

# Andebu Fortidslag



Årsskrift 2017  
13. årgang



# Abraham Ellefsrød

1893 – 1984

Notater og erindringer fra et langt liv på havet





# Forord, ved Arvid Vegger

Først må jeg få takke Abrahams etterkommere for at vi fikk tilgang til denne historien.

Først og fremst hans datter Ingjerd Vegger som tok vare på disse papirene etter at Abraham døde. De har «vandret» litt rundt omkring etter den tid, en stund var de sporløst borte, Ingjerd kunne ikke huske hvem som hadde lånt dem, men de dukket heldigvis opp igjen.

Hele historien er skrevet for hånd med det språket Abraham lærte på skolen, første bilde er en kopi av originalen. Som dere ser, det er ingen ting i veien håndskriften. Han hadde til og med skrevet hele historien to ganger i to forskjellige bøker, tydeligvis med noen års mellomrom, men de var nesten identiske. I allefall den siste skrev han mens han bodde i «blokka» på pleiehjemmet.

Som dere ser har vi skrevet om til moderne bokmål, det er litt lettere å lese, men ellers er det ordrett avskrift. En litt artig ting er at han skriver om 50 år av sitt liv, han skriver veldig nøkternt, uten noen utbroderinger og ferdig med det, leseren får likevel rik anledning til å sette seg inn i hans opplevelser. Men han skriver ikke et ord om at han giftet seg, fikk fem barn og bygde hus i løpet av den tiden. Det antok han nok var en selvfølge at leserne visste. Han skrev nok først og fremst for familie og kjente.

Arvid Vegger

Formann i Andebu fortidslag

## **Fra redaktøren**

Flere kladdebøker med tettskrevne sider med fin handskrift. Dette var utgangspunktet. Det er en del faguttrykk i boka, vi håper at de er transkribert riktig. Til tider har Abraham skrevet så tett at det har vært litt vanskelig å tyde det som står.

Gerd Liverød Hagen og Anne Lise Høydal tok hver sin halvpart av manuskriptet og skrev det inn på digitalt format på datamaskin, en vaken jobb som fortjener stor takk. Arvid Vegger og jeg har lest korrektur, Arvid har i tillegg skrevet forord og fylt på med et kapittel om pensjonisttilværelsen til Abraham.

Arvid og jeg har laga ei ordliste for å forklare noen begreper som kan være ukjente for folk i dag.

Gunnar Gallis har digitalisert bildene av Abraham fra fotoalbum utlånt av Erling Vegger. Vi fikk også mange bilder fra Geir Røsset, mer om det i kapitlet om bilder.

Kristian André Gallis

# Innhold

|                                                |    |
|------------------------------------------------|----|
| Forord, ved Arvid Vegger.....                  | 5  |
| Fra redaktøren.....                            | 6  |
| Abraham Ellefsrød forteller.....               | 9  |
| Marianne.....                                  | 9  |
| Hvalen.....                                    | 14 |
| Benguela.....                                  | 17 |
| Guvernøren.....                                | 18 |
| Guvernøren i brann.....                        | 20 |
| Marinen.....                                   | 25 |
| Avløst.....                                    | 28 |
| Ørnen.....                                     | 28 |
| Ronald.....                                    | 29 |
| Sourabaya.....                                 | 29 |
| Opplagsår.....                                 | 32 |
| Strombus.....                                  | 33 |
| Maudie.....                                    | 33 |
| Terje Viken.....                               | 33 |
| Skottland.....                                 | 41 |
| Drumtochty Castle.....                         | 45 |
| Fred!.....                                     | 46 |
| Empire Victory.....                            | 47 |
| Balaena, Bransfield og pensjonist på land..... | 48 |
| Pensjonisttilværelsen, ved Arvid Vegger.....   | 50 |
| Folkevogna.....                                | 50 |
| Prolog til sykepleiefesten 1956.....           | 53 |
| Ordliste.....                                  | 55 |
| Bildekilder.....                               | 56 |





## **Abraham Ellefsrød forteller**

Jeg skal prøve å skrive om noen av mine opplevelser mens jeg husker dem. Jeg gikk og leste for presten Frost i 1907. Vi var 29 gutter og 28 jenter. Vi begynte i april måned. Det var litt snø enkelte steder enda. Det var jo mange som hadde lang vei i fra Kodal, både fra Skoli, Liverød og Hvitstein. Det var bare to som hadde sykler. Det var ikke mange som hadde sykler i den tida. En sykkel kostet jo 125 – 150 kroner, og daglønna borte på gårdene var rundt ei krone dagen.

Jeg var med Olaf Kolkinn og kjørte ved til byen sommeren 1909, og da fikk jeg kjøpt en brukt sykkel for 70 kr. Måtte låne noen av pengene for å få betalt den. Høsten og vinteren 1909 og 1910 var jeg på Bråvoll hos Edvard N. Nøklegård. Jeg kjørte varer og stod på torvet i Tønsberg, med smør og egg hver lørdag.

## **Marianne**

Over jul 1910 begynte de å hyre til hvalskutene på Island og Nord-Shetland. Jeg hadde ikke noe lyst på landstasjon, så jeg ventet til lengre utover. Da fikk jeg hyre med ei seilskute, «Marianne» fra Sandefjord. Den var ei stor skute i forhold til mange andre, bramseilrigget skonnert. Vi kom om bord i Sandefjord den 23. mars 1910. Vi var 19 mann om bord. Skipperen og første- og andrestyrmann og en skytter og stuert var akterut, og resten i ruffen forut under bakken. Det var ingen ventiler, bare et par glass innfelt i plankene oppå bakken. To mann i hver køye, bare et lite trekantet bord helt forut – og så var det faste kister framfor køyene. De måtte vi jo ha klærne våre og maten i, for vi fikk vekstrasjon hver uke på smør og sukker. Hardt brød det fikk vi som regel nok av, ferskt brød fikk vi ikke. Hardt brød bløtte vi i kaffen, eller vi banket kavringen i en seildukspose og stekte den i kjøttfett. Stekte dænge, som vi stekte i kjøttfett og hadde sukker på. Vi hadde salt flesk og erter to ganger i uka, og da skummet vi av fettet og brukte det til å steike i, for smør det fikk vi som regel for lite av hver uke.

Jeg skal prøve at skrive op noen av mine  
oplevelser, medens jeg husker dem.

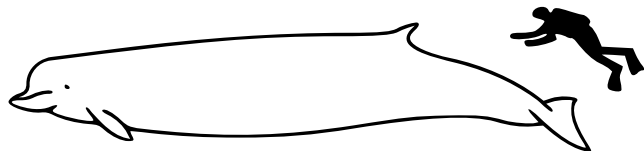
Jeg gikk og laske for presten Frost  
i 1907. Vi var 29 gutter og 28 jenter. Vi begynte  
i April maate, det var litt sine enkelte  
steder enda. Det var jo mange som hadde  
lang vei, i fra Rodal, saa var det jo baade  
fra Skoli, og Linerød og Hvidsten. Det var  
bare 2 som hadde sykler. Det var ikke  
mange som hadde sykler i den tiden, en  
sykkel kostet jo 125.00 til 150.00 kroner,  
og daglønna var paa gaardene, var jo  
kun 20 krone dagen. Jeg var med Olaf  
Kalkinn og kjøpte ved til byen sammen  
1909, og da fikk jeg kjøpt en bruket sykkel  
for 70.00 kroner, maatte laane noen af  
pengene, for at faa betalt den. Høsten og  
vinteren 1909 og 1910, var jeg paa Brønnøld

Bilde 1: Første side av originalmanuskriptet

Skuta hadde jo ligget i opplag hele vinteren, og når vi så hadde fått fyra opp, og da det ble godt og varmt så kom grålusa fram. Den hadde ligget i dvale hele vinteren, stor grålus med spares på ryggen. Det var litt uvant i førstningen, men bare en ble vant med den så gjorde vi ikke stort av det. Det var grålus på nesten alle ishavsskuter i den tida. Skuta var jo sjøklar da vi kom om bord så den andre dagen så begynte vi å heve ankeret. Vi hadde jo ikke steam ombord, vi hadde det gammeldagse ankerspillet med handmakt. Vi fikk opp ankeret og satte seil, og seilte ut Sandefjordsfjorden. Vi fikk litt sjø og slingring vestover så jeg var sjøsyk i flere dager, men det gikk da over igjen.

Vi hadde bra vind vestover, men da vi kom rundt Lindesnes fikk vi tåke og stille, så vi holdt på å drive i land på Jæren. Men så fikk vi litt vind, og fikk styring på skuta igjen. Vi hadde bra vær oppover, helt til vi kom opp i Nordishavet, mellom Spitsbergen og Bjørnøya. Der vi fikk vi storm og kuling. Sjøen vasket stadig over, og det frøs til is. Vi måtte derfor stadig banke is, så vi ikke isa ned. Men vi fikk jo snart bedre vær igjen.

Så var det å se etter hvalblåst når vi var på utkikk. Vi var jo på bottlenosefeltet nå. Bottlenosen (nebbhvalen) er en mindre hvalart, ligner noe på spermhvalen og kan bli ca. 35 fot



*Bilde 2: Nebbhval (bottlenose), sammen med en dykker for å illustrere størrelsen. (Wikipedia).*

(10 m) lang. Og når vi fikk se noen blåst borte i horisonten, så var det å brase bakkseil og ligge stille. Det kunne være en flokk á 5 – 6 stykker. Vi hadde fire kanoner på bakken, og da fikk vi som regel fast i en, og da fløy det ut kanskje et par liner. Ei line er jo 120 favner (225 m) lang, og så måtte vi ut i dreperbåten og ro opp til hvalen, og skyte fast i den. Vi var fire mann i dreperbåten. Jeg og en gutt fra Moss var roere, med en åre hver. Og så var det en akterut til å styre, og en i baugen til å skyte. Og når vi hadde linekveilen akterut, så gikk linen

under armene på oss som rodde. Vi måtte ha hånden på toftene så linen gikk under armene. Og så var det å hale oss inn på den, og ble den for sprek så måtte vi slakke ut igjen. Slik måtte vi holde på helt til vi kom så nærme at vi fikk stukket den med en langlanse. Det var et jernspyd på et langt treskaft. Hvis vi fikk stikket under sveiva så han fikk lungestikk og begynte å blåse blod, så var den snart ferdig. Da begynte den å gå i dauen, og da måtte vi passe på så den ikke kantret båten, og når den var død så var det å gjøre den fast langs båten og begynne å ro mot skuta og flense den.

Vi hadde en mantel strekt i mellom begge mastene, og to stykk firskårne taljer og håndvinsjer på dekket. Vi kuttet hodet først og heiv det om bord, og så hadde vi en slags saks som vi satte på sveiva og en knevel lengre akterut. Tok vi alt i en flenge så var det å kutte opp spekket i små biter og ha det ned på tanker. Det ble losset og kokt i Tenvik. Når vi fikk flenset bottlenosen, så lot vi skrotten gå. Kjøttet er ikke godt. Det er mørkt, og det ligner spermhvalkjøtt.

Det er fint oppå Nordishavet om sommeren når det er fint vær og midnattssol. Man ser solen både natt og dag. Vi krysset rundt der oppe mellom Bjørnøya og Spitsbergen, og opp til pakkisen som ligger helt opp til Nordpolen.

Det er mange skuter der oppe. Sandefjord hadde over 20 skuter, en del fra Tønsberg og et par stykker fra Larvik og mange fra Ålesund og Tromsø. Nesten hvert år så var det noen som forliste der oppe. Det kunne blåse til storm som varte 2 – 3 døgn. Det kunne bli stor sjø og mange gamle treskuter kunne bli nedrent av sjøen. Det året jeg var der så var det en Larviks-skute som het «Margaret» som ikke kom tilbake. Den forsvant med alle mann.

Kristian Kristoffersen, han hadde en kutter som hette «Patria», men så fikk han en styrmannsjobb med et gammelt kokeri på Spitsbergen. Det ble en annen som fikk «Patria». Og den ble borte året etter at jeg var der oppe. Det var ingen fra Andebu som var med da. Men noen år før så ble det mange borte fra Andebu:

Anton Wegger, Ingvald Dalen og Hans Gusland. Jeg kan ikke huske dem, men Gustav Hallenstvedt husker jeg. Han hadde rødaktig, krøllete hår. Han var oppfostret hos Trina Hallenstvedt. Bror til Hanna Ambjørnrød, Kristian, han kan jeg ikke huske. Noen av de står jo benevnt i Andebu-boka.

Over midtsommer så begynte bottlenosen å trekke sørover og vi fulgte etter. Vi hadde begynt å bli sjuke noen og enhver av oss. Skjønste ikke hva det kunne være. Jeg kastet opp maten og hadde vondt i hodet. Så en dag så døde stuerten. Den nærmeste legen var i Ålesund. Vi måtte gå inn å få en doktor ombord. Vi kom inn til Ålesund tidlig en morgen. Vi kjente lukta av høy, og det var grønt løv overalt - vi som var vant med bare den rå sjølufta. Vi hadde karanteneflagget oppe, noe som betyr at vi hadde sykdom om bord, kanskje smittsom. Doktoren kom om bord og så på han som var død, og så på oss andre. Han sa ikke noe, men gikk bort i byssa. Litt etter så heiv han ut på dekket alle kobberkjelene. «Det finnes ikke fortinning på dem. Dere er kobberforgiftet alle sammen», sa han. Så kom Frelsesarmeen om bord og gjorde begravelsen. De fulgte opp på kirkegården alle som var tålig bra. Jeg og en fra Moss vi var ikke med. Han fra Moss ble sendt hjem derfra. Jeg var blitt litt bedre så jeg ble med ut igjen. Så måtte skipperen i land og kjøpe noe til å koke mat i. Han kom igjen med et par blikkspann og en bøtte til å koke i. Så gikk vi ut igjen.

