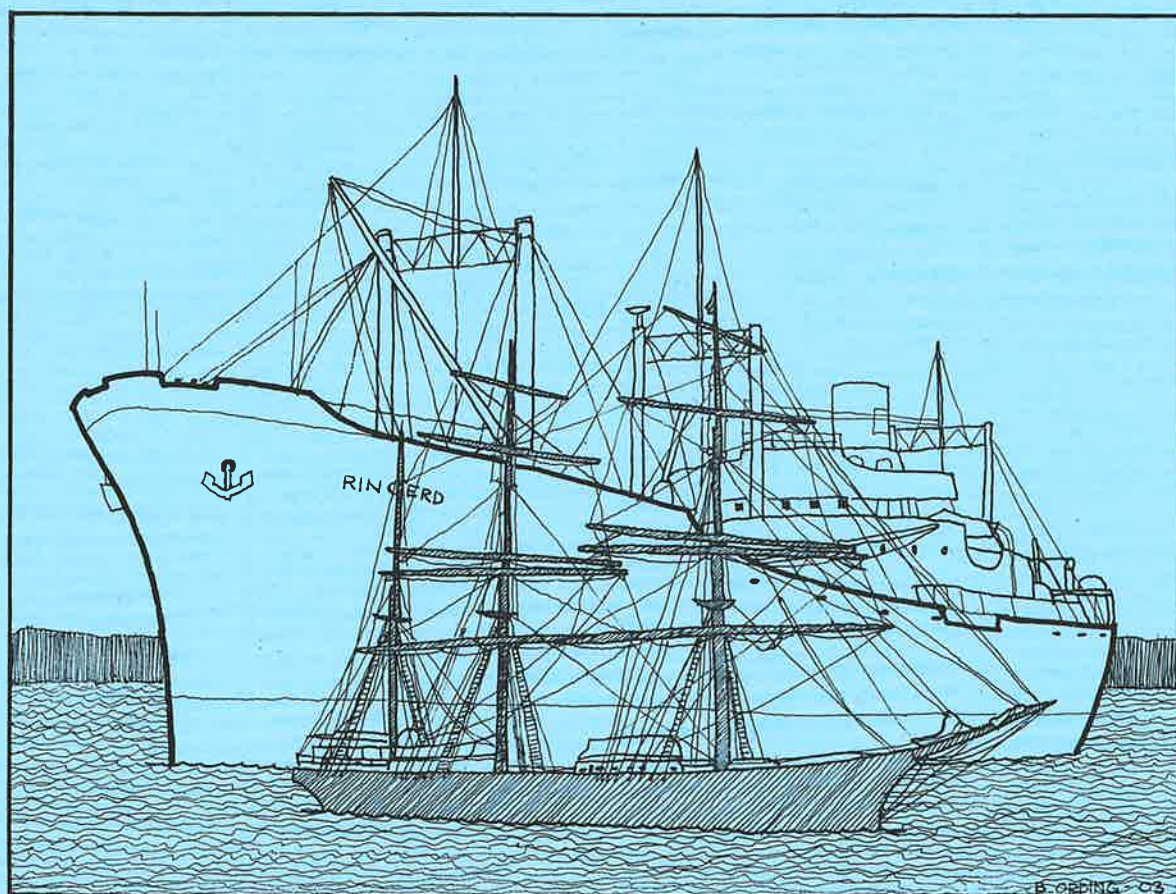


FRA HØVÅGS HISTORIE

EN SJØMANNS LIV OG OPPLEVELSER

Kaptein Thorvald Messel beretter



**Småskrift nr. 10 fra
Høvåg Museums- og Historielag
2003**

FORORD

Storhetstiden for seilskutefarten ebbet ut på 1870-tallet, men på Agder var treskipsbygging og seilskutefart fortsatt av stor betydning. Konjunktorene endret seg raskt både opp og ned – kanskje mest ned – fremover mot århundreskiftet, men arbeidsplassene på sjøen betød fortsatt mye, eller som vår hovedperson selv uttrykker det: ”Efterat være konfirmeret ble det bestemt at jeg skulle til sjøs, som var den eneste fremtiden for gutterne der i distriktet i den tid, hvis ikke foreldrene var formuende folk og kunne sende sine barn til byen for at gå på skole.”

Høvåg Museums- og Historielag har ønsket å yte et bidrag til forståelse av en epoke i norsk sjøfart fra omkring forrige århundreskifte og utover. Dette har vi forsøkt å gjøre ved å beskrive de viktigste hendelsene i en høvågmanns liv og sjømannskarriere, begge deler noe mer dramatiske enn det som har vært gjennomsnittet. Vår hovedperson er Thorvald August Sverre Messel, som ble født i 1885 og gikk til sjøs i 1900. Det meste av det vi legger frem her er skrevet av ham selv.

Thorvald Messels enke Alice Messel fra andre ekteskap og hans sønn Finn Helge Messel har latt oss få tilgang til alle aktuelle dokumenter og et stort utvalg av fotografier, og har for øvrig vært meget hjelpsomme. Historielaget takker dem begge hjerteligst for dette.

I samråd med Finn Helge har vi i det alt vesentlige beholdt Thorvald Messels bokstaveringsmåte. En del småfeil som er direkte ”penneglipp”, er rettet opp.

Høvåg, 30.09.03

Jørgen Ording

INNHALDSFORTEGNELSE

Forord	side 1
Innholdsfortegnelse	2
Thorvald August Sverre Messel, kort levnetsbeskrivelse Av J.O.	3
Selvbiografi frem til den 17.12.22	8
Intervju med Alice Messel den 28.03.03 Ved J.O.	33
Thv. Messels kortfattede beretning om hendelsene 1940-45	37
Flukten fra Port Lyautey i selvlaget seilduksbåt	41
Norges Handels- og Sjøfartstidende, nekrolog den 20.10.70	52

ISSN: 1500 – 9998

Ansvarlig utgiver:

Høvåg Museums- og Historielag

Redaktør:

Jørgen Ording

Forside:

Bjørg Ording

Opplag:

500

Trykk:

Terjes Trykkeri as Lillesand

THORVALD AUGUST SVERRE MESSEL, KORT LEVNETSBEKRIVELSE

Thorvald August Sverre Messel ble født 10. september 1885 på Trøe i Høvåg. Hans far var Simon Kristensen Messel, født i Herefoss og oppfostret hos sin bestemor på Messel i Froland. Hans mor Grethe Marie (Mary) var født Larsen og kom fra Dalene lengst øst i Høvåg. Hennes far Tellef Larsen drev foruten gårdsbruket også skipsrederi, sag og mølle, trelasthandel og - om vinteren - navigasjonsskole.



Thorvald (foran til venstre) med mor, far og søster. 1887 eller -88.

I februar 1900, vel 14 år gammel, dro Thorvald til sjøs som dekksgutt med sin onkel Thv. Larsen. Skipet het "Ellen" og hyren var kr. 15,- pr. måned. Første tur gikk til Launceston (Tasmania). Etter vel to år til sjøs ble han påmønstrert som lettmatros med hyre kr. 45,-.

Vinteren 1902-03 tok han styrmannskole med beste karakter, og ble 17 1/2 år gammel påmønstrert som 2. styrmann på bark "Walle", hyre kr. 52,-.

I mai 1904 dro han ut med dampskip - S/S "Sundet" - for første gang, først som 2. styrmann, senere som 1. styrmann, hyre kr. 100,-.

Skipperskolen ble gjennomgått vinteren 1907-08 med karakter "Udmerket godt". Etter marinetjeneste, nok en tur med S/S "Sundet" og et par år hjemme på farens gård dro han i januar 1911 ut som skipper på S/S "Falstad", hyre kr. 400,- pr. måned.

Høsten 1913 overtok han S/S "Kronstad". Etter et par år om bord, til dels med dramatiske opplevelser, dro han hjem på ferie. Et par måneder senere gikk han ut med S/S "Byfjord", som var et eldre og noe slitt skip. Mens

den lå dokket for reparasjon i Newport havn, traff han - og forlovet seg med - kapteinsdatteren Kamilla Hansen.

Rederen og Thorvald, som var medeier, ble lei av de stadige reparasjoner og problemer med S/S "Byfjord". Skipet ble solgt med god fortjeneste for begge.

Kamilla og Thorvald giftet seg den 11. november 1916 i Sandefjord og bosatte seg på Virik. Etter et offiserskurs på Sjøkrigsskolen gjorde Thorvald marinetjeneste som løytnant noen måneder. Eldste sønn Sverre ble født mens han gikk på Sjøkrigsskolen.

I mangel av ledige skipperjobber drev han farsgården på øvre Høvåg et par år. Det gav ikke mersmak, og fra våren 1920 var han igjen til sjøs, nå som fører på S/S "Salina", H.M. Wrangell & Co, Haugesund. Finn, gutt nr. 2, var født 9. desember 1919.

Den 23. september 1921 var S/S "Salina", med Kamilla og guttene som passasjerer, på vei opp den engelske kanal i tett tåke. Skipet lå nesten stille da det ble pårent av belgiske "van Breidel" og sank i løpet av tre minutter. Kamilla og Finn mistet livet, Thorvald og Sverre overlevde.

Thorvald fremhever selv sterkt den støtten han etter ulykken fikk fra familie, venner, arbeidsgiver og andre. Likevel må det ha vært et forferdelig slag, som det var tungt å komme over. Han ble i en overgangsperiode tilbudt arbeid på rederiets kontor i Haugesund, og fant jobben interessant. Men det gikk ikke lenge før han begynte å lengte til sjøs igjen. Han ble tilbudt førerstillingen på rederiets S/S "Fram", som var engasjert i asfaltfart mellom Guanoco, Venezuela og New York, og overtok denne 3. mai 1922. På en tur høsten samme år fikk han et sterkt angrep av malaria og ble meget syk. Han må ha slitt med ettervirkninger av sykdommen, og han må tydeligvis ha følt seg usikker på hvordan det ville gå med ham på lengre sikt. Like før årsskiftet fullførte han en "selvbiografi" rettet til sønnen Sverre for, som han uttrykker det: "- at gi dig en fremstilling og opplysning om familien i tilfælde du min søn ikke skulle få rede paa det paa anden Maate".

Hans fremstilling er gjengitt på sidene 8 til 32. Vi har her og i intervju med Alice Messel tilføyet fullt navn, eventuelt også bosted, for personer som det ellers kunne bli vanskelig å identifisere. Det er brukt parenteser og en mindre skrifttype til dette.

Det viste seg at asfaltlasten kunne være "en lei last" på mer enn en måte. På høsten 1923 hadde de en dramatisk brann om bord. I boken "Norges skipsførere" beskriver han selv denne hendelsen slik:

"Der om bord hadde vi en stor brann med en asfaltlast in bulk om bord fra Venezuela på New York havn. Hele midtskipsbygningen brente ned og maskinen blev ødelagt. Det var også fyr i lasten i akterrommet, men fikk slukket ved å sette det under vann. Det var lynnedslag som antente gassoppsamling fra lasten i maskinrummet, og selve flammen sto høit over skorstenen. 2 sandsugere kom etterpå langs siden, da alt treverk var brent opp, før vilde de ikke komme, og la flere slanger om bord."

Videre frem til 10. mai 1942 førte Thorvald følgende båter:

S/S "Augvald"	22.10.23 - 04.11.24
S/S "Profit"	26.09.27 - 16.02.30
S/S "Unita"	18.10.30 - 14.06.34
S/S "Ringulv"	20.04.37 - 10.05.42

Vinteren 1930 traff han Alice Valvatne, som da var elev ved Vikersund bad. Det må ha blitt gjensidig kjærlighet så godt som ved første blikk, for da Thorvald utpå høsten skulle til Kina for å overta S/S "Unita", var det ikke snakk om å reise uten å få Alice med, og de giftet seg 2. august 1930 "i hurten og sturten", som hun selv uttrykker det.

Thorvald førte "Unita" i vel 3 1/2 år. De gikk mest med kull fra Nord-Kina til byer lenger sør på kysten og til Japan og Australia. Alice var en del plaget av varmen, og reiste hjem til Norge noe før Thorvald returnerte.

Alice er nå (2003) 94 år, men husker fortsatt særdeles godt. På sidene 33 til 36 gjengir vi utdrag av et intervju med henne, som vi fikk ta opp den 28. mars i år.

Thorvald ville gjerne være mer hjemme sammen med familien, og kjøpte en skoforretning på Gjøvik. Den drev han et års tid, og på Gjøvik ble også deres sønn Finn Helge født. Men skosalg viste seg å ikke være det rette for sjømannen, og på våren 1937 drog han ut igjen, denne gangen med S/S "Ringulv".

Det som etter hvert skulle utvikle seg til å bli den andre verdenskrigen, begynte i 1939. De første alvorlige kamphandlingene ble innledet med Tysklands angrep på Polen den 1. september 1939. Da tyskerne overfalt Norge den 9. april 1940, var Thorvald med S/S "Ringulv" under veis i konvoy fra Kirkwall (Orknøyene) til Bergen med en kullast som skulle videre til Oslo. Konvoien ble tilbakekalt før den nådde norsk territorialfarvann. Lasten ble solgt til Frankrike og levert i Le Havre. Skipet ble samtidig overlevert i charter til den franske regjeringen.

De begynte å ta inn ny last, men den 10. juni ble lastingen stoppet, og de fikk ordre om å ta inn flyktninger i forbindelse med evakueringen av Le Havre. De fraktet mer enn 1500 flyktninger - menn, kvinner og barn - til Brest. Det var da godt fullt om bord, for å si det mildt, men transporten gikk bra.

Skipet ble deretter beordret til Casablanca, hvor det ankom den 25.06.40. Etter mye rot og sommel fra de franske myndigheters side var det omsider utlosset i januar 1941, og ble skiftet fra Casablanca ned til Safi.

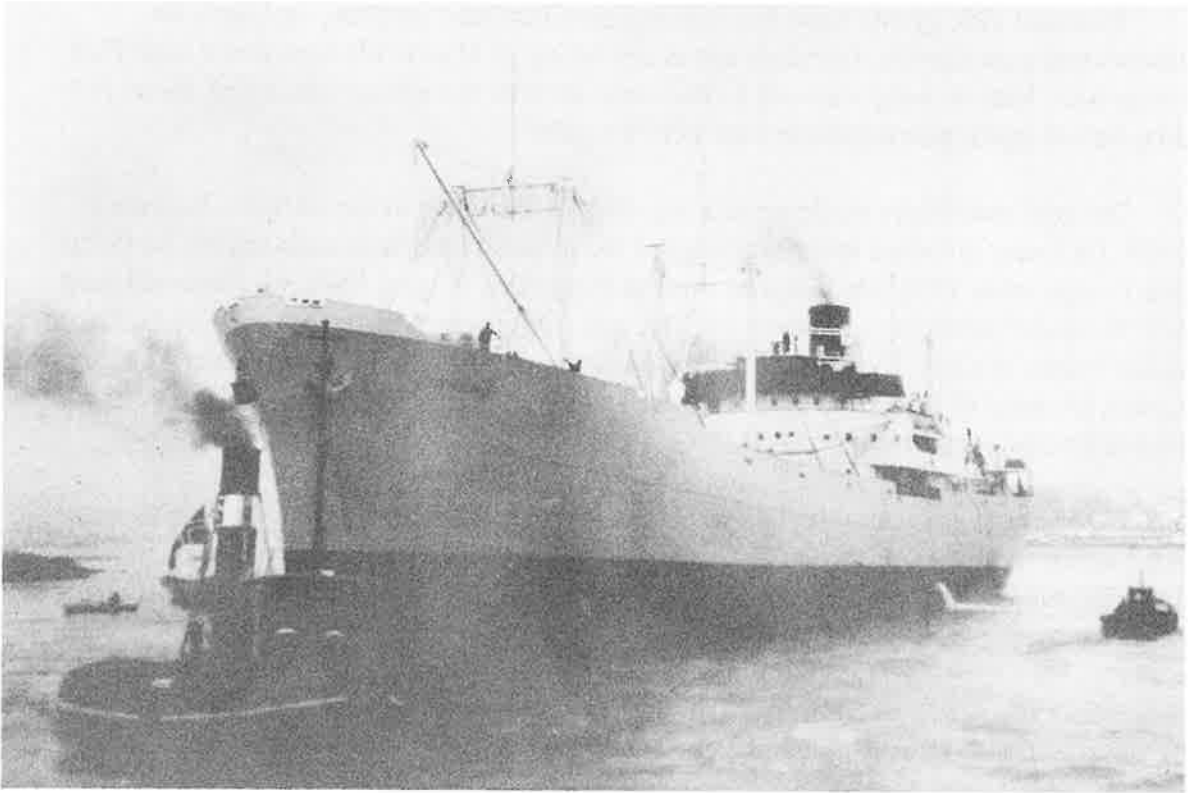
Den 17.06.41 ble "Ringulv" rekvirert av den franske marine i Marokko, nå under Vichyregjeringen. Mannskapet ble internert i land, og ble vilkårlig behandlet, til dels under meget dårlige forhold. Mange ble svært syke, Thorvald selv fikk både dysenteri og malaria, og kom på det verste ned i 42 kilo, mot vanlig 70.

Thorvald har skrevet en utførlig beretning om disse hendelsene. Det ville føre for langt å ta med denne i sin helhet. I stedet velger vi på sidene 37 til 40 å gjengi hans kortfattede notat om de viktigste hendelsene i hele tidsrommet fra og med 9. april 1940 frem til 4. juli 1945, da han igjen var tilbake i Norge.

Sammen med fem andre norske sjøfolk gjennomførte Thorvald en sjømannsbragd av rang, da de klarte å komme seg ut fra Port Lyautey i Marokko i en seilduksbåt og ta seg frem til den britiske basen Gibraltar. Hans beretning om denne omkring 200 kvartmil (ca. 370 km) lange reisen er gjengitt på sidene 41 til 51, og omfatter også oppholdet i Gibraltar og reisen videre til London.

Thorvald var personlig en beskjeden mann, og hans egen meget nøkterne beretning om turen yter neppe ham og hans mannskap full rettferdighet. Vi har derfor valgt også å gjengi en del av Norges Handels- og Sjøfartstidendes nekrolog, side 52.

Thorvald Messel ble tildelt St. Olavs-medaljen med ekegren for personlig innsats for Norge under krigen, og Krigsmedaljen for fortjenester av Fedrelandet under krig. Vi vil nevne at det bare er blitt ytterst få sivilpersoner til del å få St. Olavs-medaljen for krigsinnsats.



S/S "Ringerd", bygget 1947 i Fredrikstad med Thorvald som inspektør og senere som fører. Går ut på prøvetur november 1947.



Thorvald og Finn Helge smører motoren i sjekta, en 3-hesters Sleipner

Hans første oppdrag etter hjemkomsten fra England var å føre tilsyn med byggingen av S/S "Ringerd" i Fredrikstad, som han deretter førte i vel et år frem til årsskiftet 1948-49.

Fra 1950 var han pensjonist, men førte S/S "Gregers Gram" som vikar i fire perioder, siste gang på høsten 1953. Ellers ble vel pensjonisttilværelsen omtrent den tradisjonelt "normale" for gamle sjøfolk. Han malte og stelte på hus og båter, og holdt alt i prima stand, fisket litt og satte stor pris på å få seg en tur med familie og venner ut og "steame" i den gode, gamle sjekta med tre hesters Sleipner. Hytta på "West Point" var både han og Alice glade i, og de brukte den mye.

Etter alt det han hadde vært igjennom i sine yngre dager, hadde han nok en del fysiske plager, men lot seg ikke merke med det. I samværet med gamle kolleger kunne stemningen bli høy. Det var ikke ende på hva de aldrende herrer hadde å fortelle og diskutere, fra stormer ved Kapp Horn til fordeler og ulemper med forkrommede sylindreforinger.

Thorvald August Sverre Messel døde den 16. oktober 1970.

SELVBIOGRAFI FREM TIL 17.12.22

“MIN LIVSHISTORIE SKREVET TIL MIN SØNN SVERRE I TILFELDE JEG IKKE SELV SKULLE FÅ ANLEDNING TIL AT FORTELLE DEN”

Skrevet ombord i D/S “FRAM” av Haugesund, 1/12 1922

Jeg, Thorvald August Sverre Messel, er født 10. september 1885 paa gaarden Trøde i Høivaag sogn, av foreldre Simon Kristensen Messel og Mary Messel, født Larsen, Dalene.

Min far var født 15. april 1859 paa gaarden Ringstøl i Herrefoss, men da han var “trelling”, blev han av den grund oppfostret hos sin bestemor paa gaarden Messel i Froland hvor han vokset opp.

