøs 1901 med s. «Monarck» (900) av Sarpsborg, tilh. Conr. Stangebye. Styr.eks. 1903 i Fredrikstad og skibsf.eks. 1909 i Oslo. Styr. bl. a. med d. «Balduin», d. «Sterling» og m. «Borgland». Blev i 1914 fører av d. «Balduin»

(1600) av Oslo, tilh. Fred. Olsen. Har senere ført m. «Borgland» (6650) og fører nu d. «Balduin» (1850), begge tilh. Fred. Olsen & Co., Oslo. — Gift. 3 barn.

*) Død 22. august 1935.

Var styr. med d. «Balduin» da den blev skutt isenk midt i Nordsjøen 1. mai 1915 underveis Drammen—London. Alle reddet.

Siden 1910 i Fred. Olsens & Co.s rederi.

STANGEBYE, OLE NÆSS,



Svelvik, f. 6. okt. 1875 i Sandefjord. Til sjøs 1892 med s. «Nicanor» av Drammen. Styr.eks. 1894 i Drammen. Styr. bl. a. med s. «Sigrid» og d. «Peik». Blev i 1900 fører av s. «Sigrid» av Drammen, tilh. Pehrson & Wessel. Har senere ført Oslo-damperne

«Ring» (1500), «Tolv» (1800), «Vard» (1100), «Geir» (1200), «Ole Aarvold» (1200), «Hauk» (2100) og fører nu d. «Hird» (8300) av Oslo, tilh. G. O. Aarvold & Co. — Rederf. gullmedalje (1932). — Gift. 2 barn.

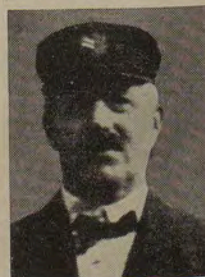
Siden jeg gikk til sjøs første gang, har jeg fart ute så å si uavbrutt, kun med noen kortere ferier. Jeg var 19 år og 2. styr. med bk. «Umcomanzi». Vi var på reise fra Central-Amerika (Laguna de Terminos) til Falmouth for ordre. Nogen dager efter avgang blev kapt. syk og døde. Et par dager efter døde også stueren. Flere og flere av det resterende mannskap blev nu meget dårlige og måtte efterhvert gå til køis. Blandt disse var også 1. styr. Til slutt var det bare 4 mann som kunde være på dekk. Derav var det kun en oslogutt og jeg som kunde kalles helt arbeidsføre, de to andre kunde i roligere vær sittende betjene roret og gjorde da tjeneste en på hver vakt.

At denne reise bød på kritiske situasjoner sier sig selv. F. eks.: Vi hadde lite parafin og skulde derfor spare på denne til vi kom inn i mere trafikkert farvann. En dag med forholdsvis pent vær observerer vi en god del blåmalte fat, som vi antok var parafinfat. Vi berget derfor et, og da natten kom, prøvde vi fludiumet på lanternene, som brandt med et klart, fint lys. Neste dag blev lampen i skafferiet påfylt. Samme aften falt barometret sterkt, og vi skulde derfor forsøke å berge store mersseil. Det var kun oss to helt friske til dette arbeide. Ved et tilfelle snur den ene av oss sig på mersseilen og ser da gjennom skylightet at det brenner i kahytten. Det blev ikke nu tale om å gjøre fast mersseilet, men hurtigst å komme ned i kahytten. Lampen hadde visstnok eksplodert, og varmen slikket allerede opefter skottene. Det har nok vært et mer betendelig stoff enn parafin på fatet. Varmen fikk vi da heldigvis slukket, og nu blev mersseilet istedetfor å gjøres fast, strekt på ny. — Efter en ofte hård seilas, vi var jo ikke mannskap nok til alltid å makte å berge seil, kom vi til Falmouth, hvor lægen konstaterte skjorbuk og beordret derfor en menu av den herligste kost..

Under hele verdenskrigen førte jeg skib i de farligste farvann: England—Frankrike og Nordsjøen. Det var adskillige spennende og nerveslitende timer på broen. Uvær, tåke og denslags var den gang bagateller mot den fare som stadig lurte. To ganger blev jeg torpedert; første gang med d. «Ring» i nærheten av den engelske kyst. Da jeg så efter denne torpedering skulde reise hjem fra England, blev jeg igjen torpedert med d. «Guldbrand» og igjen landsatt i England. Begge torpederinger skjedde uten varsel, og begge ganger forsvandt skibene på 4—5 min. Vi kom dog alle fra det med livet.

STANGELAND, PEDER,

Stavanger, f. 21. sept. 1873 i Klepp. Til sjøs 1887 med bk. «Heros» (950) av Stavanger, tilh. Gustav Gundersen. Styr.eks. 1896 i Stavanger. Styr. bl. a. med sk.s. «Professor Nordenskiöld», d. «Sandnes» og d. «Hundvaag». Blev i 1909 fører av d. «Farmann» (210 brt.) av Sandnes. Har senere ført d. «Eira» av Sandnes, d. «Majoren» (227) og d. «Hanseat I» (330), begge av Stavanger. Sluttet sjøen i 1932. — Senere gårdbruker. — Gift. 5 barn.



STATLAND, OSWALD MARINIUS,



Haugesund, f. 3. april 1882 i Bjørnør. Til sjøs 1900 med sk. «Skudsnæs» (260) av Skudenes, tilh. skibsr. Risdal. Styrme.eks. 1903 i Haugesund. Førercertifikat 1912. Styrme. bl. a. med d. «Fernanda», «d. «Odin» og d. «Sjøløst». Blev i 1915 fører av s.n. skib (1500) av Haugesund, tilh. Joh. Henrikson. Har senere ført Haugesundsdamperne «Wendla» (800) og «Ulrikka II» (2500) og senest d. «Ormis» (1700) av New York. — Gift. 3 barn.

Var med i ruteskibet «Lindholmen» totale forlis (brand) på Jæren i jan. 1907, hvor 6 menneskeliv gikk tapt. Kjempet selv for livet i brenning og dragsug før jeg nådde land. Gikk på huselesten i snesludd og is til nærmeste bondegård og fikk husly.

I 1909, mens jeg var 1. styrme. på bk. «Tijua» av Buenos Aires, på reise fra Buenos Aires til Syd Georgia, kom vi inn mellom en samling svære isfjell, i en mørk natt med iståke og storm. Vi kunde ikke vende, men måtte holde det gående rett frem. Vi opdaget 3 åpninger forut, og styrte for den lengst til luvart, men driften tok oss ut av kurs; styrte så for nr. 2 åpning; klarte heller ikke den. Nu var bare en åpning igjen — frelse eller ikke frelse. I le var hårde steile isveggen av nogen 100 fots høide med sjøen brytende mot isveggen. Vi klarte så vidt løpet mellom to sammenhengende isfjell. Kunde se den hvite is under kjølen, idet vi passerte over. Ventet bare på at skibet skulde hugge, og dermed hadde vi vært dødsdømte alle mann. Kapt. frue var også med. Holdt det gående hele natten til neste dags em. i siksak gjennom mindre is, med hele mannskapet i full virksomhet med seilmanøvrering. Op med forseil og ned med akterseil for å få skibet til hurtig å falle av og vise versa når hurtig luffing krevedes. 2 mann til rors og jeg selv på bakken dirigerende seilslasen i 22 timer i trekk. En kritisk og nervespennende situasjon, som det minste feilgrep i manøvreringen vilde ha kostet oss alle livet i det kolde isvann i disse øde og forlatte egne, og mannskapet totalt utmattet av kulde og slit. Jeg anser denne episode i mitt sjømannsliv som den uhyggeligste jeg har hatt.

I krigsåret 1916 førte jeg d. «Sjøløst». På reise fra Nantes til Manchester, påtraff jeg 23 miles nord for Ushant (populært kalt «Høisand») i Den engelske Kanal en tysk u-båt, som uten formaliteter åpnet ild fra 2 kanoner, så granatsplintene føk om ørene på oss. En granat knuste et fat på broen ca. 3 m. fra der jeg stod. En annen granat feiet bort den ferske kjøttsuppe-kjel som stod og kokte på byssen samt la halve midtskibshuset i ruiner. En tredje granat gikk inn i maskinrummet og rev av hoveddampprøret til maskinen, så dampen strømmet op gjennom maskinskyllighet og til værs i en 100 m. høide. 2. mask. blev hårdt såret av granatsplinter i benet og brystet. Lå derefter på hospitalet i flere måneder, men kom sig op. Vi gikk i le livbåt og kom oss vekk fra skibet. Blev reddet av den svenske båt d. «Libra» En time efter at vi kom ombord i «Libra» gikk «Sjøløst» til bunns med baugen først og det norske flagg vaiende akterut på stangen. Dette hendte 9. april 1916.

STAUBO, NILS ANTON PEDERSEN,

Oslo, f. 9. nov. 1864 i Staubø. Til sjøs 1881 med s. «Pallas» (900) av Tvedestrand, tilh. John P. Pedersen. Styrme.eks. 1882 i Aren-

dal. Styrme. med bk. «August Lefler» og fullr. «Idun», begge tilh. s.n. reder. Blev i 1887 fører av o.n.s. «Pallas». Har senere ført s. «Flora» (770), s. «Carl Håsted» (1050), begge av Tvedestrand, d. «Geir» (1400) av Oslo, og senest d. «Daggry» (1650) av Tvedestrand. Slut-



tet sjøen i 1901. — Senere skibsreder og skibsmegler. — Viceordf., skolestyremedl. og direktør i sparebanken i Flosa herred; form. i Sandefjords ligningskomm., direksjonsmedl. i assuransef. «Nep-tun», Arendal; medl. av Norske Veritas; styremedl. i Oslo Rederif.; medl. og viceordf. i Rederf. forhandlingsutvalg (i 10 år); medl. av Oslo ligningsråd (siden 1924); medl. av komiteén for fordeling av tonnageavgiften; mangeårig medl. av The Baltic and White Sea Conference's Executive Committee og av The Baltic and International Maritime Conference.

Jeg var i tysk pensjonatskole til min konfirmasjon. Det var der, at jeg samtidig med min bror Christian P. Staubo tok navnet Staubo til slektsnavn. Min far var skibsreder og skibsbuysger John P. Pedersen, Staubø. Tok middelskoleeks. i 1881. Gikk til sjøs om høsten med bk. «Pallas» hvis første reis det også var. Reiste hjem fra New York i 1901 for å danne skibsrederi. Gikk straks igang med det og kontraherte høsten s. å. d. «Malm» (2000) ved Fredrikstad mek. verksted. Kjøpte året efter d. «Spurt» (1750). Kjøpte siden seilskib, hvorav den ene, jernbk. «Varg» (1750), forliste første tur og alle mann blev borte. Den siste var stål bk. «Pallas» (1900) kjøpt 1905, forlist i 1910 i Vestindien i en orkan. Alle mann reddedes.

I 1908 flyttet jeg til Sandefjord for å overta bestyrelsen av Jean B. Linaaes skibsrederi, skibsmegler og agenturforretning. Fikk dermed bestyrelsen også av d. «Jason» (2250), jernbk. «Staut» (1800) og jernbk. «Perfekt» (1700).

I 1914 flyttet jeg til Oslo, hvor min rederiforretning fortsattes, samtidig som jeg sammen med min sønn Karl J. B. Staubo begynte skibsmegler- og assuranseforretning under firmanavn Staubo & Søn. Firmaet N. A. P. Staubo fortsatte rederibedriften til 1929, da den siste damper blev solgt.

Jeg var 2. styrme. med bk. «August Lefler», kapt. Erik Olsen, Staubø. Vi var bomullslastet på vei fra Galveston til Liverpool. Lenste unna været i en forrykende orkan midtvinters i Nord Atlanteren, da vi ut på em. en dag fikk over oss en uhyre bråtsjø som begravet hele skibet og de veldige vannmasser som med den kjente voldsomhet sopte over skibet i hele dets lengde, tok med sig alt hvad det overhodet gikk an å få med av alt hvad der var på dekk, inklusiv en ung gutt, som nettopp stod der og leverte st.b. lanterne til tømmermannen. Gutten blev løftet op over storbåten som stod på ruffetaket, ført forover og forsvandt over bakken. Tømmermannen, som stod i fokkevantet, var den eneste som kunde se ødeleggelsene og det av skibet som var oven vane. Det var kun master med tilbehør. Skibet krenget så over, at storranokken var i vannet og det så meget, at toppelen om s.s. brakk! Jeg stod til rors sammen med en ålesunder og fikk min b.b. ankel knust. Ovenstående vilde jeg imidlertid ikke ha fortalt, for det var dessverre, jeg kan gjerne si, «dagligdagse» ting for sjøfolk på den

tiden, med de små skuter. Nei det var den ting, at roret ikke tålte den uhyre påkjenning som var så veldig, at rorskaffet sprakk på en sådan måte, at roret blev ubrukelig. (Det var altså ikke *rotpinnen* som blev ødelagt). Dagen efter hadde været bedaget sig en del, men der var fremdeles meget høi sjø. Da var det at kapt. *Erik Olsen* lot sig fire ned over akterenden med en line om livet for å prøve å få surret roret slik, at det kunde benyttes. Jeg vet ikke hvor lenge han holdt på (jeg lå jo til køis med en knust ankel), men efter utrolige anstrengelser og under uavladelig livsfare lyktes det ham til slutt å få roret brukbart! Man må erindre, at akterenden gikk stadig op og ned i den høie sjø og han var mere under enn over vannet hele tiden. Han fikk da også en del nokså alvorlige skrammer. Han utførte en heltedåd, hvis make jeg ikke tror nogen har gjort før eller senere. Men han snakket aldri om det. Han gjorde det uten tanke på annet enn å redde skib og last og oss alle. Han var og er av den sjømannstype som vårt land har og har hatt en hel del av og som «burde hatt et ord».

Jeg skrev en beretning om det i «Kysten» for mange år siden, men der var ingen som syntes å interessere sig for det. Efter min mening er det en skam at han ikke fikk påskjønnelse av det offentlige og av assurandørene. Tenk om en mann gjorde noget sådant idag! Å, du verden. Offentligheten, Rederforbundet og assurandører vilde kappes om å hedre ham. Han er fremdeles en hardhaus av første klasse. Jeg har aldri seilt sammen med flinkere sjømann: Modig, snarrådig og kraftkar som han var og et forunderlig beskjedent vesen.

STAUBO, THOMAS PEDERSEN-,



Staubø, f. 16. des. 1854 i Staubø. Til sjøs 1870 med br. «Patria» (200) av Tvedestrand, tilh. John P. Pedersen. Styrms.eks. 1873 i Risør. Styrms. med br. «Idun» og bk. «August Lefler». Blev i 1876 fører av s. «Idun» (260), tilh. o.n. reder. Har senere ført seilskutene

«Marthin Luther» (350), «Pallas» (900), «Idun» (1850), «Carl Haasted» (1200), alle tilh. s.n. reder, samt d. «Dag» (875) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Sluttet sjøen i 1913. — Gift. — 1 barn.

For redning av finsk mannskap, 14 mann, i Nordsjøen høsten 1903, under en svær storm fra N.V., fikk jeg russisk sølvmedalje og blev tildelt Robins legat.

I Syd Atlanteren reddet jeg med bk. «Pallas» mannskapet, 15 mann, fra en østerriksk bark. Mannskapet var ombord hos oss i 10 dager. Derfor fikk jeg fra den østerrikske regjering kun en skrivelse(!).

Med bk. «Pallas» hadde jeg i 1887 en ganske underlig tur, som jeg vil forsøke å fortelle litt om: Jeg lå med skibet i New York og prøvde å få frakt til Java, men ingen var å opnå. Derimot fikk jeg tilbud om en ganske bra oljefrakt til Banjermassin på Borneo. Stedet var for mig ganske ukjent, men jeg aksepterte den forholdsvis gode frakt og tok inn lasten. Efter en seilas på 110 dager kom vi en lørdag em. utenfor baren ved flodmunningen, som førte op til byen og heiste flagg for los. Men intet tegn til los var å se, og vi kastet anker like ved flodmunningen. Hele søndagen gikk, men heller ingen los. Inne på en utstikkende pynt skjønte vi, der var mennesker, og styrms. rodde iland for å få opplysninger, men de halvville og nesten nakne malayere var sky og redde og ikke å komme i nærheten av. Imidlertid skjønte han av tegn og vink fra

dem, de kunde intet forståelig sprog, at der rundt pynten var en losstasjon eller noget lign. Tidlig mandag morgen bestemte jeg mig til å ro opover floden. Vi forsynte oss med litt proviant, og revolvere for alle tilfelles skyld, og med et lite seil. Sammen med 2. styrms. og 2 mann satte jeg fra borde i vår lille skibssjekte. Vi rodde og vi seilte time efter time. Det eneste liv vi merket var disse halvville malayere som i sine små kanoer lå skjult mellom sivene langs flodbreddene og plaffet og skjøt, så det var ganske uhyggelig, og vi følte oss helt utrygge. Endelig kl. 3 em. traff vi en liten slags oplopningsbåt, og styrte bort til den. Der forstod de litt engelsk. Vi skulde bare ro opover et lite stykke til i en liten bielv, så var vi fremme. Vi rodde og rodde igjen. Elven var så smal, at løvhenget fra trærne på begge sider nesten møttes. Først kl. 4½ kom vi op til Banjermassin. En liten hollandsk «man of war» som lå der gikk vi ombord i og fikk opplysninger. Kapt. talte engelsk, styrms. var forresten svensk fikk vi senere vite. Mat fikk vi alle sammen der, og mine folk fikk bli der ombord om natten, mens jeg fikk ligge i land hos en enke som hadde et slags pensjonat, hvor også doktoren på stedet og en officer bodde. Befolkningen bestod bare av en del militære, en doktor og kjøpmannen som vi skulde losse til. Kun ganske få, spredte, lave huser. Ganske hyggelig der, men utenfor byen var farlig og utrygt. Da konossementene ikke var kommet, måtte jeg forbli i byen, mens mine folk rodde tilbake til skibet igjen neste morgen. Kjøpmannen skulde dog sende ut lektre til å losse i. Efter 8 dages forløp kom konossementene. Men hvorledes komme ut til skibet igjen? En liten hollandsk dampbåt bragte hver 3 uker post til stedet fra Java, og da den gikk utover igjen, fikk jeg lov å følge med ut floden og blev fra den hentet ombord i mitt eget skib heldigvis. Proviant kunde vi ikke få i byen. Men postbåten hjalp oss også med dette. Den overlot oss kjøtt, ris, poteter o. s. v. Ved skibssiden lå lekterne, 2 gamle barker og 2 brigger. Lossingen var forbundet med meget besvær. Der gikk høi sjø, så vi hver kveld måtte kaste lekterne fra oss og hive dem op igjen langs skibssiden om morgenen. Smått gikk det også. Efter 4 ukers tid var vi ferdig, men så var det om å komme op til byen igjen for å utklarere. Heldigvis kom der en av de siste dager vi lå der en fm. en stor engelsk jernbk. seilende innover mot oss for fulle seil og flagg i topp. Den var øiensynlig like ukjent som oss. På vårt signalement ankret den op i vår nærhet. Kapt. kom ombord og fikk de fornødne opplysninger, og i hans båt rodde vi så op til byen igjen. Jeg fikk utklart og kom med ham ut igjen. Av kjøpmannen hadde jeg, første gang jeg var hos ham, bestilt 250 tonn ballast, men — o ve — da jeg kom ombord, var der kun kommet 90 tonn. Å vente ca. 8 dages tid på mere ballast gikk jo ikke an, og med de 90 tonn lettet vi anker for Batavia for ordre og derfra til Samarang, og alt gikk vel. Der var ingen telegraf i Banjermassin, og først da vi var lastet i Samarang sendte jeg avgangstelegram til min far, John P. Pedersen. Vi så på telegramutgiftene i de dager. 6 mnd. var gått før de fikk høre fra oss hjemme. Våre brever og telegrammer kom omtrent samtidig, og de hadde der da oppgitt alt håp om å få høre mere fra oss.

STAVE, ANTHONIUS,

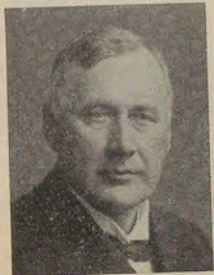
Narestø pr. Arendal, f. 14. aug. 1900 i Lista. Til sjøs 1914 med d. «Erling Skjalgson» (200) av Stavanger, tilh. Einar Meling. Styrms.eks. 1923 og skibsf.eks. 1927 i Farsund. Styrms. med d. «Borgfred» og d. «Bratholm» av Farsund samt d. «Ranella» av Arendal. Blev i



1930 fører av d. «Bratholm» (1980) av Farsund, tilh. G. Gabrielsen. Fører nu d. «Ranella» (8000) av Arendal, tilh. Th. Andersen. — Skyttermedalje fra Marinen. — Gift. 1 barn.

Gikk til sjøs des. 1914. Blev hverken torpedert eller minesprengt. Tok i 1917 handelsskoleeks. Hadde kontorpost i ca. 2 år. Hadde egen skibsmegler- & agenturforretning på Lister en tid. Har i de senere år seilet 4 år i østasiatiske farvann.

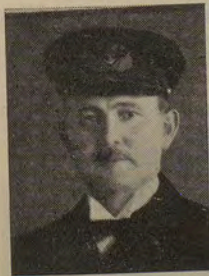
STAVNEM, TONNES EMIL,



Stavanger, f. 24. mai 1875 i Stavanger. Til sjøs 1891 med bk. «Sumarlide» (943 brt.) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styr.eks. 1895 i Stavanger og skibsf.eks. 1899 i Bergen. Styr. med damperne «Agnar», «Fulton» og «Helen». Blev i 1906 fører av s.n. skib (1200) av Stavanger, tilh. Holdt & Isachsen. Har senere ført d. «Adjutor» (1825) av Stavanger, d. «Bellax» (1825) og d. «Capax», begge av Fredrikstad. Sluttet sjøen i 1917. — Siden 1918 havnefogd og losoldermann i Stavanger. — Form. i Stavanger Sjømannsf. Sjørettsmedl. — Ugift.

Under verdenskrigen seilte jeg i krigsfarvann, vesentlig mellom Norge—England og England—Frankrike fra sept. 1914 til våren 1917. D. «Capax» blev da rekvirert i Liverpool av de engelske myndigheter, og hele mannskapet hjemsendt. Under krigsseilasen gikk jeg klar av så vel torpedering som minesprengning.

STAVNES, ANDERS THEODOR,



Kragerø, f. 30. juni 1880 i Skåtøy. Til sjøs 1896 med s. «Mjølner» (350) av Kragerø. Styr.eks. 1900 i Kragerø og skibsf.eks. 1904 i Oslo. Styr. med barkskibene «Carmel», «Aktie», «Florida» og «Daphne». Blev i 1905 fører av s.n. skib (1400) av Kragerø, tilh. J. Aalborg. Sluttet sjøen i 1909. Etter å ha drevet kullforretning en tid, blev S. ansatt som kontorchef ved Kragerø kom. Elektrisitetsverk; en stilling som han innehadde til 1927, da S. blev utnevnt til havnefogd og losoldermann i Kragerø. — Gift. 1 barn.

En særlig hard reise står for mig. Høsten 1904 var vi underveis Cardiff—Pernambuco lastet med kull. I Franskebukten blev vi overfalt av en orkanaktig storm. Fartøiet kastet lasten og blev liggende halvt kantret, hvilket bevirket at vi mistet storriggen. Etter å ha ligget hjelpeløse i et par døgn, lyktes det oss ved store anstrengelser å få skibet trimmet så nogenlunde igjen. Vi reparerte den resterende rigg og fullførte reisen uten stormast.

STEEN, ANDREAS HAGERUP,

Bergen, f. 4. aug. 1880 i Ofoten. Til sjøs 1897 med s. «Lofthus». Styr.eks. 1908 og skibsf.eks. 1911 i Bergen. Styr. med damperne «Tordenskjold» og «Aud». Blev i 1915 fører av s.n. skib (1800) av Bergen, tilh. Jacob Kuhnle. Har senere ført d. «Sverre» (6000) og senest d. «Aagot» (6000), begge av Bergen. — Gift. 2 barn.



STEEN, DANIEL,

Oslo, f. 2. mars 1862 i Vestby. Til sjøs 1878 med s. «Aurora» (665 nrt.) av Oslo, tilh. Steen & Strøm m. fl. Styr.eks. 1880 i Stokke og skibsf.eks. 1887 i Oslo. Styr. med bk. «Golden Horn», bk. «Poseidon», bk. «Papa» (dansk) og d. «Framnes». Blev i 1888 fører av s. «Action» (544 nrt.) av Oslo, tilh. o.n. rederi. Har senere ført bk. «Gerd» av Kragerø, fullr. «Crusader» av Oslo, d. «Flos» av Glasgow og hv.b. «Main» av Oslo (tilh. ham selv). — Skipsreder i en årrekke.



STEEN, OTTO,

Ø. Halsen, f. 10. aug. 1858 i Larvik. Til sjøs 1873 med s. «Emerald» (700) av Larvik, tilh. M. Oppen. Styr.eks. 1877 i Larvik. Styr. bl. a. med s. «Wergeland» og s. «Lady Blessington». Blev i 1888 fører av s. «Bertha» (525) av Kragerø, disp. Jens Olsen. Har senere ført s. «Locho» (750), s. «Flora» (900), s. «Bertha» (525), s. «Sappho» (800), jern-s. «Bertha» (850), alle av Kragerø, s. «Killena» av Sandefjord og d. «Polenesia» (7000) av Larvik. — Sluttet sjøen i 1916. — Kjøpmann inntil 1930. — Medl. av havnestyret og ligningsrådet. — Gift. 4 barn.

Ja De vet nok at man har vært ute for noget av hvert efter 43 års farten om på nær sagt alle verdens hav, men jeg må dog innrømme



at jeg har vært nok så heldig. Jeg forliste kun en gang. Det var ca. 300 m. syd for Kapp det gode Håp. Blev tatt op av et 4 m. seilskib, som vi blev ombord i helt op til Samoa øene. Det hendte i 1903.

Av kvikke reiser hadde jeg mange, f. eks. 23 dager Cardiff—Trinidad og tilbake til London 28 dager.

Slapp heldig fra de tyske u-båter.

STEEN, SIGURD NICOLAI,



Bergen, f. 26. aug. 1886 i Fana. Til sjøs 1907 med d. «Eir» (6800) av Bergen, tilh. Jacob R. Olsen. Styrme.eks. 1911 og skibsf.eks. 1912 i Bergen. Styrme. med damperne «Agga» og «Diana». Blev i 1915 fører av d. «Frigga» (1700) av Bergen, tilh. Jacob Kjøde. Har senere ført damperne «Storfjeld» (3600), «Jernfjeld» (2200), «Snefjeld» (2700), «Blaafjeld» (1850) og fører nu d. «Munin» (2100), tilh. s.n. rederi, alle av Bergen. — Gift. 2 barn.

STEENDAHL, ANDERS,



Svennevig pr. Lillesand, f. 23. des. 1860 i Svennevig. Til sjøs 1876 med br. «Odin» (500) av Lillesand, tilh. Steendahl (hans far) og Birkeland. Styrme.eks. 1880 i Lillesand. Styrme. med bk. «Valkyrien» av Grimstad og bk. «Kong Sverre» av Lillesand. Blev i 1890 fører av s.n. skib (800) av Lillesand, tilh. Krogh & Henschien m. fl. Har senere ført s. «Eliezer» (1000), s. «Satov» (500), begge tilh. s.n. rederi, d. «Sundet» (1000) av Tvedestrand og s. «Gratia» av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1918. — Senere gårdbruker. — Gift. 1 barn.

STEENSEN, SØREN,



V. Aker, f. 2. nov. 1862 i Drammen. Til sjøs 1877 med s. «Vikingen» (500) av Drammen, tilh. Thor Wærner. Styrme.eks. 1879 i Drammen. Styrme. med barkskibene «Kismet», «India», «Prince Charlie» og «Gerda». Blev i 1889 fører av bk. «Prince Charlie» (2000) av Drammen, tilh. H. Kiøsterud & Sønner. Har

senere ført seilskibene «Martin Luther» (1500), «Magdalena» (1500), «Natant» (1500), samtl. tilh. s.n. rederi, og d. «Dageid» (1900) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. 1910—1933 inspektør i dette rederi. — Gift. 5 barn.

STEENSTRUP, CHRISTIAN,



Oslo, f. 29. jan. 1884 i Horten. Til sjøs 1899 med s. «King Cenric» (1456 brt.) av Drammen, tilh. A.s. Bruusgaard & Kiøsterud. Eks. ved sjøkrigsskolen i Horten 1906. Dispasjøreks. 1919. Styrme. med d. «Molina» av Oslo. Blev i 1910 fører av d. «Galveston» (1800) av Oslo, tilh. G. M. Bryde. Har senere ført Arendalsdamperne «Eimstad» (1000) og «Cygnus» (2100). — Sluttet sjøen i 1918. — Senere avd.chef i Anth. B. Nilsen & Co.s Assurancebureau A.s., Oslo. I en årrekke ordf. og viceordf. i N.S.F., styremedl. i Norsk Sjøfartsmuseum, styremedl. i Foreningen for Skandinaviske Sjømannshjem i fremmede havner, styremedl. i Oslo Stuertskole, medl. av revisjonskommisjonen for Norsk Sjøforsikringsplan, styremedl. og viceform. i Sjøassurandørenes Centralf., form. i komitéen til reisning av et nasjonalminnesmerke over krigsforliste norske sjøfolk, form. i Norske Seilskuteklubb, m. m. — 1914—18 chef for fl. av Marinens vaktsskib i Bergens og Viknaavsnittet. — Kroningsmedaljen (1. kl.) — Gift. 1 barn.

STEFFENSEN, GABRIEL JOHAN,



Bergen, f. 9. sept. 1895 i Manger. Til sjøs 1911 med skoles. «Alfen» av Bergen. Styrme.eks. 1915 og skibsf.eks. 1918 i Bergen. Styrme. med d. «Skaraas» og d. «Brand». Blev i 1918 fører av d. «Skreien» (150) av Bergen, tilh. Hans Martens & Co. Har senere ført Bergensdamperne «Terje» (1850), «Brand» (2400), «Peer Gynt» (2050), «Bessegg» (800), «Dusken» (600) og fører nu d. «Viator» (1400) av Bodø, tilh. Erling Sannes. — Gift. 3 barn.

STEFFENSEN, HELMER,

Kristiansand, f. 11. juli 1877 i Vesterålen. Til sjøs 1898 med s. «Mercator» (808 nrt.) av Arendal, tilh. Kristensens rederi. Styrme. eks. 1901 i Kristiansand. Styrme. med bk. «Vaarbud» og bk. «Vansbek». Blev i 1905 fører av d. «Ragnhild» av Kristiansand, tilh. skibsr.

Hæstad. Har senere ført d. «Aalesund» av Bergen, d. «Fenris» av Ålesund og fl. skib for A.S. Sørlandske Kystfart. Sluttet sjøen i 1929. — Senere kjøpmann. — Gift. 4 barn.

Seilte under krigen i fart England—Frankrike med kull. Blev ikke torpedert eller minesprengt.

STEFFENSEN, INGOLF BENJAMIN,

Skudenes, f. 19. jan. 1884 i Bergen. Til sjøs 1899 med d. «Fridthjof Nansen» (5425) av Bergen, tilh. Berg & Helland. Styrme. eks. 1904 og skibsf. eks. 1908 i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Løvstakken» og d. «Camilla». Blev i 1914 fører av s.n. skib (3650) av Bergen, tilh.

S. L. Christie. Har senere ført d. «Henrik Lund» (6450), d. «Graafjeld» (3300), begge av Bergen, og senest d. «Valhall» (7600) av Haugesund. — Gift. 1 barn.

Fransk medalje Souvetaige i sølv og diplom for redning av 34 mann i jan. 1917 i Franskebukten.

Blev torpedert med d. «Camilla» i Nordsjøen 1. april 1917. 8 mann av besetningen frøs ihjel under oppholdet i livbåtene.

STEIMLER, GUSTAV ADOLF,

Bergen, f. 4. okt. 1889 i Bergen. Til sjøs 1904 med d. «Rygja» (6800) av Bergen, tilh. Mowinckels Rederi. Styrme. eks. 1911 og skibsf. eks. 1916 i Bergen. Styrme. med Bergens-damperne «Dovre», «Asonga» og «Vinland». Blev i 1917 fører av d. Baune» (1900), tilh. Bergens

Kulkompani. Har senere ført Bergens-damperne «Otto Sverdrup» (6100), «Olaf Kyrre» (5100), «Manchioneal» (2400) og fører nu «Finse» (2400), tilh. J. M. Johannesen. — Gift. 4 barn.

Seilte som 3. styrme. med Wilh. Wilhelmsens d. «Thyra» for- innen jeg hadde eks. Leste til styrme. eks. ombord hos kapt. Niel-

sen. Denne lot arbeide en tavle i salongen hvor undervisningen foregikk. Når nogen av oppgavene var feil, blev disse merket i boken med S. L. K. og på min forespørsel hvad dette betydde, svarte han ganske rolig: «Slusk».

Var 1. styrme. 22 år og fører 27 år gammel. Gikk direkte fra skipperkolen ombord i skib som fører. Seilte under verdenskrigen fra dens begynnelse, til mitt skib ved årsskiftet 1917—1918 blev rekvisjonert av engelskmennene.

En episode fra verdenskrigen som står godt fast, var avgangen i en konvoi fra Lerwick til Bergen, hvor mitt skib befant sig som siste mann. Om morgenen, dagen efter avgangen, gikk mutteren på lavtrykkstemplettet løs, og vi kunde ingen vei komme. Da dette var midt i den verste spiontid, var det heller ikke tillatt å signalisere. Denne lov måtte dog brytes, og vi heiste signaler til den engelske destroyer om assistanse i en times tid. Svaret vi fikk var: at destroyeren svinget rundt med 30 miles fart og kom op under st.b. låring. Svinget begge kanonene sine mot broen og var klar til å skyte. Alle mann ombord hos oss la sig flate på dekket, hvorefter der blev forespurt om «der var noget i veien». Den gikk derefter forover til første skib og beordret disse til å fortsette med størst mulig fart. Vi blev overlatt til oss selv, 90 mil fra hvert land i den verste torpederingstid. Vi reparerte imidlertid skaden ved maskinistens iherdighet. Selv lå jeg halve mannen inne i cylinderen, mens maskinisten lå helt inne. Kun 15 min. efterat den var åpnet, fikk vi alt i orden igjen, og fortsatte reisen. Ironien var dog, at da vi befant oss vel 20 mil fra land, møtte vi destroyeren på utgående. Da den fikk se oss, kom den opunder oss og signaliserte: «Proceed to your destination». Da skibet ankom til Bergen om natten, 7 timer efter konvoien, var våre pårørende nesten fra sig av skrekk, da de trodde vi var torpedert. Vi selv var så utkjørt at vi nesten ikke kjente igjen våre egne. Selv hadde jeg den gang stått uavbrudt på broen i over 4 døgn, uten å løfte hverken på sko eller klær.

STEIN, OLE,

Hølen pr. Sæner, Vestfold, f. 17. sept. 1892 i Helgeland. Til sjøs 1912 med d. «Heidrun» (1500) av Oslo, tilh. skibsr. Mohn. Styrme. eks. 1917 i Bergen og skibsf. eks. 1919 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Kristianiafjord» og d. «Anderson». Blev i 1929 fører av s.n. skib (2200) av Oslo, tilh. Chr. Gundersen & Co. Har senere ført m. «Gundersen» (2400) for dette rederi og har i de siste år vært inspektør i samme. — Gift. Ingen barn.

**STEINERT, THORBJØRN,**

Oslo, f. 24. mai 1884 i fullr. «Thor» av Oslo i Nord-Atlanteren. Til sjøs 1898 med d. «Ragni» (1290) av Oslo, tilh. Erling Lund. Styrme. eks. 1902 og skibsf. eks. 1902 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Ragni» og d. «Ragnhild». Blev i 1908 fører av s.n. skib (1900), tilh.



o.n. reder. Har senere ført damperne «Rønnaug» (1880), «Regin» (3100), «Blaamyra» (4250), «Biska» (2250), alle av Oslo, m.t. «Mazorka» (3400) av Peru, og fører nu d. «Tivy» (7700) av Oslo, tilh. Bolin & Sørensen. — Gift. 2 barn.

STENDAHL, AXEL,



Oslo, f. 26. juni 1859 i Randøesund. Til sjøs 1874 med sk. «Elieser» av Kristiansand, tilh. skibsr. Ellingsen. Styrme.eks. 1881 i Kristiansand. Styrme. med bk. «Patriat» av Lillesand. Blev fører i 1897. Har senere ført damperne «Foldin», «Sterling», «Prospero», «Brisk» og «Færder», alle av Oslo. Sluttet sjøen i 1917. — Senere besiktigelsesmann (luker og varer). — Enkem. 5 barn.

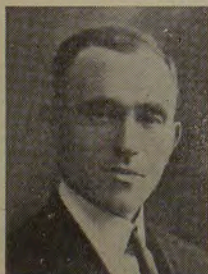
Fra 1886—1889 seilte jeg som kvartermester i Red Star båtene imellem Antwerpen og New York. Kom i 1889 ombord i den første «Mementa», tidl. Østlandske Lloyd, som 2. styrme. Fulgte i 1905 med til Fred. Olsens rederi som fører av «Prospero» som i 1906 blev solgt til Tønnes Wathne i Stavanger. Seilte for sistn. i den nystartede rute Oslo—Trondheim—Island. I 1909 kom jeg tilbake til Fred. Olsen.

Hvad jeg har oplevet de 43 år jeg seilte til sjøs var det almindelige. Jeg har aldrig vært med i noget forlis. Var også heldig under krigen og gikk klar av torpedering, skjønt jeg så jo nokså meget av det, da jeg seilte mest imellem England—Norge og England—Frankrike.

STENMARCK, SAMUEL,

Molde, f. 24. mai 1883 i Oslo. Til sjøs 1898 med s. «Hvite Ørn» av Halden, tilh. Wiel & Amundsen. Styrme.eks. 1903 i Horten og skibsf.eks. 1910 i Oslo. Styrme. med damperne «Elina», «Daphne», «Kristiania» og «Bergensfjord» (overstyrme.). Blev i 1914 fører av d. «Drammensfjord» (7500) av Oslo, tilh. N.A.L. 1917—1930 skibsinsektor i N.A.L. — Siden 1930 adm. direktør i Møre Fylkes Ruteselskap. — Dansk vicekonsul. Sjørettsmedl. Medl. av div. komitéer. — Gift. 4 barn.

STENSEN, SELMER KORNELIUS,



Strengereid pr. Arendal, f. 12. juli 1887 i Holt. Til sjøs 1902 med sk. «Zwallow» (200) av Sandøen, tilh. Emil Halvorsen. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks. 1914 i Arendal. Styrme. bl. a. med s. «Askøy», s. «Ellida», d. «Orion» og 3 m. fullrigger «Nordfarer». Blev i 1917

fører av s. «Westfalen» (1600), tilh. Kristiansand Shipping Co. Sluttet sjøen i 1929. — Senere navigasjonslærer. — Gift. Ingen barn.

Kom op til London fra Madagaskar under krigen. Nettop undsluppet en u-båt ved Quesant, fik vi om natten bombardement av en zeppelin. Der blev skutt fra alle kanter mot luftskibet, og efter en halv time måtte zeppelinieren trekke sig tilbake. Praktfullt syn mens alle lyskastere spillet på luftskibet og granatene eksploderte rundt om.

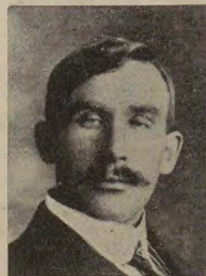
Med Norges største 3 m. fullr. «Nordfarer» gikk vi så å si i fast rute med nafta og bensin mellem New York og Dublin.

Skiftet over til bk. «Westfalen» i Philadelphia feb. 1917. Vi avgikk mars til Belfast med en ladning olje. Gikk nordenom Irland. I Kanalen ved Irland fikk vi tåke og blev liggende og drive i tåke og stille en ukes tid innen det lyktes oss å komme inn til Belfast. Forlot Belfast en mnd. senere i ballast bestemt for New York. Kommet utenfor Irskekanalen ved Inistrahed fyr, fikk vi ordre fra patruljebåt om å vende om på grunn av u-båter i farvannet. Blev tauet innenfor stålnett som beskyttet havnen i Loch Swilly. Efter en tids venting her og konferanser med det britiske admiralitet, fikk vi en av admiralitetets taugbåter for bauen. Blev så tauet ut til sjøs 300 n. m. og kom oss på den måte vel klar miner og u-båter.

Kommet under den amerikanske kyst, styrte vi mot et bestemt fyrskib for å få kjending. Fikk imidlertid merkelig nok ikke fyrskibet i sikte. Fikk senere ved ankomst til land høre at dette fyrskib var blitt torpedert noen timer i forveien av en tysk u-båt som streiftet om på den amerikanske kyst.

STENSHOLT, CARL ANDREAS,

Styrvold pr. Larvik, f. 2. mai 1882 i Styrvold. Til sjøs 1899 med s. «Emanuel» (500) av Fredrikstad, tilh. Bruun & Søn. Styrme.eks. 1905 og skibsf.eks. 1911 i Oslo. Styrme. bl. a. med s. «Baron Holberg», s. «Phyllis» og fullr. «Derwent». Blev i 1911 fører av s. «Alf» (2000) av Larvik, tilh. Chr. Nielsen & Co. Har senere ført fullr. «Derwent» (3000), tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1920. Overtok da sin fedrenegård og driver jord- og skogbruk. — Gift. 2 barn.



I 1908 var jeg 1. styrme. med s. «Inglewood». På reise fra New York—Stockholm med en last nafta (ca. 7000 trefater og 1500 jernfater), utviklet der sig en mengde gass av trefatene, så alle vi der hadde lugarer akter under halvdekket, var nødt til å flytte op på dekket i apprenticehuset. Opholdet ombord blev mere og mere uhyggelig. Om det var gassens virkning vet jeg ikke, men kronometerne blev aldeles ubrukbare under reisen. Vi kom inn til Mandal 21. mars 1908 og ankret op ved Kleven på grunn av motvinn og for å få rede på isforholdene op Østersjøen. Kapt. Svendsen reiste hjem til Larvik for å konferere med sitt rederi (Chr. Nielsen & Co.) ang. skibet. Ombord utførtes de vanlige arbeider på dekk og i rigg. Lørdag 28. mars kl. 4 em. var vi ferdig med spyling av dekket. Plutselig eksploderer skibet og alt springer i luften, ildflammene omringer alt. Jeg blev slynget høit til vars i flammehavet. Oppe i luften holdt jeg på å kveles, og det var fryk-

telig varmt. Det brendte om mig både i luften og hele vannflaten. Jeg forstod intet av det, men trodde det var dommedag. Hadde ved anledningen på mig sjøtrøie og sjøstøvler. Fra den store høide jeg hadde i luften kom jeg dypt i vannet, og holdt på å synke, men heldigvis fikk jeg av mig både sjøtrøie og støvlene. Kom mig op til overflaten og fikk fatt i en dekkspanke og svømmet mot land. En motorbåt reddet mig og seilmakeren, der var meget forbrent. Vi blev innlagt på sykehuset i Mandal. Resten av mannskapet omkom i flammene.

I «Norsk Skipsførertidende» (okt. 1919) skrives følgende: Frg. «Derwent» som førtes av kapt. C. A. Stensholt, gikk i 1916 til South Georgia med en ladning stykkgoods. Skibet ankom dertil i god behold og lasten blev losset, men da man nesten var seilklar, blev man overfalt av en voldsom storm, og skibet drev på land og fikk stor skade. Dette hendte 2. mars 1917. Der blev tilkalt dykker og besiktigelsesmann, og skibet blev erklært sjøudyktig. Da der ingen var på stedet der kunde påta sig å reparere skibet, blev dette av besiktigelsesmennene kondemnert. Havaripapiene blev sendt hjem, men grunnet den vanskelige postforbindelse hørte kapt. intet hverken fra rederiet eller assurandørene. Kapt. opgav imidlertid ikke sitt skib dernede, men studerte stadig på hvorledes han skulde få materiale til å reparere det så pass, at han kunde avgå til reparasjonshavn. Skibet hadde dog svær skade i bunnen. Likeledes var 35 spanter sprunget og 6 plater brukt. Da der ingen var der nede som vilde påta sig reparasjonen var utsiktene ikke lyse. Kapt. fikk dog til sist skrapet sammen en del materiale, og begynte å sementere og sette forsterkninger på de brukne spanter, samt fylte siden med sement. Den 23. nov., altså ca. 9 mnd. efter havariet, var skibet såpass at kapt. avgikk med det til Montevideo. Ved ankomst dit blev skibet dokksatt, og det viste sig at ca. 40 spanter måtte fornyes og repareres, 6 plater fornyes og 25 plater uttas og rettes. Likeledes var roret brukt ved nedre pintle.

STENSHOLT, CHRISTIAN ARNT HANSEN,



Tønsberg, f. 16. feb. 1873 i Stokke. Til sjøs 1888 med s. «Lydia» (360) av Tønsberg. Styrms.eks. 1893 i Nøtterøy. Styrms. bl. a. med stål-bk. «Turist» og d. «Lodsen». Blev i 1904 fører av s.n. skib (2000) av Tønsberg, tilh. Oscar Hytten. Har senere ført d. «St. Roch»

(2500), d. «Trafalgar» (3600), begge av Tønsberg, og d. «Rollon» (1700) av Oslo. Sluttet sjøen i 1928. — 1928—33 sjøk. besiktigelsesmann i distriktet Tønsberg, Sandefjord og Horten. Siden 1933 losoldermann i Tønsberg. — Enkem. 4 barn.

Den 8. sept. 1904 overtok jeg d. «Lodsen» som fører. Lå da i internasjonal tørrdokk i Shanghai. 11. sept. forankret skibet på Shanghai havn og påbegynte innlastningen av førsteklases kontraband for Wladivostok under den russisk-japanske krig. Gikk fra Shanghai via Hongkong hvor vi inntok ytterligere en del last og bunkers, og kom til Wladivostok efter ca. 16 dages reise gjennom Stillehavet, Okodtskehav, langs Sibiriakysten efter mange viderverdigheter og spennende opplevelser. Assuransopolisen lød på at vi ikke måtte komme nærmere Japan enn 200 sjømil på reisen hvor vi kunde passere uten å komme nærmere, men vi måtte jo gjennom Laparanse Street, mellem Jessø og Sakalinøen.

Gikk fra Wladivostok i ballast innom Moje i Japan og tok en kullast til Shanghai, hvor vi ved ankomsten fikk høre at der gikk vilde rykter i byen at de aldrig vilde få se hverken «Lodsen» eller dets mannskap mere i levende live.

Ved utlossingen av kullasten, påbegyntes atter innlastningen av førsteklases kontrabande for W. Denne tur gikk heldigere enn den første, dog mere spennende, da vi visste at japanerne nu satte alt inn på å få tak i oss, men tross dette så ankret vi atter i W. efter ca. 14 dages reise. Hele mannskapet bestod av kinesere med undtagelse av officerene. Vi hadde alle stor ekstra betaling.

Min siste tur til sjøs. Overtok d. «Rollon» som fører de første dager av juli 1927. Gikk fra Drammen (Gullhaug) lastet med sprengstoff for Newchwang (Nord Kina) 27. juli og ankom Newchwang, alt vel, efter 58 dages reise. Kom hjem efter å ha solgt og levert båten til kinesisk kjøper i mars 1928.

STEPHANSEN, CHRISTIAN LAURITZ,

Blommenholm (Oslo), f. 1. april 1886 i Barbu. Til sjøs 1901 med s. «Michal Berentsen» (1400) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Styrms.eks. 1908 i Tønsberg og skibsf.eks. 1910 i Arendal. Styrms. bl. a. med d. «Normandie», d. «Ingstad» og d. «Polstad». Blev i 1915 fører av d. «Vale» (1250) av Oslo, tilh. D.s. A.s. Madeiras. Har senere ført Oslo-damperne «Avilesine» (1850), «Gijones» (2400), «Ringas» (2400) og fører nu d. «Blink» (3000), tilh. K. Th. Einersen. — Gift. 1 barn.



Det var med mig som de fleste seilende under krigen, at man da hadde sitt livs største påkjennning. Således da jeg som fører av d. «Vale» 3. mai 1917 blev torpedert. Båten gikk ned på 14 sek. og 4 unge kraftige gutter gikk tapt. Da jeg fulgte båten i dragsuget passerte hele mit liv som en lang parade, ja sogar små episoder fra min tidligste barndom kom frem. Å repetere den drøm som gikk gjennom mig i de min. eller muligens sekunder som det tok innen jeg kom til vannflaten, vilde bli en tykk bok, og allikevel vilde jeg ikke få alt med. Efterat jeg bevisstløs blev tatt og plassert i bunnen på en av de eskorterende livbåter og kom til mig selv igjen, fikk jeg se en fryktinnfyldende skikkelse foran mig: Et langt klissent hår, ansiktet tilsmurt av kull og olje. Efter å ha sett på hinannen med store vanvittige øiner, siger denne: «Hvem er du?» «Hvem er du da?» Efter megen møyie får jeg fremstammet: «Skipperen.» Vi omfavnet hinannen, og trodde da, at vi var de eneste reddede. Vedkommende var en av mine fyrbøtere.

En tid efter, da jeg kom hjem, hørte jeg at min hustru hadde hatt et ennu voldsommere sjokk, idet der i dagens avis bl. a. båter også var nevnt d. «Vale»s torpedering, og at kapt. var blandt de savnede. Dette blev dog dementert dagen efter.

STEPHANSEN, STEPHEN,

Hølen pr. Såner, f. 8. mars 1856 i Stavanger. Til sjøs 1871 med s. «Ole Smith Ploug» (520) av Stavanger, tilh. Ploug & Sundt. Styrms.

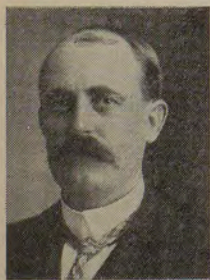


eks. 1873 i Stavanger. Styr. med bk. «Aladdin» og bk. «Valuta», begge av Stavanger. Blev i 1885 fører av d. «Dronning Sophie» (520) av Stavanger, tilh. Berner, Buch og fl. Har senere ført d. «Tyr» (1000), tilh. s.n. redere, d. «Scotland» (900), d. «Scotland» (1100) og d. «Sterling» (1500), alle av Oslo. Sluttet sjøen i 1909. — 1909—21 havnefogd og los-oldermann i Oslo. Medl. av direksjonen i N.A.L. (ved starten). Fortjenstmedaljen (1914). Ridder av Dannebrog, ridder av Stanislausordenen. Har vært medl. av fl. off. komitéer. — Gift. 5 barn.

Utgav i 1903 en bok med tittel «Sjømandskab ombord i dampskib.»

Jeg gjennomgikk den såkalte «Kongsgård Skole» i Stavanger på reallinjen, og kom ut med «Ole Smith Ploug» straks etter at jeg hadde avsluttet skolen. Før jeg kom ut var jeg med riggerne som arbeidet riggen til nevnte skib, og følgen var, at jeg med h. t. matrosarbeide var matros før jeg kom til sjøs. Men før jeg begynte på skolen var jeg ombord på min fars førende skib, frg. «Jacob Kieland». Min far førte sluppen «Calypso» til Rio de Janeiro i året 1852. Han var i Rio i jan. nevnte år og lastet kaffe m. m. tilbake til Norge. Min far blev derefter ansatt som fører av br. «Frithjof» og førte det i 10 år. Det var det første fullriggede skib som gikk fra Stavanger, og skulde da være Norges fineste skib som det sig hør og bør, ti rederiet Gabriel Kielland & Søn var da visstnok Norges rikeste reder. Jeg var ombord i dette skib fra jeg var 3½ år til jeg var 5 år. Vi gikk i Sortehavsfarten. Skjønt jeg bare var 5 år, har jeg dog beholdt meget i erindringen fra den tid.

STEPHENSON, STEPHEN SEVERIN,



Lillesand, f. 27. feb. 1864 i Lillesand. Til sjøs 1878 med s. «Løvehjerte» av Grimstad, tilh. Fr. Smith Petersen. Styr. eks. 1882 i Grimstad. Styr. med s. «Løvehjerte», s. «Væringer» og s. «Julie», alle av Grimstad. Blev i 1893 fører av br. «Væringer», tilh. o.n. reder. Har senere ført seilskibene «M. Smith Petersen» av Grimstad, s. «Ludvig Holberg», s. «Hebe», begge av Lillesand, s. «Vestfalen» og 4 m. bk. «Vestfjeld», begge av Tvedestrand. Sluttet sjøen i 1917. — Senere bestyrer av Lillesand Telefonselskap. — Kasserer i Lillesand Sjømannsf. (15 år). — Gift. Ingen barn.

Blev senket med bk. «Vestfjeld» av tysk u-båt 8. sept. 1917, 40 mil vest for Bishop Roch. Kom iland på Schillyøene i god behold alle mann.

STINESSEN*), NIKOLAI DREYER TRANAAS,



Bergen, f. 29. april 1881 i Namsos. Til sjøs 1898 med skolesk. «Bjergvin» av Bergen. Styr. eks. 1905 ved Sjømil. Korps i Horten og skibsf. eks. 1913 i Bergen. Styr. bl. a. med fullr. «Sator», d. «Ringhorn» og d. «Laila». Blev i 1915 fører av d. «Hafnia» (1600) av Bergen, tilh. William Hansen. Har senere ført Bergens-damperne «Cissy» (4600), «Athos» (2700), «Havur» (5750), «Jan» (2050), «Lom» (2050) og fører nu d. «St. Therese» (3700) av Tønsberg, tilh. J. Lund & Co. — Gift. 4 barn.

*) Død mai 1934 i Maracaibo.

Torpedert med d. «Laila» (som styr.) 1916. Gikk på mine ned d. «Cissy» i 1917.

Beskikket som reserveløitnant i Marinen 1918 og tjenestgjorde som chef for bevoktningsfartøi «Andenæs» til krigens slutt, deretter som officer ved kontoret på Marineholmen i Bergen til utgangen av 1918.

STOKKE*), OLAF CHRISTENSEN,



Trondheim, f. 2. mars 1879 i Arendal. Til sjøs 1893 med s. «Pehr Ugland» (1500) av Arendal, tilh. skibsr. Ugland. Styr. eks. 1897 i Arendal og skibsf. eks. 1900 i Tønsberg. Styr. bl. a. med bk. «Dronning Sophie», d. «Gurth» og d. «Locksby». Blev i 1909 fører av d. «Dovre» (1700) av Trondheim, tilh. Anders Gjersøe. Har senere ført damperne «Wilfred» (1800), «Albr. W. Selmer» (4000), «Gurth» (4000) og senest «Cedric», alle av Trondheim. — Gift. 4 barn.

*) Død juli 1934.

STOLTZ, TRYGVE HOLCK,



Nesttun pr. Bergen, f. 30. aug. 1893 i Bergen. Til sjøs 1911 med amerikansk d. «Navesink» (3000). Styr. eks. 1919 og skibsf. eks. 1922 i Bergen. Styr. med damperne «Havur», «Rimfakse», «Tilthorn» og «Notos». Blev i 1929 fører av d. «Boreas» (2300) av Bergen, tilh. Wiese & Meidell, og førte senest d. «Vim» (1800) av Bergen. — Ugift.

STORLIEN, MIKAL IBENHARDT,

Brønnøysund, f. 2. april 1888 i Sørfolla. Til sjøs 1907 med d. «Birgit» (310) av Haugesund, tilh. M. Clausen. Styrme.eks. 1915 og skibsf.eks. 1917 i Oslo. Styrme. med d. «Hestmanden», d. «Begna» samt fl. skib, tilh. Torghattens D.s.-selskap. Blev i 1929 fører av d. «Heilhorn» av Brønnøysund, tilh. s.n. selskap, og fører nu dette skib. — Gift. Ingen barn.

Når undtatt tiden som medgikk til sjømannsskolen, seilte jeg ute hele tiden under krigen. Kom tilbake til Norge etter krigens slutt. I denne urolige tid inntraff der jo forskjellige episoder. Når jeg skal tillate meg å nevne noen av disse, så var et luftbombardement som vi ble utsatt for i Hull av noen zeppelinere, som om aftenen kom inn over byen og slapp en masse bomber ned, noget av det mest nervepirrende som jeg kan huske. Bombene falt temmelig nær skibet, som formelig skalv for hver eksplosjon; men selve lyden av bombenes sus gjennom luften inntil eksplosjonen var mest enerverende. Skal en forstå dette, må det oppleves.

Så var det om vinteren 1918 i Middelhavet. Vi gikk i konvoi fra Italia og skulde ut Gibraltar. En dags reise derfra blev konvoien en mørk natt angrepet av u-båt. En torpedo gikk noen få meter fremom baugen på vårt skib og rammet lederskipet, hvor der opstod brand som lyste som et stort bål i den mørke natt. Noen druknede derombord, men de øvrige slapp helskinnet fra affæren.

En annen gang gikk vi i konvoi fra Oran om morgenen. Kommet et stykke på vei blev skibene angrepet av u-båt, og det ene efter det annet av de største skib blev senket. De mindre skib slapp med skrekken.

Til avslutning skal jeg nevne et av mine stolteste øieblikk. Vi var en del skib i konvoi fra England til Middelhavet, eskortert av en større amerikansk jager samt en del mindre patruljebåter. Kommet omtrent midtveis i Spanskebukten om dagen, signaliserer jageren at krigen er ophørt. Den kommer derefter op på siden av oss, som eneste norske skib, med besetningen i giv akt-stilling og hilser det norske flagg til ære for den norske skibsfarts innsats under krigen. Det bemerkes at ingen av de andre lands flagg som var representert i konvoien blev berørt på denne måte.

STORMER, EUGEN,

Haugesund, f. 10. juni 1889 i Larvik. Til sjøs 1906 med s. «Guldregn» (900) av Grimstad. Styrme.eks. 1911 i Tønsberg og skibsf.eks. 1917 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Navarra», m. «John Bakke» og d. «Vestland». Blev i 1926 fører av s.n. skib (3150) av Haugesund, tilh. Rich. Amlie. Har senere ført damperne «Unita» (6200), «Tonjer» (5500), «Corona» (5500) og «Augvald» (8450), alle tilh. H. M. Wrangell & Co., Haugesund. — Gift. 3 barn.

Med undtagelse av de 6 mnd. der medgikk til å få skibsf.eks. seilet jeg hele tiden under krigen uten dog å bli hverken torpedert eller minesprengt.

Forliste i 1921 på Labradorkysten med «Karen Røgenes». Alle mann blev berget.

Fra 1924 til 1931 seilet i fart på østasiatiske farvann.

STOUSLAND, JOHAN ANTON,

Fredrikstad, f. 27. juli 1858 i Fredrikstad. Til sjøs 1874 med s. «Amazon» (350 brt.) av Fredrikstad, tilh. W. Gutzeit & Co. Styrme.eks. 1877 i Fredrikstad. Styrme. bl. a. med bk. «Swift» og «Johan Smidt». Blev i 1882 fører av sk.



«Hanna» (219 brt.) av Fredrikstad, tilh. enkefru Baltzersen. Har senere ført br. «Georg» (217 brt.), bk. «Alexandra» (405 brt.), koff. «Reidar» (168 brt.), sk.s. «Gunnar», d. «Courier», alle av Fredrikstad, d. «Idun» av Oslo, d. «Vera» av Stavern og d. «Neva» av Oslo. — Sluttet sjøen i 1912. — 1914—33 havnefogd og losoldermann i Fredrikstad. — Form. i Fredrikstad Sjømannsf., form. i Fredrikstad Sjømannsskoles styre, sjørettsmedl. — Gift. Ingen barn.

* I 1885 gikk jeg ut som matros med botlenosefanger «Cito» av Arendal og fikk i 1886 sk. «Penda», tilh. Knudsen & Herofsen, Larvik, å føre på fangst. Førte senere sk.s. (seil og damp) «Franklin» og bk. «Polarstjernen», Sandefjord. Gikk i 1889 tilbake til fraktfarten.

Jeg seilte med d. «Neva» et par år i kystfart på Sydafrika—Durban—Cape Town.

STOUTLAND, SVERRE,

Laksevåg pr. Bergen, f. 2. aug. 1895 i Bergen. Til sjøs 1910 med d. «Avona» (400) av Bergen, tilh. Lorentz W. Hansen. Styrme.eks. 1919 og skibsf.eks. 1921 i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Bratland», d. «Melderskin» og d. «Ingerto». Blev i 1928 fører av s.n. damper (4600) av Bergen, tilh. Jacob Kjøde, og fører nu d. «Dagny I» (2200), tilh. denne reder. — Gift. 4 barn.

**STRAND, IVAR MARTIN,**

Haugesund, f. 31. mars 1890 i Eide i Nordmøre. Til sjøs 1908 med d. «Nordcap» av Haugesund, tilh. H. M. Wrangell. Styrme.eks. 1912



s.n. reder, m. «Landvard» (5000), m. «Sørvard» (7050), m. «Vestvard» (7600) og m. «Nordvard» (7700) og fører nu m. «Heimvard» (8800), alle tilh. Lauritz Kloster, Oslo. — Gift. 2 barn.

Tok skippereks. med hovedkarakteren «Utmerket godt» efter kun 3 mnd. skolegang.

I krigsårene gikk jeg som fører i uavbrutt fart mellom England og Frankrike uten et eneste uhell. I årene 1916—1917 bare mellom engelske og Nord-Franske havner, og gjorde gjennomsnitt fem rundturer hver mnd. Rekordene ble satt i des. 1916 med 5 rundreiser Bristolkanal-havner—Sable d'Olonne på femogtyve dager. Kan nevne at jeg aldri etterfulgte admiralitetets ruter, hvor disse anviste det sikrest å gå. Jeg kan fremlegge mange beviser på, at skipper som fulgte instruksjonene ikke tilnærmedesvis var så heldige, og vilde aldri ha kunnet gjort de rekordreiser som de jeg utførte i disse år.

En av direktørene for det kjente engelske storrederi, Messrs Furness, Withy & Co. Ltd. — nevnte firma — var tidsbefraktet for mine førende skib —, uttalte: «You Captain Strand are the most lucky Ship Master I know.» Jeg er sikker på han kjente mange, for han hadde med mange, mange norske skib, foruten alle sine egne.

Har aldri hatt et nevneverdig uhell i min føretid.

STRAND, SEVERIN GERHARD,



Haugesund, f. 7. des. 1878 i Haugesund. Til sjøs 1893 med s. «Tyr» (200 brt.) av Haugesund, tilh. Svend Lindø. Styrms.eks. 1899 i Haugesund. Styrms. bl. a. med bk. «Sherwood» og d. «Modesta», begge av Haugesund. Blev i 1908 fører av d. «Haugesund» (172 brt.), tilh. Haugesunds D.s.-selskab. Har senere ført d. «Karmsund» (286 brt.), tilh. dette selskab. Sluttet sjøen i 1927. — Senere sjøk. besiktigelsesmann i Skibskontrollen. — Form. i direksjonen for Haugesunds D.s.-selskab (siden 1928). — Gift. 4 barn.

Under verdenskrigen førte jeg rutedampskibet «Karmsund» som trafikerer passager- og godsturen Stavanger—Bergen (yttre led). Jeg fikk da et tydelig bevis på hvor meget mange sjømenn led under krigen.

Det var påskeaften 1917, vi var på vei fra Bergen. Jeg var nettop gått av vakt kl. 8 om morgenen. Vi skulde da over et åpent havstykke (Hiskehavet). Ikke før var jeg kommet ned i min lugar før

og skibsf.eks. 1915 i Haugesund. Styrms. med d. «Dronning Maud» og d. «Molina». Blev i 1916 fører av d. «Astra» (1070) av Haugesund, tilh. Jacob Ringen. Har senere ført damperne «Felix» (3500), «Ringborg» (4700), «Holmbord» (5100), «Storborg» (6700), alle tilh.

styrms. kom løpende og fortalte at de observerte noget vest i havet som lignet en båt. Jeg gikk da øieblikkelig op på broen igjen og styrte vestover for å få undersøkt hvad det kunde være. I det vi kommer nærmere, viser det sig å være en livbåt som lå og drev med masten utover esingen. Kommet enda nærmere får vi se at der sitter to mann opreist i båten. Vi bordet så båten, og idet vi kom på siden av den blev vi møtt av et trist syn. Det viste sig nemlig å være ialt 11 mann ombord, men foruten de to som satt opreist, lå alle i bunnen, og det så ut for oss med det samme som om samtlige disse var døde. Idet vi fikk folkene ombord til oss, viste det sig at der var 8 i live mens 3 var døde. Likeså fikk vi høre senere at de hadde senket en død mann i havet tidligere. Vi gikk straks igang med å klæ av dem. Alle lemmer var imidlertid så ophovnet og forfrosne at vi måtte skjære av dem både klær og sko. Det viste sig, når vi fikk klærne av dem, at samtlige var helt blå på kroppen fra fot til belte. Vi svøpte dem inn i varme ulltepper og lesket dem med brennevin og buljong. Efterhvert som lemmene begynte å tine op blev smertene større og større, så det var ond å se hvor meget de led og å høre de forferdelige stønn og skrik de fremsatte. Vi gikk direkte til Finnås for der å få læge ombord. Distriktslægen kom der ombord og tok dem under behandling. Vi fikk av ham ordre til å fortsette med massage og varmeflasker på dem mens vi fortsatte reisen direkte til Haugesund, hvor de så blev bragt op på sykehuset.

Av de to som satt opreist i båten var den ene styrms. og den annen en fyrbøter. Disse kunde delvis fortelle oss, at de tilhørte d. «Camilla» av Bergen (William Hansens rederi). De var på vei fra Amerika til Belgia med en kornlast og hadde fått fritt leide for turen. Båten var i den anledning utstyrt med store hvite seil mellom mastene og nasjonalitetsbevis på skutesidene, men til tross herfor var de blitt torpedert uten varsel av en tysk u-båt langt ute i Nordsjøen. De blev således nødt til øieblikkelig å gå i båtene og fikk hverken med mat eller klær. I hele 11 døgn hadde de så drevet om på havet og lidt forferdelig. Noget av det verste var at de hadde så å si intet å drikke. Vannankeret som var i båten viste sig nemlig å ha vært lekk og vannbeholdningen hadde således rent ut før båten blev satt på sjøen. Den eneste måte de fikk litt vann på var under snebygene, da samlet de nemlig op sne og hadde på ankeret, men for å få den smeltet måtte de blande den med sjøvann og parafin. Skibshunden hadde og vært med i den båten, men denne hadde de måttet drepe og spist kjøttet rått. Vi kunde se der lå rester av hunden igjen i båten, idet vi tok denne ombord til oss. Likeså så vi noen rester av sunlightsåpe som lå i båten, og disse stykker bar tydelige merker efter tennene, de hadde følgelig også spist såpestykker.

Natt til påskedag døde også styrms. De øvrige 7 kom sig imidlertid langt om sen, dog fikk alle som en et eller annet lem amputert. Verst gikk det utover to hollendere som var blandt dem. Begge disse fikk begge ben amputert og først efter over ett års sykeleie blev de utskrevet og sendt hjem.

STRANGER*), LUDVIG HOLM,

Stavern, f. 9. juni 1875 i Tvedestrand. Til sjøs 1890 med s. «Cap» (800) av Tvedestrand, tilh. Johan Smith. Styrms.eks. 1893 i Tvedestrand og skibsf.eks. 1895 i Oslo. Styrms. bl. a. med bk. «Nina» og d. «Dagbjørg». Blev i 1904 fører av s.n. skib (1000) av Oslo, tilh.

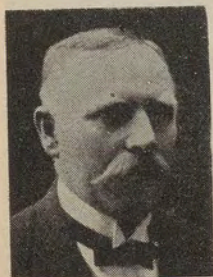


*) Død 24. april 1934.

John P. Pedersen & Søn. Har senere ført d. «Maud» (3450) i 23 år og fører nu m. «Maud» (5555), begge tilh. Hjalmar Røed & Co., Tønsberg. — Ugift.

Tok navigasjonseks. i Brazil i 1896. Seilte i et par år som styrm. i brasilianske dampskib.

STRAY, GUNSTEIN,

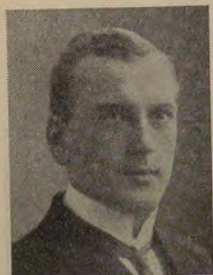


Farsund, f. 18. april 1867 i Oddernes. Til sjøs 1882 med s. «Meta» (800) av Stavanger, tilh. skibsr. Rosenvinge m. fl. Styrm.eks. 1885 i Farsund. Styrm. med bk. «Elida» og «Ingomar» av Kristiansand. Blev i 1896 fører av s.n. barkskib (1016 brt.), tilh. M. F. Stray. Har senere ført frg. «Vellore» (1606 brt.) og d. «Snorre» (2000), begge av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1908. — Senere skibsreder og gårdbruker. Medl. av styret i Farsund Sjømannsskole, sjørettsmedl.; medl. Lista herredstyre og formannskap; styremedl. i Rederf.; medl. av Veritas m. m. Dansk vicekonsul. — Gift. 1 barn.

Forliste i 1886 med bk. «Alette» ved Flekkerø. Kun 2 mann reddet.

Disponerte ved verdenskrigens utbrudd 10 dampskib. Herav blev 7 torpedert.

STRAY, JOHN,



Risør, f. 3. april 1887 i Kristiansand. Til sjøs 1902 med s. «Kosmos» av Kristiansand, tilh. S. O. Stray & Co. Styrm.eks. 1905 og skibsf.eks. 1909 i Kristiansand. Styrm. med bk. «Plus» av Lillesand og d. «Skagerak» av Kristiansand. Blev i 1912 fører av s.n. skib.