Vi gjorde en tur vestover mot Færøyene. Vi gikk inn til bottlenosene, men det var ikke mange. Så det ble til at vi skulle gå hjem. Det var snart slutt på provianten også. Vi hadde hardt brød og salt kjøtt og flesk igjen. Potetene var dårlige, hadde jo ikke råd til å kjøpe noe i Ålesund. Vi hadde fått 45 bottlenoser, det ble regnet for middels bra. Så satte vi seil, og når vi hadde bra vind og bramseil oppe, så gjorde vi ca. seks mil. Det var jo ikke akkurat noen skarpseiler. «Marianne» var bygd av tre i 1856. Den ble senere solgt til Frankrike, og satt i kullfrakt mellom Frankrike og England. Og den ble torpedert og senket i forrige verdenskrig. Tror det var i 1917.

Vi hadde bra vær og vind hjemover, og da vi nærmet oss Sandefjordsfjorden så kjente vi høylukta langt til sjøs. Da vi kom inn i Sandefjordsfjorden, så kom «Expedit», tauebåten de hadde på Framnes, opp ved siden, og ropte om bord om vi ville ha taubåt. «Å mye skal du ha for å ta oss inn da?», sa skipperen. «25 kroner», sa han. «Nei vi får 'a prøve å greie oss selv», sa skipperen. Og det gjorde vi også. Vi hadde litt vind, så vidt vi hadde styring og seilte helt inn til brygga. Vi fikk fortøyning i land ved middagstider, og vi oppi riggen kuttet ned seila. Nå var de tørre og fine, og vi drog de inn på brygga. Der kom kjøregutten til Thor Dahl med hest og vogn og kjørte de opp til sjøbua til Thor Dahl. Den lå omtrent der som politistasjonen er nå.

Om kvelden kom styrmannen forut i ruffen, og sa at hyra var oppsagt. Så om morgenen, hadde vi på oss noen gamle filleklær og hadde rent skift og dress i ei pakke. Og så tok vi båten og rodde utpå fjorden, kledde av oss og lempet alle de gamle klærne til sjøs. Vi badet og hadde på oss reint tøy og rodde om bord, pakket sekken og satte den inn til vognmann Moe. Opp i ei gate i nærheten av brygga, og så var det opp til Raastad og mønstre av. Han var hyreagent, og hadde klesforretning. Vi fikk ikke utbetalt parten før skuta var utlossa, så vi solgte parten til Raastad. Jeg fikk 19 kroner i part, og hadde 23 kroner i måneden. Jeg husker ikke hvor mye jeg hadde i avmønstring, men når vi tok hyre så fikk vi en halv måneds hyre i forskudd. Og så måtte vi betale 2 kroner til hyreagenten. Så kjøpte jeg en dress, den ga jeg 17 kroner for. Og ei lue og et par støvler. Jeg husker ikke hvor mye jeg ga for dem, men prisen på de var omkring 8 – 9 kroner. Så gikk jeg opp til jernbanestasjonen og tok toget til Sem, og så gikk jeg fra Sem og hjem. Det var først i august måned 1910.

## Hvalen

Ei tid etter jeg kom hjem, så om Peder Michelsen hjem på harejakt, og han skulle være skytter og bestyre et kokeri som de holdt på å innrede i Rotterdam. Denne fikk navnet «Hvalen». Det var en gammel båt som var innkjøpt i England, og skulle fiske på Sør-Shetland med tre hvalbåter. Den kom til Sandefjord i midten av september. Da var den lastet med kull fra Rotterdam.

Så fikk vi hyre der – jeg, Hans Bråvold og Kristian Rønning. Det var en ulykkesbåt hele tida. På reisa fra Rotterdam kom andre-maskinisten inn i veivene og ble drept. Så båten kom til Sandefjord med flagget på halv stang. Vi kom om bord i



*Bilde 3: Hvalen (privat samling)*

Sandefjord og tok om bord tomfat og dekkslast, både for og akter. Hvalbåtene hadde gått før og vi skulle treffe de i Dartmouth i England. Vi hadde jo ikke telegraf i den tida, så vi måtte gå inn. Ankeret på ytre havn og så blåste det opp om natta, og vi drev innpå et «rocks». Og da vi hevet ankeret så brakk ankerspillet og vi måtte kappe ankeret. Så vi mistet ankeret og det meste av kjettingen. Da vi kom inn på indre havn, så fikk vi dykker om bord, og det var så mange plater ødelagt at vi måtte gå til South Hampton og der måtte vi losse det meste av kullasten for å komme i tørrdokk. Måtte skifte flere plater og så måtte vi jo ta ombord lasten igjen. Og da vi kom ut så fikk vi storm i Franskebukta, og mista det meste av tomfatene som vi hadde på dekket. Så vi kom ikke ned til Sør-Shetland før julaften. Da kom vi inn til Deception. Peder Michelsen hadde gått ned med hvalbåten før oss, så de hadde fisket til «Sabroon», et kokeri av det samme selskapet. Julaften var jo som alminnelig. Kveldsmat klokka 6, og da fikk vi en slags smørgrøt, med noe saftvann til og tre halve seikaker. Og så var det ut å arbeide igjen, vi måtte jo ha i land en del av tomfatene som vi hadde i rommet og på akterdekket.

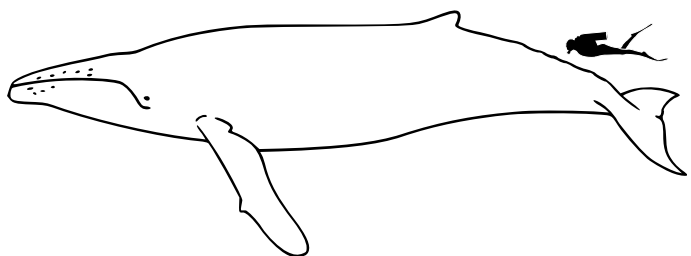
Bestyreren hadde funnet en havn nær stredet, hvor det var nærmere å ta inn hval. Vi gikk fra Deception juledagen, og kom ned i stredet til en havn som ble kalt for Sandefjordshavna. Det var en stygg havn, mange store isfjell rundt der. Vi begynte å rigge opp bomber og gjøre alt klart til å ta imot hval.

Om 4. dag jul hadde de jaktet på en hval rundt et isfjell, og så hadde isfjellet kalvet. Når isfjell begynner å katre rundt, så blir det en voldsom sjø, og Peder Michelsen stod ved kanonen. Det kom en sjø som begravde hele forskipet, og Michelsen ble slått borti hvalspillet. Han var visstnok død med det samme. En del av brua var også nedbrekt. Han som sto ved roret ble slått ned, men han klarte seg. Så gikk båten opp til Deception med Peder Michelsen. Der ble han balsamert og satt i land så vi hadde han med hjem. Han ble begravet i Sandefjord.

Så lå vi nede i den havnen en måneds tid, og da var det hval nok. Det ble tatt bare spekket og litt av skroten forut da det var hval nok, og litt av skroten akterut. Vi hadde bare seks små presskoker akterut. Forut hadde vi åpne koker og spekkhakke.

I begynnelsen av februar da begynte det å bli mørkt om nettene. Da gikk vi opp til Deception, der lå det flere kokerier. Det var «Solstreif» fra Larvik og «Ørn» og «Bombay» fra Sandefjord, og «Ronald». I den første tida lå vi ikke lenger enn ut mars måned på Sør-Shetland for assuransen ble dyrere etter den tida. Vi gikk fra Sør-Shetland den 31. mars, og vi bunkret båtene i Port Stanley og i Montevideo og i Las Palmas. Der fikk vi ordre om å gå til Hamburg og losse der.

Det var 48 døgn fra Shetland og til Hamburg. Hadde vi litt sjø imot så gjorde vi ikke mer enn seks mil. Det gikk smått med lossingen for da tappet de oljen på fat i lektere. Vi hadde 10 000 fat, og vi hadde 500 hval, men det var jo mest knølhval. Vi tok for det meste



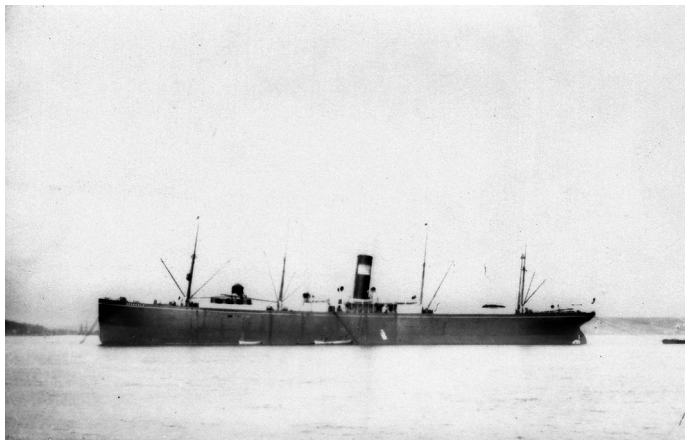
*Bilde 4: Knølhval, sammen med en dykker for å illustrere størrelsen (Wikipedia).*



bare spekket. Og da vi var ferdige med lossinga, så ble det streik ved de fleste verkstedene i Norge. Så vi måtte gå til et Vulcan-verksted i Tyskland der vi ble liggende hele sommeren. Så vi kom ikke til Sandefjord før sist i august. Og da var det snart tida de skulle reise igjen. Så jeg ble ikke med ut igjen. S/S «Hvalen» ble senere solgt til Bugge i Tønsberg.

## Benguela

2. dag nyttår var det fast forhyringsdag i Tønsberg. Da var det forhyring til selfangst, bottlenosefangst og hvalfangst på hvalstasjonene på Island, Nord Shetland og Færøyene. Jeg hadde ikke lyst til å reise nordover, men så fikk jeg hyre med «Benguela», en båt som Bugge-selskapet hadde



Bilde 5: «Benguela» (Harald Fevang)

kjøpt og holdt på å innrede til kokeri i Rotterdam. Vi kom ombord i Tønsberg sist i mars måned 1912, og var om bord en tid og tok ombord proviant og utstyr.

Vi gikk derfra i midten av april, var innom England og fylte kull, og kom ned til Tiger Bay, Vest-Afrika (Angola) først i mai. Det var bare en sandørken der vi lå. Vi gravde brønn inne på land, men det var dårlig vann som vi brakte til maskin. Vi hadde dårlig vann til å drikkevann, noen fikk beriberi og magesykdom. Jeg var vaktmann en tid, men så ble jeg sendt om bord i en hvalbåt, en gammel båt som het «Møfjord». Den hadde fisket på Island og så hadde vi en av samme som het «Lauritz Berg». Og så hadde vi en ny båt som het «May». Det var en bra båt det, den fikk 265 hval. De andre fikk ikke mer enn halvparten hver. Den jeg var med fikk 135, det meste knølhval. Jeg var jo bare om bord i steden for en som hadde beriberi, men han ble jo bedre så han ville ombord igjen. Vi fikk

en del grønnsaker fra Compagnie de Mossamèdes i Angola, og poteter - store søte poteter. Dem har jeg ikke kjent siden. Vi lå der til sist i november, da hadde vi 15 000 fat. Vi kom opp til Liverpool noen dager før jul. Jeg måtte stå igjen og være med å losse ut oljen. Arbeiderne ble sendt hjem, og de rakk fram til jul.

Det gikk smått med lossingen for vi hadde ikke varmeheatere på tankene. Til slutt ville ikke sjauerne mer så vi måtte ta med oss resten hjem. På hjemveien fikk vi kraftig storm i Nordsjøen. Og vi hadde noe olje igjen på alle tankene og fikk ikke pumpet inn til ballast, så båten ville ikke styre. Vi brukte elleve døgn fra Liverpool til Tønsberg. Vi hadde ikke telegraf da. Jeg var opp på broen da vi fikk havnelosen om bord. «Ja, nå holdt vi på å gi opp håpet», sa han.

Vi ble avmønstret den andre dagen. Men jeg ville ikke være med til Afrika igjen, så jeg ble hjemme. «Benguela» gikk en tur til Afrika. Siden gikk den til Syd-Shetland to turer. Så brøt krigen ut i 1914. Vi var nøytrale, men vi solgte jo oljen til England. Så «Benguela» ble torpedert på hjemturen i 1916, men alle mann ble reddet.

