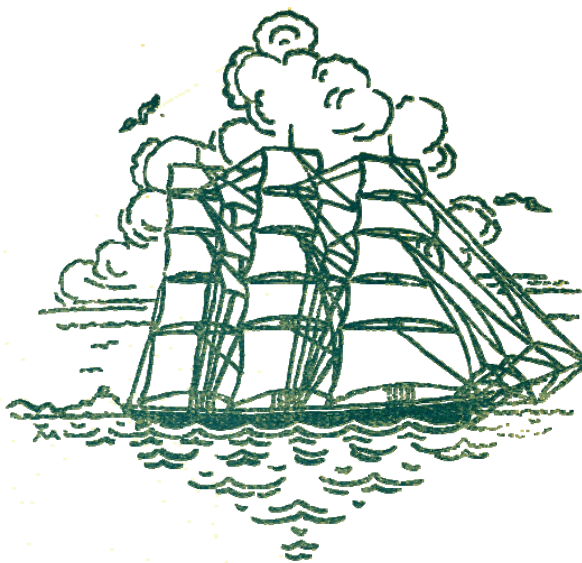


LARVIKS
SJØMANNSFORENING
1849 – 1949
OG BYENS SKIBSFART I SAMME TIDSROM

Ved
Ths. Arbo Høeg



Ant. Andersens Trykkeri, Larvik

Innhold

<i>Larviks Sjømannsforening</i>	5
<i>Foreningens formenn</i>	16
<i>Foreningens æresmedlemmer</i>	17
<i>Saker som har vært behandlet</i>	18
<i>Mannskap og kosthold</i>	37
<i>Foreningens lokaler og vertskap</i>	43
<i>Minebøssen</i>	50
<i>50-års jubileet 9/2 1899</i>	51
<i>Damernes hilsen</i>	57
<i>Legater og utdelinger</i>	58
<i>Samarbeidet med Handelsstandsforeningen</i>	60
<i>Wistingmonumentet</i>	62
<i>Prolog ved C. Borch-Jenssen</i>	64
<i>Det rene flagg</i>	65
<i>Brand og dans</i>	65
<i>Larvik Sjøfartsmuseum</i>	66
<i>Larviks flåte 1849 - 1949</i>	73
<i>Damp og motor</i>	89
<i>Diverse skibsregnskaper</i>	92
<i>Skib i oplag</i>	98
<i>Fangsten i nord og syd</i>	101
<i>Skibsbygging</i>	107
<i>10 års fart med «Emma» 1865 - 1874</i>	117
<i>Glimt fra, seilskibstiden</i>	131
<i>Emigranttrafikken</i>	156
<i>Mangeartede skjebner</i>	158
<i>Seilasen under den annen verdenskrig</i>	172

Jubileumsboken

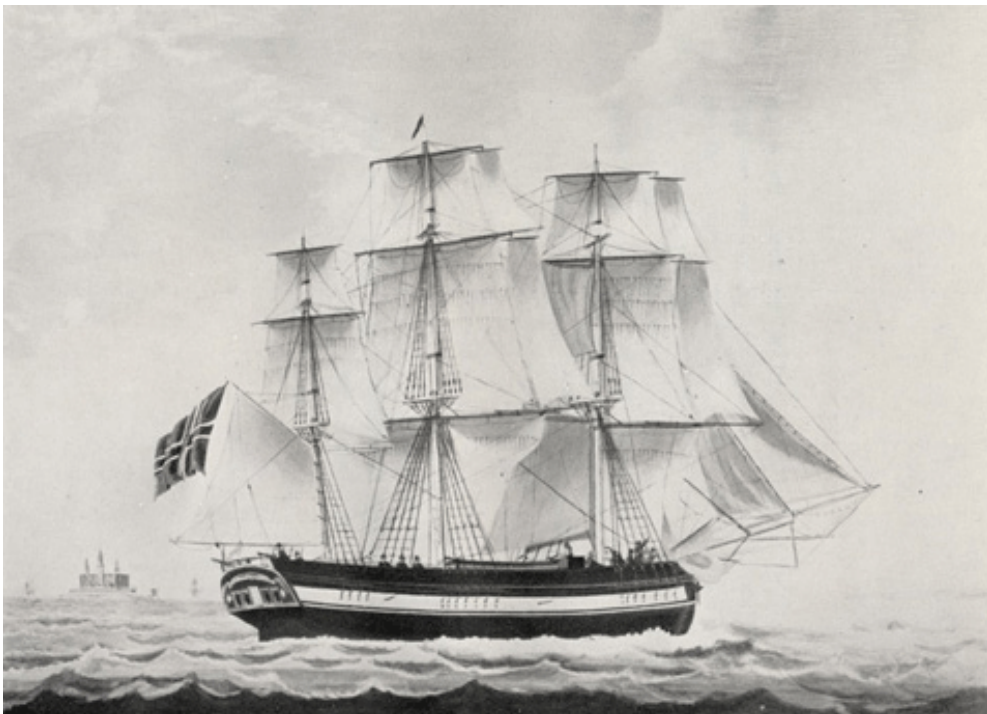
Vår forening nedsatte i god tid en komité for å forberede en bok om 100-års jubileet. Medlemmer var kaptein A. Bjerkholdt-Hansen, som foreningens daværende formann, samt kaptein Narvesen og konsul Ths. Arbo Høeg. Senere trådte losoldermann H. M. Hansen inn i egenskap av foreningens nyvalgte formann, og derefter havnefogd Ole Jørgensen.

Efter anmodning påtok Ths. Arbo Høeg sig å skrive boken om Larviks Sjømannsforening gjennom de 100 år, idet han dog forbeholdt sig å utvide rammen til også å gjelde byens skibsfart i samme tidsrom. Dette var komiteen enig i. - Vi håper at boken, slik som den foreligger, vil være av interesse først og fremst for Larviksfolk og utflyttede Larvikensere, men også for sjøfartsinteresserte i sin almindelighet.

Larvik i 1948.

Larviks Sjømannsforening.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



«Christiana» af Laurvig. Kaptein H. B. Elligers».

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

DET VAR den 9. februar 1849 man holdt det forberedende møte til dannelse av foreningen efter tiltak av daværende stortingsmann, Krigskommissær Broch. Den 16. mars s. å. holdtes det konstituerende møte i «Laurvigs Bys Raadhus», som dengang var den ærverdige gamle Herregården. Forut for dette møte hadde 65 av byens borgere tegnet sig som medlemmer av den vordende forening. De fleste var skibsførere eller redere, men man savnet heller ikke representanter for de store købmansfamilier som dengang alltid hadde interesse som parthavere i skutene. Øvrigheten var også godt representert med Amtmannen, Byfogden og Fogden.

For å friske opp kjente Larviksnavn fra den tid, gjengis her listen over de første medlemmer:

Krigskommissær Broch	Styrmann K. M. Heidemark
Skibsfører H. J. Hesselberg	Megler Falkenberg
” J. F. Schroeter	Foged Olsen
Styrmann F. Elligers	Amtmann Cappelen
” S. Nielsen	Købm.og sibr. Fog
Skibsfører N. Backer	” ” P. J. Berg
” H. B. Elligers	” ” P. Berg
” N. M. Bugge	Konsul Backer
” H. Falkenberg	Verksb. & skibsr. M. Treschow
” U. Backer	Byfogd Krohn
” A. F. Høyer	Kjøbmann J. C. Bruun
” G. F. Elligers	Prokurator Sebbelow
” C. Falkenberg	Skibsfører C. Christensen
” L. Sartz	” O. Christiansen
” J. C. Falkenberg	” O. L. Rosen
Styrmann S. A. Folvik	Skibsfører M. Romberg
” Schroeter	” J. Arbo



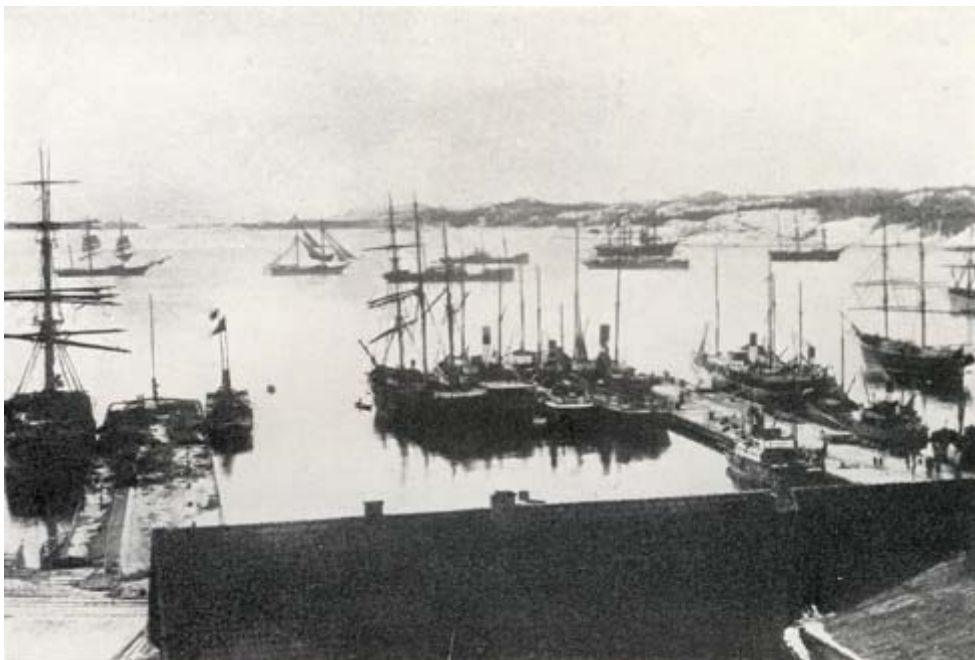
Herregården i Larvik, hvor Larviks Sjømannsforening ble stiftet.

Styrmann	J. G. Ball	Kjøbm. Chr. Christiansen sen.
Skibsfører	H. S. Nielsen	” A. Eckell
”	O. A. Kruge	Seminarlærer Hysing
Styrmann	Dehly	Undertollbetj. Rasch
Skibsfører	S. Hanssen	Overtollbetj. Weckhorst
Matros	Jacob Danielsen	” Bøhme
Styrmann	Meyer	Undertollbetj. Heidemark
Skibsfører	J. Andersen	” Rentler
Jaktefører	R. Rowland	Skibsfører P. Christensen
Styrmann	C. Johnsen	Jaktefører H. Sørli
”	C. Kjerulf	Skibsfører P. Prebensen
Købm.	S. Falkenberg	Kommandørkaptein Bok
”	Chr. Christiansen jun.	Kandidat Hesselberg
”	Hvistendahl	Skibsforv. U. Sartz
Skibsfører	Hans Christiansen	

Den første bestyrelse bestod av: Commandør Ferry, Skibsfører og skibsreder B. Elligers, Megler Falkenberg, Skibsfører Hesselberg og skibsreder Fog.

I det forslag til statutter som forelå på det konstituerende møte

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



Larviks havn. Isvinter.