Har senere ført d. «Skraastad» og senest d. «Attacca», begge av Kristiansand. — Gift. 3 barn.

STRAY, MARCUS CHRISTIAN,

Kristiansand, f. 20. mars 1881 i Kristiansand. Til sjøs 1896 med s. «Ingomar» (1004 brt.) av Kristiansand, tilh. M. F. Stray. Styrm.

eks. 1899. Skibsf.eks. 1902 i Kristiansand. Styrm. med bk. «Mørland», bk. «Doon», bk. «Gratia» og fullr. «Vellore». Blev i 1905 fører av s. «Aquila» (1092 brt.), tilh. o.n. reder. Har senere ført seilskutene «Storesand» (2800), «Sørfareren» (4000), 4 m. bk. «Steinsund» (4420), m. «Songdal» (5000) og d. «Attacca» (3630), alle av Kristiansand. Sluttet sjøen i 1923. — Senere skibsreder. — Form. i Kristiansand Sjømandsf. Kasserer i pensjonsselskapet «De Gamles og Efterladtes Venner». — Gift. 2 barn.



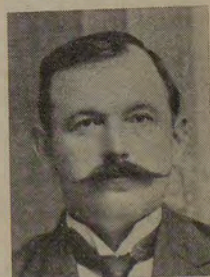
STRØM, DANKERT MARTIN,

Egersund, f. 15. juli 1889 i Bergen. Til sjøs 1907 med d. «Skreien» (600) av Bergen, tilh. Erik Rusten. Styrm.eks. 1912 og skibsf.eks. 1916 i Bergen. Styrm. bl. a. med d. «Dokka», d. «Capella» og d. «Gunny». Blev i 1916 fører av d. «Søgny» av Bergen, og fører nu d. «Inga I» (1815) av Bergen, tilh. Johan Eliassen. — Gift. 2 barn.



STRØMBERG, TORKILD CORNELIUS,

Cape Town (S. Afrika), f. 7. jan. 1872 i Jelsa. Til sjøs 1892 med sk.br. «Emanuel» (250) av Stavanger, tilh. Tollak Berentsen. Styrm.eks. 1897 i Stavanger. Styrm. bl. a. med frg. «Constance», d. «Kalfond» og d. «Hafursfjord». Blev i 1906 fører av s. «Laura» (180) av Skudenes, tilh. O. G. Gjessen. Har senere ført s. «Erik Gjessen», tilh. s.n. reder, d. «Fenris» (650) og d. «Mallin» (650), begge av Stavanger. Enkem. 6 barn.



Mitt siste skib som jeg førte var d. «Mallin» av Stavanger, tilh. Halvard N. Pedersen. Dette skib blev senket av en tysk u-båt 1. okt. 1916 30 mil syd av Lands End. Alle mann kom i skibets 2 livbåter og blev efter nogen timers roing optatt av en spansk damper.

Jeg må tilstå at det smertet mig meget å se mitt gode skib bli senket på en slik ussel måte, uten å være istånd til å røre en finger

til sitt forsvar. Dette kan jo ikke glemmes. Å miste sitt gode skib og derved sitt levebrød under sådanne omstendigheter. Vi slapp alle med livet, men det skal man ikke takke tyskerne for.

Jeg blev efter dette hjemme i flere år og arbeidet for min tidligere reder som besiktigelsesmann etc., inntil jeg i 1925 seilte sk.s. «Lars Riisdahl» til Cape Town, hvor jeg siden har opholdt mig.

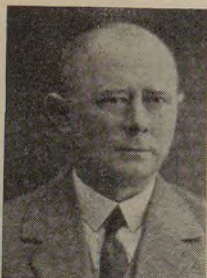
STUDSVIK, NILS JOHAN,



Smørsund pr. Haugesund, f. 27. okt. 1889 i Tysnes. Til sjøs 1907 med d. «Capri» (900) av Bergen, tilh. skibsr. Westfal-Larsen. Styr.eks. 1912 i Haugesund og skibsf. eks. 1916 i Bergen. Styr. bl. a. med d. «Kongshaug» og d. «Dagland». Blev i 1920 fører av d. «M. H. Kongshavn» (3500) av Haugesund, tilh. M. H. Kongshavn & Sønner. Har senere ført d. «Hanseat I» (380) og fører nu d. «Kongshaug» (1015), tilh. s.n. reder, begge av Haugesund. — Gift. 4 barn.

Seilte som styr. under hele krigstiden, hovedsakelig i faresonen, men undgikk å bli torpedert eller minesprengt. Derimot blev d. «Kongshavn» som jeg var styr. med, senket ved kollisjon, da vi lå til ankers ved Dover. Skibet sank i løpet av 10—15 min., men hele mannskapet blev reddet i livbåtene og etterpå optatt av et engelsk krigsskib.

STORMER, CHRISTIAN ALM,



— Ugift.

Svolvær, f. 19. mai 1883 i Svolvær. Til sjøs 1899 med s. «Island» av Larvik. Styr.eks. 1903 og skibsf.eks. 1906 i Bergen. Styr. med d. «Hornellen» og fl. N.F.D.S. skib. Blev i 1920 fører i N.F.D.S. og har siden ført flere av selskapets skib i så vel utenriks- som kystfart.

SUNDBY, JOHN,

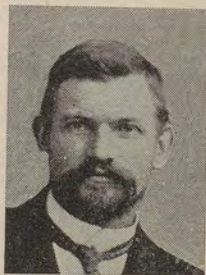


Nordstrand pr. Oslo, f. 8. juni 1886 i Vestby. Til sjøs 1902 med d. «Nervion» av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Styr.eks. 1906 og skibsf. eks. 1909 i Oslo. Styr. med fl. skib tilh. Fred. Olsen & Co., Oslo. Blev i 1914 fører av d. «Bruno», tilh. s.n. rederi. Har senere

ført damperne «Ganger Rolf», «Bør», «Burgos», «Biri», «Borgila» og fører nu «Sicilia» (1300), alle tilh. dette rederi. — Gift. 4 barn.

Torpedert av tysk u-båt med d. «Bør» utenfor Tyne på reise Rouen via Tyne til Oslo 21. feb. 1918. 1 mann omkom.

SUNDBY, PEDER INGVALD,



Fredrikstad, f. 20. aug. 1873 i Fredrikstad. Til sjøs 1888 med s. «Frank» (302 brt.) av Sarpsborg, tilh. O. & A. Larsen. Styr.eks. 1890 i Fredrikstad. Styr. bl. a. med bk. «Eglantine» og bk. «India». Blev i 1897 fører av bk. «Eglantine» (750) av Kristiansand, tilh. A. Sylvander, Marseilles. Har senere ført s. «Fransisca» (747 brt.) og s. «Leif» (453 brt.), begge av Halden. Har de senere år drevet slepebåttrafikk i Fredrikstad. — Gift. 4 barn.

Jeg har siden sk.b. «Leif» forlis 1907 ført mange småskib i kystfart. I 1917 førte jeg slepebåten «Sannesund» fra Oslo til Alexan drowsk med en lekter på slep.

Stort sett har jeg vært heldig på sjøen, med undtagelse av et par forlis. Det første som styr., da bk. «India» strandet på bankene utenfor Savannah. Det annet var «Leif» som forsvandt i Nord-sjøen 1907 efter at vi hadde forlatt den i våre egne båter. Dette skib fikk sitt banemerke, idet fartøiet under en plutselig opstående storm måtte presses hårdt for å klare bankene utenfor Sunderland. Den vedvarende storm i 14 dager forårsaket at vi til slutt ikke lenger kunde holde henne på pumpene.

Det tredje forlis skjedde som passager ombord i det russiske d. «Vladimir» som strandet i en pålands storm ved Vaida gub (murmansk). Vi var da 45 norske sjøfolk ombord. Vor kokk blev vekk. Han forslø sig og falt overbord.

SUNDE, JAKOB JAKOBSEN,

Stavanger, f. 31. mars 1882 i Håland. Til sjøs 1898 med s. «Michal Berentsen» (1100) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Styr.eks. 1902 i Stavanger. Styr. bl. a. med bk. «Stratford», d. «Jarl» og d. «Breifond». Blev i 1904 fører av galeas «Knud» (150) av Stavanger, tilh. kapt. Thorsen m. fl. Har senere ført damperne «Tresfond» (1200) av Stavanger, «Borgur» (800), «Havur» (5700), «Borghild» (5600), alle av Bergen, «Tivy» (7500) av Oslo og senest «Euras» (5600) av Haugesund. — Gift. 6 barn.

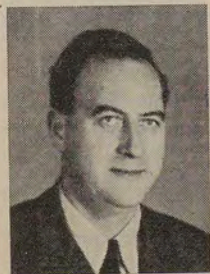


SUNDE, KRISTIAN TØNNESEN,

Stavanger, f. 6. mai 1889 i Nes pr. Flekkefjord. Til sjøs 1904 med d. «Atlas» (1200) av Flekkefjord, tilh. Bernhard Hanssen. Styrme. eks. 1908 og skibsf. eks. 1912 i Stavanger. Styrme. bl. a. med d. «Alfred Nobel», d. «Alstad» og d. «Meryl». Blev i 1919 fører av d. «Alstad» (5160), tilh. o.n. reder. Har senere ført d. «Hercules» (6700) av Oslo og senest d. «Ulrikka II» (2400) av Haugesund. — Gift. 3 barn.

Seilte i krigens tid uavbrutt, og fikk se på nært hold to torpederinger, men var alltid selv blandt de heldige. Grunnstøder og kollisjoner var jeg helt fri for inntil mitt siste år som fører, og fikk da 3 på to mnd.

Ombord i en engelsk 4 m. bk. falt jeg fra bramræen på kryss-toppen, og kom fra dette ca. 120 fot høie fall uten videre skade. 2 dager etter var jeg i full vigør. Senere har jeg seilt for Bernhard Hanssen, Flekkefjord, i ca. 22 år.

SUNDT, EINAR,

Antwerpen, f. 17. nov. 1897 i Bergen. Til sjøs 1913 med d. «Europa» (1650) av Bergen, tilh. Adolph Halvorsen. Styrme. eks. 1918 og skibsf. eks. 1924 i Bergen. Radio-certifikat 1919. Styrme. bl. a. med damper «Dicto», «Certo» og «Leikanger». Blev i 1928 fører av d. «Evanger» (7300) av Bergen, tilh. Westfal-Larsen & Co., og fører nu dette skib. Viceform. i B. K. av Norsk Styrmannsf. (1923—24); styremedl. Norsk Styrmannsf. (1928). — Gift. 1 barn.

Seilte i krigsårene på Nordsjøen—New York—franske havner—Middelhavet, samt i kulltraden Newcastle—Rouen inntil sommeren 1917. Kom da hjem med engelsk transportskip for å påbegynne styrme.skolen.

SUNDT, SØREN GABRIEL SCHÖITZ,

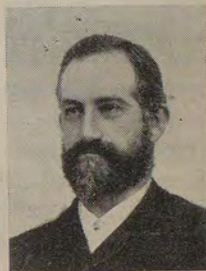
Ørje pr. Mysen, f. 8. juni 1856 i Hetland (Stavanger). Til sjøs 1873 med br. «Smaragd» av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styrme. eks. 1880 i Stavanger. Styrme. bl. a. med bk. «Brødrene», bk. «Venskabet», d. «Hillevaag» og d. «Ceres». Blev i 1890 fører av d. «Haakon Adelsten» (3400) av Bergen, tilh. Sundt & Jebsen. Har senere ført damperne «St. Olav» (4000), «Leon» (1000) og «Europa» (1900), s.n. skib i 13 år i fruktfart på Vestindia. Sluttet sjøen i 1913. — Havnebetjent i Oslo 1914—25. — Enkem. 4 barn.

Jeg har forlist 3 ganger: Som matros med fullr. «Protektor» av Stavanger, tilh. Ploug & Sundt og forliste på kysten av Brazil 1878 som styrme. med br. «Tell», som sank i Atlanterhavet 1883 og 3dje forlis som fører av «Haakon Adelsten». Forliste på kysten av Syd Amerika 1896.

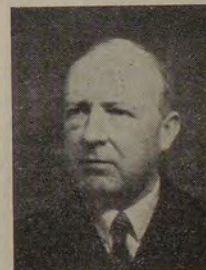
Jeg har fart 11 år i seilskib i alle grader til og med som styrme. 26 år i dampskibsfart, hvorav 23 år som kapt. fra Bergen på langfart.

SVANØE, HARALD,

Hop pr. Bergen, f. 7. feb. 1847 i Bergen. Til sjøs 1864 med bk. «Kong Carl» (800) av Bergen, tilh. T. Svanøe. Styrme. eks. og høiere styrme. eks. 1867 i Bergen. Styrme. med o.n. bark og blev i 1872 fører av dette skib. Har senere ført frg. «Jakob Trumpe» (1500), d. «Nor» (1500) og d. «Thor» (2500), alle av Bergen. Sluttet sjøen i 1895. — Senere skibsreder. — Gift. Ingen barn.

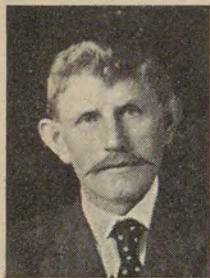
**SVEEN, ARNE,**

Hvalstad, f. 7. okt. 1881 i Halden. Til sjøs 1896 med s. «Livlig» av Halden. Styrme. eks. 1900 i Halden. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten 1903. Styrme. med d. «Hektor», d. «Hellas» og d. «Dovre». Blev i 1915 fører av d. «Haldis» (2600) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kjøsterud & Co. Har senere ført d. «Hermelin» (3000), tilh. dette rederi. Sluttet sjøen i 1920. — Senere skibsreder og hagebruker. Viceordf. i N.S.F. (6 år), herredstyremedl., medl. av flere kom. komitéer. — Gift. 3 barn.

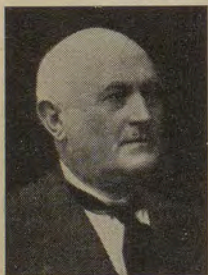
**SVENDSEN, ALBERT JOSEF,**

Lyngør, f. 18. nov. 1894 i Rasvåg. Til sjøs 1910 med d. «Atlantis» av Flekkefjord, tilh. Bernhard Hanssen. Styrme. eks. 1915 i Stavanger og skibsf. eks. 1920 i Oslo. Styrme. med damperne «Alfred Nobel», «Atlantis» og «Marosa». Blev i 1928 fører av d. «Mabella» (2324) av Drammen, tilh. Karl Bruusgaard, og fører nu dette skib. — Gift. 2 barn.



SVENDSEN, BERNT,

Melingsvåg, Bremnæs, f. 5. feb. 1880 i Bremnæs. Til sjøs 1897 med s. «Modig» (150) av Kopervik, tilh. skibsr. Larsen. Styrmer. eks. 1900 i Haugesund og skibsf. eks. 1906 i Bergen. Styrmer. med damperne «Bjørn», «Nora», «Flora» og «Aasta». Blev i 1908 fører av d. «Nora» (1700) av Bergen, tilh. K. S. Nordgreen. Har senere ført d. «Flora» (1500) og d. «Nora» (1700) for denne reder. Sluttet sjøen i 1918. — Senere drevet landhandel samt 2 mnd. om året fungert som lærer ved navigasjonskursus for fiskere. — Gift. 3 barn.

SVENDSEN, DANIEL,

Justøy, V. Moland, f. 28. sept. 1868 i Justøy. Til sjøs 1884 med s. «Odin» (360) av Lillesand, tilh. B. Birke-land. Styrmer. eks. 1886 i Lillesand. Styrmer. med s. «Teutonia», s. «Sterling» og s. «Malmen». Blev i 1900 fører av galeas «Klar» (100) av Lillesand, tilh. Svend Svendsen. Har senere ført seilskutene «Dagmar» (1200), «Hermes» (1100), «Atalanta» (1500) og «Hamingja» (3000), alle av Lillesand. — Direktør i V. Molands Sparebank. Herredstyremedl. (ordf. siden 1926), overformynder, medl. av overligning, m. m. — Gift. 3 barn.

Har seilt ca. 32 år til sjøs. Som skibsfører med barkene «Dagmar» og «Hermes» var seilasen mesteparten i koprafarten fra Stillehavets øer til Europa og Amerikas vestkyst. Jeg har således vært på følgende øgrupper og lastet: Karolinerne, Marchaløene, Gilbertøene, Tongaøene og Samoaøene. Siste sydhavstur 1912/13 blev jeg angrepet av Beri-beri, og måtte av den grunn søke inn til Azorene for lægehjelp.

I krigsåret 1915 blev jeg av fransk orlogsfartøi beordret inn til Lervik på reise fra Rosario til Aalborg med kornlast. I 1916 blev jeg likeså beordret inn til Lervik med engelsk krigsskib på reise fra Savannah til Aalborg med oljekaker.

**SVENDSEN, FREDRIK CATARINUS
VOGT,**

Volda (Sunnmør), f. 2. juli 1877 i Ålesund. Til sjøs 1894 med d. «Nordkap» (3100) av Bergen, tilh. Harloff & Bøe. Styrmer. eks. 1898

og skibsf. eks. 1901 i Bergen.

Styrmer. med d. «Trudvang», d. «Odin» og d. «Lesseps». Blev i 1903 fører av d. «Hermod» (1600) av Bergen, tilh. Johan C. Giertsen. Har senere ført Bergensdamperne «Odin» (1500), «Ull» (1800) og «Rimfakse» (2200). Sluttet sjøen i 1930. —

1915—20 havnefogd, losoldermann, mønstringsmann m. m. i Ålesund. — Gift. 1 barn.

**SVENDSEN, FREDRIK KRISTIAN,**

Tromsø, f. 1. okt. 1872 i Senjen. Til sjøs 1889 med s. «Hvitfisker» (55 nrt.) av Tromsø, tilh. M. A. Ingebrigtsen. Styrmer. eks. 1892 i Tromsø. Styrmer. bl. a. med dampbk. «Fritthjof» (senere «Fryda»). Blev i 1896 fører av o.n. skib «Hvitfisker». Har senere

ført d. «Bjølful» av Harstad, d. «Kjølver» av Tromsø, fl. skib tilh. Troms Fylkes Dampskibsselskab og fører nu d. «Trondenes» (310 brt.) av Tromsø, tilh. dette selskap. — Gift. 5 barn.

Jeg reiste mine første år til sjøs på botlenosefangst mellom Island og Svalbard.

Var i 1901 med d. «Fritthjof» på dens undsetningsekspedisjon til Svalbard for å redde Søren Zakariassen med mannskap. Ekspedisjonen lyktes helt, tross den sene årstid (siste halvdel av nov.) og i stormende vær med meget is og sørpe.

Har seilt i T. F. D. S. siden 1910.

**SVENDSEN, FREDRIK PHILLIP,**

Brooklyn (U. S. A.), f. 24. mars 1884 i Kragerø. Til sjøs 1898 med s. «Nor» (600) av Kragerø, tilh. J. Svendsen (far) & H. Børresen. Styrmer. eks. 1903 i Oslo og skibsf. eks. 1906 i Kristiansand. Styrmer. bl. a. med d. «Kong Guttorm» og d. «Oria». Blev i 1917 fører av «Saint Emilion» (ex «Rundø») (2000) av Oslo. Har senere ført d. «Peregaux» ex «Kurt» (2200) av Stavanger og d. «Baja California» (3000) av Oslo. — Har nu en tid vært konstruksjonsform. under opførelse av skyskrapere i New York. — Gift. 1 barn.

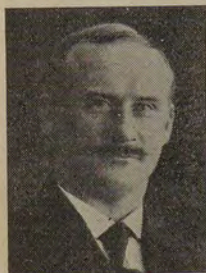
Mens jeg var styrmer. med d. «Oria», Fearnley & Eger i 1916, reddet vi 7 mann fra torpedert hollandsk damper «Skiland». Vi måtte hive livbåten op på dekk, da begge maskinistene ikke kunde gå på grunn av skoldning. De lå inntullet i ulltepper dyppet i olje på bunnen av båten. Vi måtte skjære klærne av dem. Skinnnet fulgte med. Det var en hjerteskjærende opplevelse. 1. mask. døde

senere i Immingham av sine brandsår. Senere, også under krigen, som 1. styrm. med samme d. «Oria», kapt. Nils Sand, reddet vi 9 mann fra dansk bk. «Lydia» 20 mil av den norske kyst vinterdag. Vi forsøkte også å redde skibet. Jeg gikk ombord med 4 mann i livbåten. Denne blev knust mot barkens side, men vi kom heldig ombord. Etter forgjeves forsøk på å få trosse ombord, måtte vi oppgi det. Så var det å komme ombord i «Oria» igjen uten livbåt. Kapt. Sand bakket så «Oria» langs siden på «Lydia», begge skib fikk sine sider oprevet i den høie sjø, og jeg satte «nesten» livet til, da vi skulde hoppe tilbake, men heldigvis klarte alle sig, og vi forlot barken som lå med sviktede stumper, og roret surret til. Vi ankom heldig til Oslo. Der fikk den danske kapt. ordre om at hans skib «Lydia» lå vel forankret i Flekkefjord, fullt av vann. Den var lastet med stav, og hadde seilt inn Flekkefjorden på egen hånd.

Senere i mars 1917 blev «Oria» torpedert på nordkysten av Spania en middagsstund. 2. mask. Aslaksen blev drept på vakt. Skibet fløt i 17 timer, og der blev gjort forsøk på å berge skibet av d. «Tiger» uten resultat. De fleste av mannskapet gikk ombord i «Tiger» ved solnedgang. Kapt., jeg og 2 mann blev ombord i det synkende skib hele natten. Ved dag gryt lå skibet så meget over at vi kunde gå på skibssiden, og sjøen var temmelig stor. Vi måtte da hoppe i sjøen og svømme til «Tiger»s livbåt. «Oria» sank med akterskibet først og baugen sist.

Da jeg kom hjem til Oslo fikk jeg «Saint Emilion» ex «Rundø» å føre gjennom Fearnley & Eger. Skibet var helt nytt, bygget ved Akers verksted. Lastet i Skien med nitrate for Rouen og blev torpedert første tur mellom Dungenes og Royal Sovereign fyrskib uten varsel om kvelden 27. juli 1917. Torpedoen traff heldigvis i nr. 2 luke. Hadde den truffet 6 fot lenger akter, så var mange av oss blitt drept. Ingen kom til skade, og vi kom oss alle i livbåtene inn til Dover den neste morgen. Fikk fra Frankrike £ 150 samt gullur og kjede. Senere fikk jeg «Peregaux» ex «Kurt» å føre, også gjennom Fearnley & Eger. Som kapt. der ombord undgikk jeg å bli drept under luftangrep på Rouen 3 ganger. Det var en fryktelig oplevelse! Jeg før på Nordsjøen nesten hele tiden under krigen. Senere førte jeg båt på vestkysten av Amerika.

SVENDSEN, HAAKON,



Kragerø, f. 12. okt. 1881 i Kragerø. Til sjøs 1896 med s. «Gazelle». Styrms.eks. 1901 i Oslo og skibsf.eks. 1907 i Kristiansand. Styrms. bl. a. med d. «Bjørn» og d. «Jerv» av Lyngør. Blev i 1914 fører av d. «Cachalotte II» (1960) av Buenos Aires. Har senere ført d.

«P. A. Larson», d. «Hellig» og senest d. «Grana», alle av Kragerø. — Gift. 1 barn.

Krigsforliste med d. «P. A. Larson» 21. feb. 1915. Hele mannskapet reddet. Gikk på mine ved innseilingen til Narskov.

Med d. «Hellig» på reise fra Rouen til Swansea i Kanalen 21. okt. 1916 reddede vi en del av mannskapet (9 mann) fra den franske torpederte bk. «Condor». De øvrige av besetningen så vi ikke noe til.

Med d. «Bjerka» på reise Swansea—Rouen i Kanalen 16. juni 1917 reddedes mannskapet (6 mann) fra den torpederte engelske sk. «Merry Maid» hjemmehørende i Jersey.

SVENDSEN, JOHAN FREDRIK,

Nordstrand pr. Oslo, f. 4. mai 1887 i Oslo. Til sjøs 1902 med d. «Bergenhuss» (6015) av Bergen, tilh. Andreas Olsen. Styrms.eks. 1905 og skibsf.eks. 1910 i Oslo. Styrms. med d. «Lyderhorn», d. «Christian Børs» og d. «Henrik Ibsen». Blev i 1915 fører av d. «Nyland» (3050)



av Bergen, tilh. Vilhelm Torkildsen. Har senere ført d. «Henrik Ibsen» (7635), tilh. samme reder. Sluttet sjøen i 1932. — Senere livsforsikringsinspektør. — Gift. 5 barn.

Har vært ansatt hos skipsreder Vilhelm Torkildsen i 26 år. Sluttet fordi skibet la op med liten utsikt til å komme ut igjen.

Har vært i trampfart hele tiden og har likt dette godt. Mine beste minner fra sjølivet har jeg fra de 2 år jeg var med fullr. «Høvdings» av Porsgrunn.

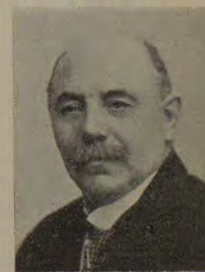
SVENDSEN, KARL,

Justøen pr. Lillesand, f. 17. okt. 1898 i Justøen. Til sjøs 1914 med d. «Sommerstad» av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. Styrms.eks. 1918 og skibsf.eks. 1920 i Lillesand. Styrms. med Bergens-damperne «Fantoft» og «Garibaldi». Blev i 1924 fører av d. «Fantoft», tilh. Rasmus F. Olsen. Har senere ført damperne «Fulton», «Tordenskjold», «Garibaldi», «Fulton», og fører nu d. «Eros» (1350), samtl. tilh. s.n. reder. — Gift. Ingen barn.



SVENDSEN, SEVERIN OTTINIUS,

Drammen, f. 23. april 1863. Til sjøs 1879 med s. «Petrus» (570) av Drammen. Styrms.eks. 1882 i Drammen. Styrms. med bk. «Sofie» og br. «Enigheden» av Drammen. Blev i 1887 fører av s. «Patriot» (400), tilh. ham selv. Har senere ført s. «Dux» (580) av Sarpsborg.



Sluttet sjøen i 1895. — 1901—34 bestyrer av Export- og Importforeningen. — Form. i Drammens Sjømannsf. Æresmedlem av denne forening. Form. i foreningen til Strømsø og Tangens Vel; form. i Drammens Høiref.; forlikskommisær; bystyremedl.; sjørettsmedl.; m. m. — Gift. 5 barn.

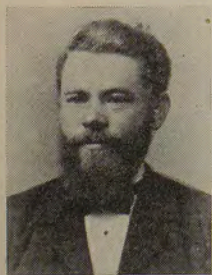
SVENDSEN, SEVRIN NIKOLAI,

Brækkestø pr. Lillesand, f. 20. nov. 1879 i Justøen. Til sjøs 1895 med s. «Ole Smith Ploug» av Lillesand, tilh. J. Henschien. Styrme. eks. 1899 i Lillesand og skibsf. eks. 1909 i Kristiansand. Styrme. bl. a. med bk. «Fortuna» av Lillesand. Blev i 1910 fører av dette skib (800 brt.), tilh. A. Reinertsen. Har senere ført s. «Ingomar» (1000) av Kristiansand, fl. k. «Cappella I» (8000) av Sandefjord, d. «Skog» (1800), d. «Snar» (2400), d. «Storaker» (5300) og fører nu d. «Braemar» (1500), tilh. Kr. Knudsen, alle av Kristiansand. — Gift. 3 barn.

Jeg var i 1909 styrme. med «Artic» tilh. Walter Wellmann. Eksamensjon til Nordpolen (pr. balong).
I S. O. Strays rederi 1912—1923.

SVENDSEN, SIGURD,

New Orleans (U. S. A.), f. 22. jan. 1884 i Stavanger. Til sjøs 1899 med s. «Frigga» av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styrme. eks. 1903 og skibsf. eks. 1908 i Stavanger. Styrme. bl. a. med d. «Gyller» og sk. br. «Stella». Blev i 1911 fører av d. «Adjutor» (535) av Stavanger, tilh. Holdt & Isachsen. Har senere ført damperne «Imperator» (1400), «Venator» (1175), «Dictator» (1400), alle tilh. s. n. rederi, «Sørvangen» (3500) og fører nu d. «Nordvangen» (3500), begge tilh. W. Gørrissen & Co., Oslo. — Gift. 4 barn.

SVENDSEN, THEODOR HEMBERG,

Stavanger, f. 19. juni 1859 i Stavanger. Til sjøs 1874 med br. «Smaragd» (500) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styrme. eks. 1880 i Stavanger. Styrme. bl. a. med fullr. «Souverain» og d. «Cuba». Blev i 1883 fører av sk. s. «Gjallarhorn» (400) av Stavanger, tilh. P. Johnsen. Har senere ført s. «Olav Trygvason» (850), fullr. «Souverain» (2400), d. «Cuba» (900), d. «Ino», alle av Stavanger, og førte d. «Navigator» (2000) av Haugesund inntil skibets salg i 1924. — Gift. 5 barn.

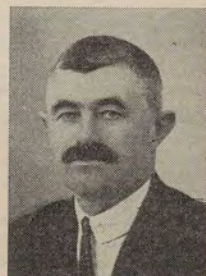
Som fører av s. «Olav Trygvason» på reise fra Bangkok med en last sukker, var heldig til jeg kom i Kattegat. Fikk ved Nidingens fyr en orkanaktig storm med oprørt hav, som satte inn på kysten.

Skibet vilde drive på land i brekningene. Holdt skibsråd med officerer og mannskap og kom i siste øieblikk overens om å kappe riggen og la begge ankere falle med kjetting på tamp. Siste forsøk for å hindre skibet å drive iland og forsvinde i grunnbråttene. Signaliserte efter hjelp, og da vind og sjø bedagedes, kom en damper og tok skroget på slep til Landskrona.

Førte d. «Navigator» 1916—1922 og var i krigstiden flere ganger utsatt for ubehageligheter. Vi seilte stadig i konvoi, ca. 30—40 båter i rekkefølge. Hendte av og til at flere skib i konvoien blev torpedert av u-båtene, men mannskapene blev alltid berget av vaktbåtene.

SVENDSEN, THOMAS,

Tromøen, Arendal, f. 2. jan. 1875 i Tromøen. Til sjøs 1890 med br. «Pollux» (310 nrt.) av Tromøen, tilh. hans far H. T. Svendsen. Styrme. eks. 1894 i Arendal. Styrme. bl. a. med bk. «Cabal» og bk. «Jupiter». Blev i 1899 fører av s. «Arthur» (75) av Arendal, tilh. ham selv. Har senere ført m. «Mossi» (100), m. «Tojo» (210), begge av Arendal, m. «Union V» (200) av Oslo, d. «Partagos» (200) av Eydehavn og fører nu m. «Guri» (280) av Oslo, tilh. N.A.L. — Gift. 2 barn.

**SVENDSEN, WILHELM,**

Brækkestø, V. Moland, f. 24. juni 1850 i Brækkestø. Til sjøs 1865 med s. «Catarina» (270) av Kristiansand, tilh. O. A. Strømme. Styrme. eks. 1869 i Kristiansand. Styrme. med s. «Cosmopolit» og «Hermod», begge av Lillesand. Blev i 1877 fører av s. n. skib (750) av Lillesand, tilh. H. J. Hammer. Har senere ført s. «Runeberg» (500), s. «Erling» (500), begge av Lillesand, s. «Decima» (1100) av Grimstad og s. «Septa» (1350) av Arendal. Sluttet sjøen i 1909. — Herredstyremedl. — Enkem. 1 barn.



I 1870 var jeg 2. styrme. med «Bella Donna» av Lillesand. På reisen fra Baltimore til Irland lastet med korn, blev vi overfalt av en orkanaktig storm. 7. april fikk vi et brått over hele skibet som drepte 1. styrme., rommann og en jungmann, momentant. Lasten forskjøv sig, så skibet lå med dollbordet i vannet. Fikk også roret splittet så det blev ubrukelig, og en del annen skade. Skibet blev svært lekk, og vi holdt pumpene gående i 1 ½ døgn med noen små avbrytelser, men allikevel var vannet steget i rummet 9 fot. Da vi fryktet for at den snart vilde synke, fikk vi storbåten ut efter meget besvær, da det ennu var et voldsomt hav. Vi holdt oss i le av skibet til det sank. Efter 2 døgns ophold i båten, uten vann og mat, blev

vi optatt av et amerikansk skib der var bestemt for New York. Vi var da så utmattet at vi sank ned på dekket, da de fikk oss ombord.

I 1886 berget jeg et mannskap fra et engelsk skib i Atlanteren under vanskelige forhold, og landsatte dem på Madeira, da jeg var bestemt for Vestindien. Jeg fikk da i belønning av den engelske regjering en sølvkikkert med inskripsjon.

1893 berget jeg et mannskap i det Indiske Hav, fra et tysk skib der holdt på å synke (22 mann), og landsatte dem på Java, efter å ha hatt dem ombord i 10 dager.

I 1902 hadde jeg en fæl reise med s. «Decima» fra New Zealand til London. Reisen varte 140 dager. I jan. utholdt vi en orkanaktig storm i flere dager. En bråttstø tok rormannen — som vi ikke så mer — knuste ratt, skylight, dører, kappe, fylte kahytten med vann, ødela våre instrumenter, karter og proviant. Efter meget slit nådde vi dog bestemmelsesstedet i god vigør.

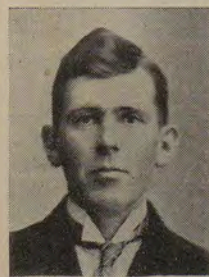
SVENDSGAARD, TORLEIF,



Trondheim, f. 5. april 1887 i Namdalen. Til sjøs 1905 med d. «Hermod» (1700) av Bergen, tilh. I. C. Giertsen. Styrms.eks. 1913 og skibsf.eks. 1917 i Trondheim. Styrms. med fl. N.F.D.S.-skib. Blev i 1929 fører av d. «Trondhjem» av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Har

senere ført damperne «Atle Jarl» (1850) brt.), «Arnfinn Jarl» (1820), «Torfinn Jarl» (2390), «Knut Jarl» (4865), «Ragnvald Jarl» (3050) og fører nu «Kong Erik» (940) brt., alle tilh. N.F.D.S. — Har tidligere som reservefører ført en rekke av selskapets skib. — Gift. Ingen barn.

SVENNEVIG, JACOB,



Homborsund pr. Grimstad, f. 19. feb. 1894 i Eidesogn. Til sjøs 1909 med s. «Pestalozzi» (979) av Lillesand, tilh. S. Terjesen. Styrms.eks. 1913 i Lillesand og skibsf.eks. 1915 i Kristiansand. Radiocertifikat 1917 i Marinen. Styrms. bl. a. med d. «Helga» av Grimstad, d.

«Aslaug Haaland» og d. «Salonica» av Haugesund. Blev i 1932 fører av d. «Solhaug» (4425) av Haugesund, tilh. Brummenes & Torgersen, og fører nu dette skib. — Gift. 2 barn.

I jan. 1910 gikk vi med bk. «Pestalozzi» av Lillesand fra Bunbury (W. Australia) til Peisandu i Uruguay, lastet med Yarrowoodsleepers. Skibet var meget dypt lastet. Vi skulde legge veien om Kapp Horn. Kommet så langt som mellom Tasmania og Syd Australia, blev vi overfalt av en voldsom orkan. En del av seilene fikk vi berget, men de fleste blåste i stykker og begge undermersseilene blåste ut av likene. Den tykke seilduk revnet som papir.

Før seilene blåste vekk, hadde skibet lagt sig over på st.b. side, og vilde ikke reise sig igjen. Skibet hadde så meget slagside at vannet stod ca. 4 fot over le rekke, og helt over til lo skanseklædning. Byssen og ruffen var fylt med vann, og skibskister, køiklar og alt vårt tøy seilte under i vann i ruffen. Presset på le skanseklædning var så hårdt at store stykker sement spratt ut rundt skanseklædningsstøttene, og hadde en av disse støtter revet sig løs, så hadde skibet blitt fylt med vann og sunket.

Der var en fryktelig kulde og alle mann led ondt derav, da alle var gjennomvåte, og hadde vært mer og mindre under i vann.

I ca. 24 timer holdt vi på i et kjø med å surre forskjellig på dekk som truet med å gå overbord, og med å dempe bråttene med olje. Bråttene brøt i ett vekk over skibet fra lo mot le.

Da vi ikke hadde fått mat på over et døgn, gikk stuerten ned gjennom skylightet i byssen og fikk fyr på. Han måtte sitte på huk oppe på byssen, mens han kokte kaffe, da byssen jo var halv fylt med vann.

Efter 2 døgns forløp stilnet vinden noget og dreiet rundt en del. Vi fikk en del seil påbent og satt, og fikk efter meget besvær rettet skibet op ved hjelp av seilene. Derefter fortsatte vi reisen, glade over at vi hadde kommet fra det med livet.

Den 18. mai 1917 var vi med d. «Grosholm» av Grimstad på reise fra Liverpool til New York i ballast. Vi hadde vært i Liverpool med en ladning mel, sukker og honning. Denne last representerte en stor verdi.

Kl. 10 em. samme dag, da vi hadde ca. 60 n. m. igjen til vi var ute av faresonen (faresonens grense gikk da ca. 200 n. m. i vest for Irland), blev der skutt på oss med kanon aktenfra. Alle mann blev kalt på dekk. Det tok bare et par min., da alle mann lå med klærne på mens vi befant oss innenfor faresonen. Skytningen fortsatte til stadighet, og ialt blev der avfyrt 18—20 skudd. Projektilene kom stadig nærmere og nærmere, nogen på st.b. og nogen på b.b. side. Vi heiste da signal for at maskinen var stoppet, men skytningen vedholdt allikevel. Alle mann blev da beordret til livbåtene, som hang utsvinget. Det tok bare 3—4 min. før begge livbåtene var i vannet og alle mann i dem. To hunder som vi hadde ombord tok vi også med oss. Den siste projektil som blev avfyrt kom bare ca. 8—10 fot fra st.b. livbåt, hvori jeg var, og en mann som holdt på å sette på roret, blev nesten bedøvet av lufttrykket.

Vi satte nu fra skibssiden, og kommet ca. 500 meter fra skibssiden blev «Grosholm» rammet av en torpedo på st.b. låring. En voldsom søile av vann, tre, jern og kullstøv stod flere hundre fot op i luften, og skibet begynte å synke hurtig. Efter ca. 4 min. hadde vannet lukket sig over baugen på «Grosholm». Straks derefter dukket en tysk u-båt op ved livbåtene og beordret kapt. livbåt langs siden. U-båtens chef forlangte så skibets papirer. Disse var gått ned med skibet. På forespørsel om vi kunde bli tauget litt nærmere land blev der ikke svaret. U-båtchefen vilde ikke tale engelsk, bare tysk. Hele tiden mens vi lå langs siden på u-båten, stod dennes chef og siktet på oss med revolver, mens han talte med oss.

Så dykket u-båten igjen. Vi strekte en line mellom båtene for ikke å komme bort fra hverandre i løpet av natten. Satte så seil og rodde mot land. Været var til å begynne med bra, men efter hvert blåste det op med fralandsvind og blev stygg sjø.

Kl. 11 neste fm. blev vi tatt ombord i en engelsk dampbåt. Denne tok oss med til Galveston, Texas. Det tok oss over 2 mnd. før vi kom hjem til Norge.

Den 25. juni 1916, da jeg var ombord i «Dominion» som marine-telegrafist, drev der iland en masse lik i Oslofjorden. Disse stammet fra Jyllandsslaget. Vi blev beordret ut for å ta op disse, og vi tok op 14. Det var den verste jobb jeg har hatt, da samtlige lik var i full oppløsningstilstand. Der var både tyske og engelske. Alle blev begravet på Tønsbergs kirkegård.

SVENSEN, ARTHUR,

Stavanger, f. 19. nov. 1893 i Stavanger. Til sjøs 1910 med s. «Progres» (150) av Stavanger, tilh. M. Sædberg. Styrme.eks. 1915 og skibsf.eks. 1918 i Stavanger. Styrme. bl. a. med d. «Aladdin», d. «Langfond» og m.t. «Dalfonn». Blev i 1929 fører av d. «Snefond» (2500)

av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Har senere ført damperne «Krosfond» (3560), «Langfond» (2605), m.t. «Barfonn» (14900) og fører nu m.t. «Krossfonn» (14150), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

Var i marinen ca. 20 mnd. og var herunder med å demontere en hel del miner som fantes flytende utenfor kysten. Flere lik fra Jyllandsslaget optokes.

Passerte en dag i Nordsjøen 10 flytende miner med d. «Breifond».

Var med d. «Sørhaug», tilh. Stavanger Kommune, da den blev skutt i senk i okt. 1917. Alle mann var ombord da 2 store tyske kryssere begynte fra kort hold å skyte skibet i senk med kanoner. Nesten hele konvoien blev senket, likeså 2 engelske jagere. Ca. 100 sjøfolk dreptes ialt på samtlige skib. Den ene livbåt og styremaskinen på broen blev skutt sønder med en gang. Den annen livbåt sattes på vannet mens skibet gikk full fart. Livbåten skar sig full av vann og alle mann stod til livet i vann. Rodde og seilte i 48 timer tilbake til Norge og landet på Holmengrå fyr. Av klær hadde man kun hvad man stod og gikk i og disse var gjennomvåte.

SVENSEN, JENS,

Strøm pr. Drammen, f. 15. des. 1872 i Dypvåg. Til sjøs 1887 med s. «Svalen» (560) av Tvedestrand, tilh. H. B. Svensen. Styrme.eks. 1893 i Arendal. Blev først fører av s. «Argentina» (979 nrt.) av Oslo, tilh. Joh. Johanson & Co. Har senere ført d. «Ren» (1400), d. «Sylvia» (1700), d. «Maur» (1800), alle av Lyngør, m. «Tyr» (6800) og fører nu d. «Hjort» (1920), begge av Oslo, alle tilh. Th. Hansen. — Gift. 3 barn.

SVENSEN, JOHAN FRITHJOF,

Skien, f. 16. sept. 1894 i Grimstad. Til sjøs 1910 med s. «Sigrid» av Tønsberg. Styrme.eks. 1917 i Oslo og skibsf.eks. 1929 i Porsgrunn. Styrme. bl. a. med d. «Løvland», d. «Maridal» og d. «Haardraade». Blev i 1931 fører av d. «Herdebred» (1900) av Skien, tilh. O. & H. Holta. Har senere ført d. «Haarfagre» (3750) og fører nu d. «Haardraade» (1100), alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.

SVENSEN, KARL MARCELIUS,

Stabekk, f. 22. sept. 1893 i Hitterøy. Til sjøs 1908 med d. «Atlantis» (1200) av Flekkefjord, tilh. Bernhard Hanssen. Styrme.eks. 1913 i Stavanger og skibsf.eks. 1917 i Oslo. Styrme. med d. «Athos», m. «Folkvard» og m. «Songvand». Blev i 1922 fører av s.n. skib (5000) av Kristiansand, tilh. S. O. Stray & Co. Har senere ført d. «Spes» (1875) av Kristiansand, d. «Amur» (3600), d. «Gurth» (4000), begge av Trondheim, og kinesisk d. «Shun Yuan» (2200). — Gift.

Under ferieophold hjemme tatt 6 mnds. handelsskoleeks. (mars 1935) ved Otto Treiders Handelsskole, Oslo.

SVENSEN, ROLF,

Haugesund, f. 30. des. 1883 i Haugesund. Til sjøs 1902 med d. «Aargo» (1850) av Haugesund, tilh. H. M. Wrangell & Co. Styrme.eks. 1904 og skibsf.eks. 1909 i Haugesund. Styrme. med damperne «Lesseps» og «Havtor» av Haugesund. Blev i 1911 fører av d. «Salina» (2500), tilh. o.n. rederi, og har senere ført flg. dampere for dette: «Fram» (4750), «Sande-fjord» (11000), «Sigrun» (7820), «Augvald» (8500), «Lesseps» (2400), «Profit» (2400). Fører nu d. «Fram» (4750). 2 år disp. for Norsk Kjølekomp., Oslo, kullhandler (4 år) i Haugesund. Bystyremedl. Censor ved sjømannsskolen. — Gift. 2 barn.

Seilt i H. M. Wrangell & Co.s rederi siden.

Seilte under krigen i 3 år i fart mellom Amerika og Skandinavia og alt forløp helt normalt, når undtas at vi en gang blev stoppet av en tysk u-båt ca. 150 m. fra den norske kyst. Vi fikk dog lov til å fortsette til Amerika med vår last, som bestod av jernmalm.

I den senere tid har jeg særlig seilt i trelastfart.

SVENUNGEN, KARL MARTINIUS,

Eidanger, f. 1. sept. 1877 i Kragerø. Til sjøs 1894 med s. «Najaden» av Kragerø, tilh. H. B. Bjørn. Styrme.eks. 1898 i Kragerø. Styrme. med s. «Gustav Adolf», s. «Gerd» og d. «Regina». Blev i 1910 fører av d. «Regulus» (980) av Kragerø, tilh. A. O. Lindvig. Har senere ført

damperne «Roma» (800), «Regina» (980), «Romulus» (1200), «Grib» (2200), «Atlas» (2800) og fører nu d. «Regulus» (6000), alle tilh. s.n. reder, Kraggerø og Oslo. — Rederf. gullmedalje. — Gift. 5 barn.

Som 1. styrm. med s. «Gerda» var jeg med å redde 25 mann fra et engelsk dampskib utfor Cap Hatteras efter en voldsom storm der varte i flere dager.

D. «Romulus» blev torpedert av tysk u-båt i 1915 (ca. 100 kv.m. vest av Lindesnes). Fikk tid til å komme i båtene. Lå ganske nær u-båten da torpedoen blev utskutt. Den rammet skibet midtskibs, og det sank med baugen først. Mens flagget vaiet på stangen akter gav jeg ordre til mannskapet i båtene å reise sig og ta huen av for flagget, en ordre som øieblikkelig blev fulgt. Trakterte så mannskapet med en cigar og derpå årene ut. Rodde så i retning av et annet skib der kom til syne, og blev optatt av dette et par timer senere.

SVERKELI, LARS,



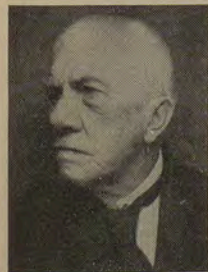
Trondheim, f. 21. aug. 1881 i Trondheim. Til sjøs 1898 med kutter «Fayry» (100) av Tvedestrand, tilh. L. Lydersen. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1914 i Trondheim. Blev i 1920 fører av d. «Rokta» (400) av Steinkjer, tilh. Indherreds Aktie

D.s.-selskab, og fører nu d. «Inna» (670) for dette selskap. — Gift. 6 barn.

Blev under krigen torpedert 2 ganger. Første gang i okt. 1916 med d. «Cederic» på reise Bordeaux—Newport. Alle reddet.

Siste gang 13. juni 1917 med d. «Cederic» på reise fra New York—Liverpool. Seilte med livbåten 270 n. m. til Hebriderne, hvor vi landet efter 3½ døgn seilas. Alle reddet.

SWANE*), ADOLF CHRISTIAN GUNERIUS,



Oslo, f. 8. okt. 1852 i Oslo. Til sjøs 1871 med s. «Hanna» (400 brt.) av Oslo, tilh. Chr. Swane. Styrme.eks. 1874 i Oslo. Blev i 1878 fører av o.n. fartøi. Har senere ført seilskibene «Vidar» (500 brt.), tilh. Adolf Swane, og «Clara» (800 brt.), tilh. Chr. Møller, begge av Oslo. Sluttet

sjøen 1894 og har senere hatt forskj. arbeide. — Gift. 4 barn.

*) Død 27. jan. 1935.

SYRDAHL, THOM DANIELSEN,

Trondheim, f. 19. des. 1873 i Søndre Undal. Til sjøs 1889 med bk. «Bergenseren» (1000) av Mandal, tilh. Martin Persen. Styrme.eks. 1891. Styrme. med bk. «Ringhorn» av Mandal og d. «Ituna» av Trondheim. Blev i 1898 fører av s.n. skib (500), tilh.



Det Selmerske Rederi. Har senere ført damperne «Gudrun» (270), «Prima» (900), «Richard» (1400), «Locksley» (1800), «Albr. W. Selmer» (3900), «Gurth» (2500), «Wilfred» (1500), «Mirjam» (5800), «Wilfred» (6000), «Cederic» (6100), «Gurth» (6200), alle tilh. s.n. rederi, d. «Grong» (5000) og d. «Dernes» (1300) av Trondheim. — Sluttet sjøen i 1929. Senere disponent for Trondheims Nattvakt Komp. — Gift. 4 barn.

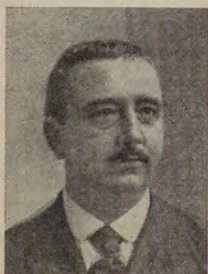
Kunde i 1923 feire 25 års jubileum som fører i Det Selmerske Rederi (uavbrutt tjeneste).

Ved krigens utbrudd lå jeg i Petrograd. Hadde min kone med. Det truet en stund med at jeg vilde bli liggende der så lenge krigen varte. Dagen før krigen brøt ut lå jeg klar med papirene, men blev nektet avgang grunnet flytning av krigsskiber i floden. Lasten var ca. 1600 favner pulp wood (23 fots dekkslast), avlader et tysk firma, losseplass Rotterdam, mottager en tysk fabrikk ved Rhinen. Ingen hyggelig last å ligge med, da jeg neste morgen hos megleren blev møtt med: «Nu er det krig. De blir liggende her, og noen flere penger får De ikke hos oss». En annen av rederiets båter lå der imidlertid også. Hadde nettop losset en last i Kronstad, og de penger hadde vi, så megleren fikk det svar han fortjente. Jeg forlangte at der blev innsendt andragende til regjeringen om avgang til Norge eller Sverige, og fikk benektende svar noen dager senere. Det blev min siste visitt hos megleren. Et par uker efter så det ut til at jeg skulde komme avsted allikevel i konvoi, men det gikk ikke. Tre uker efter sendte jeg andragende til regjeringen om tillatelse til avgang iflg. hoslakte papirer. I disse stod Det Selmerske Rederi i Oslo som lastens mottager. Det var spennende dager. Den norske minister som jeg hadde underrettet om det hele, efter at det var gjort, var ikke egentlig blid, og rådet mig til å forberede mig på Sibirien, hvis uhellet var ute. Da han nogen dager efter erfare at andragendet var innvilget, hadde han ikke noe å si.

Kom avsted neste morgen med konvoi. Efter en del heftelser på kysten kom vi gjennom 11 minefelter en natt vel frem til Baltisport, et par timer efter konvoien som var gått fra oss. Fortsatte neste morgen gjennom minefeltene og rett over til Sverige. Rett utenfor tre milsgrensen blev vi stoppet av en tysk jager ca. kl. 10 aften. Chefen kom ombord. Beordret mig til å tale tysk, ikke engelsk. Mens han ser over papirene forsøker jeg mig: «De skulde ikke kjenne Walter Adam fra Berlin?» Han ser forbauset op, titter i papirene igjen og sier: «De skulde vel ikke være styrme. fra bk. «Ringhorn» hvor Walter lærte sjømannskapet?» Han er min venn og ligger med en annen jager like her. Jeg snakket med ham igår. Det blev litt prat, og plutselig forandret den hyggelige tysker sig til en præsisk marineofficer. Bak mig er nemlig skibets passager dukket op og om ham var det intet oplyst. Det var konsulatsekretær Moe fra Bergen. Rett som jagerchefen overhøvlér mig, stopper han, rekker Moe hånden og spør på bergensk: «Men kjenner du ikkje meg da, far?» De var gode venner fra Bergen.

Det blev enda mere prat. Vi fikk sendt ombord nye aviser og fortsatte. Vi holdt oss så nær kysten som mulig. Kommet med imot Flinterenden såes et krigsskib, også en tysker, komme rett på oss fra b.b., men vi nådde å komme på rett side tidsnok. Derfra var det å holde så kloss til kysten som mulig, inntil vi en lørdag middag ankret utenfor kaien på Horten. Direktør Isaksen i Trondheim trodde oss jo vel forvaret i Petrograd og blev ikke lite forbauset, da jeg fikk ham i telefonen. Lasten blev solgt til Sarpsborg. Der lastet jeg tremasse for Boston, og derefter gikk det i et kjøer inntil jeg i 1918 reiste hjem på ferie efter 5 års uavbrutt fravær, en ferie som jeg synes var velfortjent.

SYVERTSEN, SIGURD,



Farsund, f. 29. juli 1885 i Kristiansand. Til sjøs 1900 med s. «Oddersjaa» av Kristiansand, tilh. Th. B. Heistein. Styrms.eks. 1903 og skibsf.eks. 1907 i Kristiansand. Styrms. bl. a. med d. «Derwent» og d. «Drammenseren». Blev i 1916 fører av d. «Nann. Smith» av Drammen, tilh. E. B. Aaby. Har senere ført m. «Nautic» av Oslo. Sluttet sjøen i 1922. — Siden 1926 drevet kull- og trelasthandel i Farsund. — Gift.

Krigsforliste i Franskebukten med d. «Nann. Smith» lastet med jernmalm (sprang i luften ved mine eller torpedo). Sank på mindre enn 2 min. Fikk kappet loss 2 livbåter, hvorefter vi alle sprang på sjøen og fikk berget oss i båtene. En halv times tid efter blev vi tatt ombord i en tråler og landsatt i Brest.

SÆTHER HARALD,



Kristiansand, f. 22. feb. 1884 i Strinda. Til sjøs 1900 med s. «Endymion» (1200) av Kristiansand, tilh. Rudolf Hansen. Styrms.eks. 1903 og skibsf.eks. 1906 i Kristiansand. Styrms. bl. a. med s. «Grande» av Grimstad og s. «Storesand» av Kristiansand. Blev i 1912 fører av s.n. skib (2800), tilh. S. O. Stray & Co. Har senere ført s. «Aquila» (1600), s. «Samoa» (1800), begge av Kristiansand, og senest i ca. 10 år laste- og passagerskib på Kina-kysten. — Gift. 2 barn.

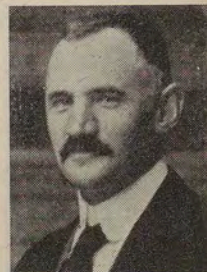
SÆVIG, ADOLF BERNTSEN,

Oslo, f. 29. nov. 1855 i Høivåg. Til sjøs 1870 med s. «Ygdrasil» av Lillesand. Styrms.eks. og høiere styrms.eks. 1873 i Kristiansand.

Styrms. med bk. «Henrik Ibsen» og bk. «4. November». Blev i 1880 fører av s. «Nanna» (360) av Kristiansand. Har senere ført damperne «Heimdal» av Harstad (210), «Kitty» (1300) av Kristiansand, «Loyal» (350), «Grimstad» (360), begge av Arendal, og senest d. «Egenæs» (600) av Stavanger. Sluttet sjøen i 1925. — Gift. Ingen barn.

Forliste med s. «Nanna» i St. Lawrencegulven høsten 1884, hvorunder min bror, 2. styrms. og seilmakeren omkom.

SØILAND, HALVOR,

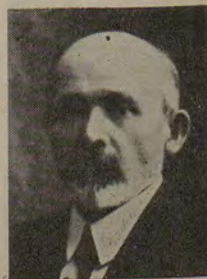


Skudeneshavn, f. 15. jan. 1875 i Stavanger. Til sjøs 1890 med d. «Hiram» (650) av Stavanger, tilh. Holdt & Isachsen. Styrms.eks. 1894 i Stavanger og skibsf.eks. 1896 i Bergen. Styrms. med d. «Hiram», d. «Solfond» og d. «Hafursfjord». Blev i 1899 fører av s.n. skib (2250) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Har senere ført damperne «Ringfond» (950) av Stavanger, «Saga» (1750), «Ruth» (5800), begge av Oslo, «Bokn» (450) av Skudenes, «Torlak Skogland» (5400) og «T. H. Skogland» (7600), begge av Haugesund. — Siden 1923 drevet sildeforretninger og kystfart med eget fartøi. — Form. i repr.sk. i Skudenes Privatbank. — Gift. 6 barn.

Forliste med d. «T. H. Skogland» utenfor Vigo i 1923 i tåket vær. Fyrene var blitt forandret. Den sydlige fyr hadde fått den nordlige fyrs karakter (4 blink). Dette var det 4. forlis i løpet av et par mnd. efter forandringen. Den nordlige fyr var så svak at vi kunde ikke se den før grunnstøtningen.

SØMMING, OLE CHRISTIAN HANSEN,-

Lillesand, f. 24. juli 1870 i Åkerøen. Til sjøs 1885 med s. «Agerøen» (540) av Lillesand, tilh. Hans Hansen. Styrms.eks. 1890 i Åkerøen. Styrms. med bk. «Linnea» av Lillesand og frg. «Juletræ» av Grimstad. Blev i 1894 fører av bk. «Linnea» (570) av Lillesand, tilh. Hans



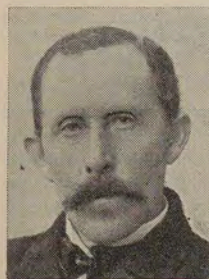
Hansen. Har senere ført sk.s. «Severn» (700) og d. «Agerøen» (1340), begge av Lillesand. Sluttet sjøen i 1913. — Siden 1920 drevet A.s. Lillesands Ski & Parkettfabrikk. — Medl. av formannskapet, form. i havnestyret m. m. — Gift. 5 barn.

SØNDERLAND, JOHAN FILLIP,



Dieppe (Frankrike), f. 18. mai 1895 i Roald pr. Ålesund. Til sjøs 1912 med d. «Stromboli» (1600) av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Styrme. eks. 1915 i Bergen og skibsf. eks. 1926 i Oslo. Styrme. med d. «Salonica», d. «Santiago» og d. «San José». Blev i 1930 fører av s.n. damper (3050) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co., og fører nu dette skib. — Gift. Ingen barn.

SØNNELAND*), HELMIK,



Stavanger, f. 12. sept. 1853 i Bokn pr. Stavanger. Til sjøs 1870 med sk. «Ladegaard» (100) av Stavanger, tilh. Math. Nymann. Styrme. eks. 1876. Styrme. bl. a. med bk. «Solgran» av Stavanger og bk. «Fremad» av Grimstad. Blev i 1908 fører av jern-bk. «Laugen» (1800) av Stavanger, tilh. Ths. H. Poulsson. Har senere ført skib fra utlandet for ophugging. Sluttet sjøen i 1910. — Senere ansatt ved Stavanger Skibsoophugningskomp. og Concord Canning Co. — Gift. 4 barn.

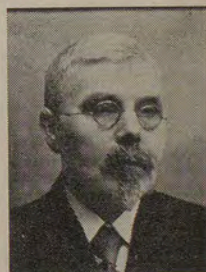
*) Død 18. april 1934.

I 1881 var jeg styrme. med bk. «Solgran» av Stavanger. Vi var på reis fra Hamburg til Brass. River (Vest Afrika). Da vårt bestikk, grunnet dårlige kart, ikke var helt å stole på, ankret vi op utenfor kysten, og jeg blev sendt i land i en av båtene bemannet med 4 mann. Vi kom godt og vel over baren og inn i en liten «creek» hvor vi landet utenfor et handelshus. Her fikk vi imidlertid vite at vårt bestemmelsessted var ca. 30 eng. mil sydligere, men at vi ved å gå gjennom creeken vilde komme frem og kunde melde vår ankomst. Vi besluttet å gjøre dette og slet oss opover hele dagen. Kommet til en lysning i den tettvekste krattskog kom vi forbi en liten negerlandsby. Her blev vi alvorlig truet av de innfødte som optrådte meget lumsk, og det var kun ved stadig å hive til dem våre klærplagg, mens vi slet for livet, at vi kom forbi her. Midnatt den annen natt, efter vi forlot skibet, blev vi endelig anropet av en engelskmann. Det var den beveggede vakt for et av handelshusene ved Brass river. Vi var glad for å være kommet vel frem, og våre mottagere, som tok vel mot oss, lovet oss kjentmann nedover igjen. En stor neger med benring om armen, hvorpå merket «Jumbo» og

firmaets navn, blev sendt med oss; men av en eller annen grunn nektet negeren å fortsette, da vi var kommet et stykke nedover floden, og vi måtte returnere. Nu blev vi gående hele tre dager i påvente av hjelp forbi den tidligere nevnte negerlandsby. Resultatet blev efter en del forhandlinger med de innfødte, at vi fikk med oss en ung gutt tilhørende en av de fornemste menn innen stammen, og med ham som los, og eventuelt gissel, samt forsynt med en stor balje surt kjøtt, drog vi avgårde igjen. Kjøttet slengte vi til de innfødte, og med vår sorte los ombord, slapp vi vel forbi, og kom endelig ned til kysten igjen. Der var nu 7 dager siden vi forlot skibet, og det var nettop som «Solgran» skulde gå seil at vi endelig kom ombord igjen. Der hersket den gang meget utrygge forhold, og handelshusene var natt og dag bevoktet på militær manér som et fort. Der var også en jernhård disiplin, og dessverre meget barbariske avstraffelser, hvis nogen av negrene som var i de hvites tjeneste forså sig på nogen måte. Nu er der over femti år siden dette hendte, og forholdene er nu helt forandret. Dampskibenes seiersgang og de store linjer som nu besørger gods og passasjerer, har allerede for en menneskealder siden fortrent våre små, vakre grungående seilskib, som dengang med hell besørget så vel gods som passasjerer til disse forholdsvis fremmede kyster.

SØRENSEN, ANDREAS,

Porsgrunn, f. 29. juni 1852 i Holla. Til sjøs 1870 med s. «Moses» (120) av Skien, tilh. O. Olsen. Styrme. eks. 1875 i Porsgrunn. Styrme. med br. «Framnæs» av Brevik og bk. «Dagny» av Porsgrunn. Blev i 1884 fører av s. «Frier» (400) av Porsgrunn, tilh. Hans Thorsen.



Har senere ført s. «Skovland» (450), s. «Fjelland» (450), d. «Granit» (750), d. «Britannic» (3700) og d. «Chr. Knudsen» (6800), alle av Porsgrunn. Sluttet sjøen i 1911. — Senere skibsreder. — Form. i Porsgrunn kreds av N.S.S.R.; censor ved sjømannsskolen. — Gift. 3 barn.

SØRENSEN, EINAR,

Bodø, f. 16. aug. 1874 i Tromsø. Til sjøs 1888 med d. «Nordland» av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Styrme. eks. 1894 i Tromsø. Styrme. med fl. V.D.S.-skib. Blev i 1918 fører av d. «Hammerø» av Bodø, tilh. Saltens D.s.-selskab.



Har senere ført d. «Skjerstad» og d. «Sivert Nielsen» for dette selskap. Nu reservefører i selskapet. — Gift. 3 barn.

Seilte i utenriks fart med engelske, amerikanske og italienske seilskib, 4 m. bk., fullr., på Ostindien, Afrika og Amerika.

Sluttet i V.D.S. 1910 og reiste som styrme. på Middelhavet.

Senere på Amerika, Vestindien, Canada o. s. v. Sluttet i den farten på grunn av Malariafeber og kom hjem i 1914.

Fra min dagbok skal jeg fortelle om et par reiser i seilskutens dager:

Jeg var forhyret som lettmatros med d. «Eskelona», hjemme-hørende i England, på reise fra Newcastle til New Orleans i Amerika. Etter at skibet var kommet til New Orleans, og jeg da fikk øie på de prektige store seilskiber som lå ved kaien, besluttet jeg å rømme, for muligens å få hyre med en av disse stolte seilskuter. Tidene var jo nokså gode den gang. Og som 16 års gammel gutt hadde jeg lyst på litt eventyr. Jeg blev da kjent med en gutt av samme alder fra Drammen, og vi blev snart de beste venner og besluttet å søke hyre.

Jeg hadde særlig festet mitt øie på noen store prektige seilskuter som lå fortoiet langs kaiene. Og jeg ønsket inderlig å komme ombord i en av disse for å bli en ordentlig sjømann.

På dampskibene den gang blev man ikke betraktet som noen fullblods sjømann, hvis man ikke hadde faret med seilskiber, ennskjønt jeg personlig mangen gang har erfart at man har dyktige sjøfolk også på dampskibene. Men det var nu et annet syn på saken den gang.

Det var jo en lett sak å komme fra skibet. Det var å ta de beste av klærne og hive sekken over rekken og så avgårde uten å bli savnet altfor meget.

De første dagene holdt jeg og min kamerat oss på tilbørlig avstand til «Eskelona» dampet ut Mississippifloden. Og vi tenkte at det blev vel en råd. Man så jo ikke så mørkt på tilværelsen den gang, da man bare hadde en sjel og en skjorte, som man sier. Men det blev nu ikke så greit allikevel. Det var å gå ombord i seilskutene og få sig litt mat og til erstatning hjelp vi stueren og mannskapet med litt opvask og rengjøring i ruffen. Vi var også ombord i flere skuter og hørte etter jobb, men dessverre var der ingen jobb å få for så unge uerfarne gutter som oss to. Noen særlig kjemperekarer var vi jo heller ikke. Men tiden gikk og den ene skute etter den annen stod ut floden, mens vi stod igjen på kaien og ønsket vi hadde vært ombord i disse stolte skuter.

Det var ikke greit uten penger og uten hus. Men humøret var ganske bra selv om vi måtte ta til takke med nattlosji imellem noen bomullsballer.

Endelig fikk jeg en jobb hos en svenske som hadde en restaurant. Det var å servere øl og diverse andre drikkevarer og mat av forskjellig slags. Det var jo ikke noe førsteklases hotell, men det gikk dog bra og verten var en hyggelig og snild mann og hjalp mig på det beste, ennskjønt det var sjelden han var helt edru.

En dag tok jeg fridag for jeg kan ikke si annet enn at arbeidet passet mig dårlig. Lengselen etter å komme ut i verden var stor. Det lå nok i blodet. Min far var jo sjømann han også, og det av de gamle gode som førte seilskib.

Jeg tok mig som sagt fri og gikk en tur langs kaiene. Der lå en fullrigger langt oppe ved en av kaiene, og jeg ønsket det var en nordmann. Men da jeg kom nærmere fikk jeg se det italienske flagg. Det avskrekket mig imidlertid ikke. Jeg gikk ombord og hilste og spurte en av mannskapet hvorhen skibet skulde seile, hvad tid det skulde gå og om der var hyre eller arbeide å få ombord.

En av de eldste, en gråhåret matros, bad mig stikke inn til kapt. og spørre, muligens var det hyre, sa han. Jeg så gjorde.

Banket på salongdøren, tok luen i hånden og hilste «good morning, capitano». Jeg fikk såvidt svar: «No, no what country you belong to». «From Norway», svarte jeg. Så sa den mørke italieneren: «Too young». Men jeg gav mig ikke. «Kom ombord imorgen da», sa han. Jeg så gjorde og der blev lettmatros hyre for gutten. Jeg arbeidet ca. 8 dager ombord med å male rånokkene hvite, hvilket arbeide jeg aldri hadde gjort før.

Det var jo verst i førstningen, å henge på alle disse rærne. Men det gikk godt. Noen ordenssans fantes ikke ombord; det kunde jeg se første dagen jeg var der.

Når en ordre kom fra en av styrmennene så sprang jeg, men da sa de andre karene: «Plenty time». De mente det bare var å ta det med ro.

Og da skibet var lastet, bar det ut floden med slepebåt for baugen, men du store kineser for en skute, Det var å henge ved pumpene støtt og stadig. Kryssmasten var råtten, og når der var frisk vind kunde man ikke ha seil på den. De andre mastene var tålelig bra. Men skibet lekket som et sold, især når det var storm og den arbeidet i sjøen. Da var alle mann ved pumpene, fastsurret av og til, når sjøen gikk over rekken.

Maten bestod av disse almindelige hårde beskoiter (kjeks) og en og annen gang var det et stykke loff og litt olivenolje og te, men makaroni, ja det manglet ikke, det skal være sikkert, og hadde vi det ikke til middag, så drømte jeg om makaroni om natten.

Men ellers gikk reisen bra til vi var på høide med Azorerne. Der lå vi pådreiet 4 døgn for storm, og da var det å stå ved pumpene, så man var ordentlig utkjørt når man fikk frivakt, og da var det rottene som skulde holde leven. Ja det var et utall av disse gnåvere, det var rett som det var at disse best sprang over ansiktet, iallfall på mig, når jeg lå til køis, for like under køien var der gjemsel nok og huller i massevis, så der lekte de sisten.

Og kakkerlakker var det i tusenvis og veggelus og annet kryp, for de var ikke svært flinke til å holde sig rene i klærne, mine skibskamater. Men de var snilde og omgjengelige mennesker, og alle var gamle folk.

I førstningen var det litt vanskelig å forstå italiensk, men det gikk jo på skuldertrekninger og grimaser — for det meste, og sproget kom litt etter hvert.

Vi brukte ca. 7 uker til Havre i Frankrike. Og der losset vi lasten og seilte så til Barry i nærheten av Cardiff i ballast.

Og da først begynner det spennende ved hele turen.

Vi kom vel og vakkert til Barry og fortoiet ved en av dokkene for å påvente nærmere ordre med hensyn til lastningen av kull for Genua. Det var en søndag middag med et storartet vær. Det var i april måned. Som skikk og bruk er på disse skuter, satt mannskapet og spiste på dekket. Som dekketøi bruktes et par store blikkfat og rundt om satt da disse italienerne og spiste av samme bakke og langet i sig makaronien, som var adskillige centimeter i lengde. Av og til bruktes også fingrene, det var jo namnam. Og etterpå var det min tur til å få lov til å forsyne mig. Men jeg lurte mig ned i kabyssen og fikk litt av stueren, som visstnok var en tyrk. Han hadde trefot husker jeg.