Gik senere ind paa underofficerskolen i Kristiansand og blev sersjant i Infanteriet. Hans foreldre flyttet fra Herrefoss ut til Høivaag (Sagevolden), hvor han ogsaa senere, efterat være ferdig med underofficerskolen, flyttet til. Min mor, Grethe Marie; var født 1. august 1865 paa gaarden Dalene, Østre Vallesværd i Høivaag, hvor hendes far drev ved siden av gaardsbruket, skibsrederi, møllebruk & sagbruk, bark & trelasthandel og om vinteren holdt navigasjonsskole og var saaledes en driftig mand. Hans navn var Tellef Larsen, født 16. september 1816 i Topdal og død julaften 1910 i Dalene. Han var i sin ungdom sjømand, og saa tidlig som i 1836 var han som tømmermand ombord i datidens største seilskibe med amerikansk flagg og seilte mellom Hong Kong og New York i flere aar.

Da han kom hjem efter endel aars forløb kjøpte han seg en slup og seilte paa Danmark. Disse Danmarksfarere drev i den tid en større handel, idet de for egen regning kjøpte træl原因 i Norge og solgte i Danmark, og dernede kjøpte de landmandsprodukter som de solgte i Norge, og gjorde da somoftest gode penger, og var dette begynnelsen til hans senere virksomhet. Foruten gaarden Dalene var han flere aar eier av gaarden Stendal, som han maatte overtage paa grund av kautionsforpliktelser; men solgte han Stendal til sin svigersønn Ole Christensen (ogsaa brorsønn).

Mor mistet sin mor da hun var ganske ung (ca. 7 aar) og giftet bestefar sig igjen saa hun hadde stedmor i huset.



Fra gården "Solgløt", Trøe, der Thorvald vokste opp. Våningshuset er senere ombygd.

Efterat mine foreldre giftet seg bosatte de seg paa Trøde. De bodde et par aars tid paa Sagevolden hvor far drev landhandel og hvor jeg blev født. Senere bodde de et aars tid paa Stendal i min onkel, Ole Christensen's hus hvor min søster Martha (Martha Haugevik, Haugevik) blev født. De kjøpte da gaarden Solgløt (under Trøde), hvor alle mine øvrige søsken er født. Far blev ansat som Bokholder i Høivaag Sparebank ca. 1895, og drev samtidig som ligningssekretær. Den sidste stilling

opsa han i 1920 og hadde da været ligningssekretær i ca. 35 aar. Bankbogholder er han fremdeles naar dette skrives.

Da jeg var ca. 6 aar gammel fik far en meget slem sygdom (lungetæring) og var opgit av lægerne gang paa gang og var sengeliggende for det meste i 3 aar. Men stod han det over, dog var hans helbred for fremtiden skral saa han ikke kunne tage større del i haardt arbeide og det har derfor været mor som har måttet streve og henge i med gaardsarbeide.

Pengemidlerne var, da far laa i sygdommen, med de store utgiftene til doktor og medisiner, ikke store. For at skaffe det som skulle til fik mor anskaffet en strikkemaskin, hvormed hun arbeidet til langt utover netterne og til enhver tid hun hadde noget fri, for at faa mest mulig utav det, saa det er ufattelig at hun ikke knækte seg. Og maa jeg beundre hendes ihærdighet og selvopofrelse for at skaffe det som skulle til og var vi børn alltid pent klædte og rene, som ogsaa maatte optage en hel del av hendes tid om dagen. Saa hvis man kan si om en kvinde at hun strævet, saa maa man si det om mor.

Far blev jo saapass bra igjen at han fortsatte sit arbeide i banken og militærtjenesten, dog ofte med stedfortræder, den sidste til 1905 da han maatte gaa av grundet sygdom og svaghet. Men fortsatte mor at stræve med strikkemaskinen for at støtte til fortjenesten helt til jeg hadde været flere aar til sjøs.

I 1906 flyttet de ut til det nye banklokal paa Høivaag, da veien blev for lang for far at gaa til banken, men drev de gaarden fremdeles. I 1909 kjøpte de gaarden Høivaag (øvre) og solgte Solgløt, og bosatte de seg der for fremtiden.

1910 bygget de nye tidsmessige huser, fik de gaarden istand, saa det blev et helt mønsterbruk til at være i Høivaag.

Mor har ogsaa været adskillig syk gjennom aarene, men hun kom delvis over dette i tidens løp.

Som av det tidligere meddelte tilbragte jeg min barndom paa Trøde og Stendal og fik hele min barneskoleundervisning paa Trøde skolehus, under lærer P.A. Westerhus' undervisning og blev konfirmeret ved Høivaag kirke oktober 1899 av pastor Tandberg.

Som barn maatte jeg arbeide haardt paa gaarden, hugge ved i skogen osv., da de jo ikke hadde raad til at leie folk mere end høist nødvendig, og fik jeg ikke lov til at løpe omkring som de fleste av nabogutterne fik lov til.

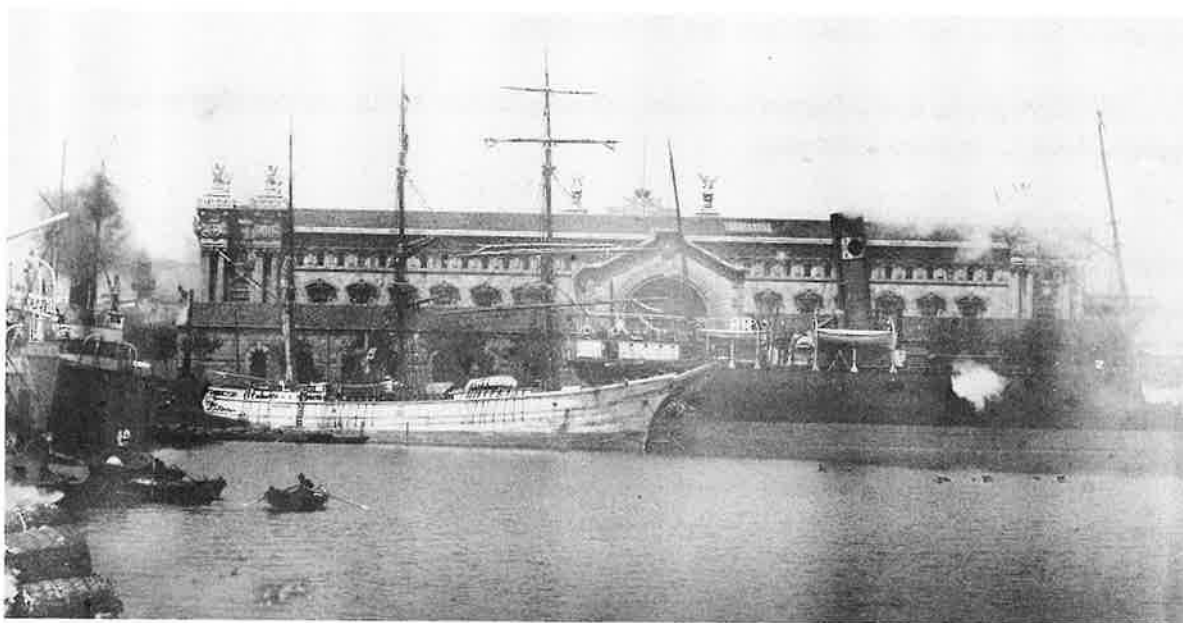
Siste sommer før jeg blev konfirmeret var jeg hos min bestefar Tellef Larsen, Dalene, og hjalp til at kjøre, hugge ved etc. Fik kr.10,- pr. mnd. som jeg var svært kry for.

Efterat være konfirmeret blev det bestemt at jeg skulle tilsjøs, som var den eneste fremtiden for gutterne der i distriktet i den tid, hvis ikke foreldrene var formuende folk og kunne sende sine børn til byen for at gaa paa skole. Og hadde jeg heller ingen tanker om at bli noget andet. Alle mine onkler, de voksne fettere og de fleste av naboene var sjømænd, saa det var ligesom en selvfølge at jeg skulle tilsjøs.

Min onkel Thv. Larsen (Thorvald Larsen, Ulvøysund) kom hjem fra langfart straks før jul med sit skib "Ellen" av Grimstad, for at kopre og klassifisere. Og blev det da bestemt første gang jeg traf ham at jeg skulle faa bli med ham som dæksgut, hyre kr. 15,- pr. maaned. I februar var skibet færdig til at gaa ut og gikk vi da ut fra Grimstad, og drog til Snarøen pr. Kristiania hvor vi lastet høvlet trelast i bunter for Launceston, Tasmanien (Australien). Mor hadde styrt mig godt ut med en masse nyt, godt tøy og køiklær. Og fulgte hun, samt bestefar og bestemor Dalene mig til Grimstad, hvor de var et par dage. Jeg husker jeg fik en appetitost (knøost) av bestemor, og hadde jeg ogsaa en med hjemme-fra, som var en lekkerbiskken senere efter en tid i sjøen.

Da vi kom fra Kristiania, var vi under Ulvesund, hvor min onkel (skipperen) bodde. Han var iland og hadde vi besøk av hele hans familie samt lodsene. Vi holdt og krydset utenfor hele dagen. Merkelig nok - 11 aar senere var jeg selv som skibsfører under Ulvesund og tok ombord min søster Agnes, og var da nesten de samme personer ombord herom senere.

Ja i Kristiania laa vi ca. 1 maaned og hadde paaskehelgen der. Var da fri og var inde i K. paa besøk hos mine fettere Lars og Christen Stendal, som gikk paa skoler derinde. Chr. Stendal hadde været ute en tur med "Ellen" tidligere, men var blitt lei av sjøen og begyndte på handelskolen. Det var første gang jeg var i Kristiania, og viste mine fettere, især Christen, som var mere jevnaldrene og skole- & barndomskamerat fra Stendal, mig rundt i byen og dens severdigheter, det tiden tillot.



Bark "Ellen" av Grimstad. Thorvald dro ut med den som førstereisgutt år 1900. Bildet er fra Barcelona mai 1901.

Paa min første tur til Australien, var jeg jo sjøsyk et par gange, men kjendte ikke senere til sjøsyken herombord. Jeg var svært interessert i at se naar vi passerte gjennom engelske kanalen, hvor der var en stor trafikk og kappseilte vi med et andet norsk skib "Eos" av Skien som ogsaa skulle til Australien. Var senere under Madeira og signaliserte.

Reisen til Launceston tok 101 dage. Gjennom Vestenvindbeltet hadde vi mang en haard trn (altsaa paa sydlige halvkugle) og hadde vi ruffen fuld av vand flere gange. Signaliserte igjen ved Cape Nelson 2 dage før vi kom ind. I Vestenvindbeltet fisket vi en hel del Albatross, Capegaaser & Pinguiner som vi spiste. Stueren var flink og fikk dem til at smake godt.

Vi levde forøvrigt meget godt ombord her i sammenligning med mange andre skibe den tid som jeg ogsaa senere fik erfare.

Efter utlossing i Launceston gik vi ballast til Suva, Fiji-erne for ordre og derfra til Levuka, ogsaa Fiji, hvor vi lastet kopra. Denne last kom langs siden i smaa skonserter, som førtes for det meste av indfødte; men maatte vi styrte, hakke og stampe lasten selv, et haart arbeide naar der kom meget last.

Der var ogsaa en normand som hadde en større skonert dernede som kom med last til os flere gange.

Her paa Fiji fik jeg se de første halsiviliserte folk og ækte tropisk natur. Vi syntes jo der var vakkert og var iland og badet samt paa besøk hos de infdte i hytterne; men jeg var lidt redd dem, da de alltid skulle ta paa meg, det var jo ikke ofte de saa en saa liten uskyldig hvit gut der dengang. Der var masser av frugt som vi spiste. Vi var ogsaa paa en ø Rotuma (lidt nordenfor Fiji) paa 2 steder og lastet. Hadde da passasjerer; mend, kvinder og barn med mellom Fiji og her, ligesaa stykgods & endel hester paa dk. Dette var jo en hel opplevelse for oss alle. Paa denne ø var der endel kjekke folk og langt mere fremme i civilisasjonen end Fijifolket. De var lyse med stridt haar, mot Fijifolket som var kopperbrune og hadde krllete haar. Her var vi ogsaa til stadighet iland og streifet rundt øen, der var kun faa indbyggere, saa vi ble snart kjendt med de fleste paa øen. Der var ogsaa en normand som hadde slaat seg ned der, han hadde seilt som stuert og kommet dertil med en skonert. Denne ø hadde ingen anden forbindelse enn baater som kom for aa laste kopra, og alle disse maatte veien om Fiji for at faa papirene i orden og proviantere, fylde vand etc. Der var ikke andet vand end regnvand paa øen, fortalte de. Vi maatte altsaa ogsaa tilbake til Levuka for at komplettere. Der var flere norske skibe der som lastet og gik der 2 norske mandskaber iland fra forliste skibe som hadde gaat paa koralref, hvilket der var fuldt av.

Gik fra Levuka til Azorene for ordre (Ponta Delgada) rundt Cape Horn og hadde stygt veir her, seilte av store bramstang; som blev skiftet utenfor Hornet. Kom til Azorene etter 108 dagers reis. Laa her i Paasken, fik en masse frukt, æg osv. som smakte godt etter den lange sjreis. Laa side om side med "Njord" (bark) av Grimstad som kom fra Ost Indien med frakt for ordre.

Fik ordre for Barcelona, Spanien. Dette var en stor by og meget at se, dyrehave osv. Var ogsaa oppe og saa paa tyrefektnig en søndag, alle mand ombord omtrent. Herfra gikk vi til Marseille, Frankrig og lastet mursten og sement for Madagaskar. Her var ogsaa en prktig dyrehave som vi var og saa, malingsgalleri osv. (omtrent som i Barcelona). Var ogsaa oppe paa en fjeldtop ovenfor byen og besaa et kloster som hadde en stor Jomfru Maria-statue paa toppen og var dette gulforgylt og tok seg storartet ut.

Her var tante Hanne (kapt.fru) nede paa besøk. Herfra sendte jeg hjem min første pengesending paa Frc 200, som jeg var svært kry for. Fik ogsaa paalegg paa hyren til kr. 25,- pr. maaned efter 12 mndr. ombord. Der laa flere norske seilskibe her og losset og lastet.

Til Madagaskar (Tamatove) hadde vi ogsaa 108 dages reis. Skibet var svært uregjærlig med denne last inde, saa vi var mere under enn over vand rundt Cape Det Gode Haab. Der laa ikke mindre enn 4 andre norske seilskibe i Tamatove. Vi losset lasten selv. Dette var en trist plads, billige drikkevarer, saa matroserne var ofte paa fyld lørdag aften og søndag. Herfra gik vi i ballast til Padang, Sumatra, hvor vi tok ind 1/2 last kaffe, forseilte til Batavia, Java, og kompletterte der. Paa disse 2 steder var der feber, saa flere blev syk og et par var iland paa sykehuset i Batavia. Stueren var lagt iland syk paa Madagaskar og da vi kom til Padang maatte jeg gaa i byssen og være kok. Var kok i en maaned.

Før vi gik fra Batavia fik jeg ogsaa feber og laa ca. 1 maaned tilkøys efter avgangen. Gik herfra til New York, var under øen St. Helena, Assorian Isl. osv. og ankom til New York efter 100 dages reis.

Her blev hele mandskabet avmønstret da de hadde 27 maaneder ombord, foruten meg og en lettmatros som hadde styrmandskolen og som blev paamønstret som 1. styrmand.

Jeg blev mønstret om som lettmatros med kr. 40,- om maaneden. Traf mange kjendte hjemmefra der. Her lastet vi igjen parafin i tønder for Kjøbenhavn og ankom dertil efter 37 dagers reis. Her skiftet vi paany mandskab, var paa slip, men blev det bestemt at skibet skulle gaa hjem og kopre da der ikke fantes kopper igjen efter de lange reiser. Var ogsaa her rundt og besaa byen.



Offiserer og mannskap på bark "Ellen". Thorvald står som nr. 2 fra venstre i øverste rekke. Bildet er fra Brooklyn, juni 1902.

Gik da herfra hjem til Grimstad, hvor vi ankom efter 3 dagers reis. Blev avmønstret og reiste hjem. Hadde da været ute i 30 maaneder og var jo fuld sjømand.

Mor mødte mig med hest i Lillesand, og sammen med onkel (kaptein), hans frue og 2 sønner kjørte vi til bestefar Dalene hvor en del av familien var samlet for at hilse paa oss. Min bror Kristen (Kristen Messel, Høvåg) mødte meg ogsaa der. Han var da ca. 7-8 aar. Siden kjørte vi straks hjem.

Kom hjem fra "Ellen" i begyndelsen av september 1902. Var hjemme en tid og begyndte paa styrmandskolen i Kristiansand ca. 1. november samme høst hos Hendrik Tellefsen, der hadde privatskole dengang. Der var foruten han som lærer, hans far og en bror Bernhard. De var alle flinke lærerere og var vi 36 elever dengang .

Jeg var yngstemand paa skolen, men kom dog opp til lste examen som var avsluttet 3die mars 1903. Vi var kuns 7 stkr. som var oppe. Fik "lste karakter", det bedste dengang.

En 14 dages tid efter examen fik jeg tilbud om at gaa ombord i bark "Walle", Capt. Olsen, Agerøen, tilhørende Herr Elenius Hansen dersteds. Jeg mottog tilbudet og gik da 17 1/2 aar gammel ombord i den som navigator og at tjenestgjøre som 2nd styrmand. Hyre kr. 52,- pr. maaned.

Var herombord i 1 aar; en tur fra Lillesand i ballast til til Gøteborg, lastet der planker for East London, Syd Africa. Dernede blev vi liggende i hele 13 uker, losset og indtok en havarilast fra Ost Indien fra et skib der hadde mistet riggen utenfor; bark "Alpha" av Grimstad. Lasten var kopra, ibenholt og rotting. Gik herfra til Ponta Delgada, Azorene for ordre.

Fik ordren utenfor av en taugbaat der kom ut, og lød ordren paa Havre, Frankrig. Kom hertil efter 14 dages reis. Her gik hele mandskabet i land - de var mest lasaroner og daarlige sjøfolk og unggutter, saa jeg hadde ikke nogen gode dage her, og er det derfor et skib jeg helst aldrig taler om.

Kapteinen var jo allright paa en maade, men snakket aldrig til meg. Ligesaa tømmermanden som var en nabo hjemmefra, men ellers var baade styrmænd og hele mandskabet forøvrigt "no-good". Saa dette blev en daarlig skole for mig som begynte paa officersbanen. Well, i Havre losset vi da ut, fik nytt mandskab, kjekke voksne folk og da ingen fragt var at opdrive, blev det hjem i ballast.

Paa hjemturen i februar maaned 1904 hadde vi bare storm og snetykke og mangen haard tørt i berging av seil. Kom under norskekysten i snetykke og storm saa vi laa for kuns stumper og fok. Var vi kommet ind mellom holmer og skjær ved 4-tiden en morgen (bestikket stod langt av land) og stødte da flere gange paa undervandskjær og blev tilslut staaende. Skibet hog svært og trodde vi at den snart ville slaa sig istykker, saa vi fik baat ut og tøyet, skibspapirene og endel proviant iland paa en holme i nærheten av skibet.

Det viste sig senere at vi var strandet utenfor Kalvøen ved Agerøen. Det løyet av om morgenen og en masse folk kom ombord fra øyene, deriblandt naturligvis mange kjendte, saa det var et mærkelig træf.

Fik ut en trosse i land agterom og hevet skibet av. Tømmermanden og jeg telefonerte hjem at de mødte i Bliksund med hest og slede, da der var meget sne. Rodde vi da tøyen vort lige fra holmen hvor det var sat iland, til Bliksund, og kom hjem samme aften i arbeidsklær. Det var søndag og mødte vi mange kjendte som var ute og spaserte paa veien.

Neste dag blev vi alle avmønstret fra skibet i Lillesand. Og jeg var fornøyd for at være hjemme igjen hos mor og far. Blev da hjemme til uti mai, da jeg fik hyre som 2nd styrmand med S/S "Sundet" av Tvedestrand. Capt. Stendahl, Svennevig pr. Lillesand. Hyre kr. 65,- pr. mnd.