## Guvernøren

Høsten 1913 reiste jeg ut med «Guvernøren». Den hadde hørt hjemme i Larvik før, og hadde fisket på Australia. Men de hadde gjort det dårlig, så den ble solgt til Odd-selskapet i Sandefjord. Den het «Tøger» før, nå ble den omdøpt til



Bilde 6: «Guvernøren» (privat samling)

«Guvernøren». Leif Bryde var skipper. Einar Gleditsch skulle være bestyrer,

men han døde i England på nedturen. Kolbjørn var skytter, og Odd var matros. Vi gikk fra Sandefjord sist i september, og lastet kull i Cardiff, og bunkret i Saint Vincent, det var mørkt da vi gikk ut fra Saint Vincent, og om morgenen fikk vi se en liten negergutt krabbet ut av en livbåt. Da måtte vi begynnte å lete over hele båten, og vi fant 17 stykker. Det var jo mest voksne, men det var noen guttunger som var nesten nakne. Vi måtte snu og gå tilbake til Saint Vincent. De fikk klær av oss, mange hadde jo noe gammelt. Så de var glade for det, men de ville jo helst vært med oss. Vi var innom Montevideo og Port Stanley på Falkland og ned til Syd-Shetland. Da var det fullt av pakkis i Bransfieldstredet. Men med sakte fart så kom vi igjennom, og helt ned. Der hadde vi en fin havn, den ble senere kalt Guvernør-havna. Det var den beste havn jeg hadde vært i der nede. Det var fint ved juletider og først i januar. Lyst hele natta, og mye fint vær med solskinn om dagen og en masse drivis og høye isfjell. Det var mye hval der nede da, men sist i mars da begynte det å minke på kullet.

Da måtte vi gå for å rekke opp til Montevideo før vi raka opp for kull. Da hadde vi nesten full last også, ca 25 000 fat. Vi gikk innom Port Stanley på Falklandsøyene for å bunkre hvalbåtene, og så til Montevideo. Der la vi opp hvalbåtene. Da vi kom et par dager ut fra Montevideo, så fikk en vi en pampero (*et utbrudd av kald polarluft fra vestre, sørvestre eller sørlige Brasil*). En av de verste stormene raste i tre døgn. Den gravde opp sjøen så vi kunne ikke gå, måtte bare ligge med baugen på været og enda gikk sjøen over hele båten. Smia hadde vi på fordekket, og den var bygd opp bare av firkant og bølgeblikk, så den forsvant. Den store ambolten lå midtskips. Jeg sto ved roret ei natt som sjøen gikk over broen, og tok en av livbåtene. Jeg klarte meg, for vi hadde roret i akterkant av broen. Men 2. styrmann han fikk den over seg, så han fikk knekt flere ribbein, og var krank lenge etterpå. Nede i rommet der hadde vi noen klaringskasser fulle av olje som slingra løse. Vi holdt på der nede ei natt, og fikk berget dem også.

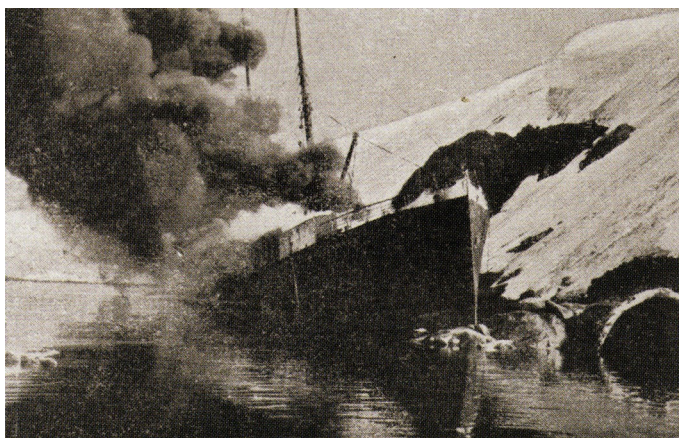
Da stormen hadde vart i tre døgn så begynte det å løyse på. Men da hadde vi også drevet langt den motsatte veien, så vi skjønnte snart at vi ikke hadde kull

nok igjen til å rekke opp til Saint Vincent. Da måtte vi hjelpe til å fyre med ved. Vi hogg opp til favneved, alle de trematerialene vi hadde om bord. Da holdt vi ikke mer enn halv fart på slutten. Og da fikk vi ordre om å gå til Liverpool og losse. Der kom det ordre om at de bare skulle beholde skutas mannskap og sende resten hjem. Jeg var hyrt som matros så jeg skulle stoppe, men fikk byttet med en så jeg fikk reise hjem. Vi ble sendt med jernbanen til Hull, og så med en engelsk båt som het «Eskimo» til Oslo. Det var den 18. mai om kvelden vi kom fram. Da var det fint å komme hjem.

Så var jeg hjemme den sommeren. Jeg arbeidet for det meste for Ørsted Falck.

## **Guvernøren i brann**

Og da høsten kom så ble jeg med «Guvernøren» igjen. Så var det den samme ruta igjen til Cardiff og fylle kull, og til Montevideo etter hvalbåtene, videre til Falkland og så til Sør-Shetland. Vi kom bra igjennom drivisen, og ned i stredet og ankret og akterfortøyet i samme



*Bilde 7: «Guvernøren» i brann*

havna vi hadde vært året før. Det var fint vær og mye hval, så vi hadde kommet til å gjøre det bra det året – vi hadde 17 000 fat.

Ja, jeg glemmer ikke det, det var den 27. januar, om morgenen. Vi hadde ikke noe hval den dagen. Jeg kom opp på dekk der jeg traff 1. styrmann og så kom basen også. Nå hadde tankgjengen gjort klar to tanker, en akterut og en forut. De går ned for og å se om tankene er ordentlig rengjort for Bryden skulle

bestandig se før de begynte å fylle olje på dem. Jeg og basen fant da en flaggermuslykt. Vi hadde jo ikke elektrisk lys i rommene, så ble tilfeldigvis til at vi skulle ta den forut først. Hadde vi tatt den akterut først, hadde vi vært ferdige. Da vi kom ned på tanken forut så var det så dårlig lys på lykta. Da vi skulle se etter, så var den tom for parafin. «Sitt her du» sa basen, «så skal jeg krabbe opp og fylle parafin». Jeg satt der og ventet, men synes han ble lenge borte. Det var jo mørkt, men jeg fant lederen og kom opp på underdekk. Da jeg kom i luka til fordekket, så får jeg se flammene sto jevnt med aktermasten. Jeg hadde lugar i akterkant av midtskipen. Der brant det rundt, så jeg kom ikke inn i lugaren. Og jeg hadde bare en gammel svart dongeridress på meg. Men jeg var heldig. Jeg hadde dressen min hengende i en tom lugar, og den fikk jeg tak i. Så kom 1. styrmann Emil Gade. «Jeg får ikke tid» sa han, «se om du kan få reddet noe av greiene mine i lugaren min». Han holdt på med vannslanger, men det var ikke noe hjelp i det. Jeg fikk stappet alt som styrmann hadde i en sekk, og der stappet jeg min dress i sammen med hans.

Gustav Rolstad han kjørte en bensinmotorbåt, og så la de bensinfatene på undre dekk under akterplan. Så hadde han gått ned og tappet bensin, og så hadde han hengt lykten i taket og tappet to bøtter med bensin og spilte nok litt på dekket. Han var heldig, han kom opp på før fata eksploderte og det begynte å brenne i

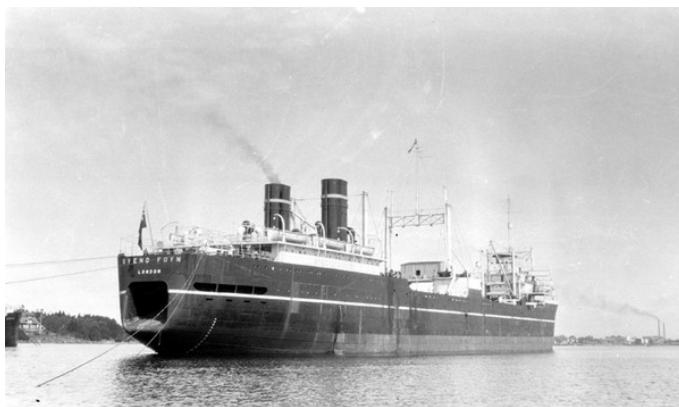


*Bilde 8: «Guvernøren» fotografert i 2008 (Serge Ouachée)*

treverket. Vi skjønnte snart at det ikke var noen hjelp i å prøve å slukke, så vi måtte prøve å berge det vi kunne. Fikk et par livbåter på vannet. Det var høye fjell rundt den havna, men det var en liten slette ca 200 – 300 meter unna, så vi

rodde dit bort og bar i land det vi fikk tak i. Det var jo tøyet til folkene, og en del proviant som vi fikk i land. Så vi spiste det vi hadde fått med oss, noe hermetikk. Men proviantrommet hadde vi akterut og der brant det, så vi kom ikke inn der. Vi ventet på at hvalbåtene skulle komme, men mot kvelden da det begynte å bli kaldt, tok noen av oss livbåten. Jeg ble med der jeg også. Vi visste jo at flere av de andre kokeriene lå lengre ned i stredet. Utpå natta fikk vi se røyken fra en båt. Vi rodde dit bort, det var «Svend Foyn» fra Sandefjord.

Vi kom om bord. Der hadde de hatt hval om dagen så det varmt nede i kokeriet, og jeg fant en varm plass på en klaringskasse, så jeg lå der den første natta. Om morgenen fikk vi mat, og en av båtene våre lå ved siden av og da hadde resten av folka våre kommet om bord i båtene



*Bilde 9: Hvalkokeriet «Svend Foyn» (Vestfold fylkesmuseums digitale bildearkiv)*

og de hadde fordelt de på de andre kokeriene. Så fikk jeg se styrmannen. «Skal vi få tak i motorbåten og reise om bord, og se om vi kan få tak i noe i slapkista?» Jo, han ble med. Da vi kom rundt odden og fikk se Guvernøren, da så vi tykk svart røyk veltet ut fra midtskips og akterover. Forut var det bra. Vi kom opp forut, salongen og offiserlugarene var under dekk midtskips, og der var slapkista. Jeg var jo godt kjent der, så jeg fikk tak i en tauende og gjorde fast rundt livet og fikk opp døra til slapkiste-rommet. Det var mørkt og fullt av kullos, men jeg visste jo hvor de tykke vadmelsjakkene lå hen, så jeg fikk tak i noe og hivde opp i trappen til styrmann. Så hørte jeg han ropte at jeg måtte komme opp. Det siste jeg fikk med meg opp var noen bokser med skråtobakk. Da begynte jeg å bli svimmel av kullosen, men iblant det jeg fikk opp var en bra vadmelsjakke og en bukse. Så jeg var fornøyd med det.

Hvalbåtene våre var rundt på alle kokeriene og fikk kull og noe proviant. Så måtte vi fordele oss på hver hvalbåt. Jeg var med hvalbåten Odd. Der var vi 38 mann i alt. Hadde ikke køyeplass eller livbåter til mer enn 14 – 15 mann, så de fleste av oss måtte ligge nede i rommet. Jeg fant en plass nede i maskinrommet, på en tvistehaug bak maskinen. Vi fikk dårlig vær oppover så de måtte skalke luka, og da ble det dårlig luft i rommet. Og i byssa kokte de erter og saltkjøtt, både natt og dag.

Da vi kom opp til innløpet til Port Stanley på Falklandsøyene begynte de å skyte på oss fra land. De trodde vi var tyskere. De skjøt et par skudd foran baugen. Det hadde vært en tysker inne noen dager før, og senka tre båter på havna. De lå sunkne, med bare litt av mastene over vannet. Da var ikke noe kaianlegg så vi måtte ankre utpå. Så reiste Leif Bryde og et par mann i land med prammen. Han kom snart igjen, og han ropte at alle mann skulle komme opp på dekk. Han sa at post- og passasjerbåten hadde akkurat vært der. Ruta var en gang i måneden i fredstid, og nå i krigstid så var det ikke sikkert om den kom på lenge. Så vi fikk gjøre som vi ville, enten vi ville gå i land og vente. Eller om vi ville gå ned til Montevideo på vår egen risiko. Vi hadde jo bare en livbåt og en pram.

Han stilte alle mann på den ene siden, og de som ville gå med på egen risiko – måtte gå over på den andre siden. Jeg var blant de som stod fremst, så vi gikk over og snart kom de over alle sammen. Så reiste han i land igjen og fikk noe kull og vann, og noe proviant. Sauekjøtt fikk vi jo så mye vi ville ha. Så gikk vi ut igjen, og da begynte det å bli litt varmere i været. Og vi kom opp til Montevideo i midten av februar og da var det jo midtsommers der. Det var jo ikke noe norsk eller skandinavisk sjømannssenter der, men det var en engelsk Frelsesarmé-avdeling som drev et slags sjømannshjem, så der var det bra. Det var noen av oss som ikke fikk reddet noe av tøyet vårt, så vi henvendte oss til Det norske konsulatet, og sa vi ville ha penger til å kjøpe klær for. Det var en som kunne litt norsk der, men – nei, penger kunne vi ikke få. Men vi fikk med

oss en spanjol som var med oss på flere pantesjapper med brukte klær. Vi fant noe som vi måtte ha. Vi fikk ikke hyre lenger enn den dagen da båten brant, så vi hadde ingen hyre på hjemveien.