Om eftermiddagen da jeg stod på dekket og røkte min krittpipe, kom der en kjempe av en irlender og spurte hvad i alverden jeg gjorde der ombord i den degoskuten. «Du er vel skandinav», sa han. «Ja», svarte jeg, «jeg blir vel nødt til å bli med til Italia, det er vel ikke så greit å komme klar».

«Den sak skal jeg ordne», sa irlenderen. «Du må på ingen måte bli med denne skuten lengere.»

Jeg avsted og puttet i sjømannssekken de beste klærne jeg hadde og en og annen kjær erindring fra hjemmet, såsom fotografier av min nærmeste og et testament, som jeg fikk til konfirmasjonen, og langet den over til irlenderen. Det var ingen som så dette, da de øvrige av mannskapet satt på andre siden av ruffen og solet sig og røkte sigaretter.

Alt gikk vel og bra.

Jeg bodde hos min nye venn og det var en kjernekar. Han lovet å skaffe mig hyre med en stor ny 4 m. bark, som skulde ut på sin «maiden-tripp» til Ostindia, og som skulde være seilklar om ca. 3 uker. Men det var ikke så greit. Jeg hadde f. eks. penger til gode ombord i fullriggeren «Maria».

Jeg fortalte dette til min nye venn, og irlenderen som var boardingmaster av oprinnelse, bad mig bli med til doktor, så skulde jeg nok få attest for at jeg var syk. Dette stusset jeg over, jeg som var så frisk og livlig.

«Kom an», sa min vert og avsted bar det til lægen. Disse to, lægen og verten min, var nok kjente fra før forstod jeg.

Lægen spurte meg om jeg var nordmann.

«Ja», sa jeg.

«Ja, jeg skjønner det hele, det skal nok gå», sa han.

Jeg syntes det så litt mystisk ut, men håpet på min vert, for jeg fikk et godt inntrykk av ham.

Verten fikk resept og vi gikk på apoteket og hentet en større krukke med salve. Denne blev jeg innsmyrt med om aftenen, da jeg skulde gå til køis. Williams, så het verten, bad meg om å banke i veggen når salven begynte å virke, det vil si å svi og klø.

Efter et par timers forløp fikk jeg føle at den virket. Jeg banket i veggen og inn kom verten med vann og såpe og jeg fikk en ordentlig overhaling.

Kløen gav seg litt, men om morgenen hadde jeg fullt av utslett på bryst, rygg og armer.

Da sa verten: «Nu blir du med ombord, så skal vi nok greie ut.»

Vi så gjorde. Gikk ombord i fullriggen «Maria» og traff kapt. Han var i krigshumor, men dette anfektet ikke kjempen meget. Han bad meg om å vise frem det utslett jeg hadde fått. Da fikk pipen en annen lyd. Jeg fikk avbetaling og enda noen ekstraskillinger og en klapp på skulderen og en bra attest, selvfølgelig muntlig. Og irlenderen et par gode whiskyer ovenkjøpet. Jeg sa pent adø til mine kamerater og på land bar det igjen til Williams bungalow. Williams hadde en kone som var adskillig eldre enn ham og hun var visstnok sjalu på ham. Iallfall husker jeg ofte de var i tottene på hverandre, særlig når han kom sent hjem glad i humor.

Verten sa en gang til meg: «Du hørte vel gamla igår kveld, men det skal du ikke bry dig om. Det går fort over igjen.»

«Imorgen går vi alle tre på teatret, og der skal du se hvor hun liker seg.»

Vi gikk i teatret og hadde det riktig hyggelig.

Jeg var ofte med verten ute på fornøielser og han tok sine almindelige whiskyer mens jeg drakk min limonade. Hans nese viste nokså rødt, iallfall på nært hold.

Williams holdt sine ord og skaffet meg hyre på en 4 m. ny skute som nettop var kommet fra skibsbyggeriet, en fin skute hjemmehørende i Greenock, som skulde til India via Afrika.

Jeg fikk ennu et glimt av italieneren, da den holdt på å gå ut av dokken. Verten og jeg tok en liten tripp ut og vinket det siste farvel til «Maria». Jeg sa til Williams at jeg syntes det luktet makaroni.

«Ja», svarte han, «du har visstnok rett i det «Old Boy».

Til slutt vil jeg si, at man ofte har hørt om disse «boardings-mastere», at de er noen fåle karer til å trekke sjøfolk på. Og det kan vel være sant mange ganger, men denne min vert var den hyggeligste mann jeg har truffet på — av det slaget.

Der var ordentlig kø av sjøfolk, når de store seilskib skulde hyre mannskap til langfart og især til «Wild Rose», som var helt nytt og nettop kommet fra skibsbyggeriet og skulde ut på sin «maiden trip». Derfor var det om å holde seg frem og vise sine attester for dugelighet ombord i seilskib. Jeg for min del hadde jo ikke nogen attester fra italieneren som jeg rømte fra. En efter en blev tatt ut og de fleste vraket. Jeg antar at der ved denne leilighet var møtt frem ca. to hundre mann som søkte hyre. Til stede var kapt. og styrman. Disse pekte ut de gutter som de syntes var brukbare. Der skulde hyres 20 matroser og 2 lettmatroser foruten befal, stuert og kokk.

Kapt. spurte så om der var noen skandinaver, og frem kom en del norske, svenske og finnlendere.

1 svenske, 2 norske og 1 finnlender, forøvrig bestod besetningen av et broget folkeslag. Det var greker, italiener, franskmenn, tyrker, hollender, engelskmenn i majoritet samt 2 amerikanere.

Alle officerer var engelske og bestod av 4 styrman, 4 læregutter samt stuert og kokk. Seilmakerne var forhyret noen dager før.

Skibet var lastet med kull til den engelske marine og skulde losses i Port Elisabeth, Syd-Afrika.

Den neste dag bar det ombord med sjømannssekk på nakken og spent var jeg da jeg kom ombord i den store skuten og så til værs på den svære riggen. Men humøret var jo bra, det var nu bare å bli kjent med alle disse tauger og få vite hvad de kaltes på engelsk. Skibet lå der vakkert og oppusset. Det var noe for oss unge gutter.

Om tankene kunde jo være mange, når det bar ut på en sådan tur og med så mange forskjellige mennesker. Noen var jo eldre og prøvet, andre pure unge og mindre erfarne, ennskjønt alle hadde vært med seilskib.

To slepebåter tok oss ut klar land og nu bar det til for alvor. Op til værs, kaste løs alle seilene efter ordre fra styrman, så alle rær var bemandet. Været var pent og sommerlig. Det blåste en frisk bris av nordvest. Skibet begynte nu å gjøre fart for første gang.

Kapt. var nok ordentlig spent på å se om skibet som var nytt var en god seiler. Det viste seg jo senere at hun var en storseiler som kunde sine saker. Vinden frisket på efterhvert, så alle seil gjorde sin nytte. Det blåste godt så skibet gjorde sine 10 mil allerede. Det var jo ikke verdt å spare nytt skib og sterk rigg.

Mastene var av stål og likeledes en del av rærne. Likene i seilene var av wire.

Dagene gikk fort. Arbeide manglet ikke. Det var å rette på mange små feil og mangler ved seil og rigg.

Det begynte nu å bli varmere jo lenger syd man kom, så det var riktig behagelig i denne rene sjøluften. Påklædningen minskedes, så man gikk barbert og med en tynn skjorte og bukse. Efter hvert som det blev varmere, løsnet malingen på rær og master, da skibet var bygget om vinteren, og nu bar det til med å skrape og henge i riggen dag efter dag. Men arbeidet gikk med liv og lyst og godt kameratskap. Vi blev alle gode venner, så tiden gikk fort. Men der var disiplin ombord, det er sikkert. Ved vaktskiftet kl. 8 aften og 12 natt blev man mønstret og navnene ropt op på hver enkelt mann.

Om så var det å løse av ved roret og utkikk. Ja det var ikke meget å holde utkikk for. Man kunde seile hele måneden uten å se et eneste skib eller dampbåt. Når man fikk se et seilskib komme seilende var det et vakkert skue og alle mann var spent på å se hvilket skib det var, hvis man da var så nær hverandre.

Det var ikke mange nye opplevelser om dagene. Man hadde arbeide nok, bra kost efter datiden med seilskib, og sov godt.

Det var salt kjøtt og flesk daglig, preservert fårekjøtt, litt margarin og marmelade, en gang ferskt brød om uken. Potetene blev det snart slutt med, hver søndag litt preservert poteter. Det var ikke stor forandring i menyen. Fisk var der ikke. Et glass citronsaft hver middag i tropene for å forebygge Beri-beri.

I passatvinden gikk det strykende, 10 a 12 mil stadig hver vakt, og det var en herlig tid å være sjømann. Det stod på ukevis med klar blå himmel og varmt og godt. Vinden gjorde det jo meget behagelig.

Om natten var det bare å slenge seg ned hvor som helst på dekket, man måtte jo være klar om det skulde være nogen ordre.

Ofte hørte vi at flyvefiskene plasket på dekket efterat de hadde fløiet mot seilene i mørket, og da var det å fange dem. Stuerten stekte dem og de smakte godt, lignet sild, så det blev jo litt forandring for dem som hadde fanget, og de delte gjerne litt med kameratene. Vi fisket jo også boniter ved hjelp av snøre og angel, med en rød fille på som agn. Men nu begynte et større fiskeri av en svær hai. Den hadde fulgt skibet ganske et døgn. Vi kastet ut forskjellige ting, såsom gamle sko og blikkbokser. Den slukte alt.

Så blev der slengt ut en større jernkrok med et stykke flesk, og straks veltet den seg på rygg og slukte flesket og fast blev den. Det var et helt arbeide med å få den inn på dekket. Den var 10 fot lang. Og nu begynte parteringen av bestet. Den blev ikke skånet. Det er jo sjøfolkenes fryktede fiende. Både når man bader og faller overbord, så er den straks klar til angrep. Sporen blev spikret fast

på klyverbommen til minne. Men der kom senere flere haier som søkte etter bytte. Vi fanget noen småhaier og kokte dem. Ja vi smakte på sorten, men den blev ikke ettertraktet og fikk dårlig avsetning.

Nu nærmet vi oss ekvator, da dåpshandlingen skal foregå, for alle dem som ikke har passert linjen før. Vi var 8 mann og en liten staut gutt, sønn av kapt., som var 5 år gammel. Også han måtte gjennomgå dåpen.

Alle mann stod opstillet på dekket rundt stormasten, både vakt og frivakt, men vi savnet en mann, en tysker, som hadde gjemt sig. Men vi fikk tak i ham, og han fikk undgjelde det. Neptun kom da til syne. Veldig og verdig i sitt antrekk med langt hvitt hår og skjegg og med forskjellige ordener og våben. Tjære og fett og kost og en lang trekniv lå klar og så begynte ceremonien etter toner av et trekkspill og en sang laget for anledningen. 1. styrm. holdt en tale med assistanse av seilmakeren, en gammel sjømann som hadde vært med en masse dåpshandlinger til sjøs. Det var vanskelig å få bort tjæren. Men det gikk dog allikevel å få vasket sig ren etter skuespillet. Tyskeren fikk mest tjære, fordi han gjemte sig vekk. Alle de dømte fikk utlevert hver sin dåpsattest og så var alt forbi.

Dagene gikk. Lå en hel uke og drev for vindstille og ikke avanserte noget. Av og til fikk vi noen kraftige regnskyl så det flommet ned, og da var det å få sig et ordentlig dusjbad. Det var bare å sape hverandre inn og så bruke kosten, regnet skyllet av. Det var behagelig med det milde regnet. Alt tøy blev tatt frem og grundig vasket. Liketil køiklærne blev vasket så det luktet rent overalt. Og nu bar det til å samle regnvann på store jernbeholdere, som var tømt etter at vi forlot England. Likeledes blev noen tomme tønner fylt til vaskevann. Det var jo skikk og bruk å rasjonere vannet. Det var ikke stort man fikk til hver mann. Lørdag em. fikk alle fritt til å vaske klær i almindelighet.

Vi hadde ikke sett land siden vi var i Den engelske Kanal. Den eneste landkjensel vi hadde var øya Sankt Helena, det minneverdige sted hvor Napoleon endte sine dager i engelsk fangenskap.

Tiden gikk med diverse arbeide så man var aldri arbeidsløs. På frivakten hadde flere av oss litt å syse med for oss selv. Noen holdt på med finere sjømannsarbeide, noen med å lage tremodeller av skib og noen leste. En amerikaner skrev en stor bok. Han hadde visstnok studert, efter som han fortalte, iallfall skrev han godt. En eldre franskmann leste meget i bibelen, en bok som han var meget glad i, og det måtte vi holde med ham i. Der blev diskutert mange religiøse ting. Det var jo ikke alle som hadde samme syn på religionen, da der var så mange forskjellige nasjoner. Men franskmannen fikk jo som oftest medhold. Han var en meget kultivert og belest mann.

Nu trakk det op til mørke skyer, så vi kunde jo vente litt av hvert. Det begynte å øke til kuling, så vi gikk igang med å berge de øverste seilene. Vinden tiltok i styrke, men skibet gikk støtt og gjorde god fart. Det var jo sterke greier å lite på, så det knaket i riggen og blokkverket. Skibet gjorde sine 14 mil. Sjøen vasket ustanselig over dekket.

Om natten klokken 3 blev frivakten purret og i en viss fart sprang alle ut av køiene og op til vær for berging av seilene. Fikk ikke tid til å ta klær på. Barbent og i en tynn skjorte var flere av oss. Det begynte å hagle og regne og stormen ulte om kapp med torden og lyn. Mørkt som det var kunde vi ikke se hverandre undtagen når lynet blaffet. Luften var ladet med elektrisitet. Det var en natt som jeg aldri kommer til å glemme og som står for mig alltid når tankene vandrer til sjøs med seilskib. Plutselig hørtes gjennom stormen: «Mann overbord» fra forreste bramrø. Men intet kunde gjøres til redning i det oprørte hav. Det var bare å få berget seilene og glemme øieblikkets redsler.

Vi var 4 mann på store underbramrø, jeg ytterst på rånokken og en ung tysker innenfor mig. Plutselig blev jeg grepet i bukselåret. Med et skrik: «Jesus Christ», gikk min kamerat overbord. Det var på hengende håret at ikke jeg også hadde gått samme vei og fått

samme skjebne, da jeg kun holdt mig fast med et par fingrer. Det var trist, men hadde ikke tid for øieblikket å tenke på det. Det kom efterpå når seilene var berget og man falt mer til ro.

Da nu alle seil var fastgjort, undtagen stumpene, gjorde skibet en fart av 18 mil, så fortalte 2. styrm., da jeg hjalp ham med loggen. Det var bare å holde undav stormen med disse to seil og riggen. Vi som var akterfor stormasten kom ikke forut på 2 og et halvt døgn og måtte ligge i salonggangene.

Kokken, en eldre gråhåret mann, kom sig ikke fra kabyssen, men måtte holde sig der i tre døgn. Vi så av og til hodet av ham i en av ventilene.

Da så omsider stormen gav sig, passet vi anledningen en efter en å springe forut mellem sjøene, så vi til slutt alle kom i våre køier. Der blev da diskutert om ulykken som rammet våre kamerater, en østerriker og en tysker. Alle var jo meget nedstemte over det passerte, og der blev stille lenge uten at nogen sa et ord. Kun tankene arbeidet.

Stormen stilnet litt efter litt, så til slutt var alle seil satt og skibet fortsatte veien med alle seil og en frisk bris efter. En eldre mann blev sinnsyk. Kapt. trodde først at vedkommende simulerte og forsøkte ham på mange måter, men han bare lo og ristet på hodet og vilde ikke tale et ord. Vannslangen blev satt på ham, men det samme blev det samme; han bare lo. Han blev nøie passet på. Spise vilde han ikke. Antagelig fikk han et sjokk efter stormen, da vi mistet disse to mann.

Da vi 8 dager senere kom til vårt bestemmelsessted (Port Elisabeth) i Syd-Afrika, blev han sendt iland, mere vet jeg ikke om hans skjebne.

Port Elisabeth var en dårlig havn. Åpen red med hele Atlanteren rett ut og ingen molo til beskyttelse for havnen. Der lå flere skib som vrak. De var drevet iland på stranden. Der kom ombord havnemyndigheter og politi, og der blev holdt sjøforklaring med hensyn til de to mann som gikk overbord, og det blev bekreftet ved ed, at ingen av oss var skyld i ulykken.

Dagen efterpå begynte lossingen av lasten. Der kom ombord 30 kaffernegrer, store kraftige folk. Disse blev hentet hver morgen og satt iland hver aften. Kullene blev skuffet i nye sekker og lagret i land til den engelske marine.

Disse kaffernegrer som losset skibet var noen gemytlige herremenn. De optrådte som rene kunstnere på dansens område. De danset flere krigsdanser og gav noen fryktelige brøl fra sig og gestikulerte voldsomt med armer og ben i sine luftige kostymer som bestod av en sekk som der var kuttet huller i for hode og armer. Det var hele balldrakten. Men de var gode forretningsmenn. De byttet bort strudsegg og noen små skinn for skjorter, især likte de skjorter med friske kulører.

Og derefter bar det avsted igjen for fulle seil til det mektige India med alle sine mysterier

Nu var det å henge i med å skrape den løse rust som var i lasterummet, og det er sant det blev grundig gjort og malt to ganger over alt. Men så var vi jo mange mann i arbeide og ingen avluring.

God mat hadde vi jo i en tid efter at vi forlot Afrika, friske grønnsaker og poteter. Men det varte ikke lenge før det blev salt kjøtt og flesk og hermetikk i det uendelige.

Været var ganske bra på reisen fra Afrika til India, men det tok lang tid, 2½ mnd. Hadde jo frisk kuling en og annen gang, men ikke noen storm å snakke om. Av og til kunde man gjøre fast seilene på røil og bramseil, men det var sjelden. Lå av og til og drev i stille i dagevis.

Da man begynte å nærme sig kysten av India skulde skjebnen også der innhente oss. En natt ved tre-tiden tok skuta grunn, og det nok så voldsomt. Flere av oss blev kastet ut av køiene og havnet på hverandre, sammen med meget skrammel. Skibet gikk da med en fart av 8 mil og hoppet noen ganger på grunnen så det skranglet ordentlig i den svære riggen.

Alle seil blev fastgjort foreløbig, og da det lysnet av dag begynte

lossingen av ballasten, det vil si sannballasten, for steinballasten måtte ikke kastes overbord, da skibet vilde hugge med bunnen mot steinene. Stedet hvor skibet stod bestod av sannbanker. Sjøkartene var den gang meget mangelfulle langs den indiske kyststrekning, og dertil hadde det vært disig vær, så det var ikke tatt observasjoner det siste døgn.

Det var en streng jobb med all denne ballasten, og især da skibet kastet på sig når det var dønning. Vi forsøkte å sette ut to store varpanker og hive inn på vinsjene, hadde nemlig store kraftige spill og damp fra donkeykjelen, men det blev ikke til noe resultat. Kapt. var ikke meget tilfreds, men tok tingen som det sømmer sig en sjømann. Vi hørte sjelden han talte til mannskapet, det var bare ordrer til styrmennene. Ja, situasjonen var ikke særlig lys. Mange mil til land og dertil ukjente kyststrekninger og usiviliserte halv- og delvis vill befolkning efter beskrivelsen.

Da vi hadde stått på denne måte i 5 døgn, blev der holdt skibsråd og besluttet å sette på sjøen en av livbåtene og bemanne den med 5 mann og 2. styrm. for å finne land og komme til en fyrstasjon der likeledes var telegrafstasjon.

Der blev trukket lodd om hvem som skulde gå i livbåten. Jeg ønsket at loddet vilde treffe på mig og mitt ønske blev opfylt. Så var det å gjøre sig klar med et par skjorter og et par lette sko og oljeklær. Sturten sørget for den beste proviant som fantes, og da kom whiskyen frem for første gang ombord. 2. styrm. hadde den med i medisinkassen sammen med den annen medicin. Vann blev fylt på noen dunker og alt annet utstyr som trengtes, 2 geværer samt en revolver. Nu var der nok av skytevåben ombord i skibet. Rundt masten i salongen stod der 8 geværer. Det var godt å ha i visse tilfelle. Sjøøveriet var det vel ikke trygt med på disse kanter.

Vi blev da spurt om alle kunde ro og bruke årene. «Kan du ro», sa styrm. til mig. «Har De hørt», svarte jeg, «at en nordmann ikke kan ro?» Da drog han på smilebåndet og klappet oss alle på skulderen, og så bar det avgårde med hurrarop fra alle ombord.

Vi satte seil på livbåten. Frisk bris hadde vi og mot land bar det, uten at man kunde øine det. Av og til fikk vi vindstille og måtte ta årene fatt. Solen brente voldsomt. Når sjøen skvettet på oss og solen stekte på det verste, blev vi aldeles hudløs på armer, bryst og i ansiktet til tross for at vi smurte oss inn med vaselin.

Fikk et nydelig følge av to svære haier som var kloss på siden. brukte båthaken på bestene. 2. styrm. fyrte med revolveren og det hjalp, men der kom nye til. Glubske var de, men der var også noen andre store sagfisker i farvannet.

Seilasen gikk bra og der blev tatt observasjoner. Efter 1½ døgn seilas fikk vi land i sikte, og palmer var det første vi fikk øie på, da landet var flatt som en pandekake. 2. styrm. vilde ikke legge kursen nærmere land, da stedet som før fortalt ikke var trygt, og at der både kunde være menneskeetere og slanger m. m.

Båten gjorde sine 4 a 5 miles fart. Holdt det gående langs kysten der skar sig i flere store buktninger. Så en mengde havskillpadder som lå i sjøen.

Efter ennu å ha seilet og padlet i et døgn fikk vi øie på et fyrtårn, og ikke mange timer efter steg vi iland og blev mottatt av en englander og et par indere. 2. styrm. forklarte situasjonen til fyrvokteren. Blev buden i et pent lite værelse og fikk bananer og annen frukt, egg og grønnsaker. Efter å ha hvilt oss ut kom fyrvokteren ned fra fyrtårnet og skrek ut at der var en seiler i horisonten. Og da blev det spenning. Om det var vårt skib som var kommet klar sannbankene. Og det viste sig efter at den kom nærmere, at det virkelig var «Wild Rose». Det kom for frisk bris og alle seil; et yndig skue.

Der blev glede både ombord og iland da skibet ankret utenfor fyrtårnet. Og vi rodde ombord og blev mottatt med nogen kraftige hurraer.

Dagen efterpå kom der en stor engelsk slepebåt fra Kalkutta og slepte oss op floden til en plass som het Chittagong. Det tok oss flere timer å komme på lasteplassen.

Stedet hvor vi ankret var ikke meget bebodd. Noen bambus-hytter lå spredt i små klynger. Palmetrærne stod tett i tett langs floden på begge sider og jungelen var tett sammenvokset med forskjellige tresorter og slyngplanter. Det første vi hadde å gjøre efter at vi hadde fortøiet var å rigge ned de øverste rær, såsom røil og bramrær, i frykt for høststormene (Monsunen) som pleiet å være voldsom, når disse kom settende. Skibet lå da nokså høit på vannet, da all ballast var losset og var litt rank.

Man fikk ikke ro iland ei heller landlov på denne plass. Kun en av de siste dagene fikk en vakt ad gangen lov å gå iland med to av styrmennene på hver vakt. Jeg for min del var iland en gang hver uke, da jeg var med å ro kapt. iland sammen med 3 andre unge gutter. Der var nemlig en engelsk misjonær som kapt. besøkte og fikk sin post hos, brev og aviser. Ja vi fikk jo et og annet brev, men det var ikke mange av oss som fikk, og aviser fikk vi når de var lest akterut i salongen.

Første dag vi rodde kapt. iland efter å ha fortøiet båten, gikk vi sammen med kapt. op til misjonæren. Han hadde et pent hus. Der var inngjært med netting rundt hele haven og huset for at slanger ikke skulde komme inn og ellers andre dyr.

Efter å ha spist høns og riis i carry, fikk vi unge gutter lyst til å se os litt omkring utenfor innhegningen. Det første vi fikk øie på var noen papegøier som satt og holdt sådant leven. Vi fortsatte imidlertid gjennom jungelen, beveget med hver vår bambusstang i tilfelle vi skulde møte noe levende vesen. Apekatter fikk vi da se nok av. De sprang fra tre til tre og gren til gren og utstøtte forskjellige lyder og gjorde grimaser til oss nordboere. Til slutt fikk vi da øie på noe som lignet en slange. Vi gjorde oss klar til angrep med bambusstengene som var nokså lange. Men det viste sig heldigvis at det kun var hammen av slangen.

Så gikk vi da til misjonærens hus og fortalte hvor vi hadde vært og hvad vi hadde oplevd. Det resulterte i at vi måtte holde oss nærmere huset. Men vi hadde nok å bestille allikevel med å klatre i trærne efter papegøiene.

Frukt vokste der en mengde av, bananer og annanas, så vi hadde en herlig tid, når vi fikk ro kapt. iland.

Hver morgen kom der også innfødte roende ombord, som hadde tilsalg av egg og frukt og en hadde papegøier og en annen hadde ro apekatter i band. Disse vilde han selge eller bytte bort i klær, ennskjønt de for det meste gikk i Adams drakt, iallfall de yngre. De eldste hadde jo en skjorte på sig og et stykke hvitt bomullstøi rundt livet.

Da mannen med alle apekattene entret rekken, stod en matros klar og kuttet over tauet, så alle apekattene blev løs og til værs bar det med alle. De var ikke svimmel så det ut for. Mannen som eiet dyrene blev sint, men det hjalp ikke. Apekattene hoppet en for en fra den svære høyde ned i floden. At de ikke slo sig ihjel var et under, men de greide sig og fikk sin frihet igjen, og til skogs bar det.

Vi fikk lasten fra lektere som kom langt oppe fra floden og som visstnok tok mange dager nedover til der hvor skibet lå.

Disse indere var noen snille folk og gjorde sig forståelig med et og annet engelsk ord. Men de var flinke forretningsfolk og vilde gjerne bytte sine saker, som bestod av forskjellige arbeider i tre, skrin arbeidet av pinsvin og kamfetre, og forskjellige andre ting. Sigarer hadde de også å bytte bort. De likte især skjorter som var sterkt farvet, rød og blå. Jeg byttet bort en hel del av min garderobe. Men kapt. hadde å selge ombord både skjorter og annet i sin manufakturforretning.

Jeg husker sent en aften jeg hadde lurt mig ombord på en av disse lektere. Der satt jeg med flere ting jeg hadde byttet til mig sammen med 4 indere og røkte sigarer. Med et hørte jeg styrm. stemme: Nu må du se å komme dig ombord og det litt fort. Jeg så gjorde. Jeg fikk litt irectesettelse, men slapp ellers bra fra det.

Der var en masse indere som deltok i innlastningen. Vi lastet

juteballer og hadde ca. 15000 baller inne da vi var ferdiglastet. Men det tok tid. Vi lå der 2 mnd., da vi måtte vente på lasten.

Det var sjelden regn, men når det hendte at det regnet var det dessmer kraftig med lyn og torden og til dels noen kraftige stormbyger. Da var det uhyggelig, selv om man lå til ankers og var godt fortoiet. Her i tropene kan det være nokså trist når uværet bryter løs. Mørket kommer jo snart når dagen er slutt.

En morgen kl. 7 blev en av mannskapet opmerksom på at der lå et lik, som strømmen i floden hadde drevet med nedover, fast i ankerkjettingen. Det var bare å ta en lang stang og skyve det til side, og så bar det nedover floden med det, til føde for krokodillene som man av og til så lå på strandbredden og dovent sig. Det er nok skikkelig og bruk at likene blir begravet i flodene på disse kanter. Og når der var begravelse, som det ofte var, da var det et sørgelig spektakkel. Da lyste bålene og da sloes der på gongongen og flere trommer var i bruk. Kanskje det var for å holde vilde dyr på avstand, for de manglet heller ikke. Man kunde ofte når mørket trådte inn høre disse forferdelige hyl av hyener som for og lusket ned på strandbredden efter mat (åtsler). Likeledes hendte det flere ganger at tigreren satte i noen voldsomme brøl så luften ordentlig dirret. Når det dertil var mørkt, så var det uhyggelig å høre. Der var en masse rovfugler som holdt til der på stedet. Massevis av gribber satt og hugget på døde skrotter både av mennesker og dyr og dessuten var der et utall av en falkart, nokså stor. Vi hadde til fornøielse å kaste matbiter op i luften, da for de som et lyn og tok dem.

Åtte dager før skibet var lastet begynte man å gjøre klar seilene som var tatt fra rærne og rigge op de rær som blev nedrigget ved ankomsten. Endelig skulde da styrbords vakt få landlov. To styrm. fulgte med som ordensvern i denne hyttebyen. Men at der blev morro, det skal da være sikkert. Man fant på de utroligste skoierstreker, bl. a. lå der en liten gammel hest og solet sig og vilde ikke reise på sig. Da var det vi tok fatt i den og bar den et langt stykke vei. Den bare sparket litt og la sig ned igjen.

Det var flere indere som hadde mange pene ting å selge til rimelige priser, forarbeidet av ben og tre, samt horn. Noen hadde små apekattunger og papegoier å selge. Jeg kjøpte en liten apekatt og to små papegoier. Papegoiene blev ikke gamle. De lå døde i buret sitt neste morgen, til stor sorg.

Men tilbake til landloven. Noen av karene hadde fått tak i et slags brennevin, antagelig var det rom, laget av sukkerrør. Noen blev i et meget livlig humør og laget spektakkel. Der satt en masse indere og deriblandt flere kvinner. Disse damer var meget godt utstyrt med smykker rundt ankler, tær, armer og hals for ikke å snakke om den ringen i ørene og et prakteksemplar av en ring i nesen. Men de var vakre, med sin kaffebrune farve og de store mørke øine. Møblementet var ikke flott. Der var ikke chesterfield møblement eller rokokko. Det var kun noen bambusmatter og der satt de og røykte sin vannpipe og var ellers i godt humør, især når forretningen gikk bra. Man fikk jo nokså meget for en rupi.

Da så b.b. vakt dagen efter fikk landlov, blev der også morro, og man hadde mange historier å fortelle hverandre og drøfte landgangen i det mektige rike. Det hadde man til tema i lang tid i mangel av annet.

Der var en neger som var doktor på stedet. Han var ombord et par ganger og så til mannskapet og spurte om helbredden. Men den var jo upåklagelig, især da vi fikk fatt i grønnsaker og frukt og poteter for ikke å snakke om ferskt kjøtt. Stueren måtte ros iland tidlig om morgenen og hente kjøttet før det var blitt ordentlig kaldt efter slaktningen. Kjøttet tålte ikke å ligge mange timer før det blev ødelagt. Det var jo en voldsom varme her, ennskjønt nettene var kjølig. Men så var vi da plaget med disse sørgelige moskitoene som tok blodprøver (en masse). Til slutt var det nesten ikke å få sove for disse blodsugere. Men et par av oss yngste fant på råd. Vi tok et teppe og en hodepute og gikk op i merset i riggen. Der la vi oss til å sove. For sikkerhets skyld

surret vi oss fast, så vi ikke skulde ramle ned. Der sov vi godt og var ikke plaget av moskitoer.

Nu var innlastningen ferdig og så kom der en større slepebåt og tok oss ut floden og sa begynte seilassen hjemover for en liten svak bris, godt og varmt. Moskitoene var vi ferdige med. Da vi var nær land og vinden stod av land, luktet det av krydderier.

Nu var det den almindelige rengjøring efter landopholdet. Vaske og skure, og når man var ferdig med det, begynte oppussingen av skibet med maling og fernisering, skrapning av alle dører og rekken som var av teak. Så arbeide var man ikke fri for.

Skibet viste sig å være ubetydelig lekk efter at man stod på sannbanken, men kun noen stikk med pumpen et par ganger for en uken. Seilassen gikk nu bedre jo lenger vi kom klar kysten. Til dels hadde vi god fart og alle seil gjorde sin nytte. Skibet var jo ganske lett lastet og var således godt trimmet for seilas.

Så var det et langt arbeide som forestod, det var nemlig dekket som stod for tur. Dag efter dag i lang tid var det å skure dekket med store glatte steiner (hollystone). Vi var så lei av dette arbeide ustanselig, men det skulde jo gjøres. Men da dekket var ferdigbehandlet efter kunstens regler, kunde der ikke finnes et skib med et sådant flott dekk. Var der noen av oss som hadde jernstifter under skoene måtte disse skiftes med messingstifter. Men for det meste gikk vi jo barbert og sparte på strømper og sko. Ja det var rent og pent overalt og ikke en flekk var skitten og Atlanteren var jo stor nok til spyttebakke.

Røke gjorde man da og nok av tobakk var det. Det hadde kapt. tilsalg. Men ingen måtte røke aktenfor stormasten selv om man hadde frivakt. På vakten var det jo ikke tale om. En og annen kunde jo lure sig til en liten røk i all stillhet.

Dagene gikk, men de gikk ikke fort nok, vi lengtet jo hjem. Litt sang og musikk og ellers litt småarbeide på frivakten forkortet tiden. Det hendte jo at man tok frem noen fotografier og så på og leste gjennom gamle brev.

En søndag var det på et hengende hår at ikke min lille apekatt var blitt skutt av kapt. Den var jo nokså vidløftig av sig og ikke alltid ærlig. En dag var den på besøk i bestikkklugaren og kom ut med en stor navigasjonsbok under armen, og til værs fløi den og satte sig ordentlig til rette og begynte å rive blad for blad ut av boken, for å se vinden seile avgårde med bladene. Da var det kapt. tok revolveren og sa at nu skulde den skytes. Jeg kunde jo ikke si et ord, men så bare til værs efter den. Men så senket kapt. våbenet og sa at du må passe mer på den en annen gang, men det var nok ikke så greit. Tobakkspipen la den også sin elsk på og mange spektakler var det. Men alt hvad den drog avgårde med, det la den under hodeputen min i køien. Forresten var den nokså underholdende i mangel av annet.

En søndag var der opvisning. Vi fanget en stor albatross. Den kan, når den først er kommet innenfor rekken, ikke løfte sig. Den hadde noen svære vinger og gikk og spankulerte på dekket og satte sjøbein og følte sig ikke riktig vel, idet den kastet op (sjøsyk). Og her blev ballade. Skibets store hund, en nyfundlander, hadde lyst på den, og på ryggen av hunden satt apekatten. Hunden og apekatten var gode venner. Når det av og til gikk litt varmt for sig ristet apekatten i ørene på hunden, og da blev den enda mer krigersk. Til slutt måtte albatrossen betale sitt liv nokså dyrt og slutt var det denne gang med opvisningen, men vi fikk flere sådanne opvisninger senere.

Den eneste landkjenning vi fikk på turen var da vi rundet sydspissen av Afrika, Cape de Gode Hope, og da blev der signalisert fra skibet å rapportere til rederen, at skibet var passert og alt vel.

Noe av særlig interesse var det ikke. Været var bra i lange tider, en og annen kuling fikk vi jo. Man stod ofte klar med taljene til roilen og bramseilene, når de sorte mørke skyer nærmet sig, og da var det å la gå, eller rettere sagt fire ned de øverste seilene. Det gikk jo fort for sig, og så op igjen når bygen var over. Noen stor

storm hadde vi ikke. Bare noen få ganger minsket vi seil, ellers lot vi det stå til og skibet var en seiler av rang.

Vi hadde føling med et par tyske seilskuter, og vi holdt oss i nærheten av hverandre i flere døgn. Det var et vakkert skue å se disse flotte skib. Det var to fullriggere og gjorde en respektabel fart av 12 mil. Ofret mange stunder av frivakten for å se disse vakre skibene. Av og til var de ganske nær, så vi kunde se folkene ombord og viftet til dem.

Nærmet oss Sankt Helena og var utenfor øya om formiddagen. Vinden var ganske løi så vi lå med bakkede seil. Der kom ombord flere små robåter samt et par militære personer. Der blev overflod av grønnsaker og frukt av forskjellige sorter. Der var jo et stort artet klima, så der måtte vel vokse allslags frukt.

Vi var heldige med været, ikke noen nevneverdig storm, undtagen da man nærmet sig franskekysten. For god bør bar det gjen-nem Den engelske Kanal, og der var en masse seil- og dampskib som passerte. Nu var det blitt kjelligere, så det var å klæ sig litt bedre. Stakkars apekatten. Den tålte ikke klimaet og holdt sig i nærheten av kabyssen og varmet sig. Måtte sy en frakke til den for den likte sig ikke og blev forkjølet.

Nu hadde vi regnet ut at efter 1½ døgn skulde vi være ved inn-seilingen til Dundee i Skottland, hvor lasten skulde losses. Imid-lertid gikk ikke alt efter beregning. Fikk nordlig vind og måtte krysse oss opover, så det tok 4 døgn før vi ankret utenfor et fyr-tårn og der fikk vi 2 slepebåter som tok oss inn i havn. Da hadde vi brukt 4 mnd. og 25 dager fra India og til Dundee og var fornøiet av denne turen.

Blev avmønstret dagen efter vi var fortoiet. Nu var det å være forsiktig med sine surt fortjente penger. Det var nok av landhaier og snyltere som passet på utenfor mønstringskontoret og vilde hjelpe til å skaffe losji. Der var både mannlige og kvinnelige, som var meget elskverdige, da de visste man kom fra langfart. Noen av oss tok inn på Sjømannshjemmet, det mest betryggende sted og godt stell. Andre reiste samme dag efter å ha sagt pent adjø med sine kamerater, og nu spredtes vi for alle vinder.

Jeg reiste til Cardiff efter nogen dagers forløp. Det første jeg gjorde var å besøke min gode gamle vert Mr. Williams og gjensynet var gledelig på begge sider. Vi hadde en lang passiar og meget å drøfte. Konversasjonen gikk nu godt på engelsk og det var bare godt alt sammen. Brev blev sendt hjem med hilsener. Og så var denne lange tur slutt med den prektige 4 m. bk. «Wild Rose». Gode attester var heller ikke å forkaste. Tidene her i Cardiff var gode, men nu skulde jeg ta det med ro noen dager og så avgårde igjen.

SØRENSEN, JOHAN MARTIN,



Sandefjord, f. 22. nov. 1875 i Sandefjord. Til sjøs 1889 med s. «Illeri» (330) av Sandefjord. Styrms.eks. 1898 i Sandefjord. Styrms. bl. a. med bk. «Lovise» og fullr. «Ekelund». Blev i 1906 fører av s. «Illeri» av Sandefjord, tilh. Alb. Grøn. Har senere ført s. «Godø», d.

«Ambra» (4300), m. «Lai», s. «Push», d. «Ørn II» og fl.k. «Ole Wegger» (17500), alle av Sandefjord. Sluttet sjøen i 1930. — Senere i Skibskontrollen. — Gift. 5 barn.

Fullr. «Ekelund» av Sandefjord avgikk fra Durban bestemt til Sarpsborg med 3200 tonns kull. Lille julaften 1920 merket vi

brandlukt fra lufrørene og julaften fra dagvakten arbeidet vi oss ned i lasten til tyskendekket. Da vi kom dit, veltet tette røkmasser frem langs bjelkene. Vi var da på 5° s. br. 19° L. W. Vi forsøkte å dempe varmen ved å tette all lufttilførsel, men et par dager senere sprang fore luke med et veldig brak. Vi fikk tettet luken, men tok samtidig surringene av storluken. Men neste dag gikk denne samme vei, så luker og planker blev liggende til dels fast i storseilet, som også tok fyr, men det blev straks slukket. Der blev da holdt skibsråd og vi blev enige om å styre vestover, for vi hadde fått N.O.passaten. Alt gikk bra til nyttårs-aften, da varmen brøt ut akterut. Kl. 9 aften blev skuten lagt bakk for natten, og begge livbåter låret ned med 4 mann i hver. Neste morgen fortsatte vi igjen med båtene på slep, og det gikk fint med en 5—6 mils fart. På denne måten holdt vi det gående, men varmen tiltok stadig, så luen stod op langs bordene og ved mastene, dog ikke mere enn ca. 3 fot høit.

Vi lå bi om natten, og skiftet mannskap fra båtene hver morgen. De par siste dager seg fore- og stormasten over 7 tommer, så riggen hang og slang. 8. jan. tok det fyr i en del planker der var henlagt på tyskendekk. Vi braste bakk stor- og kryssstopp, la bi og låret øieblikkelig giggen. Da vi kom rundt akterskipet stod luen allerede mellom ventilene til kahytten. Vi gikk i livbåten og lot giggen gå, men begge båter holdt ennå fast i skibet, som nu var et ildhav. Dette var på 8° N. Br. 48° L. W. Blev optatt samme aften av en amerikansk damper. Fra «Ekelund» har vi senere ikke hørt mer.

SØRENSEN, KRISTIAN E.,

Oslo, f. 12. april 1878 i Otterø pr. Kragerø. Til sjøs 1893 med s. «Alfarin» (600) av Kragerø, tilh. J. C. Sørensen. Styrms.eks. 1897 i Kragerø. Styrms. bl. a. med s. «Flora», d. «Colombia» og d. «Oscar II». Blev i 1906 fører av d. «Ohio I» (1000) av Kobe, Japan. Har senere ført damperne «Sing Yui» (1100) av Shang-hai, «Chingtufo» (3500) av Bergen og «Ronald» (5000) av Oslo. Sluttet sjøen i 1916. — Derefter sjøk. assistent i Sjøfartskontoret og fra 1920 Skibskontrollens besiktigelsesmann i Oslo. — Gift. 3 barn.



SØRENSEN, MAGNUS LUDVIG,

Nøtterøy, f. 5. mai 1878 i Nøtterøy. Til sjøs 1895 med s. «Statsraad Brock» (300) av Oslo, tilh. Winge & Co. Styrms.eks. 1897 i Nøtterøy og skibsf.eks. 1900 i Tøns-berg. Styrms. med Oslo-damperne «Geir» og «Nord». Blev i 1906 fører av d. «Taunton» (1200) av Sande-fjord, tilh. A. F. Klaveness & Co. Har senere ført



d. «Snepe» (2400), d. «Steinstad» (4400), d. «Mandeville» (2000) og fører nu m. «Snestad» (7600), samtl. tilh. s.n. rederi. — Gift. 3 barn.

SØRENSEN, NIELS,



Oslo, f. 1. aug. 1867 i Tromøen. Til sjøs 1883 med bk. «Queen of the East» (1230 brt.) av Moss, tilh. A. P. Andersen. Styrme.eks. 1885 i Fredrikstad og skibsf. eks. 1893 i Oslo. Styrme. med bk. «Ellen Grant» og o.n. bark. Blev i 1891 fører av dette skib, tilh. o.n. reder.

Har senere ført s. «Rainbow» (800 brt.) av Fredrikstad, s. «Darby» (890) av Belfast (under norsk flagg), d. «Gard» (850), d. «Munter» (1250), d. «Falk» (1850), d. «Gro» (4200), d. «Jessie» (4850) og d. «Jorunn» (3100), alle av Oslo. — Sluttet sjøen i 1930. — Gift. 3 barn.

Jeg seilte under krigen til natten til den 22. aug. 1917, da jeg med d. «Gro» blev torpedert i Den engelske Kanal ved Start-Point. Torpedoen traff midtskibs nr. 3 rum og maskinrummet blev øieblikkelig fylt med vann. Den ene livbåt blev ødelagt. Vi gikk alle i den annen livbåt og blev senere optatt av et engelsk vaktsskib.

SØRENSEN, OLE,



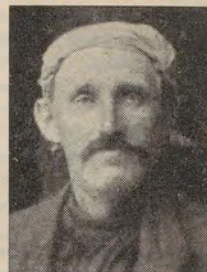
Bækkelagshøgda pr. Oslo, f. 22. sept. 1883 i Melsomvik. Til sjøs 1900 med s. «Homewood» (1800) av Glasgow, tilh. Joh. Johansen. Styrme.eks. 1904 i Stokke. Styrme. bl. a. med d. «Kong Frode», d. «Skotfos» og d. «Granfos». Blev i 1914 fører av d. «Ulefos»

(1650) av Oslo, tilh. Thor Thoresen jr. Har senere ført damperne «Vestfos» (2600), «Klosterfos» (2800), «Dampen» (4100) og fører nu «Dampfire» (2800), tilh. Arth. H. Mathiesen, alle av Oslo. — Gift. 4 barn.

Vinteren 1912, mens jeg var 1. styrme. med «Skotfos» og skibet på reise fra Danzig til Holmestrand, frøs skibet fast i isen i Kjøgebukt og blev fast i 12 dager. Skibet lå ca. 3 n. m. fra land og jeg gikk iland for å reise til København og skaffe isbryter. På veien mot land fikk jeg snetykke og hørte skibet blese i fløiten for at jeg skulde finne veien tilbake. Dette var umulig, da der var sprunget op en råk i isen bak mig. Jeg fortsatte mot land efter vindretningen. Ca. ½ mil av land var isen løs i flak, så jeg måtte hoppe fra flak til flak, herunder kom jeg 2 ganger ut på for små flak, så de sank under mig. Jeg kom dog til land og til København, fikk tak i isbryter efter et par dages forløp og kom ut av isen.

SØRENSEN, SEVERIN EMIL,

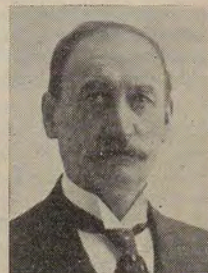
Vatnebo pr. Staubø, f. 17. sept. 1871 i Flost. Til sjøs 1886 med br. «Patria» av Arendal, tilh. Hans H. Petersen. Styrme.eks. 1888 i Staubø. Styrme. bl. a. med s. «Arendal», s. «Staut» og s. «Ennerdale». Blev i 1906 fører av s.n. skib (1800) av Arendal, tilh. Hans og Axel Hansen. Har senere ført s. «Ashmore» (1600) og s. «Remonstrant» (1700), begge av Arendal. Sluttet sjøen i 1918. — Har senere drevet gårdsbruk. — Gift. 5 barn.



Senket med s. «Remonstrant» 4. aug. 1918 av tysk u-båt på reise England—Island. Opholdt oss 6 dager i livbåten, hvorav 5 døgn uten mat og vann. Dette var gått tapt da båten veltet 5. aug. i det opørte hav. Alle reddet sig dog op på hvelvet. Slaktet skibshunden og delte blodet likelig mellom oss for å stille tørsten. Blev til slutt optatt av engelsk patruljebåt.

SØRENSEN, SIVERT OLAV,

Bergen, f. 27. juli 1863 i Bergen. Til sjøs 1879 med br. «Augusta» av Bergen, tilh. Mowinckels rederi. Styrme.eks. 1884 i Bergen. Styrme. bl. a. med sk.br. «Økonom» av Stavanger og d. «Björgvin» av Bergen. Blev i 1905 fører av s.n. skib (2792 brt.), tilh. Bergh & Helland. Har senere ført damperne «Olaf Kyrre»

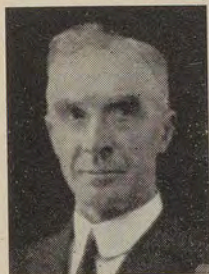


(3063 brt.), «Simon Dumois» (707 brt.), «Frithjof Nansen» (3275 brt.), skoleskibet «Alfen», d. «Urd» (3049 brt.), d. «Christian Michelsen» (3558 brt.) og d. «Otto Sverdrup» (3525 brt.), alle av Bergen. Sluttet sjøen i 1922. — Enkem. 3 barn.

Har seilt i Bergh & Hellands rederi i over 30 år.

SØRENSEN, SØREN HANS SMITH,

Tromøy pr. Arendal, f. 9. des. 1885 i Tromøy. Til sjøs 1901 med sk. «Unda» (350) av Arendal, tilh. O. B. Sørensen. Styrme.eks. 1902 og skibsf. eks. 1908 i Arendal. Styrme. med bk. «Haakon Haakonsen», d. «Emerald» og d. «Orion». Blev i 1912 fører av s.n. skib (1400) av Arendal, tilh. O. B. Sørensen. Har senere ført d. «Ora» (1400) for denne reder. Sluttet sjøen i 1917. Senere skibsreder. — Ordf. i Tromøy (12 år); direktør i Skibsassurancefor. i Arendal. — Gift. Ingen barn.

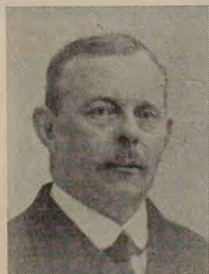
SØRENSEN, SØREN SINGDAHL,

Nøtterøy, f. 27. aug. 1883 i Nøtterøy. Til sjøs 1898 med s. «Trio» (217) av Tønsberg, tilh. skibsr. Henriksen. Styrme.eks. 1901 i Nøtterøy og skibsf.eks. 1908 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med bk. «Louisa» av Kragerø, d. «Heim» av Oslo og d. «Bessa» av Tønsberg. Blev i 1912 fører av d. «Heim» (1500) av Oslo, tilh. And. Jacobsen. Har senere ført d. «Yarra» (9600), m. «Tungsha» (9200) og fører nu m. «Talleyrand» (10146), alle tilh. Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg. — Gift. 2 barn.

Jeg seilte med seilskib i ca. 7 år op gjennom gradene fra dekksgutt til 1. styrme.

Under krigstiden seilte jeg hele tiden fra 1914—1918 vesentlig mellom Ostindien og Europa, og det mest bemerkelsesverdige herfra er, at jeg aldri var utsatt for noen åpenbar fare.

Så aldri en mine; aldri en u-båt. Blev aldri oppbragt av noen krigførende nasjon.

SØRENSEN, WESTYE JALMAR,

Ski pr. Oslo, f. 27. nov. 1869 i Kråkerøy. Til sjøs 1884 med s. «Urania» (1300) av Moss, tilh. A. P. Andersen & Co. Styrme.eks. 1887 i Fredrikstad og skibsf.eks. 1888 i Oslo. Styrme. bl. a. med damperne «Agnes», «Ganger Rolf» og «Prosum». Blev i 1898 fører av d. «Kristiania» (600) av Oslo, tilh. O. A. Haneborg. Har senere ført damperne «Bayard» (1500), «Bretagne» (2000), «Anvers» (1500) og «Norden» (1300), alle tilh. Fred. Olsen. Sluttet sjøen i 1923. — Senere disp. for cementvarefabrikk. — Gift. 2 barn.

Forliste 7. okt. 1896 med d. «Ganger Rolf» ved sydspissen av Hvaler-øene i en orkanaktig storm.

SØRENSEN, YNGVE,

Hølen pr. Sæner, f. 28. okt. 1872 i Borøy. Til sjøs 1888 med s. «Fernando» (347 brt.) av Tvedestrand, tilh. Hans Mogensen. Styrme.eks. 1890 i Borøy. Styrme. bl. a. med bk. «Minde», bk. «Viking», d. «Hekla» og d. «Løvland». Blev i 1900 fører av d. «A. R. Thorp» (1600) av Oslo,

tilh. Mail & Holby. Har senere ført d. «Løvland» (4050) av Arendal, bk. «Martha I» (990 brt.) av Horten og m.t. «Minister Wedel» (10075) av Oslo. Sluttet sjøen i 1931. — Gift. Ingen barn.

Det mest bemerkelsesverdige ved mitt temmelig lange sjømannsliv er at jeg aldri har forlist.

Jeg gikk til sjøs som 15 års gutt og har med undtagelse av 15 år som wharfsuperintendent i Costa Rica tilbragt hele mitt liv på sjøen.

SØRENSSEN, ANTHON JOHAN ENGH,

Bergen, f. 10. april 1887 i Bergen. Til sjøs 1904 med s. «Høiden» av Kragerø, tilh. H. Bjørn. Styrme.eks. 1909 i Kragerø og skibsf.eks. 1913 i Bergen. Høiere skibsf.eks. 1913 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Gladstone» og d. «Ceylon». Blev i 1915 fører av d. «Liberta»



(500) av Bergen, tilh. Johs. Larsen. Har senere ført d. «Brand» (2400) av Bergen, m. aux. «Suzanne» (2000) av New York, d. «Terje» (1850) av Bergen, og fører nu d. «Ibis» (2150) av Bergen, tilh. Johs. Larsen. 1922—26 ansatt ved J. M. Larsens skibsinpektørkontor i Bergen. — Gift. 3 barn.

SØREVIK, OLE MARIUS,

Bergen, f. 7. juni 1888 i Bergen. Til sjøs 1904 med d. «Aladdin» (4700) av Bergen, tilh. Chr. Michelsen. Styrme.eks. 1910 og skibsf.eks. 1911 i Bergen. Styrme. bl. a. med fl. skib tilh. B.D.S. Blev i 1922 fører av m. «Cometa» (6600) av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført d. «Kovda» (2400) og fører nu d. «Keret» (2400), begge tilh. B.D.S. — Gift. 5 barn.

**SØRLIE, CARL JOHAN OLAV,**

Singapore, f. 10. juni 1883 i Halden. Til sjøs 1898 med s. «Duisburg» av Oslo, tilh. Adolf Andresen. Styrme.eks. 1902 og skibsf.eks. 1904 i Halden. Styrme. bl. a. med bk. «Sverre» av Halden (1904—10). Blev i 1916 fører av s. «Glenlora» (900 brt.) av Fredrikstad, tilh. Andreas



Hanestad. Har senere ført s. «Delta» (1000 brt.) av Fredrikstad, s. «Annie 2» (1500 brt.) av Arendal, taugbåt «Changnam» av Bangkok, d. «Dukat» (2000), d. «Dux» (2000) og fører nu d. «Hervar» (2000), alle tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. — Gift. 2 barn.

Forliste 17. mai 1900 på New Foundland med bk. «Comet» av Fredriksvern. Alle mann berget.

Torpedert april 1917 med bk. «Glenlora». Alle mann berget. Seilte utelukkende med seilskib til høsten 1924.

1925 gikk jeg over i steam hos Bruusgaard, Kiøsterud & Co. I 1926 blev jeg fører av den i Hongkong nybygde taubåt «Changnam». I des. 1926 midt i den sterkeste N.O. monsun avgikk vi fra Hongkong til Bangkok med en 300 tonns leker på slep. Dette var en tauing på ca. 1500 mil og tok oss 13 dager. Det var en hård og sur jobb med en liten lavbordet taugbåt.

Fortsatte så å taug lektene på Bangkokroveret til våren 1927, da jeg kom tilbake til Bruusgaard, Kiøsterud & Co. og overtok førerstillingen på d. «Dukat».

For å kunne få være sammen med min hustru og mine 2 barn av og til, flyttede disse i 1933 til Singapore.

SØRLIE, OLE CHRISTIAN,



Hvaler, f. 20. aug. 1887 i Asmaløy. Til sjøs 1902 med bk. «Urania» av Fredrikstad, tilh. H. Jacobsen. Styrms. eks. 1914 i Oslo og skibsf. eks. 1919 i Fredrikstad. Styrms. med d. «Leander» av Oslo og d. «Eikland» av Risør. Blev i 1923 fører av s.n. damper (2050), tilh.

I. M. Skaugen, og fører nu d. «Erland» (3330) av Oslo, tilh. s.n. reder. — Gift. 4 barn.

Seilt med seilskuter på forskjellige farvann, innbefattet fart på Australia, inntil 1907, da jeg begynte som loggutt med Færderlosen. Sluttet her efter ca. 4 års forløp og tok atter til sjøs. Seilte den meste tid under krigen i fart mellom Norge, England og Holland, og England, Frankrike og Middelhavslandene, og var heldig.

SØRVANG, OLAV,

Kristiansand, f. 15. aug. 1884 i Vanse. Til sjøs 1904 med sk. «Bams» (308 brt.) av Kristiansand. Styrms. eks. 1908 og skibsf. eks. 1912

i Kristiansand. Styrms. bl. a. med bk. «Lillesand» og d. «Jylland». Blev i 1932 fører av s.n. skib (540 brt.), tilh. Christiansands D.s.-selskab. og fører nu dette skib. — Styremedl. i Norsk Styrmannsf. 1917—21. — Gift. 2 barn.



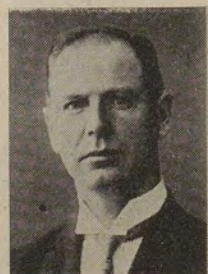
Efter det store sjøslag ved Jyllands vestkyst 1916 påtraff man miner, livbåter, vrakgods og en masse lik av marinefolk iført livbelter.

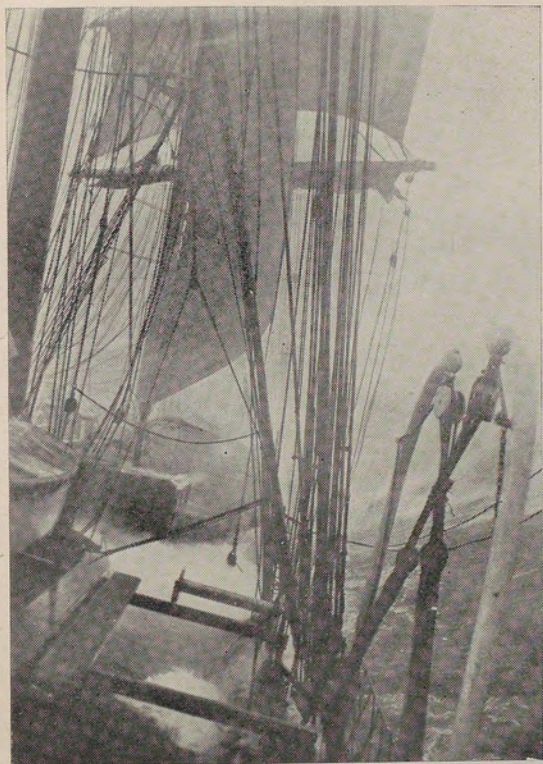
Onsdag 14. juni 1916 på reise fra Kristiansand—Fredrikshavn kl. 10 fm. påtraff man en stor flytende torpedo. Da den lå farlig for seilassen besluttet det å forsøke å få den slept til land. Båt blev satt på vann. 1. styrms. og 1. matros gikk i båten og fastgjorde en wire rundt torpedoens propellakse. Derefter begynte slepningen. Der blev signalisert til Skagen hvor marinefolk var stasjonert at vi hadde torpedo på slep; men da ingen fartoi kom ut måtte man fortsette til Fredrikshavn. Båt med bøie, anker og flagg blev gjort klar og bådsmanden gikk i den for å forankre torpedoen utenfor havnen og holde vakt ved den. Farten blev sakkett av og kapt. gav ordre å la gå sleperen. Plutselig forsvandt torpedoen under vannet og straks efter lød et voldsomt smeld og en kolossal vannsøile stod høit i været. Ingen skade blev forårsaket.

SØRVÅG, GUSTAV EMANUEL,

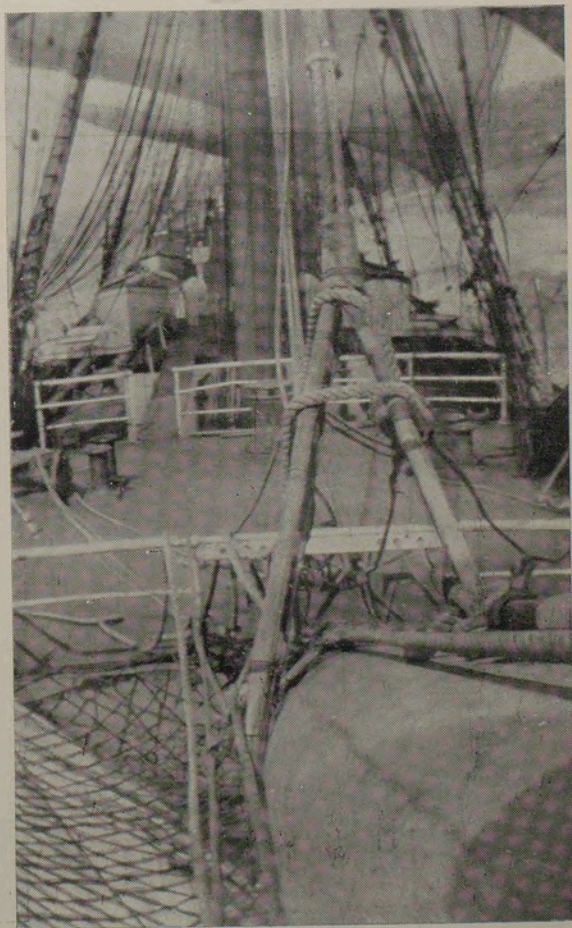
Haugesund, f. 7. jan. 1887 i Haugesund. Til sjøs 1901 med d. «Rolf» av Haugesund, tilh. Gjerdesjø & Bakkevig. Styrms. eks. 1906 og skibsf. eks. 1908 i Haugesund. Styrms. bl. a. med d. «Irma», d. «Glyg» og d. «Niels Nielsen». Blev i 1916 fører av d. «Sigrun» (4000) av Haugesund, tilh. H. M. Wrangell & Co. Har senere ført damperne «Recto» (1800), «Føina» (2450), «Sokndal» (3700) og «John Bakke» (3000), alle av Haugesund. Sluttet sjøen i 1929. Senere havnebetjent i Haugesund. — Gift. 2 barn.

Blev i 1917 med d. «Sigrun» senket av tysk u-båt ca. 200 kv.m. vest av Irland. Blev efter 40 timers ophold i livbåtene optatt av engelsk krigsskib og landsatt i Irland.





«Utenfor Kap Horn.»



«12 knobs bris.»



«The roaring forties.»



«Rolling home.»

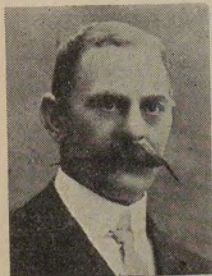
T.

TAARVIG, JOHAN MARITINIUS,



Grimstad, f. 8. mai 1848 i Lyngør. Til sjøs 1864 med s. «Lotus» av Grimstad, tilh. Jakob Helmer. Styr.m.eks. 1867 i Grimstad. Styr.m. med s. «Nordhavet» av Grimstad. Blev i 1875 fører av dette fartøi, tilh. Chr. Holst. Har senere ført seilskibene «Anna», «Sundwall», «Morvik», «Fraternitas», alle av Grimstad, s. «Petrus» av Oslo, s. «Collekter» av Grimstad samt Bergens-damperne «Nora», «Luna» og «Flora». — Sluttet sjøen i 1908. Derefter i ca. 8 år bestyrer av Grimstad Øl- og Vinsamlag. — Gift. 3 barn.

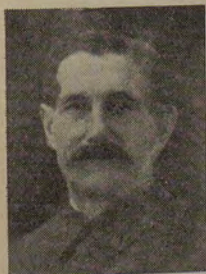
TALLAKSEN, ADOLF G.,



Arendal, f. 16. juli 1865 i Øistad. Til sjøs 1882 med bk. «Bruno» (450 brt.) av Arendal, tilh. Johan Hansen. Styr.m.eks. 1888 i Arendal. Styr.m. med bk. «Hesperia» av Arendal i 10 år. Blev i 1898 fører av dette skib (750), tilh. Gunder Olsen. Har senere ført s. «Tancred» av Arendal (700), s. «Alm» (1075), i ca. 12 år, av Risør, fullr. «Maletta» (2505) av Drammen og s. «Canterbury» (1800) av Arendal. Sluttet sjøen i 1922. — Gift. 1 barn.

Seilte under krigen (til juni 1917) uten uhell.

TALLAKSEN, BERNT,



Løvli pr. Staubø, f. 13. aug. 1869 i Løvli. Til sjøs første gang i 1884. Styr.m.eks. 1893 i Tvedestrand. Styr.m. bl. a. med seilskutene «Galathea», «Vanadis» og «Najaden». Blev i 1898 fører av s. «Segull» av Tvedestrand, tilh. L. Lydersen. Har senere ført s. «Edderside» av Oslo. Sluttet sjøen i 1921. — Gift. 4 barn.

TANGE, ATLE,



Sandefjord, f. 21. april 1899 i Stokke. Til sjøs 1914 med d. «Lodsen» (1800) av Tønsberg, tilh. Oscar Hytten. Styr.m.eks. 1917 og skibsf.eks. 1925 i Sandefjord. Dispatchøreks. 1929. Styr.m. bl. a. med d. «Bjørnongen», d. «Maricopa» og m. «Tampa». Blev i 1933 fører av m. «Thorsholm» (11100) av Sandefjord, tilh. A/s. Thor Dahl, og fører nu dette skib. — Gift.

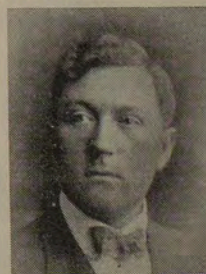
Seilte hos Wilh. Wilhelmsen 1920—1930. Skal i den nærmeste fremtid overta førerposten på en ny tankbåt som bygges i Tyskland for A.s Thor Dahl.

TANGERAAS, ARNE KRISTOFFER,



Haugesund, f. 19. aug. 1895 i Strandebarm. Til sjøs 1911 med d. «Activ» (580) av Haugesund, tilh. Michal Lindø. Styr.m.eks. 1917 og skibsf.eks. 1920 i Haugesund. Styr.m. bl. a. med d. «Manger», d. «Magnhild» og d. «Sydfold». Blev i 1927 fører av s.n. damper (4000) av Haugesund, tilh. M. Clausen. Har senere ført damperne «Anna Sofie» (5150), «Haugland» (5200), «Fjordheim» (6600) og fører nu atter «Anna Sofie», alle tilh. N. Røgenæs, Haugesund. — Gift. 2 barn.

TANGERAAS, MARTIN,

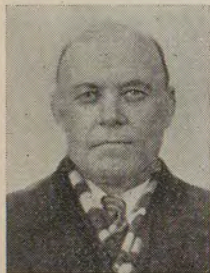


Stavanger, f. 17. juli 1888 i Strandebarm. Til sjøs 1905 med s. «Saga» (2050) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styr.m.eks. 1911 og skibsf.eks. 1915 i Stavanger. Styr.m. med damperne «Fridthjof», «Viator» og «Alf». Blev i 1916 fører av s.n. skib (400), tilh. o.n. reder. Har senere ført d. «Bokn» (500) og fører nu d. «Idræt» (1500), tilh. Sverre Monsen, begge av Stavanger. — Gift. 4 barn.

Blev torpedert med d. «Bokn» i Nordsjøen uten varsel 13. april 1917. Reddet ved samme anledning 1 mann fra båthvelv etter torpedering. Optok besetningen fra svensk damper «Germania» i Nordsjøen 1. juli 1917. Dette skib blev torpedert i konvoi.

Har vært i Monsens rederi siden 1913.

TANGERAAS, THORKEL JOHNSEN,



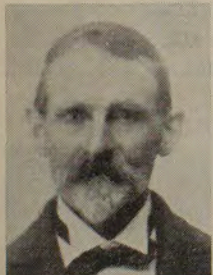
Haugesund, f. 10. feb. 1878 i Strandebarm. Til sjøs 1895 med s. «Strilen» (130) av Bergen, tilh. skibsr. Kleppe. Styrme.eks. 1904 i Haugesund. Styrme. bl. a. med d. «Bergen» og d. «Activ». Blev i 1907 fører av s.n. skib (580) av Haugesund, tilh. M. Lindøe. Har

senere ført damperne «Elida» (350), «Molina» (2000), «Theodor William» (5400), «Norfolk» (2100), «Vestland» (3150) og fører nu «Polarland» (2400), tilh. Rich. Amlie, samtl. av Haugesund. — Gift. 8 barn.

I 1916 reddet 24 mann fra d. «Teano» av Hull og landsatte disse i Licata, Sicilien. Disse folk hadde vært flere dager i livbåtene efter at deres skib var blitt senket av tysk u-båt. Mottok herfor en sølvpokal fra England.

I 1917 førte jeg «Theodor William» som blev senket av tysk u-båt 22. april ca. 40 n. m. N.O. av Shetland. På liten avstand og uten varsel åpnet u-båten kanonild mot skibet. Denne vedvarte til alle mann var kommet i båtene, 13 mann i st.b. båt og 14 mann i b.b. båt. Det blåste en kuling av vest med adskillig sjø. Begge båter blev senere optatt av engelske krigsskib.

TANGEVOLD, ERIK A. OLSEN,



Tangevold pr. Tvedestrand, f. 19. mai 1856 i Dypvåg. Til sjøs 1872 med s. «Fornjoth» (800) av Tvedestrand, tilh. Jens Marcussen. Styrme.eks. 1878 i Borøen. Styrme. bl. a. med seilskibene «Amandus», «Tordenskjold», «Frank» og «Alina». Blev i 1892 fører av s. «Inger» (500 brt.) av

Hamburg. Sluttet sjøen i 1894. — Senere gårdbruker. Opholdt sig 5 år i U.S.A. — Herredstyremedl. — Gift. 6 barn.

Mottok i 1914 belønning av Carnegies Heltefond for redning av menneskeliv.

Seilte i 5 år med engelske seilskib og hadde mange strabadser. Forliste således 3 ganger. Den ene gangen omkom 6 mann.

Med norske seilskib var jeg en gang 4 uker i sjøen fra Lyngør til London.

TARALDSEN, AUGUST,

Skien, f. 10. feb. 1878 i Gjerpen. Til sjøs 1893 med bk. «Marie» (400) av Arendal, tilh. Chr. Boe. Styrme.eks. 1899 i Porsgrunn og skibsf.eks. 1907 i Oslo. Styrme. med d. «Atlas» av Arendal. Blev i 1908 fører av denne damper (2350), tilh. Chr. Eyde. Sluttet sjøen i 1913. Senere tolloppsynsmann. — Bystyre-medl.; sjørettsmedl. — Gift. 4 barn.

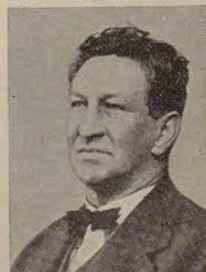


Min tyveårige fartstid må vel sies å ha forløpet på en ganske ordinær måte. Et lite forlis, et brukket ben eller en hollandsk pikellil, som kanskje ennu spøker i tankenes tåkeverden, er jo sjømannens A.B.C.