Efter 1 1/2 aar blev jeg lste styrmand, hyre kr. 100,- pr. mnd. Var styrmand ombord i 2 1/2 aar, ialt 4 aar uten at være hjemme. Seilte paa England, Østersjøen, og Kvitehavet til 1906, da vi kom i props-farten mellom Spanien/Portugal, Frankrig og Bristolkanalen (England). Dette var en lei fart; Franskebukten var stormende og styg om vinteren og dertil aldrig godt mannskap da baaten var saa daarlig at gode folk forut blev ikke staaende ombord. Midtskibs derimot sto de i aarevis.

August 1907 reiste jeg hjem og lste september s.aa. begyndte jeg paa skipperskolen i Kristiansand. Bestyrer H. Jensen. Tok examen mars 1908 med "Utmerket Godt" i karakter. Da jeg hadde trukket meg fast til orlogstjeneste nesten før jul og tilhørte januarkontingenten, maatte jeg søke utsettelse av fremmøte til examen var over, som blev invilget. Men maatte jeg da samme aften som jeg hadde faat examen, tage Breviksbaaten og reise til Horten uten at komme hjem.



*Orlogstjeneste 1908.
Thorvald til høyre.*

Orlogstjenesten blev som et rent ferieophold og trivdes jeg ganske godt derinde. Fik se en masse av Norge som jeg før aldrig hadde havt anledning til, idet vi flere gange var paa tokt langs kysten, vestover til Bergen og besøkte Hardangerfjorden, Sognefjorden etc. Vi var ogsaa med paa en større feltmanøver paa Fanahalvøyen utenfor Bergen, hvor 6000 soldater deltok. Kongen og generalstaben var tilstede.

Var 2 gange i Eide, Hardanger, hvor vi hadde lange utmarsjer og kløv i fjeldene. Inde i Sognefjorden laa vi i flere dage tilankers utenfor Balholm og drev torpedoøvelser inde i fjorden utenfor Leikanger. Vi var da en større eskadre. Jeg var hele tiden ombord i panserskibet "Eidsvold" som signalgast. Vi hadde admiral Sparre ombord som eskadresjef.

Var en tur langs kysten i eskadre nordover til Namsos hvor hele eskadren laa og hadde landstigning etc. Paa nedturen blev jeg dimitert i Lervik paa Stord efter 6 mndrs. tjeneste og reiste da hjem via Bergen med kystruten.

Efter ca. 1 mnd. hjemme reiste jeg paany ombord i S/S "Sundet" som styrmand. Hyre kr. 110,- pr. mnd. Skibet gikk i samme fart Bristolkanalen og sydover i props-farten. Jeg blev der da i ca. 2 aar, til juli 1910, da jeg reiste hjem igjen for at forsøke at faa noget bedre. Reiste som passasjer med en Trondhjemsbaat fra Cardiff til Bergen. Besaa utstillingen som blev holdt der da, og tog Bergensbanen for at bese samme for 1ste gang over til Vikersund ved Tyrifjorden hvor jeg besøkte min søster Synnøve (Synnøve Thorsen, Eidjord), som var i en forretning der, samt min onkel, banemester B. Sævig og tante som bodde der. Efter 4 dagers ophold fortsatte jeg hjem til Høivaag. Det var i august maaned og en herlig tur over fjeldet fra Bergen.

Far hadde da kjøpt gaarden paa Høivaag og holdt da paa at bygge hus, da jeg kom hjem. Jeg kom hjem om aftenen kl. 9.-. Kl. 6.- morgen var alle mand i arbeide. Der var en hel gjeng snekkere, murere osv. og da jeg synes jeg ikke godt kunne gaa aa se paa, begyndte jeg ogsaa i arbeide samtidig. Jeg blev haandlanger for murerne og maatte staa i værre fra morgen til kveld intil huset var ferdig.

Denne sommeren hadde mor og far sølvbryllup og var vi alle børnene deres (6 i alt) samtidig der. De hadde et stort selskap av slekt og venner, naboer osv.

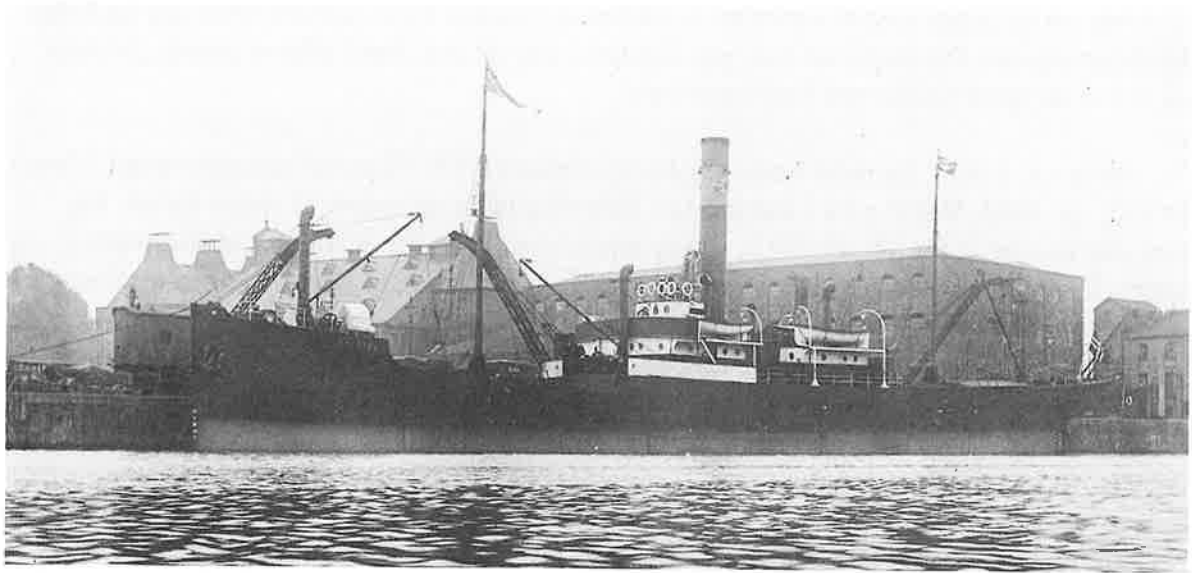
Om høsten var jeg borte i Arendal og forhørte mig om hyrer hos en hyreagent Chr. Christensen. Han sa at hvis jeg kunne skaffe tilveie kr. 30.000,- saa vilde det ikke være saa vanskelig at faa en skipperjobb paa dampskib. Og efter en tids forløb kom han med et tilbud fra Grefstad & Herlofson, Arendal om at overtage som fører av S/S "Falstad", 1500 tons d.w. og 2 1/2 aar gammelt, mot at indskyte kr. 30.000 i aktiver i selskapet. Hyre kr. 400,- pr. mnd.

Far syntes jeg burde forsøke - skjønt jeg hadde ikke større lyst selv til at sette mig ut for saa stort beløp. Hadde jo ingen penger selv at sette ind, da det jeg hadde tjent var gaat til bestridelse av utgifter til styrmands- & skipperskole, samt 3 aktier i S/S "Sundet". Men da var alt betalt.

Skolene hadde jeg tat saasnart jeg hadde spart saapass at jeg kunne greie utgiftene og fikk jeg aldri nogen hjelp av nogen hertil - saa dette kan jeg rose mig av ihvertfall.

Nuvel, far fikk med endel av familien og bekjendte til at garantere for beløpet for lån i banken, og januar 1911 reiste jeg over til Liverpool og overtog skibet. Jeg var da 25 1/2 aar gammel. Med "Falstad" seilte jeg mest paa Middelhavet - i frugtfart om vinteren og i anden fart om sommeren, deriblandt nogle turer paa Østersjøen.

Sommeren 1911 var min søster Agnes (Agnes Hansen, Oslo) ombord. Jeg tok hende op fra Ulvesund's lodsbaat utenfor Ulvesund, paa vei op til Østersjøen. Far, onkel Thorvald og flere av familien samt lodsens var ombord en times tid. Det var søndag og fint, klart, smult veir, saa de hadde en riktig lysttur. Mor maatte nøye seg med at sitte oppe paa et fjeld paa



S/S "Falstad", det første skipet Thorvald førte. Bildet er fra Bristol 1911.

Høivaag og se utover sjøen - og jeg var helt skuffet fordi hun ikke var med, saa hyggen ved besøket blev delvis spolert av den grund.

Vi var i Sverige og Findland, hvor vi lastet props for Skotland. Der blev vi liggende længe, ventende paa tørn. Agnes og jeg var da i Edinburg og besaa os samt paa den store utstillingen i Glasgow, i Grangemouth osv. og reiste hun hjem derfra med S/S "Scotland".

I 1913 var min søster Synnøve ombord en tur med kul fra Hull til Middelhavet, frukt til Bristol. I Cardiff i dok, kul fra Swansea til St. Petersburg, hvor vi besaa alle kirkene, Vinterpaladset osv. Derfra med trælast til Scotland og reiste hun hjem fra Grangemouth. Hun hadde da havt en storartet tur som hun var svært fornøiet over.

Samme sommer blev "Falstad" solgt til A.O. Ludvig, Kragerø, og en ny fører overtok baaten. Jeg kom hjem i august maaned. Fik utløsning av rederiet og glad var jeg at bli fri bankgjelden.

Den 10 sept. reiste jeg op til Froland og var med paa elgjakten paa Lauvrak hele jakttiden som gjest hos Syvert Lauvrak. Blev der i 3 mndr., gik paa jagt, fisket og var med i alt gaardsarbeide o.a. deroppe. Datteren Emma hadde bryllup om høsten paa Blakstad, hvor vi var alle fra Lauvrak uten hendes mor der laa syk. Mor og far var der ogsaa. Det var et storartet bryllup og varte i 4 fulde dage efter landsens skik og bruk.

Jeg blev med op igjen til Lauvrak og 1 mnd. etterpaa døde fru Lauvrak og der var stor sorg i familien. Jeg blev der da til ligfærd som ogsaa var stor. Der var samlet en masse folk fra omegnen, da hun var avholdt av alle. Far var der ogsaa da avdøde var hans kusine. Paa turen til kirken fik jeg telefon om jeg ville reise og overtage S/S "Kronstad", 4600 tons d.w. og 2 aar gammel. Jeg sa selvfølgelig tak for tilbudet. Det var dengang en av Norges bedste og peneste lastebaater. Saa neste morgen maatte far og jeg reise hjem. Telegraferte hjem at mor maatte gjøre ferdig tøiet, og hadde hun det alt ferdig da jeg kom hjem.

Kom hjem om eftermiddagen og kl. 4.- neste morgen maatte jeg kjøre hjemmefra til Lillesand med tøiet og tog Breviksbaaten til Arendal. Derfra med S/S "Bessheim" til Newcastle (november 1913).

"Kronstad" laa og lastet i West Harthpool og avgik vi neste dag for Livorno, Italien, med kul. Derfra til Bizerte, Tunis, hvor vi lastet malm for Philadelphia. Fra Phil. reiste jeg opp 2 gange til New York og besøkte min fetter Chr. Stendal som var paa kontor der. Hadde en tur med kul fra Baltimore til Tampico, Mexico. Der var revolusion og var byen omringet av opprørere, telegrafkablene var avkuttet, men fik vi forbindelse pr. traadløs gjennom en tysk Man of War. Der laa en større flaate Amerikanske orlogsskibe for at vareta de Amerikanske interesser. Vi kom ut uten at noe særlig hendte os. Gjorde saa 2 turer med sisal (gros) fra Progreso til Mobile. Her kom min bror Kristen og fætter Sven Larsen, Dalene (Sven Larsen, Øresland), ned fra Chicago hvor de hadde været i 4 og 3 aar hver, og blev med til Europa.

Lastet pitchpine i Pensacola for Holland og Manchester. Paa turen over Atlanteren blev vi overfalt av et orkanaktig veir, saa dækslastestøtterne brak og dækslasten forskjøv seg utover rækken paa den ene side og skibet blev liggende halvkantret og trodde vi først den ville gaat rundt og sjørne vælte over skibet.



*Offiserer og mannskap på S/S "Kronstad", som Thorvald førte fra 01.10.13.
Kapteinen midt på fremste rekke. Bildet er trolig fra 1915, muligens fra 1916.*

Jeg maatte da selv ned og kutte dækslastsurringen med en ende rundt livet. En del av lasten gik da overbord og dette lettet skibet og fik vi rettet op skibet ved hjelp av tankerne. Fik en hel del overbordsskade. Kom dog frem i god behold og min bror og fætter reiste hjem fra Holland. Reparerte i Manchester og gjorde 2 turer paa Archangel til England med props.

Krigen brøt ut 1ste august 1914. Vi laa da i West Harthpool og min yngste søster Sigfrid var kommet ombord for at være med en tur paa Archangelsk.

Certepartiet blev canceleret og blev vi liggende i 3 uker og vente paa ordre fra rederiet og hadde jeg i denne tid en masse ubehageligheter med timecharteren. For at han ikke skulle legge beslag paa skibet maatte jeg se at komme ut, saasnart jeg fik ordre fra rederiet, og maatte ligsum rømme fra byen med skibet ifølge konsultasjon og anvisning fra advokaterne mine.

Vi gik da til North Sydney C.B., Canada, for ordre. Der laa en masse norske baater for ordre. Etter ca. en uke fik vi ordre om at laste frakt paa fem forskjellige steder i Canada for Glasgow. 1ste sted Point de Chene laa vi i 14 dage. Her var en norsk lods, hustruen var ogsaa norsk. Da der stod i aviserne at Nordsjøen var blokeret saa ingen skibe fik lov at seile gjennom, var jeg ræd forat Sigfrid skulle fortsatt bli i England. Vi ble da enige om at hun skulle bli hos den norske lods (Henriksen fra Fredrikstad) til vi kom tilbake til U.S.A.

Da vi laa paa de siste steder og lastet oppe i St. Lawrence Gulfen passerte en hel flaaete store troppetransportere ut forbi til England. Vi mistet alle vaare fyrbøtere og flere matroser i Point du Chene; de rømte eller blev syke. Vi fik da en gjeng fra St. John. Disse var tyrkere og hadde kuns været fyrbøtere paa lokomotiver. De hadde alle en masse penge med sig og ville de hjem nu. Da vi kom ut blev de syke alle (sjøsyke) saa stimen faldt ned og hadde vi ikke styrefart engang og maatte derfor søke til ankers paa Gaspe Bay til det løyet av. Vi kunne jo ikke beholde disse, saa vi maatte faa dem til at gaa iland igjen. De var vistnok ogsaa fornøyd av sjøen, saa de strøk iland fra sidste stedet sidste natten vi laa der.

Telegraferte saa til Quebec og fik mægleren til at sende folk ned til Father Pl., hvor de kom ut med lodsbaaten. De 3 siste lossepladser var paa slette kysten med 100 favner vand et par kabellengder fra land, saa vi maatte ligge med steamen klar til alle tider.

De snakket kun fransk alle arbeiderne i disse distrikter, som blir holdt oppe fra landet var fransk.

Paa turen over hændte intet. Losset ut i Glasgow og fik ordre om at gaa til New Orleans og laste oljekaker for Danmark. Var sluttet for 2 turer. Paa tilbageturen derfra gik vi via Norfolk for bunkers gjennom den Engelske Kanal. Fik ordre fra en Engelsk krydser at vi maatte tage lods ved Øen Wight. Det var straks efter bombardementet paa Hartlepool, Whitby & Scharborough (Tyskerne) saa trafikken hadde været stopt i flere dage, men var nu frigit.

Vi møtte da i hundrevis av baater. Lodsene kviterte paa Yarmouth Road. Blev examineret av Engelsk vaktiskib paa Dowers og opholdt i 2 dage. Maatte herfra følge landet langs ca. 1 kvartmil av, helt op til Longstone (utenfor Firth of Forth) hvor vi sat kurs for Lindesnes. Dette var Det Engelske Admiralitets ordre.

Vi saa flere løsrevne "miner" paa denne tur og en masse engelske krigsskibe, men ingen tyskere. Losset i Kjøbenhavn og Kolding. I Kjøbenhavn var havnen fuld av skibe,

mest norske. Ca. 16 stkr. av Norges største skibe fra 9-13.000 tons d.w., de fleste med korn fra Amerika. Lagerne var fulde, saa det blev kuns at losse naar de kunne faa kjørt avsted. En hel del gik, saa det ut til, ombord i tyske baater, deretter til Tyskland. Fik ombord bror av rederen Herlofson som passasjer paa rundturen til U.S.A.

Gik fra Kolding via Ardrossan for bunkers tilbake til New Orleans og lastet paany oljekaker for Danmark. Maatte da indom Kirkwall paa Orkenøerne for visitasjon. Laa der i 3 dage før vi ble frigit. Havnen laa fuld av baater, Skandinaviske dog mest norske. Jeg var iland, spiste da paa hotellet sammen med hele flokken av skibsførere, saa den gamle norske stenkirken bygget av Kong Olav (saavidt jeg husker). Derfra gik vi til Aarhus, Randers og Esbjerg. Saa ogsaa disse turene flere drivende miner. Paa utturen igjen blev vi tat ind til Stornoway paa Hebriderne og examineret. Derfra til Orknøerne og bunkret. Gik herfra til Newport News for ordre.

Sydenom Irland blev vi i tykk taaket veir beskyt med torpedo av en stor tysk undervandsbaat. Det var dagen før "Lusitania" blev sænket og var det omtrent paa samme sted, saa antagelig har det været samme undervandsbaaten der besköt os. Vi blev beskyt uten varsel. Heldigvis hadde vi større fart end de hadde beregnet saa torpedoen passerte ca. 3 fot agtenom os. Der blev jo stor forvirring om bord og mandskapet var som lamslaat og blev bare stående og glane istedet for at faa baaten klar, som de fik ordre til. Taaken skjulte os straks og gik vi da sik sak kurs, og saa ikke mere til den.

I Newport News sendte jeg ind protest mot overfaldet, som senere blev besvaret av tyskerne til rederiet.

I Newport News fik vi ordre for Galveston, hvor vi lastet bomuld, bly og zink for Havre, Frankrig. Kommen op mot Kanalen mødte vi masse krigsskibe der patruljerte. Kom uten noget hændte til Havre. Her kom ny skipper hjemmefra og løste mig av og jeg reiste hjem paa ferie. (Var 2 aar ombord i S/S "Kronstad")

I Havre var alt militært, vakter hvor man kom i havnen, franske og engelske. I løbet av 5 dage kom 90.000 engelske soldater til Havre fra England. Kaiene stod fulde av soldater, hester, kanoner, automobiler og kjøreredsaker, saa der ikke var til at komme frem. Dette var juli 1915.

Jeg reiste hjem over Southhampton, London, Newcastle, Bergen. Tok herfra banen over fjeldet for at faa en fjeldtur, til Drammen og hjem. Kom hjem i august. Slo mig tilro hjemme et par maaneder, da jeg fik tilbud fra O.R. Førleid, Grimstad, gjennom min ven Berg Dannevig, om at overtage førerposten paa en baat som skulle kjøpes ind. Den steg da i pris for hver dag og maatte slaa til uten at ha set eller kunne faa betingelser som mod besigtigelse.

Førleid ville helst at jeg skulle være interesert i baaten og tok jeg aktier for kr. 40.000,-, hvortil han hjalp mig til laan i Grimstad & Oplands Privatbank av det som maatte laanes og garanterte selv for laanet. En behandling som jeg maa si er enestaaende, da jeg jo var en ganske fremmed mand for ham.

Baaten som blev indkjøpt var en 3.600 tons d.w. (ældre baat - 25 aar) og laa i Midlesborough. Den fik navnet "Bufjord". Første turen op til Newcastle i november maaned fik vi havari paa maskin og laa 14 dage og reparerte. Gik fra Tyne Dock til Rochefort, Frankrig. Det var som tidligere fuldt av krigsskip paa veien, men intet særlig at bemerke. Fra Rochefort gik vi til Bristolkanalen. Propellen var løsnet og fik vi andet havari paa skibet, saa vi maatte dokke i Newport havn, det eneste sted vi kunne faa dok i Bristolkanalen. Mens jeg laa i Newport blev jeg kjent med Capt. A.M. Hansen paa 4 mastet bark "Hafrsfjord" av Kristiania. Han hadde sin datter Kamilla ombord og før jeg gik tilsjøs igjen fra Penarth, var jeg blit forlovet med Kamilla.



Offiserer og mannskap på S/S "Bufjord". Bildet er trolig fra 1916.