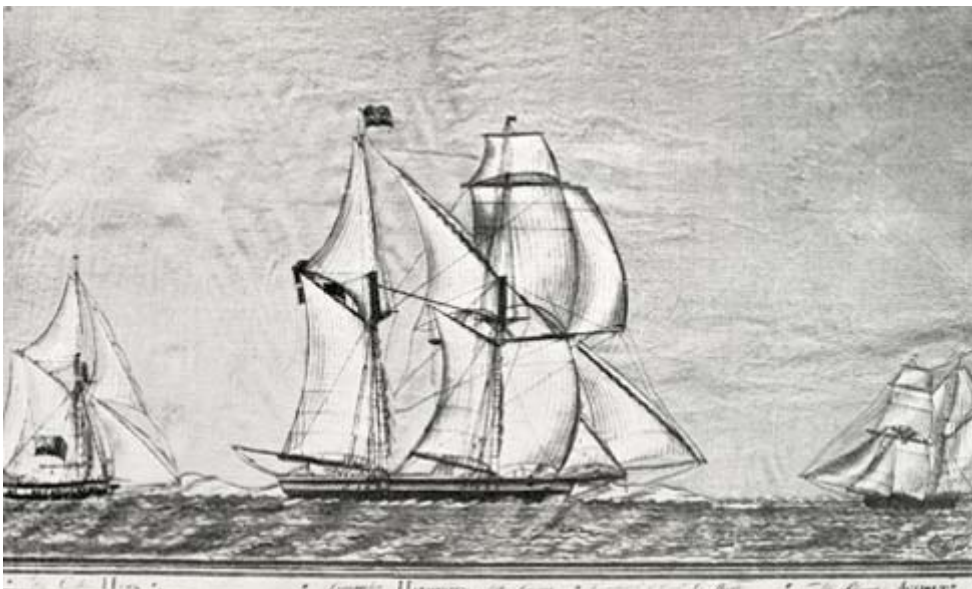
og som blev vedtatt som gjeldende inntil første ordinære generalforsamling, betegnes foreningens formål på følgende måte:

«At virke for søfartens og sømandstandens interesser, især til udbredelse af practiske og theoretiske sømandskundskaber samt til standens fremadskriden i dannelselse og moralitet.»

Det er ingen tilfældighed at Sjømannsforeningen blev startet i 1849. Man stod overfor den store vending i den internasjonale skibsfart. De engelske navigasjonslover var dømt og måtte vike plassen til fordel for frihandel. Våre redere og kapteiner så chansen og rustet sig for kampen i det åpne marked. - Nye skuter blev bygget og tonnasje innkjøpt fra utlandet. - Farten på Nordsjøen og Østersjøen kunde ikke lenger tilfredsstille. Med friskt pågangsmot blev fartøiene sendt lenger avsted, først til Middelhavet, senere til Vestindien og Nordamerika og efterhvert til alle verdens havner.

Den nye forening fikk nok å arbeide med. Fra autoritetene fikk den oversendt til behandling alle forslag til nye lover på skibsfartens område.

Selv gikk den aktivt inn med mange forslag i årene fremover. De viktigste av de saker som ble behandlet, vil bli optatt i et annet



Skonnert «Harmonien» af Laurvig

kapitel. Her skal bare nevnes endel fra foreningens indre liv, idet vi tar med litt om dens meningsytringer om aktuelle spørsmål.

Medlemstallet og fremmøtet har variert gjennom årenes løp. I 1853 nevnes det flere gange i protokollen at der var få medlemmer tilstede på grunn av at sjøfolkene var ute. Det var langreiser som begynte å gjøre sig gjeldende. - Budgettet for 1854 viste en inntekt på 74,- Spd. og en utgift på 60,- Spd.

Straks efter sin start fikk foreningen oversendt et brev fra Bruksbestyrer og skibsreder M. Treschow, hvormed fulgte 2 bøker, nemlig: «The Kedge Anchor or Yong sailors assistant» og «The Shipmaster assistant and commercial digest», som han mente måtte inneholde meget nyttig for sjømenn og derfor bør få en plass i det bibliotek som foreningen var iferd med å samle. Disse bøker finnes fremdeles i foreningens bibliotek.

Fra Skibsreder L. Sartz forelå en skrivelse med tilbud av: en årsberetning om Gravelines, Firth of Forth og Cronstad samt 2det bind av Port Charges, alt for innkjøpspris £ 0-14-6d. Dette tilbud blev antatt.

I 1859 rettet foreningen henvendelse til Telegrafdirektøren angående daglige meldinger om vindens retning og værrets beskaffenhet



*Los Ulabrand
efter Skeibroks byste.*

m. v. Dette blev imøtekommet, og foreningen betalte senere tilskudd til værvarslingen, som den anså for meget viktig.

I 1867 finnes følgende resolusjon innført i protokollen:

«Paa norske skib bør bruges norsk søsprog. Kjærligheden til Fædrelandet og til alt hvad Fædrelandets er, - vor berettigede stolthed over den høie rang vor handelsflaade indtager, de senere aars bestrebelser for at rense modermålet for fremmede tilsætninger: Alt dette er uforenlig med den uskik at kommandere norske skibe paa engelsk. Denne uskik har faaet hævd, men vedbliver ligefuldt at være en uskik, der bør søges afskaffet. De norske kommandoord er ligesaa korte og bestemte som de engelske, de er tydeligere, eftersom de udtrykker hvad de skulle, medens nogle av de engelske er ganske meningsløse. Altsaa er det hverken nødvendigt eller nyttigt at beholde de fremmede ord.

I betragtning herav have de tilstedeværende skibsførere erklæret at vilde i, fremtiden benytte norske kommandoord ved alle manøvrer og navnlig at kommandere stagvendinger paa følgende maade:

Ror i læ Skjød og hals Bras om agter Bras om for

Hal klyver Skjød (eller: Hal førstagsseil-skjøder)

Skjærp overalt (hvis dette ikke er gjort under ombrasningen).

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



«Gustav Wasa» af Laurvig. Kaptein H. I. Hesselberg

I 1868 var medlemstallet 41. Den 10. februar står protokollert at «formanden i nærvær af politibetjent Bredahl aabnet bøszen for Sømandsmissionen, hvilken bøsse forsynet med Provst Munthes segl har henstaaet hos Lodsoldermand Kjeldsen. Indholdet blev optalt og udgjorde Spd. 21,-

foruden en sølvpenge uden præg». Foreningen stod i mange år for Larvik afdeling av Sjømandsmisjonen og innsamlet pene beløp til dens formål.

Samme år fremlas innbydelse og program for den påtenkte regatta i Stavanger den 3. august og følgende dager. Følgende forslag blev vedtatt:

1. Af selskabets midler stilles et beløb af indtil 50,- Spd. til direktionens raadighed for at anvende som bidrag til afsendelse af en af de af baadbygger Nicolai Hansen, Ula, eller Tenvig i Tjølling byggede losbaader, ledsaget af en dygtig los saavel som af baadbygger, for at deltage i regattaen i Stavanger.
2. Herom underrettes Kommunalbestyrelsen i Laurvig med henstilling om at yde sagen anerkjendelse ved af kommunens midler at bevilge et passende beløb.



Commandør Ferry



Sakfører M I. Hesselberg

Sjømannsforeningen fikk beveget los Ole Villumsen av Nevlung-havn til å delta med sin skjøite «Søblomsten». Både Villumsen og båtbyggeren Nicolai Hansen, Tjølling, fikk premie.

I samme møte gjordes foreningens medlemmer opmerksom på den i disse dager cirkulerende innbydelse til anskaffelse av et dampskib for Laurvig.

Først i 1869 støter man på en protokolltilførsel om festlig samvær, idet medlemmene, som det står skrevet «efter at mødet var hævet forbleve fremdeles som deltagere i en arrangeret festlig tilstelning». Enten festet de mindre i gamle dage - hvilket kan betviles - eller også var de meget forsiktige med hvad de skrev i protokollen.

Det var skiftende tider gjennom årene, men i 1872 ga de gode tider sig tydelig utslag. Da blev det fremlagt i foreningen en aksjeinnbydelse fra 3 av byens herrer til oppførelse av et festivitetslokale for Larvik. I aftenens løp blev der tegnet aksjer til et beløp av 2.300,- spd., altså henimot kr. 10.000,-. Til lokalet bidrog Sjømannsforeningen med 50,- spd. Det blev en dårlig forretning og en dyr festaften for våre forgjengere.

I 1875 var medlemstallet steget til 114.

På et møte i 1876 fremla ing. Steen en båtmodel med en av ham



Losoldermann H. C. Kjeldsen



Politimester C. N. Worsøe

tenkt innretning som tilsiktet å få pressenningen over båten hurtig av, - samt med en egen innretning til å lukke spunsehullet i båten. Colin Archer påtok sig å levere en større model efter disse forslag.

I 1882 blev fremsatt den tanke å reise avdøde los Anders Jacob Johannessen (Ulabrand) et minne. Saken blev livlig diskutert, og det blev vedtatt med overveiende stemmeflertall å reise ham et sådant minne, såfremt det vandt tilslutning innen losdistriktets sjømannsforeninger og at disse vilde gi sin skjerv. Den gang fikk man ikke en ubetinget tilslutning, men monumentet blev reist i Ula av Tjølling Sangforening mange år senere.

Nedgangstidene gjør sig gjeldende. Foreningens møter i året 1885 og de nærmeste år fremover vies spørsmål om hevning av frakter og reduksjon av skibsutgifter og hyrer. I denne forbindelse opptokes også arbeidet for å innskrenke assuranseforeningenes antall, i håp om mindre omkostninger og lavere premie.

I 1890 bevilgedes kr. 25,- til premier ved regattaen for los- og bruksbåter i Larvik.

De gode tider kom igjen. Der solgtes og kjøptes skuter og det optimistiske syn ga seg uttrykk på forskjellig vis. 1 1892 foreslo N. J. Hesselberg at der skulde fastsettes en bestemt tid på dagen f. eks.



Konsul Lars Backer



Politimester J. Thuesen

tiden mellom 11½ og 12 hvori forretningsfolk, uansett om de var medlemmer av foreningen eller ei, kunde treffes i foreningens lokale for å avhandle forretninger - altså en slags børs. - Forslaget forkastedes.

Samme år holdt konsul Høeg foredrag i foreningen om molo i Larviks havn. Foreningen anbefalte sådant anlegg, da det har vist sig at sildefisket ofte og i væsentlig grad hemmes ved sjøgang og urolig vær til stor skade for fiskerne og bedriften.

Foreningen var på mange måter konservativ. Dette ga sig et tydelig utslag i 1893, da den uttalte en bestemt protest mot forandring av det daværende flag - unionsflagget. En lignende protest blev også i 1876 sendt til Odelstinget gjennom byens stortingsmann.

I disse tider kom telefonen til byen, og der var en livlig debatt om anskaffelsen av denne moderne innretning. Mot 5 stemmer besluttet man å bli abonnent.

I 1895 diskutertes en certepartiklausul sålydende: «Ladningens indtagelse sker efter befragternes bekvemmelighed». - Så rart det enn kan synes for oss i dag, så ønsket foreningen tilføiet følgende: «dog saaledes at fartøiet ikke er pligtig til at indtage mere end . . . stdr. pr. dag».



Navigasjonslærer M. Schlytter



Kaptein J. A. Amundsen

I 1895 bevilgedes kr. 250,- til festkomite for Nansens Nordpols-ekspedisjons ankomst.

Foreningen viste alltid stor interesse for de arktiske ekspedisjoner og bevilget ved flere anledninger bidrag til utrustningen. Ved ekspedisjonenes hjemkomst stod den - ofte sammen med kommunen - som hovedarrangør av festlighetene ved mottagelsen. Således var det ved Sverdrups hjemkomst, og det samme var tilfellet både med Roald Amundsen, som i 1907 var gjest i foreningen, og ved Wistings anløp med «Fram». Kaptein Wisting var som født Larviksmann sterkt knyttet til Larviks Sjømannsforening. Her holdt han sitt første foredrag om Sydpolsekspedisjonen og senere om de andre ferder i nord. Så ofte han kunde deltok han i våre årlige generalforsamlinger, og var med sitt elskverdige vesen en meget god venn for alle medlemmer og en kjær gjest for foreningen.