Dersom jeg igjen var femten år vilde jeg kanskje på ny gå til sjøs, men vilde ikke da arbeide for å bli styrme. eller kapt. Jeg vilde ha lengere og høiere mål. Jeg vilde arbeide for å bli økonomisk selvstendig. Dette var i min fartstid sikkert mulig for den som hadde almindelige evner og vilje. Jeg er bange for at forholdene idag er vanskeligere for den unge dekksgutt enn den var i 1893, om enn også da stengslene ofte syntes uovervinnelige.

TARALDSEN, TRYGVE AUGUST,

Bergen, f. 27. juli 1878 i Arendal. Til sjøs 1894 med br. «Queen Victoria» (280) av Arendal, tilh. C. Olsen. Styrme.eks. 1898 i Arendal. Styrme. med bk. «Emigrant» av Arendal og fl. Oslo-dampere. Blev i 1901 fører av bk. «Emigrant» (564 brt.) av Arendal, tilh. C. Taraldsen. Har senere ført d. «Rønnaug» (1800) av



Oslo og d. «Magda» (1850) av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1915. — 1915—23 aktiemegler, disponent og havariagent i Molde. 1923—27 assistent ved Skibskontrollen i Oslo; siden 1927 sjøk. besiktigelsesmann i Bergen. — Form. i direksjonen i Romsdalske D.s.-selskab. Medl. av Molde sjørett og havnestyre, form. i 7. krets av Rednings-selskapet; form. i Skibskontrollens sjøkyndige tjenestemannsforening m. m.

Torpedert aug. 1915 med d. «Magda» utenfor Cornwall. Alle reddet.

TAXT, JØRGEN SEVERIN,

Nordstrand pr. Oslo, f. 20. aug. 1879 i Arendal. Til sjøs 1894 med s. «Imperator» av Arendal, tilh. Johan Hansen. Styrme.eks. 1897 i Aren-



II) og fører nu «Oslo» (880 brt.) — Gift. 8 barn.

Har seilt i A.D.S. siden 1902.

TEIGEN, KARL MATHIAS HALVORSEN,



Knardalstrand, Porsgrunn, f. 6. sept. 1881 i Knardalstrand. Til sjøs 1898 med s. «Ofir» (416 nrt.) av Porsgrunn, tilh. Brdr. Realfsen. Styrme.eks. 1913 og skibsf.eks. 1917 i Porsgrunn. Styrme. bl. a. med damperne «Telegraf», «Haarfagre» og «Nord». Blev i 1917 fører av d. «Herdebred» (1900) av Skien, tilh. O. & H. Holta. Har senere ført d. «Nord» (2500) og d. «Herdebred» (1900), begge tilh. dette rederi. Sluttet sjøen i 1930. — Senere form. ved Tinnfos Tremasselager. — Gift. 3 barn.

TEIGLAND, INGEBRIGT ANDREAS MICHAELSEN,



Tysnes pr. Bergen, f. 15. mars 1885 i Tysnes. Til sjøs 1900 med jakt «Lina» (150) av Bergen, tilh. Chr. Lehmkuhl. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks. 1909 i Bergen. Styrme. bl. a. med Bergensdamperne «Vinland», «Bauta» og «Vasconia». Blev i 1916 fører av d. «Peer Gynt» (1850) av Bergen, tilh. H. Gran Kahrs. Førte 1919—1929 d. «Terje» (1750), tilh. samme rederi. Nu styrme. med d. «Herleik» (3200) av Skien, tilh. H. H. Holta. — Gift. 6 barn.

Blev torpedert med d. «Peer Gynt» av tysk u-båt 23. aug. 1917 på reise Port Talbot—Rouen utenfor Cornwallkysten. Dette hendte kl. 3.50 fm. i en stiv kuling fra S.V. med høi sjø. Jeg selv fulgte med skibet, idet det sank, men kom mig atter til overflaten, hvor jeg til slutt fikk klamret mig til en luke, og efter en tids forløp, i en avkrefet tilstand, blev tatt op på flåten, som førtes som livredningsmateriell, og hvortil der da hadde klamret sig 3

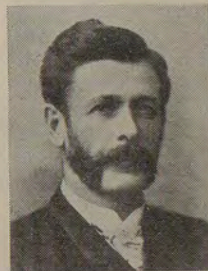
mann. 1. styrme. med 7 mann kom i den ene livbåt og blev forholdsvis hurtig optatt av en fransk skonnert. Vi fire på flåten kunde de ikke opdage grunnet den høie sjø, så vi blev drivende om til ved 6-tiden om eftermiddagen, da vi blev optatt av en fransk damper. 4 mann satte dessverre livet til.

Turen før denne, da vi var på reise fra Frankrike til Barry, berget vi 7 mann fra en fransk skonnert som var blitt torpedert. Disse hadde imidlertid fått varsel og tid til å gå i båtene, mens vi blev skutt i senk uten varsel.

1925—1928 trafikkerte jeg de amerikanske innsjøer om somrene, helt op til Duluth. Under denne tid kom jeg også på steder hvor det var første gang et norsk fartøi hadde vært, og vi var således gjenstand for stor begeistring fra de utvandrede nordmenn. Tilbaketuren over Nordatlanten midtvinters med en liten båt, var mange ganger strabadsøs, men nogen alvorlige ulykker var vi ikke utsatt for.

TEILMAN*), AXEL CHRISTOFFER OMSTED,

Oslo, f. 28. mars 1848 i Hvidsten. Til sjøs 1863 med bk. «Alfred» (600) av Hvidsten, tilh. Fredrik Olsen. Styrme.eks. 1867 i Stokke. Førercertif. 1869. Styrme. med bk. «Sultan» og bk. «Actæon», begge av Oslo. Blev i 1872 fører av s.n. skib, tilh. Steen & Strøm. Har

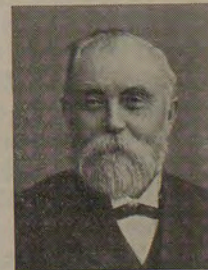


senere ført bk. «Golden Horn» (1100) og fullr. «Frank Carvel» (1500), begge av Moss. Sluttet sjøen i 1898. — Senere gårdeier i Oslo. — Styremedl. i D.s. A.s. «Uto» og «Danto». — Gift. 2 barn.

*) Død 30. jan. 1935.

TELLEFSEN, ANDERS,

Grimstad, f. 27. feb. 1847 i Fjære. Til sjøs 1861 med br. «Nomaden» (400) av Grimstad, tilh. H. Isachsen. Styrme.eks. 1864 i Grimstad. Styrme. med bk. «Emanuel» og br. «Vidar» av Grimstad. Blev i 1874 fører av br. «Silvan» (300), tilh. o.n. rederi. Har senere ført s. «Jupiter» (400), s. «Jupiter» d. y. (400), d. «Helga» (3800) og d. «Anglia», alle av Grimstad. Sluttet sjøen i 1912. — Enkem. 2 barn.

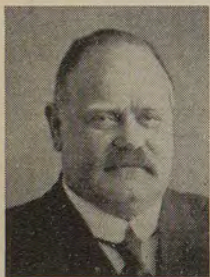


Reddet i 1879 kapt. Thv. Terjesen og 12 mann fra bk. «Ørnen» av Fevig, som vi påtraff i synkende tilstand ca. 200 mil vest av England.

Seilte meget på Ost-India. Var således 14 ganger i Calcutta og lastet ris for Port Natal.

TELLEFSEN, GEORG TEODOR,

Arendal, f. 17. feb. 1888 i Risør. Til sjøs 1906 med s. «Desideria» (690 brt.) av Risør, tilh. J. W. Prebensen. Eks. artium 1906. Styrm. eks. og skibsf. eks. 1911 i Arendal. Styrm. med d. «Gogstad» og d. «Carmelina» av Arendal. Blev i 1915 fører av d. «Catherine Cuneo» (1500) av Oslo, tilh. Harboe Jensen & Co. Har senere ført d. «Sosua» (1600), d. «Newsome» (2140) og fører nu m. «South America» (9650), alle av Oslo. — Gift. 2 barn.

TELLEFSEN, ISAK,

Skalle pr. Lillesand, f. 11. okt. 1878 i Lillesand. Til sjøs 1895 med s. «Grei» (550) av Lillesand, tilh. A. N. Grønn. Styrm. eks. 1898 i Lillesand. Styrm. med bk. «Sator» av Lillesand, bk. «Cortez» av Arendal og bk. «Ole Knudsen» av Lillesand. Blev i 1902 fører av s.n. skib (650), tilh. O. & P. Knudsen. Har senere ført bk. «Hermes» (1200), bk. «Hippolas» (2200), fregat «Hippolas» (2700), bk. «Atalanta» (1600), alle av Lillesand, d. «Straum» (3550) og fører nu d. «Siredal» (2400), begge tilh. A. I. Langfeldt & Co., Kristiansand. — Ugift.

Har dessuten også ført d. «Heise» (1350), s. «Yola» (2500) og 4 m. bk. «Hippolas» (5000), alle av Lillesand.

TELLEFSEN, MELCHIOR EMIL,

Nordstrand pr. Oslo, f. 24. des. 1869 i Fjære sogn. Til sjøs 1885 med bk. «Fortuna» (415 nrt.) av Grimstad, tilh. P. Pedersen. Styrm. eks. 1887 i Grimstad. Styrm. bl. a. med bk. «Fortuna» og bk. «Brazilian» av Grimstad. Blev i 1895 fører av s.n. skib (388 nrt.), tilh. P. Pedersen, Fevig. Har senere ført d. «Alstad» (900), d. «Bastad» (900), begge av Grimstad, d. «Barbro» (1200) og senest d. «Gisla» (1900), begge av Oslo. I de senere år skibsreder.

Har forlist 2 ganger med seilskib. Den ene gangen brendte skibet op i Rio de Janeiro og annen gang var på sydsiden av Jamaica.

5. feb. 1905 sank d. «Alstad» under benene på mig i Biskaia. Jeg lå i sjøen 1 time i en orkan av N.V.

Utenfor Halifax fikk jeg en gang en sykkel, som på 2 timer omtrent gjorde rent dekk. Mistet alle seil tross de var vel fast til rærne og ekstra beslått med løpere. 21 stønner på st.b. side brakk i dekket fra forporten av storriggen til forporten av forriggen. Ventet at vår siste time var kommet. Fokkeråen brakk da støn-

nertene gikk. For stortoppen subde jeg videre østover i okt. mnd. bestemt for Goobe (England). Det 9. døgn var vi utenfor Plymouth. Dette var min bryllupsreise. Kom vel frem til Goob.

TELLEFSEN, TELLEF AUGUST,

Halden, f. 14. sept. 1882 i Tromøy. Til sjøs 1897 med s. «Fritz Smith» (650 brt.) av Tvedestrand, tilh. A. F. Smith. Styrm. eks. 1901 i Arendal. Styrm. bl. a. med bk. «Brazilian», bk. «Illavarra» og d. «Heimland». Blev i 1915 fører av d. «Staal» (450) av Oslo, tilh. Holger Fischer. Har senere ført damperne «Benedicte» (900), «Solskin» (1580), «Torholm» (1880), alle av Oslo, «Tista» (250) av Halden og fører nu d. «Solskin» (530) av Oslo, tilh. Holger Fischer. — Gift. 3 barn.



Jeg førte d. «Benedicte» og seilte mellom England og Frankrike samt i Nordsjøfart uten uhell i krigsårene 1915—1919.

Har seilt som skibsfører i Holger Fischers rederi siden 1916.

TELLEFSEN, TELLEF LUDVIG,

Bota pr. Staubø, f. 7. sept. 1879 i Staubø. Til sjøs 1894 med br. «Leo» (327 nrt.) av Tvedestrand, tilh. Jens Nilsen. Styrm. eks. 1898 i Staubø og skibsf. eks. 1904 i Oslo. Styrm. med d. «Daggry». Blev i 1905 fører av dette skib (1400) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Har senere ført damperne «Dagbjørg» (900), «Dageid» (1900), «Jos. J. Cuneo» (900), «Banan» (2000), «Dagø» (2600) og «Dagali» (3100), alle tilh. s.n. rederi. — Sluttet sjøen 1930. Senere skibsreder. — Rederf. gullmedalje (32 år i John P. Pedersen & Sønns rederi). — Herredstyremedl. — Gift. 4 barn.

**TELLEFSEN, THORVALD OTTO,**

Kristiansand, f. 22. jan. 1859 i Kristiansand. Til sjøs 1873 med s. «Auguste» (601 brt.) av Kristiansand, tilh. konsul Kirsebom. Styrm. eks. og høiere styrm. eks. 1873 i Kristiansand. Styrm. med sk. «Haabet», br. «Emanuel» og d. «Fredheim». Blev i 1877 fører av



s. «Forsøget» (15 brt.) av Kristiansand, tilh. T. og hans far. Har senere ført seilskibene «Haabet» (51 brt.), tilh. T. og hans far, briggene «Farvel» (127 brt.) og «Ariel» (199 brt.) av Lillesand, samt damperne «Onsala» (750) av Kristiansand og «Thrift» (3200) av Fredriksvern. Sluttet sjøen i 1909 og har senere vært overlærer ved Kristiansand Sjømannsskole og ass. ved kontrollkontoret for skibsinstr. (til opnådd aldersgrense 1931). — Form. i Stuertskolens styre fra 1914. — Kongens fortjenstmed. — Enkem. 8 barn.

Forliste med «Farvel» i Nordsjøen 1894 og med «Onsala» under orkan sammesteds 1905.

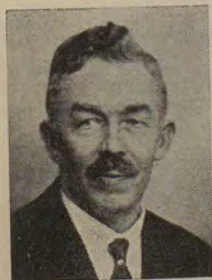
TENDENES, KARSTEN,



Hundvåg, Stavanger, f. 31. mai 1892 i Hundvåg. Til sjøs 1910 med s. «Concord» av Stavanger, tilh. J. Lunde & Ø. O. Tendenes. Styrme. eks. 1914 og skibsf. eks. 1916 i Stavanger. Styrme. bl. a. med d. «Ven», d. «Breifond» og d. «Burstad». Blev i 1928 fører av d.

«Isbjørn» (800) av Stavanger, og fører nu d. «Kristine I» (1520) av Haugesund, tilh. Alf Lindø. Gift. 4 barn.

TENNEFOSS, CARL JOHAN,



Porsgrunn, f. 23. mai 1874 i Solum. Til sjøs første gang i 1889. Styrme. eks. 1893 og skibsf. eks. 1893 i Porsgrunn. Styrme. med seilskib 1894—1907 (herav med bk. «Sterling» 1901—1907). Blev i 1908 fører av 3 m. sk. «Mexico» (650) av Sandefjord, tilh. Rolf Seeberg,

Mobile. Har senere ført bk. «Randi» (650), d. «Astra» (1300), d. «Navigator» (2000), d. «Ottawa» (4250), alle av Porsgrunn, d. «Dovrefjell», d. «Granli» og fører nu d. «Ravnefjell» (4150), alle tilh. Olsen & Ugelstad, Oslo. — Gift. 3 barn.

Seilte under hele krigen i faresonen uten uhell. Siden 1927 har jeg stadig seilt på Østen.

TERJESEN, KARL ANDREAS,

Tromøy pr. Arendal, f. 30. jan. 1890 i Tromøy. Til sjøs 1904 med bk. «Adeona» av Arendal, tilh. Chr. Kløcker. Styrme. eks. 1909 og

skibsf. eks. 1912 i Arendal. Styrme. med d. «Løvland» av Arendal. Blev i 1916 fører av d. «Orion» (1300) av Arendal, tilh. O. B. Sørensen. Har senere ført damperne «Pan» (1300), «Tejo» (1400), «Iron Baron» (5500) og fører nu «Tejo» (1300), alle tilh. E. B. Aaby, Oslo. — Gift. 2 barn.



Jeg har seilt som skibsfører for E. B. Aaby siden 1918, og nesten hele tiden i linjefart på Portugal og Frankrike.

TERJESEN, TERJE GUNERIUS,

Tromøy pr. Arendal, f. 11. feb. 1872 i Tromøy. Til sjøs 1886 med s. «Formica» (400) av Arendal, tilh. Chr. Kløcker. Styrme. eks. 1890 og skibsf. eks. 1896 i Arendal. Styrme. med Arendals-skutene «Merkur», «Bør» og «Normanvik». Blev i 1898 fører av s.n. skib, tilh. o.n.

reder. Har senere ført s. «Adeona» (500), s. «Formica» (1800) og d. «Løvland» (4050), alle av Arendal. Sluttet sjøen i 1916. — 1917—21 inspektør hos S. O. Stray i New York og senere i Oslo. — Form. i Arendals S/F., sjørettsmedl., overformynder m. m. 1923—27 stortingsvaramann for Aust-Agder (Høre). Drev en tid også rederivirksomhet. — Gift. 8 barn.



TERJESEN, TØNNES,

Stavanger, f. 11. okt. 1887 i Arendal. Til sjøs 1906 med s. «Herlof Herlofson» av Arendal, tilh. J. Kløcker. Styrme. eks. 1906 og skibsf. eks. 1914 i Arendal. Styrme. bl. a. med s. «Merkur», s. «Lancing», d. «Edvard Grieg» og m. «Austvard». Blev i 1918 fører av d. «Knut Hamsun» (2900 brt.) av Bergen, tilh. Olaf Ørvig. Har senere ført m. «Lidvard», m. «Nordvard» (7500), og fører nu m. «Sørvard» (7125), alle tilh. Lauritz Kloster, Oslo. — Gift. 1 barn.

TERKELSEN, EDVARD THEODOR,

Songe, Arendal, f. 26. okt. 1861 i Arendal. Til sjøs 1875 med br. «Eidsvold» (280) av Arendal, tilh. skibsr. Brøndlund. Styrme. eks. 1878



i Arendal. Blev i 1886 fører av br. «Diamanten» (300) av Arendal, tilh. hans far Jens Terkelsen. Har senere ført s. «Alina» (450), s. «Progress» (450), s. «Tana» (950), alle av Arendal, 4 m. bk. «Spartan» (3600) av Tvedestrand, 4 m. bk. «Asheim» (3500) av Kristian-

sand, og m. «Celtich» (300) av Sandefjord. — Sluttet sjøen i 1919. Senere drevet jord- og hagebruk. — Gift. 3 barn.

Jeg har som fører av bk. «Tana» av Arendal seilt fra Arendal lørdag aften, peilt Torungene fyr av sikte kl. 8 aften, søndag aften kl. 8 passert Falsterbro fyrskib, mandag aften Hober på Gotland, tirsdag passert gjennom Sør Kverken, onsdag kl. 11 aften dreiet bakk utenfor Ørnskjoldsvik og tatt los og torsdag fm. vært i Ørnskjoldsvik. Det bemerkes at skuten var ballastet og nymalt i bunnen. Rederen tvilte på telegrammets riktighet.

Har hatt 2 ordinære forlis med seilskib. Den ene gangen omkom 2 mann.

Siste forlis var med 4 m. bk. «Asheim» som søndag 8. juli 1917 blev senket av tysk u-båt. En av mannskapet druknet. Vi opholdt oss i redningsbåtene i 3 timer; blev så optatt av engelsk krigsskib.

TESDAHL, LAURITZ,



Haugesund, f. 2. mai 1879 i Haugesund. Til sjøs 1895 med s. «Zippora» av Haugesund, tilh. H. O. Sundfør. Styrms.eks. 1898 i Haugesund og skibsf.eks. 1904 i Bergen. Styrms. bl. a. med bk. «Guianna», d. «Rask», d. «Sisto» og fl. k. «Rey-Alfonso». Blev i 1914 fører

av d. «F. Heredia» av Haugesund, tilh. N. Røgenæs. Har senere ført d. «Kongshaug», d. «Agder», begge av Haugesund, d. «Grønhaug» av Stavanger, d. «Sisto», d. «Capto», og fører nu fl. k. «Norskehavet», tilh. H. M. Wrangell & Co., alle av Haugesund. — Gift. 2 barn.

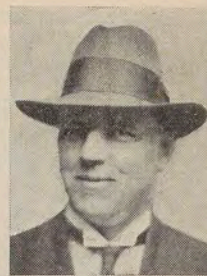
Har også ført d. «Arktos» av Haugesund og 3 mindre Koperviksfartøier.

Har også vært fører og skytter på flere hvalbåter fra Haugesund.

TETLIE, BJARNE,

Trondheim, f. 1. juli 1887 i Nord-Statland. Til sjøs 1905 med s. «Noah» av Namsos, tilh. Aa. Prytz. Styrms.eks. 1915 og skibsf.-

eks. 1918 i Trondheim. Styrms. bl. a. med d. «Turid», d. «Herlaug» og d. «Aafjord». Blev i 1922 fører av d. «Indtrønderen», tilh. Namsos D.s.-selskab. Har senere ført d. «Nauma» for dette selskab. Sluttet sjøen i 1928. — Senere dampskibskspeditør. — Gift. 1 barn.



THARALDSEN, DANIEL,

Bergen, f. 29. des. 1876 i Bergen. Til sjøs 1892 med fullr. «City of Madras» av Glasgow. Styrms.eks. 1900 og skibsf.eks. 1902 i Bergen. Styrms. med d. «Breidablik» og d. «Valhall». Blev i 1906 fører av s.n. damper (1000) av Bergen, tilh. Johan C. Giertsen. Har senere ført Bergens-damperne «Ragnarok» (1600), «Tela» (5100), «Erholm» (2050), «Roa» (1850) og fører nu d. «Ringhorn» (2050), tilh. Alb. Schjelderup. — Gift. 2 barn.



Tjenestgjorde som hvervet i U. S. marine årene 1896—1899, og deltok som kvartermester ombord i U.S.F.S. «Brooklyn» i den spansk-amerikanske krig 1898. Var ombord i dette skib under slaget ved Santiago de Cuba. Fikk herfor en medalje for mønstergyldig optreden.

Krigsforliste i 1916 med d. «Ragnarok» på Doggerbank på reise fra Göteborg til Havre, forårsaket av en i Göteborg innlagt camouflert mine. Skibet der var lastet med stykkgoods, hvorav et større kvantum jern — sank på ca. 2 min. Været var stormende, men grunnet resolutt optreden av offiserer og mannskap blev samtlige reddet i livbåten og senere optatt av en svensk brigg.

Sluttet sjølivet midlertidig i 1916 og startet skibsmegler- og agenturvirksomhet. Drev denne virksomhet i ca. 12 år, hvorefter jeg atter gikk til sjøs.

THARALDSEN, KNUD,

Sandnes, f. 8. sept. 1888 i Kvitsøy. Til sjøs 1906 med s. «Laura» (150) av Skudeneshavn, tilh. O. G. Gjesen. Styrms.eks. 1910 og skibsf.eks. 1917 i Stavanger. Styrms. med d. «Smaragd», d. «John Wilson» samt flere skib tilh. D.S.D. Blev i 1923 fører av d. «Sandnæs» (578 brt.), tilh. Sandnes D.s.-selskab, og fører nu dette skib. — Gift. 3 barn.



THERKELSEN, KARL GEORG,



Kragerø, f. 27. mai 1871 i Kragerø. Til sjøs 1886 med s. «Gibraltar» av Kragerø, tilh. Frodesen & Monsen. Styr.m.eks. 1891 i Kragerø. Styr.m. bl. a. med s. «Duen» og s. «Ursus-Minor». Blev i 1906 fører av s. «Bertha» av Kragerø, tilh. Nic. Wiborg. Har senere ført d. «Krystal», d. «Excellence Menert», d. «Isbjørn», alle tilh. s.n. reder, og d. «Havna» av Oslo. Nu styr.m. med d. «Grana» av Kragerø. — Gift. 4 barn.

Har seilt til sjøs i ca. 45 år.

THINGBØ, PEDER,



Stavanger, f. 2. jan. 1880 i Stavanger. Til sjøs 1894 med s. «Vinie» (107 brt.) av Stavanger, tilh. Fr. Wathne. Styr.m.eks. 1901 i Stavanger. Styr.m. med s. «Emanuel», d. «Argo» og bk. «Charles Racine». Blev i 1908 fører av s.n. skib (1626 brt.) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Har senere ført fullr. «Hansy» (1608 brt.) av Fredrikstad, d. «Adonis» (800), d. «Veni» (900) og d. «Ledaal» (3800), alle av Stavanger. Sluttet sjøen i 1916. — Senere skibsreder. Nu disp. og form. i styret for A.s. Kulimport. — Gift. 5 barn.

Var med «Charles Racine» i 9 år i trekk og stadig i langfart, uten at skibet var på Norge. Blev i 1908 gift mens skibet lå i Havre.

I 1904 utførtes reisen med dette skib London—Freemantle (V. Australia) på 76 dager; i 1908 Montevideo—Port Adelaide på 28 dager (gj.snittsfart 10½ knobb); i 1909 Quebec—Buenos Aires 47 dager og tilbake til Boston (Mas.) 31 dager. Med frg. «Hansy» turen Fredrikstad—Melbourne i 1910 på 81 dager.

3. nov. 1911 på reise fra Sundsvall—Sydney strandet med dette skib på Lizard Point under orkanaktig storm fra S.V. 22 mann, min kone og 16 mnd. gml. sønn blev berget iland ved hjelp av rakettapparat; 2 mann og jeg måtte, efterat forbindelsen med land var avbrutt, hoppe i sjøen og blev siden optatt av redningsbåt fra land.

I 1916 med d. «Ledaal» på reise New York—Arkangel lastet med krigsmateriell (såsom lavetter, pansrede automobiler, jernbanemateriell, 400 tonn kobber etc.) blev under Island stanset av engelsk krysser og innbragt til Shetland mistenkt for å ha ombord nestkommanderende fra den berømte tyske kaper-krysser «Emden» og for at lasten var bestemt for Tyskland. Efter 30 dages underhandling blev skibet frigitt med forseglede ordrer og vakt lov å fortsette reisen. For å komme i kontakt med rederiet anløptes Vardø. Rederiet forlangte erstatning og underhandlinger optokes. Efter 2 mnd. resultatløs underhandling blev lasten losset i Vardø.

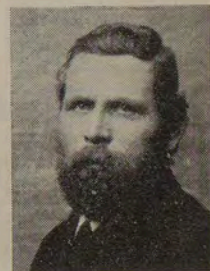
THOMASSEN, PETTER INGEMAN,

Oslo, f. 5. juli 1885 på Kirkeholmen ved Kragerø. Til sjøs 1902 med s. «Aktie» av Kragerø, tilh. S. Langtangen. Styr.m.eks. 1906 i Kragerø og skibsf.eks. 1911 i Oslo. Høiere skibsf.eks. sammesteds 1915. Styr.m. med bk. «Abysinia» og «Altarela», damperne «Sneppe», «Seirstad» og «Megadesk». Blev i 1916 fører av d. «Skogstad» (6170) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. Har senere ført dette rederis dampere «Taunton», «Skogstad» og «Sneppe». Sluttet sjøen jan. 1925. 1925—32 best. av Sjømannshjemmet i Antwerpen og fra 1932 av Oslo Internationale Sjømandshjem. — Gift. 1 barn.



THOMASSEN, THOMAS MARTIN,

Mandal, f. 7. mars 1855 i Mandal. Til sjøs 1870 med s. «Fremad» (400 brt.) av Mandal, tilh. Edv. Kraft. Styr.m.eks. 1874 i Mandal. Styr.m. med brigg «Camilla» og brigg «Mathilde». Blev i 1878 fører av s.n. brigg av Mandal, tilh. R. M. Nielsen. Har senere ført s. «Susanne» (450) og s. «Diana», begge av Mandal. Sluttet sjøen i 1887. — Senere bestyrer og lærer ved Mandal Sjømannsskole. — Form. i Sjømannsf., sjørettsmedl. — Gift. Ingen barn.



THOMASSEN, THOMAS WEGNERT,

Aarstad i Sokndal, f. 2. feb. 1880 i Drangeid. Til sjøs 1899 med d. «Norden» (750) av Stavanger, tilh. skibsr. Meling. Styr.m.eks. 1903 i Stavanger. Styr.m. bl. a. med bk. «Solgran», d. «Sjømanden» og d. «Idret». Blev fører i 1912. Har senere ført s. «Sylvia» (250) av Stavanger og d. «Føina» (2200) av Haugesund. Sluttet sjøen i 1921. — Gift. 4 barn.



THOMSEN, KARSTEN MAGNUS,

Nøtterøy, f. 15. sept. 1891 i Kragerø. Til sjøs 1907 med s. «Daghild» (2000) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Eks. ved Sjøkrigsskolen (øverste avd.) i Horten 1916. Styr. med m. «Beljeane» av Oslo. Blev i 1929 fører av dette skib (10400), tilh. Christen Smith. Har senere ført m. «Belpareil» (10400), d. «Belfri» (3400), m. «Beldis» (3440) og fører nu m. «Belray» (4100), samtl. tilh. s.n. reder. — Ugift.

Kapt. i marinen og tjenstgjorde under hele nøytralitetsvernet som torpedobåtschef. Gikk i 1928 over i overgangsetaten.

THOMLE, ERIK LYSGAARD,

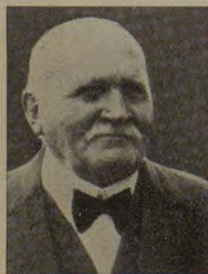
Lillehammer, f. 7. mars 1881 i Nedre Eker. Til sjøs 1898 med d. «Sun Pulp» av Oslo. Styr.eks. 1901 i Oslo. Skibsf.eks. 1907 i Baltimore, U. S. A. Styr. med et par utenlandske skib og d. «Texas» av Oslo. Blev i 1911 fører av s.n. damper, tilh. G. M. Bryde. Har senere ført d. «Mexicano», d. «America», d. «Bravo», m. «George Washington» (7093 brt.), m. «Theodor Roosevelt» (7116 brt.) og m. «Benjamin Franklin» (8513 brt.), alle av Oslo. — Fortjenstmedaljen i gull. Skarpskyttermerket i Marinen. — Enkem. 1 barn.

Førte i 1909 et vikingskib under utstillingsfestlighetene i Seattle, Wash., U. S. A., på Norgesdagen 30. aug.

Førte i Norge—Mexico—Gulf-Linjen tre av skibene i løpet av 5 år.

Førte «Bravo» for Fred. Olsen som åpnet Norge—Pacific Linjen våren 1915 — første norske ruteskib gjennom Panama-kanalen.

En spennende reise hadde jeg som fører av m. «George Washington» med korn fra Australia 1918 for Det norske Provianteringsdepartement. Ank. Bergen og Oslo okt. 1918. Påskjønnelse herfor stort sølvfat med inskripsjon.

THOMMESEN, THOMAS,

Narestø, f. 28. okt. 1850 i Flosta. Til sjøs 1865 med br. «Lydia» (300) av Flosta, tilh. Petter Nielsen. Styr.eks. 1869 i Arendal. Styr. med bk. «Galathea» (nr. 2). Blev fører i 1873. Har senere ført bk. «Galathea» nr. 3 (900) av Tvedestrand, tilh. A. & F.

Smith. Skibet gikk i 1902 over til svigersønnen skibsr. Prebensen, Risør. Har således seilet for dette rederi fra 1870 til 1911, da losen satte skibet på land ved innseilingen til Sligo. Sluttet da sjøen. — Herredstyremedl. Kirkeverge. — Gift. 4 barn.

Reddet i 1891 9 mann fra en kanadisk skonnert. Mottok herfor en takkeskrivelse. Mitt mannskap fikk 1 £ hver som belønning.

THOMMESEN, THOMAS LENHARD,

Narestø, f. 28. feb. 1894 i

Cardiff. Til sjøs 1909 med

bk. «Galathea» (800) av

Risør, tilh. Prebensens re-

deri, ført av hans far. Styr.-

eks. 1914 i Arendal og

skibsf.eks. 1918 i Kristian-

sand. Styr. bl. a. med

d. «Ren», d. «Kristiania-

fjord» og d. «Baja Califor-

nia». Blev i 1923 fører av d. «Sosua» (1600) av

Oslo, tilh. L. Harboe Jensen. Har senere ført

«Baja California» av New Orleans, d. «Sosua»

(1600), d. «Bowden», m. «Harboe Jensen» og fører

nu m. «California Express» (3150), tilh. S. Her-

lofsen, alle av Oslo. — Ugift.

**THON, TRYGGVE,**

Nøtterøy, f. 17. feb. 1886 i

Grue. Til sjøs 1903 med sk.

«Atalanta» av Lillesand, tilh.

O. & P. Knutsen. Styr.-

eks. 1907 og skibsf.eks. 1914

i Oslo. Styr. bl. a. med

d. «Anita», d. «Bergens-

fjord» og d. «Kristiania-

fjord». Blev i 1917 fører av

d. «Tanafjord» (6756) av

Oslo, tilh. N.A.L. Har senere ført damperne

«Ranenfjord» (7850), «Drammensfjord» (7500),

«Kristianiafjord» (9100), «Skiensfjord» (7714),

«Topdalsfjord» (6310) og fører nu «Tanafjord»

(7714), alle tilh. N.A.L. — Gift. 3 barn.

Var overstyr. med D.N.A. d. «Kristianiafjord» da dette skib

forliste på New Foundland juli 1917.

Førte N.A.L. d. «Tanafjord» i krigsårene 1917—1918, revkisjon-

nert av England, og deltok i denne tid i ca. 35 konvoier på Nord-

sjøen, Nord Atlanteren og Middelhavet.



Var i 1918 i en konvoi (36 skib) i Middelhavet som en belgmørk natt uten lanterneføring kolliderte med en motgående konvoi på ca. 40 fartøier. Etter sigende gikk 19 fartøier til bunns. «Tanafjord» kom heldig ut av kaoset, tross det befant sig i center av konvoien.

Deltok i bergingen av den franske damper «Conde» på 7200 br.t. grunnstøtt på Madagaskar mai 1933.

THORBJØRNSSEN, HANS BERNHARD,



Tjømo, f. 30. juni 1894 i Tjømo. Til sjøs 1909 med d. «Salerno» (2400) av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Styr.-eks. 1916 i Tønsberg og skibsf.eks. 1922 i Oslo. Styr. bl. a. med d. «Hellas», d. «Proteus» og d. «Produce». Blev i 1925 fører av d. «Produce» (1570) av Haugesund og førte dette skib til T. sluttet sjøen i 1928 (syk). Har senere drevet litt fiske. — Gift. i barn.

THORBJØRNSSEN, HANS BØLSTAD,



Oslo, f. 10. des. 1876 i Tjømo. Til sjøs 1892 med s. «Frey» (1800) av Tjømo, tilh. O. L. Røed. Styr.-eks. 1895 i Tjømo og skibsf.-eks. 1898 i Tønsberg. Styr. med damperne «Seaton», «Setubal» og «Salamanca». Blev i 1902 fører av d. «Stralsund» (650) av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Har senere ført damperne «Glanwern» (1350), «Sevilla» (1350), «Secilia» (1500), «Santa Cruz» (1800), «San Andres» (2500), «San José» (2500), «Solferino» (3800), alle tilh. s.n. reder, og fører nu m. «Para», tilh. Mowinckels Rederi. — Gift. 3 barn.

Forlist med frg. «Frey» utenfor Clyden i des. 1894. En mann omkom

Blev som fører av d. «San José» senket av tysk u-båt den 17. aug. 1918, 100 miles av Nova Scotia. «San José» var på reise fra Bergen til New York etter fødemidler for den norske stat. Mannskapet 25 mann gikk i 2 livbåter. Det blev styggvær om natten, og for å lette båtene mest mulig, blev alt som på noen måte kunde undværes lempet på sjøen. Etter 26 timers opphold i livbåtene blev hele besetningen optatt av et vestgående engelsk transportskip og landsatt i Boston (U. S. A.).

Da Syd-Amerikalinjen blev startet i mai 1914, gjorde jeg som fører av d. «San José», tilh. Otto Thoresens Linje, den første tur ved linjens åpning. Mitt rederis ordre var at der skulde drives på

utoverturen mest mulig, og turen Bergen—Rio de Janeiro blev fullført på litt under 20 døgn. Ikke så allerverst for den tid å være.

Har under min tid som skibsfører i Otto Thoresens Linje hatt tilsyn med flere av rederiets nybygninger både i England og Holland.

I 1921, da Otto Thoresens Linje ophørte og A. S. J. Ludwig Mowinckels Rederi overtok 2 av skibene, kom jeg derved til å fortsette i Syd-Amerika Linjen i dette rederi, og hvor jeg fremdeles er.

THORBJØRNSSEN, KARL ANNAR,

Oslo, f. 3. aug. 1874 i Drøbak. Til sjøs 1889 med s. «Edda» (700) av Hvidsten, tilh. Fred. Olsen. Styr.-eks. 1891 og skibsf.eks. 1894 i Oslo. Styr. med d. «Nanking», d. «Constanze» og d. «Bonheur». Blev i 1899 fører av d. «Jens Meinich» (900) av Oslo, tilh.

Fred. Olsen. Har senere ført d. «Bayard» (1500), d. «Bonheur» (1500), d. «Bravo» (2200) og senest d. «Norway», alle tilh. s.n. reder. Loseks. for River Thames i 1905. — Ugift.

Min siste tur med seilskib var med «Professor Johnsen» av Drammen. Vi hadde da 183 dager i sjøen fra Puget Sound til Cetta.

Forliste med d. «Nanking» på Kina-kysten nov. 1895.

Seilte i 2 år under krigen, og gikk omtrent hver uke over Nordsjøen uten uhell.

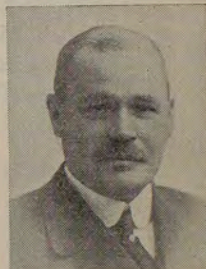
THORBJØRNSSEN, LEIF,

Kråkerøy, f. 5. mars 1898 i Arendal. Til sjøs 1915 med d. «Otterstad» av Arendal, tilh. Grefstad-Herlofson. Styr.eks. 1921 og skibsf.-eks. 1926 i Arendal. Styr. med damperne «Blink» og «Bestik» av Oslo. Blev i 1929 fører av d. «Botnia» (2200) av Bergen,

tilh. William Hansen. Har senere ført damperne «Bestum» (2875), «Biniab» (3000) og fører nu atter «Bestum», begge tilh. K. Th. Einersen, Oslo. — Gift. 1 barn.

Jeg har seilet det meste av tiden «before the mast» med seilskib. Bl. a. fullr. «Scottish Glensh» av Brevik, bk. «Pestalozzi», bk. «Canterbury» og br. «Alkor» av Arendal.

D. «Botnia» fikk jeg midlertidig å føre, da kapt. og 1. styr. var bortført av sjørøvere og skibet stod på grunn i Haichow (Kina). Blev viet på legasjonen i Tokio.



THORBJØRNSSEN, SIGMUND,

Haugesund, f. 12. des. 1901 i Haugesund. Til sjøs 1916 med d. «Rjukan» (500), tilh. H. K. Waage, Haugesund. Styrme.eks. 1923 og skibsf.eks. 1927 i Haugesund. Styrme. bl. a. med d. «Anna-ho», d. «Magnhild» og d. «Mons». Blev i 1927 fører av d. «Mithjel» (830) av Haugesund, tilh. M. Clausen. Har senere ført d. «Sylvia» (400) og senest d. «Mons» (1200), begge tilh. s.n. reder. — Gift. 2 barn.

THORESEN, GEORG MARINIUS,

Presterød pr. Tønsberg, f. 26. juni 1886 i Slagen. Til sjøs 1901 med s. «Frithjof» av Tønsberg, tilh. skibsr. Bugge. Styrme.eks. 1904 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med barkskibene «Clara», «Sorknes» og «Altavela». Blev i 1914 fører av s. «Abyssinia» av Oslo, tilh. J. L. Johannesen, Glasgow. Har senere ført s. «Este» av Arendal og 3 seilskib, tilh. H. E. Wolden, Montevideo. Sluttet sjøen i 1923. 1923—28 arbeidet i hvalfangst. — Censor ved Tønsberg Sjømannsskole. — Gift. Ingen barn.

THORESEN, GUSTAV,

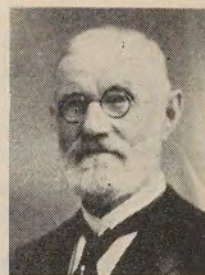
Ljan pr. Oslo, f. 12. jan. 1887 i Askim. Til sjøs 1904 med s. «Selma Charlotte» av Sverige. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks. 1912 i Oslo. Styrme. med d. «Thora» av Tønsberg og fl. D.S.N D-skib. Blev i 1915 fører av d. «Kong Ring» (1750) av Oslo, tilh. D.S.N.D. Har senere ført damperne «Kong Inge» (1450), «Kong Bjørn» (1300), «Kong Sigurd» (1200 brt.) og fører nu «Kong Ring» (2000), alle tilh. dette selskap. — Gift. 3 barn.

Blev 11. sept. 1916 senket av tysk u-båt utenfor Scilly Island med d. «Kong Ring» av Oslo. Alle reddet.

THORESEN, OLE MARIUS VOLKMAR,

Skien, f. 20. nov. 1850 i Larvik. Til sjøs 1866 med s. «Norden» av Larvik, tilh. K. Kristiansen. Styrme.eks. 1870 i Larvik. Blev i 1877

fører av sk. «Amalie» (80 com.l.) av Larvik, tilh. Abraham Andersen. Har senere ført sk. «Pylades» (40 com.l.), sk. «Camilla» (60 com.l.), bk. «Ellida» (200 com.l.), alle tilh. ham selv, og flere skib tilh. A.D.S., Arendal. Sluttet sjøen i 1923. — Kongens fortjenstmedalje. — Enkem. — 3 barn.



Like etter konfirmasjonen blev jeg påmønstret bk. «Norden», kapt. M. Todsén, som kahytsgutt. Vi skulde over til Quebec med emigranter og var vi under seilasen 403 sjeler ombord. Skibet, der var provisorisk innredet, manglet jo enhver komfort, og når jeg tenker på denne tur, rent gyser jeg ved tanken på hvorledes disse mennesker led under overfarten. Sykdom, fødsler, død og begravelser forekom og ingen doktor medfulgte. Skibets lille medisinkiste blev flittig brukt.

Dette skib gjorde regelmessig 2 turer på Quebec, og jeg var her ombord i forskjellig egenskap på ett år nær, til vi år 1872 i nov. forliste i Nord Atlanteren. Vi blev optatt av en engelsk bark og landsatt i Queenstown.

I 1878 forliste jeg med bk. «Hedrun» av Larvik nede på de Vestindiske øer. Jeg fungerte som flagkapt. (barnepike).

Med seilskib holdt jeg det således gående til 1891. Jeg kom da over i dampskibsfart på kysten. Etter 1 års fart som styrme. fikk jeg båten å føre. Det var d. «Vøringen», da hjemmehørende i Skien, senere solgt til Arendals D.s.-selskap. Med denne båt var det i forening med «Eidanger» og «Halden» at den populære Breviksrute kom istand.

I A.D.S. tjeneste var jeg i 20 år og førte forskj. båter. Jeg blev imidlertid nødt til å søke avskjed i 1923, da syn og hørsel sviktet.

THORESEN, THORLEIF,

Oslo, f. 26. nov. 1895 i Kværnes. Til sjøs 1911 med d. «Terrier» (8400) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Styrme.eks. 1916 i Kristiansund og skibsf.eks. 1920 i Oslo. Dispassjøeks. 1922. Styrme. med damperne «Freikoll», «Guernsey» og «Flint». Blev i 1926 fører av d. «Flint» (7000) av Bergen, tilh. Willy Kubon, og fører nu d. «Flint 2» (8400) for denne reder. — Gift. 1 barn.

Gikk mellom England og Frankrike under krigen og var vidne til at ca. 200 skib fikk sin skjebne beseglet.

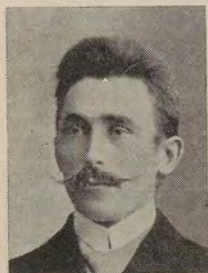
THORJUSSEN, THORVALD THEODOR,

Lillesand, f. 2. des. 1886 i Lillesand. Til sjøs 1901 med s. «Alborga» (900) av Arendal, tilh. K. Ilak. Styrme.eks. 1908 og skibsf.eks. 1912 i Kristiansand. Styrme. med s. «Agda» av Kristiansand. Blev i 1912 fører av s.n. skib (1000), tilh. K. F. Langfeldt. Har senere ført



s. «Chacma» (900), s. «Fjong» (2300), s. «Fisko» (2500), d. «Fidalgo» (1850), alle av Kristiansand, d. «Nordpol» (1950), d. «Dagny I» (2200), d. «Inger Elisabeth» (2000), d. «Kaprinio» (5300) og fører nu d. «Ingeren» (8630), alle tilh. Jacob Kjøde, Bergen. — Gift. 4 barn.

THORMODSEN, HANS NICOLAI,



Bamble, f. 29. des. 1875 i Bamble. Til sjøs 1891 med s. «Tjalf» (230 brt.) av Langesund, tilh. P. A. Christensen. Styrms.eks. 1898 i Porsgrunn. Styrms. bl. a. med bk. «Roska», bk. «Strix» og d. «Grado». Blev i 1905 fører av s. «Barfod» (1100 brt.), tilh. o.n. reder. Har senere ført s. «Magna» (1150 brt.) av Langesund, s. «Bravo» (800 brt.) av Montevideo og m. «Haabet» (40) av Porsgrunn. Sluttet sjøen i 1931. — Har senere drevet reketråling. — Gift. 5 barn.

I mars 1912 seilte jeg fiskeskjøiten «Haabet» fra Langesund til S.V. Afrika og brukte ca. 3 mnd. ned uten benyttelse av motoren. Det forløp heldig. Vi var 4 manns besetning. Reisen blev en oplevelse. Drev til krigens utbrudd selfangst på tysk S. V. Afrika.

Som styrms. ombord på «Aggi» av Lyngør i 1915, under slepning fra San Francisco til Panama, fikk vi en orkan av N.V. før vi fikk landsatt losen utenfor Golden Gate. Mersseilene og fokk, som var bent, blåste bort fra rærne. Om natten kastet skibet lasten, så den lå med b.b. da videt under vann. Slepébåten som blev nedbrekt benyttedes til sleper. Vi drev hjelpeløse om i tre dager før været bedaget sig og vi fikk bent seilene. Under press av seil holdt vi styring i 8 døgn, da vi grunnstøtte ved Santa Rosa Island. Vi kom iland med meget besvær, da båtene var istykkerslått, og bestod mest av seilduk og tjære.

Krigsforliste med d. «Tjømmø» 1916 i Middelhavet. Kom i land på Majorka efter 30 timer i båtene.

THORMODSEN*), OLUF THEODOR,



Fredheim pr. Langesund, f. 2. des. 1865 i Bamble. Til sjøs 1882 med s. «Magna» (1200) av Langesund, tilh. P. A. Christensen. Styrms.eks. 1886 i Porsgrunn. Styrms. med bk. «Eva», sk. «Tjalf» og bk. «Magna». Blev i 1894 fører av s. «Roska» (1050), tilh. o.n. reder. Har senere ført seilskutene «Bjarne»

*) Død 11. jan. 1935.

(1320), «Britta» (1850), «Baunen» (2050), alle tilh. o.n. reder, «Sognvand» (3300) av Kristiansand og s. «Pamelia» (2400) av Langesund. Sluttet sjøen 1927. — Gift. 2 barn.

Som fører av s. «Sognvand» på reise fra Barry til Santos blev fartøiet skutt i senk i mai 1917 av tysk u-båt 180' S.V. av Scilly-Island. Mannskapet (25 mann) gikk i begge livbåter og blev op-tatt 5 dager senere av en engelsk fisker utenfor Lands-End.

Jeg har seilt i H. Christensen Barfods rederi i 42 år, derav 32 år som skibsfører.

THORN, FRITZ SEVERIN,

Oslo, f. 19. juli 1867 i Borge. Til sjøs 1884 med s. «Stout» (700 brt.) av Halden, tilh. Thomas Stang. Styrms.eks. 1887 og skibsf.eks. 1889 i Oslo. Styrms. med bk. «Hermon», d. «Framnes» og d. «Frogner». Blev i 1896 fører av d. «Bygdø» (1800) av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Har senere ført damperne «Skarpsno» (2800) og «Os-carshal» (1800) for dette rederi. Sluttet sjøen i 1901. — Senere skibsmegler og skibsreder. — Enkem. 4 barn.



THORSEN, ARNE STRANGER-

Teie pr. Tønsberg, f. 25. nov. 1894 i Oslo. Til sjøs 1910 med bk. «Pamelia» (2400) av Oslo, tilh. A. T. Simonsen. Styrms.eks. 1914 og skibsf.eks. 1916 i Oslo. Styrms. bl. a. med d. «Maud» av Tønsberg, d. «Liss» og d. «Beaumont» av Oslo. Blev i 1918 fører av d. «Nevis» (2100) av Bergen, tilh. Olaf Ørvig. Har senere ført damperne «Dampfire» (2800), «Dampseks» (3200), begge av Oslo, og senest d. «Havlyst» av Tønsberg. — Gift. 1 barn.



Da jeg i sept. 1918 overtok førerstillingen på d. «Nevis» var jeg 23 3/4 år gammel. Antagelig Norges yngste skibsfører i utenriks fart. Seilte under hele krigen undtatt vinteren 1915—16, da jeg tok skippereks. Var heldig.

Seilte ca. 4 år med seilskib på langfart.

THORSEN, GEORG KIRSTIN,

Stavanger, f. 17. okt. 1871 i Stavanger. Til sjøs 1886 med s. «Hebe» (450) av Stavanger. Styrms.eks. 1890 og skibsf.eks. 1893 i Stav-



mester. — Gift. 1 barn.

THORSEN, GUNNAR THEODOR,



Randesund pr. Kristiansand, f. 9. des. 1889 i Høivaag. Til sjøs 1905 med bk. «Dagmar» (1300) av Lillesand, tilh. Hj. Knudsen. Styr.-eks. 1909 og skibsf.eks. 1912 i Kristiansand. Styr.-med damperne «Eros», «Egerø», «Skagerak» og «Sonja» av Kristiansand samt «Thelma» og «Thordis» av Grimstad. Blev i 1915 fører av d. «Thelma» (2000) av Grimstad, tilh. O. I. Tønnevold. Har senere ført damperne «Thordis» (7100), tilh. s.n. rederi, og fører nu tankskib «Acasta» (8000), tilh. M. Mosvold, Kristiansand. — Gift. 3 barn.

Mine første 3½ år til sjøs var med bk. «Dagmar», senere kun med dampskib.

Under krigen seilte jeg i ca. 2 år med d. «Thelma» mellom England og Frankrike. Jeg var fører av skibet da det forliste (mine eller torpedo) 6. april 1917 i Kanalen, hvorved 1 mann blev drept. Vi blev optatt av en engelsk torpedobåt og landsatt i Portsmouth.

Jeg var blandt de 1400 krigsforliste norske sjøfolk som samtidig (primo mai 1917) blev sendt fra England til Bergen.

Som 1. styr.-med d. «Thordis» var jeg i mars 1924 med og reddet 4 japanere i Stillehavet. Skibet førtes av kap. Ole Jensen.

I de senere år har jeg særlig seilt på Østen.

THORSEN, HANS,



Brooklyn (U. S. A.), f. 23. okt. 1875 i Tønsberg. Til sjøs 1891 med d. «Taurus» (3100) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Styr.-eks. 1896 i Tønsberg og skibsf.eks. 1905 i Oslo. Styr.-med damperne «Skuld» og «Titania». Blev i 1906 fører av d. «Tra-

algar» (3600), tilh. o.n. reder. Har senere ført d. «Terrier» (8400) og d. «Mirlo» (10600) for samme reder. Sluttet sjøen i 1931 (syk). — Gift. Ingen barn.

Jeg har seilt i Wilh. Wilhelmsens rederi i ca. 40 år.

THORSEN, JOHAN ANTON,

Sandefjord, f. 26. mars 1876 i Sandefjord. Til sjøs 1891 med s. «Star of India» av Sandefjord, tilh. H. C. A. Michelsen. Styr.-eks. 1893 i Larvik og skibsf.eks. 1908 i Oslo. Fører nu m.t. «Turicum» (10900) av Oslo, tilh. Camillo Eitzen & Co. — Gift. 1 barn.

THORSEN, LARS BERNHARD BRUN,

Kragerø, f. 25. mars 1884 i Kragerø. Til sjøs 1898 med s. «Joseph Haydn» (1200) av Kragerø, tilh. Peder Rinde. Styr.-eks. 1902 i Kragerø. Styr.-med bl. a. damperne «Isbjørn», «Forsete» og «La France». Blev i 1912 fører av d. «Hekla» (700) av Kragerø, tilh. Nic. Wiborg. Har senere ført damperne «Nico» (1000) og «Forsete» (700) av Kragerø, «Nor» (800) og «Svartfond» (3600) av Stavanger. Nu kjøpmann. — Gift. 4 barn.



I aug. 1916 blev d. «Forsete» opbragt til Cuxhaven, men friggitt efter 2 dager. Vi var lastet med is Kragerø—Esbjerg.

I okt. 1916 blev d. «Forsete» stoppet av tysk u-båt. Vi var underveis Skien—Grimsby med papir og tremasse. Efter en ½ time fikk vi lov til å fortsette. U-båten gav oss også flaggsignal til å heise hvis vi blev stoppet av andre tyske marinefartøier som tegn på at vi var undersøkt.

En mørk oktober natt i 1918, da man seilte med slukkede lanterner, hadde jeg en kollisjon med d. «Nor» og en engelsk damper. Begge skib kom i havn og ingen folk gikk tapt.

THORSEN, LUDVIG,

Ørebekk pr. Fredrikstad, f. 21. nov. 1875 i Husø pr. Tønsberg. Til sjøs 1891

med s. «Halgerda» (1100) av Tjøme, tilh. skibsr. Rød. Styr.-eks. 1895 og skibsf.eks. 1898 i Tønsberg. Amerikansk skibsf.eks. i 1915. Styr.-med damperne «Tiger» og «Thyra» av Tønsberg samt «Hermes» av Drammen. Blev i 1902 fører av s.n. skib (2200), tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Har senere ført damperne



«Harald» (5200), «Hugin» (3200), «Normandie» (1800), «Hero» (6200), «Hermes» (7500), «Hellas» (2200) og fører nu «Hektor» (8200), alle tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co., Drammen. — Gift. 6 barn.

Har vært 35 år i B. K. & Co. rederi i des. 1934.

Med s. «Halgerda» seilte fra Oslo til Melbourne, derfra til Mauritius. Så til Mulmen. Hadde derfra 172 dages reise til Plymouth. Ved ankomst dertil lå halve mannskapet til køis av skjærbuk. Førte den siste mnd. kun mersseil og nedover, da ingen orket å gå til vær. En del av mannskapet blev bragt til hospital i Falmouth. Seilskibstiden syntes jeg var romantisk og rik på minner om kjække og sparsommelige sjøfolk.

Før i Kina-farten i 7 år. Senere i langfart på alle hav.

I 1915 blev d. «Hero» som jeg da førte solgt til en sukkerkonge i Milwaukee, mr. Wagner, og kom således under amerikansk flagg. Jeg blev anmodet om å stå ombord som fører. Gikk på navigasjonsskole i New York og tok eksamen. Gjorde en reise til København, med last, der blev losset i tyske dampskib og ført til Tyskland.

I 1916, på reise til Buenos Aires med kull, blev vi tatt som prise av en engelsk «Manuar» utenfor Montevideo og bragt til ankers på Rouen Bank, 60 mil syd av Montevideo. Her lå vi i 2 mnd. Hadde besøk av det samme krigsskib en gang imellem og blev forsynt med proviant og vann. Prisemannskapet var ombord den hele tid. Til slutt kom meddelelse om at skibet «Kankaki» (som det da het) skulde gå til Marseille. Størstedelen av vårt amerikanske mannskap blev sendt til U. S. A. over Montevideo. Jeg selv fikk ordre av den amerikanske regjering om å følge skibet og rapportere «all movements». Blev så bemannet med engelsk orlogsmannskap, og et par løytnanter, som tok kommandoen, og avgikk til Gibraltar for ordre. Hadde nesten 2 mnd. reise, da skibet var blitt fryktelig begrodd.

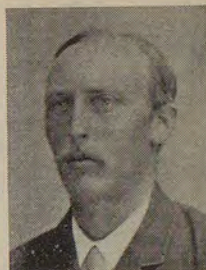
Ved ankomst til Gibraltar heiste vår løytnant det engelske orlogsflagg akter, og skibets amerikanske kjenningssignaler. Etter hvad jeg senere fikk høre var kanonene på Gibraltar rettet mot oss for fyring. En patruljebåt reddet oss, og løytnanten fikk en veldig skrape. Etter utlossing i Marseille blev skibet ordret til Tyne, hvor saken behandledes. Skibet blev tatt, og jeg reiste hjem.

14 dager etter gikk jeg ombord i d. «Hermes» og seilte mellom Amerika, England og Frankrike til krigens slutt nov. 1918 for den franske regjering. Styrtte to ganger klar av u-båter. En ved St. Ives ved å styre i siksak inn til kysten på grunt vann. 2 engelske destroyere kom til hjelp. Den annen utenfor Ferol. Men vi slapp inn og ankret til mørket begynte. Var da på vei til Azorene med kull. En time før vi kom til Pta. Delgada var byen blitt beskytt av en tysk u-båt. Men vi slapp heldigvis inn.

I 1917, da tyskerne hadde erklært uinnskrenket u-båtkrig mot alle fartøier, lå vi lastet med mel og proviant i New York for Bordeaux. Alle ombord var enige om å gå til sjøs. Vi kom i god behold til Bordeaux og fortløide ved 4-tiden om em. ved kaien i byen. Der var fremmøtt minst 3—4000 mennesker som mottok oss med høie rop: «Vive la Norvege». Da skibet var fastgjort kom to velklædte menn av byens honoratories ombord, og vilde snakke med mig. Jeg blev invitert i land og blev formelig tatt med makt. Jeg sa at jeg måtte først få sendt telegrammer hjem. Det skal vi gjøre sa de. Så gikk det først til telegrafkontoret. Disse 2 betalte for telegrammene. Siden blev jeg tatt til en meget pen restaurant, hvor vi traff sammen med noen officerer. Vi spiste og drakk hele natten, og mange var de skåler «Vive la Norvege» som blev tømt. Hele mannskapet blev fritt bevertet den aften i Bordeaux. Anonymt blev bragt ombord 4 kas. champagne dagen efter.

THORSEN, PEDER,

Kragerø, f. 11. april 1858 i Gudbrandsdalen. Til sjøs 1873 med br. «Alia» (300) av Kragerø. Styrm.eks. 1879 i Kragerø. Styrm. med bk. «Columbus» og sk.br. «Werge». Blev i 1883 fører av br. «Avenir» (300) av Kragerø. Har senere ført Kragerø-seilskutene «President Sverdrup» (700), «Thorgny» (700) og «Frey» (500) til skibet blev solgt i 1900. Sluttet langfarten i 1912. Arbeidet 1912—1928 ved carbidfabrikken. Førte herunder 1917—1923 d. «Carbid» mellom Kragerø og Oslo. — Enkem. — 1 barn.



Har seilt til sjøs i ca. 47 år på alle hav. Fra 1900—1912 seilte jeg som 1. styrm. med større jernskib i fart på Australia, Ny-Zealand, Ny-Caledonia, Fidji-øene, Hawai og California.

I 1891 kom jeg med s. «Thorgny» lastet med terpentin. Den 11. nov. kom vi inn i en orkan på høiden av Bermudas. Skibet kantret helt over med st.b. side under vann helt op til dekkshusene. Blev liggende således i 3½ time, da orkanen var over. Mens den lå kantret, brøt sjøen så sjøsprøyten gikk som en snebyge over merse-rærne. Alle mann stod fast surret til riggen på b.b. Da bygen var over, reiste skibet sig straks og tok igjen styringen. Vi hadde siden en hurtig, men stormfull reise. Men da vi kom til Antwerpen, var atter døden oss nær. En fransk jernkutter lastet med dynamitt for den belgiske regjering, hadde losset sin last ute i floden. Derefter fikk den lov som et annet fartøi til å komme inn i dokken. Den fikk plass ved siden av oss. D. v. s., det lå et havarett vrak mellom oss og kutteren. Der var 7—8 mann ombord, men kapt. var reist hjem til Frankrike. Lille julaften begynte så mannskapet på kutteren å losse små kasser ned i storbåten sin. Jeg stod på dekket og så på. Der var altså dynamitt som skulde smugles iland. Jeg gikk inn i min kahytt, men før jeg fikk lukket døren skjedde en forferdelig eksplosjon, og kutteren med alle mann samt en stor del av det gamle vrak blev slynget ombord til oss. Hele riggen og dekket blev overstrødd med store og små jernstykker, wire, kjetting og rigg fra kutteren, og lemmer av folkene hang helt oppe på våre bramrær. «Thorgny» fikk stor skade, og folk som passerte forbi på kaien i eksplosjonsøieblikket blev drept på stedet. Det var et fryktelig skue. Vi var heldigvis bare 3 mann ombord da, og ingen av oss kom til skade.

THORSEN, SALVE MARTINIUS,

Sannidal, f. 5. juni 1856 i Kragerø. Til sjøs 1873 med br. «Antilope» av Kragerø, tilh. H. Bjørn jr. Styrm.eks. 1877 i Kragerø. Styrm. bl. a. med bk. «Freden», bk. «Professor Schweigaard» og bk. «Nor». Blev i 1883 fører av bk. «Professor Schweigaard» (190 com.l.) av Kragerø, tilh. C. J. Sjøenberg m. fl. Har senere ført seilskibene «Ino», «Ursus», «Ursus Minor», «Nor» (217 com.l.), «Johanne» (473 brt.) og senest «Bertrand» (498

brt.), alle av Kragerø. Sluttet sjøen i 1910. Arbeidet ved Norsk Hydro, Notodden, til 1926. — Enkem. 3 barn.

Har forlist 3 ganger.

THORSEN, THOR,



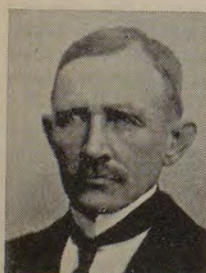
Porsgrunn, f. 1. april 1888 i Skåtøy. Til sjøs 1902 med s. «Fremtiden» av Kragerø, tilh. Alf Johnsen. Styrme. eks. 1907 i Kragerø og skibsf. eks. 1910 i Porsgrunn. Styrme. bl. a. med bk. «Ursus Minor», d. «La France» og d. «Isbjørn». Blev i 1916 fører av d.

«Stegg» (700) av Oslo, tilh. Det Skandinaviske Compagni. Har senere ført d. «Frank» nu d. «Havmøy» (1300), d. «Frank» nu d. «Skarv» (1300) og fører nu d. «Frank» (1600), alle tilh. A.S. Frank, Porsgrunn. — Gift. 5 barn.

Førte d. «Stegg» da dette skib blev senket av tysk u-båt nær Shetlandsøene 23. april 1917. På grunn av vestlig kuling og høy sjø var det med livbåtene umulig å komme op under land og kursen måtte settes østover. Etter ca. 30 timers, til dels hård seilas, landet jeg med min livbåt i skjærgården, ca. 8 n. mil syd for Hellisø.

Var en av de 20 unge skibsførere som blev utdannet til reserveføitnanter i marinen og tjenstgjorde de siste mnd. under krigen som chef på en bevoktningsbåt oppe i Trondheimsfjorden.

THORSEN, THOR,



Blekstrand pr. Staubø, f. 17. jan. 1876 i Blekstrand. Til sjøs 1891 med s. «Emanuel» av Tvedestrand, tilh. O. Lydersen. Styrme. eks. 1894 i Staubø. Styrme. med bk. «August Leffler», bk. «Carl Haasted», d. «Dagbjørg» og d. «Dagfin». Blev i 1900 fører av d. «Handy»

(425) av Borøy, tilh. Jens M. Jensen. Har senere ført s. «Sandø» (1141 brt.), s. «Falls of Afton» (1810 brt.), begge av Tvedestrand, damperne «Havbris» (850), «Atlantis» (1600), «Hjeltefjord» (5500), «Havbris» (2050), «Havfru» (1400) og «Havborg» (1950), alle tilh. Helmer Staubo & Co., Oslo. Sluttet sjøen i 1930. — Senere drevet gårdsbruk. — Viceform. i Tverdalsøy Sjømannsf. — Gift. 3 barn.

THORSEN, THOROLF,

Bota pr. Staubø, f. 24. okt. 1888 i Staubø. Til sjøs 1904 med s. «Pallas» (1000) av Tvedestrand, tilh. John P. Pedersen & Søn. Styrme. eks. 1909 i Arendal og skibsf. eks. 1913 i Oslo. Styrme. med d. «Hild» og d. «Dagfin». Blev i 1916 fører av s.n. damper (2100) av Oslo, tilh. John P. Pedersen & Søn. Har senere ført damperne «Ravn» (2500), «Hubro» (2400), begge av Bergen, og senest «B. A. Sanne» (4150) av Oslo. — Gift. 3 barn.



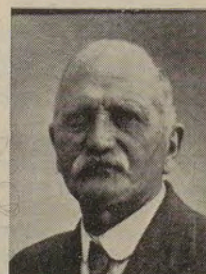
Har seilt i ca. 10 år på Kina. Seilte der det meste av krigen. Skiftet reder mange ganger, men havnet til slutt hos Bergen Lloyd, hvor jeg seilte i ca. 12 år.

Førte derefter for en Oslo-reder, som 4 år senere begikk et større underslag og blev straffet.

Båten blev overtatt av 1. prioritets panthaver, en bank i Rotterdam, og hele mitt innskudd gikk i vasken.

THORSEN, THORVALD,

Tjømo, f. 20. sept. 1855 i Stokke. Til sjøs 1870 med s. «Brødres Minde» av Tønsberg, tilh. H. & M. Thorsen. Styrme. eks. 1875 i Oslo. Styrme. bl. a. med s. «Tre Brødre», d. «Undine» og d. «Heitman». Blev i 1882 fører av s. «Anna» av Sandefjord, tilh. Peder Grøn. Har senere ført s. «Marie», s. «Elida», s. «Kathinka», alle av Tønsberg, og s. «Alexandra» av Sandefjord. Sluttet sjøen i 1919. — Senere gårdbruker. — Gift. 3 barn.



Seilte under krigen til dels i faresonen uten uhell.

THORSEN, THORVALD,

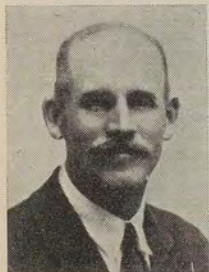
Stavanger, f. 19. okt. 1876 i Haugesund. Til sjøs 1892 med bk. «Særimner» av Stavanger, tilh. Lars Berentsen. Styrme. eks. 1896 i Stavanger. Styrme. med damperne «Erik Berentsen», «Kong Sverre» og «Ryfylke». Blev i 1905 fører av s.n. skib (650 brt.) av Stavanger,



tilh. D.S.D. Har senere ført d. «Kong Olaf» (i 18 år) og fører nu d. «Ryfylke» (1200 brt.), begge tilh. D.S.D. Rederf. gullmedalje (1934). — Gift. 2 barn.

Har seilt i 36 år i D.S.D. (april 1935).

THORSEN, THORVALD AUGUST,



Blommenholm, f. 22. nov. 1882 i Høvåg. Til sjøs 1899 med bk. «Njörd» (588 nrt.) av Grimstad, tilh. skibsr. Eimersen. Styrms.eks. 1902 og skibsf.eks. 1905 i Kristiansand. Styrms. bl. a. med sk. «Zephyr» og et par argentinske dampere. Blev i 1911 fører av d. «Tinfos»

(rutebåt) av Skien, tilh. Tinfos Papirfabrik. Har senere ført d. «Ørn» (2400) av Arendal og senest d. «Lab» (1800) av Porsgrunn. — Gift. 3 barn.

Var ombord i bk. «Njörd» i 5 år. Gjorde 2 ganger rekord-turen Cardiff—Bangkok lastet med kull på henholdsvis 112 og 113 dager, likesom Ponta Delgada—Havre lastet med teak-wood på 6½ døgn.

THORSEN, TORGER,

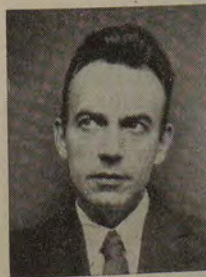


Ullevåll Haveby, Oslo, f. 17. aug. 1880 i Tjømø. Til sjøs 1895 med s. «Bertrand» av Tjømø, tilh. Lars H. Bache. Styrms.eks. 1899 i Tjømø og skibsf.eks. 1906 i Tønsberg. Styrms. bl. a. med d. «Doris», d. «Borgny» og d. «Ek». Blev i 1915 fører av d. «Biri» (1250) av Oslo, tilh.

Fred. Olsen & Co. Har senere ført damperne «Bonn» (1250), «Bure» (800), «Ek» (1250), «Velo» (1000) og fører nu d. «Brakoll» (1450), alle av Oslo. — Gift. 3 barn.

Seilte under hele krigen i nordsjøfart.

THORSEN, WILLIAM,



Blommenholm pr. Oslo, f. 26. sept. 1898 i Stavanger. Til sjøs 1913 med d. «Storfond» av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Styrms.eks. 1919 og skibsf.eks. 1928 i Stavanger. Styrms. bl. a. med d.t. «Marna» av Oslo og d. «Snefond» av Stavanger. Blev i 1929 fører av d.t.

«Marna» (480) av Oslo, tilh. Sigurd Owren. Har senere ført d.t. «Meryl» (700) og fører nu d.t. «Moira» (2240), begge tilh. s.n. reder. — Gift. 2 barn.