Vi gik ut fra Penarth bestemt for Algier lastet med kul, i et meget stormfuldt veir saa de fleste baater blev liggende inde i 2 dage. Uveiret holdt sig, og kommen nedover forbi Lundy Island og vestenom Schilly Island begyndte skibet at faa stærk slagside til styrbord, saa vi maatte ned og lempe over last. Det hjalp dog lite og en dag kom tømmermanden og siger at han hadde opdaget et stort hul i skibssiden om styrbord i midtrummet, ca. 6 fot under vandlinjen. Det var skjult av kullasten. Kastet skibet unda veiret, lempet kullet bort og la paa en gummiplate med stempling mot (hullet var ca. 1 1/2 tomme stort). Dette stoppte lækagen, saa vi holdt kurs igjen. Storm og høy sjø fremdeles og efter 1 dags forløp blev hullet større og for hver sjø som vi gik imot stod vandspruten rundt, saa der kom en masse vand ind. Sugerørene til pumpene (lændseledningen) blokket sig op, saa de kunne ikke faa lændset og var der ikke andet at gjøre end at holde av for Falmouth.

Besiktelsesmanden forlangte oppløst lasten til platerne hvor lækagen var, kom over vandet. Vi kunne paa grunn av krigen ikke faa mere end 3-4 mand pr. dag til at arbeide, da Guvernementet la beslag paa folkene. Saa vi blev liggende i hele seks uker før vi var ferdig med reparationen og den oppløste last intat igjen.

Der var samtidig en anden norsk baat "Gaa" som hadde mistet roret og senere kom bark "Glanes" av Kristiansand, saa vi hadde selskap. Der kom ogsaa ret som det var andre norske baater ind. Der var strængt i havnen. Kapteinen hadde kuns lov at være iland mellom kl. 9 form. og kl. 5 efterm. og ingen av mandskapet hadde lov til at komme iland. Men kapteinen paa "Gaa" hadde familien ombord og holdt vi mest til derombord, saa tiden gik alligevel.

Der var av og til besøk av tyske luftskibe om natten, og da maatte ikke lys vises noget steds. I denne tid var jeg 2 gange paa besøk hos min forlovede og hendes far i Newport og sidste gang fulgte jeg hende til Newcastle og saa hende vel ombord i Bergensbaaten. Paskontrollen var streng og blev vi opholdt der i 3 dage før vi fik lov at gaa.

Hendes far gik morgenen efter ut med "Hafrsfjord" til Montevideo og ankom dertil efter 36 døgn reis.

Vi gik ogsaa straks efter ut og hadde pent veir nedover. Var indenom Gibraltar for inspektion. Fra Algiers gik vi til Sevilla og lastet malm for New Orleans. Derfra til Pensacola og lastet naval stores og trælast for London, via Norfolk for bunkers. Fra Norfolk telegraferte jeg til rederen at jeg ønsket at gaa fra skibet naar vi kom frem, da jeg var kjed av alle disse reparationerne og havarier, som vi til stadighet hadde paa den gamle baaten. Og da rederen hørte dette og selv var lei av det samme, blev skibet solgt mens vi var paa reisen.

Vi hadde betalt kr. 710.000 og fik kr. 1400.000 igjen, og da vi ogsaa hadde tjent godt paa fragterne, blev det en god forretning. Saaledes remitterte jeg hjem fra Pensacola over kr. 300.000 efter at alle utgifter var betalt i Amerika indclusive cheque til bunkers & anlöp i Norfolk. Og den som var fornøiet for det endelige resultatet var baade rederen og mig.

Jeg reiste da hjem fra London over Newcastle til Arendal og hjem. Rederen (Føreid) og mig blev enige om at kjøpe et nyt skib igjen, men blev A/S Bufjord opplöst og fik jeg utbetalt ca. kr. 90.000 paa mine aktier. Det blev dog ikke noget kjøp dengang og da den uinskrænkede ubaatkrig begyndte i februar 1917 og de høye skibspriser, ca. kr. 1200 pr. ton d.w., blev vi enige om at se tiden an.

Hadde holdt paa underhandling med kontrakt for nybygninger med flere værksteder, uten resultat.

Min forlovede var efter jeg kom hjem, syk en længre tid, da hun hadde faat blodforgiftning i benet. Jeg var da paa besøk et par gange paa Ormestad og var der flere dage hver gang. Hun blev saa bra at hun var oppe straks og var med ute og kjørte etc., og viste meg rundt i byen og omegnen. Men hun fik en daarlig doktorbehandling av dr. Nordrum saa hun fik men hele sit liv.

Efter 2 mndr. var hun saa bra at at hun kunne komme paa besøk til Høivaag og blev det bestemt at vi skulle holde bryllup den 11. november (1916). Bryllupet stod paa Hotel Atlantic, Sandefjord, et flot bryllup efter vore synsmaater (dengang). Viet i Sandeherreds kirke av pastor.

Mor og far, alle mine søskende og svogre samt onkeler og tanter og fættre og kusiner var der. Av Kamillas familie var av brødrene kuns Karl der, da de andre var fraværende. Hendes svigerinder, fættre & kusiner samt endel naboer var der, ialt ca. 60-70 mennesker.

Vi bosatte os paa Virik og indrettet os saa koseligt som vi kunne (4 værelser hos G. Strand) og levte et lykkelig liv.

Var ofte paa besøk hos familie og kjendte, og av og til paa Høivaag. Om sommeren 1917 var jeg med Haldor Hansen (Kamillas fætter) og seilte paa kapseilads flere gange og paa tur til Lærdal, hvor han hadde hytte.

Da det ikke blev kjøp av baat med Føreid, og der ikke var noget andet at faa gik jeg vaaren 1918 (mai) ind paa et officerskurs paa Sjøkrigsskolen paa Horten.

Blev Reserveløitnant og tjenestegjorde derefter som chef paa Bevogtningsfartøiet "Skien" (en ældre passasjerbaat leiet for anledningen) og gjorde Nøitralitetsvagtstjeneste paa Fredrikstadlera og et par gange paa Skjærhallen, Hvaler, hvor vi overtok vagten for torpedobaatene. Vi brukte og entre skibe (mest engelske) over Kristianiafjorden og hadde ogsaa opsyn med kysten der.

Om høsten blev det en stor indrift av løsdrevne miner, og blev vi da beordret ut paa minefiske. Herunder laa vi da og undersøkte hver holme & vik fra Hvaler (Skjærhallen) til Moss, og blev jeg godt kjent overalt der. Hadde fast lods ombord, men da vi kom utenfor leden var ikke lodsens kjendt (videre da) saa vi gik paa "drafter og karter" og da maatte jeg navigere selv. Det var ofte lange strækninger at gaa mellom hver mine som blev rapportert saa vi tok aldrig mere enn 5 paa en dag. (Privatfolk fikk kr.10.- for hver mine de rapporterte.) Endel blev sprengt, men de fleste desarmeret og tat ombord. Vi hadde i den tid en Minør ombord, men var jeg selv med paa alle de første minerne, for at gi mandskapet tillid, da de alle var ængstelig for at være med paa dette arbeidet før de fik kjendskab til minerne.

Alle fartøylene tilhørende Hvaleravdelingen var paa minefisket i denne tid og blev der paa 5 dage tat op ca. 100 miner, som vel var det meste. Der var meget taake i denne tid, men fiskerne rapporterte efterhvert hvor minerne laa. Efter stormene kunne vi saaledes faa en masse meldinger, og blev vi da sendt avsted for at ta dem. Jeg syntes det var et intresant arbeide.

Straks efter at vaabenstilstanden var intraadt den 11. november 1918 blev der gjort anstalter for at indra mest mulig av nøytralitetsvagten og blev de leide skibe desarmeret og tilbakeleveret rederen saa fort som de kunne undvære dem, og mandskaperne av de ældre kontigenter hjemsendt - der var jo dem som hadde været inde i 20 maaneder (vernepliktige med 1 aars verneplikt & resten nøytralitetsvagt) Hvaleravdelingen blev opløst og kuns

torpedobaaten blev tilbage i Fredrikstad for at fiske miner naar meldingene kom. Jeg med "Skien" fik job med at fragte all gods tilhørende avdelingen paa Isegran (Fredrikstad) og fra chefskvarteret (Kommandørkaptein Geelmuyden var chef) og hadde 2 fragter til Horten, hvor vi maatte avlevere forskjellige ting der det hørte hjemme, hvilket var et svare arbeide da der hadde blit skiftet frem og tilbake fra forskjellige fartøyer og utlaant etc. saa det efter alle disse krigsaar var umulig at finde igjen alt i bøkene paa Horten.

Vi var ogsaa et par turer til Melsomvik med amunisjon etc. Til Horten hadde vi ogsaa en masse amunisjon fra fæstningen utenfor Fredrikstad samt miner som var oppfisket derborte. Naar vi var ferdig med alt desarmerte vi selv og avleverte alt ombord tilhørende Marinen, hvorefter vi blev sendt til Skien og Porsgrund Mek. Værksted for at avlevere baaten til rederiet. Vi hadde hat kompas med nathus tilhørende Marinen ombord da den der var ombord stod under taket i styrehuset og var vanskelig at styre efter og umulig at tage peilinger med, men mente vi jo den var god nok til at gaa fra Horten til Skien, da vi jo ikke hadde bruk for den uten det blev taake.

Efter avgangen fra Horten fik vi taake ved Bastø og skulle vi bruke kompassen som var spritkompas. Det viste seg da at spriten var stjålet og påfylt igjen med grumset flodvand saa der maatte staa en ved siden av rormanden for at varsko om styringen.

Da vi kom utenfor Sandefjordsfjorden fik vi kjending av Holtskjærene og gik ind til byen og fortøiet langs bryggen for natten. Jeg gik da hjem og fik alt mit tøy op. Det var jo hyggeligt at komme hjem til min kjære hustru og lille søn Sverre. Sverre blev født mens jeg var paa Krigsskolen og kom hjem 2 timer efter han var født kl. 6 lørdag 29/6-18. Han blev døbt 1. søndag efterat jeg hadde overtat "Skien" og var da hjemme første gang i Løitnantsuniform.

Vi hadde ikke blit fuldt enige om hvad vaar lille gut skulle hete, og hadde jeg sagt sidste gang jeg var hjemme at hun fik sette navn paa ham. Mor og far var i barnedaaben som faddere, og svigerfar fra Ormestad & Nelly Hansen .

Jeg kom hjem med 1/2 1-toget middag søndag da de var kommet hjem fra kirken. Onkel Berlin & tante Allette Sævig kom paa besøk med samme tog. Svigerfar kom ut i gangen og gratulerte meg med min guts navn Thorvald August Sverre, som jo var en direkte opkaldelse etter mig, og blev jeg jo helt forbauset, da der ikke hadde været tale om dette. Vi hadde tenkt paa Kjell eller Stein. Neste dag maatte jeg gaa igjen med første tog.

Paa dagen efter vi kom til Sandefjord med "Skien" var det klaret op, men blit radikal storm istedet. Vi gik alligevel ut, men det blev en haard tørn rundt Rakkebaerne, hvor der er en fryktelig strømsjø. Kom til Brevik om aften og fortøyet der for natten. Neste dag gik vi til Porsgrund - losset ut ballasten vi hadde havt inde og kastet paa sjøen. Var neste dag oppe i Skien med baaten og hadde rederen ombord for at se paa baaten, gik saa ned igjen til Porsgrunds Værksted, dimiterte mandskapet, der blev sendt til Horten, strøk kommandoen, sendte telegram herom til Kommanderende Admiral og Distriktskommandoen paa Horten hvor ogsaa papirene blev sendt.

Reiste da hjem og var det dermed slut paa min militærtjeneste under neutralitetstjenesten. Var da hjemme i Sandefjord om vinteren, og da der ikke var nogen skipperjobber at faa blev jeg enig med far om at overtage gaarden i Høivaag, og flyttet vi derbort i april 1919.

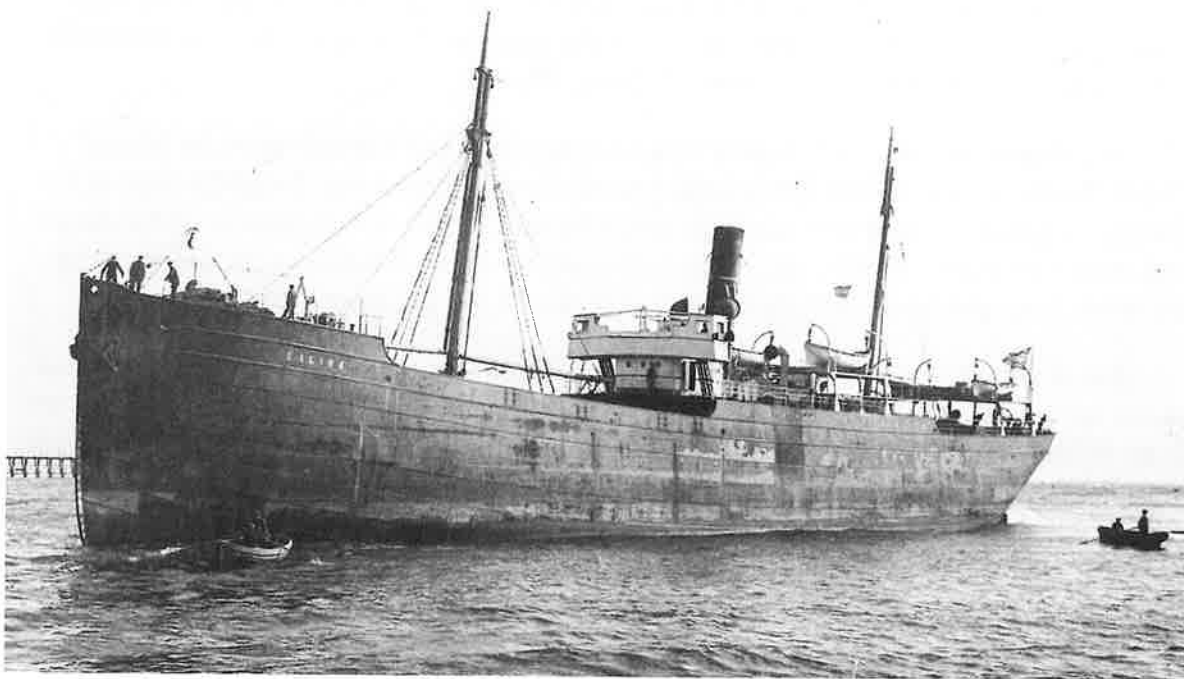
Det var stridt den sommer, vanskelig at faa folk, ja umulig nesten at faa hjelp og blev det betraktet mere som en barmhjertighetsgjerning naar vi fik nogen til hjelp og betalingen stiv naturligvis .

Kamilla var sykkelig en stor del av sommeren, og maatte jeg selv henge i fra kl. 6 om morgenen til 9-10 om aften i fjøset, og ute paa marken pløye og harve, noget jeg aldri hadde gjort før. Mor hjalp os utrolig og beholdt fjøsstellet en tid utover vaaren til Kamilla blev saapass bra at hun overtok det.

Kunne ikke faa tjenestepike den sommer, men hadde et par barnepiker. Det ble daarlig avl den sommer uagtet mit stræv og blev der litet eller intet av det saa jeg skjønte straks at jeg maatte se til at komme til sjøs igjen og ved ansøkning fik jeg en førerpost paa S/S "Salina", H.M. Wrangell & Co., Haugesund, og etter overenskomst med far overtok han igjen gaarden.

Jeg reiste da over til West Harthpool i februar 1920 og overtok "Salina" i april/mai. Samme aar flyttet Kamilla og gutterne Sverre og Finn til Ormestad. Finn blev født 9. desember 1919 og blev døpt i Høivaag kirke søndag 8. januar 1920. Faddere var: far, svigerfar, Capt. Tobias Christiansen, Agerøen, tante Karine & min søster Synnøve. Og hadde vi i den anledning en pen liten fest for den søte lille gutten vaar.

Jeg reiste først med "Salina" i kulfarten Swansea/Frankrig og i juli til Sunderland og klassifiserte. Derfra i ballast til Norfolk og lastet kul i Ballimare for Malmø. Hadde stygt veir og fik adskillig overbords sjøskade.



S/S "Salina" som ble pårent og sank den 23. september 1921. Thorvalds første kone Kamilla, yngste sønn Finn og flere av mannskapet omkom. Thorvald klarte å berge den eldste sønnen Sverre.

Kamilla og Sverre var i Malmø da vi kom ned; de var paa kaien da vi kom ind og kom ombord med en gang. Vi hadde det svært hyggeligt dernede baade ombord og iland, da vi blev inviteret flere steder. Lille Finn var da paa Ormestad hos bedsteforældrene. Vi kom til at gaa til Kristiansand S. for ordre og blev Kamilla og Sverre med dertil. I Kr.sand kom mor og flere av familien ombord og Sverre gik med mor til Høivaag. Kamilla blev til vi avgik efter en uke (ventet paa kulstreikens slut i England).

Vi gik da til Newcastle og bunkret, Hampton Road (Norfolk) for ordre. Stygt veir over, saa vi fik havari paa maskinen osv. Fik ordre for Savannah. Der lastet vi oljekaker for Helsingborg, fik kuns halv last og gik til Washington D.C. og kompleterte med bomuldsballer for Bremen. Gik først til Bremen og derfra til Helsingborg. Kamilla kom derned dagen efter kl. 5 morgen med toget og var jeg da paa stationen og tok mot hende. Her blev vi liggende i en uke og hadde det riktig hyggeligt ombord og iland - var inviteret paa flere steder.

Derfra til Newcastle og lastet kul for Genua. Derfra til Trapani og lastet salt for Haugesund. Kom dertil i april maaned 1921. I Haugesund blev vi liggende med lasten inde i ca. 2 mndr. grundet sjømandsstreiken, hvor Havne og Transportarbeiderne var ute i sympatistreik.

Da jeg blev ombord ganske alene for at passe paa skibet kom Kamilla bort til Haugesund. Vi bodde ombord og kokte selv paa kokemaskin. Det var jo midtsommer og deiligt veir, var ute og rodde, fisket, paa lange turer i byen og omegn og paa visitter til bekjendte.

Da vi skulle gaa ut paa eftersommeren kom Kamilla og begge gutterne om bord for aa bli med paa en Middelhavstur. Vi laa en uke efter de hadde kommet, saa gutterne var med iland til hver dag.

Vi gik til Tyne Dock og lastet kul for Livorno, Italien. Var vi alle oppe i Newcastle, ute ved fyret & sandbeachen South Pier, South Shields, hvor gutterne morret sig paa karuseller, hæster osv. De fik ogsaa balonger som de slap tilveirs eller gik istykker; men hadde de hver sin med ombord.

Paa turen ned hadde vi pent veir til Gulf of Lion hvor en sjø slo ind ruderne i skylightet og vindu paa broen. Ingen var sjøsyke da. I Livorno var vi alle rundt i byen, paa badestrand osv. og en dag var vi oppe i byen Pisa, besaa katedralen indi & utv., Babtisteriet og det skjæve taarn. Paa jernbanen var gutterne ustyrlige og ville helst henge ut gjennom vinduerne til stor skræk for Italierene.

Fra Livorno gik vi til Trapani og lastet salt for Haugesund. Der laa flere norske baater, deriblandt en fra Brevik hvor Frkn. Maja & Lalla Ugelstad var ombord. De blev da med os overalt og besaa byen og omegnen. Vi kjørte ut til vinmarkerne og kjøpte vin direkte fra lagerne. Der laa flere millioner liter paa lager. Der var ogsaa en fin park, hvor vi tok en masse gruppefotografier.

En søndag bilte vi med en bekjendt av mig fra forrige tur, en marineofficer, op til Gamle Trapani, som ligger paa toppen av et høit bjerg og omgit av stærke murer. Der var en storartet udsigt, og besaa vi alt hvad der var at se, grevens palads, park osv. Var inde i et hus og drak kaffe etc.

Paa turen opover fra Trapani til Engelske Kanal hadde vi storartet veir, gutterne lekte paa dækket hver dag, hadde husker osv. og alt gik utmerket til den 23. september. Vi skulle ha været indenom Brixhorn og kullet, ifølge ordre fra rederiet, men da vi hadde været saa heldig paa reisen var ikke dette nødvendig hvorfor vi fortsatte med reisen uten at anløpe.

Den 23. satte taake ind fra morgenen men lettet utover dagen. Vi signalerte med flag da vi passerte Dungeness, som blev besvaret, da vi hadde passert South Goodwin. Kom taaken tæt igjen, saa vi maatte sakke paa farten, gik sakte fart og stop - passerte flere baater.

Kl. 5 1/2 ca. kom det belgiske post-passasjerskib "van Breidel" med stor fart og rente ret i siden forut om bagbord. "Salina" laa da omtrent stille uten styrefart. Skibet sank i løbet av 3 minutter, saa mandskabet fik ikke baatene ut før skibet sank og alle kom i vandet og blev taget med i dragsuget.