I 1897 behandledes spørsmål fra Larviks Handelsstandsforening om samarbeide for brennevinssamlagets beståen. Som forklaring for hvorfor man burde arbeide for samlagets beståen, nevnes at man derved har en kontroll, som må være heldig for samfundet. Såfremt samlaget skulde bli nedvotert, mener man at smugling av brennevin og ulovlig



Kaptein J. O. Hoff



Kaptein Norbom

handel vil foregå ved våre skib og mannskaper. Den talrike forsamling gikk derfor inn for saken mot 3 stemmer.

I 1899 den 9. februar holdtes 50 års jubileumsfest for medlemmer med damer. Entre kr. 4,- for herrer og kr. 3,- for damer. Fru Aagot Oppen overrakte på damenes vegne en silkefane til foreningen. Formannskapet hadde stillet lokale med oppvarming, lys og rengjøring gratis til disposisjon. Det var en stilig fest, og stemningen var hoi. Flere sanger var skrevet for anledningen.

I 1900 behandledes spørsmålet om registrering av skib. Av de forskjellige talere hørte man bare den ene mening, at de fordeler landet vandt ved anbringelse av utenlandsk kapital i våre fartøier eller fartøier under norsk flagg, var så store, at de mere enn ophevet de mindre heldige sider ved saken. Man mente det vilde være et stort tap om lovgivningen grep hindrende inn her. En resolusjon i denne retning vedtokes.

Kongetro har foreningen alltid vært. I 1903 holdtes fest den 21. januar til ære for Kong Oscar med tale for kongen av Colin Archer.

Den 18. november 1905 sendtes telegram til den nyvalgte konge og til Chr. Michelsen. Kongens skål blev drukket i champagne. Byens ordfører var tilstede. Stor begeistring over resultatet.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



Skipsreder Fritz Bugge



Grosserer H. L. Meyer

Foreningen deltok i æresvakten ved kongeinntoget. 17 herrer reiste inn til Oslo, mest eldre skibsførere. De fikk polititegn i hovedstaden. Tre styremedlemmer, kapteinene Fritz Bugge, N. Olsen og Hoff var sammen med Colin Archer til audiens hos kongen.

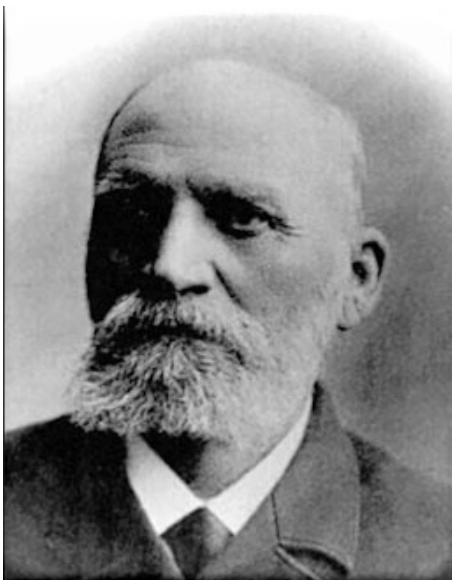
Opgangs- og nedgangstider har alltid virket hurtigst og sterkest på skibsfarten fordi den i større grad enn de fleste næringer er knyttet til det internasjonale marked. Det kunde se mørkt ut mangen gang, med oplagte skuter og ledige sjøfolk, men man slet sig igjennem til fraktene pånytt gikk oppover. Det kunde også se vanskelig ut for sjømannsforeningen mangen gang. Den har dog alltid maktet å holde hodet over vannet, og har aldri noen dag innstillet sin virksomhet. Medlemstallet er i jubileumsåret 150.

Til ære for de gamle formenn kan nevnes at alle forhandlingsprotokoller for de 100 år fremdeles er tilstede.

Foreningens formenn gjennom de 100 år.

Kommandør C. L. Ferry, Krigskommissær J. J. Broch, Sakfører M. Hesselberg, Megler S. Falkenberg, Lodsoldermann Kjelsen, Politimester C. N. Worsøe, Konsul Lars Backer, Politimester J. Thuesen, Navigasjonslærer M. Schlytter,

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



Losoldermann L. Thommesen



Kaptein Nils Olsen

Kaptein I. A. Amundsen, Kaptein I. O. Hoff, Kaptein Norbom, Skibsreder Fritz Bugge, Grosserer H. L. Meyer, Lodsoldermann L. Thomessen, Kaptein N. Olsen, Kaptein S. Sørensen, Kaptein O. Persen, Havnefoged P. A. Christiansen, Kaptein E. Danell, Skibsreder Ths. Arbo Høeg, Kaptein M. A. Narvesen, Kaptein Hartvig Jensen, Kaptein Walle, Kaptein Augestad, Sekretær Chr. Bugge, Lodsoldermann H. M. Hansen, Kaptein P. A. Jørgensen, Kaptein A. Bjerkholdt-Hansen, og i jubileumsåret Havnefoged Ole Jørgensen.

Foreningens æresmedlemmer gjennom årene.

Skibskaptein Christopher Christensen av Østre Halsen, Skibskaptein Green, Kaptein Romberg, Kaptein Brøndlund, Kaptein I. A. Amundsen, Colin Archer, Kaptein S. Sørensen, Kaptein I. O. Hoff, Kaptein og kjøpmann Fritz Bugge, Kaptein E. Danell, Roald Amundsen, Oscar Wisting, Mønstringssjef Magnus Andersen, Havnefoged P. A. Christiansen.

Styrets sammensetning i jubileumsåret.

Havnefoged Ole Jørgensen, formann, Kaptein M. A. Narvesen, viceformann, Losoldermann H. M. Hansen, Kaptein A. Bjerkholdt-Hansen

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



Colin Archer
Æresmedlem av
Larviks Sjømannsforening



Joh. Sverdrup

Kaptein O. Bjønness, og Suppleanter: Maskinmester Frode Bjerkholdt, Kaptein Chr. Simonsen, Kontorsjef Oscar Meier-Hansen, Kaptein H. Augestad og Maskinmester Rusletvedt.

Saker som har vært behandlet i foreningen.

Under dette kapittel blir bare medtatt en del større saker samt de beslutninger som kan gi oss et bilde av tidligere tiders oppfatning.

Den første sak som kom op til behandling var utkastet til ny sjørettslov i 1850. Der nedsattes en komite, hvori Joh. Sverdrup innvalgtes. Sverdrup kom til å spille en stor rolle i foreningens liv i flere år. Han var med fra første året og det er tydelig at han ved sitt virke her og i byens øvrige foreninger, skapte sig den plattform hvorfra han kunde starte sin politiske løpebane. Han var medlem av Sjømannsforeningens styre fra 1853 til 1856, da han flyttet til Aker for helt å gå op i politikken. I 1854 reiste Sverdrup spørsmålet om opprettelse av



Kaptein S. Sørensen



Kaptein Ole Persen

en sjømannsskole i Larvik. Forslaget vant almindelig bifall og en sådan skole besluttet søkt opprettet med stats- og kommunebidrag. Saken behandlet gjentagne ganger, og Laurvigs Sparebank bevilget 125 spd. i tre år til skolens opprettelse. Foreningens anstrengelser kronet med held, og i 1856 ble Sjømannsskolen opprettet.

Sverdrup gikk også kraftig inn for Ørsundstollens ophevelse. I 1854 fremsatte han følgende forslag:

«En komite af 5 medlemmer nedsættes til at tage under overveielse og fremkomme med betænkning om hvorvidt der fra Sømandsforeningens side kan og bør foretages noget skridt i hensigt at bringe spørgsmaalet om Øresundstoldens ophævelse eller indskrænkning paa bane for landets øvrige sømandsforeninger for senere i forening derom at henvende sig til regjering eller Storting i dette anliggende. Resultatet af komiteens forhandlinger bliver at tage under endelig behandling i december næste aar».

Efter temmelig langvarig debatt mellom forslagsstilleren og krigs kommisær Broch ble forslaget vedtatt mot 1 stemme. Det var Broch som måtte vike plassen som stortingsmann til fordel for Joh. Sverdrup.

Saken ble atter slått opp til behandling i 1856, men komiteen var av den mening at den måtte stilles i bero efter den stilling saken befant

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



Havnefogd P. A. Christiansen



Kaptein Erik Dannell

sig i efter rapporter i landets aviser. Sverdrup ga sig ikke, men forbeholdt sig å komme tilbake til spørsmålet i et senere møte.

I 1855 forelå innstilling fra en av foreningen nedsatt komite angående bedre utdanning for styrmenn og skibsførere. - Innstillingen gjengis fordi dens språkbruk og konklusjon er typisk for sin tid:

1. at dannelse og kundskaber er af stor, ja ofte uberegnelig nytte for Individet i næsten alle fag, er formentlig saa temlig erkjendt i vore dage men er dette rigtig, kan det vel endnu mindre nægtes, at besiddelse deraf maa være saa at sige uundværlig for dem der idelig skal færdes mellom Fremmede, og allesteds maa være paa sin post, for ikke paa en eller anden maade at forures. Overbevisningen herom synes ogsaa mere og mere at gjøre sig gjældende blandt de søfarende nationer, og comiteen skjønner derfor ikke rettere, end at vort fædrelands baade ære og intresse fordrer, at vore skibsførere maa følge med paa den almindelige udviklings bane, hvis de ikke alt formeget med skam skal staa tilbage i den store concourance, der viser sig allevegne. - Imidlertid maa det paa den anden side ikke glemmes at for store spring sjælden lykkes, og at i regelen kun det trives og bærer god frugt, der paa en maade ligesom af sig selv voxer frem af den grundvold, hvorpaa man allerede staar. - Ledet av disse



Ths. Arbo Høeg



Kaptein M. A. Narvesen

Betragtninger er comiteen bleven av den mening at det nu maa ansees som en tidsmessig fordring at vore skibsførere bør have større kundskaber end før. Og at det derfor maa ansees gavnligt, at der paabydes en skipperexsamen, dog at fordringene derved ikke stilles for høit. man tror saaledes, at det væsentligste. Hvorfor der ved denne examen skal gjøres rede, bør være at examinanden har indsigt i sørettens vigtigste regler, saasom om mandskabets forhyring, behandling og i tilfælde afstraffelse, befragtningscontracter, connosementer, facturaer havari og bodmerie, samt derhos ligeledes vexeiret, beregning af forskjellige last, de forskjellige landes pengeforhold, førelsen af et almindelig skibsregnskab, samt i et af de levende sprog. - Dog antager man, at forpligtelsen til at tage denne examen ikke bør udstrækkes til dem, der fører fartøier, som ikke er større end indtil 25 comærce lester conform lov af 23de Juni 1836 par. 2. ligeledes antager man hovedsagelig af grunde, hvor af det væsentligste er anført i flere opsasser i offentlige blade til fx. Stavanger Amtstidende, at det ikke er hensigtsmæssigt at der paabydes nogen yderligere eller særegen examen, for at blive qualificered til at føre skib paa længere farvand. Derimod troer man, at det baade vil være nyttigt og rigtigt, at det gjøres til betingelse for erholdelse af skippercertifikat,



Kaptein Hartvig Jensen



Kaptein Joh. Walle

at vedkommende ligesom i England maa producere attester om moralitet, ædruelighed og paalidelighed.

2. Med hensyn til de gjældende bestemmelser, for ret til at føre Fartøjer i indenlandsk fart samt til Gothenborg, da antager man, at der ikke er tilstrækkelig grunde til deri for tiden at gjøre nogen forandring, derimod troer man, at den samme ret ogsaa bør udvides til at gjælde med hensyn til fartøjer af samme størrelse, nemlig indtil 25 comærcelesters drægtighed, for fart paa det n.ø.lige Jylland, saa langt syd som Limfjorden. Det er nemlig en bekjendt sag at mange smaafartøier fra det sydlige Norge, for det meste med ladninger far egen regning befare dette farvand, der er meget kortere og heller ikke farligere end farten fra vestlandet til Gothenborg, og det synes derfor borade retfærdigt og billigt, at disse smaafartøier ikke bør have større byrde med hensyn til forpligtelse at bruge skipper, end de forannævnte saakaldte kystfarere.