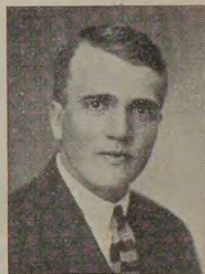
Tilså byggingen av d.t. «Moira». Det er helt igjennem det største skib hittil som er blitt helsveiset. Det har doble dekk, sider og bunn med ca. 2½ fot åpning imellem.

Skibet er utstyrt med så vel trådløs som peileapparat, elektrisk styring, fryseanlegg, elektrisk temperaturmåling av tankene i bestikken, forskibet utstyrt som isbryter, rengjørings-apparater av Arnesens type til tankene, samt utstyrt for Lake-traden.

Skibet er kort sagt utstyrt med alle tekniske hjelpemidler og har eget elektrisk sveiseanlegg ombord.

THORSETH, ANDREAS GUSTAV,

Moldtustranda, f. 8. okt. 1899 i Aurvåg. Til sjøs 1919 med d. «Søndmøringen» av Ålesund, tilh. H. Koppernes & Sønner. Styrms.eks. 1925 i Ålesund. Styrms. bl. a. med d. «Langvin» og d. «Jan Mayen». Blev i 1932 fører av d. «Arktos» (449 brt.) av Ålesund, tilh. Erling Aarseth & Co., og fører nu dette skib. — Gift. 4 barn.



THORSTENSEN, GUNNAR,

Borøy, f. 21. juli 1874 i Dypvåg. Til sjøs 1889 med s. «Saron» (500) av Risør, tilh. J. Prebensen. Styrms.eks. 1892 i Arendal. Styrms. bl. a. med bk. «Saron», bk. «Alexandria», d. «Aquila» og fl. k. «Ronald». Blev i 1913 fører av fl. k. «Perth» (6000) av Larvik, tilh. Chr. Nielsen & Co. Har senere ført fl. k. «Prince George» (2700), fl. k. «Solstreif» (6500), begge av Larvik, fl. k. «Sir James Clark Ross» (12000) av Sandefjord, fl. k. «Southern Princess» (17000) av Liverpool, og m. «Primero» (720) av Oslo. — Sluttet sjøen i 1932. — Gift. 4 barn.



Forliste med bk. «Saron». Blev i 1917 torpedert med d. «Pollux» av Bergen. Likeså s. å. med d. «Oslo» av Hull. Var begge ganger passager.

THORVIG, JOACHIM KORNELIUS,

Åheim (Sunnmøre), f. 27. des. 1882. Til sjøs 1901 med s. «Sleipner» (48 brt.) av Ålesund. Styrms.eks. 1908 i Kristiansand og skibsf.eks.



1910 i Oslo. Styr. med fl. norske og utenlandske dampere. Blev i 1919 fører av d. «Shin Ping» (3400) av Shanghai, tilh. San Peh S. N. Co. Har senere ført d. «Modesta» (7450) samt 5 kinesiske og 1 britisk damper. — Gift.

I 1904 kom jeg inn i Det Forenede Dampskibs-Selskab i København, og siden seilte jeg fra København (for det meste med D.F.D.S. og Ø. K.) i ca. 3½ år som matros, kvartermester og båtsmann. Her fikk jeg gjennomgående bedre behandling og bedre hyrer enn med norske båter.

I slutten av nov. 1913 var jeg 1. styr. på det kinesiske passagerskip «Tuck Yue», da dette forliste i Liao-tung Gulf, Nord-Kina. Skibet gikk ned med 174 mennesker. Jeg reddet mig på en gammel, dårlig redningsflåte og drev rundt på denne i ca. 12 timer halvt påklædd og med sjøen stadig vaskende over mig. Neste dag blev jeg, føreren og 2 av mannskapet, som hadde holdt sig over vannet på samme måte, tatt op i meget forkommen forfatning av kinesiske fiskere. Og jeg måtte finne mig i å tørke klærne på kroppen skjønt det var frost.

I 1919 blev jeg ansatt i Chinese Government Steamship Administration som assistant superintendent; men da jeg ikke syntes om å være bundet til et kontor, fikk jeg senere deres passagerskip «Hwah Ping» å føre i rutefart Shanghai—Australia og Hongkong —Sydamerika. Dette skib var Kinas største og peneste passagersbåt (17 kn. fart og 147 manns besetning).

I slutten av 1923 blev C. G. S. A. oppløst; men i 1924 blev jeg fører av treningskibet «Hwah Jah» tilh. det kinesiske guvernment. Den var på den tid Kinas største skib (8700 t. dw.), og der ombord hadde jeg en tid 54 kadetter, som skulde utdannes til officerer i Kinas voksende koffardiflåte.

Under borgerkrigen i Nord-Kina høsten s. å. blev «Hwah Jah» rekvirert som transportskip for marinen, og jeg fikk min utnevning fra Peking som naval commander, og var visstnok den eneste utlending som da gjorde tjeneste under kinesisk orlogsflagg.

General Wu Pei-Fu var på den tid Kinas store mann (generalissimo og commander in chief for flåten). Men da han mot slutten av 1924 blev slått av Chang Tso-Lin, fikk jeg den tvilsomme fornøielse å transportere general Wu Pei-Fu, hans stab av officerer og en del av hans armé, ialt 6000 mann i en ladning, fra Taku bar til Hankow i Hupeh (600 mil opover Yang-tse-kiang). Jeg var da eneste europeer ombord, og som officerer hadde jeg kun unge, uerfarne underlønntanter og midshipmen. 1. mask. var admiral-engineer, og den første kineser med 1. maskinistcertifikat. Men det var for store og uvante greier for ham; farten blev 7—7½ kn. skjønt skibet makelig kunde gjøre 13. Tidligere hadde jeg to britiske officerer; men den ene, som var eks naval officer, stakk av i Japan, da mannskapet vilde gjøre kål på ham, og min chief officer (australier) blev nervøs og kom sig iland ved første anledning, da vi begynte å embarkere tropper. Vi hadde flere «narrow escapes» fra fiendens aeroplaner, som forsøkte å ramme oss med bomber. Det verste var dog at jeg omtrent ingen mat kunde få på hele reisen, da soldatene tvang sig inn i kabyssen og gjorde rent bord efter hvert.

I jan. 1928 blev jeg plyndret av sjørøvere i Haichow Bay. Jeg blev nemlig sendt op i floden ved Kwan-Ho-Kow for å laste salt. Mitt skib (kinesisk) var det første som blev plyndret der. Senere blev 2 japanske båter tatt og derefter d. «Botnia» av Bergen. Vi var ved nevnte anledning bare 2 europeere ombord, nemlig min 1.

styr. og mig selv. Og vi skulde skytes, da jeg ikke kunde skaffe nok penge. Vi blev derfor begge stillet op på fordekket med 5 banditter foran oss. De tok sikte på bryst og hode, men nøiet sig til slutt med å avfyre en salve over våre hoder under de forferdeligste trusler. Da vi ingen verdifull last hadde eller passagerer som kunde plyndres, gjorde bandittene rent hus i min lugar. De tok også mine private verdipapirer og min skrivemaskin. Endog koi-klær og madras tok de med. Jeg blev til slutt også tvunget til å ta av den overfrakke som jeg hadde på. Da jeg gjorde innvendinger og ikke leverte den hurtig nok, truet de med revolver og svingte en stor øks over hodet på mig. De opførte sig i det hele som avsidige, slo inn dører med økser, skjøt gjennom vinduene til min lugar og avfyrte skudd i alle retninger. Min cash box hugget de også løs på med økser. De fleste av besetningen, deriblandt hele maskinpersonalet og comradorens folk, gjemte sig ved å krype gjennom fyrrummet og kullbunkerne til en dyp tank i nr. 2 lasterum. Maskindørene, som var av jern, blev først stengt innefra. Bandittene måtte her nøie sig med å skyte gjennom skylight og ristverk; men de sparte ikke på kruttet. Heldigvis kom både jeg og mitt mannskap uskadt fra affæren. Men undres på hvad bruk bandittene kunde ha for mitt skippercertifikat og skrivemaskin.

THOVSEN, WILHELM CONSTANTIN,

Hjellestad i Fana, f. 18. okt.

1874 i Oslo. Middelskole-

eks. i 1890. Til sjøs 1891

med s. «Schiller» (500) av

Arendal, tilh. Hans H. Pe-

tersen. Styr. eks. 1893 og

skibsf. eks. 1895 i Bergen.

Styr. med en rekke

B.D.S.-skib. Blev i 1911

fører av d. «Draco» (500) av

Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført d. «Luna»

(1400), d. «Hercules» (1600), d. «Diana» (1400) og

m. «Cometa» (6600), alle tilh. B.D.S. Sluttet sjøen

i des. 1934. — Rederf. gullmedalje (1932). —

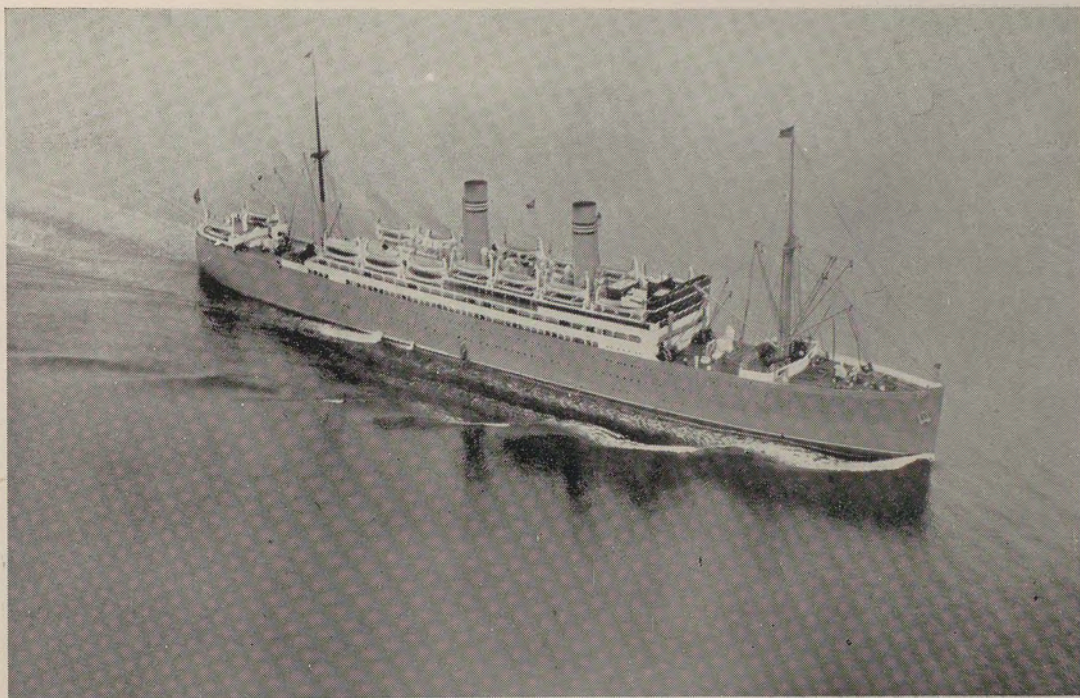
Gift. 3 barn.



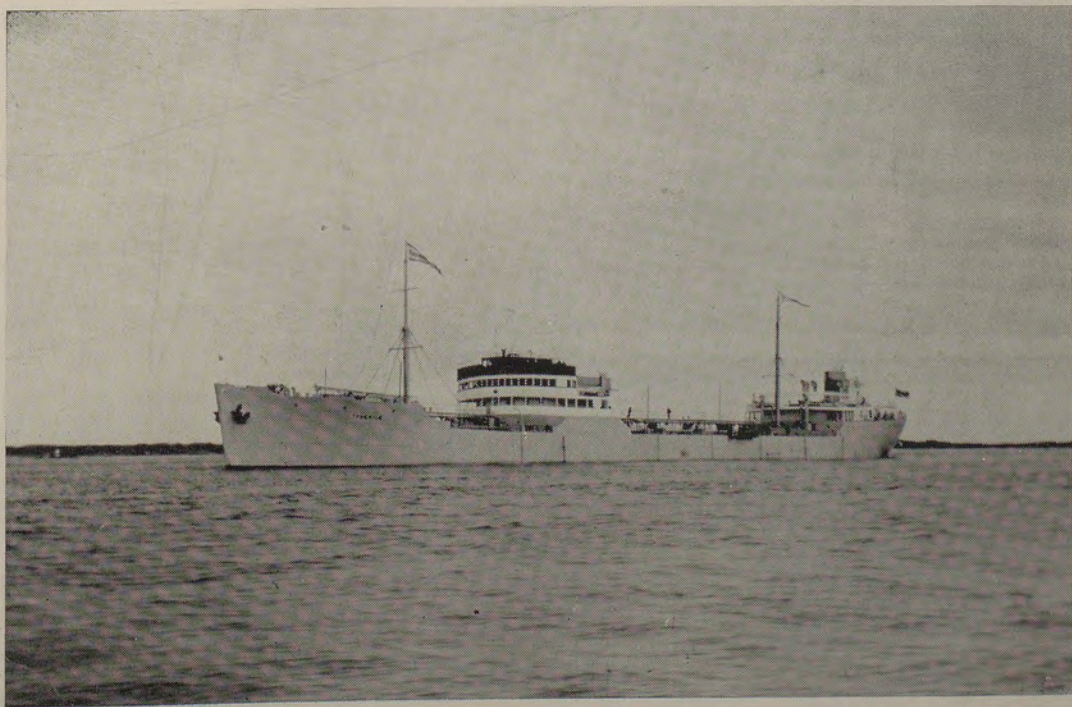
Har vært i B.D.S. siden 1898.

Seilte mellom England og Norge fra krigens begynnelse til utg. av 1917, først med d. «Luna» og senere med d. «Hercules», inntil dette skib blev rekvirert av England nov. 1917. Blev etterpå ansatt på Bergenskes d. «Diana» jan. 1919 i fart på Frankrike. Hadde i mellomtiden hatt arbeide på Bergenskes kontor med å utarbeide en kursbok for strekningen Bergen—Oslo (de forskj. strekninger så vel innenskjærs som utenskjærs). Var samtidig ca. ½ år lærer for kystskipperskolen ved Bergens sjømannsskole.

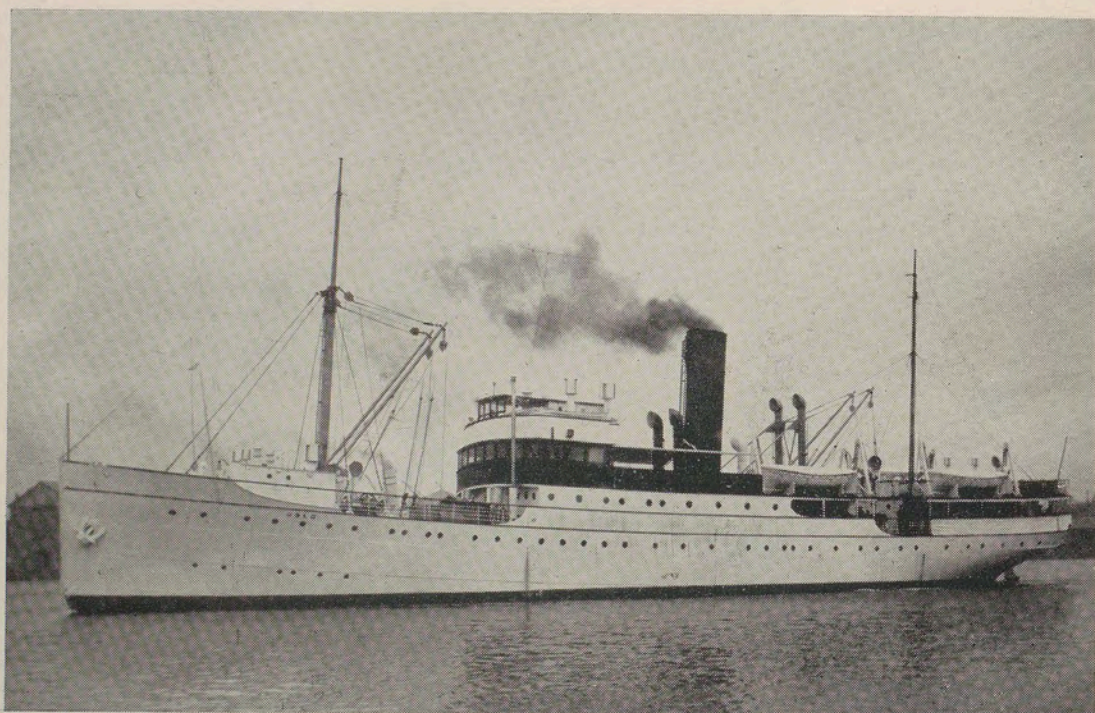
Optok mannskapet fra Skiensdampere «Bras», da denne blev torpedert utenfor Egerø aug. 1915. Ved nevnte anledning førte jeg d. «Luna», der efter lossing av kis i England var gått til Rotterdam efter stykkgodslast. «Da vi så d. «Bras» blev torpedert utenfor Egerø satte vi kursen straks mot dette fartøi for å berge mannskapet, da der ved anledningen bleste en sterk kuling fra N. Da «Bras» sank, forlot u-båten straks dette skib og sendte en granat forenom «Luna». Der blev da straks stoppet og jeg reiste ombord i den tyske u-båt med skibets papirer, efter på forhånd å ha revet ut alle betalte Lightsbills i målebrevet, så de ikke blev opmerksom på, at skibet hadde vært i stadig fart på England med kis og trelast. Efter endel parlamentering fikk jeg lov å passere, da jeg opgav at all last fra Rotterdam jo igrunnen var tysk last.



D. «Stavangerfjord» (13 156 brt.) av Stavanger. Bygget i Birkenhead 1918.



M.t. «Thorhild» (15 600) av Grimstad. Bygget i Göteborg 1935.



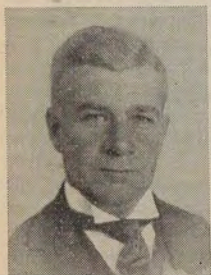
D. «Oslo» (881 brt.) av Arendal. Bygget i Oslo 1929.



Fl.k. «Kosmos II» (25 410) av Sandefjord. Bygget i Belfast 1931.

Reddet i nov. 1922 i Skagerak 2 mann fra dansk motorfartøi «Emma», som var synkefærdig. Det var styggevær, men ved å manøvrere op på siden av «Emma» lykkedes det med en line å hale folkene ombord.

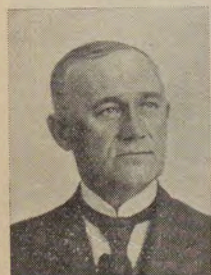
THOWSEN, HANS KONRAD,



Bergen, f. 9. mars 1885 i Oslo. Til sjøs 1902 med s. «Souvenir» (500) av Arendal, tilh. Hans Sørensen. Styrm.eks. 1907 og skibsf.eks. 1908 i Bergen. Styrm. medskibtilh. Nordre Bergenhus Amts D.s.-selskab og B.D.S. Blev i 1921 fører av d. «Mira» av Bergen, tilh.

B.D.S. Har senere ført damperne «Neptun», «Pallas», «Columba», og fører nu «Cygnus», alle tilh. B.D.S. — Gift. Ingen barn.

THOWSEN, NILS GUSTAV,



Oslo, f. 31. des. 1864 i Horten. Til sjøs 1879 med s. «Helena» av Oslo, tilh. Ferd. Breda. Styrm.eks. 1881. Skibsf.eks. 1890 i St. John N.B. Styrm. med en rekke kanadiske og B.D.S.-skib. Blev i 1900 fører av d. «Uranus» av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført

damperne «Taurus», «Castor», «Hera», «Zeta», «Ara» og «Iris». Sluttet sjøen i 1926. — Gift. 2 barn.

THUE, BAARD,



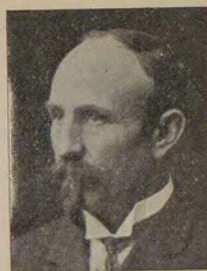
Minde pr. Bergen, f. i Balestrand. Til sjøs 1913 med d. «Eros» (1800) av Bergen. Styrm.eks. 1918 og skibsf.eks. 1923 i Bergen. Styrm. med fl. skib tilh. Thv. Halvorsen, Bergen. Blev i 1928 fører av d. «Jern» (1400), tilh. s.n. reder. Har senere ført d.

«Kis» (1750) og fører nu d. «P. G. Halvorsen» (1800), begge tilh. denne reder. — Gift. 1 barn.

THYNÆS*), JOHAN OLUF,

Stavanger, f. 22. april 1855 i Levanger. Til sjøs 1872 med d. «Carl» av Moss. Styrm.eks. 1882 i Stavanger. Styrm. med bk. «Brødrene»,

br. «Agnoria» og bk. «Heros». Blev i 1887 fører av s.n. skib (600 brt.) av Stavanger, tilh. G. Gundersen. Har senere ført sk.s. «Cora» (356 nrt.), jernbk. «Arcturus» (721 nrt.), bk. «Manin» (896 nrt.) og bk. «Vanadis» (720 brt.), alle av Stavanger. Sluttet sjøen i 1906. — Gift. 3 barn.



Med bk. «Vanadis» gjorde jeg reisen London—Gulf Port (Flor.) på 33 dager. Det blev den gang sagt å være rekord.

Fra 1913 har jeg vært ansatt hos konsul C. Middelthon, Stavanger (kullager og dampskibsselskap).

TIDEMANN, ARTHUR,

Oslo, f. 17. sept. 1888 i Nøtterøy. Til sjøs 1903 med s. «Sigrid» (2500) av Tønsberg, tilh. Hofgård. Styrm.eks. 1907 og skibsf.eks. 1912 i Tønsberg. Styrm. med d. «Tabor» og d. «Tungus» (i ca. 12 år). Blev i 1919 fører av s.n. skib (2400) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Sark» (6500), d. «Simla» (9200), m. «Tortugas» (6250) og m. «Toronto» (6550), alle tilh. denne reder. Sluttet sjøen i 1929. — Senere inspektør hos Wilh. Wilhelmsen. — Medaljen for edel dåd i sølv. — Gift. 2 barn.

TIMM, WILHELM,

Oslo, f. 28. okt. 1873 i Lyngør. Til sjøs første gang i 1889. Styrm.eks. 1891 i Risør og skibsf.eks. 1901 i Oslo. Styrm. bl. a. med bk. «Progress», d. «Fram» og d. «Elben». Blev i 1900 fører av s.n. skib (800) av Oslo, tilh. R. M. Petersen (Jelø-Linjen). Har senere ført d. «Courier» (750), d. «Mabel» (900), d. «Mascot» (900), d. «Margaret» (920) og d. «Jelø», alle av Oslo. Sluttet sjøen i 1916. — 1916—20 skibsreder. 1920—25 ansatt i assuransef. — Censor ved Oslo sjømannsskole siden 1916. — Gift. 2 barn.



Jeg var med seilskib fra 1889 til 1896 og seilte på Brazil og Vestindia. Derefter kom jeg over på dampskib i alm. fraktfart inntil 1898, da jeg begynte som 2. styrm. i Jelølinjen på Hamburg, og var jeg i dette rederi inntil jeg sluttet sjøen jan. 1916.

*) Død 23. okt. 1934.

TISCHENDORF, KRISTEN,

Sandvika (Bærum), f. 31. mars 1890 i New York. Til sjøs 1905 med s. «Bonanza» (560 brt.) av Lillesand, tilh. Per Knudsen. Styr.m.eks. 1911 og skibsf.eks. 1912 i Oslo. Dispa.sjøreks. 1922. Styr.m. bl. a. med d. «San Mateo», d. «San Remo» og d. «Ellen

Stub». Blev i 1916 fører av d.t. «Golaa» (9022) av Tønsberg, tilh. Fridtj. Siegwarth. Har senere ført d. «Sjømand» (4235) og fører nu m. «Lincoln Ellsworth» (8340), begge tilh. F. Dannevig & Co., Oslo. — Gift. 1 barn.

Fra sept. 1916 til juli 1917 så jeg efter byggingen av tankd. «Golaa» i Chester (Pa.), U. S. A. Der var ni norske kontrakter, og i samvær med eldre, erfarne kolleger fikk jeg kunnskaper som kommer til gode den dag i dag.

Under den uinnskrenkede u-båtkrig hadde jeg min hustru med tre turer til England, lastet med bensin, men vi så hverken u-båter eller miner.

I 1918 førte jeg med «Golaa» to ladninger linsed fra La Plata til New York. Linseden var stuert løs i tankene.

Våren 1927 så jeg efter den siste del av bygningen av m.t. «Lincoln Ellsworth» ved Gøtaverken, Gøteborg. Dette verksteds glimrende utstyr, tekniske ledelse og organisasjon avtvang hos mig den største respekt og beundring.

Det har vært interessant å oppleve overgangen fra damp- til motorskip, og vi skibsførere bør være den norske skibsfører taknemlig for hans mot og den norske maskinist for hans dyktighet på dette område.

TITLAND, LUDVIG F. W.,

Haugesund, f. 31. juli 1892 i Skudenes. Til sjøs 1910 med d. «Fjell» (1200) av Bergen, tilh. Carl Traae. Styr.m.eks. 1913 og skibsf.eks. 1917 i Bergen. Styr.m. bl. a. med d. «Botnia», d. «Christian Michelsen» og d. «Miranda». Blev i 1925 fører av s.n. damper (2150) av Bergen, tilh. Sigmund Sunde. Sluttet sjøen i 1927.

— Senere forretningsmann i Haugesund. — Gift. 1 barn.

Under den engelske kullstreik i 1926 kom vi med d. «Miranda» i okt. fra Liverpool og skulde til Kovda i ballast. Vi hadde fint vær nordover. På høide av Cape Wrath, som vi passerte midnattstider, satte det inn med disig tåkeliggnende vær, som varslet tropisk orkan. Utpå morgensiden satte det inn med orkan av O.S.O. Da tapte skibet styring. Slangene stod til akterdekket, men vannet blåste hurtigere bort enn vi kunde fylle på, hvorfor pumpene blev satt til for- og akterrommet. Orkanen trakk sig gjennom ost og op mot nord, hvorfor vi fant det forsvarlig å forsøke å nå Pentland

Firth og holdt kurs kloss til været i sydostlig retning. Utpå em. raset orkanen verst og sjøskavlen stod som et snøråk om skibet. I 4-5 tiden om em. drev vi forbi Sule Sperry fyr ca. 1 kv.m. av. Propellen freste for det meste i løse luften. Eftersom vannet fyltes i høide med tunnelen, seg skibet i vannet. Ved 12 tiden om natten var vi i innløpet av Hadland Firth og peilte Svone Island og Stora Island fyrene aktenfor tvers, men nu skiftet strømmen som holdt mer enn 11 mils fart, og vi seilte akterover og ut i innløpet. Der blev vi liggende i svellet mellem sjø og strøm, så bråtene i det oprørte hav gikk tårnhøit over akterdekket. I 4-tiden om morgenen skiftet strømmen og vi gled igjennem på et øieblikk. En ny engelsk båt som passerte oss ved Cape Wrath med kurs for Pentland Firth, erfarte jeg senere var blitt vrak ved Holburn Head, da den ikke hadde så meget å drive på som oss. Folkene blev heldigvis berget. Verre gikk det med 3 trålere som forsvandt med alle mann. Amerikabåten «Paris» kolliderte med pieren i Cherbourg og nykket taubåten under så 18 mann omkom. Vi gikk til Aberdeen og reparerte garneringen, som var malt til fliseved, foruten alle mannlokkene til tankene var sprengt. I Aberdeen blev vi liggende fra søndag til torsdag for reparasjon og ankomst av bunskull som var bestilt pr. rutebåt fra Antwerpen.

TITLAND, MARCELIUS LAURITS,

Fana, f. 26. aug. 1885 i Skudenes. Til sjøs 1903 med d. «Beatrice» (1150) av Bergen, tilh. L. Christie.

Styr.m.eks. 1906 og skibsf.eks. 1908 i Bergen. Styr.m. bl. a. med d. «Athalie» og d. «Captain Bennet». Blev i 1913 fører av d. «Clothilde Cuneo» (1450) av Bergen,



tilh. Adolf Andersen. Har senere ført d. «Miranda» (2050) og fører nu d. «Maurita» (2330), begge tilh. Sigmund Sunde, Bergen. — Kongens fortjenstmedalje i gull. — Gift. Ingen barn.

TITLAND*), PEDER,

Bergen, f. 25. aug. 1856 i Bergen. Til sjøs 1873 med s. «Vesta» av Bergen, tilh. skibsr. Krøger. Styr.m.eks. 1875 i Bergen. Styr.m. bl. a. med bk. «Bergliot», bk. Svalen og bk. «Ørnen», alle av Bergen. Blev i 1898 fører av d. «Balder» av Bergen,



tilh. Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane. Har senere ført damperne «Framnæs», «Alden» og «Nordfjord I», alle tilh. Fylkesbåtane. Sluttet sjøen i 1931 (efter å ha seilt i over 44 år for dette selskap). — Kongens fortjenstmedalje. — Gift. 4 barn.

*) Død mars 1935.

TJENSVOLD, OLAV,



Stavanger, f. 19. feb. 1866 i Stavanger. Til sjøs 1881 med s. «Dictator» (1250) av Stavanger, tilh. G. Gundersen. Styrme.eks. 1885 i Stavanger. Styrme. bl. a. med bk. «Solgran» og bk. «Carl Pihl». Blev i 1895 fører av s. «Viator» (600) av Stavanger, tilh. Brødrene Ber-

ner. Har senere ført damperne «Meta» (500), «Ingerid» (800) (av Cape Town), «Storfond» (6000), «Snefond» (7500), «Barfond» og «Krosfond», alle av Stavanger. Sluttet sjøen i 1920. — Enkem. 4 barn.

Forliste med sk.s. «Tabor» på et koralrev ved Talourøene i sept. 1891. Opholdt oss der et par mnd. og reiste derfra med en liten hollandsk kystbåt til Batavia. Kom hjem i feb. 1892.

Berget med d. «Meta» et norsk skibsmannskap på en drammenssk. i Nordsjøen høsten 1899. Mottok herfor en kikkert.

«Meta» blev sønderskåret av isen og landsatt ved Sundsvall juletider 1902.

Førte d. «Ingerid» 13 år på den Sydafrikanske kyst. Bukserte en Fredrikstad-br. fra St. Helena til Cape Town i 17 dager.

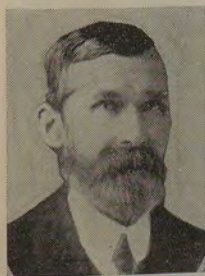
Seilte under krigen i krigssonen, og var heldig. Så et par skib som blev torpedert i samme konvoi, men undgikk selv denne skjebne.

TOBIASSEN, HANS ANDREAS,

Skien, f. 18. mai 1848. Til sjøs 1862 med s. «Frenderne» av Brevik. Styrme.eks. 1871 i Porsgrunn. Blev i 1886 fører av s. «Mercurius» (585 brt.) av Skien, tilh. H. Hauen m. fl. Har senere ført seilskibene «Neptunus» (628 brt.), «Skien» (622 brt.), «Benj. Bangs» (1080), «Hercules» (1200 brt.). Sluttet sjøen i 1907. — Gift. 1 barn.

Forliste med «Neptunus» i Nord-Atlanteren vinteren 1897. Blev reddet av et engelsk skib.

TOBIASSEN, THORVALD ANDREAS,



Cardiff (England), f. 26. mai 1849 i Kristiansand. Til sjøs 1864 med bk. «Saga» (320 brt.) av Kristiansand, tilh. O. C. Reinhard. Styrme.eks. 1870 i Kristiansand. Styrme. med Kristiansand, skibene «Halvdan», «Jernbyrd» og «Torisdal» (den siste bygget av ham selv).

Blev i 1881 fører av sk. «Skjold» (203 brt.) av Kristiansand, tilh. Petter Johnsen m. fl. Har senere ført bk. «Ida» (330 brt.) av Kristiansand. Sluttet

sjøen i 1893 og bosatte sig i Cardiff som skibsreparatør. — Gift. 9 barn.

Har vært bosatt i Cardiff i over 40 år.

Min eldste sønn omkom med et skib fra Kristiansand. Hadde 3 sønner i krigen. 2 blev hårdt såret og en kom hjem med malariafeber.

Sysler litt med malerpenselen. Bl. a. har jeg malt altertavlen i Swansea sjømannskirke.

TOBIASSEN, DAGFINN,

Stabekk, f. 13. juni 1894 i Solum pr. Skien. Til sjøs 1910 med 4 m. bk. «Svolder» (3500) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. Styrme.eks. 1915 i Porsgrunn og skibsf.eks. 1918 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Rigel», d. «Langfond» og d. «Ørnefjell». Blev i 1924 fører av d. «Haukefjell» (4150) av Oslo, tilh. Olsen & Ugelstad. Har senere ført d. «Belgot» (3420), m. «Belpareil» (10400), m. «Belpamela» (4375), m. «Soløy» (8250) og fører nu m.t. «New Zealand» (14315), tilh. Erling Samuelsen, alle av Oslo. — Gift. 2 barn.



Var 1. styrme. med d. «Rigel» av Larvik da den blev senket av tysk u-båt i den Biscayiske Bukt 31. jan. 1917. Alle reddet.

Var også 1. styrme. med d. «Langfond» av Stavanger, da den blev skuddt isenk uten varsel i Nord-Atlanteren 28. april 1917. Alle reddet.

TOBIASSEN, HANS CHRISTIAN,

Horten, f. 6. nov. 1885 i Borre. Til sjøs 1900 med s. «Kaptein Dan» (500 brt.) av Horten, tilh. Anders Jørgensen. Styrme.eks. 1904 og skibsf.eks. 1909 i Tønsberg. Styrme. med damperne «Haldis», «Halvard» og «Diva». Blev i 1918 fører av s.n. skib (2500) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Har senere ført d. «Hydra» (2000), d. «Hervar» (2050), d. «Dux» (2050), samtl. tilh. s.n. rederi. Sluttet sjøen i 1931. — Senere medinne. i slepebåtkomp. Siden 1933 havnefogd, mønstringsmann og losform. i Horten. — Gift. 2 barn.



Mottatt gullur og kjede fra assuransef. «Vidar» for redning av d. «Hydra 2», grunnstøtt på Anglica Shoad.

Seilte på Kina-kysten fra 1909 til 1931 som styrme. og fører.

TOBIASSEN, OLAF

Farsund, f. 2. april 1887 i Farsund. Til sjøs 1904 med s. «Antores» (771 nrt.) av Skien, tilh. Nils Høyer. Styr.eks. og skibsf.eks. 1911 i Kristiansand. Styr. med seilskibene «Sandvigen», «Brunel» og «Thekla». Blev i 1915 fører av s.n. skib (1400) av Farsund, tilh. Samuelsen & Olsen. Sluttet sjøen i 1917. — Siden drevet fiske. — Gift. 3 barn.

Mottok i april 1917 £ 30 for å ha bragt inn til Norge 4 mann fra den britiske marine.

TOFT, ALBERT,

Sandviken pr. Arendal, f. 24. nov. 1893 i Hisøy. Til sjøs 1909 med s. «Island» (80 brt.) av Arendal, tilh. kapt. I. A. Andersen. Styr.eks. 1914 og skibsf.eks. 1915 i Arendal. Styr. med en rekke skib, tilh. Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg. Blev i 1930 fører av d. «Vinstra» (8140) av Tønsberg, tilh. s.n. reder. Har senere ført m. «Tungsha» (9504), d. «Mexicano» (5824), og fører nu m. «America» (7550), alle tilh. Wilh. Wilhelmsen. — Gift. 2 barn.

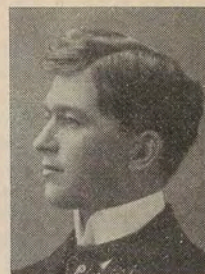
TOFTDAHL, MARIUS,

Ljan pr. Oslo, f. 2. juli 1884 i Oslo. Til sjøs 1899 med s. «Katy» (2108 nrt.) av Oslo, tilh. Christian Møller. Styr.eks. 1902 og skibsf.eks. 1906 i Oslo. Styr. med d. «Kronprins Olav» av Sandefjord (i 7 år). Blev i 1915 fører av d. «Sosua» (1600) av Oslo, tilh. L. Harboe-Jensen. Har senere ført d. «Wascana» (8200), d. «Nitedal» (6550), d. «Maridal» (6400) og fører nu m. «Lionel» (8825), tilh. Alf Mohn, alle av Oslo. — Gift. 2 barn.

150 dages reise Iquique—Antwerpen med fullr. «Katy» i 1899—1900.

49 dages reise Bristol—Oslo med bk. «Victoria» av Fredrikstad i des.—jan. 1900—1901.

Forliste med d. «Maridal» av Oslo på Possion Island, en ubebodd guanoø utenfor Syd-vest Afrika. Opholdt oss på øen i 10 dager. Bygde hytter. Levde på hummer og pingvinegg.

TOFTELAND, GUNNAR KORNELIUS,

Oakland (California), f. 17. april 1888 i Søgne. Til sjøs 1904 med s. «Ingomar» av Kristiansand, tilh. Stray & Co. Styr.eks. 1907 og skibsf.eks. 1910 i Kristiansand. Styr. med s. «Hjørdis» av Kristiansand og s. «Vanse» av Farsund. Blev i 1913 fører av s. «Mosvold» av Farsund, tilh. skibsr. Mosvold. Har senere ført s. «Buland» (til 1919). Sluttet sjøen i 1923. — Senere opholdt sig i U.S.A. — Gift. Ingen barn.

TOLLAGSEN, TRYGVE,

Stavanger, f. 3. okt. 1891 i Stavanger. Til sjøs 1907 med d. «Earndford» (3800) av Stavanger, tilh. Berge Bergesen. Styr.eks. 1911 og skibsf.eks. 1914 i Stavanger. Styr. med damperne «Breifond», «Vestlandet», «Dido» og «Jarl». Blev i 1917 fører av s.n. skib (530) av Haugesund, tilh. Øistein Torgersen. Har senere ført d. «Irma» (680), d. «Agnes» (530), begge tilh. s.n. reder, og senest d. «Ino» (830) av Stavanger. — Ugift.

Seilte under hele verdenskrigen.

TOLLEFSEN, ALF THORVALD,

Marseille (Frankrike), f. 16. aug. 1888 i Oslo. Til sjøs 1905 med fullr. «Morning Light» (1240) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Styr.eks. 1914 i Horten og skibsf.eks. 1922 i Oslo. Styr. bl. a. med d. «Proteus». Blev i 1922 fører av d. «Kiang An» (3400 brt.) av Shanghai, tilh. China Merchants Steam Navigation Co. Har senere ført 5 andre skib for dette selskap. Sluttet sjøen i 1928. — Senere bestyrer av Det Skandinaviske Sjømannshjem i Marseilles. — Gift. Ingen barn.

Deltok som styr. i «Kit»-ekspedisjonen til Dicksonøen. Undsettingseks. for de to russiske isbrytere «Waigatsch» og «Taimyr» i 1914. Møtte Otto Sverdrup på «Eclipse» eller «Hertha». Det reneste herremannsliv til sjøs å ligge der oppe ved Sibiriakysten i isen.

13. juli 1926 overfalt av kinesiske sjørøvere utenfor Wagland fyr ved Hong Kong med d. «Kwang Lee». Skibet totalt ribbet for post og verdigjenstander. Passasjerer tatt iland som gidsler. Flere passasjerer stygt såret. Skibet satt på land av piratene ved Ki-Au fyr i West river i Canton distriktet. Kom av ved egen hjelp om natten.

Reddet på samme reise to kinesiske passasjerer, hvorav den ene, en ung pike, senere døde. De lå og fløt i vannet. Det var visstnok et sjalusidrama der var årsak til dette. Sprunget overbord. Maskinbesetning og båtbesetning utførte gitte ordre til min fulle tilfredshet og anerkjennelse. Oplivningsforsøk i kvælende varme. Den ene reddede, en mann, forsøkte senere å ta sitt eget liv. Blev satt i arrest ombord til ankomst til Shanghai og overlevert politiet.

11. nov. 1928 atter overfalt av kinesiske sjørøvere ved Tae Island utenfor Foochow med d. «Hsin Chi». Søkte nødhavn for å utbedre en lekasje i forrummet. Da skibet var fullt av passasjerer og last og ikke så ut til å kunne holde sig flytende i lengere tid, blev alle passasjerer landsatt på øen for sikkerhets skyld.

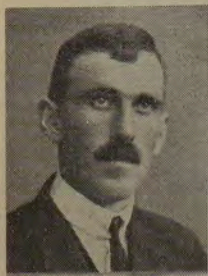
Senere blev «Hsin Chi» satt på land med stevnen på en liten singelstrand og forsvarlig fortoiet med wirer til klippestykker. Hjelp var rekvirert fra nærmeste fyr, Incog Island, men før denne ankom stormet distriktets fiskere, tross motstand fra besetning, etter to dages beleiring skibet. Plyndret dette for alt av verdi og slo i stykker inventar og seilte avsted med tyvekostene i sine djunker. Styrmennene og 3. mask. samt underordnet mannskap flyktet i land. Selv skjulte jeg mig i bunkersen og tilbragte svedende timer der med håb om at hjelpen skulde komme. Denne uteblev, og neste dag kom piratene (fiskerne) tilbake med tomme djunker og forsynte sig av lasten igjen. De var langt flere enn forrige dag. Større djunker også. De brukte bambusfibre dyppet i olje for å se med og snart stod hele akterrommet i full brand. 1. og 2. maskinistene samt donkeymannen og jeg fikk strukket tre slanger og kjempet med slukningen ca. 4 timer; men heten blev oss for stor samtidig som teakdekkene under oss blev farlige å ferdes på, underbrendte som de var. Faren for å styrte ned i ildmørken og den kvelende varme og stank av brendt gummi (del av lasten automobilringer og tyske galosjer) gjorde sitt til at vi måtte gi tapt.

Særlig bør nevnes donkeymannen (kineser) som slet med å holde brandpumpene i gang og ikke vek fra sitt arbeide før han blev kalt op av mig. Aktermasten var nettop falt og hadde knust maskinskyllighet.

Vi hoppet iland på klippene og tilbragte en fel natt i øsende regn på Tae Island. Ved dagbrekningen kom en britisk destroyer («Serapis») op under øen, lokket dit av lysskjæret fra branden, og vi fikk beste forpleining som tenkes kunde.

Endelig samme dag kom vår undsetning sendt fra Shanghai i form av selskapets skib d. «Hean» med selskapets superintendent ombord. Mitt skib blev besiktiget, men piratenes plyndring og brand var så vel utført at det var helt verdiløst.

TOLLISEN, TOLLI,



Stavanger, f. 17. mars 1889 i Eigvåg pr. Farsund. Til sjøs 1905 med d. «City of Mexico» av Bergen, tilh. Herlof & Rødseth. Styrm.-eks. 1914 i Farsund og skibsf.eks. 1917 i Stavanger. Styrm. bl. a. med d. «Older» d. e. og d. y., d. «Vaarli» og d. «Birk». Blev i 1923 fører av d. «Older» (2050) av Bergen, tilh. Rederiet Od-fjell. Har senere ført damperne «Birk» (7300),

«Rogn» (1400), «Hassel» og senest igjen «Older». — Robins Legat. — Gift. 3 barn.

En gullbronse medalje fra president Ebert og skrivelse fra samme. Robins legat.

I nov. 1916 blev vi av tysk u-båt tatt til prise i Biskaia med d. «Older». Jeg var 2. styrm. U-båten satte ombord 9 mann, og disse overtok kommandoen. Vi var på reise fra Cardiff til Gibraltar med kull. Skibet blev tøret og kursen satt nordover. Straks efter samme dag skjøt u-båten en italiensk damper i senk, og dets mannskap, 24 mann og to livbåter blev tatt ombord i «Older». Kursen fortsatte nordover og u-båten fulgte efter oss. To dager senere blev en engelsk tråler torpedert av u-båten, og dennes mannskap, 9 mann, blev tatt til oss. I den Irse sjø blev vi overfalt av en forferdelig storm. Og u-båten mistet vi. Kommen op i Nordsjøen blev vi stoppet av en stor engelsk krysser. Alle mann fra «Older» blev tatt ombord i krysseren. Dens navn var «Otway». Neste dag blev alle satt ombord i «Older» igjen, med undtagelse av de 9 tyskere. Isteden fikk vi tre engelskmenn ombord som overtok kommandoen. Kursen blev satt for Stornoway på Hebriderne. Ved ankomsten dertil blev italienerne og engelskmennene landsatt. Med los ombord gikk vi til Cardiff for reparasjon. Da vi var ferdig der, var det av igjen med den samme last til Gibraltar. 2. jan. 1917 blev vi senket i Biskaia av tysk u-båt som skjøt 19 skudd. Efter noen timer i livbåtene blev vi optatt av dansk damper.

13. mars 1919 berget vi st.b. livbåt fra bk. «Sydney» av Kristiansand. Det var 13 mann og de hadde vært 13 dager i livbåten. Jeg var 1. styrm. da med d. «Værl».

I feb. 1923 berget vi mannskapet fra tysk damper «Otto Fisher», Jeg var da fører av d. «Older». Mottok herfor en medalje og skrivelse fra president Ebert.

TORBJØRNSEN, ANDERS,

Nøtterøy, f. 27. nov. 1870 i Tjøme. Til sjøs 1887 med s. «Sir John Lawrence» (1090 reg.t.) av Tjøme, tilh. O. L. Røed m. fl. Styrm.eks. 1889 i Tønsberg. Styrm. bl. a. med o.n. skib og d. «Caliope». Blev i 1896 fører av d. «Unison» (1900) av Tønsberg, tilh. Hj. Røed m. fl. Har senere ført d. «Union» (1600), d. «Undine» (2500), begge tilh. s.n. rederi, og senest d. «H. Heitmann» (1000) av Oslo. Sluttet sjøen i 1915. Senere skibsreder. — Gift. 3 barn.



TORGERSSEN, GEORG INGVALD GREGERSEN,

Ørsnes pr. Tønsberg, f. 28. nov. 1868 i Nøtterøy. Til sjøs 1883 med s. «Mathilde» (600) av Tønsberg, tilh. kapt. Peder Egenes. Styrm.-eks. 1888 i Nøtterøy og skibsf.eks. 1890 i Tønsberg. Styrm. med bk. «Adela». Blev i 1893 fører av dette skib (700) av Oslo, tilh.



Chr. Hannevig. Har senere ført sk.s. «Lapwing» (1100) av Oslo, damperne «Unity», «Mathilde» (3500), «Ulabrand» (3000), m. «Erris» (3000) og d. «S. B. Lund», alle av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1927. — Gift. 4 barn.

TORGENSEN, LARS BACHE-,



Tjømo, f. 18. sept. 1888 i Tjømo. Til sjøs 1904 med d. «Segovia» (1394 brt.) av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Styrms.eks. 1906 og skibsf.eks. 1912 i Tønsberg. Styrms. med fl. skib tilh. Otto Thoresen. Blev i 1915 fører av d. «San Remo» av Oslo, tilh. Otto Thoresen.

Har senere ført d. «Salamanca», d. «Ringaas» (2400), begge av Oslo, d. «Tjømo» (5700) og fører nu d. «Ada» (4150), begge tilh. Rafen & Loennechen, Tønsberg. — Gift. 3 barn.

I jan. 1917 som fører av d. «Salamanca» av Oslo blev vi stoppet av tysk u-båt ca. 100 n. m. vest av Irland. U-båten åpnet straks kanonild på meget stor avstand, og 3 skudd vannet like ved skibet før vi fikk båt på vannet.

Jeg tok skibspapirene og rodde i retning av u-båten. Vi var lastet med kull på reise fra Tyne til Santa Cruz (Tenerifa).

Da jeg kom ombord i u-båten erklærte chefen straks at skibet skulde senkes, da han mente at mottageren av lasten var et engelsk firma, hvilket jeg fremholdt at det ikke var. Efter å ha holdt mig ombord i u-båten ca. 1½ time fikk jeg lov til å gå i livbåten igjen, rodde ombord og fortsatte reisen.

TORGENSEN, NILS,



Stokke, f. 26. jan. 1866 i Jelsa. Til sjøs første gang med s. «Caroline» (35 brt.) av Stavanger. Styrms.eks. 1889 i Stavanger. Styrms. bl. a. med s. «Hesperos» av Stavanger, s. «Statsminister Stang» av Kragerø og blev i 1892 fører av s. «Fremad» (60 brt.) av Sandnes, tilh. ham selv. Har senere ført seilskutene «Frøy» (350 brt.), «Erling» (1289 brt.), begge av Sandnes, «Signe» (995 brt.) og «Odd» (1073 brt.), begge av Tvedestrand. Sluttet sjøen i 1911. — Senere gårdbruker. — Enkem. 6 barn.

Jeg seilte i de siste 14 år av min sjømannstid på alle farvann: Canada, Nord-Amerika og Syd-Amerika, Afrika, Australia, India, Sydhavseene — kort sagt overalt.

TORGENSEN, OLAF,

Shanghai (Kina), f. 28. juli 1885 i Larvik. Til sjøs 1901 med bk. «Bravo» av Larvik, tilh. H. L. Meyer. Styrms.eks. 1908 og skibsf.eks. 1914 i Larvik. Styrms. bl. a. med br. «Ariel» og bk. «Auldgirth». Blev i 1919 fører av d. «Shing-Ping» (2650) av Shanghai, tilh. San Peh S. N. Co. Ltd. og fører nu d. «Feng-Pu» (2750) for dette selskap. — Ugift.

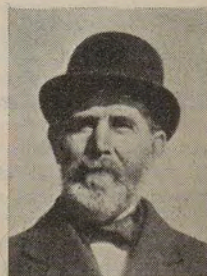


I mars 1914 reiste jeg til Kina, via Sibirien, for å gå ombord i d. «Tungus», tilh. Wilh. Wilhelmsen, som 2. styrms. Derefter seilte jeg med kinesiske skib som styrms. Fra 1928—1932 førte jeg skib chartered til Soviet Mercantile Fleet i fart Vladivostok, Okhotek og Kamchatska.

Seiler nu på Kina-kysten.

TORGENSEN, THEODOR,

Holmestrand, f. 6. des. 1855 i Holmestrand. Til sjøs 1870 med sk. «Aurora» av Holmestrand, tilh. Richard Røed. Styrms.eks. 1877 i Oslo. Blev i 1891 fører av br. «Treport» av Horten, tilh. H. Christensen. Sluttet sjøen i 1899. — Senere ansatt ved melkefabrikk (i 23 år). — Gift. 10 barn.



Forlist 2 ganger. Siste gang et stygt forlis med bk. «Carl Gustav» utenfor Hudiksvall.

TORGENSEN, TORGER,

Oslo, f. 15. aug. 1881 i Tjømo. Til sjøs 1897 med s. «Urania» (303 nrt.) av Fredrikstad, tilh. Gullik Johannesen. Styrms.eks. 1904 i Sandefjord. Styrms. bl. a. med d. «San Miguel», d. «San Telmo» og m. «Bajamar». Blev i 1933 fører av d. «San Mateo» (2500) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co., og fører nu dette skib. — Gift. Ingen barn.



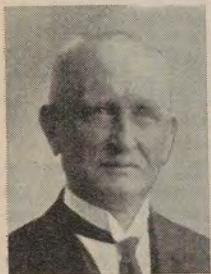
Forliste med bk. «Merkur» av Moss våren 1898 på reise Drammen—Kjøbenhavn. Seilte på Middelgrunn, mistet roret i en svært østlig storm. Drev under Anholt hvor vi fikk ankeret op. Holdt

skibet nogenlunde flytende til neste morgen, da alle mann gikk i en av skibets dårlige livbåter og kom iland på ovenfor nevnte ø.

Begynte i Otto Thoresens rederi våren 1905. Seilte under krigstiden til feb. 1918.

Som 1. styrm. med d. «San Lucar» førte jeg livbåten som reddet de skibbrudne fra d. «Haakon VII» som forliste på Melsholmen 6. okt. 1929.

TORGENSEN, TORGER,



Lyngdal, f. 31. juli 1865 i Hoven pr. Mandal. Til sjøs 1881 med s. «Amelie» av Mandal, tilh. skibsr. Finsdal. Styrm.eks. 1883 i Svinør. Styrm. bl. a. med bk. «Capella» av Mandal og bk. «Aquila» av Kristiansand. Blev i 1891 fører av bk. «St. Olaf» (530) av Kristiansand, tilh. G. T. Jørgensen. Har senere ført s. «Axel» (1250), damperne «Star» (760), «Skagerak» (2300), «Selma» (2600), «Sund» (1900) og fører nu «Spes» (1850), tilh. T. Isaksen, alle av Kristiansand. — Enkem. 7 barn.

Fra jeg gikk til sjøs i 1881 og til idag har jeg ikke hatt en eneste ulykke. Det har nok mange ganger sett stygt ut, men det har likevel gått heldig. Ofte er redningen kommet på forunderlige måter.

Under krigen blev jeg kalt hjem, da min hustru plutselig døde. Mens jeg var hjemme gikk mitt skib «Selma» på en mine. Kun 2 mann av en besetning på 21 blev reddet.

I aug. 1892 kom jeg med bk. «St. Olaf» fra Belice lastet med tung Logwood bestemt for Hamburg. Da jeg var V.N.V. av Azorene, kom jeg op i centrum av en orkan. Det er det frykteligste jeg har oplevd på sjøen. Vinnen begynte fra N.O., gikk sydlig og stanset litt på S.V. Da løiet den litt. Gikk så ned for å få mat. Straks efter roper 2. styrm.: «Kom op». Efter en indre stemme tok jeg med en stor øks som alltid stod klar. Da kom vinden fra V.N.V. med en forferdelig kraft. Skibet hadde ingen dekslast, men la allikevel over, så le side av ruffen lå i vann. Da begynte noen av folkene å hugge, med hånden, da det var umulig å høre hvad der blev sagt, selv om man la øret til munnen på den talende. Jeg gav da øksen til 2 av mannskapet. De fikk klore seg hen til storriggen og fikk gjort et kutt i røil, bram og mersebarduner, så stengeriggen gikk overbord; derefter likedan med forriggen, så bare undermaster og underrær var igjen. Straks efter tok orkanen i så voldsomt, at skibet la sig nesten på siden, så vi kunde bare sidde og holde oss fast. Da det så ut til at vi bare hadde noen min. igjen å leve, så gjorde jeg tegn til de andre, at de skulde følge mig. Vi gikk da ned i kahytten, la oss på kne og bad til Gud, den ene efter den annen. Det var merkelig hvor stille og fattet alle var. 2 unge gutter sad og gråt stille og kunde ikke be høit. Da den siste hadde sluttet sin bønn stanset orkanen som kappet over med en kniv. Op og få møllen igang, sang jeg ut, for da forstod jeg at Gud vilde redde oss; men det var bare min. om å gjøre, til skibet sank. Den lå nesten under vann. 3 av seilene på vindmøllen var blåst bort og et av seilene var fastsurret, men enda blåste det slik, at da møllen kom løs, så svev den så fort for snauve vinger at vannet fosset ut av begge midtskipspumper, der blev drevet av møllen. På denne måte holdt møllen det gående fra kl. 5 em. til kl. 6—7 neste morgen. Da var skibet lens. Med det samme møllen blev stanset og svinget rundt, så presset kom bort, røk den sønder. Store merserå hadde «toushet» toppen av stavivet, da den gikk overbord.

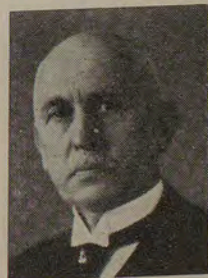
Det blev et farlig og besværlig arbeide å få stukket fra oss riggen, som skibet lå og hugget på.

Da jeg neste dag besiktiget skibet, så det ikke lystelig ut. Der lå tang i den ene overkøi, i ruffen var alt løst borte. Byssen hadde en dør på hver side; disse var borte, likeledes kokekar og alt løst. Proviantrummet var på forkanten av ruffen. Der var døren borte, og der fantes ikke tegn til, at der hadde vært noget der inne, så utvasket var der. Kjøttønner, melsekker o. s. v. var der ikke noget merke efter.

Da der ikke var en mann ombord som kunde være i riggen for å få op nødrigg, så holdt jeg mig i riggen i 8 dager, fra det lysnet om morgenen til stjernene var på himlen om aftenen. Da var mine hender en eneste blære innvendig; men da hadde jeg rigg på skibet igjen, så jeg seilte den til Irland og inn til Queenstown uten assistanse. Der fikk jeg taubåt til Hamburg; her blev skaden taksert og lasten betalte sin andel efter taksten, så dette betalte nesten hele havariet, da jeg fikk kjøpt ferdige runholter og rigg fra et konemnert skib og disse passet akkurat. Rederiet og skibets assuranse fikk nesten ingen utgifter. Disse var godt fornøiet, fordi de slapp så billig fra affæren, så de hadde intet å bemerke til min handlemåte. Jeg gav mannskapet 100 mark for deres ekstra arbeide. Disse 100 mark fikk jeg erstattet av skibets hovedassurandør, men selv fikk jeg ikke en øre eller et anerkjennende ord for jeg hadde berget skibet i havn; jeg hadde kun gjort min plikt. Dette har alltid vært litt sårt, da jeg holder det som jeg da utførte som mitt livs største verk. Alle mann vilde forlate skibet efter orkanen, så jeg måtte bruke både list og myndighet for å få dem til å hjelpe mig; men uttak er jo verdens lønn.

TORGENSEN, TORGER,

Bergen, f. 2. feb. 1863 i Mølstrevåg. Til sjøs første gang i 1878. Styrm.eks. 1882 i Haugesund og skibsf. eks. 1885 i Bergen. Styrm. bl. a. med flere B.D.S.-skib. Blev i 1894 fører av d. «Uranus» av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført damperne «Pollux», «Nordstjernen», «Capella», «Mira» og «Iris» for dette selskap. Sluttet sjøen i 1910. — Senere adm. direktør for Fylkesbåtene i Sogn og Fjordane, Bergen. — Bystyremedl., sjørettsmedl., form. i styret for Bergens Sjømannsskole, medl. av Bergens Handelskammer, medl. av Bergens havne-styre m. m. — Ugift.



TORGENSEN, TORGER KONRAD,

Tjøme, f. 17. juni 1868 i Tjøme. Til sjøs første gang i 1883. Styrm.eks. 1892 i Tjøme. Styrm. bl. a. med bk. «Prince Louis», fullr. «Bernadotte» og bk. «Rubia». Blev i 1910 fører av d. «Maria» (2200) av Oslo, tilh. G. Weltz. Har senere ført d. «Falkland» (8000), d.



«Braa» (3600) og d. «Brask» (7200), alle av Oslo. Sluttet sjøen i 1929. — Senere drevet jordbruk og sommerpensjonat. — Form. i Redningsselskapet. Direktør i Tjøme Sparebank. — Gift. 3 barn.

Med seilskutene hadde jeg mangen ond tårn i mitt 47 årige sjømannsliv, spesielt under forlis med bk. «Rubia», på reise fra East London i ballast til Kanada. Sprang lekk syd av Cape Town, holdt av og pumpet i 4 døgn for livet. Etterpå måtte vi sette skibet i land. Grodde op en forferdelig sjø; skibet brekke i stykker og vi måtte svømme i land. 5 mann druknet eller blev slått ihjel av sjøen. Derefter måtte vi gå ca. 16 mil til vi kom til folk. Var nakne, da vi tok klærne av oss for bedre å kunne klare oss i vannet.

Likeledes med «Bernadotte» i Bahia hadde jeg en stygg påkjennning. Halve mannskapet fikk gulfeber (deriblandt mig). Var da iland på et sykehus, hvor det var forferdelig. Det var i 1897.

Seilte under hele krigen. Blev ikke torpedert, men så mange uhyggelige ting og var ofte i dødsfare. Båter blev torpedert rett ved siden, og var ikke langt unda ved forskjellige bombekast av luftskib i London og i Rouen.

Op så den siste og leie jobben med d. «Brask» i Nord Atlanteren i 1927, da roret brakk. Blev innslept av d. «Birk» av Bergen. Holdt på i 21 dager. Hvad vi den tid gikk igjennem kan en tenke sig. Den ene storm avløste den annen og ingen kommando over skibet. Tenk bare å få ankerkjettingen ombord i det annet skib.

TORGERSEN, TORGER SEVERIN,



Sandar, f. 29. mai 1894 i Sandnes. Til sjøs 1911 med sk. «John» (100 nrt.) av Stavanger. Eks. ved Sjøkrigsskolen i Horten i 1917. Styr. bl. a. med d. «Prometheus», d. «Kapland» og m. «Sandar». Blev i 1931 fører av m. «Sandar» (11185) av Sandefjord, tilh. Viriks

Rederi, og fører nu dette skib. — Gift. Ingen barn.

Tjenstgjorde som officer i marinen (nøitralitetsvern) til feb. 1919, da jeg begynte til koffardis. Først kinafart, siden forskjellig fart Europa og Amerika. I 1925 begynte jeg i tankfart hvad jeg siden har holdt på med.

TORJUSEN, HAGBARTH,



Mandal, f. 12. sept. 1862 i Kristiansand. Til sjøs 1878 med s. «Otteren» (850) av Kristiansand, tilh. Thomas Olsen. Styr. eks. 1880 i Kristiansand. Styr. med bk. «Otteren» og «Carla». Blev i 1888 fører av «Carla» (700) av Kristiansand, tilh. Anders Strømme. Har

senere ført seilskibene «Oxø» (1100), «Gudrun»

(1600), «Duncrag» (1550), samtl. tilh. Mathias Hansen, Kristiansand, og damperne «Carolus» (1500) og «Baltic» (1600), tilh. v. d. Ohe & Lund, Bergen. Sluttet sjøen i 1914 og har senere vært havnefogd, losoldermann og mønstringsmann i Mandal. — Medl. av bystyret (6 år viceordf.), sjørettsmedl., form. i Mandal Sjømannsf. siden 1916. — Gift. 3 barn.

Mistet min eneste sønn i 1915 på hans første tur til sjøs (krigsforlis).

Forliste med bk. «Otteren» i Atlanterhavet nov. 1887 i svært vær. Rigger var gått overbord, skuten meget lekk og båtene knust. Blev i siste liten reddet av engelsk seilskib.

Forliste i feb. 1889 med bk. «Carla» i Kanalen. Blev påseilt av engelsk damper. Baugen knustes, rigger overbord og skibet fullt av vann. Skibet kondemnert. Admiralitetsretten gav engelskmannen hele skylden og måtte betale alt.

Har 2 ganger reddet danske fiskere og sjøfolk. I 1901 4 fiskere vest av Jylland. De var drevet hjelpeløse til havs i kuling av S.O. Annen gang 1907 fra grunnstøtt skonnert i Østersjøen. Landsatt i Luleå.

I min dampskibstid var jeg 97 ganger i Gravelines med trelast fra Østersjøen, Hvitehavet og Nord-Amerika.

TORKILDSEN, KARL JOHAN,

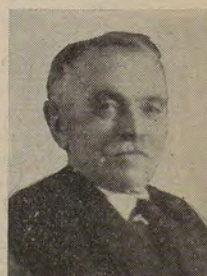
Trondheim, f. 12. juli 1863 i Stjernø pr. Mandal. Til sjøs 1880 med sk. «Industri» (300) av Mandal, tilh. Martin Pedersen. Styr. eks. 1886 i Mandal. Styr. bl. a. med s. «Ole Bull» av Mandal og d. «Gudrun» av Hommelvik. Blev i 1895 fører av s.n. damper (260), tilh.

Warloe & Kielland. Har senere ført damperne «Ituna» (520) av Hommelvik, «Prima» (750), «Ivanhoe» (1200), «Rowena» (1600), «Cederic» (1700), «Wilfred» (1700), «Gurth» (2250), «Rowena» (6300) og «Wilfred» (5950), alle av Trondheim. Sluttet sjøen i 1926. — Senere disp. for akibsaktieselskapet Trolla. — Gift. 8 barn.

D. «Gurth» på reise fra Liverpool til Gibraltar med kull, blev 6. mai 1917 på spanskekysten innenfor nøitralitetsgrensen beskutt av en tysk u-båt, hvorefter vi blev tvunget i livbåtene. U-båtens folk bortførte derefter all proviant og andre nødvendige ting, hvorefter skibet blev sprengt i luften med bomber.

Besetningen, som bestod av 18 mann, kom alle i god behold inn til Gijon.

Det eneste jeg fikk med da jeg gikk fra borde var det kart som vi navigerte efter og hvorpå kursen var utsatt. — Det var min mening med det å bevise at skibet langs spanskekysten hadde vært innenfor territorialgrensen den hele tid. Skibet blev senket en n. m. fra land, på 16 favner vann. Senere ved sjøforklaringen i Bilbao, hvor jeg vilde fremlegge kartet, viste det sig at det var forsvunnet. Kartet blev ved ankomsten til hotellet innlåst i et skap i hotellværelset, hvorfra det blev stjålet.



TORKILDSEN*), OLE EDVARD,



Durban (S. Afrika), f. 22. nov. 1854 i Grimstad. Til sjøs 1868 med s. «Helios» (500 brt.) av Grimstad, tilh. J. Børresen. Styrms.eks. 1878 og skibsf.eks. 1879 i Grimstad. Styrms. med s. «Vidar» av Fevig. Blev i 1880 fører av dette fartøi (340 brt.), tilh. Christen

Terjesen. Har senere ført seilskutene «Dovre» (330 brt.), «Althea» (550 brt.), «Ephialtos» (650 brt.), «Sophie Helene» (500 brt.), alle av Grimstad, og senest s. «Ariola» (900 brt.) av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1894. Senere stevedor, kullhandel, skibs- og jernvarehandel i Durban. — Besiktigelsesmann. Enkem. 3 barn.

*) Død i Durban 15. feb. 1935.

I begynnelsen av 90-årene reiste jeg fra New York med «Ephialtos» med stykkgods til New Zealand og Brisbane. Derfra til Sidney for å laste kull, jern og cement for Sydhavsøene og kopra derfra til Kontinentet. Været var det beste til vi fikk peiling av de ytterste øer. Derfra bestemte jeg å seile til Astroloba fyr som skulde lyse 25 miles, for å legge bakk der til morgenen, da landbrisen står ut om natten og sjøbrisen inn om dagen. Vi seilte til vi skulde ha fyret i synscirkelen, men istedenfor å se fyret, hørte vi breknings forut. Forsøkte da å vende, men for sent. Skibet gikk på koralrevet med baugen, la breidsiden til og bølgene vasket det inn på koralrevet, hvor det blev vrak. Det lyktes å få prammen og giggen ut, og alle mann blev reddet. Vi andøvet efter skibets lanterner og holdt det gående til lysets frembrudd, da vi fant inn til fyret. Da jeg traff fyrvokteren, spurte jeg ham: «Hvordan var det, brant fyret inatt?» — «Nei det har vært slukket i flere dager, da vi holder på å reparere det.» «Vil De gi mig en erklæring for det,» spurte jeg. «Ja, det skal De gjerne få,» var svaret. Jeg fikk erklæringen og heftet den til journalutdraget, og det reddet mitt certifikat. Efter 12 dages opphold på øen, hvor vi hadde lite mat, kom regjeringssbåten ut med proviant til folkene på fyret. Vi fulgte da båten inn til Suva på Venskapsøene. Der blev det holdt auksjon på skibet, som gikk for £ 12 til høistbydende. Vedkommende som kjøpte det, fikk intet ut av skibet, da det var umulig å komme til det gjennom brekningene.

TORKILDSEN, THALES KVILJO,



Farsund, f. 25. april 1900 i Brooklyn (U. S. A.). Til sjøs 1915 med fullr. «Vanse» (2200) av Farsund, tilh. Samuelsen & Olsen. Styrms.eks. 1920 og skibsf.eks. 1927 i Farsund. Styrms. med bk. «Abyssinia» av Kristiansand, d. «Kaprimo» av Sandefjord og d. «Torlak Skogland» av Haugesund. Blev i 1929 fører av

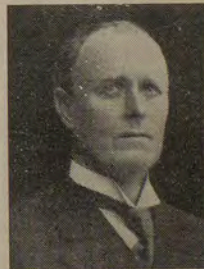
d. «Spurt» (3360) av Farsund, tilh. Lundegaard & Sønner. Har senere ført d. «Merok» (3240) av Oslo og fører nu d. «Woolgar» (5430) av Tønsberg, tilh. Hans Borge. — Gift. 1 barn.

Jeg seilte under hele krigen kun med seilskiber så vel i krigsønen som på andre farvann. Med 4 m. bk. «Asulf» av Kristiansand hadde vi en mindre behagelig tildragelse. Det var i begynnelsen av 1918 vi gikk ut fra Newport-News sammen med en hel del andre seilskib lastet med kull for Syd Amerika (Brazil). Ca. 14 dages tid efter avgangen merket vi at det begynte å brenne i lasten og å ansamle sig en masse gass, dog klarte vi å holde ilden nede slik at den ikke fikk slått ut i lys lue ved å stenge for all lufttilførsel, men det var som å leve på en vulkan på grunn av gassen der trengte sig inn over alt i lugarer og proviantrum. Efter ca. 20 dages tid greiet vi dog å få seilt oss inn til Bahia som nødhavn (skibet var på reise til Rio de Janeiro), men da ulmet ilden i hele skibets lengde i bunnen av lasten, og det slik at vannet på ferskvannstankene kokte. Ved ankomsten til Bahia var dertil innkommet ikke mindre enn 3 skib av samme grunn som oss. Til Rio de Janeiro og Pernambuco likeledes flere skib. Et par norske skib forsvant sporløst på samme reise og med samme sort last som oss. Det blev konstateret at det visstnok av tyskerne var helt en eller annen sort kjemikalier i kullasten før avgangen fra U.S.A., og det bevirket at det begynte å brenne i lasten ikke lang tid efter at skibene var stukket til sjøs. Av norske seilskib som var ute for dette tilfelle dengang skulde være en 15—20 stykker.