13 mand av mandskabet incl. mig selv og lille Sverre, blev pikkert op av 3 baater fra "van Breidel". Jeg hadde Sverre paa brystet og blev vi begge drad omtrent til bunds av skibet, idet jeg klamret mig fast til dette, for ikke at bli slaat fordervet mot skroget og miste Sverre. Da vi kom op til overflaten var all vrakgods langt unda og svømte jeg da paa ryggen for at holde Sverre's hode over vandet. Efter en tid kom en hvælvet livbaat op til overflaten, og fik karet os bort til denne og fik stukket armen ind i en av bugterne paa livlinen rundt baaten og hang der til vi blev pikkert op.

Kamilla blev ogsaa tat op, men var den sidste som blev tat op, og hadde været længe under vandet, saa hun døde ombord. Lille Finn fik vi aldrig se mere. 8 av mandskabet druknet, og tømmermanden døde ombord i "van Breidel".

Toi Kalisianen lekte med guttene paa fordæk og Kamilla sad paa Nr.2 luke og pratet med 1st. styrmand & 1st. mask. Baaten (van Breidel) kjørte ind i "Salina"'s skibsside tvers ut for Nr. 2 luke. Der var ingen skade over vandlinien, men da skibet krængte over utav stødet, kunne hullet sees fra det andet skib, og de pekte da ned. Maskinen blev stopt og alle mand beordret paa dæk og livbaatene at svinges ut.

Da vi ikke saa nogen skade blev ikke livbæltene tat paa først. Da baatene var løftet og holdt paa at bli svingt ut begynte skibet at synke og paa ca. 1 minuth var skibet under. Idet skibet sank stod Kamilla med begge guttene i agterkant av midtskibet og ventet paa at baatene skulle bli utsvingt, og da jeg saa at det gik saa fort løb jeg til og fik tat Sverre som sto ved hendes side. Finn sad paa armen - og idet skibet gik under med baugen først løb vi agterover med hver vaar gut, men tvers av Nr. 3 luke tog sjøen os alt. Jeg fik som før nevnt fat i en fast gjenstand, hvortil jeg klamret mig med Sverre, men Kamilla blev kastet agterover med Finn og var det sidste vi saa av hverandre.

Ombord paa "van Breidel" fik vi daarlig behandling. Jeg spurte om tørre klæder og uldtæpper, ligesaa brændevin til at gi folkene for at varmes op, men ingen av delene var at faa - de hadde intet, sa de.

Sverre hadde kuns en ulden dørmatte over sig, efterat vi hadde faat de vaate klær av ham; men da doktoren kom ombord i Dover gav han order til at komme med uldtæpper til ham, og de kom da med rene uldtæpper til ham med en gang, samt lagen til at lægge over de 2 døde. Oplivningsforsøk av Kamilla, tømmermanden og 3dje maskinist Ekland blev straks de blev tat ombord igangsatt av mandskapet paa "van Breidel" under anvisning av et par damer, som tidligere hadde været sykepleiersker - der var ingen doktor ombord blandt passagerene.

Traadløs telegram blev paa min opfordring sendt til Dover om at have doktor og ambulance "ready on arrival"; men da disse kom ombord kunne de kuns konstatere at døden hadde indtraadt paa Kamilla & tømmermanden. Sverre og 3dje maskinisten blev tat paa sykehuset straks, og fik jeg ikke se Sverre da de tok ham, da jeg var hos kapteinen og konfererte med konsulen (den norske) Mr. Grant.

Da doktoren meddelte mig at de intet kunne gjøre brøt jeg ganske sammen og faldt over min kjære hustru, hvor jeg hulkende blev liggende til de kom og fik mig bort.

Mandskabet blev indlogeret paa sjømandshjemmet og jeg paa Hotel Paris. Av mandskapet var flere meget medtat og spyttet blod, ligesaa mig og kastet op en masse og kunne jeg ikke trække pusten uten at det kjendtes som nogen skulle stikke en kniv ind i brystet paa mig. Jeg fik ikke sove, da det gjorde svært ondt naar jeg la mig ned, og maatte da sitte oppe eller gaa paa gulvet de første 2-3 nætterne.

Neste dag var jeg oppe og saa til Sverre paa sykehuset. Han hadde sovet godt. Sov ogsaa nesten hele tiden ombord i "van Breidel", som gjorde ham godt. Han hadde kastet op en hel del da han kom paa sykehuset, men doktoren sa han var bra og ikke noget iveien med ham som jeg var ræd for. Han kjendte mig jo med en gang og fik jeg graate godt ut hos ham, som jeg ogsaa gjorde hele natten med bøn til Gud at han maatte tage Kamilla og min gut Finn, det kjæreste ved siden av Sverre, som jeg eide paa jorden, hjem til sig og at vi alle maatte møtes hos ham igjen.

Jeg blev jo optatt til hver dag. En sagfører fra assurandøren kom ned neste formiddag efter kollisionen og vi var kommet iland, og krydsforhørte han de av mandskapet, som hadde været paa post (vagt) og mig selv, og tok optegnelse av samme. Vi begynte ved 9-tiden om morgen og holdt paa til 9-tiden om aftenen, saa det tok svært paa mig. Mandagen, (3 dage efter) var vi paa en Inquest of Death paa raadhuset. Tirsdag reiste vi til London. Sverre blev inne paa sykehuset sammen med 3dje mask., der hadde ligget hele tiden uten bevissthet, men nu kom til sig. Fik om eftermiddagen skrevet en beretning om kollisionen og onsdag var der sjøforklaring paa Generalkonsulatet. Om aftenen reiste jeg tilbake til Dover og kom dertil midnat.

Torsdag blev Sverre hentet fra sykehuset til konsulatet og var det arrangert at Kamillas kiste skulle være i kirken, hvor der blev holdt gudstjeneste. Hele konsulatpersonalet og

endel andre deltok og krandsen blev paalagt. Straks gudstjenesten var slut blev kisten sat paa vognen og fulgte vi alle til jernbanestationen hvor kisten blev sat ind i en vogn der tog hende ret til Hull. Paa veien til stationen gjorde alle politi paa veien honnør.

Om tirsdags form. hadde jeg været i lighuset og set min kjære hustru for sidste gang. Hun var pyntet pent og endel pene blomster var lagt paa brystet og rundt hodet. Jeg fik graadt godt ut og gav hende mine sidste kys - og var det svært at skilles fra hende.

“Wilson, Ellerman Line” hadde tilbudt os fri reise med S/S “Rallo” til Kristiania, som viser engelskmendene har hjertet paa rett plads, og uttrykte de sin medfølelse over det indtrufne. Der kom ogsaa en hel del breve og telegrammer fra endel norske og masse engelske der uttrykte sin sympati.

Jeg var jo glad og mottog tilbudet fra Wilsonlinjen. Torsdags middag reiste saa Sverre og mig, samt 3dje mask., der nu var noksaa bra, til London, hvor 3dje mask. gik til sjømandshjemmet og blev sendt hjem over Newcastle sammen med de øvrige av mandskabet.

Sverre og mig fortsatte til Hull og kom dertil om aften. Neste dags efterm. kl.6 avgik vi med “Rallo” til Kristiansand medførende Kamillas kiste. Kapteinen paa “Rallo” dækket kassen hvori kisten laa, med endel norske flag og krandsene fra Dover blev lagt ovenpaa, samt elektrisk oplysning av kisten hele veien.

Paa Kings Cross Station i London fik Sverre se modellen til et jernbanetog som gik naar vi slap paa en pence og der ville han staa og han ville ha det. Paa Wilsonlinjen's kontor var flere store modeller av dampskibe - de ville han ogsaa ha med og sa; den er min, og andre episoder fra turen kunne jeg jo berette. Ombord i baaten var flere engelske barn, som lekte med ham. Engang to smaagutter hang over rækken tog jeg dem ned, da de jo kunne falde overbord. Dette likte de ikke og slog og sparket. Sverre stod og saa paa en stund, men saa sprang han paa dem og banket dem fordi de ville slaa papa hans.

Engelskmenderne ombord synes godt om Sverre og da han saa saa kraftig ut i forhold til de engelske, kaldte de ham “John Bull”. Sverre var snild gut hele veien, saa jeg greide ham godt, enskjønt jeg ikke var vant til at stelle børn, vasket og klædde ham osv.

Vi kom til Kristiansand kl.5 om morgenen, Sverre laa og sov. Jeg gik i land for at møte mor som jeg hadde telegrafert efter, da baaten var inde tidligere enn ventet. Paa bryggen møtte jeg mor og min søster Synnøve, der begge graat av sorg over tapet av Kamilla og Finn. De blev med ombord. Straks efter kom onkel Thorvald Larsen & Thorvald Thorsen ombord. De var nede og saa kisten, og var inde og hilste paa Sverre, som var vaaknet. Han kjendte dem jo ikke og ville bare være hos mig.

Baaten laa kuns 1/2 time, og maatte de da iland igjen alle uten mor som blev med til Sandefjord. Det var fint veir ind, og var vi i Kristiania om aften kl.9. Kapteinen paa “Rallo” ville ikke ha noget for billetten til mor, og heller ikke ville restauratøren ha noget for kosten for nogen av os, saa mere “fin” behandling kunne vi aldri ha faat.

I Kristiania mødte svigerfar, min søster Agnes og hendes mand Harald, ligesaa Haralds bror Hans. Neste dag kom ogsaa tante Alette (mors søster) og hilste paa. Kisten blev overført til jernbanestationen (Vestbanen) av Wilsonlinjen uten omkostning for mig og fulgte en mand fra kontoret fra skibet til stationen, ligesom vi fik laane det norske flag til at bedække kisten under kjøreturen og fulgte vi efter vognen gjennom byen. Kom til Sandefjord om aftenen, hvor en masse mennesker av slekt og venner, bekjendte og andre var mødt frem og fulgte kisten til Sandeherreds gravkapel.

Til begravelsen kom en veldig masse av kranser, deriblandt fra "Salina"'s rederi, skibsførerforbundet osv., et blomsterhav uten sidestykke, og en masse av byens og omegnens befolkning fulgte og var tilstede under gudstjenesten i kapellet. Dette var pyntet med store palmer - der var ogsaa orgelmusik og sangkor, der sang foruten de almindelige sange & salmer ogsaa "Min siste reis". Unge pastor Smith talte og blev det en høitidelighet som er sjelden.

Til middagen i vort hjem paa Virik var indbudt familien paa begge sider. Sverre var hele tiden snild og flink.

Straks efter begravelsen, naar alt var ordnet, reiste Sverre og mig til Høivaag ifølge med min søster Martha, som blev igjen efter begravelsen og var med og hilste paa venner & bekj. som inviterte os.

Sverre blev paa Høivaag hos mor og far; mens jeg reiste til Haugesund for at tale med rederen. Der blev det da bestemt at jeg skulle begynde paa kontoret, blev spurt om jeg ville, og tok jeg med tak imot tilbudet da jeg synes det var bra at komme i virksomhet, som vel ogsaa rederne mente. Rederiet betalte ogsaa alle utgiftene i Dover til kiste osv., jernbaneutgiftene for hende osv., og var iheletat saa forekommene som nogen kunne være.

Reiste tilbake til Sandefjord via Høivaag, og fik ordnet alt der, og fik leiet et rum, hvor vi tidligere hadde bod og havt til soveværelse, til at stuve bort møblene vores. Sverre blev igjen hos mor og far paa Høivaag for at bli hos dem og hvor jeg vidste han ville ha det godt.

Naar alt var ordnet reiste jeg over med Bergensbanen til Bergen og videre til Haugesund og begyndte paa kontoret lste dagen. Fik leiet et pent møblert værelse med frokost og aftens; men maatte spise middag paa hotel, som ikke behaget mig noget videre, saa jeg ble snart lei kosten, men var der ikke andet at gjøre.

I julehelgen var jeg paa Høivaag og hygget mig sammen med Sverre og familie. Sverre var blit en kjæk gut og lydig - stor gut var han blit. En dag var vi i Lillesand og fotograferte os og hilste paa onkel Ole & tante Gretha; var en tur paa Agerøen hos Tobias Christiansen. Var da oppe paa en juletefest for barn, hvor Sverre var med og gik rundt juletræet, men da Tobias og jeg gik hjem for at spise ville Sverre være med. Vi var ogsaa i selskap paa Haugevik, Kvaase, Sagevolden osv. og hadde det bra i alle maater ellers.

2. januar reiste jeg tilbake igjen til kontoret. Det gik bra der, efter jeg kom ind i forholdene, men en masse at gjøre med kontortid fra 8 morgen til kl.7 aften. Paa grund av

det lange kontorarbeidet fik jeg en stærk hodepine og maatte tage lange turer i middagstiden og om aftenen for at holde mig i vigør. Da jeg jo ingen familie hadde i Haugesund blev det noksaa trist og ubehagelig saa jeg begynte at lengte til sjøs igjen, endskjønt jeg var ganske tilfreds og fornøyet med kontorarbeidet, som jeg fandt intresant; men da rederiets S/S "Fram"s førerstilling blev ledig og jeg blev forespurgt om jeg ville gaa ombord der, eller om jeg ville bli, sa jeg tak for tilbudet og sluttet straks efter ca. 1ste april 1922. Jeg fik færie til jeg skulle reise.

Var hjemme paa Høivaag nogle dage hvorefter Sverre og mig reiste til Sandefjord for at se til Kamillas gravsted, som nu hadde faat støtte og stenkant rundt, samt hilse paa familien. Jeg var inde flere gange i Kristiania, for at ordne med passet og billetten til New York da jeg skulle overtage baaten derover. Og da dette var ordnet fulgte jeg Sverre til Lillesand, hvor mor og far var kommet med tøiet mit samt for at tage mot Sverre.

Sverre laa og sov da jeg skulle gaa om morgenen, men jeg vaaknet ham, fik en avskedskys av ham - men han ville ikke gi mig to - du fik jo en, sa han.

I Kristiania var jeg hos min søster Agnes og hendes mand flere ganger og fulgte de mig paa bryggen, da jeg reiste med "Fredrik VIII". Kom til New York 2nd mai og ombord i S/S "Fram" 3dje mai 1922. S/S "Fram" var en bra baat paa 4750 tons d.w. og engasjert i asfaltfarten mellom Guanoco, Venezuela og New York. Tar kullast utover til West-Indien fra Norfolk Va. Asfaltlasten er tynd og flytende og er en lei last, saa vi maa være forsiktig. Avbryter her foreløbig min meddelelse.

Min hustru Kamilla var født den 3dje december 1895 paa Ormestad i Sandeherred og blev baade døbt, konfirmeret og senere viet i Sandeherreds kirke. Hendes far, skibfører Carl Martin Hansen var fra Haneholmen i Sandeherred og søn av underlensmand i Sandeherred, Hans Jacobsen, som er nævnt i Bergs bok om Sandeherred. Han kom tidlig tilsjøs og blev i 22-aarsalderen fører av skib tilhørende Skibsreder A.F.Klavenes, Sandefjord, for hvem han førte en række av skibe i ca. 30 aar. Den siste var 4 mastet bark "Hafrsfjord", som han førte i ca. 7 aar, og var ikke hjemme paa denne tid; men var familien paa besøk hver gang de var oppe i Europa ca. 1 gang i aaret. Han hadde seilt paa alle farvand inklusive Australien & Westkysten av Nord og Syd Amerika. Og var han regnet for for en meget dyktig skibsfører. Han kom hjem fra "Hafrsfjord" og sluttet sjøen i september 1916 for at være tilstede i sin eneste datters bryllup.

Kamilla hadde i sin barndom og senere ofte været ute og reist tilsjøs og til utlandet med sin mor, naar hun var paa besøk hos manden. Og i 1915 (under krigen) blev hun med sin far en tur over til Canada fra Liverpool og tilbake til Bristolkanalen. Derfra reiste de begge en tur hjem og var hjemme i julen 1915; men reiste hun med over igjen for at bli med paa en tur til Buenos Ayres.

Det var da vi blev kjendte i Newport Moon, hvor skibet laa og lastet og jeg kom ind med S/S "Bufjord" for at reparere et havari, og var det ligesom skjæbnen der førte os sammen. Vi blev kjendte i sjømandskirken der paa en liten fest, hvor hun var sammen med sin far og broderen, Hans, der var styrmand ombord i "Hafrsfjord".

Efter vaar forlovelse blev det ombestemt med reisen til Syd Amerika, og reiste hun hjem istedet, som er omskrevet tidligere. Hun var, da hun kom hjem, en tur bort til Høivaag og hilste paa familien, og tror jeg at alle synes godt om hende.

Senere blandt vaare venner og bekjendte i Sandefjord og paa Høivaag og hvor vi kom hen i ind og utlandet, blev hun ligt overalt. Jeg kan ikke huske hun talte ondt om nogen, og var der nogen som begyndte at sladre og hadde noget at si paa nogen hadde hun alltid en undskyldning for vedkommende. Dette var en godhed som sjelden findes, saa du min lille Sverre maa forstaa min store sorg og savn over tabet av hende, som jeg elsket saa høit over alle paa jorden. Derfor elsker jeg ogsaa dig min lille gut og vor lille Finn, som er hendes og mine barn. og de intryk hun har sat paa dig vil du nok ikke glemme. Hun var streng og ville at du og Finn skulle være snille og lydige gutter, som dere ogsaa var, og paa samme tid som hun var streng i opdragelsen var hun godheten selv mot dere, og var hun borte en dag eller flere naar hun var hos mig paa besøk, talte hun stadig om dere to, hvordan dere var og hvad dere gjorde naar hun var hjemme, og var syk for at komme tilbake.

I sit hjem var hun flink, saa det alltid var i orden, paa samme tid som hun hadde dere at holde i orden med tøy osv. Hun sydde saaledes alt deres tøy, baade under og yttertøy, og til hendes ros saa man sjelden nogen barn som var saa nette og pene klædt som dere. Da dere kom alle til Haugesund for at være med og seile med "Salina" og jeg mødte dere om natten paa kystbaaten, var dere to smaa søte guttene som smaa engle at se til og da mama din sa, at Sverre maatte gi papa en kys kom du min lille ven med en gang og gav mig en kys, endskjøndt jeg jo var fremmed for dere begge to.

Finn hadde jeg ikke set siden han var ca. 1 mnd. gammel, før jeg gik ombord i "Salina", saa jeg var spænt paa hvordan han saa ut. Han lignet jo sin mamas familie, ligesom du er lik min; men Finn var saa søt, snild og god liten gut at han snart blev min øiensten. Han var alltid føielig og lydig, paa samme tid var han efter sin alder stor, bredskuldret og stærk som en bjørn, og skulle op og klyve efter dig overalt, saa der maatte passes godt paa. Mama var ofte i barneparken i Haugesund med dere, hvor der er en hel del forskjellige ting til leger og gymnastik for barn, og der likte dere dere godt. Vi var ogsaa ute og rodde med dere og paa besøk hos kjendte i Haugesund den tid vi laa der før skibet gik ut. -

Søndag, 17. desember 1922.

Vi er nu paa vei fra New York via Norfolk og Newport News til Barbados B.W.I. med kul fra sidste sted og herfra til Guanoco, Venezuela for at laste asfalt for Port Arnbog, N.Y.

Forrige tur hadde jeg sterk Malariafeber. Blev angrebet i Port of Spain, Trinidad, men holdt mig oppe til Guanoco. Der maatte jeg ha doktor ombord 2 gange paa dagen og dertil sende bud efter ham paa natten av og til, saa jeg trodde ikke jeg skulle ha kommet op igjen;

men føler mig nu ca. 1 mnd. efter noksaa bra. Er dog bange for den vil komme igjen naar vi kommer nedover, som jeg dog ikke vil ønske mig mere av, men som ikke staar i min haand til at avværge.

Dette har jeg alt sammen skrevet for at gi dig en fremstilling og oplysning om familien i tilfælde du min søn ikke skulle faa rede paa det paa anden maate. Det er jo ikke skrevet som stil, men for at du selv ved læsning kan faa lidt oplysning om familie & slegt.

Og naar jeg slutter disse linjer nu, mine tanker kredser stadig om dig og din mama og lille Finn nu jeg er borte fra dig, og vil jeg inderlig haabe at jeg igjen vil komme hjem og bli hos dig. Dette er mit ønske og hvad jeg arbeider for.

Og en kjærlig hilsen til dig min elskede gut og til mor og far samt hele familien fra din papa.

Thv. Messel (sign.)