Vi ble avmønstret i Montevideo. Det meste av det jeg hadde til gode sendte jeg hjem i posten. Vi ble lenge i Montevideo, over tre uker. Vi skulle vente til vi fikk en nøytral båt. Så en dag fikk vi ordre om å gjøre oss klare. Det kom en hollandsk last og passasjerer inn, så vi fikk bli med der. Det var ingen lugarer til 3. klasse. Det var satt inn jernkøyer ned på mellomdekk. Vi norske fikk et hjørne i akterkant, det var ti mann ved hvert bord. Maten måtte vi hente selv, måtte innrette oss som det er i marinen. Hadde bakkstørn to mann av gangen til å hente mat og vaske opp. Vi fikk hver dag til middag en blikk-kanne med rødvin, ca fem liter. Og var vi kvikke til å slå vin i krusene og gå etter, så fikk vi ofte én til.

Det var mest arbeidsfolk fra Spania, Portugal og Madeira som hadde arbeidet i Sør-Amerika og skulle hjem. Mange lå oppå dekket i fluktstoler, det var billigere. Vi var innom Santos i Brasil, der lastet vi tobakk, tobakksblader presset som høybunter. Det var bare å stikke armen igjennom sprinklene til rommet og røske til oss en neve. Så vi hadde tobakk nok. Vi lastet kaffe i Rio de Janeiro. Da vi kom til Spania og Portugal, så gikk de fleste passasjerene i land.

Så gikk vi til Amsterdam, kom vi inn på en militærkaserne, og da måtte vi på konsulatet og få pass for å reise gjennom Tyskland. Så kom vi med et skrangletog igjennom Nederland og Tyskland. Fergen videre over til Sverige og derfra til Norge. Vi gikk av i Moss, så på fergen til Horten og så til Tønsberg. Da hadde vi fått lite mat på veien, så vi dro rett ned til Anette Nilsens spiseforretning for å få mat. Sønnen hennes, Mathias Løvaas var med oss. Og da vi kom ned på mønstringskontoret i Tønsberg så tok de Sjøfartsboka fra meg. Jeg skulle være klar til å møte i det militære.



# Marinen

Etter mønstringskontoret i Tønsberg tok Sjøfartsboka fra meg, måtte jeg være klar til å møte i militæret. Jeg var vel hjemme en måneds tid, så fikk jeg ordre til å møte på Horten.



*Bilde 10: Fregatten «Kong Sverre» som losjiskip (Wikipedia)*

Jeg kom om bord i gamle «Kong Sverre». Dette hadde vært Norges største seilskute en gang, bygd i 1864. Nå var den avrigget og i bruk som losjiskip for marinen.

Vi var 600 mann om bord som lå i hengekøyer på banjeren. Vi hadde rekruttskole i seks uker.

Under rifleskytingen ble jeg tilfeldigvis blant de beste til å skyte. Jeg fikk medalje og ble uttatt til Kanonskytterskolen.



*Bilde 11: «Teist»*

Da vi bodde på kasernen, var vi 30 stykker der. Jeg var på Horten i tre måneder. Da ble jeg og

Søren Beckmand og Kristian Stener sendt til tre torpedobåter i Farsund som kanonskyttere. Jeg skulle på torpedobåten «Teist» og Beckmand på «Skarv» og Stener på «Kjell».

Vi kom til Farsund med kystbåten kl. 5 om morgenen. Det var overminøren på «Teist» som møtte oss. Vi hadde en skrivelse med oss om hvor vi skulle hen. Da jeg sa jeg skulle på «Teist», så spurte de om jeg var stuerten. «Nei, jeg skal være kanonskytter», sa jeg. «Nei, du må være kokk», sa han, «for vi har ingen til å koke, fordi kokken vår har reist i dag.» Ja, vi kom da om bord, og jeg bort i byssa og så at det var rotete. De hadde hatt avskjedslag om natten. Oppvasken sto der og det var uryddig over alt. Jeg fikk vasket opp og pyntet, så ble det nokså bra.

Vi holdt oss med kosten selv, på en måte. Men vi fikk saltkjøtt og melkebokser og noe annen hermetikk fra Horten. Resten måtte vi kjøpe i land. Overminøren hadde kassebeholdningen og regnskapet, så han bestilte varer fra land som vi fikk om bord. Vi hadde penger til overs hver måned som vi sparte til jul, så vi hadde noe ekstra. Vi levde jo billig. Fisk fikk vi billig av fiskerne, og noe fisket vi selv også.

Vi hadde strekningen fra Mandal og opp til Egersund og skulle følge tyske båter som gikk med jernmalm fra Narvik til Tyskland. Engelske og tyske miner tok vi mange av. Finske og svenske seilskuter som hadde hatt dekkslast med høvlet bord



Bilde 12: «Teist»

og plank var på vei til England. Tyskerne skjøt dem i senk og satte fyr på dem.

En gang så kom vi over en skute som var minesprengt. Den hadde vært lastet med høvla bord og plank. Det var pent og stille vær den dagen, så vi var ute

med prammen. Vi samlet sammen en stor flåte av høvla bord og fikk det med oss inn til bryggen i Farsund. Vi trodde vi skulle få solgt den, men så kom lensmannen og tok alt sammen. Fordi vi var militære, så hadde vi ikke rett til noen bergingslønn. Men vi fikk 25 kroner hver en gang av assuranceselskapet Viking, fordi vi reddet en kornlastet seilskute som holdt på å drive i land på Lister. Vi fikk sleper om bord og fikk den klar av land.

Det var en fiskebank vest for Lindesnes. Når vi hadde god tid slo vi stopp i maskinen og kastet ut fiskesnøret. Der fikk vi som regel fisk bestandig. Etter det store Nordsjøslaget i juni 1916 fikk vi telefon nesten hver dag om at det var oppdaget flytende lik, så vi måtte ut å få tak i dem. Vi fikk avlange kasser fra land som vi la dem i. Men vi måtte jo undersøke dem nøye. Lommebøker, brev og penger og dødsmerke de hadde i en lenke rundt halsen. Det ble lagt i en pakke og ble sendt til de engelske og tyske konsulatene. En gang begravde vi 16 stykker på Farsund kirkegård på en dag.

Det ble lenge før vi fikk en kokk, så jeg kokte hele vinteren. Fiskesuppen jeg kokte, den ble berømt, for jeg kunne jo få så mange store torskehoder jeg ville ha. Så spedde jeg opp med vikingmelk, for den fikk vi fra Horten.



*Bilde 13: «Teist»*

Vi var 19 mann om bord, 14 mann forut. Vi lå i hengekøyer med en torpedo i mellom oss klar til å skyte ut. Vi hadde det bra om bord i «Teist» – bra kameratskap med både offiserer og mannskap. Men vi gikk jo stadig og ventet på å bli avløst, og sist i januar 1917 kom det ny kontingent for å løse oss av. I januar 1917 ble noen av oss sendt til Horten igjen, om bord i «Kong Sverre».

Men det var ikke så lenge vi ble der. Så en dag fikk vi ordre til å levere ulltepper og vinterklær og fikk reisepenger hjem.

## Avløst

Da jeg kom hjem, hadde vi ikke noe sted å være, men så fikk vi huset på Skarsholt. Det var stor arbeidstrafikk over alt, skogsarbeid og vedhugst mest. På grunn av krigen så var det lite kull vi kunne få fra England. Tønsbergs Proviantraad og Tønsberg Papirindustri kjøpte 1000 favner på rot i Ådne-skogen og Skarsholt-skogen. Tønsberg provianteringsråd kjøpte hele Ambjørnrød- og Vestby-skogen.

Krigen ble slutt i november 1918, og da begynte vi å få kull fra England igjen. 1919 så bygde Nils Skarsholt hus, og vi fikk en liten leilighet der med et rom og en alkove til kjøkken og flyttet dit ned. Da begynte de å gjøre klar til hvalfangsten igjen. Nils reiste på hvalfangst til Australia om våren, så jeg gjorde høyonna for ham og hugg ved.

## Ørnen

Jeg reiste ut med «Ørnen» fra Sandefjord til Sør-Shetland igjen. Vi fisket bra og fikk full last på 25 000 fat og var hjemme sist i april. Så innredet jeg et par rom hjemme på Ellefsrød. Om høsten måtte jeg ta operasjon for blindtarmen. Da jeg lå på sykehuset fikk jeg kort om at de skulle forhyre igjen. Da var jeg akkurat operert, så jeg måtte si at jeg ikke kunne være med.



Bilde 14: «Ørnen» (Hvalfangstmuseets fotoarkiv)

## Ronald

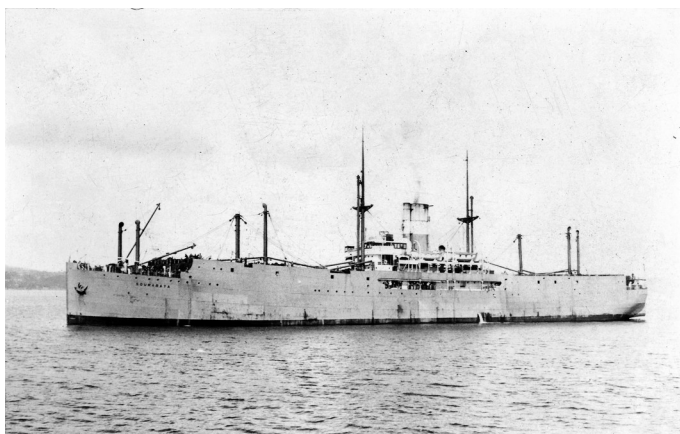
Året etter så fikk jeg kort til forhyring på «Falken»; de byttet ut «Ørn» og fikk «Falk» i stedet. Det hadde ikke begynt noen rutebil til Sandefjord da, så jeg reiste om Tønsberg. Der holdt de på med å forhyre til «Ronald». Der var det jo så mange kjente at jeg tok hyre med «Ronald». Den var jeg med i seks sesonger, og jeg hadde ikke tenkt å gå fra «Ronald».



Bilde 15: «Ronald» (E.B. Binnie, © Thomas Binnie)

## Sourabaya

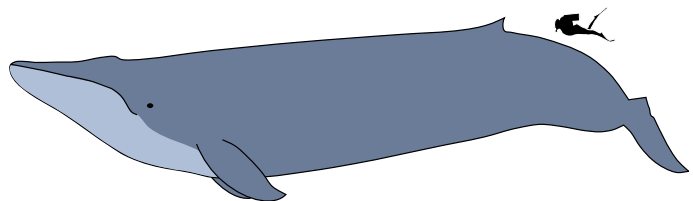
Men så traff jeg Anton Torgersen i Tønsberg. «Nå skal du bli med meg i år», sa han. «Å skal du hen?», sa jeg. «Jeg skal være skipper på «Sourabaya»», sa han. «Er det noe bedre der da», sa jeg. «Ja, det er et nytt kokeri med opphalingslipp, så de hiver opp hvalen på dekk». Han ville ha meg og et par til, «så ble vi noen kjente», sa han.



Bilde 16: «Sourabaya» (Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart)

Ja, så ble det til at jeg ble med «Sourabaya». Den lå over i England, og vi ble sendt over med «Blendheim» til Newcastle og derfra til et verksted hvor «Sourabaya» var innredet til kokeri. Vi kom om bord i «Sourabaya» om kvelden, og der var det så uryddig over alt. Jeg traff Torgersen på akterplan. «Nå, hva synes du», sa han. «Nei, jeg synes ikke noe om det her», sa jeg. «Men det må vel bli bedre når vi får ordnet opp», mente jeg. «Ja, jeg lurar på det», sa han.

Vi måtte gjøre om mye på nedturen. Vi var innom Syd-Georgia etter hvalbåtene, og gikk sydover til vi fant drivisen. Vi fant mange klarer imellom isfjell og dravis og fikk

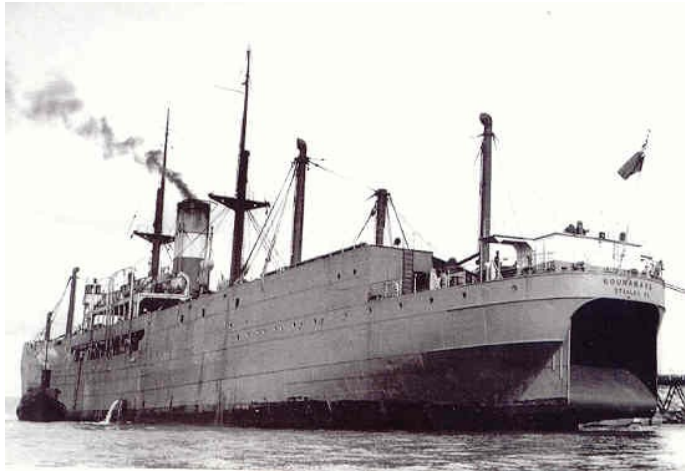


*Bilde 17: Blåhval, sammen med en dykker for å illustrere størrelsen (Wikipedia)*

snart den første hvalen. Det var en stor blåhval. Vi hadde jo ikke hvalkloen i de første årene, så vi flensere måtte ned i brekken og legge an hvalen. Den var nokså bratt den brekken, så vi måtte bruke en slodde som vi gikk ned i. Vi skulle jo ha tau på oss, men det ble som regel bare i førstningen. Slodden hadde bord på siden og i akterkant som vi hadde sjakler og stropper i. Vi fikk stroppen rundt rumpa, hivde opp slodden, og de begynte å hive på hvalen. Midt oppe i brekken slapp vi vinsjen, trodde først vinsjen ikke var sterk nok. Men så fikk de se at det ikke var åpnet for eksosen. Da gikk hvalen fint opp.