Forliste med «Asulf» i Atlanterhavet jan. 1919.

TORKILDSEN, TORKILD SEVERIN,

Skeibstad pr. Mandal, f. 22. aug. 1868 i Halse. Til sjøs 1883 med bk. «Ringhorne» av Mandal, tilh. Martin Pedersen. Styrms.eks. 1886 i Mandal. Styrms. bl. a. med bk. «Diana», bk. «Emilie» og d. «Prima». Blev i 1893 fører av br. «Willage Pride» (270) av Mandal, tilh. J. C.



Dick, Grangemouth. Har senere ført sk. «Edna» (200) av Mandal, damperne «Gudrun» (170), «Baltic» (300), «Prima» (750), «Rowena» (1600), «Ivanhoe» (1700), alle av Trondheim, og d. «Flekkefjord» (200) av Oslo. Sluttet sjøen i 1924. — Har senere drevet gårdsbruk. — Gift. 1 barn.

19. nov. 1893 hadde jeg et meget stygt forlis i Den engelske Kanal med br. «Willage Pride» på reise fra Cardiff—Oslo med kull. Skibet sprang lekk i N.V. storm og var synkeferdig, og vår livbåt og pram var knust av sjøen. Vi blev reddet av br. «Norden» av Arendal som slepte sin lille pram langs vår side. 7 mann i tallet gikk vi ned i prammen og kom som ved et under langs siden av «Norden». Her mistet vi 1 mann, idet prammen fyltes med vann. I 3 dager var vi ombord i dette skib og drev ut gjennom kanalen og blev landsatt i Plymouth.

1. nov. 1916 på reise fra Saraka (Hvitthavet) til Hull, blev d. «Ivanhoe» som jeg førte torpedert ca. 20 kv.m. av Murmanskysten. Vi var 16 mann ombord og fikk ordre om innen ½ time å være langs siden av tysk u-båt Nr. 56. Kommet ombord i u-båten tok

tyskerne begge våre livbåter, rodde langs siden av «Ivanhoe» med flere sprengbomber. Senere blev avfyrt en torpedo, men skibet vilde ikke synke. Det var nu mørkt og vi blev liggende til det lysnet neste dag. De begynte nu å skyte med 2 kanoner, og der blev avfyrt 53 skudd før skibet sank. Vi skulde nu landsettes i Vardø. Kommet inn mot byen kommer en konvoi ut, en russisk passagerbåt skulde konvoies av 2 destroyere til Archangel. Da disse fikk se u-båten begynte de å skyte på oss, og avfyrt 21 skudd før det lyktes u-båten å komme ned under vann. U-båten var rammet av 3 skudd, hvorav 1 i aktertanken, så denne ikke kunde lenses. Følgen blev at den begynte å synke med akterenden først og kunde ikke holdes i stilling. Alle mann blev sendt frem i baugen og endelig kom den i stilling, men da var vi helt nede på 60 m. dybde. Omsider kom vi op til 20 m. og gikk nu i 3 timer rett ut fra land i undervannsstilling. Da vi kom op til vannflaten var russerne borte. Vi fikk nu sterk kuling fra V. og blev neste dag, 3. nov., landsatt i fiskeværet Losvik i Tana i Finnmark.

TORKILDSEN, TORLEIF MAURITZ,

Trondheim, f. 28. aug. 1892 i Mandal. Til sjøs 1907 med d. «Wilfred» (1750) av Trondheim, tilh. Det Selmerske Rederi. Styr.m.eks. 1911 og skibsf.eks. 1913 i Trondheim. Styr.m. bl. a. med damperne «Gerd», «Ivanhoe» og «Dragset». Blev i 1917 fører av s.n. skib (850) av Trondheim, tilh. Løkkens Verk. Har senere ført d. «Magna» (1500) av Oslo, d. «Böklund» (2700) av Brevik, d. «Tune» (3300) av Oslo, og fører nu d. «Trolla» (2400) av Trondheim, tilh. Karl Torkildsen. — Gift. 1 barn.

Jeg seilte hele krigen uten uhell.

TORP, CHRISTIAN BRUNCHORST,



Grimstad, f. 8. nov. 1878 i Bergen. Til sjøs 1895 med s. «Grønsvær» (600) av Grimstad, tilh. skibsr. Smith Pettersen. Styr.m.eks. 1898 og skibsf.eks. 1902 i Bergen. Styr.m. bl. a. med bk. «Lito» av Arendal og d. «Pronto» av Drammen. Blev i 1911 fører av d. «Malmanger» (2350) av Bergen, tilh. L. Westfal-Larsen. Sluttet sjøen i 1915. — Senere disponent. — Gift. 2 barn.

TORP, FINN,



Randers (Danmark), f. 5. juni 1889 i Bergen. Til sjøs 1904 med d. «Otto Sverdrup» (6000) av Bergen, tilh. Bergh & Helland. Styr.m.eks. 1907 i Bergen og skibsf.eks. 1916 i Fredrikstad. Engelsk styr.m.eks. 1911 i Melbourne, Australia. Amerikansk skibsf.eks. 1918

i Seattle (Wash.). Styr.m. bl. a. med bk. «Triton» og d. «Bjørnstjerne Bjørnson». Blev i 1913 fører av b.d. «Neptun» av Oslo, tilh. Norsk Bjergningskomp. Har senere ført 5 m. m.aux. «General Pershing» av Portland (Ore.), d. «Borghild» (5600) av Bergen og 4 m. m.aux. «Husvik» (2560) av Callao. Sluttet sjøen i 1930. — Senere forr.mann. — Gift. 4 barn.

Efter ett år i seilmakerlare, tok jeg til sjøs, og for med damp- og seilskib på langfart, inntil jeg begynte på styr.m.skolen i Melbourne i 1911. For som styr.m. på Australia og Sydhavssøene med engelske og australske skib 1911—13.

Opholdt mig i 1917 på Amerikas vestkyst og hadde tilsyn med byggingen av 2 5-m. m.aux. skonnerter for J. Broch, Trondheim. Førte den ene av disse (under amerikansk flagg).

Senere gikk jeg atter inn i Norsk Bjergningskompani, og førte bl. a. «Salvator» i Middelhavet. Gikk over i Ocean Salvage Co. i London i 1923 og var der Salvage Officer og midlertidig fører. Disse båter opererte i Østersjøen, men blev efter ett års forløp oplagt ved sammenslutning til Neptunbolaget. Gikk så i langfart igjen som fører.

Mitt siste skib var 4 m. m.aux. sk. «Husvik» for konsul Borge i Tønsberg. Jeg seilte mellom hvalstasjonene på Syd Georgia, Peru og Equador og U. S. A. og England. Skuten blev til slutt oplagt og solgt til England.

I 1930 startet jeg i Randers egen forretning og fabrikk for fiskefarse og konserver som jeg fremdeles innehar.

TORP, HANS,

Oslo, f. 27. mars 1875 i Trøksstad. Til sjøs 1890 med s. «August» (500) av Halden, tilh. J. A. Torp. Styr.m.eks. 1895 i Fredrikstad og skibsf.eks. 1899 i Oslo. Styr.m. bl. a. med d. «Alfred Dumois», d. «Aker» og d. «Asturias». Blev i 1901 fører av d. «G. M. B.» (700)

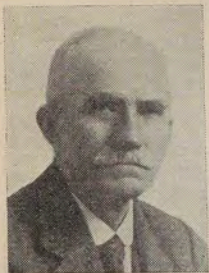


av Oslo, tilh. Chr. Klaveness. Har senere ført damperne «Tolosa» (1700), «Biscaya» (2200), «Nervion» (3150), «Papelera» (3000), «Garonne» (1400), «Graziella» (3500) og fører nu m. «Fernhill» (7700), alle tilh. Fearnley & Eger, Oslo. — Krigsforsikringens repr. i Convoy-service i Haugesund, Ålesund og Florø 1917 og 1918. — Gift. 2 barn.

Senket av tysk u-båt med d. «Nervion» 16. des. 1916 utenfor Irland. Alle reddet. Var i livbåtene 6 timer og blev så tatt ombord i en hollandsk damper og landsatt i Stornoway.

TORSTENSEN, EDVARD MARTINIUS SEVERIN,

Trondheim, f. 6. feb. 1859 i Tønsberg. Til sjøs 1874 med «Amesitia» (1200) av Oslo, tilh. Thomas Hefty. Styr.m.eks. 1877 i Tønsberg.



Styrm. bl. a. med seilskibene «Hebe» og «Atlantic». Blev i 1885 fører av frg. «Clara» (1250) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført bl. a. frg. «Bernadotte» (2450), damperne «Transit» (2450), begge av Tønsberg, «Prosper» (1950), «Promis» (1550), «Protector» (4000), alle av Drammen, «Kronprins Olav» (7000) og «Fama» (3050) av Oslo. Sluttet sjøen i des. 1919. — Derefter bankassistent i vel 13 år. — Gift. 6 barn.

Mottatt et større silkeflagg av den kinesiske regjering for redning av 23 mann.

Alle mine seilskipsfartsår forløp uten større vidervedigheter, når undtas et forlis midt i Atlanterhavet som 1. styrm. med s. «Treuton» av Oslo, kapt. Fr. Melsom. Etter 2 dages opphold på vraket uten mat og vann, blev vi endelig berget av en fransk bark, der også hadde fått hele sin ferskvannsbeholdning ødelagt av saltvann. Dertil meget knapt utrustet med proviant, så da vi etter 22 dages opphold der ombord blev bragt til Bordeaux, var nokså meget medtatt, vår besetning var 22 mann utenom dens eget.

Under de forskjellige kriger ute i Østen, såsom den kinesisk-japanske, Boxeropstanden, russisk-japanske og endelig Philippine-krigen mellom Amerika-Spania, var jeg ikke uten føling med disse som befraktet for kinesere i delvis kontrabandfart. Alt gikk imidlertid godt.

Under verdenskrigen opholdt jeg mig i Antwerpen beskjeftiget med eftersyn av en tankbåt for konsul Joh. Bryde til byens fall, da jeg måtte ta landeveien fatt sammen med ½ million flyktninger til Holland, da vårt oppholdssted i kjelleren i 18 timer blev uutholdelig. Imidlertid kom jeg derfra også med livet i behold.

3 år senere gikk jeg i fart mellom Amerika og Marseilles for den franske regjering. Alt gikk godt de 3 første turer, men den 4. blev jeg torpedert utenfor Gibraltarstrødet med 3500 tonn malt ombord. Vi kom vel i båtene og fikk en rotur på 28 eng. mil, til vi landet på Portugal-kysten, hvor konsulen tok sig av oss. Mistet alt hvad vi eide av effekter.

Sluttet sjøen i 1919 efter 47 års fartstid.

TORSTRUP, KARSTEN,



Stavanger, f. 30. juni 1890 i Stavanger. Til sjøs 1904 med d. «Hvidingsø» (560) av Stavanger, tilh. N. B. Sørensen. Styrm.eks. 1914 og skibsf.eks. 1916 i Stavanger. Styrm. bl. a. med d. «Furu», d. «Borna» og d. «Hallgrim». Blev i 1919 fører av d. «Borna» (1375) av Bergen, tilh. Rederiet Odfjell. Har senere ført d. «Gran» (3440) for dette rederi. Sluttet sjøen i 1929. — Senere havnebetjent i Stavanger. — Enkem. 3 barn.

TRANBERG, CASPAR BARTH,

Kristiansand, f. 1. april 1883 i Kristiansand. Til sjøs 1898 med s. «Safir» (130 brt.) av Kristiansand, tilh. Node-lands rederi. Styrm.eks. 1901 og skibsf.eks. 1906 i Kristiansand. Styrm. bl. a. med bk. «Nebo», bk. «Lingard», d. «Egil» og d. «Gran».

Blev i 1915 fører av d. «Skjærgaard» (550) av Kristiansand, tilh. Joh. G. Olsen. Har senere ført d. «Asator» (5300), betong-m. «Askelad» (1050) og d. «Dølen» i fart på Byglandsfjord, alle av Kristiansand. Siden 1930 havnebetjent i Kristiansand. — Gift. 3 barn.

Fikk i 1919 av Chr.sands Dampskibsassuranceforening på vegne av kaskoassurandørene gullur med inskripsjon samt kjede for utvist initiativ og dyktighet ved «Askelad»s stranding på den franske kyst, idet man ved egen hjelp fikk skibet flott og bragt i havn.

Har i årenes løp skrevet adskillige dikt, bl. a. «Den siste skute», i anledning de siste seilskuters forsvinnen.



TRONSTAD, PEDER OLAVIUS,

Minde i Fana, f. 14. mai 1861 i Bergen. Til sjøs 1875 med galeas «Hildur» (ca. 300) av Bergen. Styrm.eks. 1879 i Bergen. Styrm. bl. a. med fullr. «B. D. Metcalf» samt d. «Alert» og d. «Unita» og «Banes». Blev i 1895 fører av d. «Banes» (750) av Bergen, tilh. Harloff & Bøe.

Har senere ført damperne «Mauranger» (1550) og «Romsdalshorn» (10800), begge av Bergen. Sluttet sjøen i 1923. — Revisor. Legatforstander. Sjørettsmedl. I 1903 marinekikkert fra den engelske regjering. Inneh. av «Den gyldne Octant». — Gift. 1 barn.

27. des. 1901 avgikk d. «Banes» fra Mobile til Bocas del Torá stykkgodslastet (bl. a. en del trelast og 20 fat bensin). Kommet ut i Gulven frisknet vinden fra nord, sjøen gikk høi og skibet slingret adskillig. Den neste morgen opdaget vi brand i forrummet, og straks efter slo luene op fra 2-luken, som stod åpen for ventilasjon. Maskinen blev stoppet og vi gikk igang med alle de slukningsredskaper vi hadde. Etter 12 timers arbeide var vi så pass herre over ilden at vi kunde fortsette, men da var alt brennbart på forskibet omtrent optåret. Bro, bestikkklugar, navigasjonsinstrumenter og karter var opbrent. Vi rigget til styregreiene akter, og da maskinen var i orden, begynte atter seilassen. Vi måtte jo være forsiktige i begynnelsen, da forskibet var meget skrøpelig (begge sider var falt inn 5 fot). Været var moderat og alt gikk godt. Neste dags middag fikk vi landkjending og kom inn til Havana. Det brente fremdeles og røkte svært. Det blev for kostbart å få skibet reparert der, hvorfor det blev kondemnert og utbudt til



salgs. Jeg kjøpte skibet og S. L. Christie, Bergen, blev disponent. I juni førte jeg skibet til New York med egen maskinhjelp. Turen tok 7 døgn. Jeg førte skibet til 1905, da det blev solgt til Panama.

I juli 1903 blev mannskapet på britisk sk. «Oriet» reddet. Under en orkan hadde den mistet begge master og var meget lekk. Vi satte fyr på skonnerten før vi forlot den.

TROSDAHL, HALVDAN STORM,



Oslo, f. 20. aug. 1885 i Halden. Til sjøs 1900 med s. «Franciska» (1100) av Halden, tilh. Th. Lund. Styrme.eks. 1903 og skibsf.-eks. 1906 i Halden. Styrme. bl. a. med bk. «Sverre» og d. «Gaa Paa». Blev i 1913 fører av d. «Brunla» (950) av Oslo, tilh. A.s. Jelølinjen. Har

senere ført damperne «Margaret» (900), «Mailand» (1200) «Akershus» (1150), og fører nu «Bonn» (1550), alle tilh. dette selskap. — Gift. 4 barn.

Jeg har fart med seilskib (større) fra 1900 til 1907 og begynte så i Jelølinjen som 2. styrme. 31. mars 1908, hvor jeg har vært uavbrutt hele tiden til nu.

Jeg var i hele krigstiden fra aug. 1914 til sept. 1917 beskjeftiget som fører i Nordsjøfart. I 1917 og 1918 reiste jeg på firmaets vegne til U. S. A. for å inspisere en nybygning.

I 1918 tok jeg kystloseks. fra Oslo til Bergen og loset 2. halvår engelske dampskib fra Øst Norge til Bergen.

Fra krigens ophør har jeg hele tiden vært i rutebart Øst Norge Hamburg.

Har under krigen sett meget interessant og uhyggelig, men heldigvis selv med skib og mannskap kommet fra det uten hendelser av uhyggelig art.

TROVIK, SAMUEL,



Bergen, f. 21. nov. 1888 i Ølve. Til sjøs 1906 med d. «Christian Michelsen» (6000) av Bergen, tilh. Bergh & Helland. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1913 i Bergen. Styrme. med Bergens-damperne «Aladdin», «Nygaard» og «Petroleum». Blev i 1917 fører av d. «Skaalevik» (400)

av Bergen, tilh. Vestlandske Petroleum Co. Har senere ført d. «Bjørnstjerne Bjørnson» (9300) og d. «Gustav Vigeland» (3600), begge av Bergen. Kystlos siden 1928. — Gift. 3 barn.

Har siden 1928 seilt som kystlos og har sertifikat for hele den norske kyststrekning samt fjorder. Om sommeren er jeg engagert med de store turistskib.

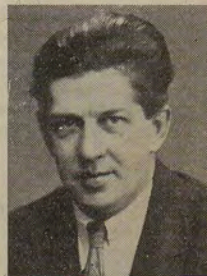
TSCHUDI, HENRY,



Oslo, f. 4. mars 1858 i Madison (Wisc.). Til sjøs 1873 med s. «Statt» (350 brt.) av Tønsberg, tilh. Gustav C. Hansen. Styrme.eks. 1875 i Tønsberg. Styrme. med s. «Nordkyn» (ex «Statt»), tilh. o.n. reder. Blev i 1882 fører av bk. «Einar» (650 brt.), tilh. o.n. reder. Har senere ført d. «Tønsberg» (2300) av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1893. — Senere skibsreder (medinne. av firmaet Camillo Eitzen & Co.). Form. i Skibsførerf. (1896), mangeårig form. i Sjømændenes Landsf., medl. av overligningen i Oslo, medl. av en rekke direksjoner. Konsul for Sveits siden 1901 og generalkonsul siden 1921. Ridder av 1. kl. av den svenske Nordstjerneorden. — Gift. 3 barn.

Da jeg et par år hadde ført bk. «Einar», som tilhørte min morbror skibsr. Gustav Conrad Hansen, Tønsberg, blev det i 1885 ominnredet til å føre crudeoil i tanker, som blev bygget av tre i rummet. Som «tankbåt» førte jeg «Einar» i 3 år hovedsakelig mellom Philadelphia og Calais. «Einar» var et av de første skib som førte crudeoil i bulk. Når man sammenligner forskjellen mellom s. «Einar» og de moderne store motortankskib (hvorav mitt firma f. t. disponerer 2 på henholdsvis 13500 og 11000 tonnns d.w.) som nu besørger transport av oljer, er det rent utrolig hvilke fremskritt verden har gjort i disse 50 år på teknikkens område.

TUFTE, ERLING CHRISTEN,



Bergen, f. 25. feb. 1899 i Lærdal. Til sjøs 1915 med d. «Gudbrand» (2800) av Bergen, tilh. Sverre Hansen. Styrme.eks. 1920 og skibsf.-eks. 1923 i Bergen. Styrme. med Bergens-damperne «Skald», «Storfjeld» og «Erica». Blev i 1933 fører av d. «Hansi» (1500) av Bergen, tilh. Leif Erichsen, og fører nu dette skib. — Gift. 1 barn.

Reiste fra min begynnelse til krigens slutt på England—Frankrike—Norge, delvis i engelske fartøier. Jeg var med på 4 forlis under krigen, men slapp klar torpederinger og minesprengninger.

Jeg har reist på Island en del vintrer som 1. styrme. Det er et temmelig drøit farvann om vinteren.

TUFTEN, CHRISTOFFER ANDERSEN,

Slagen, f. 27. april 1895 i Ramnes. Til sjøs 1910 med d. «Asgeirson» av Kjøbenhavn. Styrme.eks. 1916 og skibsf.eks. 1920 i Tønsberg.



TVEDT, EINAR,



Blev i 1926 fører av m. «Borgestad» (6775) av Porsgrunn, tilh. Gunnar Knudsen. Fører nu d. «Bratsberg» (6630) av Porsgrunn, tilh. A.s. Borgestad. — Gift. 2 barn.

Seilte i krigsfarvann fra våren 1916 til krigens slutt, særlig mellom England, Frankrike og Middelhavet uten å bli torpedert.

Bergen, f. 22. mai 1891 i Alversund. Til sjøs 1906 med fullr. «Ilala» av Larvik, tilh. skibsr. Hansen. Styrms. eks. 1911 og skibsf. eks. 1913 i Bergen. Styrms. bl. a. med d. «Valhal», d. «Pacific» og d. «Utsire». Blev i 1919 fører av s.n. skib (2450) av Haugesund, tilh. John K.

Haaland. Har senere ført d. «Gitterø» (2000) av Haugesund, d. «Blenda» (3150) og fører nu d. «Aun» (3175), tilh. Finn Johnsen, begge av Bergen. — Gift. 1 barn.

Jeg før i vel 2 år med fullr. «Ilala» mellom Australia og forskjellige steder i Syd Amerika.

Under krigen blev jeg i 1917 skutt i senk av u-båt 20 n. m. av Belle Ile lastet med kull for Gibraltar. 1. skudd fra u-båt gikk over broen. Jeg selv som hadde vakt falt på ryggen av lufttrykket. Alle mann gikk i livbåtene, under stadig skytning fra u-båten. Alle mann kom i båtene mer og mindre påklædd. Blev da praiet av u-båten som lå et lite stykke fra skibet. Mannskap fra u-båten blev rodd ombord i «Nyland» og skibet senket med bomber. Senkningen foregikk i feb. mnd. kl. 10 aften.

Den 29. des. 1932 avgikk jeg fra Cardiff til St. Johns med kull. Den 3. jan. 1933 (ca. 380 n. m. vest av Irland) orkanaktig storm med et veldig hav om morgenen. Der kom et brått som satte hele skibet under vann, la ned toppbro på b.b. side, undre bro på begge sider, rev op dekket midtskips og slo ned nr. 2 luke, så vannet stod som en foss ned i rummet. Etter 4 timers iherdig arbeide fikk man omsider tettet luken med planker etc. En sådan sjø til, og vi hadde gått til bunns med det samme. Fikk omsider snudd skibet rundt og kom inn til Queenstown, hvor skaden blev midlertidig reparert.

TVEDT, HANS ERIKSEN,



Haugesund, f. 24. sept. 1866 i Skånevik. Til sjøs første gang i 1882. Styrms. eks. 1897 i Haugesund. Styrms. med d. «Rolf» av Haugesund. Blev i 1898 fører av d. «Nordland» (212) av Haugesund, tilh. Gjerdsjø & Bakkevig. Har senere ført Haugesunds-damperne «Ve-

lox» (370), «Rolf» (215), «Arktos» (463) og senest «Falkeid» (550). — Form. i Haugesunds Skipperf. — Gift. 9 barn.

Seilte i Gjerdsjø & Bakkevigs rederi fra 1890—1915, da rederiet blev oppløst.

TVEDTE, TOROLF MAGNUS,

Haugesund, f. 20. okt. 1888

i Haugesund. Til sjøs 1905

med s. «Doggeren» av Hau-

gesund, tilh. Steffen Baard-

sen. Styrms. eks. 1913 og

skibsf. eks. 1916 i Hauge-

sund. Styrms. med en rekke

Haugesunds-båter, bl. a. d.

«Snygg», d. «Capto» og d.

«Ruth I». Blev i 1923 fører

av d. «Certo» (3600) av Haugesund, tilh. B. Stolt-

Nielsen & Co. Har senere ført d. «Marie Nielsen»

(2500), d. «Thore Hafte» (850), d. «Aslak» (1420)

og fører nu d. «Liv» (4850) av Haugesund, tilh.

Brummenes & Torgersen. — Gift. 1 barn.



I nov. 1930 var jeg styrms. på d. «Ruth» av Haugesund. Vi var lastet med pulp Archangel—Rotterdam. I Nordsjøen fikk vi storm av N.V. med svær sjø. Skibet la sig da så meget over at lasten forskjøv sig, så vi blev nødt til å kappe lasten. Dette så litt farlig ut, og jeg valgte derfor å kappe lasten selv. Surringsgreiene våre var ikke første klassen. Vi hadde tredd kjetting gjennom en sjakkel og surret med 3" manilla. Jeg kuttet manilla-enden med en øks og det gav efter litt med det samme, men satt sig så fast igjen, så jeg måtte tilbake og vri kjettingen så den gikk klar. I det samme kjente jeg lasten begynte å leve under føttene på mig. Jeg sprang akterover til broen for å hukke mig fast, men var ca. 1 fot fra broen, da jeg fulgte med dekkslasten overbord. 3. styrms. (Magne Fiskaaen) vilde hoppe efter mig, men blev holdt tilbake av andre, for det var jo uforvarlig da. Jeg kjendte hvorledes pulpen haglet rundt mig, men fikk ingen skade. Været var så at det var vanskelig å få båt ut, men med en fin manøvre blev skibet svinget rundt og gikk like til luvart av der hvor jeg lå og drev på 3 pulper. 3. styrms. tok livbelte på og hoppet ut og kom mig til hjelp med bøie og line. En bøie uten line blev samtidig hevet ut til oss og 3. styrms. fikk da tak i begge bøier. Samtidig fikk også jeg tak i den ene, og så blev vi halet inn til lederen og kom oss ombord efter 45 min. i sjøen. Klokken jeg hadde på mig var stoppet i 45 min. og begynte å gå igjen efter at jeg kom op av vannet. 3. styrms. har siden fått medalje for denne redning.

TYRHOLM, JOHAN HENRIK,

Trondheim, f. 3. juni 1882 i

Kristiansund. Til sjøs 1898

med d. «Ripa» (500) av Kri-

stiansund, tilh. Pedro Klau-

sen, Bilbao. Styrms. eks.

1903 i Kristiansund og

skibsf. eks. 1910 i Porsgrunn.

Styrms. bl. a. med bk.

«Heimdal» av Porsgrunn og

fl. N.F.D.S.-skib. Blev i



1930 fører av d. «Torfinn Jarl» (2400) av Trondheim, tilh. N.F.D.S. (efter å ha ført midlertidig fl. av selskapets øvrige skib), og fører nu denne damper. — Enkem. 2 barn.

Var dekksgutt med bk. «Idun» av Arendal under den store storm på Newport redan, 3. og 4. juledag 1899, da tre norske, en dansk og en finsk seilskute forliste, og hvor kun mannskapet på bk. «Høvding» blev reddet. Vi blev liggende i våre ankre og drev mellem to sannbanker.

Var styrm. med d. «Rolf Jarl» da denne blev torpedert i Hvitehavet. Var på reise fra Ålesund til Archangel med sildelast.

TYSNES, JOHANNES,



Våge i Tysnes, f. 2. jan. 1881 i Tysnes. Til sjøs 1896 med jakt «Gjorgine» (57 nrt.) av Tysnes. Styrm.eks. 1902 og skibsf.eks. 1909 i Bergen. Styrm. bl. a. med damperne «Capri», «Sjøgutten» og «Terje». Blev i 1912 fører av d. «Sjøgutten» (800) av Bergen, tilh. Adolf Andersen.

Har senere ført Bergens-damperne «Peer Gynt» (7850), «Capri» (800), «Sandholm» (600) og senest «Jonarnes» (700). Gift. 3 barn.

Jeg gikk over Nordsjøen i den første krigsuke. Det eneste vi merket på turen var at Nordsjøen på vår kurs var omtrent ren for skib. Senere foretok jeg med «Peer Gynt» over 30 reiser mellom Wales og Frankrike uten at vi så noget til fienden.

I slike gamle trebåter som «Sjøgutten» (vi kalte den forresten «Svabben») og «Capri» i fart på Island vintersdagen kunde det jo ikke undgås at vi av og til måtte ri av litt «grise vær». Særlig husker jeg en sur tur senhøsten 1913. En natt nord for Orknøene. Kurs var nettop satt for Island og jeg var gått ned for å strekke mig litt. Så synger styrm. ut at skalkingen på storluken var slått op. Der blev øieblikkelig holdt under og åpnet for parafintanken. Med line på arbeidet man iherdig, og det tok ikke lang tid før luken var i orden igjen og vi kunde holde kurs. Det skulde kanskje ikke være nevnt at styrm. leste sin «rosenkrans» under strevet i svalken.

På turen sydover fra Reykjavik fikk vi også surt vær igjen. Vi holdt rett undav og gikk med sakte fart; men allikevel vassa «Svabben» sine 11 mil.

Hvor forsiktig man enn var, var det ikke til å undgå at man fikk en del mindre sjøskader, når man var ute i ruskevær med disse gamle trebåter.

TØNNESEN, CHRISTOFFER,

Vatne (Lista), f. 17. mars 1855. Har ført flg. barkskib og fullriggere: «Esther», «Atlanta», «Hassel», «Werner», «Clyde», «Marcopolo», «Ben-nestvedt» og senest d. «Magna». Sluttet sjøen i 1917. — Styremedl. i Lister Privatbank. — Gift. 2 barn.

TØNNESEN, EIVIND,



Vinderen pr. Oslo, f. 3. sept. 1877 i Bergen. Til sjøs 1893 med s. «Phoss» av Oslo, tilh. Eugen Collett. Styrm.eks. 1897 og skibsf.eks. 1901 i Oslo. Styrm. bl. a. med damperne «Evviva», «Dana» og «C. Smidt». Blev i 1906 fører av d. «Evviva» og førte derefter d. «Victoria», begge

tilh. William Hansen, Bergen. Sluttet sjøen i 1917 og har senere vært adm. form. i Norges Skibsførerforbund. — Medl. av styret i: Det nationale Gamlethjem for sjømenn i Stavern (form. siden 1921), Norske Sjømænds Understøttelsesfond, Sjømandsfondet av 17. mai 1917, Sjømændenes Underholdskomite (form.), Norsk Nautisk Aarbok og Riksaktionen. Medl. av flg. komitéer: Handelsdelegasjonen til Paris 1919, Sjømændenes Erstatningskomité, Kulfraktoverskuddets fordeling (sjømannsandelen), Bemannings- og arbeidstidskomitéen til sjøs, Børs- og Handelskomitéen, Nordisk Sjøfartskonferanse i København 1925, Medisinforsyning for norske skib, Radiokonferansen i Stockholm 1926, Opleggingskomitéen, Sjørøverkomitéen, Kystloskomitéen, Optagelsesprøven ved sjømannsskolene. Censor ved Oslo Sjømannsskole siden 1917 m. m. m. — Kongens fortjenstmed. i gull. — Gift. 6 barn.

TØNNESEN, EMANUEL,



Ryvingen fyr, f. 23. mars 1893 i Vanse. Til sjøs 1907 med bk. «Victor» av Farsund, tilh. Samuelsen & Olsen. Styrm.eks. 1913 og skibsf.eks. 1916 i Arendal. Styrm. bl. a. med bk. «Westfalen», d. «Ellavore» og m. «Maud» (Roald Amundsen). Blev i 1923 fører av d. «Tønnes Kaade» (640) av Larvik, tilh. Emil Samuelsen. Har senere ført d. «Nemo» (ex «Tønnes Kaade») av Oslo. Siden 1928 ansatt i Fyrvesenet. — Gift. 3 barn.

Seilte et par år under den uinnskrenkede u-båtkrig uten å oppleve nevneverdige begivenheter. Var vidne til et par torpederinger. Befant mig ca. 15 kv.m. fra d. «Lusitania» da den blev torpedert. Det var ved anledningen tykk tåke. Vi lå med bk. «Westfalen» ut for den irske kyst. Hadde ca. 20° slagside og var ute av stand til å manøvrere skibet. Blev av en tråler tauet inn til Cardiff.

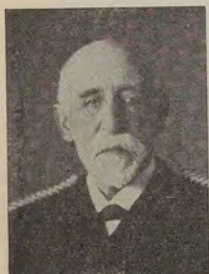
Med bk. «Victor» var jeg i 4 år og 7 mnd. og seilte jorden rundt

4½ gang med den staute seiler. Hadde flere hårde tårn rundt Hornet og nede i The Roaring Fourties.

Som fører av d. «Nemo» var jeg med i en voldsom storm lastet med sten på vei fra Fredrikstad til London. Skibet blev helt radbrekket i alle langskibsforbindingene, og det var med nød vi blev berget inn til Farsund. Skibet, der var komposit-bygget, blev kondemnert.

Var med Roald Amundsen i 2½ år og beseilte Nordost-passagen. Jeg er forevrig første mann der er kommet til U.S.A. denne vei. Kom før de andre deltagere til Nome (Alaska) efter å være utsatt for en forfrysning på sledetur og måtte søke legehjelp der.

TØNNESEN, JOHAN CHRISTIAN,



Kristiansand, f. 20. aug. 1856 i Kristiansand. Til sjøs 1871 med s. «Industrie» (342 brt.) av Kristiansand, tilh. O. A. Strømme. Styrme.eks. 1874 og høiere styrme.eks. 1876 i Kristiansand. Styrme. med sk. «Favorit» og bk. «Carla». Blev i 1879 fører av s.n. skib (476 brt.), tilh. o.n.

reder. Har senere ført s. «Tordenskjold» (675 brt.), s. «Swift» (215 brt.), bk. «Carla» (476 brt.), s. «Elma» (776 brt.), i rutefart d. «Activ», d. «Nyland», d. «Jylland» og d. «Skagen», alle av Kristiansand. Havnefogd i Kristiansand siden 1917. — Form. i Kristiansand Sjømannsf. (12 år), bystyremedl. (15 år), medl. av havneloskomiteén; æresmedl. av Sjømannsforeningens Fellesf., Kristiansand Sjømannsf. og Havnefogdenes Landsf. Form. i styret for skoleskibet «Sørlandet». — Gift. 5 barn.

Fører av seilskib i 18½ år og av dampskib i 15½ år. Har oplevd mange underlige redninger og «narrow escapes».

TØNNESEN*), THEIS,



Fjellestad, Farsund, f. 21. des. 1871 i Spind. Til sjøs 1886 med s. «Alliance» (650) av Farsund, tilh. G. Jensen. Styrme.eks. 1890 i Farsund. Styrme. bl. a. med s. «Marie Berner» og s. «Alliance». Blev i 1898 fører av s. «Rosefield» (680) av Kristiansand, tilh. skibsr. Wingaard. Har

senere ført seilskutene «Svendsholm» (3400), «Sydnes» (3800), «Støveren» (3500), «Svalen» (3400), «Silius» (2800), tilh. S. O. Stray & Co., Kristiansand, d. «Spind» og fører nu d. «Spec» (3400), begge tilh. Jac. Salvesen, Farsund. — Gift. 7 barn.

*) Omkommet ved d. «Spec»s forsvinnen i Atlanterhavet mars 1935.

TØNNESEN, DOREUS JOHN,

Hatholmen fyr, Mandal, f. 25. mai 1869 i Merdøy (Arendal). Til sjøs 1884 med s. «Augusta» (226 nrt.) av Arendal, tilh. H. E. Nilsen. Styrme.eks. 1888 i Arendal. Styrme. bl. a. med bk. «Fingal» av Grimstad og d. «Anna» av Haugesund. Blev i 1895 fører av sk.



«Fergus» (163 nrt.) av Lillesand, tilh. Tønnes Andreassen. Har senere ført sk. «Røskva» (134 nrt.), br. «Egia» (264 nrt.), begge av Arendal, d. «Star» (250) og s. «Anna» (150), begge av Flekkefjord. Sluttet sjøen i 1919. — Senere fyrvokter. — Gift. 8 barn.

Forliste i 1900 med sk. «Fergus» på Danskekysten, på reise fra Lillesand til Aberdeen med trelast. Midtveis i Nordsjøen fikk vi en forrykende storm av N.V., der brøt ned stenger og skanseklædning, tok dekkslasten og tvang oss, da skibet blev lekk, med 5 fot vann i rummet til å sette skibet på land. Besetningen blev ilandberget av redningsbåt fra Lønstrup.

Seilte under hele krigen med sk. «Anna» og senere d. «Stav» på Kanalen. Da d. «Stav» ikke var nogen hurtigløper, gikk jeg aldri i konvoi, men slapp heldig fra både u-båter og miner.

TØNNESEN, HANS OSKAR WILHELM GOTTFRIED,

Oslo, f. 15. jan. 1875 i Flekkefjord. Til sjøs 1890 med sk. «Deodata» av Flekkefjord, tilh. P. Bogvald. Styrme.eks. 1897 i Flekkefjord og skibsf.eks. 1907 i Oslo. Styrme. bl. a. med bk. «F. C. Sieben» av Flekkefjord og d. «Sunpulp» av Oslo. Blev i 1906 fører av s.n. damper (800), tilh. Winge & Co. Har senere ført damperne «Holland» (1050), «Breda» (1550), «Bruno» (1600) og fører nu «Bomma» (1120), samtl. tilh. Fred. Olsen & Co., Oslo. — Gift. 7 barn.



Gikk til sjøs som kokk 15. mai 1890 og har gått gradene opover med norske og utenlandske seilskib.

Orlogstjeneste ombord i «Desideria» i Kristiansand 1896.

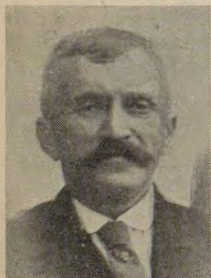
Har siden 20. april 1900 seilt i rutefart på Oslo (over Nordsjøen og Østersjøen).

TØNNESEN, SIGVALD,

Lodshavn, Farsund, f. 5. juli 1870 i Farsund. Til sjøs 1886 med bk. «Naomi» (700 brt.) av



TØNNESEN, TØNNESEN JOHAN,



Arendal. Styrme.eks. 1895 i Bergen. Styrme. med d. «Løvestakken» av Bergen (7 år). Blev i 1901 fører av denne damper (5000), tilh. Andreas Olsen. Har senere ført d. «Norheim» (2250) av Bergen. Sluttet sjøen i 1912 (øiensyk.). Fyrvokter 1912 —20. — Gift. Ingen barn.

Haugesund, f. 4. aug. 1877 i Haugesund. Til sjøs 1892 med br. «Atlantic» av Haugesund, tilh. Sven Lindø. Styrme.eks. 1901 i Haugesund. Styrme. bl. a. med galeas «Leif», sk. «Cito», d. «Rask» og d. «Norhaug». Blev i 1907 fører av sk. «Rask» (89 brt.) av Haugesund. Har senere ført d. «Kongshaug» (320) av Haugesund, d. «Cleveland» (3050) av Bergen, d. «Isfjeld» (250), d. «Claus Clausen» (600), m. «Haugar» (3400) og senest d. «Arktos» (600), alle av Haugesund. — Gift. 3 barn.

Med d. «Cleveland» i sept. 1917 mistet propellen på reise til Java. Satte på reservepropellen i åpen sjø etter at lasten i akterrommet var kastet overbord. Dette hendte ca. 1400 kv.m. fra Tahiti, som man anløp for bunkers. Fikk sjødyktighetsattest til å fortsette reisen til Brisbane for å dokksettes.

TØNSETH, DIDRIK,

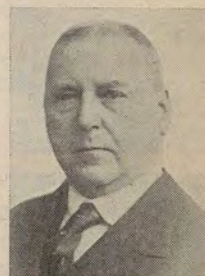


Bodø, f. 4. sept. 1878 i Meløy. Til sjøs 1895 med bk. «Herlof Herlofsen» (800) av Arendal, tilh. Herlofsens rederi. Styrme.eks. 1898 i Bergen og skibsf.eks. 1900 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Solfond» av Stavanger og fl. N.F.D.S.-skib. Blev i 1911 fører av d. «Tordenskjold» av Trondheim, tilh. N.F.D.S. Har senere ført damperne «Kong Halfdan», «Tordenskjold», «Haakon Adalstein», «Sigurd Jarl» og «Dronning Maud», alle tilh. N.F.D.S. Sluttet sjøen i 1926.

— Senere dampskibseksped. i Bodø. — Mange-årig form. i Ruteskibenes Befalsf., sjørettsmedl. Tysk vicekonsul. — Gift. 2 barn.

TØRRESEN, REINERT,

Stavanger, f. 13. aug. 1870 i Stavanger. Til sjøs 1887 med s. «Ruth» (296 brt.) av Stavanger, tilh. John G. Myhre. Styrme.eks. 1892 i Stavanger og skibsf.eks. 1894 i Oslo. Styrme. med d. «Thistle», bk. «Globus» og bk. «Matthanja». Blev i 1897 fører av en siamesisk kystbåt. — Enkem. Ingen barn.

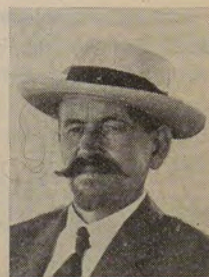


I 1897 blev jeg avmønstret fra bk. «Matthanja» i Bangkok som 1. styrme., da jeg fikk førerpost på en kystbåt. Forlot posten efter ca. ett års tid, da jeg fikk ansettelse som los. Blev i loskompaniet i 4 år, hvorpå jeg forlot det, da jeg blev ansatt i havnevesenet som «Nautical Adviser to H. S. Majesty's Harbour Department». I denne stilling blev jeg i 8 år, da jeg tok avskjed og reiste hjem til Stavanger, hvor jeg siden har vært bosatt.

Har en siamesisk orden og 2 medaljer.

TØRRESEN, TØRRES GUSTAV,

S. Audnedal, f. 30. mai 1864 i S. Audnedal. Til sjøs 1880 med s. «Tangen» (300) av Drammen, tilh. H. Eriksen. Styrme.eks. 1890 i Åvig. Styrme. bl. a. med bk. «Mohawk» og bk. «Framnes», begge av Mandal. Blev i 1897 fører av s. «Charles Dickens» (1300 brt.) av Mandal, tilh. A. P. Ulriksen m. fl. Har senere ført s. «Eros» (1064 brt.), tilh. samme rederi. Sluttet sjøen i 1914. — Senere gårdbruker. — Formannskapsmedl. (hvorav 13 år ordfører); medl. av Mandal sjørett; direktør i Søndre Undal Sparebank. — Gift. 5 barn.



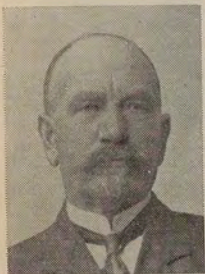
Jeg har gått gjennom gradene fra kokk med en liten kystfarer i 1879 til jeg stod som fører av fullr. «Charles Dickens» i 1897.

Har forlist bare en gang, idet vi mistet roret midt i Atlanteren vinteren 1894, men blev berget av en liten Risørbark, der landsatte oss i Queenstown, Irland.

Min sjøkiste som jeg hadde med første gang jeg gikk til sjøs, står i mitt hjem idag som et kjær minne.

U.

UELAND*), AAGE,



Mariero pr. Stavanger, f. 27. aug. 1862 i Hetland. Til sjøs 1878 med br. «Smaragd» (328 nrt.) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styrm.-eks. 1883 i Stavanger. Styrm. bl. a. med barkskibene «Finsale», «Vesterlide», «Guldregn» og «Frigga». Blev i 1893 fører av bk.

«Guldregn» (871 nrt.) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Har senere ført samme rederis barkskib «Sigurd Jarl» (400 nrt.) og «Globus» (955 nrt.) samt damperne «Sjøgutten» (900), «John Wilson» (1000) og «Bellatrix» (4200), alle tre tilh. Lauritz Kloster, Stavanger. Sluttet sjøen i 1916. — Gift. 3 barn.

*) Død 19. mai 1935.

Forliste «Sigurd Jarl» ved Raunen, Jæren, om kvelden 18. jan. 1899 under kuling av S.O. med delvis snetykke. Alle reddedes i skibets egne båter.

Hadde også 2 forlis i styrmannsdagene.

UELAND*), PEDER OLAI ELLINGSEN,



Stavanger, f. 13. april 1864 i Hetland. Til sjøs første gang med s. «Valuta» (940 brt.) av Stavanger, tilh. Ths. S. Falck. Styrm.-eks. 1883 i Stavanger. Styrm. med barkskibene «Sigurd Jarl», «Grundloven» og «Leif». Blev i 1893 fører av bk. «Grundloven» (809 brt.), tilh. o.n.

reder. Har senere ført bk. «Ørnen» (580 brt.), bk. «Fram» (1156 brt.), begge av Stavanger, frg. «Cortez» (2306 brt.) av Bergen, d. «Marie» (1200) og d. «Frithjof» (1200), begge av Stavanger. Sluttet sjøen i 1911. — Drev 1912—26 kullforretning i Stavanger. — Gift. 2 barn.

*) Død 20. juni 1933.

UGELSTAD, IVER SAMUEL,

Oslo, f. 3. des. 1866 i Brevik. Til sjøs 1881 med sk. «Nanette» (150 brt.) av Brevik, tilh. Anders Sørensen. Styrm.-eks. 1886 i Brevik.

Styrm. bl. a. med bk. «Ottawa» og bk. «Trosvik». Blev i 1893 fører av sk. «Elisabeth» (180) av Brevik, tilh. O. Coch. Har senere ført br. «Alix» (500), bk. «Salem» (700), bk. «Mignon» (600), bk. «Adelle» (1100), alle av Brevik, bk. «Holthe» (2200) av Larvik og d. «Arena» (1500) av Holmestrand. Sluttet sjøen i 1916. — Skibsreder. — Form. i Breviks Sjømannsf.; senere bystyremedl. i Brevik; direktør i Brevik Sparebank. — Gift. 4 barn.

Førte 1915—16 damperne «Dovrefjell» og «Jotunfjell», 1925—28 d. «Wenchita» og 1928—29 damperne «Furulund» og «Bøkelund», alle av Oslo.

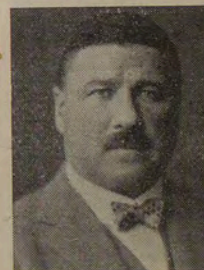
UGELSTAD, RUDOLF THORESIUS,

Stabekk, f. 7. aug. 1878 i Brevik. Til sjøs 1893 med s. «Trosvik» (500) av Brevik, tilh. S. Larsen. Styrm.-eks. 1897 i Porsgrunn. Styrm. med br. «Speranza» og bk. «Vanadis». Blev i 1901 fører av s. «Speranza» (300) av Brevik, tilh. M. E. Skjelbred. Har senere ført s. «Tren» (330) av Brevik, s. «Erling» (550) av Skien, d. «Arena» (1500) av Holmestrand og d. «Import» (1480) av Skien. Sluttet sjøen i 1915. — Senere skibsreder. — Gift. 3 barn.

Den 25. mars 1915 startet jeg A.s. Rudolf, aktiekapital kr. 250 000 som utvidedes 15. juni s. å. til kr. 400 000,00, og optok som kompanjong Kristoffer Olsen. (Firmanavn Olsen & Ugelstad).

UGLAND, JOHAN MILMAR,

Grimstad, f. 18. aug. 1881 i Fjære. Til sjøs 1898 med s. «Morgengry» (680) av Grimstad, tilh. J. Halvorsen Uglund. Styrm.-eks. 1901 i Grimstad og skibsf.-eks. 1905 i Kristiansand. Styrm.-eks. 1908 i South Shields. Spansk skibsf.-eks. 1911 i Valparaiso. Amerikansk



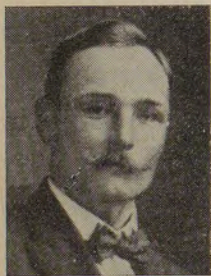
skibsf.eks. 1918. Styrn. med fl. skib hjemme-hørende i Nova Scotia. Blev i 1912 fører av d. «Chiloe» (2400) av Punta Arenas. Har senere ført d. «Valdivia» (2800) av Punta Arenas (skibsin-spek-tør sammesteds 1 år), d. «Eidsvaag» (3050), d. «Nordpol» (2000) og d. «Eidsfjell» (3050), alle tilh. Gørrissen & Co., Oslo. Derefter inspektør i dette rederi (4 år). — Sluttet sjøen i 1922. — 1919—21 inspektør i Buenos Aires for North & South America Line (firmaet P. Kleppe, Bergen). Åpnet i 1926 Linea Venezulana New York/Vene-zuela (medeier). — Viceordf. i Fjære. — Gift. 4 barn.

Diplom fra British Government: Services as Master of Red Cross ship during battle of Coronel, 1914.

Under hele krigstiden førte jeg skib under chiliansk flagg og hadde mange merkelige episoder.

Ansatt 1909—18 i firmaet Braun & Blanchard, Punta Arenas, Chile.

ULRIKSSON, ALBIN ALFONS,



Ski st., f. 27. feb. 1894 i Finnland. Til sjøs 1909 med s. «Hellevi» (150 brt.) av Helsingborg. Styrn.eks. 1914 og skibsf.eks. 1917 i Arendal. Blev i 1919 fører av s. «Fiskjo» (2550) av Kristiansand, tilh. Math. Han-sen. Har senere ført fl. skib for A.D.S., Arendal. —

Gift. 3 barn.

Seilte til 1921 utelukkende med seilskib på langfart.
Siden 1923 i A.D.S.

URBYE, FRITHJOF,



Farsund, f. 12. okt. 1892 i Farsund. Til sjøs 1909 med s. «Gezina» (3025) av Far-sund, tilh. G. C. Brøvig. Styrn.eks. 1917 i Lillesand og skibsf.eks. 1918 i Oslo. Styrn. bl. a. med fregattene «Bennestvedt» og «Gunda» av Farsund. Blev i 1922 fører av frg. «Bennestvedt» (2800), tilh. Th. Brøvig. Fører nu d. «Ciss» (1850) for denne reder. — Gift. Ingen barn.

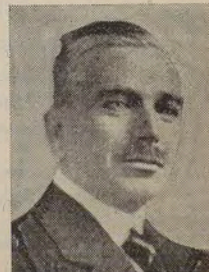
UTBJOE, SIMON JOHANNESSEN-,

Søndhordland, f. 22. juni 1892 i Utbjoa. Til sjøs 1909 med d. «Velox» (450) av Haugesund, tilh. Gjerdesjø & Bakkevik. Styrn.eks. 1914 og skibsf.eks. 1918 i Hauge-sund. Styrn. bl. a. med d. «Vestland», d. «Arktos» og d. «Sagaland». Blev i 1924 fører av s.n. damper (4350) av Haugesund, tilh. Rich. Amlie. Har senere ført d. «Sneland I» (2950) og fører nu d. «Vestland» (3200), begge tilh. s.n. reder. — Gift. 1 barn.



UTNE, AMUND SIGFRED,

Bergen, f. 4. juli 1873 i Bergen. Til sjøs 1888 med bk. «Saga» (800) av Bergen, tilh. C. Ege & Co. Styrn.-eks. 1891 og skibsf.eks. 1894 i Bergen. Styrn. med damperne «Tjalve», «Cas-tor» (B.D.S.), «Harald» og «Belvernon», alle av Bergen. Blev i 1898 fører av d. «Ag-nes» (500) av Bergen, tilh. O. & A. Irgens. Har senere ført damperne «Harald», «Veritas» og «Vin-land» for dette rederi. Sluttet sjøen i 1909. — Senere margarinfabrikant. Inneh. «The order of the British Empire» (M.B.E.). — Gift. 8 barn.



På hans 60-års dag skrev N. H. & S. T.:

Efter 12 års forløp opgav han sjøen og gikk inn i A.s. Bøschens margarinfabrikk, hvor han fremdeles er interessert. Ellers har kapt. Utne utfoldet en allsidig virksomhet på merkantile, maritime og humanitære gebeter.

I en lang årrekke har han vært et ansett sjøkyndig medlem av Bergens sjørett, i de siste årene også av Bergens handelsrett. Han har vært en utmerket representant for Bergens interesser som for landets i N.A.L. og har ellers sete i en rekke direksjoner og sel-skaper.

Som form. i Bergens skipperforening en lengere årrekke har han vært med å høine denne forenings posisjon blandt sjøfarts-organisasjoner, men har i de senere år bakket ut i det aktive fore-ningsarbeide. Dog sitter han som form. i komiteen for reising av et minnesmerke over de bergenske krigsforliste sjøfolk, hvortil der i sin tid blev samlet inn ca. 100 000 kroner.

Som mangeårig forstander for sjøfarende aldershjem i Bergen har hans gode hjertelag og lykkelige evne til å glatte ut motset-ningsforhold funnet et takknemlig virkefelt, og han er da også meget avholdt av de gamle, hvis ve og vel ligger ham så varmt på hjerte.

Amund Utne var medlem av Nansens fødemiddelkommissjon og gjorde i krigsårene flere reiser til England som forhandler for norske interesser om viktige spørsmål vedrørende landets forsyninger

disse vanskelige år, hverv som han takket være sin aldri sviktende takt og personlige vinnende egenskaper skilte sig fra på en for tjenstfull måte.

Kapt. Utne er en mann blandt mannfolk, en personlighet med greie og klare standpunkter og i besiddelse av den ærlige vilje til også å forstå andre, som særkjenner den gode samfunnsborger. Som sådan vil han bli hilst på 60-årsdagen.

UTNE, AMUND SIGFRED,



Salhus pr. Bergen, f. 13. sept. 1901 i Bergen. Til sjøs 1918 med d. «Folkvard» (4500), tilh. den norske stat. Styrme.eks. 1924 i Oslo og skibsf.eks. 1926 i Bergen. 2 år ved Sjøkrigsskolen i Horten. Styrme. med d. «Johanne Dybwad», m. «Høyanger» og m. «Hindanger».

Blev i 1930 fører av m. «Brandanger» (8500) av Bergen, tilh. Westfal-Larsen & Co. Fører nu m. «Hardanger» (7500) for dette rederi. — Gift.

UTNE, FRITHJOF,



Nordfjordeid, f. 4. mai 1889 i Berlin. Til sjøs 1904 med s. «Collingwood» av Oslo. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks. 1910 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Maud», d. «Erviken» og 4 opmålingsfartøier tilh. den kinesiske stat. Blev i 1922 fører av d. «Likin» (560), tilh. det kine-

siske tollvesen. Har senere ført m. «Chi-Kuang» av Shanghai, s. «Asp» (120) av Kristiansand, d. «Leif» (513) av Singapore, tilh. ham selv, m. «Mosquito» (96 brt.) av Bangkok og d. «Olter» (513) av Bergen. Sluttet sjøen i 1934. — Senere disponent.

Fra juni 1913 til juli 1922 tjenestgjorde jeg som officer og Acting Commander i The Chinese Maritime Customs Cruisers. —

Bygget to redningsskøiter i Shanghai av Collin Archer typen med norske motorer i 1922. Den første for regning av fem danske skibsofficerer som seilte den til Kjøbenhavn rundt Det Gode Håp. Den annen bygget jeg for det kinesiske flyvevesen og er stasjonert i Amoy, Kina.

Bygget og førte Kinas første kystvaktkrysser for The Chinese Coast Guard Service på tokt mot sjørøvere i 1924. —

Leder av «Asp»-ekspedisjonen fra Norge til Singapore 1926—27.

Opdaget og kartla seilleden inn til Sepang Ketchil floden på Malaya halvøen 1928.

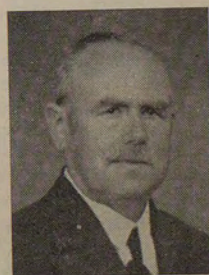
Anløp Sepang Ketchil floden med m.sk. «Asp» og åpnet floden for skibsfart. Foranlediget herved at Sepang Ketchil offisielt fikk tollstasjon. «Asp» var det første sjøgående fartøi som hadde anløpet Sepang Ketchil floden. Opretholdt i fem år regelmessig transportforbindelse mellom Sepang og Singapore med «Asp» helt til den i 1932 blev rendt i senk av norsk båt «Soli».

Utgav i 1930 boken om «Asp-ferden» ved Brown, Son & Ferguson Ltd., Glasgow.

Kom tilbake til Norge 1933 og startet A.s. East-Trade.

UTNE, JACOB BRANDT,

Haugesund, f. 2. des. 1865 i Haugesund. Til sjøs 1882 med br. «Norden» av Haugesund, tilh. H. O. Sundfør. Styrme.eks. 1884 i Haugesund. Styrme. bl. a. med s. «Oscar», d. «Sjofna» og d. «Nordkap». Blev i 1892 fører av s.n. damper (700) av Moss, tilh. statsråd

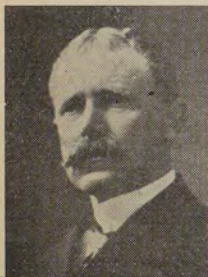


Thorne. Har senere ført Haugesunds-damperne «Baltic» (500), «Odd» (1000) og «Sif» (1000), alle tilh. B. Stolt-Nielsen. Sluttet sjøen i 1903. — Senere fiskeeksportør og fabrikkier. — Gift. 1 barn.

D. «Nordkap» av Moss var Norges første damper med fryseanlegg, bygget 1890 spesielt for frysning og transport av frossen fisk fra Finnmark.

V.

VADSTRAND, RANDERS OLAUS JOACKIM,



Ålesund, f. 26. jan. 1868 i Ålesund. Til sjøs 1888 med s. «Energi» av Ålesund, tilh. Rønneberg & Sønner. Styrms.eks. 1892 i Bergen. Styrms. bl. a. med sk. «Henrik Wergeland», d. «Fantoft» og d. «Rundø». Blev i 1905 fører av d. «Godø» (1300) av Ålesund, tilh. P.

A. Musæus. Har senere ført d. «Herø» (1800) for denne reder. Sluttet sjøen i 1917. — Mangeårig censor ved sjømannsskolen. — Gift. 2 barn.

I juni 1914, altså kort før krigen brøt ut, blev jeg gift i Rotterdam, og min hustru reiste med noen turer tross minefaren. Hele tiden under krigen gikk vi nesten utelukkende i Nordsjøfart. Vi var dog alltid heldige og undgikk miner og u-båter. Det næreste jeg har vært torpedering var i 1916. Vi kom fra Spanien med en last ssvovelkis bestemt til Rouen. Vi ankret op sent en kveld på redan ved Havre efter losens anvisning. Redan var overfylt med skib ventende på tur til å komme op til Rouen, så vi blev liggende langt ute. Om natten blev vi vekket av en voldsom eksplosjon. Hele skibet rystet kraftig. På grunn av mørket var det umulig å se noget. Ganske snart efter kom en lignende eksplosjon. Da det lysnet om morgenen kunde vi se hvad som var hendt. De to nærmeste skib like aktenfor oss lå senket, så kun mastetoppene raket op av vannet. Det ene skib var et fransk dampskib og det annet et norsk seilskib. Kapt. på det norske skib omkom.

VADUM, KRISTOFFER,



Åsgårdstrand, f. 15. sept. 1897 i Stokke. Til sjøs 1913 med d. «Hero» (6600) av Drammen, tilh. Bruusgaard & Kiøsterud. Styrms.eks. 1920 og skibsfs.eks. 1921 i Sandefjord. Styrms. bl. a. med d. «Dovre fjell» og m.t. «Fanny Høegh». Blev i 1933 fører av m.t. «Høegh Trader» (8460) av Oslo, tilh. Leif Høegh og fører nu dette skib. — Gift. Ingen barn.

VANG, HANS MARINIUS ANDERSEN-,

Teie pr. Tønsberg, f. 18. nov. 1878 i Nøtterøy. Til sjøs 1893 med br. «Salus» (230 reg.t.) av Sandefjord. Styrms.eks. 1897. Skibsfs.

eks. 1901 i Tønsberg. Styrms. bl. a. med s. «Astoria», s. «Lancing» og d. «Romsdal». Blev i 1907 fører av s. «Lancing» (2600 reg.t.) av Oslo, tilh. Melsom & Holt. Har senere ført s. «Cate» (1960 brt.) og d. «Gezina», begge av Farsund. Sluttet sjøen i 1921. — Senere drevet rutebiltrafikk. — Gift. 6 barn.



Forliste med bk. «Adelgunde» i okt. 1897, idet vi seilte iland på Bervick, Skotland. Lå på vrakstumper fra kl. 1 natt til 7 morgen, og blev berget alle undtatt 1 mann.

Med fullr. «Komet» av Oslo gikk vi fra Hamburg 29. okt. 1911 lastet med koks bestemt for Coquimbo, Chile. Undertegnede var 1. styrms. Med skibet på dårlig trim og rank kvitterte vi taubåten samme aften med kuling av V. Vi forsøkte med seilpress å holde oss oppe for å ligge forover Horns rev, men vinden øket til storm, og utsiktene til å ligge forover var ikke særlig lyse. Vinden øket på så der neste dag bleste storm og vi måtte ned for 3 stumper og fart og drift derefter. Det pekte rett på Horns rev. Det blev bestemt om aftenen å legge skibet på den annen baug, i håp om at vinden vilde gå N.V. Vi ventet da hvert øieblik å få se fyrskibet i le. To mann var sendt op for å gjøre fast st. ø. bramseil, der holdt på å blåse løs. Da skibet blev lagt til for stb. halser fikk jeg på le høre et plask i vandet og se morilden av en klump langt under vann. Ved neste overhaling hang klumpen, som viste sig å være Kristian Elstrup, en av de to mann fra øvre bramrå, på storbramantelen. Det var et oprørt hav og svære overhaling. Neste overhaling så vi atter morilden av mannen langt under vann. Mørket var tett og stormen hylte uhyggelig. Jeg følte vannet løp mig koldt nedover ryggen, idet jeg ventet at mannen skulde slippe taket hvert øieblik og forsvinde i bølgene. På mig følte jeg ansvaret lå å få ham berget, men kun en sjømann kan forstå situasjonen. Skrekkelige øiebliske. Vi fikk huket ut bramantelen fra le side under vann, og bragt huket til lovert, og med den halende part til gangspillet bragt rånokken så langskibs at mannen lå rett over toppen av en av le båtdavider. Hvor mange ganger han da hadde vært under vann og under svai langt op i luften har jeg ikke regning på. Med tre mann holdende hverandre, klamret sig til davigen, mer under enn over vann, fikk vi tak i Kristians oljebukse, men han holdt så krampaktig fast, at det var med nød og neppe at vi fikk dratt ham til oss. I bevisstløs tilstand blev han bragt innenbords. Da vi 7. nov. kom inn til Cuxhaven for havari, var Kristian på dekk. Altså en mann falt fra ø. bramrå ca. 100 fot over vann, i sjøen en stormnatt og blev berget, så å si uten mén. Det er intet mindre enn et under.

VEDØ, JOHN,

Haugesund, f. 16. nov. 1884 i Veavåg. Til sjøs 1904 med 3 m. sk. «L. Riisdahl» (130) av Skudeneshavn, tilh. Lars Riisdahl. Styrms.eks. 1907



og skibsf.eks. 1912 i Hauge-sund. Styr. bl. a. med sk.br. «Ingeborg», d. «John Knudsen» og d. «Thomas Haaland». Blev i 1916 fører av d. «Anne Gurine» (1800) av Hagesund, tilh. John Aug. Knudsen. Har senere ført damperne «John Knudsen» (2400), «Solvang» (4000), «Sollund» (1250) og fører nu «Solhavn» (2400), tilh. Christian Haaland, alle av Hagesund. — Gift. 1 barn.

Det første skib jeg førte var d. «Anne Gurine» av Hagesund, efter å ha vært styr. der i ca. 18 mnd. Jeg overtok skibet som fører i Glasgow, hvor vi lastet kull for Frankrike, og førte skibet i 5 dager, da vi den 22. okt. 1916 om fm. blev stoppet av en tysk u-båt. Fikk 10 min. til å forlate skibet, som derefter blev senket. Efter 2 å 3 timers ophold i livbåtene blev vi optatt av et britisk krigsskib. Alle mann blev reddet, men vi mistet alle våre eiendeler.

Var fører av d. «John Knudsen» i ca. 4 mnd., da vi på reise fra Cardiff via Milford Haven, hvor vi fikk ordre, og gikk ut i konvoi sammen med 26 andre skib. Seilingsordren var forseglet, og måtte ikke åpnes før konvoien oppløstes 36 timer efter avgangen. Vårt bestemmelsessted var Oran, via Gibraltar, for ny ordre. Vi ankom i god behold til Gibraltar og fikk ny ordre. Ordren var forseglet og måtte ikke åpnes før skibet var ute av havn og i åpen sjø.

Vi fortsatte efter den nye seilingsordre. Den 22. sept. 1917 kl. 2.30 fm., ca. 30 å 50 mil fra Marokko-kysten i Middelhavet, blev skibet torpedert uten varsel, og sank i løpet av 10 min. En av mann-skabet omkom. De øvrige mistet alle sine eiendeler og kom til dels nakne i båtene, men været var fint.

Efter ca. 8 timer i livbåtene blev vi optatt av et britisk vaktsskib og blev neste dag landsatt i Gibraltar.

På grunn av reisevanskeligheter blev jeg gående i Gibraltar ca. 3 uker, og fikk da plass med en svensk lastebåt («Gevalia») som kom fra Spanien med salt for Norge (til Kopervik for ordre). Jeg mønstret på som 3. styr., men var egentlig passager. Efter en forholdsvis lang reise, da vi måtte gå utenom den såkalte faresone (vestenfor Irland og vesten- og nordenom Færø og Shetland), kom vi inn til Bergen i nov. 1917.

Feb. 1922 fikk jeg d. «Solvang» å føre, og førte dette skib til 22. jan. 1926, da skibet på reise fra Cuba med sukkerlast til New York sank efter kollisjon med en amerikansk oljetanker ca. 100 mil utenfor Delaware. En av mannskapet omkom. Skibet sank i løpet av ca. 5 min. Alt tøi mistet.

VEIM, EINAR,



Bergen, f. 21. sept. 1894 i Bergen. Til sjøs 1910 med d. «City of Tampico» (3500) av Bergen, tilh. Herlof & Rødseth. Styr.eks. 1913 og skibsf.eks. 1914 i Bergen. Styr. bl. a. med d. «Hans Gude» og d. «Henrik Ibsen». Blev i 1927 fører av m. «Hirma» (260) av Bergen,

tilh. ham selv. Har senere ført m. «Vest-Norge» (280) og d. «Fleurus», begge tilh. ham selv. Sluttet sjøs i 1933. (Fører dog fremdeles sine egne skib, når nødvendig). — Gift. Ingen barn.

Vi tjente jo meget bra under krigen, men det stod jo ikke i noget forhold til hvad rederne tjente. Jeg er dog fornøiet og tilfreds med min lodd. Jeg sparte i krigstiden midler nok til å sette mig igang med mitt nuværende virke.

Sjømannsstanden er efter min formening helt perfekt, og vi andre kan være stolt av denne.

Den norske sjømannsstand er god — vær sikker.

VELDE, PEDER INGOLF WIKSNES,

Hagesund, f. 15. des. 1893 i Avaldsnes. Til sjøs 1909 med d. «Saphir» (2200) av Hagesund, tilh. Erik Lindøe. Styr.eks. 1912 og skibsf.eks. 1914 i Hagesund. Styr. bl. a. med d. «Erik Lindøe», d. «Ven» og d. «Frithjof Eide». Blev i 1924 fører av d. «Bro» (1250) av Hagesund, tilh. Birger Pedersen & Søn. Førte senest d. «Frithjof Eide» (6700) for dette rederi. — Gift. 4 barn.



Var i 1918 styr. med d. «Snyg» da denne blev torpedert ved Ushant. Skibet var bare 600 tonn og blev sprengt momentant. Hvordan nogen kunde komme fra det med livet er for mig et under. 4 mann forsvant og en døde senere som følge av de kvestelser han fikk. Jeg har fornemmelse av at jeg fulgte skibet til bunns og var med bevissthet hele tiden under vannet, men falt vekk da jeg kom op. Kom til mig selv igjen ved et fryktelig grep i høire lår. Det var 1. mask. som senere døde, som var kommet op på samme sted som mig. Hans krampaktige grep var nesten ikke til å løse, og jeg hadde lenge merker efter det. Vi hadde alle redningsvester på, vakt som frivakt, og det var nok disse som trakk oss op. En flåte fløt, og på denne opholdt vi oss ca. 2 timer, da vi blev optatt av en engelsk tråler og landsatt i Brest. Det var knakende frost den natt og våre klær var stivfrosne da tråleren kom. Vi blev torpedert 2. feb. kl. 1.30 fm. Jeg hadde vakt.

VELDE, TRYGVE OLAI,

Hagesund, f. 16. des. 1880 i Hagesund. Til sjøs 1895 med jagt «Niels» av Hagesund, tilh. Egge og Velde. Styr.eks. 1902 i Hagesund. Styr. bl. a. med sk. «Rask», d. «Activ» og d. «Kristine». Blev i 1912 fører av s.n. damper (700) av Hagesund, tilh. skibsr.



Fresvik. Har senere ført d. «Bergit» (380), d. «Mallin» (700), d. «Varild» (850), d. «Vard» (1000) og fører nu d. «Force» (660), tilh. M. Clausen, alle av Haugesund. — Gift. 2 barn.

VELLE, ABRAHAM,

Velle, f. 25. jan. 1882 i Velle. Til sjøs 1897 med s. «Urda» av Kristiansand. Styrme.eks. 1899 i Farsund. Styrme. bl. a. med s. «Glimt» av Farsund og s. «Catarina» av Sarpsborg. Blev i 1913 fører av s. «Torry» (2850) av Farsund. Har senere ført s. «Dea» (1850) og s. «Gunda» (2750), begge av Farsund. Sluttet sjøen i 1926. — Senere gårdbruker. — Gift. 3 barn.

Som fører av «Dea» krigsforliste jeg i Atlanteren høsten 1917 ca. 70 kv.m. vest av Shetlandsøene. Skibet var på reise fra Stavanger til Halifax. Blev prise-tatt av engelsk orlogsskib som satte en officer og tre menige ombord for å ta skibet inn til Kirkwall. Skibet kom på den måte inn i faresonen og blev senket av tysk u-båt. Vi reddet oss (17 mann) i livbåtene og satte kurs for Shetlandsøene, men mistet dem på grunn av tåke og sydlig kuling. Vi blev etter mitt forslag enige om å fortsette til Norge, hvor vi landet på Uterøene efter 4—5 døgns strabaser i båtene.