3. I henhold til det under No 1 anførte ansees det tillige rigtigt at man med hensyn til htyrmænd ogsaa gaar et skridt videre, hvad fordring paa kundskaber betræffer, og at derfor loven om navigationsexamen gives saadant tillæg, at examinanden for at bestaae examen, bør kunne skrive sit modersmaal tydeligt saavel hvad skrift



Kaptein Hans Augestad



Losoldemann H. M. Hansen

som Mening angaaer, samt nogenlunde sprogriktig, og derhos gjør Rede for Indsigt i Sømandskundskab, saasom et fartøis Til og Aftakling, manøvrere et Skib, naar Roer eller en Deel av Riggeren er borte, samt bjerge eller skifte Seil i Storm. At denne Slags Kundskab i mange Tilfælde kan være af ligesaa stor Vigtighed som den egentlige Navigation antager man enhver erfaren Sømand vil indrømme, og man anseer det derfor af Vigtighed, at denne Indsigt ligesaavel hos os, som hos andre søfarende Nationer tillægges den Betydning den fortjener. Derimod troer man at de nu lovbestemte øvelsesaar, for at faae Styrmandspatent kunde nedsættes fra 7 til 5 Aar, og at Nødvendigheden af at have beseilet visse Havne kan bortfalde».

Dette var innstillingen fra komiteen og den blev vedtatt på medlemsmøtet.

I 1856 forelå til behandling en henstilling fra endel skibsførere om fyr på Svenør. Departementet fant ikke noen grunn til å etterkomme dette ønske. Foreningen lot ikke spørsmålet dø hen, men kom stadig tilbake til saken og sendte henstillinger til andre sjømannsforeninger og til stortingsmenn for å fremtvinge en avgjørelse i favør av et sådant fyr. Det lykkedes tilslutt å få myndighetene med på dette meget påkrevde fyr, som blev anlagt i 1874.



Kaptein P. A. Jørgensen



Kaptein A. Bjerkohldt-Hansen

Mange Larviksskuter var om vinteren oplagt i Hølen i Larviksfjorden, og det fremgår at foreningen allerede i 1858 slår til lyd for mudring i havnen der. Mange år senere bevilget foreningen kr. 200,- til mudringsarbeidet.

Samme år i 1868 optok foreningen arbeide for en assuranceforening for sjømenn. Kapteiner erklærte sig villig til å assurere, og mange tegnet sig som garantister. Assurance-innretningen blev opprettet i 1870 og fikk stor betydning for byens sjøfolk. I den senere tid har rederiene fått plikt til å erstatte tapt utstyr for sjøfolkene, og sjømannsforeningens assurance-innretning tapte da sin betydning. Den instillet virksomheten i 1931 og dens formue er avsatt som fond for trengende sjøfolk og deres etterlatte.

Den 14. februar 1870 mottok foreningen et telegram fra Sjømannsforeningen i Arendal angående enig opptreden mot jobberiet i fraktforretningene med hensyn til reduksjon av trelastfraktene. Følgende svarte telegram blev efter forslag av herr Christiansen jun. vedtatt:

«Takker for initiativet. Herværende skibsredere deltage med glæde i enhver foranstaltning sigtende til gjennom større sammenhold mellem landets redere at fremkalde lønnende træ-lastfragter. Fra Arendal, det store skibsrederidistrikt, ventes imidlertid underretning, hvad der

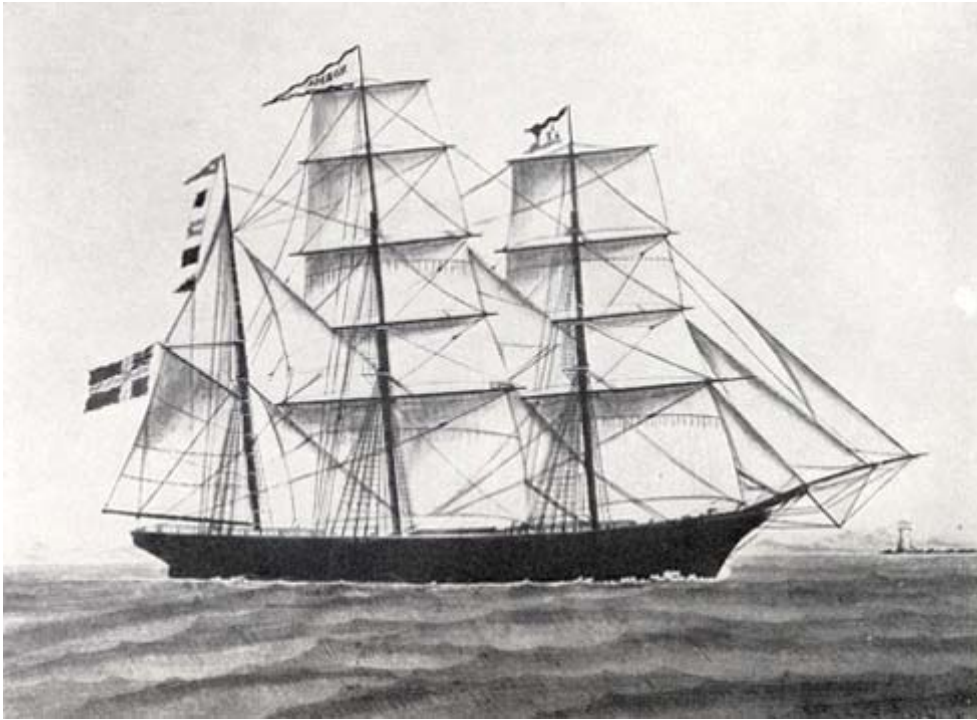


Havnefogd Ole Jørgensen

besluttet. Refusion av nærværende slette fragter, henskyden av skibenes bortfragtninger til henimod fartens aabning, nævnes eksempelvis som virksomme midler».

Denne sak vakte stor interesse og på et møte den 21/2 1870, hvor den pånytt behandledes, møtte over 50 medlemmer samt 2 representanter for Sandefjord og omegns redere. Der vedtokes resolusjon overensstemmende med de i det siterte telegram utkastede tanker. De fremmøtte redere erklærte sig villige til efterhånden å meddele Sjømannsforeningens direksjon oppgave over de trelastfrakter som av dem blir sluttet i årets løp. Dette var i virkeligheten et første forsøk på å gjennomføre minimumsfrakter. - Det blev med tanken, for frakterne steg jevnt og pent av sig selv og gjorde eksperimentet overflødig. Riktignok sendte man 2 delegerte til et møte i Tønsberg i samme anledning, men Larviksrederne pointerte, at de ikke måtte innlate sig på å delta i fastsettelse av noen minimumsfrakter med bindende kraft.

I 1871 omtales for første gang Revet i Larviksfjorden, idet foreningen anbefalte regulering og forhøjelse av Revet, dels til beskyttelse av havnen ved Thorstrand, dels med den tanke i sin tid å anlegge kaier langs Revets vestre side og innvinne Revet til lasteplass.



«Norma» af Laurvig. Kaptein I. H. Bugge.

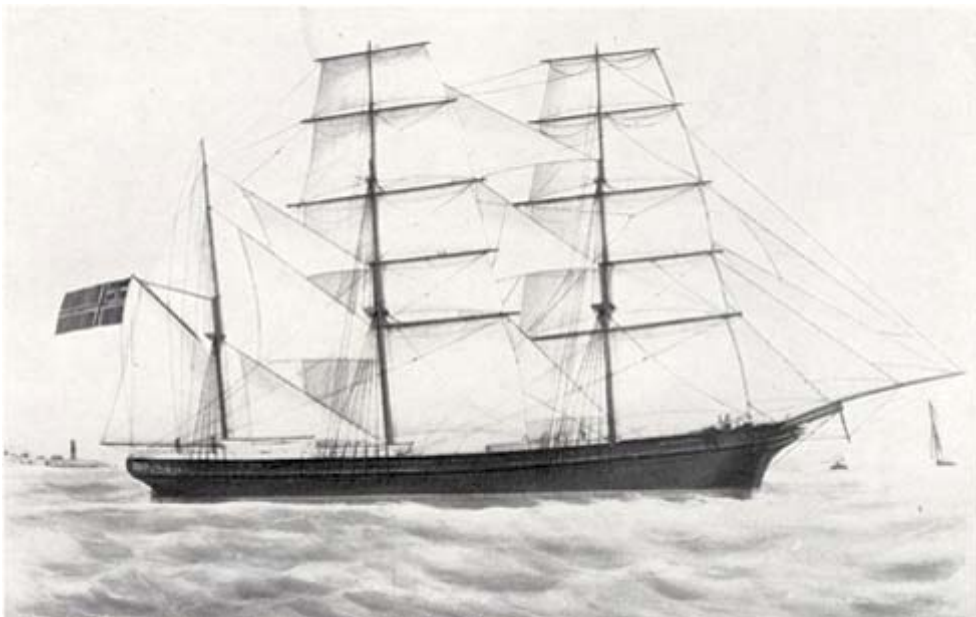
I samme forbindelse kan nevnes et forslag av J. Steen om en forbygning ved Lågens munning og ved Revet til dannelsen av seilløp opover Lågen og en sikker havn ved Revet. - I 1900 foreslåes et «varsko» på Revet. Samtidig anbefales å nyttiggjøre utlosset ballast fra skibene ved lossing på Revet, så den løse og flyktige sand kan bindes av den i almindelighet langt tungere ballast.

Året etter anbefaltes forbedringer ved havnen. Spesielt nevnes opmudring av kanalen, det såkalte Buggehull. Utstikkerbryggen på Thorstrand anbefaltes med 26 mot 3 som holdt på at kaiaen burde ligge på selve Revet. - Det har gått mange år før man nådde frem til det moderne kaianlegg, som blev ferdigbygget i sin første etappe i 1940.

Foreningen kom ofte med forslag i forbindelse med ledfyrt i Larviksfjorden. I 1898 uttalte den sig for plassering på Hummerberget og likeledes for en fyrlykt på Røbergodden.

Planen om en ruteforbindelse Frederikshavn-Larvik omtales i 1895.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

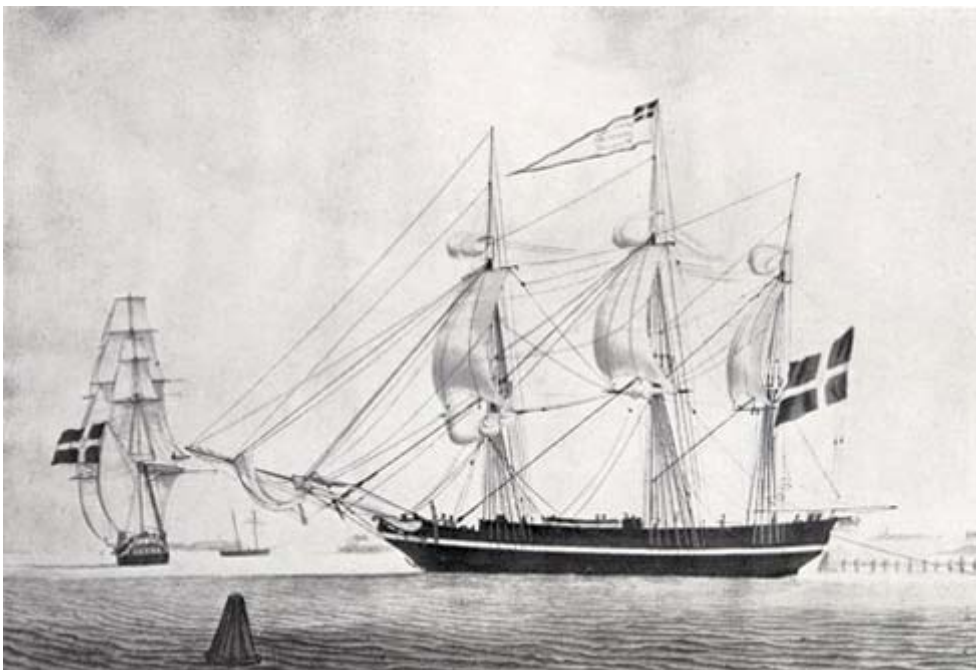


«Dronningen» af Laurvig.