UTDRAG AV ET LENGRE INTERVJU MED ALICE MESSEL

- Jeg tenkte meg at du kunne begynne med å si litt om din bakgrunn, hvor du kommer fra, og litt om familien, så langt du synes det passer.

- Jeg kan gå helt til 1363, hvis det er aktuelt.

- Ja, det er i grunnen ikke nødvendig. Jeg tror vi begrenser oss til nærmeste generasjoner. - Du er vel av Valvatne-familien, som egentlig er en av de gamle lavadelsslektene på Vestlandet?

- Ja, jeg er det. Stamtavlen begynner med Jon Smør. Den finnes oppskrevet helt ned til min bestefar, vi er ikke på den dessverre, men jeg tror kanskje Helge Mikal (Alice Messels nevø) har gjort noe mer med den.

- Ja, det skulle vel være forholdsvis lett å få oversikt over de siste generasjonene.

- Det er noen bøker som heter Kjente Sunnhordlandsslekter, og der er vår slekt med helt ned til min generasjon. Den er dessverre ikke å få kjøpt nå.

- Du er født og oppvokst der borte på -

- Ja, født og oppvokst på Sunde i Sunnhordland. Født 28.04.09. Nr. tre barn av Helge Valvatne og Fina Valvatne født Olsen. (Karen Olufine)

- Du måtte vel da være flyttet hjemmefra da du traff Thor? (Thorvald)



Thorvald giftet seg med Alice Valvatne den 2. august 1930.

- Ja, jeg var elev i badet på Vikersund bad. Jeg hadde lyst til å bli fysioterapeut, men da sa min onkel doktor Håvik: Du har ikke sterke nok ben til dette, du, jenta mi. Men så kom jo Thor, og jeg hadde ikke kjent ham i mer enn et halvt år før vi ble gift i hurten og sturten, vi måtte jo få dispensasjon fra lysning, og - alt gikk utenom meg, jeg var ikke med på noe av det. Men Thor måtte til Kina da, han hadde båt å føre der, og ville ha meg med. Og jeg var jo veldig vilt forelsket den gangen. Og så den 2. august 1930 ble vi gift, reiste til Sunde for å hilse på slekten, og så i slutten av august reiste vi nedover gjennom Frankrike. Der hadde jeg slektninger, de tok seg av oss og viste oss meget rundt der, viste oss Versailles, hvor vi så mange skjønnheter. Og så tok vi båten til Kina ifra Marseille, omkring byttet mellom august og september og kom til Shanghai i september. Og der ventet båten Thor skulle overta etter en svingersønn til Wrangell (Båtens reder). Og således begynte mine dager i Kina. Og den, Unita som den het, var

en 6000-tonner, som var en nokså stor lastebåt den gang, og den gikk i fraktfart mellom Nord-Kina og sydover med kull. Det var en enorm kullgruve der oppe som het Kailan Mining Administration. Og derfra hentet de kull, og det var mange båter som gikk der, mange norske. Og så var vi innom flere steder, vi var innom Japan, men mest i Shanghai, og Hongkong. Og vi var til og med nede til Australia, så vi var jo flere uker nede i Perth i Vest-Australia også, mens Thor gikk i den kullfarten. Det var liksom den farten vi gikk i i henimot tre år. Men siste gang kom vi ned til Australia, og så klarte ikke jeg varmen, så da måtte jeg sendes hjem, så jeg reiste hjem fra Bombay som passasjer til Norge.

Så kom jeg hjem, og var alene hjemme en stund.

- Når du sier hjemme, hvor var "hjemme" den gang?

- På Sunde. Vi hadde ikke hjem selv. Så reiste jeg rundt lite granne, hadde det i grunnen greit. Og så kom jo Thor hjem. Men jeg var gift i fem år før jeg hadde Helge, jeg trodde ikke jeg kunne få barn, skjønner du. Og du vet, jeg trodde ikke det gikk an å bli så glad i livet for noe, som for å få en sønn. Det var helt fantastisk.

- Jeg tenker Thor syntes det var stas også.

- Ja veldig.

- Og så ble det vel etablering etter noen tid for dere sjøl i Norge?

- Ja nå skal du høre. Thor var lei av sjøen. Så kjøpte han en skoforretning på Gjøvik, av alle ting. Så der var vi et års tid, og der ble Helge født. Men forretningen kastet ikke noe særlig av seg. Og så ville vi til Sørlandet, eller iallfall han. Så reiste vi nedover og havnet i Grimstad. Der var også Dagmar (Alice Messels svigerinne, gift med Thorvalds bror).

Så bodde vi der et par år, tenker jeg, Så kjøpte vi huset på Høvåg i 1939.

- Da krigen begynte, så var jo Thor ute?

- Thor var ute. Da Finn Helge og jeg reiste til Vikersund Bad for å ta imot far, var båten var på vei til Norge, og var nesten kommet innenfor territorialgrensen da den ble kalt tilbake til England. Og sånn gikk det. Så da verken så eller hørte vi noe til dem, ante ingen ting overhodet. Jeg fikk to esker sardiner, som visstnok skulle være et livstegn, men Thor hadde aldri sendt sardiner til meg, fikk jeg høre etterpå. Så på Vikersund bad var vi da en stund, etter at båten ble kalt tilbake, og da gikk jo båten, du kan si Canossagang, nedover til hele Europa, og til slutt så havnet den i Marokko.

- Men du, hvorfor til Vikersund Bad?

- Jo, fordi at der var jeg godt kjent, det var jo min onkel som hadde det. Så der skulle vi ta imot Thor når han kom østover. Og så skulle vi reise hjem.

- Men så satt du altså her på Ørsland alene under krigen?

- Ja, jeg var jo en hel del i Drammen, hos Herdis (Alice Messels søster). Helge og jeg var nokså mye hos tante Herdis under krigen. Og det var jo ganske hyggelig, vet du. Men utover i 1940 så fikk vi dette scheinet, vet du, dette tyske passet som en måtte ha for å reise. Og så kom vi hjem, men jeg reiste jo mye da, forsøkte å komme mye til Sunde, og så ville jeg ikke være alene på Høvåg, for vi fikk jo tyskerne. Jeg slapp å ta tyskere i huset, for Osmund Ørsland var snill og sa: Hun er alene og har et lite barn, jeg skal ta tyskerne, sa han. Han var veldig snill mot meg da, synes jeg. Så jeg hadde ikke tyskere i huset. Men, jeg fikk dem jo på døra, vet du. En gang så kom de og skulle ha rede på hvem som bodde der, og da kom de verandaveien du, der sto altså en, jeg vet ikke om han var soldat eller overordnet. Han sto der, og fra siden kunne jeg se at han holdt revolvermunningen imot meg.

- Ja han visste vel ikke hva der kunne være i det huset.

- Nei, han kunne jo ikke ane det. Og jeg visste jo ingen ting om ham. Men iallfall så

bodde jeg der. Og da bodde Thelma (Thelma Abrahamsen, Ørslund, senere V. Vallesverd) i det huset hun hadde bygget der nede på jordet, så der var Helge og barna hennes veldig mye i sammen. Men jeg reiste jo det jeg kunne til Sunde, jeg var nokså mye på Sunde, i den tiden. På Vikersund og en hel del i Drammen hos Herdis. Så tiden gikk jo for så vidt fort. Men det var dårlig med mat, jeg gikk på åkeren og skar korn selv, og så fikk vi malt korn på Isefjær, og jeg er stor takk skyldig til Anders Isefjær. Han fikk i grunnen aldri den riktige vurderingen han skulle hatt. Han gjorde mange en god tjeneste.

- Og så kom Thor hjem igjen nokså umiddelbart etter fredsslutningen?

- Thor kom hjem i juli i 1945. Han var jo ansatt på Nortraships kontor helt til krigen sluttet. Og så var det da å få anledning til å få komme hjem.

- Det var vel slik at han fikk noe helseproblemer så han ikke kunne være til sjøs de siste krigsårene? Han var jo også med på noen til dels meget stygge konvoiturer.

- Han var med på en konvoi der halve konvoien forsvant. Kommandoskipet gikk ned, og de hadde ikke eskorte. Thor gikk opp i Liverpool og sa: Dette er for galt. Vi har ingen eskorte, og båtene går ned, den ene etter den andre. Og så sa de: Ja, dette beklager vi, vi har ikke båter å sette inn. Det sa de på admiralitetet i Liverpool. Det var jo en stor krigsvanskelighet.

- Ja han skriver jo om det selv, en konvoi han omtaler var vel antagelig den du nevnte der det gikk så ille. Men de fikk på et senere tidspunkt eskorte. Og med god eskorte, så gikk det veldig mye bedre. Da hadde han en konvoitur der det ikke gikk med noen i det hele tatt. - Men Thor var vel noe yrkesaktiv i etterkrigsårene også?



S/S "Gregers Gram" var et av de såkalte Libertyskipene, seriebygget under andre verdenskrig. Thorvald førte det som vikar fire ganger i årene 1949-53.

- Ja, han tok vikartjenester ganske mange ganger, og var ute noen måneder om gangen. Du skjønner, økonomien vår ble jo så dårlig etter krigen at han måtte simpelt hen gjøre det for å tjene litt penger, selv om han var pensjonist.

- Bodde ikke dere i Fredrikstad en tid, han var inspektør på et nybygg der en periode?

- Jo, vi bodde i Fredrikstad et halvt års tid, og der gikk Helge på skole. Thor så etter en båt som hette Ringerd. Han var ansatt som superintendent. Og den førte han etterpå.

- Du var noe i jobb etter krigen?

- Ja, jeg hadde jobb et par år på Marinekommando Sørlandet, På Intendanturen der. Jeg var der bare et par år, jeg fikk mavesår. Det var vel kanskje for mye stress der.

- Du engasjerte deg jo i en masse annet, du var jo i kommunestyret en tid, og i en god del foreningsvirksomhet og slikt.

- Ja, jeg var "en offentlig kvinne" en stund. Jeg var i herredstyret både i Høvåg og Lillesand.

- Kan du helt til slutt si litt om Thor som person? Jeg husker ham jo for min del best som en svært aktiv pensjonist.

- Ja, Thor var jo en veldig energisk mann. Han var også en snill mann, om han enn kunne være noe egen. Men Thor var en gentleman, han var en dyktig mann og han var veldig hederlig.

- Og dette er en karakteristikk som intervjueren gir sin fulle tilslutning.



Thorvald som fører av S/S "Ringerd" 1947.

THORVALD MESSELS KORTFATTEDE BERETNING OM HENDELSENE UNDER SISTE VERDENSKRIG 1940-45

Da Norge blev overfaldt av tyskerne 9. april 1940 var vi med S/S "Ringulv" i siste konvoy fra Kirkwall til Bergen med en kullast til Oslo (plikttur). Om aftenen den 7/4 var konvoyn imidlertid tørnet rundt og vi kom tilbake til Kirkwall om efterm. den 9. Neste morgen blev vi i konvoy sendt ned til Methil, hvor vi blev liggende til Nortraship var etablert og assuranseforholdet ordnet. Derfra til Tyne, hvor vi fikk installert degaussing-cable mot de magnetiske miner. Lasten blev solgt til Frankrik med losseplass Havre. Ankom Havre 10/5-40, men var først utlosset 28/5, skipet blev da samtidig overlevert i charter til den franske regjering og disponeringen overdrad Companie Generale Transatlantique. Fikk først last bestemt til New York, men da de tyske styrkene efter Dunkirkque kom hurtig nærmere fikk vi i stedet kostbar last, som skulle skiftes rundt til Bordeaux.

Under oppholdet i Havre blev byen stadig utsatt for kraftig bombing fra tyske fly -især efter 18/5, og det blev verre efterhvert som de tyske styrker nærmet seg. Der var store ødeleggelser i byen og især i dokkene og rundt disse, som var serlig utsatt for angrepene. Skipene blev efter hvert tatt ut av dokkene. Søndag 9/6 blev vi om efterm. som siste skip tatt ut av dokken og fortøiet langs dypvannskaaien utenfor.

For hver gang vi blev flyttet måtte der sweepes, da der hver natt blev sluppet ned magnetiske miner fra tyske fly. Lastningen fortsattes ved dypvannskaaien mellom bombeangrepene som tidligere. Der var den dag oppslått plakater rundt i byen at hele befolkningen måtte evakuere byen, da portene skulle stenges om aftenen. De fleste av befolkningen var dog evakuert tidligere inkl. alle på meglerkontoret, det engelske konsulat m.v. Rouen falt i dag og tyskerne gikk over Seinen.

Mandag 10/6 kl. 08.00 kom en fransk marineofficer og stoppet lastningen. Han gav samtidig ordre om å ta om bord flyktninger. Vi fikk ombord over 1500 - mest kvinner og barn samt gamle og syke folk. Den norske konsul Werner kom også med (Hans familie, og sekretæren m/ fam. var reist flere dage i forveien) Fikk ordre om å gå til Cherbourg og avgikk ved 12.00 tiden.

Ankom Cherbourg om aftenen og måtte gå inn i havnen i mørket uten los etter en liten marinebåt. Neste dag fikk vi ordre om å fortsette med flyktningene til Brest og avgikk om aftenen efter å ha fylldt vann og fått en del proviant. Flyktningene hadde selv ingen mat med seg, så vi måtte gi dem alt vi kunne være av med av vår egen incl. all vår melk til barna. Det blev kocht kaffe og mat hele døgnet og fordelt rundt. Der var store kokekar og bysse, da skipet tidligere hadde vært hvalkokeri, og dette kom godt med.

Den 12/6 ankom Brest, men der var ikke kaiplass, så vi måtte vente til efterm. den 13/6 før vi kom langs kaaien og fikk landsatt passasjerene. Flere syke måtte i forveien sendes i land i sykebårer. Således måtte en dame med et 2 dages gl. barn sendes i land i Cherbourg. Flyktningene hadde fått overladt alle lugarer, messer og salongen og likeså alle våre uldtepper, og medesinskapet stod til rådighet for noen Røde Kors sykepleiersker som var med.

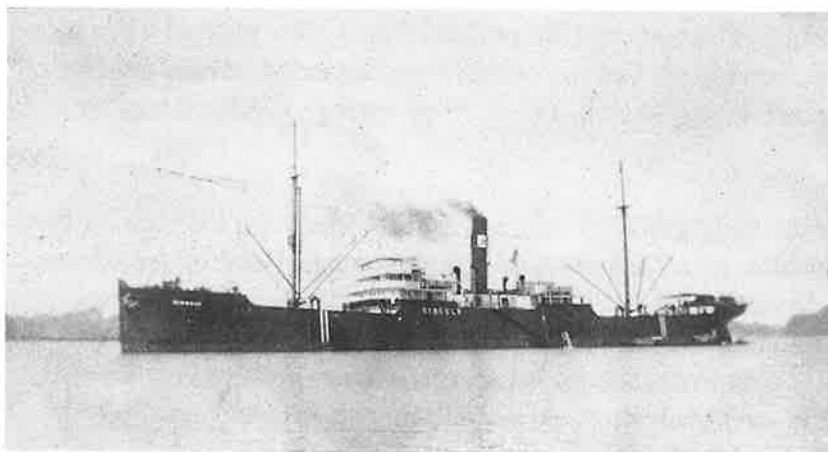
Dagen etterpå fortsattes if. ordre til Bordeaux, men blev stoppet på Verdun Road, hvor der lå fuldt av skip. Tyske fly var også over her og bombet hver dag. Den 20/6 om aftenen fikk vi ordre fra den franske marine om å gå til Casablanca for ordre. Ankom Casablanca Red kl.06.00 den 25/6. Fikk ordre av de franske marinemyndigheter at vi skulle bli liggende der.

Om formiddagen kom meldingen om den franske våpenstilstand og det franske flagg blev senket på halv stang. Vi manglet både bunkers og vann. Vi blev efter noen dage tatt inn i havnen og fikk litt bunkers og ferskvann. Var avvekslende inne i havnen og losset partier av lasten og fikk litt bunkers.

Den 2/9 kom marinemyndighetene og tok ilann maskindeler fra oss og de øvrige norske skip som lå på redan. Der blev innlevert en skriftlig protest fra samtlige norske kapteiner til den franske Admiral i Marokko, Vichymyndighetene o.a. mot dette.

Den 18/9-40 blev de norske kapteiner kaldt opp til det franske Admiralitet i Casablanca, hvor et telegram fra Admiralitetet i Vichy blev opplest og oversatt av herr Harald Stornes (norsk skipsmekler i Casablanca). I telegrammet stod, at vi kunne få maskindelene igjen, men måtte i tilfelde oppgi navnene og adresse på både kapteinene, officerene og manskapenes familier hjemme i Norge, og at de ville bli holdt ansvarlige i tilfelde vi stakk av. Dette nektet vi å underskrive på. I stedet blev det arrangert at skipene efterhvert blev tatt inn i havnen og fortøiet der til stor gene for havnetrafikken og ærgrelse for losere og havnemyndigheter. Vår last blev efterhvert utlosset og lagret på forskjellige steder i havnen. Den 12/1-1941 var skipet utlosset.

Den 15/1-1941 blev "Ringulv" sammen med Wilhelmsens "Tana" skiftet ned til Safi. Vi hadde sterk marinevakt ombord i begge skip og blev eskortert av en armert trawler. Blev fortøiet innenfor Breakwateret.



*S/S "Ringulv"
ble konfiskert av de franske
Vichymyndighetene i
Fransk Marokko.
Offiserene og det øvrige
mannskapet ble internert
under svært dårlige
forhold.*

Den 17/6-1941 ble "Ringulv" rekvirert av den franske marine i Marokko og mannskapet tatt ilann. Der blev utarbeidet en protest som jeg overleverte kommandanten for den franske marine i Safi og videresendt til admiralen i Casablanca. De franske myndigheter ville sende hele det norske mannskap til Norge. Vi nektet dette med en skriftlig protest og Harald Stornes og den amerikanske konsul i Casablanca intervenerte og fikk dette avverget.

Vi blev da istedet den 3/7 sendt under politivakt med 2 busser fra Safi til Casablanca, derfra videre med jernbanen til byen Taza, hvor vi blev overlevert til politiet, der anbragte oss i en militær arbeids-camp for arabersoldater som hadde forbrudt seg.

Neste dag blev vi under politivakt sendt videre til grensebyen Cudja, hvor vi blev annbrakt i en transit-camp for fremmedlegionærer. Var der en uke. Blev så sammen med ca 100 polske soldater, som hadde kjempet i Frankrik mot tyskerne og etterpå kommet seg over til Marokko, sendt med jernbanen innover ørkenen SAHARA, hvor det var meningen å plassere oss i veiarbeide på Transaharaveien.

I oasebyen Berguent blev vi flyttet over til en jødeleir, og skulle sammen med dem og polakkene masjere videre gjennom ørkenen til arbeidsstedet, som lå ca 60 km. lenger inne. Vi fikk utlevert et uldteppe hver og måtte sove på sanden, da der ikke var telter. En del mannskaper blev sendt inn til bestemmelsesstedet, hvor der ikke var for folk å være.

Der var 15 km. til nærmeste vann og maten kom ofte ikke frem på etpar dage. Jeg fikk sendt rapport om forholdene i hver camp til Harald Stornes og den amerikanske konsul, og de fikk utvirket at "Ringulvs" mannskap efter en måned blev trukket tilbake herfra. Vi blev da sendt via Casablanca til en militær arbeids-camp utenfor Settat, hvor vi sammen med 400 fremmedlegionærer, som hadde nektet å fortsette tjenesten efter Frankriks fall, blev satt i arbeide med å opparbeide en ny militærcamp, veiarbeide, o.a. jordarbeide.



Offiserer i interneringsleir, Camp de Sidi el Ayachi.

De hygieniske forhold i campen var dårlige, så mange av arbeiderne, som vi alle kaldtes, blev syke. Selv fikk jeg både malaria og dysenteri. Fikk da lov til å være i Casablanca under doktorbehandling.

Da jeg blev frisk rømte jeg sammen med 5 andre norske sjømenn i en selvlaget seilduksbåt fra Port Lyautey midnatt den 10. mai. Vi måtte forbi 4 franske krigsskip, og flyplassen, som lå nede ved

elvebredden, fortet og et vaktskip før vi kom ut i åpen sjø. Så vi måtte ha mørk måne, tidevannsstrømmen måtte gå ut, så vi kunne drive med strømmen og ikke vekke oppmerksomhet med åretakene, og likeså måtte det være en lørdags kvell, da vi visste at militærvaktene var mer sløve og ikke så aktpågivende den kvell. Vi holdt oss, da vi kom ut i åpen sjø, ca 25 n. mil av kysten til Gibraltarstredet - rodde og seilte etter omstendighetene og vind. Kl. 13.30 den 13/5-1942 var vi fremme i Gibraltar.