Det blev godtgjort ved dom avsagt i London, at skibets papirer var i orden og feilen ved oppbringelsen skyldtes det engelske konsulat som ikke hadde meddelt det engelske admiralitet at fritt leide var utstedt for vårt skib.

VESTER, JOHAN EMANUEL JOHANNESSEN,



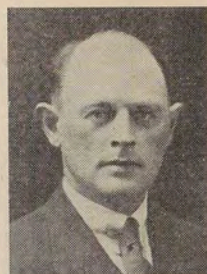
Minde pr. Bergen, f. 22. des. 1884 i Hosanger. Til sjøs 1900 med s. «Johanne» (750) av Tvedestrand, tilh. skibsr. Beck. Styrme.eks. 1904 og skibsf.eks. 1908 i Bergen. Høiere skibsf.eks. 1908 i Bergen. Styrme. med d. «Otto Sverdrup», d. «Frithjof Nansen» og d. «Bergensfjord». Blev i 1916 fører av d. «Drammensfjord» (7500) av Oslo, tilh. N.A.L. Har senere ført d. «Stavangerfjord» (13 156) brt. av Stavanger og fører nu d. «Tyrifjord» (5500) av Oslo, begge tilh. N.A.L. — Gift. 1 barn.

Var inspektør i New York for N.A.L. 1920—1925.

VESTHASSEL, ANTON,

Farsund, f. 10. nov. 1897 i Farsund. Til sjøs 1914 med d. «Doravore» (4000) av Farsund, tilh. Lundegaard & Stray. Styrme.eks. 1919 og

skibsf.eks. 1924 i Farsund. Styrme. med d. «Spind», d. «Nordfold» og d. «Fredavore». Blev i 1929 fører av s.n. skib (1600) av Farsund, tilh. Lundegaard & Sønner. Har senere ført d. «Bordvik» (2400) for dette rederi. — Ugift.



VINDENES, HANS (JANSEN),

Vindenes i Strandvik, f. 2. aug. 1893 i Strandvik. Til sjøs 1910 med d. «Breidablik» (1750) av Bergen, tilh. skibsr. Schjelderup. Styrme.eks. 1920 og skibsf.eks. 1923 i Bergen. Styrme. med d. «Blaafjeld I» og d. «Jernfjeld». Blev i 1927 fører av s.n. damper (2200) av Bergen, tilh. H. Grieg Martens. Har senere ført d. «Fanefjeld» (2200), d. «Blaafjeld» (1875) og fører nu d. «Snefjeld» (2677), alle tilh. s.n. reder. — Gift. 2 barn.



VIRIK, OSCAR,

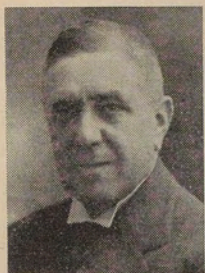
Sandar, f. 4. mars 1870 i Sandar. Til sjøs 1886 med br. «Castor» av Sandefjord. Styrme.eks. 1894. Styrme. bl. a. med bk. «George» og d. «La Norvege». Blev i 1911 fører av d. «Franklin» av Sandefjord, tilh. Haldor Virik. Har senere ført d. «Normand» (3500) av Oslo, d. «Sandar» (1800), d. «Sandar» (1400), d. «Normanna» (7000), d. «Kapprino» (5200) og fører nu d. «Kapanan» (3200), alle tilh. s.n. reder. — Enkem. 5 barn.



Jeg førte d. «Normand» til den blev senket av tysk u-båt i Kanalen i mai 1917.

VOGT, CARSTEN,

Moss, f. 29. juni 1872 i Moss. Til sjøs 1888 med s. «Ellisif» (944 brt.) av Moss,



tilh. S. Rumi. Styrm.-eks. 1892 i Porsgrunn. Styrm. bl. a. med s. «Ellisif» og fl. B.D.S.-skib. Blev i 1906 fører i B.D.S. og har ført damperne «Mars», «Juno», «Kong Karl» og «Diana». Sluttet sjøen i 1916. — Senere skibsmegler (Vogt & Holst, Moss). — Medl.

av formannskap, bystyre og havnestyre; sjørettsmedl. Finsk vicekonsul. — Gift. 2 barn.

I B.D.S. i 19 år.

VÆRNØ, SVERRE,

Trondheim, f. 15. mai 1898 i Moss. Til sjøs 1913 med s. «Philadelphia» av Tvedestrand, tilh. Bechs rederi. Eks. ved Sjøkrigsskolen (øverste avd.) i Horten 1922. Styrm. med fl. b.d. damper. Blev i 1923 fører av torpedobåt «Skarv». Har senere ført bjergningsdamperne «Jason», «Uræd» og «Nap». Sideh 1929 inspektør og avd.chef i Norsk Bjergningskomp. A.s., Bergen. — Inneh. Idrettsmerket. — Gift. 1 barn.



W.

WAAGE, INGVALD KORNELIUS,



Tysnes, f. 11. jan. 1891 i Vaage. Til sjøs 1907 med d. «Otto» (5430) av Bergen, tilh. Lorentz W. Hansen. Styrm.eks. 1913 og skibsf.eks. 1914 i Bergen. Styrm. bl. a. med d. «Bueland», d. «Condor» og d. «Pan». Blev i 1919 fører av d. «Cleveland» (3200) av Bergen, tilh.

Nieuwejaar & Hansen. Har senere ført d. «Gol» (1630) og fører nu d. «Pan» (2130), begge tilh. Aug. Kjerland & Co. A.s., Bergen. — Gift. 4 barn.

WAAGE, JAKOB SEVERIN,



Hitterøy, f. 18. april 1890 i Hitterøy. Til sjøs 1903 med bk. «Charles Racine» (1600 brt.) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Styrm.eks. 1912 i Stavanger og skibsf.eks. 1913 i Bergen. Styrm. bl. a. med bk. «Charles Racine», d. «Storfond» og d. «Snefond». Blev i 1920

fører av d. «Nor» (700), tilh. o.n. reder. Har senere ført d. «Snefond» (2500), m.t. «Dalfonn» (13465) og fører nu m.t. «Barfonn» (14800), alle tre tilh. denne reder. — Gift. Ingen barn.

Seilte i krigssonen fra krigen begynte til den sluttet uten å bli hverken torpedert eller minert.

WAALER, EDGAR,



Nordstrandshøgda, f. 16. sept. 1897 i Oslo. Til sjøs 1912 med s. «Martha I» (2000) av Horten, tilh. Chr. Hannevig. Home Trade Mate Certificat 1916 i Hobart, Tasmania. Styrm.eks. 1920 og skibsf.eks. 1924 i Oslo. Styrm. bl. a. med d. «Hauk» og d. «Tugela» samt

et par utenlandske dampere. Blev i 1934 fører av m. «Høegh Merchant» (8575) av Oslo, tilh. Leif Høegh. Fører nu m. «Høegh Carrier» (8500). — British Mercantile Marine Medal, Victory Medal og British War Medal. — Ugift.

Instruktør i den australske marines skoleskip fra 1916 til slutten av 1918.

Tilså bygningen av m. «Høegh Merchant» i København 1934.

WAALER, PEDER CHRISTIAN,

Holtet pr. Oslo, f. 12. okt. 1877 i Tønsberg. Til sjøs 1894 med s. «Anna» (809 brt.) av Oslo, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Styrm.eks.

1900 i Oslo. Engelsk skibsf.eks. 1914 i Bombay. Styrm. bl. a. med bk. «Island» av Oslo og d. «Vidar» av Fredrikstad. Blev i 1909 fører

av d. «Reidar» (6000) av Halden, tilh. Wiel & Amundsen. Har senere ført fl. engelske skib, d. «Lita» og fører nu d. «Laly» (2500), begge tilh. C. T. Gogstad & Co. — Gift. 5 barn.

Seilte under krigen på Irawadi-floden i Burma som fører av floddampere.



WALDERHAUG, INGVALD NIKOLAI ROSE-,

Vardø, f. 15. mars 1888 i Ålesund. Til sjøs 1904 med d. «Godø» (1300) av Ålesund, tilh. P. A. Musæus. Styrm.eks. 1909 og skibsf.eks. 1914 i Haugesund. Styrm. bl. a. med d. «Aasta» av Bergen og d. «Føina» av Haugesund. Blev i 1917 fører av d. «Velaug» (800) av Bergen, tilh. Erik Rusten. Har senere ført d. «Rannveig» (1550) for denne reder, og senest d. «Karen» (965) av Haugesund. Drev 1925—33 fiskeforretning og trøndamperi i Vardø. — Gift. 3 barn.



WALLACE, HERMAN ALEXANDER,

Minde pr. Bergen, f. 19. april 1892 i Vikør. Til sjøs 1908 med skoleskipet «Alfen» av Bergen. Styr.m.eks. 1912 og skibsf.eks. 1914 i Oslo. Styr.m. med en rekke B.D.S.-skib. Blev i 1929 fører av d. «Arcturus» (1845) av Bergen, tilh. B.D.S. Fører nu d. «Ceres» (800)

for dette selskap. — Gift. 1 barn.

Jeg var kun 16 år da jeg som jungmann blev forhyret med fullr. «Asgerd» av Risør. Der var mangen en hård tårn, da der forredes like så meget arbeide av mig som enhver voksen. Efter meget slit kom vi oss endelig rundt Kap Horn og ankom til Valparaiso efter en 6 mnd. reise fra Shields lastet med kull. Efter ankomst til V. blev det nok den hårdeste tårn. I 3 mnd. i den brennende varme måtte vi selv losse lasten, og det var ingen behagelig jobb for mig som måtte skuffe kull fra 6 morgen til 6 aften så svetten silte. Å nei. Det var nok ikke å danse på roser i den tid til sjøs.

Seilte under krigen helst i konvoier. Spesielt husker jeg en tur i Middelhavet. Der var 7 handelsskib i konvoien, hvorav det ene var d. «Vela» som jeg var ombord i. Skibene gikk i en lang rekke efter hverandre med ca. 1 kabellengdes mellomrum, ca. 185 m. Det var en lys, deilig måneskinnsaften. 2. mask. var nettop avløst i maskinen og tok en tur op på broen, hvor vi gikk frem og tilbake og pratet. Plutselig hørtes et brak, og like foran oss, ca. 150 m. avstand, fløi et stort gråmalt handelsfartøi i luften så ildsøilen og vannsøilen stod rett til vær. Torpedert. De fleste omkom. Det var jo bare et tilfelle at det ikke var «Vela» som fløi i luften.

WALNUM, HENNING STUB,

Nesna, Helgeland, f. 25. mars 1879 i Nesna. Til sjøs 1897 med s. «Æolus» (602 brt.) av Kragerø, tilh. H. Bjørn jr. Styr.m.eks. 1901 i Kragerø. Styr.m. med bk. «Eglantin» av Kragerø og «Thoralf Kveldufson» av Sandnessjøen. Blev i 1909 fører av d. «Hårek» (165

brt.) av Sandnessjøen, tilh. Det Helgelandske D.s.-selskab. Har senere ført d. «Helgeland» (242 brt.) og d. «Ranen» (462 brt.) for dette selskap. Sluttet sjøen i 1929. — Siden 1932 sjøk. besiktigelsesmann i Skibskontrollen. — Gift. 4 barn.

7 år styr.m. og 20 år fører i Det Helgelandske D.s.-selskab. Autorisert kompasskorriger i 1917.

WALTER, FREDRIK,

Nesttun pr. Bergen, f. 29. juni 1863 i Stavanger. Til sjøs 1879 med d. «Anastasia» (800) av Bergen, tilh. A. T. Behrens. Styr.m.eks.

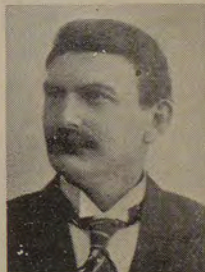
1881 i Bergen. Styr.m. bl. a. med br. «Nordlyset», sk.br. «Sylfiden» og d. «Hermod». Blev i 1896 fører av d. «Sjofna» (600) av Bergen, tilh. Johan C. Giertsen. Har senere ført Bergensdamperne «Draupner» (1600), «Mjølner» (2700), «Hermod» (1600) og «Ringhorn» (2700). Sluttet sjøen i 1911. — Senere skibsreder et par år. — Enkem. 2 barn.

Seilte i 6 år med seilskuter.

Har bodd i Bergen siden jeg var 1 år. Min far, som var i tollvesenet, forflyttet da dit.

**WALTHER, FREDRIK AUGUST,**

Bergen, f. 8. april 1869 i Mandal. Til sjøs 1885 med s. «Magdalena» (1000) av Mandal, tilh. Martin Pedersen. Styr.m.eks. 1890. Styr.m. bl. a. med s. «Prince Patrick» og d. «Folsjø». Blev i 1900 fører av d. «Freidig» (1100) av Fredrikstad, tilh. Apenes & Søn. Har senere



ført damperne «Teresedal» (2600) av Tvedestrand, «Folsjø» (2400) av Tønsberg, s. «Holthe» (2200) og d. «Trudvang» (3050), begge av Larvik. Sluttet sjøen i 1917. Senere hotelleier (Grand Hotel, Mandal), (1918—27), nu Hotel Klubben (Tjøme). — Gift. 2 barn.

WANG, ERIK,

Sandnessjøen, f. 6. sept. 1865 i Hemnes. Til sjøs 1881 med bk. «Alert» av Arendal, tilh. Chr. Th. Boe. Styr.m.eks. 1885 i Trondheim og skibsf.eks. 1889 i Bergen. Styr.m. bl. a. med bk. «Cito» av Arendal og ca. 11 år i B.D.S. Blev først fører av d. «Nordstjernen» av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført d. «Vesta», d. «Lyra» og d. «Hera» for dette selskap. Siden 1918 dampskibsekspeditor i Sandnessjøen.

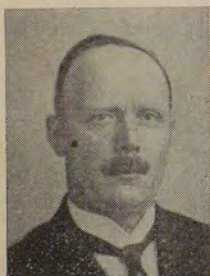


WANG, OLAF,



Bergen, f. 26. april 1897 i Lenvik. Til sjøs 1915 med d. «Kristianiafjord» (10 700 brt.) av Oslo, tilh. N.A.L. Styrme.eks. 1920 ved Sjømil. Korps og skibsf.eks. 1929 i Tromsø. Styrme. med d. «Belgot», m. «Belpamela» og m. «Belpareil». Blev i 1931 fører av d. «Belfri» (3420) av Oslo, tilh. Christen Smith, og fører nu m. «Bel-dagny» (7300), tilh. denne reder. — Gift. 1 barn.

WARHOLM, MAGNUS AALL,



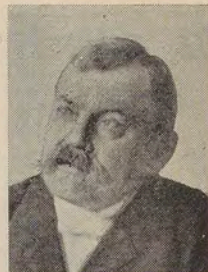
Follo pr. Trondheim, f. 6. april 1875 i Brønnøy. Til sjøs 1892 med sk. «Skib-ladner» (500) av Risør. Styrme.eks. 1896 i Arendal og skibsf.eks. 1903 i Bergen. Amerikansk skibsf.eks. 1917 i Seattle (Wash.) Styrme. bl. a. med br. «Sonia», d. «Ceylon» og d. «Vally». Blev i 1906 fører av d. «Ceylon» (3650) av Bergen, tilh. Harloff & Rødseth. Har senere ført damperne «Nordpol» (6300), «Norfolk» (6300), «H. W. Jarls-berg» (4600), «Knut Hilde» (2450), «Hallfried» (5300), «Hallbjørg» (7300), «Hallgrim» (10800), m. «Hallfried» (7500), alle av Bergen, m. «Balestrand» (4000) av New York, m.t. «Binta» (8850) og fører nu m.t. «Bisca» (8972), begge tilh. Per Gjerding, Bergen. — Gift. 4 barn.

WEIBUST, ERLING,



Rosendal, f. 8. juni 1892 i Bergen. Til sjøs 1908 med d. «Avona» av Bergen, tilh. Lorentz W. Hansen. Styrme.eks. 1914 og skibsf.eks. 1916 i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Norne», d. «Caloric» og d. «Dageid». Blev i 1927 fører av d. «Caloric» av Bergen, tilh. Wilh. Jeb-sen. Har senere ført d. «Hogstad» (1000) og fører nu m.t. «Sveve» (10500), begge tilh. s.n. reder. — Gift. 4 barn.

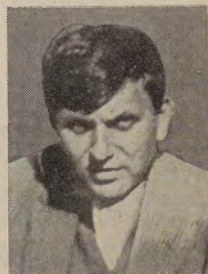
WEIBUST, GUSTAV OLAUS,



Larsnes, f. 5. sept. 1853 i Ålesund. Til sjøs 1868 med s. «Kvik» (71 com.l.) av Drammen, tilh. Daniel Hæ-rem. Styrme.eks. 1874 i Bergen. Styrme. med d. «Jacob Christensen» av Bergen. Blev fører i 1892 (i fruktfart). Har senere ført d. «Athalie» (3675) av Bergen, d. «Ella» (2450), d. «Ada» (4500) og d. «Ruth» (5800), alle av Oslo. Sluttet sjøen i 1914. — Gift. Ingen barn.

Seilte i 16 år for Jacob Christensen, Bergen, og 16 år for Hagb. Waage, Oslo.

WEIBUST, THORSTEIN,



Lysaker pr. Oslo, f. 13. mars 1887 i Bergen. Til sjøs 1903 med d. «Gerda» (1300) av Bergen. Styrme.eks. 1906 og skibsf.eks. 1908 i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Eva» av Bergen, d. «Ada» av Oslo og d. «Artemis» av Bergen. Blev i 1915 fører av d. «Nyland» (3000) av Bergen, tilh. Wilh. Torkildsen. Har senere ført d. «Fane» (1800) av Bergen, 5 m./m.aux. «Wergeland» (4500) av Portland (Ore.), 2 kinesiske dampere, d. «El-venes» (7500), d. «Navarra» (3500), m. «Fernhill» (7600), m. «Fernwood» (8400) og fører nu m.t. «Glittre» (9500), alle tilh. Fearnley & Eger, Oslo. — Gift. 3 barn.

WELLTON, HANS OLAF,



Oslo, f. 9. aug. 1883 i Borre. Til sjøs 1899 med bk. «Al-bion» av Tønsberg. Styrme.eks. 1902 i Larvik og skibsf.eks. 1908 i Tønsberg. Dispasjøreks. 1917. Styrme. bl. a. med s. «Victory», s. «Lapwing» og d. «Fred-heim». Blev i 1912 fører av d. «Frithjof» (2400) av Tøns-berg, tilh. Alf Monsen. Har senere ført d. «Fred-heim» (1600) og fører nu m. «Siljestad» (7800) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. — Hjelpelærer ved Tønsberg sjømannsskole (1913), sjøk. assi-

stent i Sjøfartskontoret 1916—17. Adm. direktør i Drammens Gjensidige Skibsassurance. 1917—26 (opløst). Form. i Drammens Sjømannsf., sjørettsmedl. — Gift. 1 barn.

WELTZ, HEINRICH TRISTEIN FINN,



Bergen, f. 14. aug. 1887 på Færder. Til sjøs 1907 med d. «Gabrielle» (600) av Bergen, tilh. Rasmus Olsen. Styrme.eks. 1911 og skibsf.eks. 1914 i Oslo. Høiere skibsf.eks. 1917 i Oslo. Radiocertifikat (1. kl.). Styrme. bl. a. med d. «Mexicano» og en rekke B.D.S.-skib. Blev

i 1925 fører av d. «Mira» (900 brt.) av Bergen, tilh. B.D.S. Har senere ført flere skib for dette selskap, og fører nu m.y. «Meteor» (4000 brt.). Inneh. den Tunesiske orden Nichan-Iftikar. — Gift. Ingen barn.

Ansatt i B.D.S. 21. mars 1915.

Var først ivei med utdannelse til ingeniør, underkastet mig verkstedtid samt gikk på teknisk skole, men på grunn av min fars død og derav følgende økonomiske omstendigheter, måtte studiet avbrytes.

WELTZ, SVERRE,



Oslo, f. 3. feb. 1895 i Oslo. Til sjøs 1910 med fullr. «Tasmania» av Oslo, tilh. Willy Gørrissen. Styrme.eks. 1916 og skibsf.eks. 1921 i Oslo. Blev i 1926 fører av d. «Eidsvaag» av Oslo, tilh. Gørrissen & Co. Har senere ført d. «Sørvangen» og fører nu d. «Nordvangen» (for

dette rederi). — Ugift.

I 1912 mønstret jeg ombord på «Queen», en tremastet bark fra Grimstad som førtes av skipper Jens Aal Tharaldsen. Etter skipperens eget utsagn bodde han i «ruffen» når han var hjemme, og i kahytta når han var ombord. Riktigheten av det siste hadde jeg, som lettmatros ombord, anledning til å konstatere. En dag i sjøen fikk jeg en straffejobb av skipperen for å ha lagt «hånd», nei «ben» på hans silkepudde, som hadde, som den pleiet, gjort sitt fornødne i brasene, når disse lå opkveilt på dekk. Jeg blev på frivakten sendt op på mersert med en potte hvitmaling som skipperen selv hadde mixet. Etter å ha arbeidet en stund der oppe, sang styrme. ut: «Gjør fast potta di, og kom ned og gi oss ei hand». Stående på mersert gjorde jeg malerpotten fast rundt bram- og røilbrasene som løp side om side gjennom mersert og ned til dekk. Som skikk og bruk var på mindre skuter, var skipperen med når der skulde brasene, og tok alltid bram- og røilbraser. Som vanlig gikk han bort til stor-galjen og lot gå brasene til luvart, og gikk så

over på le side og begynte å ta inn slakken. Han blev således stående rett under malerpotten som faretruende nærmet sig mersert etter som han halte. Til slutt stoppet potten op i mersert og tømte sitt innhold over hodet på skipperen. Han så ut som han hadde stått på hodet i en meltonne, og alle mann glemte respekten, og brølte av latter. Jeg kom dessverre i unåde, og blev aldri tilgitt, enskjønt jeg forsikret både dyrt og hellig at det ikke var gjort med vilje. Ved skibets ankomst til Rio de Janeiro, efter endt rund-tripp, fant jeg det rådeligst å mønstre av.

WEMBERG, JOHAN PETER KRISTOFFERSEN,

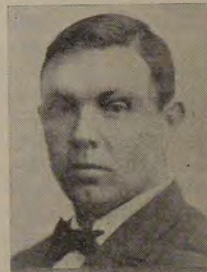
Bodø, f. 10. okt. 1867 i Breivik. Til sjøs 1891 med s. «Alma» av Gøteborg. Styrme.eks. 1892 i Bergen. Blev i 1912 fører av d. «Bodin» (324 brt.) av Bodø, tilh. Saltens D.s.-selskap, og fører nu dette skib. — Gift. 5 barn.



WERGELAND, HARALD JOHAN,

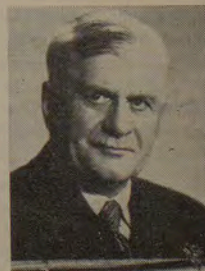
Mosby pr. Kristiansand, f. 19. mai 1891 i Masfjord. Til sjøs 1909 med d. «Noruega» (5000) av Oslo, tilh. Norge-Mexico-Gulf Line. Styrme.eks. 1914 og skibsf.eks. 1918 i Bergen. Radiocertifikat 1916. Styrme. med fl. B.D.S.-skib og statens m. «Landvard». Blev i

1922 fører av m. «Songvand» (5000) av Kristiansand, tilh. S. O. Stray & Co. Har senere ført m. «Songvaar» (5000), d. «Sørland» (3050), begge av Kristiansand, m. «Sommerstad» (8300), m. «Solstad» (8200), m. «Bonneville» (8200) og fører nu m. «Nansenville» (9300), alle tilh. A. F. Klaveness & Co. — Gift. 3 barn.



WERNER, HARALD JOACKIM,

Heggeli pr. Oslo, f. 1. april 1874 i Oslo. Til sjøs 1891 med s. «Ratata» (1400) av Sarpsborg, tilh. skibsr. Bjørnstad. Styrme.eks. 1896 og skibsf.eks. 1904 i Oslo. Styrme. bl. a. med bk. «Langston», d. «Oscarshald» og d. «Asturias». Blev i 1908 fører av d. «Skarpsno» (2800)



av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Har senere ført d. «Sinsen» (3000), d. «Bogstad» (8000), m. «Fernbank» (7890), m. «Fernlane» (7750), m. «Fernglen» (8190), og fører nu m. «Fernbrook» (8450), alle tilh. s.n. rederi. Inspicerte også byggingen av disse skib. — Gift. 2 barn.

Ansatt hos Fearnley & Eger siden 3. april 1899.

Det var i aug. 1915. Vi kom med d. «Sinsen» fra Kirkenes med en ladning jernbriketter bestemt for Middlesbro. Midt i Nordsjøen blev vi standset av en tysk u-båt, som absolut vilde senke skibet. Jeg hadde rede på at vår last kun var indirekte kontrabande, og som da ikke kunde beslaglegges uten ved priserett. Jeg fikk til sist, efter megen parlamentering med u-båtchefen, denne til å opbringe mitt skib til Cuxhaven. Denne var krigshavn og festning, og hadde vi et lengere minebelte å gå gjennom før vi kom dit, hvorigjennem jeg og hele mitt mannskap var innestengt under militærbevoktning. Der kom i Lister Deef, hvortil vi ankom først, helt marinemannskap ombord, samt en hel del soldater som vaktmannskap, og det tyske marineflagg blev uten videre heist på skibet.

Mens jeg satt innestengt skrev jeg en utførlig rapport med fire gjennomslag på maskinen, over alt som var hendt oss, og sendte efterhvert hvert ark til styrm. som førte det inn i journalen. Da vi omsider kom frem til Cuxhaven hadde jeg fire eksemplarer journalutdrag over hvad der var hendt oss. Journalen og alle andre dokumenter blev straks ved ankomsten beslaglagt og tatt iland av den såkalte Sperrkommandant. I Cuxhaven var der ingen som kunde hjelpe mig, og da det var festning og krigshavn, var der store vanskeligheter med å komme inn og ut fra Cuxhaven, men det lyktes mig til slutt å få overbevist militærmyndigheten om at det var min rett og deres plikt å la mig komme i forbindelse med den norske generalkonsul i Hamburg, og aftenen efter vår ankomst til Cuxhaven blev jeg under militærbevoktning bragt til jernbanestasjonen og der innsatt i tog, og fikk tysk pass å fremvise i Hamburg, samt beskjed om hvilket tog jeg hadde å ta tilbake. Straks toget gikk var jeg en fri mann helt til jeg igjen kom tilbake til Cuxhaven, hvor jeg igjen under militærbevoktning blev bragt ombord i «Sinsen». Jeg hadde ikke lov til å bringe noe skriftlig med mig, men fikk allikevel smuglet med mig mine fire journalutdrag om «Sinsen» opbringelse. Jeg blev kroppslig undersøkt, men heldigvis fant de ikke journalutdragene, som jeg hadde som såler i skoene, og disse slapp jeg heldigvis å ta av. Det var en fredag middag vi kom til Cuxhaven og lørdag em. fikk jeg tillatelse til å konferere med generalkonsulen i Hamburg, og hadde under Sperrkommandantens tilstedeværelse på dennes kontor en telefonsamtale med generalkonsulatet, hvor jeg kun traff konsulatsekretæren, og da jeg på det strengeste var pålagt kun å tale tysk i telefonen, hvilket sprog jeg kun med vanskelighet kan greie mig på, måtte jeg fatte mig i korthet og forklarte for sekretæren at jeg samme aften reiste til Hamburg og tok inn på hotell Reichshoff, hvor jeg blev til generalkonsulen kom, og koste hvad det koste vilde, så måtte jeg ha en konferanse med generalkonsulen. Her overtok Sperrkommandanten telefonen, og spurte sekretæren om han sikkert kunde garantere et møte med mig og generalkonsulen, ellers kom jeg ikke ut av Cuxhaven festning. Hvad det dreiet sig om kunde ikke Sperrkommandanten meddele i telefonen. Sekretæren som forstod at dette måtte være noe viktig, lovet da at han skulde få konferanse istand søndag form.

Søndag form. kl. 9½ kom konsulatsekretæren på hotellet og meddelte mig, at generalkonsulen var på konsulatet og ventet på mig, samt underrettet mig på forhånd om at generalkonsulen slett ikke var blid for å bli forstyrret på en søndag. Vi begav oss straks avsted til konsulatet, hvor jeg riktignok fant konsulen mindre velvillig stemt, og bad han mig i korthet å meddele ham hvad

der stod på. Jeg meddelte ham da, at jeg medbragte fire eksemplarer journalutdrag, som gav full forklaring på hvad som var foregått, og hvad der for mig gjaldt var at Utenriksdepartementet i Oslo, rederiet og vår legasjon i Berlin blev satt inn i situasjonen hurtigst mulig. Generalkonsulen blev straks blidere stemt, og da han hadde lest min lange og utførlige beretning hadde han ikke lovord nok for hvad jeg hadde utrettet ved å berge mitt skib og last for senkning, og uttalte han at likeså greit som jeg hadde handlet, skulde Utenriksdepartementet og legasjonen i Berlin handle, og var han sikker på at både mitt skib og last innen få dager skulde bli mig overlevert. Tre journalutdrag skulde straks bli sendt til legasjonen i Berlin, hvorav de to like straks pr. kurer skulde bringes til Oslo.

Dette var på en søndag. Mandag morgen reiste jeg tilbake til Cuxhaven med et bestemt tog, og blev bragt ombord i «Sinsen» via Sperrkommandanten, som blev meget forbauset, da jeg meddelte ham at mitt skib og last vilde bestemt bli overlevert mig om få dager. Dette skjedde også, idet der fredag em. kom en marine-kapt. ombord som kunde meddele mig fra Sperrkommandanten, at der var kommet telefonbeskjed fra Berlin om at «Sinsen» med sin last skulde frigis straks. Men dette betydde tidlig dagen efter, da Sperrkommandanten da vilde ha mottatt skriftlig, offentlig ordre om at «Sinsen» skulde frigis. Imidlertid kunde vi fyre op og gjøre skibet klar til avgang. Skibet skulde bli bragt til sjøs med tysk marinemannskap på samme måte som det var bragt inn. Marinekapteinen bad mig levere ham en liste over hvad skibet trengte av vann, kull og proviant, og alt blev bragt ombord av marinefolk til min fulle tilfredshet. Marinemannskapet vasket til og med skibet efter bunkringen. Fredag eller lørdag form. mottok jeg igjen samtlige skibspapirer som var tatt iland, samt utklare-ringspapirer på at «Sinsen» hadde vært opbragt til Cuxhaven, men igjen frigitt efter ca. 8 dages ophold der. Senere kom marinemannskap og minelos ombord, og skibet avgikk og kom godt og vel gjennom minebeltet, hvorefter samtlige tyskere forlot skibet, og satte kursen rett over til Middlesbro, som vi var utenfor på et par dager.

Jeg vil her i korthet meddele, at jeg under hele mitt ophold i Tyskland blev helt korrekt og høflig behandlet, og jeg måtte beundre den orden og gjennomførte disiplin som jeg så overalt. Ombord var der til stadighet en underofficer og seks marinesoldater som vakt, og disse var alltid hensynsfulle mot oss. To ganger daglig kom en officer ombord på inspeksjon, og med forespørsel om der var noe jeg ønsket eller hadde å besvære mig over.

Utenfor Hartlepool blev vi stoppet og bordet av britisk marine-fartøi, og da de hørte vi kom fra Hamburg gjorde de adskillige vanskeligheter med å la oss gå inn til Middlesbro, men de lot oss da efter megen tvil passere. I Middlesbro blev jeg slett ikke godt mottatt, de kunde der ikke forstå at de tyske myndigheter ikke hadde beslaglagt lasten istedet for å la den gå til fienden. Jeg måtte i flere rettsforhør, hvor jeg måtte avlegge ed ved å kysse Bibelen, på at der ikke var lagt bomber i lasten i Cuxhaven, hvorved Middlesbro med sine mange jernverker skulde sprenges i luften. Jeg blev også nøie utspurt om alt i Tyskland, og da jeg sa som sant var, om den gode orden, renslighet etc. som jeg fant det var der, kom jeg rent i unåde. Jeg medbragte til England alle eksemplarer av Hamburger Fremdenblatt, som hver dag blev sendt ombord til mig mens vi lå i Cuxhaven. Disse blev beslaglagt i England. Der stod imidlertid ikke en nedsettende artikkel i noen av disse aviser om England.

Lasten blev da losset, men ikke et anerkjennende ord fra England om at jeg hadde bragt lasten riktig frem via Tyskland, ikke et ord i noen engelsk avis derom. Derimot i samtlige nøytrale lands aviser stod der lengere rosende artikler om, at jeg hadde berget mitt skib og last etc. Fra rederiet mottok jeg et anerkjennende brev med vedlagt check på kr. 1000,00, for vel utført dåd. Fra krigsforsikringen mottok jeg også et anerkjennende brev, hvori der også

var vedlagt en check på kr. 1000,00, for vel utført arbeid. Jeg blev senere meddelt at der i styret for Krigsforsikringen egentlig var bevilget kr. 10 000,00 til mig, men da Krigsforsikringen da hadde syv millioner kroner i underskudd kunde der ikke bevilges mere til mig.

Så gikk vi da videre i fraktfart, med flere fulle laster fra Hydro i Menstad med amonium nitrat til så vel Bordeaux som Archangel, hvorfra jeg tok hvete til Frankrike.

Alt gikk godt og vel. Vi passerte ofte de stygge hornminer, som vi heldigvis ikke kom for nær. Men 29. sept. 1916 møtte «Sinsen» sin skjebne, og det blev slutt. Vi kom da fra Archangel med 3000 tonn hvete bestemt for Bayonne. Det blåste kuling fra V.N.V. med stadige snebyger. Det var visst ved 10-tiden om fm. vi blev stoppet av en tysk u-båt som skjøt skarpe kanonskudd foran baugen. U-båten, som var tett ved oss, signalerte at papirene skulde bringes ombord til den. Det var ingen lett sak i den store sjø som efterhvert hadde vokset op å få livbåten på vannet, men takket være instruksjonene fra Sjøfartskontoret om de hyppige båtmanøvrer og det glimrende livbåtmateriell vi hadde fått, så gikk det bra. Jeg vil her få innskytte, at det er Sjøfartsdirektør Magnus Andersen som i aller første rekke har æren av at vi hadde så godt livbåtmateriell, og at så mange av oss blev berget og kom mere eller mindre helskinnet fra de mange krigsforlis.

Jeg kom altså ombord i u-båten med skibspapirene. U-båtchefens navn var Hildebrandt. Han hadde to timer før senket d. «Ravn», og jeg fikk siden rede på at kapt. og seks mann i den ene livbåt forsvandt, og i den andre, under styrm. kommando, frøs fire mann ihjel før livbåten samme dag om aftenen landet på den annen side av samme halvøy hvor vi landet om eftermiddagen.

Efter at ubåtchefen hadde gransket skibspapirene med konnossementer meddelte han mig, at han dessverre måtte senke mitt skib. Jeg forklarte ham da det rent umenneskelige i å senke skibet der hvor vi var i dette forrykende vær, og om vi i aller heldigste tilfelle kunne nå land med livbåten vilde vi fryse ihjel, da der iland her bare var fjell og sne og lite bebodd. U-båtchefen innså alt dette, men krig er grusom, og jeg måtte vite hvad jeg utsatte mig og mitt mannskap for ved å forsøke å bringe Tysklands fiender 3000 tonn hvete, som var direkte kontrabande. De allierte gjorde alt for å utsulte Tyskland, og det samme måtte Tyskland gjøre mot sine fiender. Han uttalte videre, at han ikke anså vår stilling så fortvilet som jeg fremla saken, da han hadde sett med hvilken dyktighet vi hadde manøvrert livbåten i den svære sjø. Han lovet å gi oss rimelig tid til å forlate «Sinsen» på, og garanterte mig at han efter at «Sinsen» var senket skulde slepe livbåtene så nær til land som mulig. U-båtchefen visste at «Sinsen» hadde vært opbragt til Cuxhaven, men frigiitt. Han visste også at «Sinsen» senere omtrent utelukkende hadde gått med direkte kontrabande til Tysklands fiender. Jeg takket u-båtchefen for at han vilde slepe våre to livbåter under land, eller nærmere land, og bad ham om ikke å sette for stor fart på i denne svære sjø, hvilket han lovet. U-båtchefen beholdt skibspapirene. Vi begav oss da ombord, hvor hver mann blev tilholdt kun å ta med sig det aller nødvendigste av tøy i en liten bylt. Livbåtene var før godt proviantert, og vi tok ennu litt til uten at de blev for meget lastet.

Skibet måtte svinges rundt med maskinen for å få le, så st.b. livbåt kunde settes på vannet. I denne livbåt tok 1. styrm. Jorjenn kommandoen med denne båts tilhørende mannskap. Jeg hadde året før anskaffet en 40 favner lang 4 1/2 toms trosse til å feste mellom begge livbåter, da jeg ofte hadde lest i avisene at bare den ene av livbåtene nådde land, og dersom jeg selv skulde bli utsatt for at mitt skib skulde senkes, vilde jeg straks fortøie livbåtene sammen med dette taug, og dette arrangement kom godt med. Det siste jeg lot gjøre før vi forlot «Sinsen» var å la hente denne trosse og bringe i livbåten som lå langs siden med mannskapet i, derefter hentet jeg kartet fra bestikkbordet og rullet det godt

sammen. Til sist blev flagget strøket, og med dette og kartet begav jeg mig i livbåten som siste mann.

Jeg manøvrerte straks min livbåt bort til styrmannens, som jeg hadde gitt ordre om å holde sig aktenfor «Sinsen». Vi fikk fortøiet livbåtene forsvarlig sammen med ovennevnte trosse, og gav med flagget signal til u-båten om at vi alle hadde forlatt skibet. Vi holdt livbåtene op mot sjøene, kunde ikke styre med ror, måtte bruke en lang åre, som 1. styrm. og jeg manøvrerte med i våre respektive båter. Straks efter avfyrt u-båten en torpedo som traff «Sinsen» midtskibs om st.b. med et voldsomt brak. Fløitesnoren på «Sinsen» var som vanlig fastsatt på broen, og straks efter eksplosjonen begynte fløiten å brøle. Jeg fikk til å begynne med et sjokk, da jeg trodde at en mann var efterlatt ombord, og det snedde så sterkt at det ikke var godt å se. Jeg hadde alle mine i min båt, og styrm. hadde på mitt spørsmål før han forlot skibet forsikret mig at han hadde alle sine, men jeg kunde ikke komme til ro før jeg hadde fått halt båtene sammen igjen, og fått bekreftet at alle var med. Jeg forstod da at skorstenen av eksplosjonen var forskjøvet akterover, og hadde strammet fløitelinen så fløiten blåste. Det høstes så uhyggelig ut. U-båten måtte skyte 14 kanonskudd, 7 på hver side, før «Sinsen» sank. Baugen gikk under først, mens akterskibet stod op. Skibet var jo full-lastet med korn, så vannet hadde ikke fri adgang, da kornet satte sig i kanonhullene, så det tok en god halvtime å senke skibet. For oss var det en lang halvtime, og sørgelig å se at vårt prektige 2 års gamle skib bli tilintetgjort. Vi hadde vår fulle hyre med å passe livbåtene i den svære sjø. Så kom u-båten bort til oss med slepetaug, og den begynte å slepe ganske forsiktig. Det gikk østerover, med sjøene rett akterinn, og efterhvert øktes farten til ca. 5—6 mil. Sjøene brøt stadig mere eller mindre inn i båtene som stadig var under full lensing, men allikevel kvart full av vann. Det snedde og blåste fremdeles like meget, ofte med sterke byger. Slepningen varte 2 1/2 time, og det så mange ganger stygt ut for oss. Jeg hadde liten tro på at vi skulde greie oss. Hadde ikke livbåtene vært så nye og solide vilde det ikke ha gått, da stevnene vilde blitt rykket ut av det ofte voldsomme rykk i sleperen i den høie sjø, men heldigvis gikk det altså bra, men det var en sur jobb, og mannskapene, hvorav flere var dårlig klædt, led meget av kulde, og jeg måtte til stadighet opmuntre dem, og kommandere dem til å bevege sig noe.

Plutselig blev sleperen kuttet av u-båten, og denne forsvandt straks under vannet. For oss så det ut som den styrte sig under vannet. Samtidig så vi rett forut to store, moderne russiske torpedojagere med tre skorstener hver, men så snart disse så u-båten og våre livbåter tørnet de helt rundt og forsvandt østerover hvorfra de var kommet. Vi blev meget skuffet. Vi ventet sikkert å få hjelp av disse russiske marinefartøier. Vi hadde imidlertid fått ut årene, og holdt båtene mot sjøene igjen. Straks efter sluttet det å sne, og det klarnet en del op. Vi fikk da se land i nærheten, hvorpå der stod et fyrårn som vi hadde passert om morgenen kl. 8. Kartet som nu var helt vått, blev forsiktig rullet op, og til min glede fikk jeg se, at der på østsiden av fyret stod «settlement», hvilket gav beskjed om at det var mennesker der, hvis hjelp vi nu snart i høi grad trengte. Fikk da snudd båtene rundt, og forsøkte å ro innover med vind og sjø akter, men jeg så at ikke dette gikk. Mannskapene var alt for forkomne. Det blåste fremdeles kuling, men det var nok så klart. Jeg lot masten reise og festet bardunene godt, og gjorde signal til den annen livbåt om å gjøre det samme. Båtseilene bestod av en liten fokk og et storseil. Vi fikk satt fokken, og mens flere mann satt og holdt i skjøtet bar det innover med god fart, og nu greiet båten sig langt bedre enn under slepningen. Vi hadde kastet løs trossen livbåtene var fortøiet sammen med, og vår båt var kommet endel foran den annen. Vi hadde passert fyret, og var nu i nærheten av der hvor det skulde være settlement, men der så det ikke innbydende ut, da der for det meste var steile fjell rett op, som sjøen brøt voldsomt mot. På fjellet var der en del folk med liner som vinket. Jeg forstod vi måtte lenger inn i havbukten, men

måtte først ta ned seilet, da vi var kommet så meget i le av landet at vi ikke kunde seile oss op. Dette hadde dempet sjøene en del, som nu ikke mere var så høje. Vi fikk da årene ut, men det gikk svært dårlig med roingen nu også, og det så ikke godt ut, inntil jeg plutselig opdager rett forut, bare et par hundre meter borte, en stor båt som blir rodd av 4—5 par årer, og som kom raskt mot oss. Det så for mig ut som om båten kom rett ut av fjellveggen, men der måtte jo være en åpning hvorfra den kom. Og det viste sig å være en liten elv som hadde avløp til havet her. Den godt bemannede fiskebåt fikk straks vår fangline og tok vår båt på slep. Vi hjalp til med årene så godt vi kunde, og om ikke lenge var vi inne i smult vann inne i elveløpet. Den annen livbåt var ennå et stykke til havs, og så snart jeg så at vi kunde greie oss selv, fikk jeg våre redningsmenn til å gå ut for også å slepe den annen livbåt inn.

Der kom straks en del folk fra land, som viste oss hvor vi skulde lande, og av velvillige, hjelpsomme mennesker blev båten trukket halvt på land. Mannskapet måtte hjelpes ut av båtene. Tross jeg selv hadde stått opreist hele tiden siden vi forlot «Sinsen» og manøvrert med styreåren, var jeg også glad over å få hjelp ut av båten inn på fjellstranden, som var dekket av et par tommer sne. Det gjaldt nu å få blodcirkulasjonen igang hos oss alle, som var mere eller mindre stivfrosne. Jeg måtte strengt forholde mannskapet hvor viktig dette var, og efter min kommando måtte alle mann foreta rask gymnastikk, hoppe og slå floker med armene, hvilket vi var i full gang med da den annen livbåt også blev innslept. Disse var jo like forfrosne som vi var, så vi alle sammen klemte på med kroppssøvelser og små springmarsjer, inntil vi ganske snart kom til hektene igjen. Vi ropte hurra for våre redningsmenn og redning, og jeg takket hjertelig våre redningsmenn. Blev gledelig overrasket, da jeg straks ved vår ankomst blev tiltalt på norsk, og ønsket velkommen iland. Det var herr O. Whist, som drev kjøpmannsforretning i land her på fiskeplassen, som het Gavrilovow. Herr Whist hadde også sin frue og lille sønn her, og denne familie var med sin hjelpsomhet til uvurderlig nytte for oss under vårt 6—7 dages ufrivillige ophold her i Gavrilovow. Herr Whist da i første rekke, som straks tok ledelsen. Han var også den første mann på dette sted, hvor han var avholdt og sett op til. Det første vi måtte gjøre var å samle sammen og få tørrt all provianten vår, da folkene her ikke hadde mere enn de selv behøvet for vinteren, og der var ingen kommunikasjon med utenverdenen før til neste vår. Det var imidlertid en båt som skulde hente en del av befolkningen som ikke skulde overvintre her, men skulde tilbake til Archangel. Blandt disse var herr Whist med familie. Vi blev da alle så snart som mulig fordelt blandt befolkningen, som bodde rundt i små hytter, til dels jordhytter. Herr Whist hadde bygget sig et bra hus, og foruten mig tok han 1. styrm., 1. maskinisten og stuerten til sig, og vi tok vare på all provianten, som senere blev fordelt efterhvert. Herr Whist og befolkningen delte efter beste evne med oss av det de hadde. Vi kom da alle i hus, og fikk tørt tøy på, og mat, så alt var forsåvidt bra. Der var en liten telegrafstasjon på stedet, så jeg fikk telegrafert til generalkonsulen i Archangel om «Sinsen» senkning.

Befolkningen i Gavrilovow hadde hørt kanonskuddene om formiddagen, da «Sinsen» blev senket, og var på en måte forberedt på vår ankomst. Dagen efter samledes vi hele mannskapet, og vi var forholdsvis kjække alle mann efter vår kolde båtferd. Vi trakk livbåtene på land og hvelvet og la dem op for godt, og alt inventar blev lagt på en sjøbod tilh. herr Whist. Vi tilbragte ca. 6—8 dager i Gavrilovow, hvor vi forsåvidt hadde det bra, men der begynte å bli misnøie blandt befolkningen for at vi spiste op av deres forråd for vinteren. Jeg fikk låne alle de rubler jeg ønsket av herr Whist, og betalte godt for alt vi fikk, men befolkningen kunde jo ikke få kjøpt noe igjen. Værst var det i grunnen for brenne å fyre med, da der intet tre vokste der, bare enkelte steder litt gress, som såvidt gav for til et par kuer og sauer. Disse fikk dog mest fiskeavfall. Jeg gikk stadig og var nervøs for hvordan vi skulde komme derfra.

En aften ved ti-tiden, efter at vi hadde lagt oss, blev vi purret av herr Whist, som gjennom telegrafen hadde fått rede på at der den følgende morgen vilde komme en passasjerbåt til en havn lenger østerpå, og denne burde kunne bringe oss tilbake til Archangel. For å nå denne damper måtte vi over et fjell, og måtte da senest gå fra Gavrilovow ved midnatt, da der var høi sne vilde det ta oss ca. 4—5 timer dit. Herr Whist med familie skulde ro og seile rundt dit i en stor fembøring, og jeg fikk ham til å ta med sig 7—8 av mannskapet som hadde dårlig fottøi, da jo vi som skulde gå vilde få en drøi marsj. Fikk omsider samlet alle mann som skulde gå, og sammen med de av russerne som skulde nå samme skib, begynte vi vår vandring kl. 12 om natten. Det var måneskinn og vakkert vær, men 15 graders kulde. Jeg var så uheldig like før vi kom til fjellet vi skulde over, å falle i en myr, hvori jeg sank til over livet, men blev hjulpet op av to av våre fyrbøtere, som gikk ved siden av mig, og som hadde noenlunde fast bunn på to tuer like ved. Jeg blev helt gjennomvåt, og klærne fros efterhvert til is. Forøvrig gikk turen over fjellet nokså bra, men russerne gikk fra oss, da de var redd for å ikke nå båten, men ved å følge deres spor fant vi frem. Kl. 5 morgen var vi fremme, og litt efter kom fembøringen med herr Whist og de andre, samt vårt tøy. Jeg fikk da skiftet tørt tøy, men det var en kold jobb å sitte ute i sneen og kulden og skifte på mig, og det tok en tid før jeg fikk løpet varmen i mig. Kl. 7 kom båten som vi til slutt alle, over fembøringen, kom ombord i, og et par dager efter var vi i Archangel, hvor generalkonsulen møtte oss på bryggen. Denne meddelte oss at han hadde holdt en av D.N.D.s båter tilbake for oss, og neste morgen skulde vi gå ombord i denne og avgå til Vardø. Generalkonsulen tok mig til kommandanten i Archangel-distriktet, og for ham måtte jeg avlegge rapport om «Sinsen» senkning. Jeg forklarte på norsk og generalkonsul Falsen oversatte til russisk. Da jeg kom til der hvor vi møtte de to torpedojagere som tøynet rundt og flyktet, blev kommandanten, som var admiral, hvit i ansiktet av raseri, og bad mig vente med min videre beretning mens han nedskrev noen notater, hvorefter han bad mig fortsette. Da jeg var ferdig med min innberetning holdt admiralen en meget smigrende tale for mig og mitt mannskap, og han skammet sig over sine landsmenns kujonaktige opreden ved at de to jagere skulde flykte istedet for å hjelpe oss, og han skulde sørge for at de ansvarlige fikk sin straff.

Under armen hadde jeg hele tiden en pakke som generalkonsulen spurte mig hvad var, siden jeg holdt så omhyggelig på den, og jeg forklarte at det var en pakke med dokumenter som den franske generalkonsul ved den franske legasjonsavdeling hadde betrodd mig, og hvori der var viktige dokumenter som jeg skulde overlevere til en bestemt myndighet i Bayonne, hvortil lasten skulde, og som vilde komme ombord og legitimere sig og hente den, og jeg hadde strengt pålegg om at pakken, i påkommende tilfelle, måtte tilintetgjøres, og ikke på noen måte måtte komme tyskerne i hende. Jeg hadde lagt den sammen med mine gjenværende skibspapirer i en vanntett liten sekk, som jeg hadde laget for et tilfelle som det jeg nettop hadde vært ute for. Jeg begav mig så til den franske legasjonsavdeling, og overleverte generalkonsulen dokumentpakken med seglene hele. Den franske generalkonsul var meget begeistret for å få sin pakke tilbake, og hadde ikke lovord nok til mig herfor. Det var nu blitt aften. Jeg hadde to middagsinnbydelser, men jeg måtte bestemt avslå begge, da jeg for det første var mindre presentabel klædt, men den viktigste grunn var, at jeg like før vår ankomst til Archangel med den russiske båt, merket at jeg var blitt gjennom lusete, til min store skrekk og avsky, og jeg følte mig høist uvel da fru generalkonsulen og likeså den franske generalkonsul omfavnet mig og ønsket til lykke med at mitt mannskap og jeg var blitt godt og vel berget.

Det var ordnet så at vi skulde spise og overnatte ombord i den russiske passasjerbåt, hvortil jeg begav mig.

Dagen efter avgikk vi til Vardø. Admiralen hadde sendt ombord til mig fire flasker fin russisk konjakk og tre flasker hvit portvin.

Det var jo forbud i Russland, og da admiralen dagen før hadde spurt mig om han kunde gjøre noe for mig, svarte jeg, at jeg gjerne vilde ha en rekvisisjon på noen flasker whisky eller konjakk, da jeg hadde brukt op det jeg hadde medbragt fra mitt sunkne skib under opholdet i livbåtene, og det var ikke godt å vite hvad vi ennu kunde komme ut for. Det var med en av Nordenfjeldskes båter som var i ballast, men det var en nyere, prektig båt med gode passasjerbekvemmeligheter. Vi hadde ordre å gå innom Murmansk, hvor der skulde være innkommet flere skibsmannskaper fra torpederte norske skib. Det hadde vært torpedering en gross i Hvitehavet den gang. Efter et par dager kom vi til Murmansk, hvor vi straks fikk rede på, at der dagen før var ankommet en båt fra Norge, som hadde tatt alle de skibbrudne med sig tilbake til Varde, hvortil vi også straks avgikk, og ankom dit ved midnatt omkring 12. nov. Fikk der rede på av den ombordkomne tollbetjent, at der tidligere på dagen var innkommet 7—8 skibsmannskaper, som alle skulde avholde sjøforklaring, så det vilde da ta 3—4 dager før vi kunde komme til. Alle hotellene var fulle av skibbrudne, men allikevel var hotell-eierne mindre fornøyd, da det skulde ha vist sig at alle de skibbrudne som jo kom fra Russland, var befengt med lus. Fikk senere rede på at også hele mitt mannskap var befengt med disse udyr.

Jeg forstod straks at det gjaldt for oss å komme vekk fra Varde snarest mulig, og da jeg fikk høre at hurtigruten var ventende fra Kirkenes kl. 2 om natten, vilde jeg forsøke å komme sydover med dette skib. Det ankom riktignok kl. 2, og jeg begav mig straks ombord og fikk ordnet med kapteinen, så hele mitt mannskap og jeg straks kunde komme ombord og følge skibet til Trondheim. Hadde i mellemtiden holdt mannskapet samlet, og vi tok nu våre små bytter og gikk straks ombord der. Humøret var da hos oss alle meget høit. Vi var jo kommet til Norge, og kunde nu fremover ikke behøve å bekymre oss om miner eller annen djevleskap. Vår største bekymring var om vi ikke snart skulde få anledning til avslusning. Dette lyktes efter at vi hadde anløpt Tromsø, hvor vi på apoteket der fikk kjøpt de riktige ingredienser, og et par dager efter var vi alle rene, men det var en radikal kur. Hadde måttet underrette kapt. om vår stilling, og vi fikk god hjelp gjennom hans ordrer ved vår renselsesfest.

WESTVIG, PETTER,



Molde, f. 1885 i Molde. Til sjøs 1900 med d. «Glanwern» (1400) av Oslo, tilh. Otto Thoresen. Styrms.eks. 1905 i Kristiansund og skibsf.eks. 1910 i Trondheim. Styrms. bl. a. med d. «Athalie» av Bergen. Blev i 1912 fører av d. «Rauma» (120 brt.) av Molde, tilh.

Romsdals D.s.-selskab. Har senere ført d. «Verma» (282 brt.), for dette selskab. Sluttet sjøen i 1919. — Nu ansatt ved Møre Fylkes Ruteselskaps kontor. — Viceform. i havnestyret; sjørettsmedl. — Gift. 3 barn.

WETLESEN*), LOUIS,

Oslo, f. 1. jan. 1874 i Sandefjord. Til sjøs 1888 med s. «Auguste» (1300 brt.) av Sandefjord, tilh. skibsr. Bryde. Styrms.eks. 1890 i Sandefjord og

*) Død 23. april 1934.

skibsf.eks. 1897 i Tønsberg. Styrms. med s. «Fortuna», d. «Therese», begge av Sandefjord, og d. «Rein» av Oslo. Blev i 1904 fører av d. «Falk» (1900) av Oslo, tilh. Brødrene Bjørnstad. Har senere ført d. «Gisla» (1900) for dette rederi. Sluttet sjøen i 1914. — Senere skibsreder. — Medl. av sjøretten og ligningsnevnden. — Gift. 1 barn.

WETTERGREEN, EMIL OVE MALLING,

Nordstrand pr. Oslo, f. 21. sept. 1850 i Søndfjord. Til sjøs 1866 med s. «Njord» (400 com.l.) av Stavanger, tilh. Køhler & Co. Styrms.eks. 1870 i Stavanger. Styrms. med bk. «Byfogd Christensen» og d. «Polymnia» av Stavanger. Blev i 1879 fører av s. «Ossian» (174 brt.) av Grimstad, tilh. P. Pedersen. Har senere ført d. «Victoria» (400) av Oslo, d. «Bjørn» (800) av Moss, d. «Oslo» (1500), d. «Framnes» (2200), d. «Nervion» (1500) og d. «Aker» (5500), alle tilh. Fearnley & Eger, Oslo. — Sluttet sjøen i 1906. — 1906—21 skibsinsektor i Østenfj. distrikt. — Fortjenstmedalje i gull. Japansk redningsmedalje. — Enkem. 5 barn.

Ca. 21 år hos Fearnley & Eger.



WEUM*), JULIUS KRISTIAN,

Gresvik pr. Fredrikstad, f. 21. mars 1893 i Glemmen. Til sjøs 1910 med d. «Tolosa» (2000) av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Styrms.eks. 1914 og skibsf.eks. 1917 i Fredrikstad. Styrms. bl. a. med d. «Furulund» og d. «Hektor». Blev i 1928 fører av s.n. damper (8200) av Drammen, tilh. Bruusgaard, Kiøsterud & Co. Har senere ført d. «Freikoll» (1800) av Oslo og fører nu d. «Beryl» (1850) av Oslo, tilh. Westergaard & Co. — Gift. 2 barn.



*) Død 2. sept. 1935.

Torpedert med d. «Furulund» i den engelske kanal 1916. Alle reddet.

WIIG, SIGURD LARSEN,

Trones pr. Sandnes, f. 18. juni 1889 i Skudenes. Til sjøs 1904 med s. «Young Joe» av Skudenes, tilh. Kr. Jacobsen. Styrms.eks. 1909



og skibsf.eks. 1919 i Stavanger. Styr. bl. a. med d. «Storfond» og d. «Dido». Blev i 1922 fører av d. «Gann» (433 brt.), tilh. Sandnes D.s.-selskab. Fører nu d. «Jadarland» (937 brt.) for dette selskab. — Gift. 1 barn.

I Sandnes D.s. A.s. siden 1916.

WIİK, HALDOR,



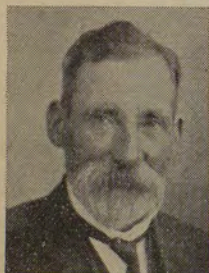
Bergen, f. 14. mai 1882 i Skånevik. Til sjøs 1897 med s. «Elektra» av Høgenes. Styr.eks. 1904 i Arendal og skibsf.eks. 1908 i Bergen. Styr. med fl. utenlandske og norske skib (i B.D.S. siden 1908). Blev i 1922 fører i B.D.S. og har ført flere skib for dette. Fører

nu d. «Vela» (1550) av Bergen, tilh. B.D.S. — Gift. 3 barn.

B.D.S.s pokal efter 25 års tjeneste.

Forliste med bk. «Leif» av Egersund i Atlanterhavet. Opholdt oss 6 døgn på vraket, før vi blev reddet av et engelsk skib.

WIİK, OSCAR,



Kragerø, f. 24. april 1852 i Finnland. Til sjøs 1869 med d. «Expres» (400) av Finnland. Styr.eks. 1875 i Kragerø. Styr. bl. a. med bk. «Amor» og bk. «Niord». Blev i 1884 fører av s. «Saphir» (221 r.t.) av Kragerø, tilh. A. Therkelsen. Har senere ført følgende

Kragerø-skuter: «Medea» (299 r.t.), «Thor» (330 r.t.), «Sonora» (534 r.t.), «Qvos» (467 r.t.) og «Rollo» (578 r.t.). Sluttet sjøen i 1915. — Enkem. 3 barn.

WIİK, OSCAR BENJAMIN,



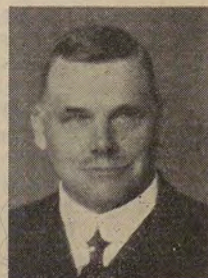
Lilleaker, f. 10. april 1878 i Larkollen. Til sjøs 1892 med s. «Captain Dan» (472 brt.) av Horten, tilh. A. Jørgensen. Styr.eks. 1895 i Tønsberg. Styr. med damperne «Bris», «Vestmanrød» og «Varg». Blev i 1906 fører av s.n. skib (2000) av Tønsberg, tilh. P. Jo-

hannessen. Har senere ført d. «Oscarsborg» av Oslo. Sluttet sjøen i 1915. — Driver seilduksf. i Oslo. — Tidl. disp. for Nesøddens D.s.-selskap og m. «Flaskebæk». — Gift. 2 barn.

Sist i nov. 1894 var vi klar til å gå hjem med kullast fra England med en A. I. skonnert. På grunn av storm blev vi liggende 8 dager i England ventende på vestlig vind. Kommet ut til sjøs hadde vi stadig motvind med høi sjø. Hver vakt tok vi et tak i pumpen, da det var umulig å få peilet, grundet stadig overvann. Endelig fikk vi vind så vi kunde ligge kurs. En søndag em. på min frivakt blev alle mann beordret på dekk. Vi var da, i disig vær, kommet inn i brenninger som det var umulig å komme klar av. Plutselig hugg skibet. Vi forsøkte da å få ut livbåten, som var surret fast på storluken. Under arbeidet hermed kom en bråtsjø og feiet oss alle med livbåten inn under bakken. Vi måtte da få prammen ut, og i den gikk vi alle seks mann. Styr. rodde hele tiden til ut over natten, da vi plutselig støtte på land. Det viste sig å være en liten ø. Den eneste som fikk reddet noget var kokken. I siste øieblikk løp han inn i byssen og fikk med sig en rull skråbakk, pipe og fyrstikker. Vi holdt det gående på skjæret i tåke, snesludd og kulde til neste morgen, vekselvis røkende på kokkens pipe. Da gikk vi atter i prammen. Ut på em. blev vi optatt av en fisker og bragt inn til Lysekil.

WIKBORG, OLE CHRISTIAN MOE,

Vinderen pr. Oslo, f. 1854 i Alstahaug. Til sjøs 1870 med s. «Risøbank» (180 brt.) av Mandal, tilh. Salvesen & Co. Styr.eks. 1872 i Arendal. Dispasjøreks. 1895. Styr. med s. «Vega» og s. «Zita» av Arendal. Blev i 1879 fører av s. «Stray» (280 brt.) av Arendal, tilh. Stephansen, Smith og ham selv. Har senere ført for de samme eiere s. «Aljuco» (990 brt.). Sluttet sjøen i 1887. — Senere havariagent, besiktigelsesmann, assuransedirektør og dispasjør. — Gift. 5 barn.



Forliste med bk. «Sterkodder» ved Stevens Klint 13. nov. 1872. Var med og reddet 28 mann fra amerikansk fullr. i Atlanterhavet 1873.

1894 ansatt som adm. direktør i Drammens Gjensidige Skibsassuransforening og Drammens Fragtassuransforening.

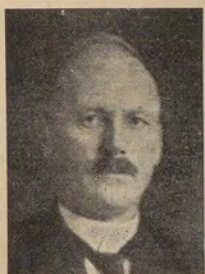
1895 stiftet Dampskibsassuransforeningen «Vidar» og var dens adm. direktør til 1918.

1907 stiftet Wikborg Maritime Bureau.

1912 stiftet A.s. Wikborg Sons.

WILHELMS, ARVE WILHELM,

Fredrikstad, f. 16. mai 1879 i Fredrikstad. Til sjøs 1894 med s. «Frey» (700) av Fredrikstad, tilh. I. W. Olsen. Styr. med bk. «Erstat-



ningen». Blev i 1901 fører av dette barkskib (600) av Fredrikstad, tilh. I. W. Olsen. Har senere ført s. «Bravo» (700), s. «Erbrin» (800), s. «Sarepta» (1100), s. «Mona» (1650), d. «Mars» (1000), m. «Monsun» (650), alle av Fredrikstad, d. «Gard» (3500) og fører nu m.t. «Slemdal» (10700), tilh. Moltzaus Tankrederi, begge av Oslo. — Gift. 7 barn.

Var 31 år hos skibsreder I. W. Olsen.

WILHELMSSEN, AAGE LUDVIG RYNNING,



Fagerheim pr. Tønsberg, f. 5. mars 1896 i Oslo. Til sjøs 1911 med d. «Bangor» (8000) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Styrme.eks. 1915 i Bergen og skibsf.eks. 1920 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Burgos», d. «San Miguel» og d. «Bravo I». Blev i 1928 fører av m. «Bayard» (6000) av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Har senere ført d. «Santiago» (1800) og fører nu d. «Biri» (1250), begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 2 barn.

Jeg har med undtagelse av 3 år, da jeg var styrme. hos Gørrisen & Co., Oslo, vært i firmaet Fred. Olsen & Co. siden jeg gikk til sjøs 1911. Det er «bølger» på sjøen, men mig forekommer det, at hele livet er en bølgegang.

WILHELMSSEN, NILS OLAF,



Nøtterøy, f. 5. okt. 1888 i Nøtterøy. Til sjøs 1904 med br. «Nowascotia» (200) av Moss. Styrme.eks. 1909 og skibsf.eks. 1913 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med 4 m. bk. «Marpesia», fullr. «Marga» og m. «Handicap». Blev i 1916 fører av fullr. «Marga» (1420 b.t.) av Drammen, tilh. A.s Bruusgaard. Har senere ført fullr. «Clyde» (1600 n.t.) og fører nu d. «Marga» (2550), tilh. s.n. rederi, begge av Drammen. — Gift. 2 barn.

Begynte som 2. styrme. hos Bruusgaards i 1909 og har senere hele tiden vært employert derfra.

WILHELMSSEN, RACIN,



Minde pr. Bergen, f. 13. juli 1874 i Stavanger. Til sjøs 1890 med fullr. «Karin» av Mandal, tilh. Johan Simondsen. Styrme.eks. 1894 i Stavanger. Styrme. med d. «Norden» av Stavanger, d. «Leif Eriksen» og d. «Oscar II» av Bergen. Blev i 1905 fører av s.n. damper. (4700), tilh. Jacob Christensen. Har senere ført d. «Cecil» (6100) og d. «Hercules» (6700), for denne rederi. Sluttet sjøen i 1915. Senere medinne. av rederifirmaet Brødrene Wilhelmsen. Sjørettsmedl. — Gift. 4 barn.

Under den russisk-japanske krig 1905, min første tur som fører, seilte jeg fra Manillo ((Philippinerne) rett inn i den russiske østersjøflåte, som lå i åpen sjø og bunkret 40 mil syd for øen Formosa (48 skib). Mitt skib «Oscar II» blev tatt rett op til admiral-skibet. Efter å ha opholdt mig i ca. 6 timer, med en grundig undersøkelse, kom jeg fri og fortsatte min reise til Japan. 4 dager efter blev den russiske flåte skutt sønder og sammen av japanerne.

WILHELMSSEN, WILHELM,



Minde pr. Bergen, f. 17. nov. 1870 i Stavanger. Til sjøs 1885 med s. «Frey» av Sandnes, tilh. skibsr. Olsen. Styrme.eks. 1887 i Stavanger. Styrme. bl. a. med bk. «Grundloven» og d. «Thor». Blev i 1895 fører av s.n. damper (2500) av Bergen, tilh. S. M. Kuhnle & Søn. Har senere ført Bergens-damperne «Norden» (3000), «Fosli» (1800), «Ole Bull» (2700), «Amacitia» (1800) og d. «Corinto» (1550). Sluttet sjøen i 1916. Medinne. av rederifirmaet Brødrene Wilhelmsen. — Gift. 5 barn.

WILHELMSSEN, WILHELM,



Oslo, f. 11. mars 1872 i Tønsberg. Til sjøs 1886 med s. «Jarlsberg» av Tønsberg. Skibsf.eks. 1892. Dispatchør-eks. 1902. Blev i 1897 fører av d. «Terrier» av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Sluttet sjøen i 1901. — Siden 1904 medinne. av rederifirmaet Wilh. Wilhelmsen. Ridder av den franske æreslegion og den svenske Nordstjerneorden. — Gift.

WILHELMSSEN, WILHELM PEDER EDVARD,

Jeløen (Moss), f. 8. nov. 1887 i Soon. Til sjøs 1907 med d. «Bauta» av Bergen, tilh. William Hanssen. Styrme.eks. og skibsf.eks. 1912 i Oslo. Styrme. med d. «Gaa-Paa» og d. «Brunla». Blev i 1927 fører av d. «Alpha» (234 brt.) av Moss og fører nu dette skib.

— Gift. 2 barn.

I D.s. A.s. «Alpha» siden 1914.

WILHELMSSEN, WILHELM SKJERVE,

Nøtterøy, f. 12. okt. 1896 i Nøtterøy. Til sjøs 1911 med s. «Wynford» av Tvedestrand, tilh. R. Salvesen, London. Styrme.eks. 1915 og skibsf.eks. 1918 i Tønsberg. Styrme. bl. a. med d. «La Habra» og d. «Mantilla» av Tønsberg. Blev i 1925 fører av d. «Mirlo» (10300) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Mantilla» for denne reder og fører nu m.t. «Pan Norway» (14930) av Oslo, tilh. Per Holm. — Gift. 1 barn.

16 år hos Wilh. Wilhelmsen. Sluttet grunnet skibets oplag.

WILLIAMSON, HERMAN,

Tyholmen, Arendal, f. 16. mars 1887 på Øsel. Til sjøs 1903 med s. «Robert» (90) av Arensburg, tilh. hans far. Styrme.eks. 1908 og skibsf.eks. 1918 i Arendal. Styrme. bl. a. med bk. «Levuka», tank-b. «Ville de Dieppe» og fullr. «Vestdal». Blev i 1922 fører av d. «Odland I» (2250) av Horten, tilh. Hannevig Brothers, London. Har senere ført d. «Londoner» (635), tilh. samme rederi, og d. «Lyderhorn» (3100) av Oslo, og fører nu d.t. «Gundine» (8275) av Arendal, tilh. P. Jensen. — Gift. 4 barn.

Jeg kom til Norge første gang i 1906 med bk. «Embla» av Arendal, tilh. Smith & Thomassen. Siden den tid har jeg seilt fra Norge, hvor erholdt statsborgerskap.

Av større begivenheter i mitt liv på sjøen har en torpedering som jeg oplevet under verdenskrigen, særlig festet sig i min erindring.