Foreningen ga en uttalelse om at ruten ikke frembyr så store vanskeligheter som ruten Kristiansand-Frederikshavn.

Den 25. februar 1897 omtales det sørgelige forlis av skonnert «Harmanna» på Ramsholmflu med tap av hele mannskapet og sjølosen, samt av brig «Fides», som seilte iland ved Svenør. Forlisene skjedde i snetykke, og foreningen nevnte at de vilde vært avverget, hvis der hadde vært tåkesignaler på ovennevnte strekning. Herom innsendtes en henstilling til departementet. - Foreningens arbeide ledet til at man i tidens løp fikk signaler begge steder. - Den kanon som i mange år blev benyttet på Svenør i dette øiemed, blev i nyere tid efter henstilling fra sjømannsforeningen ombyttet med et moderne oljedrevet tåkesignal. Den gamle kanonen hadde den eiendommelighet at man ikke kunde høre den på nært hold. Man kunde se glimtet uten å høre skuddet. Dette blev jo i lengden lite betryggende.

Et energisk arbeid blev også drevet for anlegg av telefon til Svenør. Saken var første gang oppe til behandling i 1904, men gjennomførelsen blev for kostbar med kabel. Det nevnes at en fisker blev liggende værfast derute i 7 dager uten å kunne gi livstegn fra seg. I 1929 nedsatte Sjømannsforeningen en komite med Ths. Arbo Høeg som



«Søeblomsten» af Laurvig.

formann og kaptein Narvesen, Chr. Bugge og ordfører Oscar Andersen som medlemmer for å søke saken løst ved hjelp av trådløs telefon. Telegrafdirektøren stilte seg velvillig mot at sjømannsforeningen bekostet anlegget. Redningsselskapet ga et bidrag på kr. 3.000,-, og ved hjelp av en innsamling blandt interesserte fikk man reist den nødvendige kapital. Telefonen har allerede hatt stor nytte for skipsfarten, fiskerne og fyrbetjeningen. Det var det første trådløse telefonanlegg på østnorges kyst.

Et annet fyr bør omtales, nemlig Tvistein. I 1904 nevnes de mange forlis derute:

1894 forliste en bark, 9 mann druknet.

« Bark «Lioner», mannskapet reddet.

1897 « «Fides», alle reddet.

1898 « «Herman», mannskapet reddet.

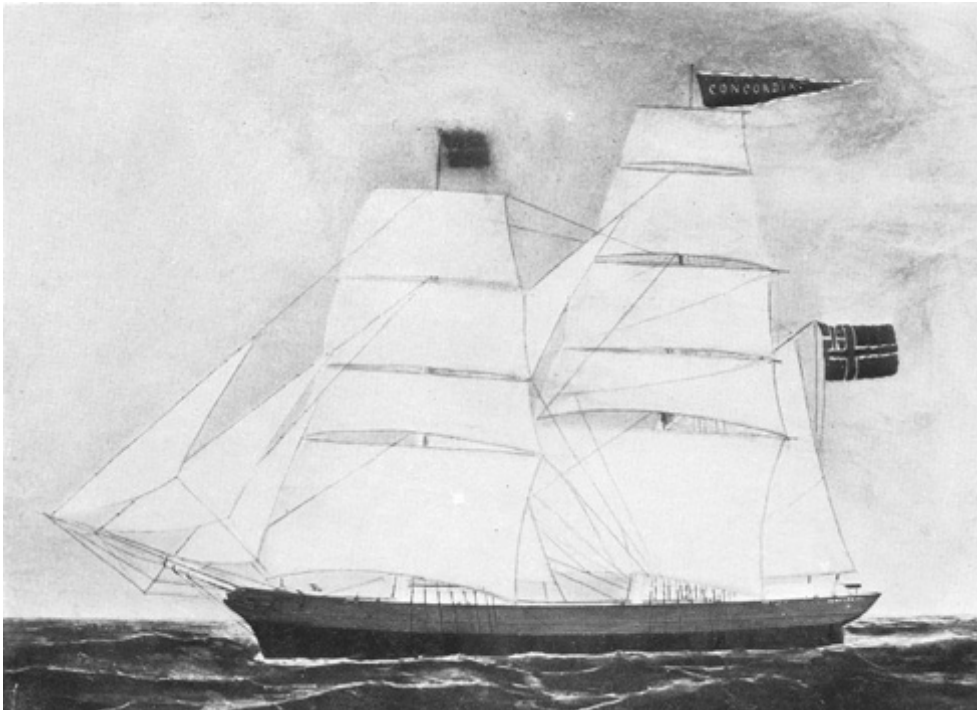
1901 d.s. «St. Olaf», flere av mannskapet druknet.

1904 d.s. « Bratør».

Fyret kom da også her *på plass* tilslutt.

I 1900 blev det besluttet å igangsette arbeidet for et sjømannshjem i Larvik. En komite, med konsul Oppen som første formann,

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



«Concordia» af Laurvig. Kaptein H. H. Hansen.

samlet efterhvert inn mange penger til dette formål. Komiteens regnskap blev hvert år fremlagt på Sjømannsforeningens generalforsamling. Man kjøpte Storgaten 32 og drev sjømannshjemmet der i noen år. Driften blev senere avviklet og eiendommen solgt. - Sjømannshjemmets annen eiendom, Storgaten 30, blev i 1947 solgt til Sjømannsforeningen. Hjemmets midler, kr. 70.000,- er avsatt til et fond til beste for sjømannsstanden i Larvik og omegn.

I 1907 protesterer foreningen mot forhøjelsen av den direkte skatt; og når vi først er inne på politikken kan nevnes, at P. A. Mathiesen i 1908 anbefalte at foreningen skulde holde en venstreavis f. eke. «Dagbladet» og heller sløffe en av høireavisene eller «Verdens Gang». Dette blev ikke gjort. Derimot tømte man i samme møte et minnebæger for den hensovede Kong Oscar II. - Samme år kom et cirkulære fra Forsvarsdepartementets marinestyre angående tildekning av lys i vinduer som vendte mot sjøen. For oss som har opplevet de mange års totale mørklegning under krigen, kan jo spørsmålet synes noe eiendommelig. Foreningen svarte at et almindelig påbud av denne art fantes upåkrevet og under særlige omstendigheter endog uheldig.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



«Veritas» af Laurvig. Kaptein A. Nilsen.

Det kan også nevnes at foreningen tok opp arbeidet for bedre avmerkning av Svenørskaten og for utlegning av bøier på indre havn.

Ved behandlingen i 1909 av saken Sjøfartskontoret kontra Det norske Veritas, henstillet formannen til avisreferentene ikke å ta med løst og fast, da de fleste tilstedeværende var uøvde debatanter. H. U. Singdahlsen frarådet å behandle saken, da det gjaldt et bysbarn (Magnus Andersen). Formannen, Fritz Bugge, fremholdt at det her ikke gjaldt personen, men Sjøfartskontoret. Tilsynsmann A. Mathiesen forsvarte Sjøfartskontoret uten synderlig støtte fra andre.

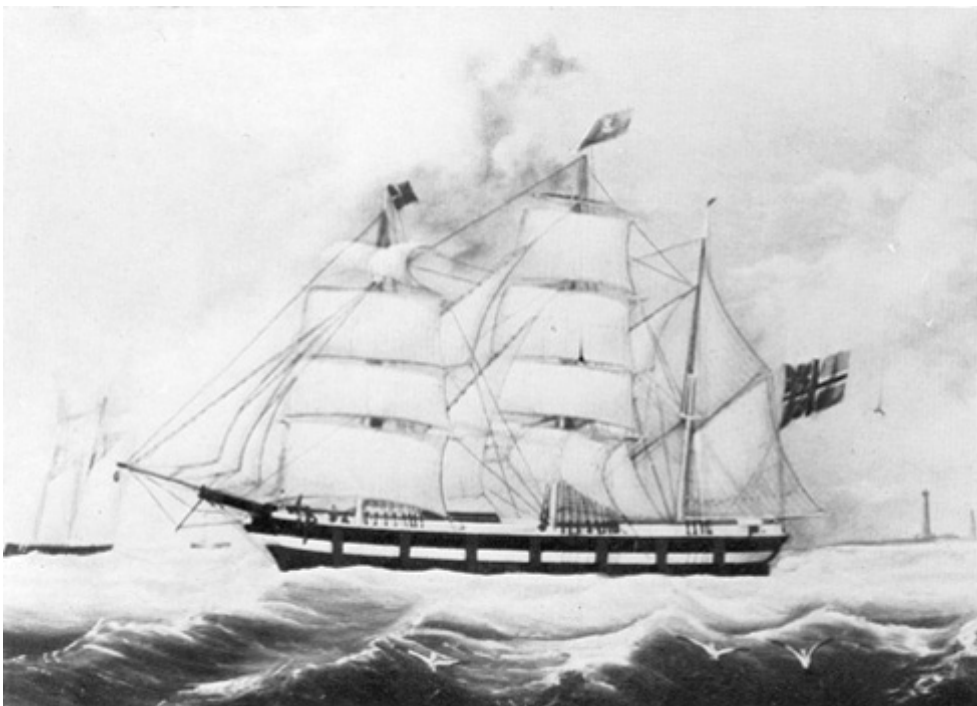
I 1910 holdt Marinekaptein Askim foredrag om «morsetelegrafering og trådløs telegrafi». Foredraget mottokes med stor jubel og var meget interessant. I årenes løp er det holdt mange interessante foredrag og alltid med god tilslutning fra medlemmenes side.

Den 8. mars 1912 kom meldingen om at Amundsen hadde nådd Sydpolen den 14. desbr. 1911. Følgende telegram blev sendt:

«Amundsen Fram-expeditionen Hobart.
Gratulerer med stordaaen.

Laurvigs Sømandsforening».

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



«Søeskummeren» af Laurvig. Kaptein N. Larsen.

Samtidig telegraferes en henstilling til Stortinget om å bevilge ekspedisjonen kr. 200.000,- overensstemmende med Geografisk selskaps andragende, og pr. telegram blev også byens stortingsmann H. L. Meyer anmodet om å støtte forslaget. Forenigen bevilget kr. 50.00,- til ekspedisjonen.

Losspørsmålet er ofte fremme. Der klages i 1912 over at 24 lospliktige fartøier er kommet inn til distriktet uten los, men det tilføies at man ikke vil påstå at felleslosingen er skyld i dette. I et senere møte uttalte man sig dog bestemt for å gå tilbake til konkurranselosing.

I 1913 valgtes losoldermann Thommessen som medlem av komiteen Larvik-Frederikshavnruuten.

Regjeringen foreslo i 1913 at ordene styrbord og bagbord skuld ombyttes med høire og venstre, men dette protesterte man mot og stemte for bibehold av de gamle tilvante kommandoord.