Da vi fikk flenset buken og skulle til å katre, så orket ikke vinsjen det. Vi måtte rigge gein og kasteblokker, så vi holdt på hele formiddagen, og hele forplanet hadde ikke noe å gjøre. «Nei, det herre går ikke», sa Torgersen. Jeg hadde jo flenset utabords i flere år, så jeg fikk finne en gjeng og begynne klokka fire om morgenen. Så vi hadde en hvalskrott ferdig til kl. 6 og hivde den rett på forplanet. Jeg og Olaf Lie fra Vivestad, vi flenset utabords hele tida når det var fint vær. Var det for mye sjø, så gikk vi ikke ned. På slutten av sesongen, da det var mørkt om morgenen, sluttet vi, men da gikk det bedre på plan også.

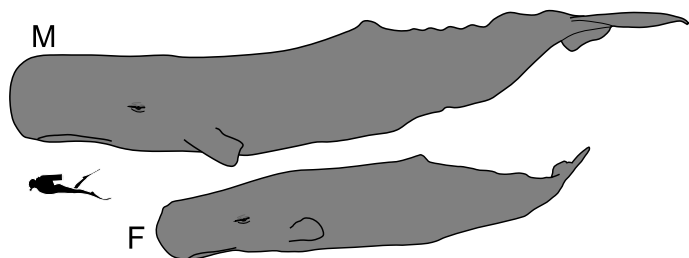
Vi hadde seks hvalbåter, og vi gjorde det bra det året. I slutten av mars måtte vi slutte, for da hadde vi lite fyringsolje igjen. Da gikk vi opp til Syd-Georgia og la opp båtene der. Vi kom tidlig hjem det året. Vi var hjemme de siste dagene i april 1930.



*Bilde 18: Sourabaya (lardex.net)*

Det andre året med «Sourabaya» kom vi om bord i kokeriet i Tønsberg, så var det samme ruta igjen. Over til Curaçao i Vest-India og laste fyringsolje, til Syd-Georgia igjen etter hvalbåtene og ned i isen. Men da ble det satt en liten nattgjeng. Vi var bare en 8 á 9 mann. Det var som regel fullt på plan da vi kom på om kvelden. Så fylte vi på kokene og ryddet opp, hadde som regel ren plan ved midnattstider. Vi hadde bedre vinsjer, så det gikk lettere. Da hivde vi opp en hval. Jeg og Sverre Møiland var nede i brekken, la an og flenset og lemmet og hivde forut, så dag-gjengen hadde noe å begynne på.

Det året kom vi senere hjem. Jeg tror det var i midten av april. Jeg var med «Sourabaya» i to sesonger. Jeg hadde jo hyre den 3. sesongen også. Så kom det opplagsåret da alle de norske kokeriene ble



*Bilde 19: Spermhval (M = hannhval og F = hunnhval), sammen med en dykker for å illustrere størrelsen (Wikipedia).*

hjemme på grunn av at de ikke fikk solgt oljen. Men Salvesen skulle gå ut allikevel. Da skulle vi gått tidligere, skulle fisket spermhval på Peru først.

## Opplagsår

Det var mye å gjøre hjemme, var jo så vidt ferdig med høyonna, så det ble til at jeg sa i fra meg hyra og ble hjemme.

Ingar Skjeggerød fikk min jobb, og han gikk jo ned i brekken. Han har snakket om det, Sverre Møyland, flere ganger. Når jeg ikke var med, så ville ikke han være med på nattgjengen. Han fikk byttet med Gustav Johansen, en fra Tønsberg. Da var det Ingar og Gustav som flenset og la an i brekken. Så var det en mørk natt som de lå nede i brekken og plundra med å legge an en hval at fotblokka til fiskevinsjen brakk og slodda som de var i, ble slått rundt. De ble slått til sjøs begge to. Gustav fikk tak i hvalrumpa og hang seg fast der. Men Ingar, han forsvant. De fikk ut en flenseferge og fikk tak i Gustav. Men Ingar så de ikke noe mer til. Det var mørke natten, og med tunge sjøstøvler og vinterkledning så var det nok umulig å holde seg oppe i vannet. Jeg fikk se det i Tønsbergs Blad at Ingar var omkommet ved et ulykkestilfelle. Men jeg fikk jo greie på hvordan det var gått til da Sverre kom hjem.

Nei, jeg ville ikke være med Salvesen mer, så jeg ble hjemme og kjørte i skogen et par år.



Bilde 20: «Strombus» før ombygging med akterslipp (privat samling)

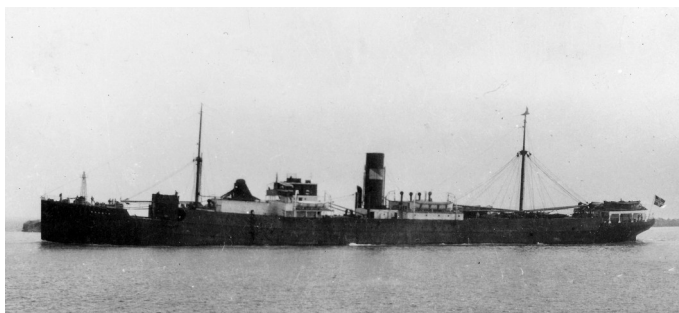


## Strombus

Men i 1934 ble det så dårlige tider at jeg solgte hesten og reiste ut med kokeriet «Strombus». Mannskapet måtte ta preferanseaksjer for å få reist med ut. Men vi gjorde det dårlig det året. Oljen gikk ned i pris, så selskapet ble avviklet og «Strombus» ble solgt til Salvesen som transportbåt. Jeg hadde tre aksjer; de solgte jeg til en aksjemegler og tapte 300 kroner på hver aksje. «Strombus» var en av de første båtene som ble torpedert da krigen brøt ut.

## Maudie

Året etter ble jeg med «Maudie». Den skulle være hjelpekokeri til «Sydis». Vi kom sent ned det året. Vi passerte ekvator om julaften. Da vi kom ned til iskanten, mistet den ene båten propellen og den andre måtte taue den. Vi hadde



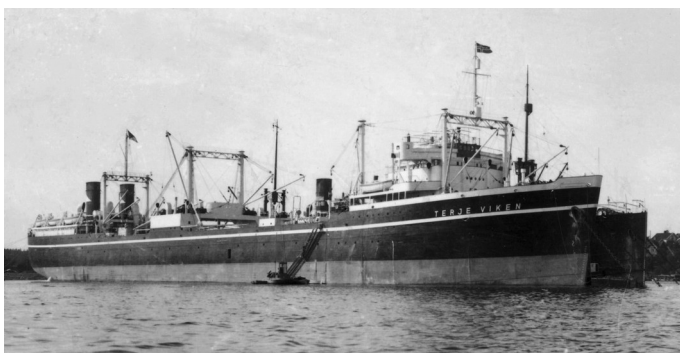
*Bilde 21: «Maudie» (Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart)*

ikke mer enn to båter. Maskinisten på «Sydis» kom om bord, og vi gikk langt inn i isen. Der var det stille og fint. Vi hadde reservepropell med og fikk satt på propellen i sjøen. Jeg var forresten med på det. Vi gjorde det nokså bra det året. Vi fikk ikke mer enn 10 000 fat, men da vi hadde part av «Sydis» ble det nokså bra likevel.

## Terje Viken

Året etter, i 1936, hadde Buggeselskapet bygd «Terje Viken». Det var da Norges største lastebåt. Den var jeg med i 1936, 1937, 1938 og 1939. Den siste turen ble lang. Da var jeg om bord i 17 måneder.

Da krigen brøt ut i 1939, lå «Terje Viken» i Sverige ved et verksted. Den gikk under engelsk flagg. Det ble sendt en del av maskin- og dekksmannskap til Sverige som gikk med «Terje Viken» til Bergen.



*Bilde 22: «Terje Viken» (privat samling)*

Den lå der og ventet på resten av mannskapet. Det ble mye ugreie med forhyringen, for mange ville ikke være med, og det ble forhyrt mange nye. Men alle vi gamle flensere og lemmere og båsen gikk med igjen.

Vi ble sendt med toget til Bergen. Da vi kom dit ble det trøbbel der også på grunn av krigstillegget. Alle som gikk under norsk flagg skulle ha krigstillegg. Vi som var under engelsk flagg skulle ikke ha noe, så det var flere som reiste hjem. Vi satt i lugaren vår, hele gjengen, da båsen kom. Hans Aulesjord var bås og vi hadde jo vært sammen i mange år. «Nå får de komme ut og begynne å gjøre sjøklart. Vi skal snart gå», sa han. «Nei, nå snakker vi akkurat om å reise hjem», sa vi. «Ja, reiser dere hjem, så reiser jeg også. Jeg går ikke ut med det mannskapet som blir igjen da». Så gikk han ut og opp til skipperen og sa, at nå ville flenserene og lemmerene reise hjem.

Skipperen ga ordre med det samme til å hive opp ankeret. Vi satt i lugaren og fikk høre at propellen begynte å gå. Da vi kom ut på dekket var vi alt langt ute. Så ankeret vi helt ute i fjordgapet. Vi måtte se å få rigget ned bommene og få surret noe av det som sto løst på dekket. I mørkningen var det opp med ankeret og full fart ut i Nordsjøen med slukte lys og lanterner. Det var ikke mange som sov noe større den første natten. Vi hørte jo i nyhetene at et engelsk hangarskip hadde blitt torpedert og senket natten før.

Vi kom bra over og inn til Leith i Skottland og fikk vi ordre til å gå til Glasgow. Der fikk vi påmontert en 76 millimeter Armstrong-kanon akterut. Vi gikk ut fra Glasgow og over til Curaçao og lastet fyringsolje, derfra over til Cape Town.

Vi så ikke en eneste ubåt på veien. Vi fikk en engelsk kanonskytter om bord i Glasgow som skulle lære oss opp. Jeg var med, for jeg kjente jo godt til de kanonene. Jeg var opplært på samme slags kanoner på Horten. Vi så ikke en eneste ubåt på hele nedturen, men vi skjøt mange skudd for å ha øvelse. Men vi måtte jo spare på ammunisjonen også, i tilfelle vi skulle få bruk for den.

Vi var innom Cape Town etter båtene, var nede i Sydishavet og opp til Cape Town igjen og merket ikke noe til krigen. Vi så jo mye i avisene om krigen, men vi tenkte ikke på at Norge skulle komme med.

Vi gikk ut fra Cape Town den 8. april om kvelden. Dagen etter, kl. 11 om formiddagen, ble vi kalt bort i den store messen alle sammen. Så kom Borchgrevink, han var skipper da, og leste opp et telegram om at tyskeren hadde gjort invasjon i Norge. Men de allierte var underveis for å få dem ut igjen. Vi fikk jo snart høre at Sør-Norge var oppgitt. Det var et hardt slag for oss. Vi hadde alt begynt å regne ut tida til vi kunne være hjemme. Nå var Norge og hjemmet vårt stengt for oss.

Vi gikk alene da og under engelsk flagg, så vi kunne vente på å bli tatt av undervannsbåter hvilken tid som helst. Det kom ordre til å gå til Sierra Leone, eller Freetown som byen heter. Vi ankret opp på ytre havn og skulle vente på konvoi. Vi lå vel der en ukes tid. Der lå det flere kokerier. Da kom «Hektor» også, og vi tok lasten den hadde over til oss pluss en del av mannskapet. Den skulle gå over til Curaçao i Amerika etter en oljelast til England. Vi kom med en konvoi til England, det var ikke store beskyttelsen vi fikk av to små destroyere, og hadde ordre om å gå til London. Da vi kom inn i kanalen ble det så mye bombing og senkninger av båter at vi ble beordret inn til Portland. Vi lå

der noen dager, og det kom flyktninger hver natt fra Frankrike. Bombingen fortsatte og vi fikk vi ordre til å gå derfra opp til Milford Haven, en plass på vestkysten (i Wales). Der ble vi avmønstret alle mann, vi flensere og lemmere og båsen og en del maskinfolk. Vi mønstret på igjen etter engelsk hyre. De andre ble sendt til London. Da var vi lite folk igjen. Der losset vi litt olje og guano på lektere.

Tidlig en søndagsmorgen fikk vi ordre til å gå igjen. Vi skulle gå opp til Skottland og kom opp til Gourock, utafor Glasgow. Der var det konvoiplass, og der lå det mange norske og danske båter med full last og ventet på ordre. Den norske regjering hadde jo ikke fått startet Nortraship enda. Der losset vi en del av lasten til «Polar Chief». Vi ble dirigert lengre opp i Cloyden (Firth of Clyde) til en plass som heter Ardentinny. Da hadde jeg fått forbindelse med Alf, så han og Lars Myhre kom ned en lørdag kveld og var til søndag.

«New Sivilla» til Salvesen gjorde seg klar til å gå på hvalfangst. Den gikk ut og ble torpedert like utenfor Irland, men alle mann kom i båtene. Så ville Salvesen, eller det var jo den engelske regjering som stod bak for å skaffe landet hvalolje, ta «Terje Viken». Men «Terje Viken» var fullastet med hvalolje, så de var redde for at vi skulle bli bombet. Vi lå med det meste av lasten om bord enda, vi losset bare i småpartier.