Det var i 1917, mens u-båtkrigen raste som verst. Jeg var styrme. ombord på fullr. «Vestdal», og vi var på reise fra Sydstatene til til U. K. med pitch-pine bjelker. En særlig vakker dag i Atlanteren, ca. 500 m. fra Irland, hørte vi plutselig granatenes uhyggelige hvin rett over hodet på oss, uten at vi kunde se noget eller opdage hvor disse kom fra. Da fore-under-merse-rå efter et halvt-snes skudd blev truffet, skjønte vi at det var alvor og satte livbåtene ut. Straks efter opdaget vi en u-båt et stykke i luert. Den steamte rett mot oss, mens granatene uavbrudt suste oss om ørene. Det var et under at ingen av mannskapet blev drept. Fra ca. 500 fots avstand blev så skibets skrog beskyttet inntil skibet kantret og la sig med mastene i vannet. Straks efter tørnet det helt rundt, så kjølen var rett i været og blev i denne stilling ca. 10 min. Plutselig gikk der som et rykk gjennom skroget og forskibet sank, mens akterskibet reiste sig, så kryssstoppen med det norske flagg vaiende under gaffen løftedes høit i været, for derefter å forsvinne i dypet. Det siste vi så av vårt stolte skib var det vakre flagg, som stolt utfoldet sig og vinket sin siste hilsen til oss. Dette var et så gripende vemodig syn at en aldri vil glemme det.

Efter å ha seilt i livbåtene ca. 18 timer, blev vi optatt av en engelsk lastebåt. Gleden over å føle et fast skibsskudd under føtten igjen blev dog ikke langvarig. Et par timer efter fikk denne nemlig en torpedo i akterskibet, hvorved 8 mann mistet livet. Episoden blev observeret av en engelsk torpedo-jager som kort efter var på stedet og pikket op de gjenlevende, som fløt rundt omkring på vrakgods.

En smule opreisning fikk vi et par dager efter, da vi traff på selvsamme u-båt, som jageren sprengte i stumper og stykker med sine undervannsbomber.

WILLUMSEN, KARSTEN,

Stavanger, f. 14. mai 1893 i Stavanger. Til sjøs 1910 med d. «Stavangeren» av Stavanger, tilh. Kornelius Olsen. Styrme.eks. 1914 og skibsf.eks. 1916 i Stavanger. Styrme. bl. a. med d. «Blaamanden» og d. «Henrik Ibsen». Blev i 1929 fører av d. «Christian Børs» (7160) av Bergen, tilh. Wilhelm Torkildsen. Fører nu d. «Otto Sinding» (1460), for samme reder. — Gift. Ingen barn.



I mars 1917 under reise fra Huelva til Nantes skiltes vi fra konvoien omtrent mitt i Franskebukten, og satte vår egen kurs for bestemmelsesstedet. Vi hadde hatt stormende vær, så sjøen var høi og tung. Ca. 10 timer fra bestemmelsesstedet blev vi plutselig om morgenen bombardert av en stor tysk u-båt fra ca. 3—4 mils avstand. Den gav ild fra to kanoner; men da sjøen som nevnt var høi med voldsom slingring, blev siktet derefter. Vi kom oss i en fart i de utsvingte båter mens bombardementet vedvarte, og efterat ha truffet skibet på flere steder, sank det efter det 19. skudd. De to livbåter som såvidt kom sig klar, satte seil, og alle mann tok livbelter på. Der blev skutt flere skudd efter livbåtene, men takket være den høie sjø kom vi alle skadesløs fra det.

Kom inn til St. Nazaire, og efter 2 mnd. strabaser kom vi endelig hjem.

Har vært i Vilhelm Torkildsens rederi siden 1916.

WILLUMSEN, TYCHO,

Stavanger, f. 14. okt. 1857 i Stavanger. Til sjøs 1874 med s. «Souverain» av Stavanger, tilh. Helliesen & Co. Styrme.eks. 1877 i Stavanger. Styrme. bl. a. med bk. «Sigurd Jarl», bk. «Valutta» og d. «Dronning Sophie». Blev i 1885 fører av d. «Kong Oskar» (380) av Stavanger, tilh. Torjer Meling. Har senere ført d. «Dronning Sophie» (500) for denne reder. Sluttet sjøen i 1912. — Gift. 5 barn.

Under en vinterstorm i 1909 på reise fra Leith til Bergen, tok en brattsjø rormann, styrehus med bestikk inneholdende karter og kompasser, og feiet alt overbord. Styrehuset blev liggende med taket ned og rormannen inni. Stormen var så fryktelig at det var umulig å få satt båt på vannet; men lyktes det ved manøvrering å få skibet opunder styrehuset og reddet rormannen. Da man nu hverken hadde kompasser eller karter, var det vanskelig å få orientert sig; men til slutt lyktes det ved ordning av et gammelt spritkompass å få satt kurs for Korsfjorden; men fikk land ved Feie.

En høstnatt i Østersjøen under sterk kuling, reddet jeg 11 mann fra en synkende svensk damper.

WILSKOW, JOHAN FINKENHAGEN,



Oslo, f. 25. jan. 1886 i Moss. Til sjøs 1902 med d. «Firda» av Bergen. Styrme.eks. 1907 og skibsf.eks. 1908 i Oslo. Høiere skibsf.eks. 1912 i Oslo. Styrme. med d. «Stadion» og «Stadion II». Blev i 1915 fører av d. «Stadion» (700) av Oslo, tilh. I. B. Stang. Har senere ført damperne «Emil» (600) av Oslo, «Laura Skogland» (6500), «Hanna Skogland» (7500), «Kari Skogland» (7300), alle av Hauge-sund, og fører nu m. «Slemmestad» (7880) av Oslo, tilh. A. F. Klaveness & Co. — Gift. 2 barn.

WILSON, JOHN,



Arendal, f. 30. okt. 1876 i Mærdø. Til sjøs 1891 med bk. «Bølgen» av Arendal. Styrme.eks. 1894 i Arendal. Styrme. bl. a. med bk. «Alborga» og bk. «Salterød» av Arendal, samt d. «Albis» av Oslo. Blev i 1910 fører av d. «Ternø» (2800) av Arendal, tilh. Chr. Th. Boe & Søn. Sluttet sjøen i 1915. — Senere skibsreder og -megler. — Gift. 3 barn.

Min fartstid var først med forskjellige seilskib, hovedsakelig i langfart på Amerikas øst- og vestkyst, Syd-Afrika, India etc.

Med bk. «Urania» av Arendal, kapt. Jensen, hadde jeg min lengste reis, 210 dager fra Grangemouth rundt Kapp Horn til San Francisco.

I 1897 gikk jeg over i dampskibsfart og var i kinesisk kystfart flere år.

WINGER, KRISTIAN MAGNUS,

Stavanger, f. 8. sept. 1885 i Syd-Varanger. Til sjøs 1904 med s. «Ocean» (300) av Stavanger, tilh. L. T. K. Geertsen. Styrme.eks. 1914 og skibsf.eks. 1918 i Stavanger. Styrme. bl. a. med damperne «Alektø», «Blaa-klokken» og «Svartfond». Blev i 1920 fører av s.n.



skib (3650) av Stavanger, tilh. Sigval Bergesen. Har senere ført samme rederis dampere «Barfond» (2150), «Krosfond» (3600) og «Kalfond» (2500) og fører nu d. «Stabil» (250) av Stavanger, tilh. D.s. A.s «Delphine». — Gift. 3 barn.

Har seilt i utenriksfart under hele verdenskrigen.

Forlist med d. «Marie» av Stavanger i 1915 i Biskaya, grundet brand.

Forlist med m. «Kora» av Moss i 1918. Grunnstøtning ved Tananger.

I begge tilfelle blev alle mann berget.

WINSNES, EINAR,

Oslo, f. 26. mars 1878 i Skien. Til sjøs 1894 med bk. «Cleveland» (2000) av Skien, tilh. N. P. Høyer. Styrme.eks. 1898 og skibsf.eks. 1899 i Oslo. Styrme. bl. a. med bk. «Urania» av Fredrikstad og d. «Dr. H. J. Kiær» av Drammen. Blev i 1904 fører av d. «Pronto» (1830) av Drammen, tilh. Hans Kiær & Co. Har senere ført d. «Produce» (1630), d. «Proteus» (2600), alle tilh. H. M. Wrangell & Co., Hauge-sund. — Gift. 2 barn.



Reddet med d. «Produce» 13 kinesere en mørk natt. Deres djunk blev splittet i to av lynet, og de lå på vrakrestene og skrek. De var selv meget takknemlige, men det var ingen kinesisk institusjon som tenkte på det. Et bevis på hvad beskyttelse og interesse «myndighetene» der har for sine undersåtter.

Har hatt den tvilsomme fornøielse å seile på røverrederne Kongmoon ved West River og Dapoo ved Gulehavet. Siste sted i 6 mnd. og var det en lang tid å telle dagene, til man kunde seile i sivilisert fart igjen. Blev ikke røvet noen av stedene, men man måtte vise våben når det gjaldt.

WINSNES, EIVIND,



Drøbak, f. 17. aug. 1870 i Drammen. Til sjøs 1890 med s. «Cleveland» av Skien, tilh. Nils P. Høyer. Styrme. eks. 1892 i Drammen og skibsf. eks. 1900 i Bergen. Styrme. bl. a. med s. «Drammen» av Drammen og d. «Carolus» av Bergen. Blev i 1903 fører av d. «Edvard Grieg» (1300) av Bergen, tilh. Wilhelm Torkildsen. Har senere ført d. «Admiral Børresen» (6700), for denne reder, d. «Cubano» (7200) og d. «Losna» (6700), begge av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1919. — Gift. Ingen barn.

D. «Cubano» av Tønsberg blev skutt isenk av tysk u-båt nr. 35 i juni 1915 vestenfor Hebriderne. Vi var på reise fra Oslo med stykkogods til India. Mannskapet blev fordelt i begge livbåter, og kom efter 21 timers roing inn til et lite fiskevær på Hebriderne.

WIRUM, FREDRIK MARIUS,



Trondheim, f. 31. des. 1882 i Bodø. Til sjøs 1900 med d. «Rebekka» av Trondheim, tilh. Det Selmerske Rederi. Styrme. eks. 1905 og skibsf. eks. 1911 i Trondheim. Styrme. bl. a. med bk. «Baldur», d. «Richard» og fl. N.F.D.S.-skib, alle av Trondheim. Blev i 1921 fører av d. «Kong Gudrød», tilh. N.F.D.S. Har senere ført d. «Ragnvald Jarl», d. «Arnfinn Jarl», d. «Kong Magnus», d. «Henrik Wergeland» og fører nu d. «Sverre Sigurdsson» (1645), alle tilh. N.F.D.S. — Gift. 8 barn.

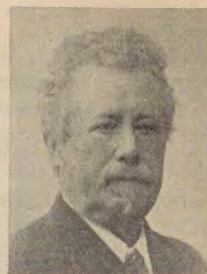
WOLD, EINAR MARCUS,

Sarpsborg, f. 9. okt. 1887 i Moss. Til sjøs 1902 med d. «Kong Frode» av Oslo, tilh. D.S.N.D. Styrme. eks. 1906 og skibsf. eks. 1907 i Oslo. Styrme. bl. a. med d. «Heina» og d. «Noruega». Blev i 1916 fører av d. «Lile» av Oslo, tilh. skibsr. Engelhart. Har senere ført d. «Bommestad» av Drammen og senest d. «Borg» av Sarpsborg. — Gift. 1 barn.

WOLD, HERMAN,

Jeløya pr. Moss, f. 10. april 1855 i Borre. Til sjøs 1869 med bk. «Mathilde» av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Styrme. eks. 1873 i

Oslo. Styrme. med barkskibene «Condor» og «Haabet». Blev i 1881 fører av s. «Helios». Har senere ført bk. «Foldin» (900), damperne «Taurus» (3000), «Tiger» (5000), «Tricolor» (6000), «Sark» (6000) og «Atna» (8500), samtl. skib tilh. Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg. Sluttet sjøen i 1914. — Fl. år medl. Moss sjørett. — Gift. 2 barn.



Gikk til sjøs i 14-års alderen med bk. «Mathilde», et av de første skib Wilh. Wilhelmsen eiet.

Førte sk. «Helios» i 7 år hovedsakelig i fart på Vest-India samt i mahogni og logwood trade.

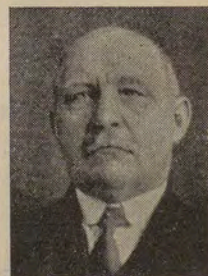
Var med og stiftet Norsk Skibsførerforening i New York, hvor nu æresmedlem.

I 1911 blev jeg fører av den første nybyggede båt for Den Norske Afrika-Australia Linje, som jeg åpnet og gjorde 4 turer på Australia.

Seilte i ca. 43 år med Wilh. Wilhelmsens skib.

WOLD, JOHAN,

Fredrikstad, f. 25. april 1860 i Westby. Til sjøs 1875 med bk. «Sverre» av Moss, tilh. Johan Thorne. Styrme. eks. 1882. Blev i 1894 fører av d. «Dovre» (800) av Oslo, tilh. Winge & Co. Har senere ført d. «Bremen», d. «Kong Trygve», begge av Oslo, d. «Vestmanrød» av Horten, d. «Heina», d. «Ala» og d. «Løvland», alle av Oslo. Sluttet sjøen i 1925. — Sjørettsmedl. Inneh. den tyske redningsmedalje. — Gift. 6 barn.



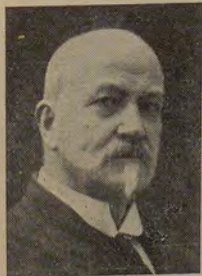
Har reddet 2 skibsmannskap, et kanadisk og et tysk.

«Lowestoft News & Observer» skrev 30. nov. 1894:

I denne «Board of Trade» undersøkelsesens tid, da avsløringerne ikke alltid taler til fordel for de engelske fartøiers kapt. og mannskaper, danner den av den kjekke kapt. og hans folk på det usjødryktige norske d. «Dovre» — der blev bugsert inn til Lowestoft søndag aften — utviste omsorg, utholdenhet og iver for å redde rederiets eiendom en gledelig motsetning. D. «Dovre» av Kristiania, 475 reg. tonns, ført av Christen Jacobsen fra Nøtterøy, forlot 22. nov. Zaandam i ballast bestemt for Middlesborough. Kl. 8 samme aften støtte skibet plutselig på et sunket vrak. Aksene blev brukket og propellen gikk tapt. Om natten vistes bluss for å tilkalle assistanse, men uten resultat. Om morgenen holdt kapt. skibsråd, og det besluttet at man skulde gjøre forsøk på å skifte den brukne akse. I den hensikt pumpet man vannballasten fra midtskibstanken til fortanken, og løftet således skibets akterende ut av vannet, men fremdeles var aksene tre fot under vannet. Mannskapet gikk igang med å fjerne den. Der blev lavet treplugg, og endel av mannskapet i den minste skibsbåt satte, da den brukne akse var trukket ut, øieblikkelig inn en plugg. For å åpne

dette utkrevedes der stor behendighet og tålmodighet, da den uttatte brukne akse veiet 1 tonn. Man kan gjøre sig en svak idé om hvilket arbeide det var, når man hører at arbeidet med å få ut aksen tok en hel dag. Den følgende morgen fikk mannskapet satt en reserveakse inn i leiet, og så snart som enden av denne viste sig utenfor leiet i sjøen, blev propellen firet ned for å settes på igjen. Fra daggry til kl. 3 em. var førstestyrm. Johan Wold, Moss, og en av mannskapet i båten og ledet arbeidet utenfor. Den største vanskelighet bestod i å få propellen i den stilling at man kunde anbringe den på aksen. Da man hadde fått anbragt propellen, passet den ikke, og for å støtte den førtes to ståltråtauget utenom skibet til winchen forut. Mens man var beskjeftiget hermed, reiste sjøen sig mere og mere, og skibet rullet svært. Styrm. gjorde derpå forsøk på å feste møtrikken på propellaksen. For å opnå dette blev det nødvendig for styrm. å la sig fire ned akter til propellen og efter adskillige forsøk, under hvilke han hadde vært mange ganger under vannet, lyktes det ham å få møtrikken anbragt og skruet den 3 ganger rundt. Men da han hadde vært så lenge under vannet at han var utmattet og været tok til, fulgte han kapt. råd og opgav motstrebende forsøket. Da det var en umulighet å få propellen skruet fast, bestemte kapt. sig atter til å søke assistanse. Smakken «Benbow» kom langs med siden og dens kapt. gikk ombord i «Dovre» og tilbød sig å bugsere det i havn. «Dovre»s kapt. vilde først ikke gå inn på dette, men de kom senere overens om at føreren på «Benbow» mot £ 100 skulde gå inn til Lowestoft og engagere et bugserdampskib til å slepe dampskibet inn i havnen. Dette blev utført, og bugserdampskibet «Despatch» innbragte «Dovre» søndag aften. Mandag aften viste det sig at man for å få dampskibet i sjødyktig stand, kun behøvde å skruet møtrikken på propellen. Alt arbeide utførtes av mannskapet på skibet, der var sjøklart igjen onsdag morgen. Dette viser til slutt at det arbeide der blev utført av kapt. og officerer under de største vanskeligheter må ha stått fullstendig på høide med hvilket som helst arbeide, ingeniører vilde ha gjort, hadde skibet ligget i havn. Omkostningene ved dette vilde ha vært meget store og den rimelige overenskomst med «Benbow» taler også tydelig til fordel for kapt. konduite, spesielt når det tas i betraktning at skibet lå i nærheten av Leman og Ower sandbanker under en frisk østenvind og under fare for å drive ned på sandbankene. Vi finner, sier bladet, at til opmuntring for skibsførere og mannskap er slik opptreden som ovennevnte verd et påskjønnelse fra assurandørene.

WORSØE, KNUD MARTIN,



Stavanger, f. 3. nov. 1856 i Stavanger. Til sjøs 1872 med jagt «Avline» (40) av Stavanger, tilh. G. W. Groom. Styrm.eks. 1875 i Stavanger. Styrm. bl. a. med bk. «Atlas», fullr. «Seladon» og d. «Franco». Blev i 1888 fører av d. «Flid» (750) av Stavanger, tilh.

Signal Bergesen. Har senere ført damperne «Sumatra» (2700), «Earnford» (3500), begge av Stavanger, «Elsa» (6000) av Bergen og Tønsberg, og senest «Atna» (9000) av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1920. — Gift. 4 barn.

I slutten av sept. 1891 lå d. «Flid» av Stavanger i Oslofjorden og lastet is for Algier. Under lastningen kom der telegram fra lastemottagerne med anmodning om å påskynde lastningen da ishuset dersteds var brent.

Efter endt lastning avgikk «Flid» omkring 20. sept.. Alt gikk godt inntil utenfor nordkysten av Portugal, da maskinisten en morgen tidlig meldte, at der var brand i bunkerne, som var under salonen midtskibs. Straks blev der styret rett mot land, som var synlig ca. 20 kv.m. av. Der blev hugget hull i dekket i salonen, under hvilken vi antok branden var, og forsøkte å slukke med brandslangen, men uten resultat. Branden tok overhånd, så der var intet annet å gjøre enn å forlate skibet. Båtene blev utsatt, og da ilden brøt ut midtskibs, gikk mannskapet samt en damepassager i båtene og rodde mot land. Været var heldigvis godt med en del dønning. Efter en times roing, fikk vi se et dampskib nærme sig, som viste sig å være en engelskmann som tok oss op, mens «Flid» da var i full brand fra for til akter, lastet med is.

WOXHOLT, JOHS. DANNEVIG,

V. Holmen pr. Oslo, f. 16.

sept. 1884 i Holmedal. Til

sjøs 1901 med s. «Mar-

pesia» av Horten, tilh. Chr.

Hannevig. Styrm.eks. 1904

og skibsf.eks. 1905 i Oslo.

Dispasjøreks. 1919. Styrm.

bl. a. med en rekke skib tilh.

Wilh. Wilhelmsen, Tøns-

berg. Blev i 1917 fører av

d. «Elsa» (6000), tilh. s.n. reder. Har senere ført

d. «Jethou» (7100), m. «Taiwan» (9200) i 10 år, og

fører nu m. «Trianon» (9551), samtl. tilh. Wilh.

Wilhelmsen. — Gift. 2 barn.



Som styrm. med d. «America» torpedert 1. mai 1915 i Nord-sjøen på reise Philadelphia—Bergen via Kirkwall og Sunderland uten varsel. Besetning 36 mann og 3 passagerer, kapt. Joh. Endresen, Stavanger. Skibet sank på ca. 15' med akterskibet først. Alle blev reddet, men mistet alt. Mange, deriblandt 3 kvinner, var i nattøi. Det var kuling fra N.V. med snebygger og stor sjø. Det var en hård natt. Neste morgen i dagbrekningen satte man seil på alle 3 livbåter og begynte seilassen mot England. Et par mann var såret. Ut på dagen blev en liten båt, «Ogna» av Steinkjer bordet, men da opholdet der var mindre behagelig og mottagelsen fra kapt. side dårlig, besluttet vi å forlate «Ogna», idet vi så d. «Sterling» komme på vei til England. Vi fikk en storartet behandling ombord og blev landsatt i Newcastle.

Som fører av d. «Elsa» torpedert i Den engelske Kanal 24. jan. 1918 kl. 11 fm. uten varsel. Torpedoen blev utskutt fra undervannsstilling og traff ut for 3-luken. Eksplosjonen var så voldsom at del av last og luker etc. sås over mastetoppene. Skibet sank på 5 min. Alle mann kom i livbåtene. St.b. båt blev suget inn over det synkende skib, men man fikk dog rodd tvers over og kom klar. Alle 35 mann blev reddet og kom inn til Dartmouth, hvor vi fikk en god mottagelse av konsulen.

Går f. t. i rute Oslo—Kina—Japan og tilbake via Suez. Turen tar ca. 5 ½ mnd. Man besøker mellom 30 og 40 havner på rundturen.

WRAAMANN, HANS NIKOLAI,

Strømtangen fyr, f. 14. nov. 1880 i Bergen. Til

sjøs 1897 med s. «Lotos» av Lillesand, tilh.

Henschen's rederi. Styrm.eks. 1900 i Mandal og

skibsf.eks. 1904 i Bergen. Styrm. bl. a. med s.

«Bergliot», d. «England» og d. «Skuld». Blev i

1909 fører av d. «Mandal» av Mandal, tilh. O. Lohne. Har senere ført d. «Skuld» (1850) av Tønsberg. Sluttet sjøen i 1919. — Senere fyr-assistent og fyrvokter. — Gift. 1 barn.

WROLDSEN, OLAF THEODOR,



Staubø, f. 30. okt. 1888 i Staubø. Til sjøs 1904 med s. «Agra» (130) av Tvedestrand, tilh. H. Wroldsen. Styrme.eks. 1908 i Oslo og skibsf.eks. 1912 i Arendal. Styrme. bl. a. med d. «Start» og d. «Mandeville» av Oslo. Blev i 1918 fører av s.n. damper (2000), tilh. A. F.

Klaveness & Co. Har senere ført d. «Brighton» (1300), d. «Skogstad» (6170) og d. «Vera» (1050) for dette rederi. — Gift. 2 barn.

Seilte under hele krigstiden på forskjellige farvann fra 3. feb. 1915 til 6. jan. 1919.

WÆRNESS, HENRIK WILHELM,

Bergen, f. 18. juni 1869 i Bergen. Til sjøs 1884 med d. «Niord» (1100) av Bergen, tilh. Jacob R. Olsen. Styrme.eks. 1888 og skibsf.eks. 1891 i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Niord», d. «Castor» (B.D.S.) og fl. av Fylkesbåtane i

Sogn og Fjordane, Bergen. Blev i 1908 fører av d. «Stavenes», tilh. s.n. selskap. Har senere ført d. «Fjalir», d. «Sogn», d. «Firda», d. «Kommandøren» og fører nu d. «Nordfjord I» (585 brt.), samtl. tilh. s.n. rederi. — Fl. år viceordf. i R.B.F. — Gift. 6 barn.

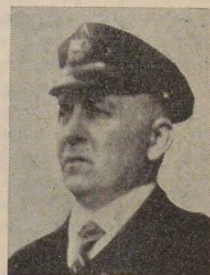


Noget som har festet sig i erindringen er den høitidsstund, da jeg som 15 års gutt i 1885 alene blev konfirmert av sjømannsprest Birger Hald i den gamle jernkirke i Cardiff i overvær av en liten menighet av unge og gamle sjøfolk.

Har vært i Sogn og Fjordanes Fylkesrederi's tjeneste siden 1898.

WÆRO, HARALD FREDRIK,

Hammerfest, f. 24. des. 1874 i Hitra. Til sjøs 1891 med jagt «Lyna». Styrme.eks. 1902 i Kristiansund. Styrme. med d. «Salamanca» av Oslo, d. «Smølen» av Kristiansund og d. «Sørøy» av Trondheim. Blev fører i 1899. Har foruten et par mindre seilfartøier ført d.

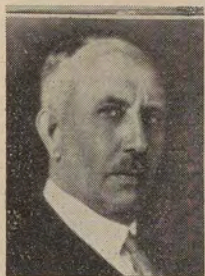


«Kong Eystein», d. «Brynlen» og fører nu d. «Sørøy» (505 brt.), alle tilh. Finnmark Fylkesrederi, Hammerfest. — Gift. 4 barn.

Har siden 1910 seilt i lokalfart på Finnmark. I denne tid passert Nordkapp 16—1700 ganger.

Z.

ZACHARIASEN, EINAR ANTON,



Oslo, f. 5. april 1878 i Tønsberg. Til sjøs 1893 med s. «Eugen» (750) av Oslo. Styr.m.eks. 1899 og skibsf.eks. 1902 i Tønsberg. Styr.m. bl. a. med d. «Progress» og d. «St. Andrews». Blev i 1907 fører av d. «Herm» (6600) av Tønsberg, tilh. Wilh. Wilhelmsen. Har senere ført d. «Sark» (6000) av Tønsberg, d. «Aztec» (8000), m. «Nyhaug» (6500), m. «Nyholm» (8265) og fører nu m. «Nyholt» (12350), alle tilh. Christian Haaland, Haugesund. — Gift. 1 barn.

ZACHARIASEN, HANS THEODOR,



Langesund, f. 8. nov. 1878 i Langesund. Til sjøs 1894 med s. «Ocean» (450 brt.) av Langesund, tilh. H. Skougaard. Styr.m.eks. 1898 i Porsgrunn. Styr.m. bl. a. med bk. «Ocean», d. «Primo» og bk. «Berean». Blev i 1904 fører av s.n. skib (510 brt.), tilh. o.n. rederi. Har senere ført d. «Sixtyfour» (2500), d. «Rødskjær» (4000), d. «Atlas» (1700), alle av Langesund, og fører nu m. «Skoger» (900) av Brevik, tilh. Realfsens rederi. — Gift. 6 barn.

Med bk. «Berean» seilte vi i istraden på Langesundsfjorden og London. Det var en ualmindelig god seiler som gjorde meget hurtige reiser. En gang hadde vi kun 2½ døgns reise fra Dokken i London til vi passerte inn Langesund. Det var en fornøielse å være med den og se hvor mange dampbåter og seilskib vi seilte forbi, når vi hadde gunstig anledning.

I 1917 med d. «Rødskjær» var vi nær blitt torpedert av en tysk u-båt, men heldigvis gikk torpedoen rett aktenfor. Vi var da i konvoi, så u-båten gjentok ikke angrepet.

ZACHARIASSEN, ALFRED EMIL,



Sandar, f. 22. april 1866 i Spind. Til sjøs 1881 med s. «Utne» (50) av Hauge-sund, tilh. Chr. Staalesen. Styr.m.eks. 1885 i Hauge-sund. Styr.m. bl. a. med s. «Emily» og s. «Jury». Blev i 1892 fører av s.n. skib av Flekkefjord, tilh. S. A. Sande. Har senere ført seilskibene «Eleanor» (300) av Flekkefjord, «Glen-

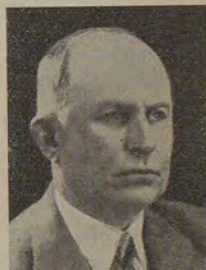
coyn» (700) av Horten, «Frithjof Bryde» (1800) av Sandefjord, «Crimsmore» (1600) av Horten, d. «Borgund I» (1100) av Oslo, d. «Hanseat II» (380), d. «Argo» (500), begge av Haugesund, og senest d. «Rosafred» (800) av Oslo. Sluttet sjøen i 1934. — Gift. 1 barn.

Torpedert med d. «Borgund» 30. juni 1917 uten varsel.

Med s. «Frithjof Bryde» 18 dager Delagoa Bay—Burnbury (Australia) og 45 dager Newcastle (Australia)—Algoa Bay.

ZAHL, SIVERT,

Bergen, f. 19. okt. 1877 i Novik pr. Sannessjøen. Til sjøs 1900 med d. «Sverre» (3400) av Bergen, tilh. J. Kuhnle. Styr.m.eks. 1902 og skibsf.eks. 1906 i Bergen. Styr.m. bl. a. med d. «Nordkyn», d. «Columbia» og d. «Modesta». Blev i 1909 fører av d. «Columbia» (975) av Bergen, tilh. Adolph Halvorsen. Har senere ført d. «Eidsiva» (1750), d. «Ellida» (1750), d. «Bueland» (5800), m. «Helma» (550), d. «Borg-hild» (5650), og senest d. «Bueland» (5800), alle av Bergen. — Gift. 5 barn.



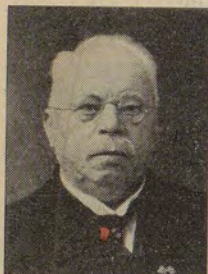
ZAREUS, HAAKON O. B.,

Høvik pr. Oslo, f. 18. april 1876 i Ibestad. Til sjøs 1893 med d. «Amerika» (2000) av Bergen, tilh. S. M. Kuhnle & Søn. Styr.m.eks. 1898 og skibsf.eks. 1907 i Bergen. Styr.m. med d. «Amerika», d. «George Dumois» og d. «Venus». Blev i 1904 fører av d. «George Dumois» (2000), tilh. o.n. rederi. Har senere ført Bergens-damperne «Nicaragua» (1800), «Simon Dumois», «Oregon» (2000), «Maderense» (5000), «Beatrice» og d. «Tramp». Har siden 1924 seilt med skib under fremmed flagg. — Gift. 7 barn.



Var 1906 på reise fra Jacksonwill Fil. til Havana med d. «Nicaragua» dypt lastet med guano. Jeg hadde på slep en stor kullholk med 1000 tonnns kull ombord. På holken var der oppbygget en elevator 60 fot høy til lossing av kullene. Vi kom ut i en voldsom storm i Floridastredet. Under svær slingring gikk elevatoren overbord, slo hull i skroget på holken og denne begynte å synke. Der blev signalisert om hjelp fra denne. Under stor vanskelighet fikk jeg manøvrert skuten nær nok til å kaste liner ombord. Mannskapet, 6 mann, festet linene om sig og blev derpå halet gjennom sjøen ombord i «Nicaragua» og senere landsatt i Havana, Cuba.

OGAARD, AKATO CHRISTIAN ANKER,



Bergen, f. 22. april 1853 i Bergen. Til sjøs 1871 med bk. «Carl Angell» av Bergen. Styr.eks. 1872 i Bergen. Styr. med sk.br. «Emil», galeas «Freidig», sk.br. «Balder» og sk.br. «Johan Ludvig». Blev i 1876 fører av sk.br. «Balder» (300) av Bergen, tilh. Konrad

Larsen m. fl. Sluttet sjøen i 1884. — Senere skibshandler i Bergen. Form. i Bergens Sjømannsf. (6 år). — Ridder av «Den gyldne oktant» (Bergens Skipperf.). — Medl. av foreningsstyret (i 20 år). — Gift. 6 barn.

Mitt skib «Balder» var det første norske skib som lastet kaffe i Victoria (litt nord for Rio).

ØREN, MATHIAS JOHANNESSEN,



Bergen, f. 10. feb. 1894 i Bergen. Til sjøs 1910 med d. «Olaf Kyrre» (6000) av Bergen, tilh. Berg & Høland. Styr.eks. 1914 og skibsf.eks. 1917 i Bergen. Styr. bl. a. med d. «Uranus», d. «Key West» og d. «Nordhav». Blev i 1923 fører av s.n. damper (4000) av

Oslo, tilh. Gørrissen & Co. Har senere ført d. «Ebro» (1800) av Oslo, d. «Miranda» (2200) av Bergen, d. «Vestvangen» (3500), d. «Sørvangen» (3500) og fører nu atter d. «Vestvangen», begge tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.

ØRUM, NILS ALIKSANDER,



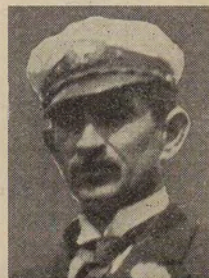
Oslo, f. 26. mai 1872 i Arendal. Til sjøs 1888 med s. «Heldos» (800) av Tvedestrand, tilh. Nils Lydersen. Styr.eks. 1892 i Arendal og skibsf.eks. 1906 i Oslo. Styr. bl. a. med d. «Oscarshall» og «Navarra». Blev i 1906 fører av d. «Charente» (1700) av Oslo, tilh.

Fearnley & Eger. Har senere ført en rekke skib for dette rederi, således damperne «Oscarshall» (2000), «Charente» (1700), «Garonne» (1500), «Nervion» (1750), d. «Navarra» (2200), og fører nu d. «Renteric» (3060). — 1917—26 disponent for A.s. Ørnen og A.s. Frey. — N.S.S.R.'s diamantnål. — Gift. 3 barn.

Har ved forskjellige anledninger reddet en rekke menneskeliv. I nov. 1910 hadde jeg en fryktelig reise til Amsterdam med malm. Flere hundre hollandske fiskere omkom under den storm.

ØRUM, OSCAR,

Arendal, f. 16. aug. 1881 i Arendal. Til sjøs 1896 med s. «Carte Blanche» av Arendal, tilh. H. H. Pettersen. Styr.eks. 1907 og skibsf.eks. 1910 i Arendal. Styr. bl. a. med br. «Atlantic», d. «Oria» og d. «Sinsen». Blev i 1916 fører av s.n. damper (3300) av Oslo, tilh. Fearnley & Eger. Har senere ført d. «Frogner» av Oslo, d. «Løkken» av Trondheim, d. «Numedal», d. «Albatros», begge av Bergen, og d. «Frey» (4700) av Oslo. Siden 1934 havnebetjent i Arendal. — Gift. Ingen barn.



Jeg seilte under hele krigen.

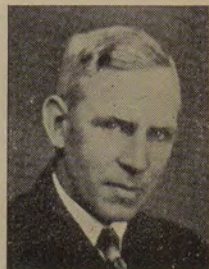
Da jeg i 1915 seilte som styr. med d. «Sinsen» blev skibet opbragt av tysk u-båt og bragt inn til Cuxhaven som prise, men blev frigitt igjen.

Da jeg i 1916 førte d. «Løkken» blev skibet skutt i senk av tysk u-båt i Spanskebukten. Mannskapet blev reddet av et spansk dampskib.

ØRVIG, THOR,

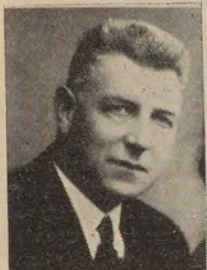
Oslo, f. 14. des. 1891 i Kragerø. Til sjøs 1906 med fullr. «Hiawatha» (1650) av Kragerø, tilh. H. Biørn. Styr.eks. 1911 i Kragerø og skibsf.eks. 1917 i Oslo. Høiere skibsf.eks. 1917 i Oslo. Styr. med d. «San Remo», d. «Sevilla» og d. «Joh. Ludw. Mowinkel».

Blev i 1919 fører av s.n. damper (4715) av Bergen, tilh. Olaf Ørvig. Har senere ført d. «Knut Ham-



sun» (4500), d. «Lisgar County» (4500), d. «Bjørnstjerne Bjørnson» (9300), d. «Kent County» (9250) og fører nu d. «Kings County» (9300), alle tilh. s.n. reder. — Gift. 1 barn.

ØSTBØ, EDVARD JONASSEN,



Stavanger, f. 10. okt. 1877 i Hetland. Til sjøs 1892 med s. «Hildur» (90) av Stavanger, tilh. Joh. T. Østbø. Styrme.eks. 1899 i Stavanger og skibsf.eks. 1902 i Bergen. Styrme. bl. a. med d. «Hillevaag» og d. «Bernadotte» av Stavanger. Blev i 1907 fører av s.n. damper

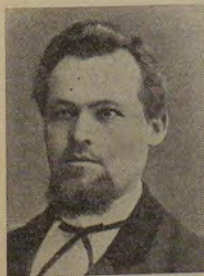
(600), tilh. Sigval Bergesen. Har senere ført damperne «Sirius» (400) av Haugesund, «Breifond» (550), «Langfond», «Jarl», «John Wilson», «Feistein», «Barfond», «Krosfond», «Langfond», «Ringfond» og fører nu atter «Langfond» (1531), alle tilh. s.n. reder. — Gift. 5 barn.

Forliste «Bernadotte» i 1910 p. r. Hull til svensk havn i ballast. Vi gikk i fersksildtraden. Ulykken fant sted på Doggerbank og skyltes utvilsomt kollisjon med et undervannsvrak. Båten fikk visstnok bunnen revet op, for hun sank i løpet av kort tid. Dessverre mistet vi 2 mann idet båtene skulde settes ut.

D. «John Wilson» blev torpedert 1916 p. r. London—Rotterdam. Tyskerne gav oss rimelig tid å gå i båtene (5 min.) Alle reddet.

Neste båt jeg førte, d. «Feistein», blev torpedert 31. mars 1917 uten varsel. Det var i Nordsjøen p. r. Amerika—Rotterdam for Belgian Relief med hvetelast. Vi blev alle allikevel ved et under reddet, til tross for 2 svære eksplosjoner, hvorav den ene sprengte forskibet og den annen akterskibet.

ØSTENSEN, ISAK,



Langesund, f. 12. jan. 1851. Til sjøs 1866 med s. «Juventa» av Langesund, tilh. S. Wright. Styrme.eks. 1872. Styrme. bl. a. med en del fartøier hjemmehørende rundt Skiensfjorden. Blev først fører av s. «Victoria» (400 brt.) av Langesund, tilh. Just Wright. Har

senere ført s. «Aquila», s. «Tiger», s. «Mindora», s. «Diamanten», s. «Asta», br. «Anna», sk. «Elise», d. «Start», d. «Gro» og d. «Grenmar». — Gift. Flere barn.

«Aquila» var en skarpseiler. Den gjorde turen fra østkysten av Canada til Calais på 300 timer flere ganger. Det vil si en fart av ca. 17 mil.

ØSTEREN, FRANTZ,

Dieppe (Frankrike), f. 23. jan. 1891 i Jarlsberg. Til sjøs 1909 med d. «Memento» av Oslo, tilh. Fred. Olsen & Co. Styrme.eks. 1913 og skibsf.eks. 1920 i Oslo. Styrme. med d. «Ganger Rolf», d. «Brisk» og d. «Burgos». Blev i 1930 fører av d. «Buena Vista», tilh.



o.n. rederi. Har senere ført d. «Burgos» og fører nu d. «San Carlos» (5000), begge tilh. dette rederi. — Gift. 2 barn.

Seilte som styrme. på Nordsjøen og mellom England og Frankrike under hele krigen uten uhell.

ØSTERHUS, JOHAN SEVERIN,

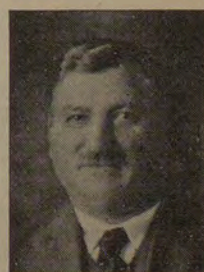
V. Moland, f. 28. feb. 1873 i Augvaldsnes. Til sjøs 1888 med bk. «Lotos» (739 brt.) av Lillesand, tilh. I. A. Henschien & Co. Styrme.eks. 1891 i Lillesand. Styrme. bl. a. med bk. «Ararat» og bk. «Fonograf» av Lillesand samt d. «Modesta» av Haugesund. Blev i 1897 fører av



sk. «Alfen» (160) av Lillesand, tilh. G. Fjeldal. Har senere ført bk. «Kepha» (487 brt.), frg. «Gantock Rock» (2400), begge av Lillesand, 4 m. bk. «Olivebank» (4400) av Tvedestrand og d. «Anna Sofie» (5150) av Haugesund. Sluttet sjøen i 1927. — Senere dampskibsekspeditor m. m. — Forretningsf. og styreform. for fjordbåt d. «Skjold». — Gift. 4 barn.

ØSTERVOLD, JAN O.,

Krosshamn i Hordaland, f. 8. des. 1876 i Hordaland. Til sjøs 1898 med s. «Norden» av Haugesund. Styrme.eks. 1898 i Haugesund og skibsf.eks. 1903 i Bergen. Styrme. med d. «America» av Bergen. Blev i 1905 fører av denne damper (1100), tilh. S. M. Kuhnle & Søn.



Har senere ført d. «Wagama» (8200) av Oslo og d. «Øvre» (7000) av Bergen. Sluttet sjøen i 1929. — 1915—23 skibsreder i Bergen. — Gift. 8 barn.

Som fører av d. «America» i fruktfart på Vest-Indien 2 ganger premie eller bonus fra assurandørene for 5 års seilas uten havari.

Som fører av d. «Wagama» større pengebeløp som belønning fra assurandørene for å bringe skibet i havn, efter å ha mistet propellen i Nordatlanten mai mnd. 1913, på reise fra Middlesbro til Wabana. Efter 5 dages ihærdig arbeide lyktes det å få påsatt reservepropeller og bragt skibet inn til Belfast, hvor endelig reparasjon blev foretatt. Ny propeller påsatt og div. andre småskader utbedret.

Samme år og samme skib på reise fra Wabana til Middlesbro, i slutten av des., ca. 250 mil N.O. for Newfoundland, observertes nødssignaler fra d. «Partenia» av Glasgow, 9000 tons dw., på reise fra Newfoundland til Liverpool. Skibet lå og drev med brukket ror og bad om hjelp. Efter 5 døgns strengt og vanskelig arbeide i det stormende vintervær, lyktes det til slutt å bringe «Partenia» i god behold inn til Sant John (New Foundland). Skib og last var verdsatt til £ 200.000 og størrelsen av beløpet for bergning blev avgjort av domstolen der, dog lite tilfredsstillende for vårt vedkommende.

ØVRESETH, INGEBRIGT OLAF,

Bergen, f. 4. okt. 1877 i Bergen. Til sjøs 1892 med d. «Mercur» (989 brt.) av Bergen, tilh. B.D.S. Styrms.eks. 1900 og skibsf.eks. 1901 i Bergen. Styrms. med bk. «Sueto Foka», d. «Bjørn» av Bergen og en rekke B.D.S.-skib. Blev i 1912 fører av d. «Ceres» (658 brt.), tilh. B.D.S. Har senere ført damperne «Saturn» (999 brt.), «Estrella» (1757) brt., «Thorvald Halvorsen» (10000), m. «Hallfried» (7550), d. «Brant County» (8000), d. «Pollux» (2400) og fører nu m. «Estrella» (7000), tilh. B.D.S., alle av Bergen. 1919—22 inspektør i «The North and South Atlantic Line» (skibsr. P. P. Kleppe). — Utgav i 1932 (H. Aschehoug & Co.s forlag, Oslo) «Vi som var våbenløse». — Gift. 5 barn.

4 medaljer fra den spansk-amerikanske krig, da jeg tjenestgjorde ombord i admiralskibet «Brooklyn».

Opvokset i en tid da de romantiske gangspillsanger til stadighet lød i våre ører og i en by med travle skibsverfter og en livlig sjøtrafikk av enhver art stadig for øie, fikk jeg allerede fra mine tidligste guttedager en ustyrlig lyst til sjøen. Min mor, som i 1886 var blitt enke, vilde nødig slippe mig ut (jeg var den yngste av 5 søsken). Min hang til sjølivet lot sig dog ikke stagge. Og til slutt skulde jeg da få forsøke i innskjøers farvann. Fylkesbåtanens «Fjalir»s dekk blev dermed det første jeg kom til å betre som farende mann (dekksgutt). Det var sommeren 1892. Det var ikke nettopp nogen overvettes pompøs begynnelse — sådan som ombord i en skute med høireist rigg over vidstrakt blåmyr, som jeg hadde drømt om; men ikke desto mindre danner min tjenestetid der ombord likevel innledningen til mitt sjøliv.

1. okt. s. å. fikk jeg det første glimt av utlandet. Det var en vakker stjerneklar kveld vi nærmet oss Tyne-floden med «Mercur». Det var et betagende syn, syntes jeg, da den lange snorrette rekke med lys iland steg op av horisonten. Det gjorde et sterkt inntrykk på mitt begeistrede guttesinn, — dette var det første glimt av eventyret, som jeg, som så mange andre hadde drømt om og higet mot. På tilbaketuren fikk jeg den første føling av Nordsjøen i storm. Skibet kom hjem med adskillig overbordsskade og 2. styrms. forslått.

Den 4. nov. 1899 kom jeg hjem efter 6½ års fravær fra Norge og begynte på styrmskolen.

Av alle de farter jeg i min tid har vært employert i, var de 5 års regulær linjefart mellom Kanada og nord-européiske havner med d. «Brant County» uten sammenligning den hårdeste. I den skarpe konkurranse som da stod på, gjaldt det om å utnytte det prektige skibs utmerkede egenskaper. Og det blev nok hårde tårn iblandt. Det var en fart enten i langvarige stormer eller så mellom isfjell eller i tåke med optil 3 døgns lange vakttårn på broen, når det siste stod på.

Bergenskes «Venus», kapt. H. Oxholm, avgikk fra Albert Edwards Dock, Tyne, i vanlig rutetid — en lørdags aften kl. 8 om høsten 1905. Det hadde de siste par dager blest en general-storm av N.V., som fremdeles vedvarte da vi gikk ut forbi Tyne-pirene. Sjøen vokste hurtig efter hvert som vi fjernet oss fra kysten. Og henimot midnatt fikk vi det ene svære brått efter det annet over oss, så vi — så vidt jeg erindrer, måtte dreie på været, men kun for en kort tid, for det var atter satt kurs og gitt fart, før jeg ved 2-tiden om morgenen gikk av vakt. Stormen var da løiet av endel, men skibet arbeidet fremdeles tungt i sjøene, og på grunn herav bad kapt. mig ta en lugar midtskibs, så jeg kunde få en nogenlunde rolig søvn.

Ved 3-tiden om morgenen — jeg var såvidt falt i søvn, våknet jeg atter ved at skibet lå med stoppet maskine. Og samtidig hørtes et par passagerer ute i salonggangen å nevne, at det fra et seilskibsvrak blev blusset om hjelp. I en fart fikk jeg på mig en del klær og sprang op på båtdekket. Jeg hørte da kapt. rope over til dem ombord i vraket — idet vi seg forbi det med ganske sakte fart, at det skulde bli gjort forsøk på å få satt båt på vannet. Vi gikk straks igang med å gjøre klar b.b. livbåt, som var en mindre, men utmerket og hendig båt. Samtidig tilbød jeg mig å føre den. Vår båtsmann og 3 av matrosene blev med. Det var 4 håndfaste karer som var godt innøvet i båtmannøvre, og dette skulde såmen vise sig å komme vel med. — Alt overflødig inventar blev lempet ut av båten og kun de fornødne årer, båtslager, livbelter og et par lange båtender blev tatt med. Båten blev derpå svinget ut i davidene — gjerdene halt dør og satt fast, hvorefter vi alle 5 gikk op i den.

Selve sjøsettingen av båten var et av disse tilfelle, som nu og da forekommer i ens sjøliv, og ved hvilke kun et par sekunders oversikt over situasjonen momentant må efterfølges av handling, ifall et forsøk på å utnytte den skal kunne lykkes. Det blev ved anledningen nemlig ikke firt en tomme på taljene. Man skulde just til å fire av på disse, da skibet tok en voldsom overhaling og samtidig fikk vi se en veldig sjø komme veltende ned mot skibssiden. Jeg stolte på patentuttrekkene i taljeblokkene, og skrek derfor til 2 av mennene å være klar med å trekke ut i disse. I neste øieblikk rakk sjøen like op under båten, og i et nu blev på ordre begge taljer uthukket samtidig. Heldigvis — får jeg si, var der intet som knirket, og ned bar det på sjøen, mens skibet ved en ny overhaling, med ett atter løftet sig høit over oss. Vi var også heldig med å komme oss helskinnet klar av skibssiden.

Efter en tids forløp kom vi oss op under vraket, som viste sig å være sk.br. «Uto» av Langesund. Forriggen, som var gått, lå og slang utenbords, hvorved den belemret den forreste del av skutensiden. Vraket lå for øvrig temmelig dypt i vannet, tilsynelatende synkeferdig. Til tross for det oprørte hav gikk det forholdsvis hurtig og lett å få besetningen ned i båten; verre var det å holde denne klar for å undgå å få den knust mot skibssiden, og 3 mann i stående stilling og med utstrakte åreskafter måtte stadig passe op for dette, mens den 4. mann hadde i opdrag å fire og hale inn på båtenden, som var fastgjort ombord, for hver gang sjødraget bar båten enten fra eller mot vraket. Det gjaldt derfor om hurtigst mulig å få de to tilbakeværende, skipperen og styrms., i båten. Det må her bemerkes at disse var henholdsvis far og sønn. — Mens den første, som var gått ned i kahytten, holdt på med å samle sammen tingene sine, hvilke han absolut vilde ha med sig, noget

som forståelig nok ikke lot sig gjøre — særlig da hans fordringer dessangående stadig steg, — kom sønnen gjentagende til rekken og bad oss inntrengende om å vente. Men da gamlingen ikke syntes å ta hensyn til vår kritiske stilling i båten, og vi gjentagende holdt på å bli kjørt under vrakets utstikkende akterspeil, turde jeg ikke lengere ta risikoen for den fare dette innebar. Vi lot derfor fangelinen gå og rodde tilbake til «Venus», som var lagt i best mulig stilling for å gi oss ly for været. En hel del olje, som var blitt heldet overbord, gjorde også stor nytte. Arbeidet med å få de reddede ombord og samtidig holde båten klar av skibssiden, var allikevel vanskelig nok, idet samtlige var temmelig forkomne — helt utmattede, efter de siste par døgns utståtte strabaser og spenning, og måtte derfor hales ombord med taugender, som var gjort fast omkring livet deres. Kapt. Oxholm var imidlertid sterkt bekymret for de to som var blitt efterlatt ombord i vraket, — og da det samtidig atter blev blusset fra disse, tilbød vi oss å gjøre nok et forsøk. Dette hadde for så vidt også falt mig i tanken, da vi kastet loss for å ro tilbake til «Venus».

Efter en tids forløp kom vi oss op under vraket igjen, hvor styrm. stod klar til å ta imot kastelinen vår. Samtidig blev det ropt ned til oss, at nu skulde det snart være gjort. Men dessværre skulde vi snart få erfare noget annet. Ti nu kom vi til å stå overfor følgene av et av disse beklagelige og ikke mindre skjebnesvangre forhold i hin tid — nemlig det at skipperen samtidig også var eier, og det til og med av et skib som ikke var assurert. Efter en stunds forløp kom gamlingen atter op fra kahytten og skrek ned til oss, at vi måtte bare ro bort igjen, for han kunde ikke forlate eiendommen sin. Det var i sannhet en merkelig situasjon vi var bragt op i. Sønnen gjorde flere fortvilede forsøk på å få sin far overtalt til å gå i båten, men uten at det nyttet. Trett av det meningsløse optrinn vi nu blev vidne til, fikk jeg et øieblikk lyst til å klyve ombord, for sammen med sønnen å ta gamlingen med makt. Men så brakk linen, hvorefter en sjø med en viss fart kastet båten akterover mot akterspeilet, og denne gang var det på et hengende hår, at vi undgikk å bli slått ned av dette. Og da folkene i båten, som rimelig var, nu tok til å protestere mot å bli unødig utsatt for fare, blev videre forsøk å få de to med oss endelig oppgitt.

Arbeidet med å få hukket taljene i båten, blev betydelig lettet ved at den utkastede olje la sjøskavlene flatt, og ved den utmerkede hjelp fra en skare sjøfolk, som medfulgte «Venus» som passagerer, gikk det hurtig med å få den heist ombord igjen og uten det minste uhell. — Det hele hadde stått på i ca. 3 timers tid, og at det hadde vært en hard tårn fikk vi efterpå føle både i armer og bein.

Heldigvis — og merkelig nok kan en vel si, kom også de to helskinnet fra affæren. Ti mens «Venus» samme dags em. kom op i en ny storm, fortsatte det med å løse av med været der hvor vraket lå. Og den følgende dag blev det tatt på slep av en engelsk tråler, som bragte det inn i Tynen, hvor det uten videre bråk blev kondemnert.

Tidlig en lørdag morgen i 1912 — det var 9. nov., avgikk B.D.S. «Ceres» (658 br.t.) fra Methil, Skotland, bestemt for Reykjavik, Island. Lasten bestod av kull i rummene og et koksparti på akterdekket. På grunn av årstiden og det værharde havstykke reisen denne gang gjaldt, blev det gjort grundig sjøklart overalt. Så dyp-lastet som vi var, blev det lagt særlig vekt på å gjøre storluken (i brønningen) og som var forholdsvis stor, så sikker som mulig for å kunne motstå hvilket som helst uvær. Foruten vanlig god skalkning, blev det tvers over denne luke lagt to svære losseslisker — solid forarbeidet av sterke planker. Sliskene, som hvilte på lukekarmens begge sidekanter, blev grundig surret fast, og ovenpå samme blev det derpå kveilet et par gamle manillatrosser tvers over luken, hvilke også blev surret godt fast til lukekarmen. Storluken var dermed så forsvarlig sikret, som det var mulig å gjøre den. Det skulde snart vise sig hvor avgjørende nødvendig disse foranstaltninger var.

Vi hadde vakkert vær langs hele Skotlands østkyst. Det blev styrt for Pentlandsfjorden, idet vi regnet med gunstige strøm-

forhold under gjennomfarten. Imidlertid blev det — da vi kom dit, en brå ende på det gode været vi hadde hatt, — ti ikke før var Stroma passert (det var omkring midnatt), så brøt det plutselig løs med storstorm av N.V., som allerede her skulde gi oss en forsmak på det reisen senere kom til å by på. Den strie vestgående strøm i forening med storm fra motsatt retning grov op veldige sjøer, som, lik lange åsrygger, med sine skumhvite skavikammer stod fresende tyers over fjorden. Jeg har aldri — hverken før eller siden, vært vidne til en sånn plutselig og voldsom overgang i været som den vi oplevde denne gang. På grunn av den høie farm med koks på akterdekket fant jeg det for risikabelt å snu, da det kunde bli fare for at denne blev feiet ned i maskinrummet, i tilfelle skylighetsrutene over samme blev knust. Skyligheten lå nemlig nokså lavt. Farten blev reducert, men da det snart viste sig vanskelig å holde styringen, måtte det gjentagende gis full fart igjen, hvorved skibet gang på gang skar under med hele forskibet. Skalkningen på kulboksluken var løs og masser av vann veltet ned på fyr- og maskindørken. Ved to-tiden om morgenen — like efter vaktskiftet, kastet skibet styringen og falt av. Til tross for risikoen ved å få lukene nedslått, blev det holdt gående med full fart for å komme tilbake på kurs, men uten at det syntes å skulle nytte noget. — Og så bar det innover rett på Dunnet Head, hvis fyrblink snart tydelig kunde sees å stige i høiden. Skjønt brått efter brått veltet innover oss, kunde jeg dog ikke komme mig til å redusere farten, ti det var det eneste som ennå levnet oss en smule håp — om enn også dette ebbet ut til slutt. For øvrig kunde det for så vidt — sånn som situasjonen var, komme ut på ett enten vi drev — eller gikk med full fart på land. Og å ta risikoen ved allikevel å prøve på å snu østover var det nu for sent til. Vi hadde simpelthen intet annet valg enn å la det stå til i håp om at det endelig skulde lykkes oss å få skibet til å lystre roret. Men til slutt så det likefrem ut til, at det skulde ende med en katastrofe. — Storm. og en matros stod ved rattet, — og selv var jeg gått over i st.b. hjørne av broen, hvorfra jeg med spent oppmerksomhet avventet hvad som vilde skje. Hvor lenge dette stod på kan jeg ikke si, men det må ganske sikkert ha forekommet oss adskillig lengere enn hvad det i virkeligheten var, — da blinkene fra Dunnet fyr, som vi hadde rett i baugen, med et tok til å svinge hurtig bagbord hen. Jeg sprang momentant over for å se i kompasset, — og ganske riktig! Skibet svinget med usedvanlig fart atter tilbake på den bestemte kurs. — Vi var reddet! — Men det må utvilsomt ha vært i siste øieblikk, for fyret syntes å være temmelig nær og høit oppe. Det var en hurtig vending av situasjonen, og den kom da også så godt som uventet. — Skibet var kommet inn i en bakevje, — og med maskinen i full gang og roret liggende hårdt over, kom disse sammenvirkende omstendigheter i siste liten til å avverge et totalt forlis. — Tilfellet var et av de mest kritiske jeg har oplevd. — Så snart vi var komme klar av selve fjorden, blev sjøene mindre, og da også vinden ut på morgenen tok til å løse av noget, sneget vi oss litt efterhvert vestover.

Ved middagstid hadde vi Sule Skerry tvers om st.b., hvorefter kurs blev satt for Islands sydspiss. — Været holdt sig uforandret med vestlig kuling og middelhøi sjø — så vidt jeg erindrer, inntil den påfølgende dags middag, da begge deler øket hurtig efterhvert og til slutt tvang oss til å dreie til. Vår posisjon var da tvers av Færøy. Og henimot midnatt bleste det en generalstorm av N.V., som med usvekket styrke og med rene orkanbyger iblandt, vedvarte i over tre døgn. — Uværet som bød på de alvorligste situasjoner av den slags, som jeg nogensinde har oplevd i åpen sjø, — knuste og ribbet efterhvert skibet både for løst og fast. I hele den tid været stod på, lå skibet nærmest som et skjær — uavbrutt overskylt av vannmassene. I det veldige hav var det umulig å holde skibet vedvarende på været uten at det med korte mellomrum blev gitt full fart, men dermed kjørte det ofte baugen under så brønningen fyltes jevnt med rekkene. — Ved et par anledninger skar det endogtil hele forskibet — like til midtskips, så dypt under at stor-

bommen, som i sitt leie i stolen må ha lagt minst 6 fot over storluken, blev skjult av sjøen. Hele forskibet lå m. a. o. fullstendig begravet. I et av disse tilfeller så det likefrem ut til, at skibet ikke vilde reise sig igjen, så vi smått begynte å frykte for at en av lukene hadde gitt sig. — For at styringen skulde kunne holdes med minst mulig fart, måtte denne passes med spent oppmerksomhet. Men det sier sig selv, af folkene, på grunn av de utståtte strabaser, efterhånden blev både trett og sløv, og når da rortaljen røk — hvilket inntraff rett som det var, kunde begge rormennene i et nu bli utsatt for å bli kastet over rattet, hvorefter vi atter kom på tvers av været og med sjøene veltende inn over rekken — feiende med sig alt det de kunde slå og rive løs, samt trengte inn gjennom den minste sprekke, så der knapt fans en tørr plass noget sted — der var vann overalt og alt var vått. Mannskapet hadde rømt fra ruffen, og frivakten tok sin hvile på kjeleristene, fullt påklædt og i halvvåte klær. Og med matstellet i kabyssen var det smått bevendt, — en måtte leilighetsvis ta sin mat således som det falt sig. Men forhold som disse er man for så vidt godt vant med til sjøs, når storværet står på — særlig ombord i små dyptlastede skib.

Under uværet led skibet adskillig overbordsskade. Skanseklædningen i brønnen blev sterkt innbulet, og den under broen blev fullstendig smadret. B.b. livbåt blev skadet av et brått, så den var helt ubrukelig, og st.b. livbåt blev også adskillig ramponert. — En natt rev et svært brått storbommen løs av surringen og kastet den mot b.b. rigg med en sådan kraft, at bardunene sprang og brakk samtidig fortoppen av ved godset, så den blev hengende å dingle frem og tilbake under den svære slingring — men efter en del strev fikk man den foreløbig surret fast til b.b. vant. — Nødrattet akter, som var av solid metall, blev vridd sammen som om det hadde vært av bly, og aldeles ødelagt. Og det vi hadde på broen kom — kort tid før uværet endelig gav sig, temmelig nær ved å skulle gå samme vei. — Det var da også på høi tid, da det tok til å løse av; for alt disponibelt blokk- og taugverk var da blitt opbrukt til den stadige innskjæring av ny rortalje — uten hvilken det, med de styreredskaper skibet hadde, utvilsomt vilde ha gått galt. Styregreiene på broen var som nevnt også kommet i dårlig forfatning. Dette fikk vi nu undersøkt og midlertidig reparert, men det var i siste øieblikk.

Der kommer alltid en egen stemning over et skib efter en sådan tørring, — det er likesom alt atter våkner til nytt liv. Humøret vender tilbake i en fart, og strabasene og uhyggen er snart glemt igjen.

Reisen fortsattes i rolig vær og med god fart inntil ut på morgenen den 16. nov., da det atter trakk op til uvær med storm fra S.V., som hurtig tiltok i styrke og satte svært hav. Men heldigvis var vi nu kommet så langt på vei, at vi med kursforandring fikk sjøene på låringen, og så lot vi det stå til. Riktignok kunde disse, som kom jagende efter oss i en høide langt over akterskibet, til sine tider se truende ut, men det gjaldt nu om å prøve å komme oss i havn. Og med oljeposer uthengt tett i tett på begge sider, kom vi oss heldig forbi Reykjanes og rundt Skagen. Og sent på em. ankret vi op på Reykjavik red, med slagside og i temmelig havarert tilstand. En stor del av koksen på akterdekket gikk selvsagt tapt under uværet.

I min ungdom oplevde jeg å få være med ved en storslagen begivenhet — den britiske flåtemønstring ved Spit-Head, England, i 1897 — i anledning dronning Victoria's 60-års jubileum.

Jeg tjenstgjorde dengang ombord i panserskibet «Brooklyn», som var sendt over for å representere De forente stater. — Av Englands flåte deltok omkring 160 skib — samlet sammen fra de forskjellige stasjoner rundt om i verden, som lå opankret i 6 rekker. Og en 7. rekke utgjordes av de fremmede staters representanter. — Om aftenene, efter mørkets frembrudd, var det et vakkert og betagende syn å se alle disse skib overdådig illuminert, så det var et glitrende spill av lys å se både til værs og i det speilblanke vann.

På selve 60-års dagen — kl. 12 middag, avgav hele den veldige

flåte jubileums-salutt. Muligens var det den påfølgende dag, at prinsen av Wales —, den senere kong Edward den 7de — ombord i kongeskibet «Victoria and Albert», i det herligste solskinnsvær, passerte op og ned mellem de flaggsmykkede skibsrekkene, mens hurraene runget gjennom luften fra de titusener av orlogsmannskaper som under defileringen hadde bemannet rær og rellinger. Det var et strålende og imponerende skuespill.

Under vårt ophold på Spit-Head red, avla en flokk av oss nordmenn ombord i «Brooklyn» en minneverdig visitt ombord i den norske kanonbåt «Frithjof», som ved sin ankomst hadde vakt sterk interesse og glede iblandt oss. Vi blev mottatt der ombord med stor elskverdighet, og en helt uventet gjestfrihet av skibets officerskorps, som efter at vi hadde sett oss omkring, bød oss på en toddy i officersmessen. Jeg erindrer at vi alle ved den anledning blev i høj grad imponert av den kjække chef, kommandørkaptein Adam Muller, som mens vi satt bordet mellem officerene i messen, i sin praktfulle gallauniform kom for å hilse på oss.

ØYAN, ANDREAS BUER,

Gjemsø pr. Skien, f. 10. okt. 1887 i Skien. Til sjøs 1904 med s. «Norge» av Porsgrunn, tilh. Leif Gundersen. Styr.m.eks. 1906 og skibsf.-eks. 1912 i Porsgrunn. Styr.m. bl. a. med sk.s. «Planet» og d. «Allie». Blev i 1915 fører av d. «Mineral» (900) av Narvik, tilh. B. Schattenstein. Har senere ført d. «Bommestad» (1850), d. «Henneseid» (2050) og fører nu d. «Helle» (3900), alle tilh. Thoralf Holta, Porsgrunn. — Ugift.



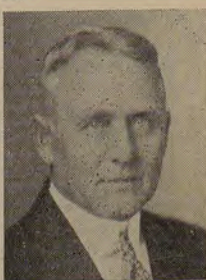
Forliste med «Planet» i Nordsjøen nov. 1906. Mistet først riggen, drev siden om på vraket i flere døgn. 1 mann omkom.

Skudt isenk med d. «Mineral» av tysk u-båt 14. aug. 1915 ca. 14 kv.m. av Marsten. Alle reddet.

Seilte som fører fra 13. feb. 1915 under hele krigen, delvis Norge—England, delvis England—Frankrike.

ØYAN, OLE,

Skien, f. 17. des. 1885 i Larvik. Til sjøs 1903 med s. «Benjamin Bangs» (1600 brt.) av Skien, tilh. J. A. Larsen. Styr.m.eks. 1906 og skibsf.eks. 1910 i Porsgrunn. Styr.m. med d. «Borgestad» og d. «Brynild». Blev i 1917 fører av d. «Borgestad» (7000) av Porsgrunn, tilh. A.s. Borgestad. Har senere ført d. «Bratsberg» (6600), d. «Borgestad» (6600) og fører nu m. «Brønnøy» (8400), alle tilh. s.n. sel-skap. — Gift. 2 barn.



Seilte for A.s. Borgestad siden 1908.

Seilte under hele verdenskrigen.

Tillegg.

AABY, JENS EVENSEN,

Stathelle, f. 13. jan. 1870 i Stathelle. Til sjøs 1886 med s. «Mathilde» (200) av Brevik, tilh. M. E. Schilbred. Styrms.eks. 1890 i Brevik. Styrms. bl. a. med bk. «Columbus» og bk. «Cort Adeler». Blev i 1897 fører av sk. «Petter» (330) av Brevik tilh. ham selv. Sluttet sjøen i 1901. Senere utlos i Brevik distrikt. Medl. av sjørett og havnestyre. — Gift. 3 barn.

ABRAHAMSEN, OLE,

Brevik, f. 29. aug. 1868 i Trosvik pr. Brevik. Til sjøs 1884 med sk. «Odin» (250) av Brevik, tilh. trelasthandler Solberg. Styrms.eks. 1891 i Brevik. Styrms. bl. a. med br. «Kronprins Carl» og bk. «Libra». Blev i 1897 fører av sk.s. «Anna» (240) av Brevik, tilh. kapt. Ole Halvorsen. Har senere ført sk. «Cambria» (300), sk. «Mellikoff» (280) og br. «Vesta» (580), alle av Brevik. De 2 siste tilh. ham selv. Sluttet sjøen i 1916.

JØRGENSEN, JAN,



Oslo, f. 14. sept. 1893 i Helgeland. Til sjøs 1913 med d. «Vega» av Bergen, tilh. B.D.S. Styrms.eks. 1916 i Bergen. Skipsf.eks. 1920 i Oslo. Styrms. bl. a. med damperne «Ullensvang», «Stavangerfjord», «Skiensfjord», og m. «Pan Scandia». Blev i 1933 fører av s.n. skib (15820) av Oslo, tilh. Leif Høeg, og fører nu dette skib. — Gift. 1 barn.

NORDBYE, JOSEF.

Oslo, f. 26. sept. 1894 i Oslo. Til sjøs 1910 med skoleskipet «Statsraad Erichsen» av Oslo. Styrms.eks. 1916 og skipsf.eks. 1917 i Oslo. Styrms. med damperne «Falkefjell», og «Vardefjell» av Oslo. Blev i 1923 fører av d. «Falkefjell» (2000), tilh. Olsen & Ugelstad. Har senere ført damperne «Rudolf» (1400), «Granli» (3250), «Ørnefjell» (2250) og «Måkefjell» (2400) samt m.t. «Filefjell» (11500). Fører nu m.t. «Filefjell» (11400). Alle tilh. s.n. rederi. — Gift. 1 barn.



Jeg gikk til sjøs første gang med «Statsraad Erichsen» 15 år gammel. Var 3½ år i seilskib, hvorav 2½ år hos Chr. Hannevig med sk. «Finn» og b. «Lota», i s.n. 1 år som bestemann. Gikk så over til engelske fartøier. Ved krigens utbrudd var jeg Quartermaster ombord i passasjerbåt. Denne blev tatt til troppetransport mellom New-Zeeland, Australia og Europa. Avmonstret julen 1915 og gikk så ombord i b. «Warden Low» av Brevik og pumpet mig over Nordsjøen til Norge for å gå på styrmannsskolen.

ORMESTAD, HANS,

Frogn, Sandefjord, f. 24. aug. 1887 i Sandar. Til sjøs 1902 med bk. «Regina» (1050) av Sandefjord, tilh. A. F. Klaveness. Styrms.eks. 1906 og skipsf.eks. 1915 i Sandefjord. Styrms. bl. a. med bk. «Hafrsfjord», d. «Sneppe» og d. «Seirstad». Blev i 1918 fører av bk. «Irene» (1662) av Sandefjord, tilh. J. M. Jacobsen. Har senere ført d. «Kapanan» (3100) av Sandefjord, d. «Fjorden» (3200) og fører nu d. «Lynghaug» (4588), begge tilh. Johan Hvide, Bergen. — Gift. 6 barn.



NORGES
SKIBSFØRERE



1933 - 1935

UBBHIF
Mag
Y
2069