I 1913 foreslo foreningen lys på Revhaken til veiledning for fraktemenn og fiskere som passerer om natten. Aret efter blev der holdt et stort diskusjonsmøte, hvor overlærer Tønnesen og kaptein Hoff



«Jafnhar» af Laurvig. Kaptein Sørensen.

fremkom med hver sin utredning om hvad der kunde og burde gjøres for at sand under flom og storm kunde samle seg til Revet. Fisker Marius Larsen lovet som medlem av havnestyret at han skulde arbeide for nedramming av pålerekke vestenfor den tidligere opsatte molo for å beskytte industritomten innenfor.

I 1914 bevilges kr. 50,- til de omkomne irske redningsmenn ved, forliset av norsk skonnert «Mexico».

Likeså kr. 100,- til Sanitetsforeningen til innkjøp av materiell til marinen.

I 1919 holdt Sjømannsforeningernes Fellesforening sitt delegertmøte i Larvik. Sjømannsforeningen holdt lunch i Grand Hotel for samtlige deltagere. Om aftenen var det festmøte på Larvik Bad for de delegerte. Til festen var innbudt følgende herrer fra Larvik: Politimester Finch, Ordfører Høeg, Borgermester Løwe, Direktør Aa aard og Bankchef Oppen. - Festkomiteen bestod av Skibsreder Jacob Olsen, Skibsreder Alf Lunde, Ingeniør Alfr. G. Andersen og Kaptein Ole Persen. Alle utgifter til avholdelse av møtet blev betalt av byens skibsredere.

I 1920 valgte foreningen en komite til utredning av spørsmålet om innseilingsfyr (ledelykter) i Larviksfjorden. Der var stemning for

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



«Inga» av Larvik. Kaptein H. Corneliussen.

Bødtkerfjellet og helst i form av «overrettlykter». Man vilde også ha tåkesignal på Revet.

Dette år var medlemstallet 263.

I 1921 referertes skrivelse fra Borgermesteren om at foreningen skal velge et medlem av styret i jubileumslegatet av 1921 til Larviks bys forskjønnelse. Valgt blev Fritz Bugge. Senere blev kaptein Ole Persen vår representant.

Den 15. februar 1915 nevnes 5 norske skib som er kjent som god prise av den tyske priserettsdom. Foreningen var med på protesten mot dette.

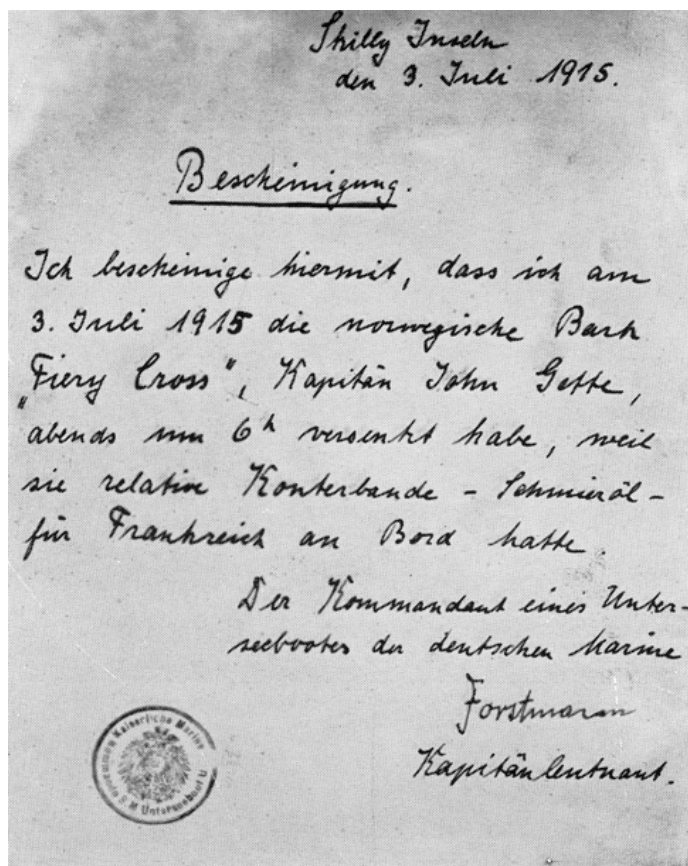
Under krigen abonnerte foreningen på Illustrated London News.

Krigen forårsaket en sterk stigning i medlemstallet. Til å begynne med var det kapteiner, styrmenn, maskinister og hvalskyttre som innvotertes i større antall på hvert styremøte. Senere kom også en mengde fra andre livsstillinger.

I 1918 den 2. november behandledes et forslag til resolusjon fra Kristiansand Sjømandsforening mot den hjerteløshet og grusomhet som de tyske ubåtchefer utviser mot våre sjøfolk under torpedering av norske skib. Vår forening sendte følgende telegram:

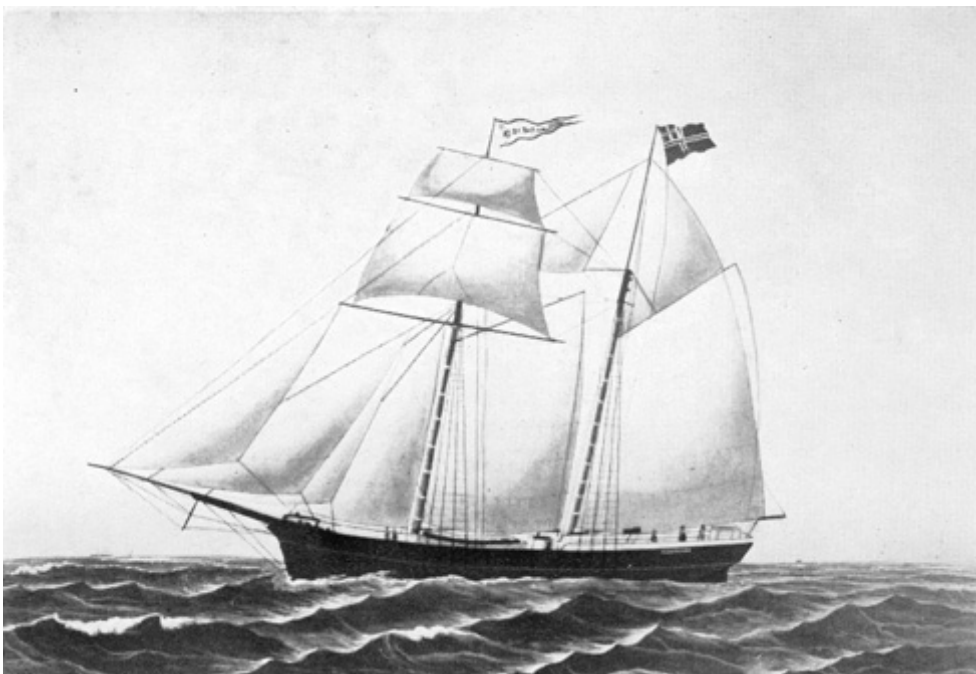
«Slutter oss helt til Kristiansands Sjømandsforenings resolusjon, men haaber man nu at myrderierne er slutt».

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



Erklæring fra tysk undervannsbåt.

I 1923 besluttet Handelsdepartementet at Sjømannsskolen i Larvik skulde nedlegges. Foreningen arbeidet energisk for dens opprettholdelse, og byens stortingsmann gikk kraftig inn for saken. I en protest som blev sendt til Stortinget sies bl. a.: «Når landets skibsfart har vokset sig frem og blitt en faktor av stor økonomisk verdi, skyldes det ikke minst den lette adgang til utdannelse com vår kystbefolkning Year hatt i kystbyenes sjømannsskoler. Man må beklage den tendens som for tiden gjør sig gjeldende i nedleggelse av disse skoler, hvorved det - økonomisk sett - gjøres vanskelig for ungdommen i kystdistriktene å få underkastet sig de lovbestemte eksamener. Man vil videre bemerke, at den norske stat ikke allerede burde ha glemt, hvad sjømannsstanden og skibsrederne i fellesskap ydet det hele samfund under den lange verdenskrig. Der var i den tid nok av rosende talemåter å høre fra alle hold om våre sjøfolks store innsats



«Aldebaran» af Laurvig. Kaptein A. Larsen.

for å brødfø vårt land. Nu bør de samme menn vise i gjerning at disse uttalelser ikke bare var løs tale».

Skolens elevantall siden starten i 1855 varierte sterkt. I 1890 hadde den 92 elever. De senere år falt tallet ned til 15 og 16 pr. år og var et enkelt år nede i 6.

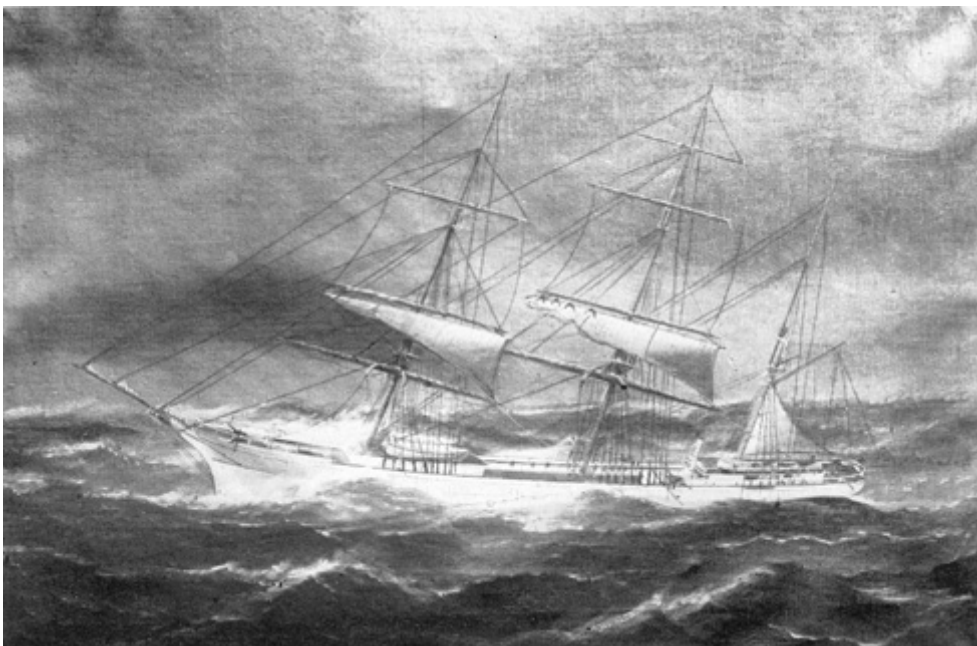
Den 14. desember 1928 holdtes minnefest for Roald Amundsen, med følgende program:

Munken kl. 5 ½ efm.

1. Orkester: Grieg - Mandjevning. Alnæs - Siste Reis.
2. Oplæsning ved Gunnar Reiss-Andersen.
3. Amundsen-film.
4. Orkester: Vaaren av Grieg.
5. Foredrag av Rektor Kristiansen.
6. Orkester: Ja, vi elsker.

Kl. 7 ½ fakkeltog fra Herregårdssletten til bryggene, hvor Sjømannsforeningens formann holdt en kort tale. - Det blev et vakkert og høitidelig arrangement, som fikk en enstemmig rosende omtale. Munken var fullt besatt med 700 mennesker og mange måtte gå uten

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



«Baron Holberg». Kaptein A. L. Larsen.

å komme inn. - Fakkeltoget fikk en voldsom tilslutning og hele byen var på benene.