Blev meget godt mottatt av de engelske militærmyndigheter og den norske konsul. Vi gjennomgikk her et maskingeværkursus mens vi ventet på båt. Efter en uke fikk 4 av oss leilighet med en polsk båt "Lublin" opp til Liverpool. Politicskorte igjen med jernbanen til

London og i svartemarja fra jernbanen til The Patriotic School. Etter 3 dages undersøkelser kom vi ut og meldte oss da til norske myndigheter den 7/6-42. I London var jeg i 14 dage og var da så å si hver dag til konferanser hos de forskjellige norske myndigheter.

Den 20/6 mønstret jeg på en av Nortraship innkjøpt ny båt S/S "Astrid". Gikk med denne i Atlanterhavsfart til april 1943, og hadde i denne tid noen harde ture med masse torpederinger. Siste tur fra New York til Liverpool mistet vi 36 av båtene i konvøyen mellom Cape Farvel og den engelske kysten - en aften stod 11 skip i lue samtidig. Det var storm på hele turen og kaldt så hver skvett blev til is. Vi hadde til å begynne med bare 4 eskorte båter, men efter den verste natt, syd av Island, fikk vi 12 nye amerikanske korvetter i tillegg, og efter de kom mistet vi ikke en båt.

Jeg måtte ha en operasjon da vi kom frem til Liverpool og blev sendt til det norske sykehus i Edinburg. Da jeg blev utskrevet blev jeg av Nortraship sendt til deres kontor i Sunningdale, Berks., hvor jeg arbeidet til 24/6-1945.

Var som frivillig med i det engelske Home Guard mens jeg var i Sunningdale. Kom som passasjer til Bergen med D/S "Astrid", som jeg tidligere hadde ført, den 4. juli 1945.

FLUKTEN FRA PORT LYAUTEY

Kaptein Thv. Messel ex. S/S "RINGULV"s beretning om hvordan han og styrmann Ingolf Valvatne samt 4 andre norske sjømenn kom seg ut fra fransk Marokko og over til Gibraltar, i mai 1942.

200 KVARTMIL I SELVLAGET SEILDUKSBÅT

Da det viste seg at alle bestrebelser som direktør Harald Stornes og det amerikanske konsulat i Casablanca foretok for å få oss norske internerte sjøfolk ut fra Marokko og over til Lissabon ikke førte frem, enedes jeg med styrmann Ingolf Valvatne fra S/S "Ringulv" om at vi skulle forsøke på å komme oss ut på annen måte.

Vi forsøkte først å få kjøpt en arabisk robåt, uten resultat. Likeså forsøkte vi på å komme ut med spanske fiskerbåter; men de vi kunne stole på fikk ikke noe bensin og ble derfor liggende der. Vi henvendte oss da til våre venner, kaptein Frantz Askeland og maskinsjef Leif Møksvold på M/S "NYHORN" av Haugesund, der fremdeles lå i Port Lyautey under norsk flagg, og som var en tur nede i Casablanca og de lovet å hjelpe oss.

Vi enedes om at Valvatne i all stilhet skulle reise opp fra Casablanca til Port Lyautey og



M/S "Nyhorn", der fluktbåten ble bygget i all hemmelighet.

komme seg ubemerket ombord i "Nyhorn", som dengang lå fortøiet langs den østlige flodbredd nede i floden, ca halvveis mellom Port Lyautey og Port Media ved innløpet, og derombord sammen med det gjenværende underordnede mannskap 3 mann, bygge en seilduksbåt. Når båten var ferdig og ellers alt lå bra ann skulle de varsko meg. -

Vi fant det ikke tilrådelig at jeg reiste opp før alt var ferdig, da mitt fravær

fra Casablanca snart ville bli bemerket. Det kan bemerkes at den franske marine hadde tatt alle livbåter og andre båter iland fra alle de internerte skip i Port Lyautey og satt dem iland på kaien utenfor Police de la Navigation's kontorer (det franske Navy Control) hvor de var under vakt. Dette for å forebygge at båtene skulle bli benyttet av de internerte sjøfolk til å rømme ut fra Marokko, som hadde vært gjort i flere tilfeller året før.

Grundige forberedelser.

Valvatne reiste med aftentoget fra Casablanca lørdag den 12. april 1942. For sikkerhets skyld tok han returbillett for tilfelle han skulle bli undersøkt av detektiver, som nesten til stadighet kom og kontrollerte på toget om de reisendes pass var i orden, eller om han skulle bli stoppet andre steder. Fra stasjonen i Port Lyautey kom han seg ad omveier utenom byen og ned til "NYHORN".

Neste dags formiddag, søndag 13. april, begynte de å slå sammen en båt nede i ett av rummene, i en liten trunk i mellemdекket. Båtens lengde ble derfor avhengig av trunkens lengde. De arbeidet hårdt for å få den ferdig, da det nu var mørk måne og derfor beleilig å stikke av, så den var ferdig onsdags aften 16. april.

Båten var laget av dunnage-bord som dannet skelettet, og ble dette overtrukket med et stykke ny presenning av impregnert seilduk. Der ble sydd storseil og fokk av lakener de fikk ombord i "NYHORN". Det kan bemerkes at skipets tømmermann lå syk på sykehuset i Casablanca den hele tid båten var under bygging og senere forandring av samme. -

Da der nu blåste storm til hver dag måtte reisen utsettes. Lørdag 19. april ble matros Hans Johansen, som var med å bygget båten, sendt til Casablanca for å underrette meg om at båten var ferdig. Søndag ettermiddag 20. april tok vi toget til Port Lyautey Vi reiste ikke sammen for ikke å vekke oppsikt, og jeg hadde returbillett for tilfelle at jeg skulle bli undersøkt på veien.

I Port Lyautey møttes vi etter avtale i utkanten av byen, og kom ad omveier om bord i "NYHORN". Stormen hadde nu gitt seg, men tidevannet var meget ugunstig for å komme oss ut gjennom floden, samtidig som det var lys måne som lyste godt opp hele natten.

Mandag 21. april 1942.

Det ble bestemt at vi skulle gjøre et forsøk på å komme avsted om aftenen. Alt ble gjort klart for avreisen, og båten ble satt på vann kl. 23.00. Da vi var kommet ned i den viste det seg at den var så rank at den la rekken i vannet straks en mann beveget seg. Vi ble enige om at båten var ubrukelig, hvorfor vi gikk ombord i "NYHHORN igjen. Båten ble heist opp og satt ned i trunken hvor den var bygget.

Vi holdt nu råd om hvad som skulle gjøres idet vi mente at vi ikke måtte gi opp med dette. Jeg foreslo at båten ble strippet og at der ble bygget på spantene således at den ble 18 tommer bredere på midten og mere fyldig i bunden og forover, for å gi båten bedre stabilitet, men ellers la rekken og spantene være som de var, så der ble en skvetkant mellen rekken og bordkledningen. Dette ble enstemmig vedtatt.

Forandringen av båten skulle gjøres av de samme som hadde bygget den, og jeg skulle reise tilbake til Casablanca, for at mitt fravær ikke skulle bli bemerket der. Jeg reiste derfor tilbake til Casablanca neste formiddag. Etter fire dages forløp var båten ferdig, og der ble sendt besked til meg ifølge avtalt kode. Men da der nu blåste storm fra vest med høi sjø til hver dag og det samtidig var månelyst hele natten, frasto jeg fra å reise opp til Port Lyautey foreløbig.

En strek i regningen.

M/S "NYHORN" ble nu av de franske marinemyndigheter skiftet helt opp til Port Lyautey som ligger 9 (ni) nautiske mil fra innløpet av floden og ble fortøiet langs elvebredden på den annen side av elven, tversoverfor kaien. Der var også satt en araber vaktmann ombord, natt som dag, for å påse at ingen stakk av og for å rapportere til marinemyndighetene alt av interesse.-

Båtens dimensjoner var: Lengde 17'0", bredde 6'3", og dypde 3'0". Den var utstyrt med spriseil og fokk, 4 lange og to korte årer, ett drivanker, ett båtkompass, 2 sinkpøser, en stor vannkagge og en sekk beskøiter, samt 6 små bokser cornbeef og 6 bokser sardiner. Ingen utenom officerene og de øvrige ombord i "NYHORN" visste noe om foretagendet.

Lørdag 9. mai 1942.

Det var i forveien blitt bestemt at vi skulle stikke av om aftenen, da forholdene nu lå så bra ann som vi kunne vente å få det med fint vær og mørk måne om aftenen, idet det var to dager etter siste kvarter, og tidevannet etter beregningen skulle snu og begynne å gå utover Kl.24.30 midnatt, lokal tid. - Jeg var kommet opp til Port Lyautey fra Casablanca om aftenen 2 dager i forveien, uten å være blitt sett av noen kjendte eller blitt stoppet av detektiver eller politi, og heller ikke blitt bemerket av arabervakten ombord. Både Valvatne og jeg holdt oss skjult om dagen, så vi ikke skulle bli sett av noen uvedkommende.

Lekte gjemsel.

Kom der noen ombord fra marinen for å innspisere, eller kom der besøk ombord, stakk vi oss bort - nede i trunken hvor båten ble bygget, og som var så å si umulig å finne for folk som var ukjendte ombord, eller på andre steder etter omstendighetene. -

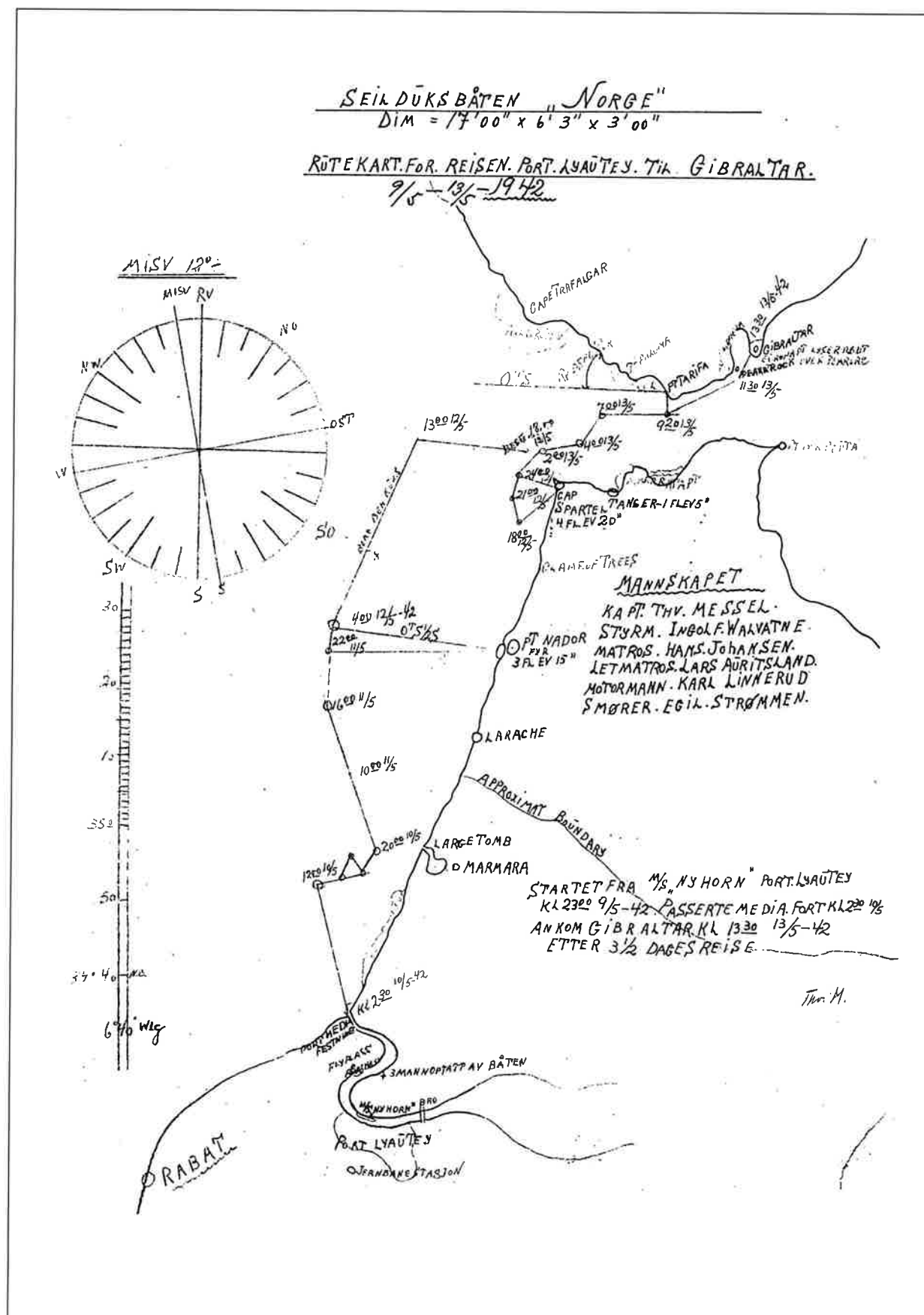
Båtmannskapet foruten Valvatne og jeg skulle være: Matros Hans Johansen, lettmatros Lars Aursland, og smører Karl Linnerud fra M/S "NYHORN", samt Egil Strømmen fra M/T "IDA KNUDSEN", som i noen tid hadde vært innlosjert ombord i "NYHORN", etterat han og det øvrige av et livbåtmannskap etter torpederingen av skipet var kommet iland i Marokko. De øvrige av dette livbåtmannskap var satt i interneringleiren ved Azzemour, hvor de øvrige norske mannskaper fra de rekvisisjonerte norske skip i Marokko var plasert. - Vi var altså ialt 6 mann.

Vi kunne ikke etter omstendighetene få noen klær med oss, men vi hadde redningsvester eller livbelter og oljeklær til hver mann. Alt ble om ettermiddagen gjort klart for å stikke av, og båten ble tat opp av trunken og plassert på nr. 3 luke på hoveddekket rett under luken på øvre dekk, ved hjelp av taljer, så det skulle gå hurtigere å sette den på vann om aftenen. -

Kl.22.00 ble arabervaktmannen av 3die styrmand sendt iland med båten til kaien på bysiden for å hente kapteinen og maskinsjefen fra "NYHORN", som var gått iland ved kl. 19.00 tiden om aftenen. Han fikk besked om å bli liggende der og vente til de kom, for at de ikke skulle behøve å praie.

Såsnart han var gått gikk vi igang med å ta av lukene over der båten stod, rigget opp en seksskåret talje i mantelen på lossebommen, heiste båten opp av rummet og satte den på vann på innsiden av skipet, så den ikke kunne sees fra bysiden. Vi la så lukene og presenningene på igjen og rigget ned taljen. Etter ca. en halv times tid var alt i orden. Tre mann gikk i båten såsnart den var på vannet og tok den nedover langs elvebredden på innsiden av skipene som lå fortøiet nedenfor - 2 dansker og en hollender, som alle hadde vakter fra marinen satt ombord.

Da det var neap-tide gikk strømmen ganske svak innover før høivanne. De måtte ro mot denne til tidevannsstrømmen skiftet ved 24.30 tiden, lokal tid. Der måtte fares stille



Under den 200 kvartmil (ca. 370 km) lange turen fra Port Lyautey til Gibraltar ble det navigert etter denne håndtegnede kartskissen.

frem for ikke å bli bemerket av vaktene. Det kan bemerkes at der langs kaien på bysiden, tvers overfor de opplagte skip, lå fortøiet fire mindre franske krigsfartøier med besetning og vakter ombord. Det hendte at disse om aftenen satte sine lyskastere over på de opplagte skip for å se om noe usedvanlig ble foretatt. Vi hadde dog regnet med at vaktene ikke var så gode på lørdag aften som på de øvrige dager i uken på grunn av permisjoner osv. - De tre øvrige av båtmannskapet skulle gå iland ved hjelp av en lørje, som samme dag var satt på vann for å male skipet utenbords, og gå nedover langs flodbredden, på samme side som "NYHORN" lå, til et avtalt sted nedenfor flyplassen på den motsatte bredd, hvis båthavn var godt opplyst, så det lyste tvers over floden. Det var derfor lett herfra å se en båt passere hvis der ble holdt god vakt. Dette for det tilfelle at båten skulle bli oppdaget og stoppet, og da at ikke alle seks skulle bli arrestert.

Endelig avgårde.

Søndag 10. mai 1942. K1.00.30 (lokal tid) ble de 3 mann tatt opp av båten på avtalt sted og vi fortsatte nedover floden. Det var en stjerneklar natt, uten en sky, så når båten var midt i floden kunne den sees på god avstand. Vi måtte derfor holde oss kloss under land i landskyggen. Strømmen gikk nu utover og 5 mann rodde og en styrte med styreåren så det gikk bra nedover. Vi måtte unngå alle fiskebåter som lå fortøiet i floden, da de hadde folk ombord for å passe på at ikke båtene deres ble stjålet av folk som ville stikke av, som hadde vært gjort i flere tilfeller året før, og flere av disse båtene hadde hunder ombord som satte i å gjø når noen nermet seg. Araberne fikk nemlig bonus av de franske myndigheter for å melde fra om rømlinger, hvis de ble fakket. Men vi ble ikke stoppet eller praiet, da vi lod oss drive forbi disse og var ganske stille i båten.

K1.02.30 passertes Port Media og festningen ved innløpet. Det var her ganske mørklagt og ikke et lys å se. Vi lot oss også drive forbi her, for at ikke åretakene skulle høres, da det ble brukt lyskastere og skutt med maskingeværer hvis noe ble bemerket, og var det her flere båter var blitt hukket når de hadde forsøkt å stikke av. Det er her større høider på begge sider, så det var landskygge tvers over floden og derfor meget mørkt og vanskelig å se hvor vi skulle styre. Strømmen gikk her meget sterk, så det gikk fort utover.

Kommen forbi Port Media var det høi sjø som satte inn mellom breakwaterne, idet det utenfor var svær dønning fra N.W., eller rett på land, så det brekte på mange steder utover, især langs det nordlige breakwater og utover, så vi måtte holde oss langs det sydlige. Vi kunne heller ikke her gå for nær, da vi kunne risikere å tørne mot de skarpe stener fra breakwateret som lå under vann, og disse ville da i tilfelle ha rippet opp presendingen og ødelagt båten.

Vi tok nu våre redningsvester eller belter på i tilfelle noe skulle hende; men alt gikk bra, og med den sterke utgående strøm var vi snart utenfor breakwaterne, og etterhvert som vi kom utover i dypere vann ble sjøen bedre. Der var nu enkelte skyer så det holdt seg nokså mørkt til det begyndte å lysne av dag. Vinden var svak vestlig. Vi rodde det vi kunne alle mann, og holdt misv. kurs Nord, for å komme lengst mulig ut fra land innen det ble lyst, for ikke å bli oppdaget av vaktpostene på land som var plassert oppover hele kysten. Der var også som regel flere fly oppe om dagen og speidet.

Vi turde ikke til å begynne med sette seil, da disse var hvite og ville kunne sees på lang avstand selv i nattemørket med stjerneklar luft, men etter en stund satte vi dem, og det hjalp til på farten ved siden av roingen som vi fortsatte med alle mann.

God båt.

Vinden holdt seg svak, men med enkelte byger som hjalp godt på farten og til å øke avstanden fra land. Båten viste seg å være en utmerket sjøbåt og var meget stiv under seilas.

Ved middagstid fikk vi flere spanske fiskere forut, og da disse ikke kunne stoles på med hensyn til å bli rapportert til de franske myndigheter, da de fikk bonus for dette, måtte kursen forandres til tvers på deres kurs. Det ble derfor store avvikelser fra vår oprinnelige kurs og vi kom innover mot land igjen - til ca 5 nautiske mil av.

Da det begyndte å mørkne om aftenen satte vi kursen utover igjen - nu misv. N.t.V. og holdt denne kurs hele natten. Jeg hadde kopiert et kart for ruten til Gibraltar på et stykke papir, som jeg hadde i lommen så vi satte alle kurser og den gissede distansen ut her. Om natten passerte flere motorfiskebåter like i nærheten, så vi måtte ro undav eller holde opp med roingen til de var passert for ikke å bli observert av dem.

Mandag 11. mai 1942.