Så ble det til at de tok «Svend Foyn» i stedet. Den kom vel frem ned i isen, fisket nokså bra og kom opp til England våren etter. Den gikk en tid mellom Amerika og England, men ble til slutt senket i Atlanterhavet.

Vi ble flyttet lengre opp til en plass som het Carrick Castle i en trang fjord i mellom høye fjell. Dit kom «Hektoria» og tok av hvaloljen. Der blåste det opp kraftig storm en natt. Jeg var vaktmann, det var mørkt, men jeg skjønnte at ankeret dregget, så jeg var inne og purret Virik. Han var førstestyrmann. «Nå tror jeg vi driver på land», sa jeg. Han kom ut, og vi sto og så at vi nærmet oss

fjordveggen. Vi tok grunn ved lavvann om morgenen. De var flere som tok noen lange planker og la i fra brekken og inn på land, og gikk i land og hugget juletrær. Det var et fint plantefelt der. Noen folk så vi ikke. Der hadde vi jul 1940 – 1941.

Vi måtte få en dykker til å undersøke bunnen. Det var bare propellen som var skadet, og det gjorde jo ikke noe, for vi hadde to propeller i reserve og skulle til verkstedet allikevel. Den engelske admiraliteten skulle overta «Terje Viken», og vi norske skulle i land, men Borchgrevink fikk greid at vi fikk være om bord allikevel, som mannskap.

Vi kom til verkstedet i Glasgow. Der begynte verkstedfolk å gjøre om lugarene akterut. Det skulle være hospitalskip og produsere ferskvann. Vi skulle løse av «Vestfold» i Freetown, Vest-Afrika. Den engelske admiraliteten hadde nå overtatt «Terje Viken», så vi fikk ikke greie på noe større, men visste at vi skulle over til Amerika og derfra til Freetown på Sierra Leone.

Da vi var ferdig ved verkstedet, fikk vi om bord mye utstyr til hospitalet, mange kjøleskap og forskjellig, luftvernkanoner på hver side av broen og krigsutstyr. Vi fikk om bord en del passasjerer, noen engelske skipsmannskaper som skulle over til Amerika og noen greske flyktninger, deriblant to filmskuespillerinner. De hadde med seg to tunge koffertar. Jeg og en til, vi bar dem om bord. De måtte være fylt med bare sølv og verdisaker. Et lite skrin hadde de under brystet i en lenke rundt halsen. Katina Paxinou har jeg sett på film siden.

Vi gikk ut til sjøs den 3. mars, en mandagskveld. Det var mørkt, og det snødde og blåste og var kaldt. Vi skulle treffe en konvoi utenfor Skottland dagen etter. Vi fant konvoien. Da var vi vel omkring 40 båter, mange av dem små og gamle, så vi kunne ikke holde mer enn åtte mil. Det ble full snøstorm et par dager, og vi måtte vi slå av på farten. Det var et par hollendere som ikke kunne holde følge.

Jeg sto ved roret en dag da vi måtte slå av på farten igjen. Virik var på broen. «Vi kommer ikke over hvis vi skal holde på slik», sa jeg. «Nei hadde jeg hatt noe å si, skulle jeg slått full fart og gått fra hele konvoien. Vi kunne jo kjørt opp i en 12 a 13 mil, vi». Torsdag begynte vinden å løye, og det ble mildere Vi var ute i Golfstrømmen.

Fredag morgen, vi hadde 4 – 8-vakter, var det nesten stille med disig regnfull luft, men det var en del rulling. Vi satt i messa og drakk kaffe. Da hørte vi at de droppet dypvannsbomber forut for oss. Jeg så på klokka. Da var den ti på fem. «Nå får jeg gå opp på broen og løse av Arthur, så han kan få en kopp kaffe før han går til roret», sa jeg. Jeg kom fra lampelyset i messa og rett ut på dekket. Det var så mørkt at jeg så ingenting. Jeg følte meg fram og fikk tak i rekkverket til nedre bro. Der hang livbåten. Jeg gikk og holdt meg i livbåten til jeg fikk tak i rekkverket til øvre bro. Jeg sto akkurat på øverste trinn. «Er du der, Arthur», sa jeg. «Ja», svarte det, «og nå tror jeg en båt foran oss fikke en torpedo, for jeg hørte en eksplosjon». Så braker det i. Jeg husker ikke noe før jeg kom til meg selv igjen på brovingen på styrbord side. Der lå både jeg og Arthur oven på hverandre. Det var tak over der, for det var plassert en kanon på taket. Mens vi lå der drysset det ned fra luften, jeg vet ikke hva det var alt sammen. En tung gjenstand hogg ned i dekket ende ved siden av oss. Vi kom oss opp og bort i styrehuset. Der var alt sammen et kaos. Glasskuppelen til det store gyrokompasset lå over hele gulvet, knust glass overalt. Vi fikk ryddet bort noe, så kom styrmann Virik opp. Han hadde vært nede i forrommet og lyst med en lommelampe. Torpedoene, de sa to, var gått tvers igjennom forskipet, under broen og vannlinjen. Forrommet og proviantrommet var snart fulle av vann. Men så lenge skottene til kokeriet holdt, så kunne vi ikke synke.

Da hadde det begynt å lysne og vi fikk se det som datt ned fra luften. Det var antennen til trådløsen og isolatorene. Det er glasskuler større enn hønseegg. Det som hogg seg fast i dekket var propellen og akselen til livbåten. Livbåten var sprengt i luften av lufttrykket, den som jeg hadde gått og holdt meg i sekunder

før. Det som var i den var spredt rundt. Selve båten, det som var igjen av den, lå flat akterut på dekket, omtrent som en brødleiv. Motoren var kilt fast i topprepet til bommen på nedre bro.

Da kom maskinchiefen opp på broen, og Borchrevink spurte hvordan det var i maskinen. «Jo, i maskinen er det bra.» Hva sier du,» sa skipperen, «skal vi prøve å gå eller skal vi snu tilbake igjen»? Chiefen svarte ikke med det samme. «Nei», sa skipperen, «det er best vi snur». Så snakket han til rormannen og ba ham å legge roret over komme klar av konvoien. Med det samme vi hadde tørnet rundt og begynt å gå, så braker det igjen. Vi fikk en torpedo ende framme på maskinen. Det kjentes ut som hele båten ble løftet klar av vannet og det kom en rar ekkel lukt over hele båten. «Ja, nå er vi ferdige», hørte jeg skipperen sa. Båten begynte å få slagside, pumpemannen fikk rettet den opp igjen. Da lå båten dypt i vannet, men vi fløt så lenge skottene i forrommet holdt.

Det var frokosttid. De hadde fått opp en del eggekasser fra proviantrommet. Brød hadde vi og i byssa stekte de egg, så mange vi ville ha. Så hadde vi frivakt og lå litt med klærne på. Jeg tok dressen min og noe undertøy og stappet i et putevar og la meg akterut i livbåten i tilfelle vi kom til å gå i båtene.

Klokken 4 om ettermiddagen hadde vi vakt igjen. Da var det klart og fint vær, og sjøen hadde lagt seg mye. Klokken 5 skulle jeg løse av Arthur ved roret. Gyrokompasset var jo ubrukelig, så de styrte etter et standardkompass. «De gradene ser ikke jeg. Du får gå etter brillene», sa jeg. «Jeg skal ta roret», sa Arthur, «så kan du ta utkikken». Jeg gikk der på broen en stund, så tok jeg kikkerten og gikk opp på bestikktaket, sto der og så på de båtene vi hadde forut. Vi var 38 båter og noen marinefartøyer i konvoien.

Mens jeg sto der, så jeg baugen ble dypere og dypere, snart var hele bakken under vann. Jeg kom ned på broen. Der var det ingen. Jeg gikk inn i bestikken; der sto Virik og målte ut på kartet som lå på bordet. «Nå må du komme ut», sa jeg, «for nå tror jeg skottet i rommet er sprengt». Han kom ut og så. «Ja, fly

akterut og få ut båten», sa han, «så skal jeg ta telefon til maskinen». Så dro han fire støt i fløyta. Enda jeg kom akterut, så hadde båten fått mye slagside.

Nå hadde vi hatt ordentlig båtmanøver, så hver mann hadde sitt å gjøre. Johan Borge hadde aktre talje, og jeg hadde fremre talje. Nå måtte vi passe på så vi fikk huket begge på en gang, ellers ville den komme til å henge opp ned eller kante, for det var nokså mye rulling. Det gikk bra, for vi fikk huket av begge på en gang. Vi hadde fanglinen fast midtskips. Da kom de andre ned lederen. Vi fikk se Virik oppe på dekket. «Nå må du komme», ropte vi. «Jeg kan ikke finne skipperen», sa han. «Han er i første båten», sa vi. Så kom han ned til oss, men han skulle vært i den andre båten. Nå lå båten med rekka nesten i vannet. «Hogg av fanglina», ropte de. Jeg tok øksa og hogg den av. Med det samme fikk vi se begge telegrafistene komme, og vi fikk dem opp i båten. Vi skjøv fra da vi var redde for å få noe over oss i båten, for på dekket lå det så mange løse ting.

Vi lå borte på vannet og så «Terje Viken» kante sakte. Steam og røyk strømmet ut fra maskintappen. Lik et døende dyr la den seg over. Til slutt gikk den helt rundt og lå med bunnen i været. Den ene propellen gikk sakte rundt, som om den vinket farvel til oss. Det var akkurat i solnedgangen om kvelden. Det synet glemmer vel ingen av oss; vi som hadde vært om bord der så lenge. Den hadde vært som et hjem for oss alle. Slik hadde den holdt seg flytende lenge, hørte vi senere. Jeg vet ikke om det er sant, men jeg hørte den hadde blitt skutt i senk, så den ikke skulle bli farlig for skipsfarten. Vi mistet alt vi hadde, og hadde kjøpt så mye da vi var i land. Vi tenkte vi skulle hjem med «Terje Viken» en gang.

Det begynte å mørkne og var en del sjø og rulling. Vi fikk en line fast i de andre båtene, så vi ikke skulle miste hverandre. Vi var 37 mann i båten jeg var i. Vi hadde en del ulltepper og oljetøy. Det var kaldt først i mars måned. Vinden begynte å friske på, så det sprutet litt sjø over av og til. Vi heiste seil og fikk styring på båten. Telegrafistene hadde fått sendt ut nødsignaler og hadde fått svar. Utpå morgensiden fikk vi se en rød rakett borte i horisonten og fikk sendt



opp en rød rakett til svar. Ikke lenge etter kom så vi en skygge av en båt komme mot oss. Det er en tysker, var det en som sa. Men da den kom nærmere, så ropte de på engelsk at vi skulle komme opp ved siden. «Kom kvikt», ropte de. De hivde ut et entrenett, det ligner et grovt fiskegarn, som vi entret om bord på. Så fort siste mann kom opp, rettet de kanonene på båtene og skjøt de i stykker, så de sank alle tre, så var det full fart. Så fort vi kom kom om bord sto de ferdige med et halvt krus med rom til hver mann.

Dette var en engelsk destroyer, «Hurricane», fulgte en konvoi lengre ute, men hadde hørt at vi sendte ut nødsignaler og gikk mot oss. Vi var vel om bord i 3 døgn. Den konvoien han fulgte



*Bilde 23: HMS «Hurricane» H06 (Wikipedia)*

skulle til Liverpool, men gikk inn til Gourock i Skottland med oss. Vi hadde ikke hatt stort med søvn. «Hurricane» hadde 160 mann besetning, og vi var omkring 90 mann.

## Skottland

Da vi kom opp under land i Skottland, så gikk båten inn til Gourock med oss. Vi kom i land der. Det kom journalister og bladfolk og intervjuet og fotograferte oss. Vi kom inn på et hotell der, med det hadde ikke rom til alle oss. Da kom Virik med en del penger. «Ta toget til Glasgow, så møtes vi i morgen». Vi fikk en drosjesjåfør til å hjelpe oss og fikk en stor sal nede på Road Aronsport. Det var vel ca. 50 senger der. Der var det mange nasjoner, mest indere. Jeg var der bare en natt. Da fikk 4 – 5 andre av oss et bra losjihus i 127 West Princes Street.

Vi hadde nok å gjøre en hel uke med avmønstring, nye pass og rasjonskort og registrering. Sjømannsprest Leif Brunvand og assistent Henriksen hadde kommet en tid før og hadde leid en stor sal og noen rom, slik at vi norske fikk et sted og samles. Det hadde ikke vært noen norsk sjømannskirke eller leseværelse i Glasgow før. Det gikk så mange ledige sjøfolk, mange var torpederte. Mange hadde ikke penger og gikk på konsulatet hver dag og ventet å få en jobb. Konsulatet kunne ikke skaffe penger eller hyre til alle sammen. Det ble de yngre og de som ikke hadde penger som fikk jobbene. Georg Karlsen, Henry Olsen og jeg søkt om å få arbeidstillatelse i land og fikk midlertidig tillatelse. Vi var nede på det engelske arbeidskontoret og kunne få arbeid på sagbruk i Rothesay på øya Bute. Vi visste ikke hvordan det var der og spurte konen der jeg bodde om hvordan det var der. «Kan de få arbeid der, så ta det med det samme. Det er det beste sted i hele Skottland. Det er et feriested om sommeren for mange i Glasgow, et par timers reise med tog og ferje», sa hun.