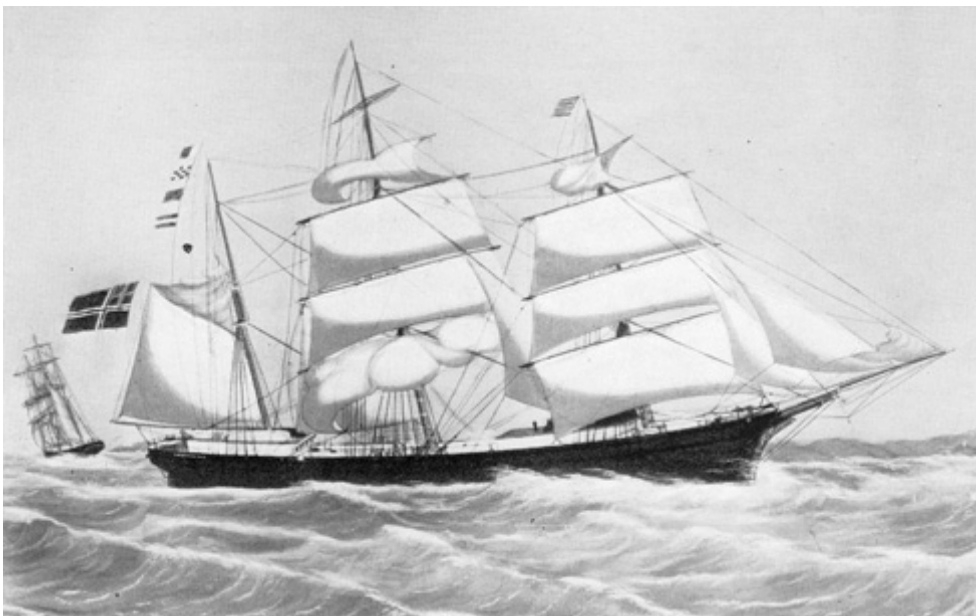
I 1930 vilde 17. mai-komiteen sløife borgertog og det var nok ikke tvil om at politiske forhold spilte inn. Vår formann opptok arbeide for borgertog og fikk tilslutning av representanter for andre foreninger og en del interesserte. Resultatet blev et stort folketog under norske flagg. Deltagernes antall ansloes til 3 a 4.000 mennesker.

Den 17. mai 1931 holdt foreningen en meget vellykket fest for gamle sjøfolk. Ca. 50 veltjente sjøfolk av alle grader var tilstede. Også ved andre anledninger har de gamle sjøfolk av alle grader vært invitert som foreningens gjester. Man har villet holde forbindelsen med seilskibsfartens menn

Sjømannsforeningenes Fellesforening.

I februar 1869 tok Larvik Sjømannsforening initiativet til opprettelse av en centralforening for landets sjømannsforeninger. Et cirkulære blev utsendt fra Larvik til alle de øvrige foreninger og det resulterte senere i Sjømannsforeningernes Fellesforening, som i tidens løp har hatt stor betydning for skibsfarten og sjømannsstanden.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



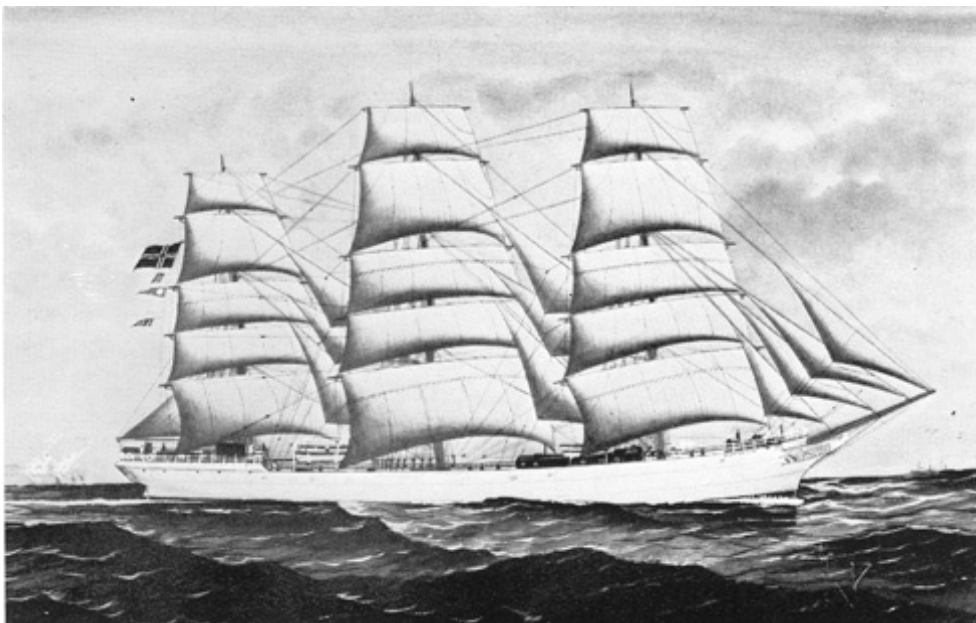
«Shakespeare» av Larvik. Kaptein A. Hansen.

Mannskap og kosthold.

Sjømannsforeningen har i alle år arbeidet for å bedre forholdene ombord. Mange av de forslag som ble fremsatt kunde kanskje være radikale nok for sin tid, skjønt redere og kapteiner aldri gikk lenger enn deres medfødte og opparbeidede sans for økonomi tilsa. Det gjaldt først og fremst å holde utgiftene nede. De viste av erfaring at de dårlige år var vanskelig å komme igjennom. Det var lave hyrer for alle grader ombord, og når vi tar i betraktning at de fleste seilskibene i gamle dager lå oplagt hele vinterhalvåret, så kan vi knapt forstå hvordan en gift matros kunde klare seg og sin familie. Riktignok kunde han være heldig å få arbeide ved et skibsbyggeri eller i annen virksomhet, men som ulært arbeider fikk han dårlig betaling. Når fraktene var slette, var det som regel også dårlig med arbeide iland.

De forbedringer som foreningen foreslo var beskjedne sett med vår generasjons øine. Noen offentlig sjøkontroll fantes ikke. Mannskapet levet sammen i en liten og mørk ruff, som folk i dag knapt vilde gå inn i. - Kosten var rent kvantitativt sett tilstrekkelig, men dens sammensetning og kvalitet stemte ikke alltid med kravene til sundhet og hygiene. - Der skal i sin tid ha stått følgende avertissement

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



«Scottish Glens» av Larvik. Kaptein A. Andersen.

i en av byens aviser: «Et parti let bedærvede erter, egnet til skibsbrug, billig tilsalgs».

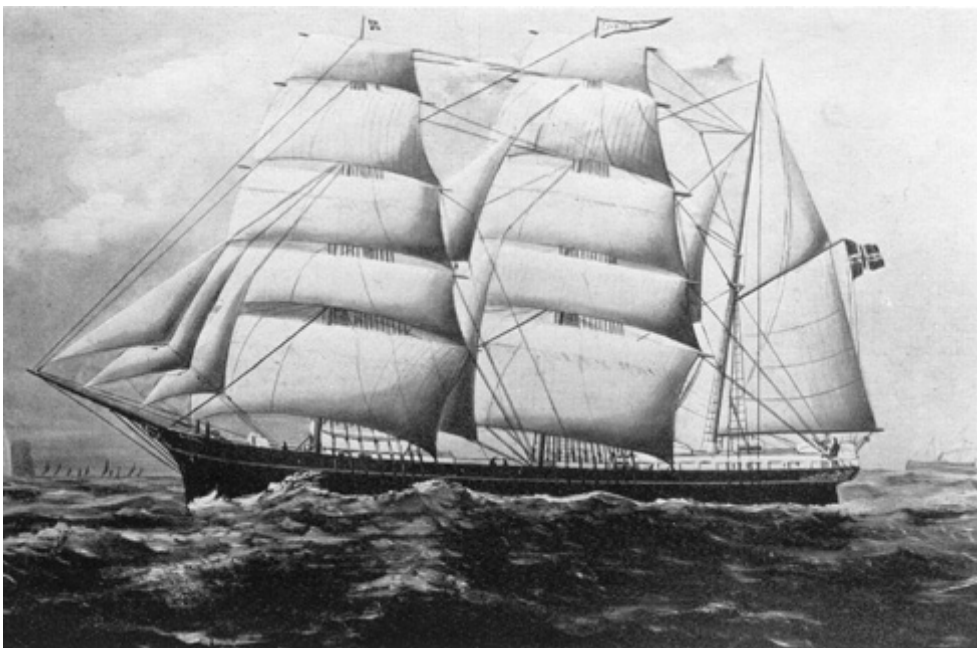
I 1854 fremla flere skibsførere et forslag til en almindelig spisetakst for byens samtlige skib. Denne blev tiltrådt og bekjentgjort i stedets aviser og lød som følger:

Til hver mann ukentlig: 7 pund tørt brød, 1 pund smør eller 1 pund olje, $\frac{1}{2}$ pund kaffe, 1 lodd the, 1 pund sirup eller $\frac{3}{4}$ pund sukker, $\frac{1}{4}$ pott edik, istedenfor øl eller vin. Naar vin benyttes da $\frac{1}{2}$ butulje daglig eller 2 pott øl. Daglig 1 pund raat kjød eller $\frac{1}{2}$ pund raat flesk pr. mand. Benyttes fisk da et passende kvantum efter besætningens størrelse. Gryn og erter saa meget som med orden behøves.

Valget mellem de forskjellige proviantarter overlades til kapteinen. Av denne takst trykkes 150 eksemplarer til utdeling mellem stedets skibsførere.

At man også interesserte sig for utdannelse av sjøfolk og rekrutteringen fremgår av protokollen for 1873. Her nevnes en motion om at redere og skibsførere skulde forplikte sig til å medta 2 «usøvante» gutter.

Mannskapsrømningen som efterhvert blev et problem, nevnes



«Carmel» av Larvik. Kaptein H. Bjønnes.

første gang i 1874. Samme år vedtokes regulativ for hyre med følgende maksimumsgrenser:

Første styrmann, høyst 20,- spd. mdl., annen-styrmann og tømmermann høyst 16,- spd. mdl., båtsmann høyst 15,- spd. mdl., kok og stuert høyst 14,- spd. mdl., matros 13,- spd. mdl., letmatros høyst 10,- spd. mdl., jungmann 7,- spd. mdl.

Man vilde nærmere overveie å gi mannskapet proporsjonel andel for eksempel 2 % av nettooverskudd. Det kan ikke sees av noen skibsregnskaper fra den tid at denne gode ide er satt ut i livet.