Vi holdt misv. kurs N.t.V., men måtte også idag flere ganger forandre kursen mot land for å unngå fiskebåter som kom stimende og dukket opp utenfor oss. Vinden holdt seg løi V.N.V.lig, så seilene hjalp lite, men dog nokk til å holde sig i båten så det var lettere å ro. Vi fortsatte med roingen - 5 mann rodde og en styrte hele tiden.

Vi så i løpet av dagen flere fly over land, og ett stort passasjerfly passerte utenfor oss med kurs for Casablanca. Kl. ca 17.30 kom et stort bombefly i bare noen få meters høide over vannet utenfor oss med kurs for Casablanca ikke så langt borte. Da vi ikke hadde kikkert med oss kunne vi ikke se nasjonalitetsmerket. Kl. 19.00 kom samme fly tilbake igjen, og fra det var synlig hadde det kurs rett mot oss og i kun et par meters høide over vannet. Av frykt for at det kunne være et fransk eller fientlig fly turde vi ikke vise vårt norske båtflagg, som vi hadde med i båten; men vi la inn årene og gjorde som vi lå og fisket og gjorde flagget klart til å vises.

Det så ut som at flyet ville feie ned både masten og seilet vårt, men kommen kloss opp tippet flyet opp så det såvidt gikk klar av mastetoppen. Lufttrykket fra flyet trykket oss ned i båten. Idet det passerte fikk vi se at det hadde merker som vi trodde var engelske, og vi begynte da å vifte med flagget og luene våre. Men flyverne er antagelig ikke blitt oppmerksomme på flagget vårt, da det senere viste seg at vi ikke var blitt rapportert i Gibraltar. Men dette gav oss friskt mot, og vi fablet om at nu ville flyet rapportere oss i Gibraltar og imorgen ville der bli sendt ut et krigsskip for å ta oss opp.

Ved mørkets frembrudd fikk vi se kastene av Ponta Nador fyr, og Kl. 22.00 peiltes disse i misv. O.t.N. utenfor synsvidden, ca. 24 n. mil av. Vi satte nu vakter, da vi var utkjørt alle mann etter å ha rodd hele tiden fra vi gikk ut. 3 mann hadde heretter vakt i 2 timer ad gangen, mens de 3 andre la seg ned i bunnen av båten for å hvile. Ungguttene sovnet nokså snart, men vi andre fikk ikke sove. Det var allikevel godt å få lagt seg ned å hvile. På vaktene rodde 2 mann og en styrte med styreåren; men da vi nu var et godt stykke av land tok vi det ikke så hårdt lenger. Da det nu var stille gjorde vi seilene fast, da de bare var i veien.

Tirsdag 12. mai 1942.

Kl. 5.00 morgen peiltes kastene av Ponta Nador fyr for siste gang - i misv. O.t.S.1/2 S, 25 n. mil av e.g.- Der kom nu vind igjen fra sydvest med overskyet luft og vi satte seil påny.

Kuling og stor sjø.

Det begynte om formiddagen å blåse opp til kuling fra sydvest med sterke regnbyger. Sjøen vokste etterhvert. Det var meget høi N.v.lig sjø fra tidligere, og nu med denne vind og strømsjø toppet den seg opp og brekte på toppene. Når vi var nede i bølgedalene bakket seilene, så det ble ustødig seilas. Årene hadde vi nu lagt inn, og for å få sjøen aktenfor tvers holdt vi kl. 09.00 av til N.N.O. Alle mann tok redningsbelter eller vester på.

Kl.10.00 tok vi å gjorde seilene fast, da båten skar på sjøene og kastet seg tvers rett som det var, ennskjønt der nu var 2 mann til å styre med hver sin åre - en akter og en i le. - Sjøene toppet seg opp så vi kunne vente at båten ville fylles; men mot forventning tok den sjøene meget fint når disse brekte og tok bare skvett over. To store spanske damp-fiskerbåter som dukket opp i regntykken i nærheten la seg til å observere oss et stykke av; men da vi ikke gjorde tegn til å bli tatt opp gikk de sin vei igjen etter en halv times tid. Vi ville nemlig ikke risikere å bli tatt inn til Spania eller spansk Marokko, hvor vi ville bli internert og arrestert, etter erfaring som andre norske sjøfolk i samme stilling tidligere hadde fått, og da muligens bli returnert til fransk Marokko eller sendt hjem til Norge, hvorfor vi ble enige om å friste og holde det gående.

Kl.13.00 etterm. var vi etter bestikket kommet så langt nord at vi skulle ha midten av Stredet i rettvise Ost, og holdt derfor av til misv. O.t.S. - I en meget sterk regnbyge sprang vinden til V. N. V. og ble senere ikke så kraftig i bygene. Sjøen gav seg også litt - antagelig på grunn av at tidevannsstrømmen hadde skiftet. Vi ble enige om å forsøke å sette seil igjen, og forsøkte først å sette fokken, og da det gikk bra satte vi en snip av storseilet idet vi tok sprinokken ned til mastetofte (halsen). Båten gjorde nu god fart, men det var vanskelig å styre for båten kastet seg flere streker på sjøene. Det regnet sterkt hele ettermiddagen og vinden var fremdeles sterk i bygene. Vi fortsatte med å bruke 2 styreårer, en akter og en i le. Båten tok de store sjøene, som vi no hadde akterlig på babords låring, meget fint, og tok svert lite vann over - men enkelte sjøtopper kastet spruten inn.

Kl. ca 18.00 etterm. lettet det en del og vi fikk land i le ca 4 n. mil av - en steil pynt som vi først mente var Cape Spartel. Det lettet dog snart mere og vi så da land hele veien forover om styrbord og over på babords baug, hvor vi fikk se Cape Spartel, og peilte denne pynt i misv. O.N.O. - Antagelig har vi regnet for stor fart på båten etter det stormende vær begynte, eller tidevannstrømmen og avdriften har satt oss sydover.

Vi holdt nu opp til misv. Nord og holdt denne kurs til vi hadde Cape Spartel tvers, hvorefter vi forandret kursen østover etterhvert. Vinden løiet om aftenen av litt etter litt og sjøen ga seg etterhvert. Vi var nu kommet inn i Gibraltarstrømmen, så vi hadde god fart innover Stredet.

Gjennom Stredet.

Onsdag 13.mai 1942. Kl. 02.00 peiltes Cape Spartel i misv S.t.O., 6 nautiske mil av e.g. Holdt derfra forskjellige kurser innover Stredet for å gå 3 n.mil av Tariffa Pt., som passertes kl.0900. fmd. Det var nu løiet av til fin bris og sjøen hadde gitt seg, og med strømmen som nu stadig gikk innover gikk det bra gjennom Stredet. Når vinden var slakk satte vi årene ut og rodde for å hjelpe til.



*Seilduksbåten, tatt opp på dekket av en lekter i Gibraltar.
Thorvald på esingen til høyre, stående Ingolf Valvatne*

Kl.11.30 var vi tvers av Pearl Rock på spanske-siden og vi satte kurs for Gibraltar. Vi heiste vårt lille norske postflagg på sprinokken og dette var blitt observert og rapportert i Gibraltar. Kl.13.30 var vi utenfor losstasjonen i Gibraltar. Losbåten kom ut og gav oss besked om å ta ned seilet, hvorefter de tok oss på slep inn til losstasjonen. Flere officerer og menige kom ned for å hilse på oss og se på båten, og alle lykkønsket oss med å være kommet vel frem. Etter noen minutter fikk vi besked om at the Harbourmaster hadde gitt ordre til at vi skulle bli tauget bort til havnen og komme langs kaien utenfor havnekontoret.

Havneautoritetene tok vare på båten og vi ble tatt opp til havnemesterens kontor, hvor vi av ham og flere andre autoriteter fikk en hjertelig mottagelse og ble lykkønsket med å være kommet vel frem i en slik farkost uten å ha mottatt hjelp på reisen. De serverte oss en meget god kopp varm te, som gjorde oss godt. Vi hadde på reisen spist svert lite, da vi hele tiden hadde vært for slitne til å ha noen appetitt - således spiste vi i løpet av gårdsdagen bare en gang. Vann drakk vi også lite av, idet vi kun hadde et meget tynt gummirør til å drikke med.

Den norske konsul i Gibraltar Mr. Douglas var den dag en tur over i TANGER; men hans sekretær, Mr. White, kom ned og arrangerte med hotel for oss alle, samt drosje for å ta oss opp dertil såsnart vi var ferdig med de formaliteter vi måtte gjennomgå inklusive tollboden, the Intelligence Service osv.

Valvatne og jeg ble innlosjert på Grand Hotell og de øvrige på Victoria Hotel. Der fikk vi alle straks et varmt bad og byttet klær, som var bra. Og etter å ha spist godt gikk vi til køis og fikk en god natts hvile. Vi verket alle i armer og lemmer etter den hårde ro- og styretørn og hadde store vannblemmer inni hendene, som det tok lang tid å hele.

NORTRASHIP, London, ble gjennom det Kgl. Norske konsulat telegrafisk underrettet om vår ankomst.

I Gibraltar.

Torsdag 14. mai 1942. Kaptein Messel og styrmann Valvatne var i formiddag nede på Admiralitetskontoret og endel andre kontorer hvor de gjennom det norske konsulat var blitt anmodet om å komme ned. Alle lykkeønsket oss med å være kommet vel frem, og på oppfordring fikk de beretning om oppholdet under fangenskapet i Marokko og om rømningen derfra til Gibraltar.

Konsulatsekretæren arrangerte at vi fikk kuponger og penger, så vi fikk kjøpt oss de nødvendige klær, samt litt lommepenger. (Alt ble trukket på våre tilgodehavender på opptjent hyre ved senere oppgjør hos Nortraship i London). Sekretæren hjalp oss ellers på alle måter. Da den norske konsul, Mr. James G. Douglas, om aftenen kom tilbake fra Tanger telegraferte han til NORTRASHIP, London, og underrettet om vår ankomst, som jeg tidligere hadde anmodet konsulatet om.

Fredag 15. mai. Mr. Douglas tok meg idag rundt i sin bil og presenterte meg for forskjellige autoriteter, som jeg tidligere ikke hadde hilst på og som hadde uttalt ønsket om å hilse på meg, idet nu alle i Gibraltar hadde hørt om vår ankomst.

For ikke å bli gående ledig mens vi ventet på skipsleilighet for å komme opp til England spurte jeg Mr. Douglas om han kunne arrangere at vi fikk bli med på et skytekursus med maskingeværer mens vi gikk der. Han telefonerte med en gang ned til D.E.M.S. kontoret på marinestasjonen (Defensively Equipped Merchant Ships), og fikk svar at vi kunne begynne f.k. mandag.-

To av våre folk, Aursland og Linnerud fikk hyre på en liten engelsk båt som skulle gå til England, og de begynte i arbeide idag. - Jeg fikk i ettermiddag telegram fra NORTRASHIP, LONDON, hvori de lykkønsket oss med å være kommet heldig frem og at de håpet å se meg snart i London.

Vi telegraferte 17de mai hilsener til KONG HAAKON, NORTRASHIP og professor WORM-MULLER (Sjøfolkenes store talsmann i de norske radiosendingene fra London). I denne forbindelse kan det bemerkes at det i Marokko var forbudt å lytte på annet enn den franske kringkastingen som ble kontrollert av tyskerne der. Men vi lyttet jo både på London, Boston og den norske Frihetssenderen o.a. i all stilhet når vi hadde anledning. Da Worm-Muller gav sin første tale i radioen fra London gav den nytt håp og begeistring til alle oss norske sjøfolk i Marokko

Søndag 17. mai 1942. Den norske konsul, Mr. James G. Douglas, hadde idag kl. 12.00 mottagelse i sitt hjem i anledning den norske nasjonaldag, hvortil Valvatne og jeg var innbudt. Der kom flere høiere engelske offiserer fra garnisonen i Gibraltar, likeså en engelsk flyoffiser fra den engelske Ambassade i Madrid, som tilfeldigvis var i Gibraltar. Der var også en amerikansk oberst fra U.S.A's Ambassade i Madrid. (Den engelske flyoffiseren hadde vært med blandt de engelske styrkene i Åndalsnes da kampene pågikk der i april dagene 1940. Det var interessant å høre ham berette derfra). Alle gjestene kjendte til

vår historie og hadde uttalt ønsket til konsulen om å få hilse på oss.- Der var fin bevertning - stående buffet.

Konsulen holdt en tale for NORGE og den norske nasjonaldag. Etter mottagelsen var noen av gjestene med Mr. Douglas, Valvatne og meg ute på havnen og beså båten vår, som Mr. Douglas nu hadde tatt i forvaring og plassert ombord i en av sine kullhulker - en stor tidligere norsk fullrigger hvor den står bra.

Om formiddagen hadde Valvatne og jeg vært i garnisonskirken, hvor der var Military Service, som var meget høytidelig og hvor de høiere militære fra garnisonen og marinen var til stede. Kirken var fullpakket av folk.

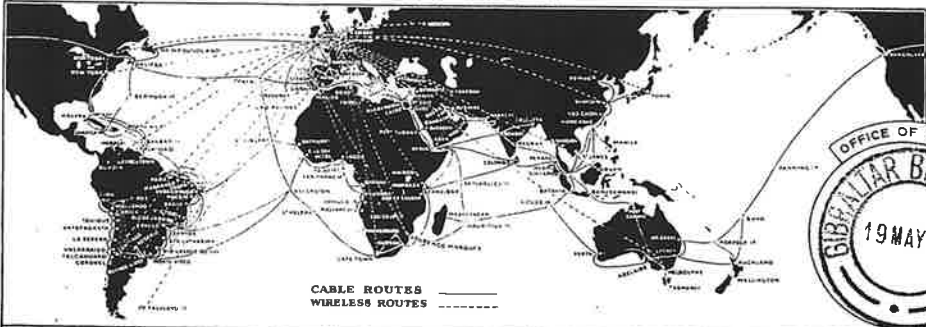
Mandag 18. mai 1942. Kl.09.00 fmd. begynte Valvatne, Johannesen og jeg på et maskingeværkursus sammen med endel engelske sjøfolk fra skip som var innom Gibraltar for konvoy. Chefen for D. E. M. S. kom og hilste på Valvatne og meg og uttalte at han var meget fornøyd over å se oss der - "It is just men like you we need" sa han og komplimenterte oss for at vi benyttet tiden til å gjennomgå skytekurset mens vi var der, så vi var bedre

Printed in England. Jan. 1941. (5 000 000s)

5/- GB

CABLE AND WIRELESS LIMITED.
(INCORPORATED IN ENGLAND)

The first line of this Telegram contains the following
Prefix, Letters and Number of Office of Origin, Number of
Words, Date, Time handed in and Official instructions-if any.



CABLE ROUTES —————
WIRELESS ROUTES - - - - -

Circuit.	Clerk's Name.	Time Received.	
5173	LJS19	8 17A	

OFFICE OF ISSUE
GIBRALTAR BRANCH
19 MAY 42

DAF117 X LONDON 23 18 1923
ELT MESSELL CARE NORWEGIAN CONSULATE GIB -
MANY THANKS FOR YOUR KIND GREETINGS ON BEHALF OF
FOURTEEN NORWEGIAN SEAMEN NOW IN GIBRALTAR -
HAAKON R

MARK YOUR REPLY *"Via Imperial"*

Takketelegram for 17. mai-hilsen, undertegnet av kong Håkon den syvende.

rustet til å ta fatt når vi skulle ut til sjøs igjen. Om etterm. var Valvatne, Johansen og jeg sammen med 2 engelske oberster ute på havnen og beså båten vår, og hvor offiserene tok endel fotos av seilduksbåten og oss.

Tirsdag 19. mai. Var på skytekurset både form. og ettermiddag. Fikk idag svartelegrammer fra Kong Haakon, Nortraship og professor Worm-Muller.

Onsdag 20. Mai. Om etterm. var vi ferdig med skytekurset og vi fikk hver vårt "Certificate of Proficiency". -

Det viste seg å være meget vanskelig å få plass med båtene som skulle gå til England, men Mr. Douglas fikk arrangert at vi fire av båtmannskapet, som ikke hadde fått job, fikk komme med en polsk båt, S/S "LUBLIN", som gikk i fast rute mellom Liverpool og Gibraltar. (Den hadde før krigen gått i fast rutefart mellom G'dynia og Hull). Båten hadde fått noen ledige lugarer idet noen engelske offiserer som skulle ha vært med ble stoppet.

Thorsdag 21. mai. Avgikk med S/S "LUBLIN" om etterm. i konvoy bestemt til Liverpool. Vi var da meget godt fornøyd over å få komme så fort avsted, etter det minnerike opphold i Gibraltar. Tilfelle ville, at vi der ombord traff en polsk soldat, som vi hadde vært sammen med i den militære arbeids-camp i Sahara-ørkenen innenfor BERGUENT i det Østlige Marokko, og som var kommet seg ut i det "fri" fra fangenskapet. Han var nu kanonmannskap ombord der. Der var gjensidig glede over møtet.

Onsdag 3. juni. Ankom til Liverpool ca Kl.14.00. Den engelske undersøkelsekommisjon som kom ombord forlangte at jeg overleverte dem mine notisbøker med opptegnelser fra fangenskapet. De sa at når de var gjennomgått skulle jeg få dem tilbake. Det skulle bare bli 3 a 4 dage. (Da jeg ikke fikk dem oversendt forespurte jeg gjennom skipets agenter første gang jeg kom dertil med S/S "ASTRID", ca 3 mdr. etterpå, om å få notisbøkene tilbake. Men fikk til svar at der stod så meget av interesse i dem av opplysninger at de måtte beholde dem til krigens slutt, da jeg kunne få dem tilsendt mot å sende dem kvitteringen. Etter jeg kom hjem i juli 1945 oversendte jeg kvitteringene og fikk da noticebøkene tilbakesendt av de engelske myndigheter.

Etter ferdigbehandlet av de engelske myndigheter som var ombord ble vi fire av båtmannskapet under eskorte av 2 sivilkledte politimenn sendt med jernbanen til Kings Cross Station, LONDON. Derfra videre over London i politibil (svartemarja) til "ROYAL VICTORIA PATRIOTIC SCHOOL" som lå i SURREY, hvor vi ble overlevert av politiet til myndighetene der. Da vi tidligere var blitt gransket i Gibraltar var det nærmest bare noen formaliteter vi måtte gjennomgå her.

Lørdag 6. juni. Om ettermiddagen ca Kl.17.00 ble vi satt fri og kjørt over til det norske hotel "SHAFTESBURY HOTELL" og meldte oss der til de norske myndigheter og ble innregistrert.

Thv. Messel

NORGES HANDELS- OG SJØFARTSTIDENDE, NEKROLOG DEN 20.10.70**Sjøkaptein Thorvald Messel død**

Sjøkaptein Thorvald Messel, Høvåg, er død, 85 år gammel. Hans navn knytter seg til en av de virkelig store sjømannsbedrifter under siste verdenskrig. Med sitt skip, d/s "Ringulf" var han i fart på Frankrike før landet kapitulerte, og hans skip og besetningen ble engasjert i flyktningetransport som førte dem til Casablanca. I denne havnen i det daværende franske Marocco lå "Ringulf" på det tidspunkt da Frankrike kapitulerte, og skipet ble, sammen med en del andre norske skip, internert av Vichymyndighetene. Mannskapene fra de norske skipene ble beordret i land og gjennomgikk store fysiske prøvelser under høyst nedverdige forhold i arbeidsleirer inne i den marokkanske ørken. De hygieniske forholdene var her så dårlige at flere av de norske sjøfolkene ble alvorlig syke. Blant disse var kaptein Messel som omsider kom under legebehandling i Casablanca.

Derved så Messel også sin sjanse til å unnsnippe. Sammen med fem andre norske sjøfolk stakk han ut fra Port Lyautey i en selvlaget seilduksbåt, - produsert i all hemmelighet i lasterummet på et av de internerte norske skip. Etter fire døgns dramatisk seilas kom de seks uforferdede karene, under kaptein Messels kommando, frem til Gibraltar hvoretter de alle meldte seg for ny innsats i den norske handelsflåten. Kaptein Messel kom selv om bord i d/s "Astrid", men etter en tid sviktet helsen på grunn av den tidligere påkjenningen i fransk fangenskap, og han måtte ta til takke med kontorarbeid i Nortraship til krigens slutt.

Om sin og sine skipskameraters flukt og forberedelsene til denne skrev kaptein Messel en beretning som inngår som et friskt kapitel i historien om norske sjøfolks innsatsvilje under siste krig, og seilduksbåten som ble benyttet under flukten finnes bevart på Norsk Sjøfartsmuseum som et synbart symbol på denne innsatsen. (Sitat slutt)