Vi reiste der ned 2. påskedag 1941. Der fikk vi hus med det samme. Formannen på sagbruket fulgte oss opp til Mr. Finlay i 90 High Street, et toetasjes hus. Det var mange hundre år, huset. Det hadde vært prestegård



*Bilde 24: 90 High Street i Rothesay fotografert i 2015 (Google Streetview)*

Nå hadde Finlay leid det. Han levde vel et års tid etter vi kom dit. Han hadde vært med i Boerkrigen rundt år 1900. Etter krigen var slutt hadde han reist til Afrika igjen. De hadde kolonialbutikk tvers over gaten. Den måtte mrs Finlay selge da sønnen hennes, Donald, ble innkalt til armeen. Søsteren, Kristine, ble også innkalt. Fire rom i 2. etasje hadde de leid bort til arbeidsfolk.

To brede senger var i det rommet vi hadde. Jeg og Georg Carlsen lå i sammen i en seng hele det første året. Det var gang i midten. På andre siden bodde Abigail og Neil MacQueen. De som var hos meg hadde bare et rom og en liten alkove, hvor de kunne koke mat. Abbie var gift og hadde fått en gutt noen måneder før vi kom. Mannen, Neil, hadde mye nattarbeid i «homeguarden», fyrvakt om natten for bombing. Jeg ble så godt kjent, måtte være barnevakt når ikke Neil var hjemme.

Endeveggen i det huset hadde ingen vinduer. Der hadde kinomategrafen reklameplakater på hele veggen, og for det fikk hele familien gratis billetter. De skiftet program to ganger i uka, og begge måtte de se.



*Bilde 25: Tidligere ble endeveggen på 90 High Street i Rothesay brukt til reklameplakater (Google Streetview, 2015)*

Somme tider var jeg med Mrs. Finlay til kirken om søndagen. Andre ganger stelte hun alt ferdig, så jeg kokte middagsmaten

mens hun var i kirken. Der var hun hver søndag og hadde fast plass i kirken. Vi var i begravelsen til mannen. Kisten var av polert mahogni med sølvplate på lokket, gravert med «William Hamilton Finlay».

Georg Carlsen var sagmester på en av sagene. Men vi ville heller hogge tømmer i skogen. Det var dårlig betaling i Skottland, men vi betalte ikke mer enn 30 shilling (kroner) for kost og losji i uken.

Rothsay er navnet på byen. Den ligger på ei øy (Bute) på vestkysten, og det er ikke langt over til Irland. Det er nesten samme klimaet både sommer og vinter, regn og søle. Det kunne komme en liten snøklatt om vinteren, men den gikk snart igjen.

Vi hadde fått lite greie på hvordan det var hjemme. Jeg hadde sendt mange rødekors-telegrammer og fått noen tilbake også. Men det sto bare at alt var vel. De kunne vel ikke skrive noe annet. Alf var der nede et par ganger, han var jo i armeen da. Jeg var så lei av å være der og lengtet hjem bestandig. Jeg var mange ganger oppe på konsulatet i Glasgow, men det var ikke annet å få.

Jeg ble lei av skogsarbeidet, men vi fikk ikke lov å slutte heller. Vi var registrert for å holde kullminene i gang. Det var regnet som det mest krigsviktige arbeidet, for alt det tømmer og props som de hogg og skar på sagen gikk til kullminene. Fikk de ikke kull, stoppet alt, både elektriske kraftstasjoner og fabrikker. Alt var avhengig av kullminene. Alle som arbeidet i kullminene og skogen var fritatt for militæret.

Nå hadde den norske regjeringen kjøpt et slott nord i Skottland til skole for alle flyktningebarna som hadde kommet over fra forskjellige steder. Mange kom fra Lofoten og Spitsbergen, Las Palmas, norske familier som hadde bodd i Frankrike. Alle var blitt evakuert til England da Norge ble med i krigen. Det var en prest som het Ivar Benum som var bestyrer der. Det lå under Kirkedepartementet, så det var statsråd Hjelmtveit som hadde med det å gjøre. Han var kirke- og undervisningsminister i den norske regjeringen i London. Jeg skrev til Benum og spurte om de hadde bruk for meg der oppe. Jo, han ville ha meg som altnuligmann, men han måtte snakke med Hjelmtveit først. Jeg fikk snart brev om at jeg kunne komme. Men kompaniet jeg arbeidet for ga meg ikke lov å slutte i jobben min. Det var slik at du skulle stå på din plass til krigen var slutt. Jeg var oppe på konsulatet i Glasgow og sa jeg ville reise. «Nei, hvis

du reiser så blir du tatt som rømling, og da får vi mye plunder med det», sa han. Ja, så var jeg en stund til.

Men så noen dager før jul sa jeg til Mrs. Finlay: «I morgen tidlig reiser jeg. Og hvis det kommer noe brev fra gruvedepartementet og politiet, så bare si at De ikke vet hvor jeg har reist hen». Jeg pakket sekken om kvelden. Om morgenen ble jeg fulgt av Abbie og en kone, som bodde i huset ved siden av og hadde barnevogn. Sekken min lå i barnevognen, og de fulgte meg ned på bryggen. Jeg gikk med båten til Glasgow, derfra med toget til Fordoun station, i nærheten av Aberdeen på østkysten.

## Drumtochty Castle

På Fordoun station traff jeg en norsk kaptein fra armeen som hadde konen sin der. Vi fikk en drosje på stasjonen til å kjøre oss opp til Drumtochty Castle. Der var det flere kjente fra «Terje Viken» og skolelærere og lærerinner. De fleste var fra Vestlandet og Oslo. Noen hadde rømt over fra Norge med fiskeskøyter og småbåter og noen hadde kommet med fly fra Sverige. Vi var omkring 70 – 80 mennesker, ca. 50 – 60 barn. Mange var på skolen og en del var ferdig med skolen. De arbeidet med oppvask og vasking. De hadde ikke elektrisk lys på landet i Skottland, så vi brukte en motor som vi kjørte på en lysmaskin. Det var rasjon på dieselolje, så vi kjørte bare lysmaskin og bare til kl. 11 om kvelden.



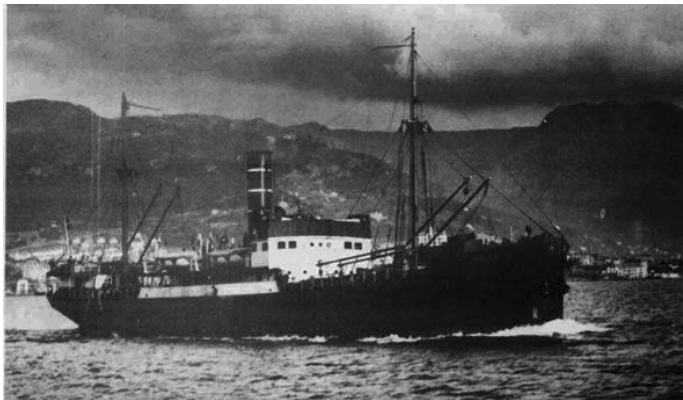
*Bilde 26: Drumtochty Castle under krigen (nrk.no)*

Da vi kom, hadde den som brukte å kjøre den fått ødelagt hånden, så han måtte reise på hospitalet. Slik fikk jeg den jobben, men han ble jo ikke lenge borte. Da begynte jeg å hogge ved i skogen, fordi det var rasjon på kull og vi måtte fyre mye med ved.

Det var 400 mål til den eiendommen, og det meste var skog. Før jeg kom, hadde de fått kjøpt en hest – en islending. Vi fikk tak i en gammel motorsykkkel som vi gjorde om til tohjuls-vogn. Den brukte vi til allting. Over jul, den siste vinteren, hadde vi mye snø og det ble mye snømåking. Det var tidlig vår der borte og først i april satte vi poteter. Vi skjønte at krigen snart var slutt, men var spente på hvordan det gikk i Norge.

## Fred!

Endelig, den 8. mai 1945, kom den dagen vi hadde ventet på i fem lange år. Klokken 3 om ettermiddagen talte Churchill i nyhetene fra London om Tysklands betingelsesløse overgivelse og at våpenstillstand var undertegnet. Straks etter begynte kirkeklokkene å ringe. Jeg var en tur nede i landsbyen, Auchenblae. Det var flagg overalt, både i vinduer og gater. Kl. 7 i de norske nyhetene fra London talte kong Haakon og statsminister Nygaardsvold. Snart fikk vi riktige nyheter fra Norge. Vi ventet jo på å få anledning til å sende brev hjem. Snart fikk vi sendt brev med noen som skulle hjem og vi ventet så på å høre hjemmefra. Da jeg endelig fikk brev om at alt var forholdsvis bra, gikk vi bare og ventet på å få reise.



Bilde 27: «Nova» ([skipsmagasinet.no](http://skipsmagasinet.no))

Jeg og noen flere kom med en liten båt som het «Nova», en liten båt på litt over 1000 tonn. Vi lå i forrommet i hengekøyer og kom til Bergen den 9. august. Så kom vi med toget til Tønsberg den 10. august om kvelden og fikk en bil hjem med det samme. Det var en opplevelse å komme hjem. Alt var så bra, og fint og varmt vær var det hele høsten utover.

## Empire Victory

Utpå høsten fikk selskapet til Bugge overta det tyske kokeriet, «Unitas». Det var lite utsikter til noe arbeidsfortjeneste hjemme og det ble til at jeg ble med der. Vi ble sendt over til Falmoth. Der lå båten. Da hadde den skiftet navn



til «Empire Victory». Jeg *Bilde 28: «Empire Victory» (Edwin Cook)* var med der sesongen 1945 – 1946. Bugge hadde den et år, så ble kokeriet solgt til Durban og fikk navnet «Abraham Larsen»

## Balaena, Bransfield og pensjonist på land

Høsten 1946 var «Balaena» ferdig. Jeg var med der i tre år, og så var jeg med «Bransfield» i to år. Da var jeg blitt 60 år og fikk sjømannspensjon, så jeg sluttet. Men jeg var flere år om bord i «Balaena» om sommeren og på lageret hos Bugge og noe i Tenvik til «Balaena» ble solgt til

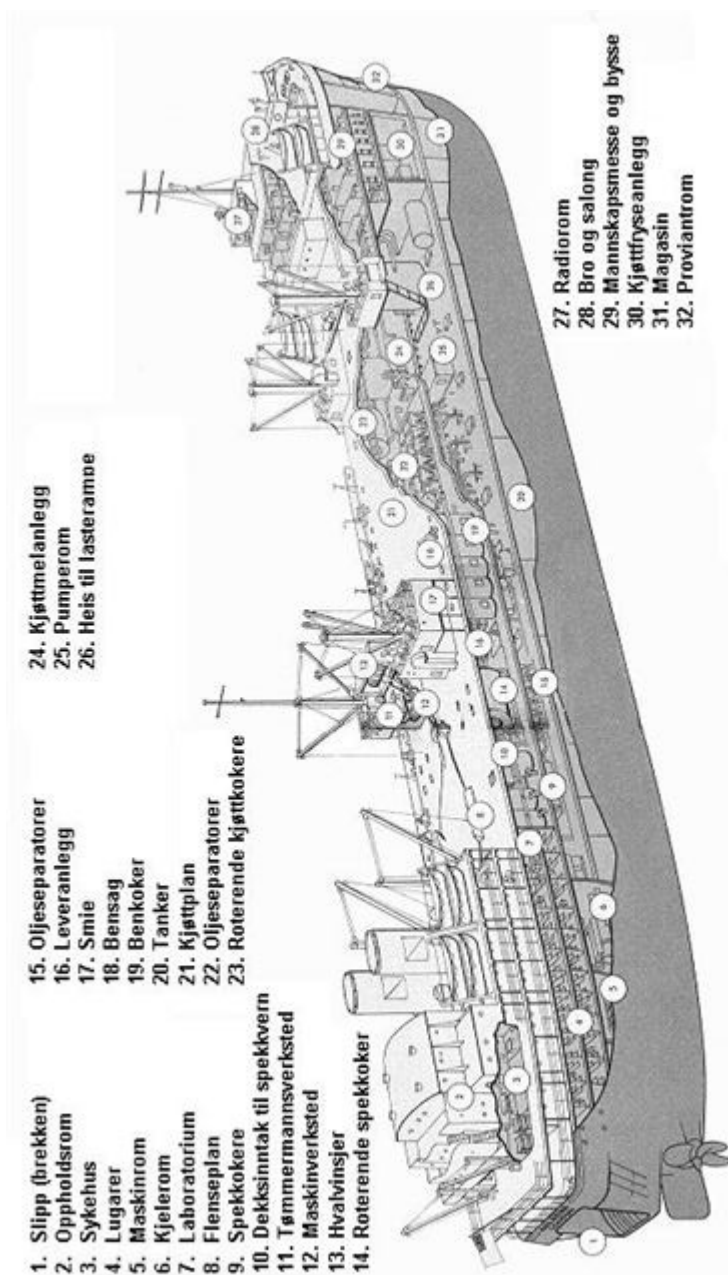


*Bilde 29: «Balaena» (Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart)*

Japan. Da ble det slutt der inne. Kontoret til Bugge ble da flyttet til Storgata. Gården der Bugge hadde kontorer er nå revet og borte.

Oppe i 3. etasje var det kartotek helt fra 1860, da gamle Nils Bugge, bestefar til Nils Ronald Bugge, begynte med gamle seilskuter. Deretter begynte Finn Bugge med hvalfangst på Island. Han hadde en hvalstasjon der. I 1906 og 1907 begynte de på Sør-Shetland med gamle «Ronald», så kjøpte de kokeriet «Hvalen». Omkring 1909 og '10 bygde de hvalstasjon i Deception. I 1913 kjøpte de «Benguela». Den fisket først på Afrika og siden på Sør-Shetland. De kjøpte så gamle «Hektor» og så nye «Hektor», nye «Ronald» og «Maudie». De ble bygd nye i Liverpool i 1919 og 1920. I 1936 ble «Terje Viken» bygd og «Balaena» i 1946.





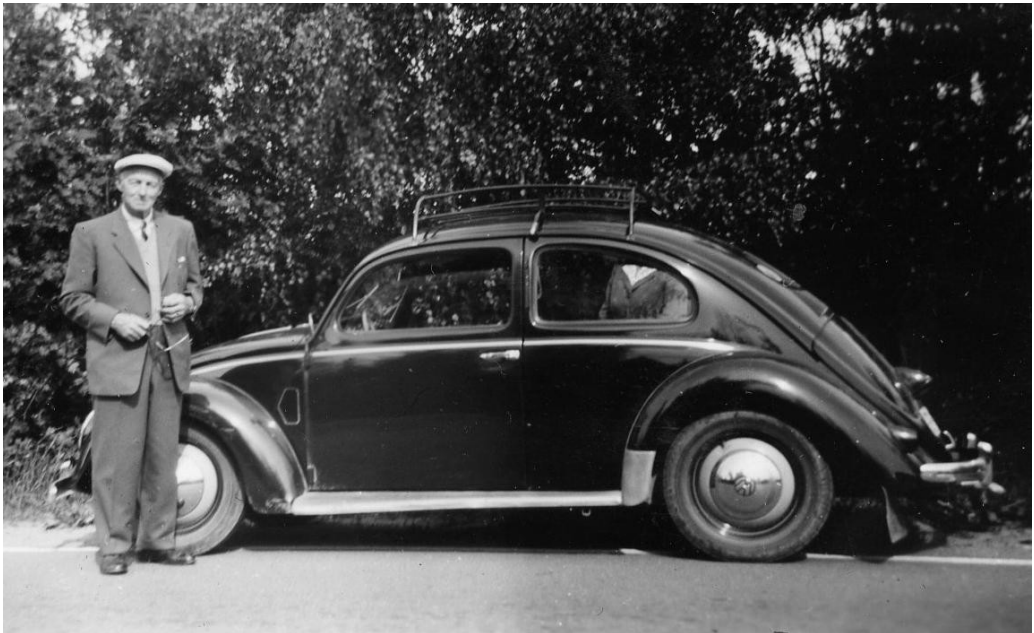
Fl.k BALAENA, London

Bilde 30: Skjematisk tegning av «Balaena» (Boken om hvalen)

# Pensjonisttilværelsen, ved Arvid Vegger

## Folkevogna

Abraham fikk altså sjømannspensjon i 1953 og begynte da å jobbe hos Bugge, han trengte da en bil for å kjøre til jobb på lageret til Bugge og til Tenvik om sommeren for å drive med vedlikehold av Balaena. Han kjøpte da ei «folkevogn», det var en 1952-modell, om den var noe brukt i Tyskland vet vi ikke, men den ble første gang registrert i Norge i 1953 på Abraham Ellefsrød. Den gang var det en sensasjon når det kom en bil til bygda, attpåtil dønn ny! Det var strenge restriksjoner med import av biler den gangen, vi skulle bruke minst mulig kapital utenlands, vi sto enda ganske svakt økonomisk etter krigen. Men det var et smutthull for sjøfolk som hadde tjent pengene i utlandet, på den måten var det noen som skaffet seg bil, deriblant Abraham.



*Bilde 31: Abraham Ellefsrød og folkevogna*

Jeg kan såvidt huske han fikk den, han var bestefar til mine fettere, Dag og Trond. Trond, Dag og jeg fikk sitte på noen ganger. Abraham sa ikke så mye, men det tenkte vi ikke over, for det var STORT å få sitte i en bil å se landskapet «rase» forbi.

Abraham jobbet hos Bugge fram til 1963 da han ble «ordentlig» pensjonist men likevel aktiv, sønnen Odd skaffet ham en maskin som laget flettverks-gjerder. Den hadde han i garasjen og lagde noe, men det var nok mest for kjente og på hobbybasis. Han holdt ellers hus og hage i orden og tok noen malerjobber og andre mindre jobber rundt om kring.



*Bilde 32: Astrid og Abraham Ellefsrød tok gjerne naboungene med på tur. Her søsknene Jan Erik og Randi Aadne.*

Han og kona Astrid, var endel ute og kjørte på tur, til Vestlandet og andre steder. Han var ivrig etter å plukke bær, blåbær, bringebær og molter. Jeg husker mange ganger han og svigersønnen, Erling Vegger, kom opp til oss og parkerte for så å gå opp på Veggeråsen for å plukke bær. Siste gangen var han nok i slutten av åttiårene, det er temmelig bratt opp kleiva til Veggeråsen, men det gikk greit. Han var sprek til han var nærmere 90.



*Bilde 33: Astrid Ellefsrød og folkevogna ved Låtefoss*

Vi kan ikke riktig huske hvor lenge Abraham hadde folkevogna, men det det var nok til omkring 1980. Da annonserte Møller etter Norges eldste folkevogn så han kontaktet firmaet. Om det er Norges eldste er vi ikke sikre på, men han solgte den til Møller i Sandefjord, de ville ha den som reklame- og utstillingsbil. Den var da snart 30 år og veteran, hadde hatt bare en eier og var helt original, så den hadde stor samlerverdi. Det ble sagt at han da fikk litt mer for den enn det han betalte da han kjøpte den. Møller brukte den til reklame og utstilling fram til 2004, de hadde pusset den opp så den var som ny. Men ting endrer seg og Møller fant ikke lenger noen plass for den, så den ble stuert bort på et lager.

Her i høst (2016) dukket det opp et bilde av ei folkevogn på Facebook. Den var helt strøken og så ut som ny. Eierne lurte på om det var noen som kjente til bilen, den hadde samme registreringsnummer som før. Staffan Lindstrøm hadde sett bildet og mente at det var en gammel mann i Andebu som hadde hatt den og at han hadde vært med i bilen. Ved bruk av registreringsnummeret fant vi ut hvem eieren nå er.

Det er Marius Geirmo fra Bryne. Vi kontaktet ham og han ble i fyr og flamme når han fikk forhistorien til folkevogna. Han jobber hos Møller og fikk kjøpt bilen i 2008, da den bare sto og støvet ned. Han pusset den opp kjører med den hver sommer, når det er PENT vær.



*Bilde 34: Folkevogna som den framstår nå i 2016 (Marius Geirmo).*

Han og en kamerat har vært i Tyskland med den, og han vært i Sandefjord. Han syntes det skikkelig moro at vi ville bruke bilder og historien, så hjertelig takk til ham. Kilometer telleren står nå på 63 956 km, så Abraham kjørte vel drøyt 60 000 km på de ca. 25 årene han hadde bilen. Det stemmer nok, for han var snill, rolig og forsiktig mann.

Til slutt vil jeg gjengi en prolog som Abraham skrev til en fest i sykepleien:

## **Prolog til sykepleiefesten 1956**

Atter har sykepleien oss samlet til hygge og fest  
alle som er her ikveld, er en velkommen gjest.  
Et år er gått og det gikk så fort,  
du rakk kanskje ikke det du hadde tenkt å få gjort.  
Kanskje satt du den gang og tenkte som så,  
sykepleien ja den vil jeg ofre litt mere på.

Men det ble så mye annet av ditt og av datt.  
Hjemmet og dine krevde jo tid,  
gården og dyra de skulle ha sitt stell  
så du ble så trøtt hver eneste kveld.  
Sykepleien, nei den fikk de andre greie å stelle  
så ble det kanskje lite som ble gjort av det hele.  
Men kanskje lå der en syk og ventet på deg,  
du tenkte, jeg har ikke tid, der er andre enn meg.

Det går som et sus gjennom verden i dag,  
av nød og av jammer, av rastløst jag.  
Det haster – det haster, alt det vi skal gjøre,  
hjelp de syke de gamle-de blinde de vanføre.  
Der arbeides i sykepleien, om kanskje mest i det små,  
men hvis alle er villige, da skal det nok gå.  
Når det blir sammenlagt blir det så lite,  
gjør hva du kan, for det skal du vite.  
Om du syntes det er smått det du gjorde, så kan det dog hende,  
at det var til hjelp for han eller henne.

Nei gjør det du kan, gjør det villig og gla,  
og vent ei til siden, men gjør det i dag.  
Du vet jo hva din frelser for deg har gjort,  
i hverdagens kav, du kanskje glemte det bort.  
Han ofret sitt liv, ja på korset han led,  
han gjorde det alt i sin kjærlighet.  
Han tar deg ved hånden og leder deg frem,  
opp i mot himmelens deilige hjem.

Du syns kanskje stundom at veien ble slitsom og hård,  
men hva gjør vel det, bare det opp ad går.  
Så gjør vi vår gjerning her, om den vi oss nu samle,  
barna – de unge – de voksne – de gamle.  
Når alle vil streve mot å hjelpe hverandre,  
da blir resultatet så godt, og intet å klandre.

Som vi har lest, Abraham levde et 91 år langt liv med mye slit og mange opplevelser, gode og vonde. Med dagens øyne er det utrolig, det var et knallhardt liv, men ikke enestående. Det var mange som slet tungt, men det var ikke mange som i godt voksen voksen alder skrev ned sine opplevelser så nøkternt, uten overdrivelser og glorifisering, men heller ingen klaging.

Jeg håper mange får glede av lese dette som er en viktig del av vår historie.  
Veldig gammel er den heller ikke, men utviklingen har gått utrolig fort på de drøye 123 årene siden Abraham ble født.

Arvid Vegger

# Ordliste

|             |                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| blåhval:    | den største hvalen og verdens største dyr, bardehval ( <i>balaenoptera musculus</i> ). Freda i Nord-Atlanteren i 1955, totalfreda i 1966.                                                                                                           |
| bottlenose: | nebbhval ( <i>hyperoodon ampullatus</i> ), Norge stoppa jakt på nebbhvalen i 1973.                                                                                                                                                                  |
| knølhval:   | bardehval ( <i>megaptera novaeangliae</i> ), totalfreda i 1966.                                                                                                                                                                                     |
| spermhval:  | tannhval, også kjent som kaskelott ( <i>physeter macrocephalus</i> ), totalfreda i 1987.                                                                                                                                                            |
| bakkstørn:  | rydde, vaske lugar, køyer osv.                                                                                                                                                                                                                      |
| brekken:    | opphalingsslippen på kokeriene                                                                                                                                                                                                                      |
| flense:     | å flå/fjerne spekket (det ytre hudlaget) på hvalen. Det ble kokt olje av spekket.                                                                                                                                                                   |
| flenser:    | de som jobba med flensing                                                                                                                                                                                                                           |
| fortinning: | et tynt lag med tinn på innsida av kasseroller laga av kobber. Tinnlaget hindra irring av kobberet. Kobberirr er giftig. Fortinninga måtte fornyes med jevne mellomrom på grunn av slitasje                                                         |
| gein:       | stor talje, med fem eller seks trinser                                                                                                                                                                                                              |
| knevel:     | et trestykke, omtrent som en uklyvd favnved. De skar et trekantet hull i spekket, stakk vaier med et øye igjennom og tredde knevelen i på innsida. Da kunne de hale inn vaieren mens flenseren skar spekket løs, for så å heise hele flenga ombord. |
| kokeri:     | mer presist «flytende kokeri» var et fabrikkskip der hvalen ble slakta. Spekk, kjøtt, bein, tenner/barder kunne bli utnytta. De første kokeriene flensa hvalene ved skutesida. Etter første verdenskrig ble nye skip bygd med opphalingsslipp.      |
| mantel:     | vaier mellom to master som brukes til å plassere last om bord                                                                                                                                                                                       |
| sveiver:    | luffene foran på siden av hvalen                                                                                                                                                                                                                    |

## Bildekilder

Først og fremst må vi takke forfatteren av boka «De flytende kokeriene», Geir Røsset, han har samlet sammen bilder av alle kokerier som var i Antarktis, på Afrikakysten og Sydishavet. Mange av bildene er hans private og er merket «privat samling».

De lånte bildene er merket med navn/rettighetshaver under hvert bilde.

Bildene fra Abrahams liv er fra hans svigersønn Erling Vegger og bildene av den «gjenoppståtte» folkevognen er fra Marius Geirmo. En hjertelig takk til dere alle.

Arvid Vegger