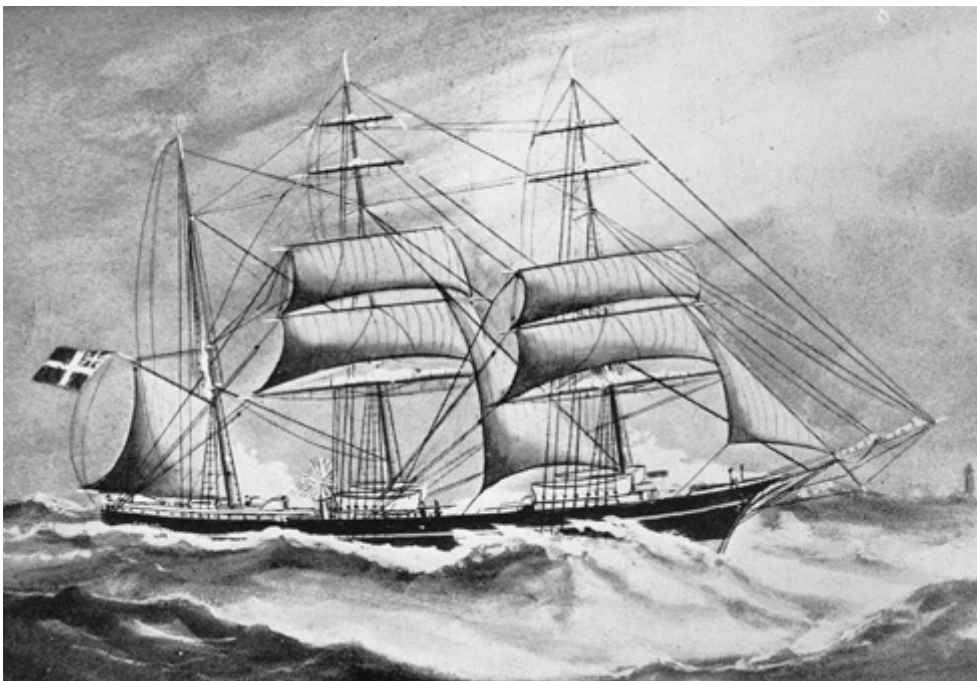
Kostholdet blev atter behandlet i 1879, da Indredepartementet fremla et forslag til spisereglement. Man fant forslaget heldig avfattet, men ønsket gjerne en forandring angående poteter og foreslo:

«Hvis poteter slipper op eller er vanskelig at erholde kan gives enten 350 gram tørrede poteter eller et passende tilleg i brødvægten», og at par. 6 skulde lyde:

«Mandskabet tillades ikke at kaste overbord, bringe iland eller fortære udenfor skibets tjeneste noget av den tilstaaede proviant. Hvad der er tilovers av denne er skibets eiendom».

Livredningsspørsmål var flere gange oppe til behandling. Nye opfinnelser på livbåtområdet ble inngående diskutert.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



«Solid» av Larvik. Kaptein Daniel Hansen.

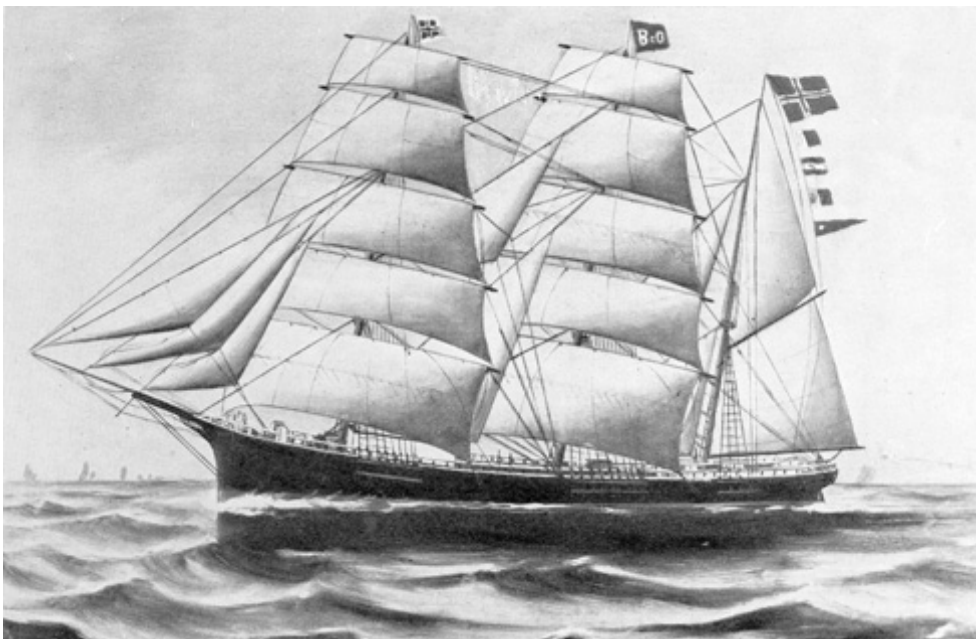
I 1884 var spørsmål om anskaffelse av livbelter optatt til drøftelse og med et voteringsresultat som virker eiendommelig for oss i dag:

«Med 12 mod 2 stemmer vedtokes at der ved lov bør paabydes at have mindst et livbælte for hver mand. De 2 stemte for at anskaffelsen av bælter bør paaligge skibet, ikke mandskabet».

Altså skulde sjømannen ikke bare komme trekkende med sin skibskiste og sekk, men også med et livbelte under armen.

Ulykkesforsikring for sjøfolk blev flere ganger behandlet i årene omkring 1906, og foreningen anbefalte varmt denne sak. Man fant forsikringen høist påkrevet og besluttet å sende en henstaling til Stortinget gjennom byens representant. Flere talere påpekte det ønskelige i at de forsikrede selv skulde delta med en liten prosent av sin hyre til dekning av premien. I disse år behandledes også inngående spørsmål om skibenes utstyr med instrumenter og lugarforholdene m. m. Man uttalte at der burde være 1 reservekompass eller i det mindste 1 kompassrose ombord og et dyplodd eller mellemlodd. Opmerksomheten blev henledet på at der burde være tidsmessige karter og sailing directions ombord.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



«Storken» av Larvik. Kaptein I. Langfeldt.

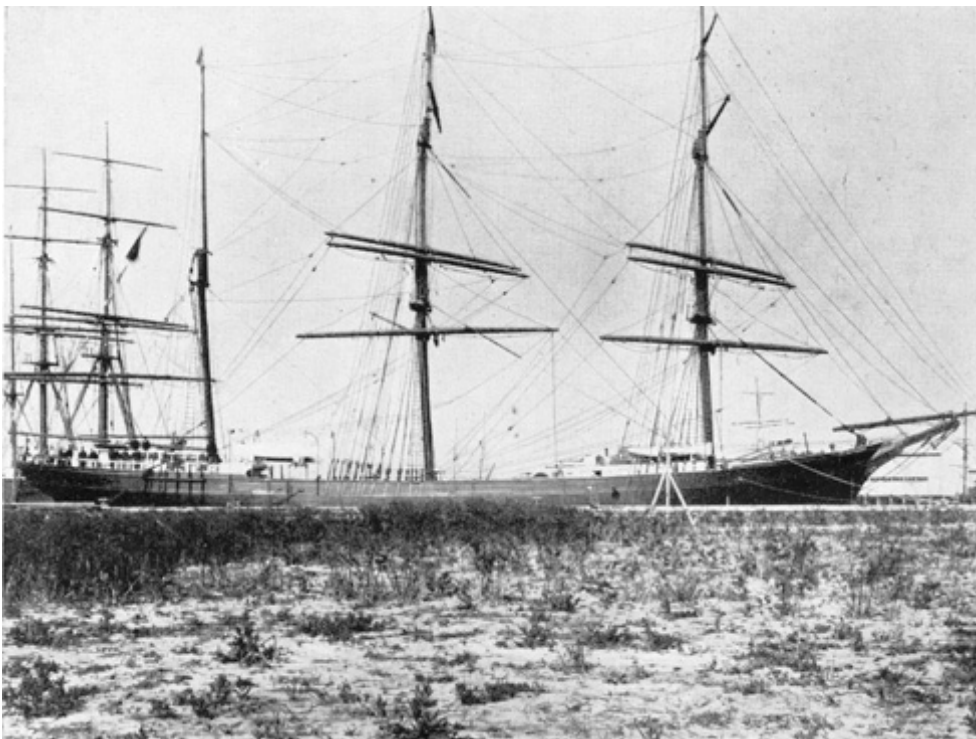
Av nye love som var oppe til behandling kan nevnes maskinistloven, som først blev komitebehandlet og senere forelagt i medlemsmøte.

Et forslag fra Bergen om skuddsmålsbøker for sjøfolk fikk ikke tilslutning. Det nevnes at de underordnede sjøfolk har liten sympati for ordningen, og at den har vært forsøkt i Larvik tidligere uten held.

Efterhvert behandledes på medlemsmøter alle de nye lover som bragtes i forslag på skibsfartens område, deriblant lov om kjentmenn, mønstring, lov om sjøfarten og om sjømannsforsikring. Ved behandlingen av en omordning av forhyrings- og mønstringsforholdene vedtokes bl. a. følgende: «Som momenter av betydning til motarbeidelse av rømning tror man at burde fremholde: Forbedring av mandskabslugarene, rimelige lønninger for de underordnede stillinger og en korrekt og human opptreden fra befalets side overfor sine underordnede. Ledige fyrposter anbefales besatt med sjøfolk.

I 1911 ga foreningen følgende uttalelse angående vanartede gutters anbringelse ombord i handelsskib:

1. Man enedes om at gi sin tilslutning hertil, og forsaavidt der bevilges de av staten opstillede Kr. 100.000,- til dette øiemed,



«Strathern» av Larvik. Reder Johs. Johnsen.

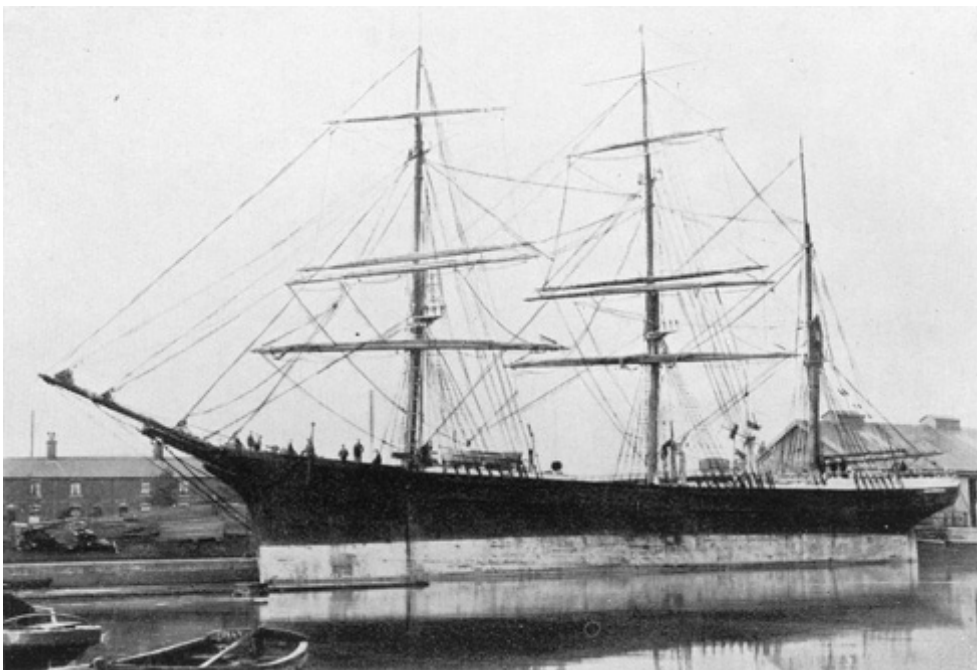
at rentene herav for en del blir benyttet til utstyr for guttene til dem som er skikket dertil og har lyst til at komme tilsjøs.

2. Guttene maa behandles som andre viltre gutter og gis hyre som andre deksgutter, saa der kan vekkes sans hos dem for at bli selvhjulpne mennesker og nyttige for samfundet. Det fraraades forøvrig at der tages mere end en, høist to av disse gutter ombord i hvert skib.

I et møte samme år gikk foreningen inn for helt fri undervisning til styrmanns og skippereksamen. Samtidig anbefaltes full kontroll med all skibsproviant, uansett enten man farer på sydlige eller nordlige farvann. Sjømannsforeningen arbeidet også for å få kontrollstasjon i Larvik for tønnekjøtt, så man kunde slippe å sende det utenbys til kontroll.

I 1923 blev opslått til behandling: Utkast til lov om sjømenns medvirken i driftsledelsen. Foreningen sendte inn følgende protest:

«Larviks Sjømannsforening har på gjentagne møter behandlet saken. En social reform som dette lovutkast rummer, er til skade for



«Malone» av Larvik. Kaptein H. Bjønness.

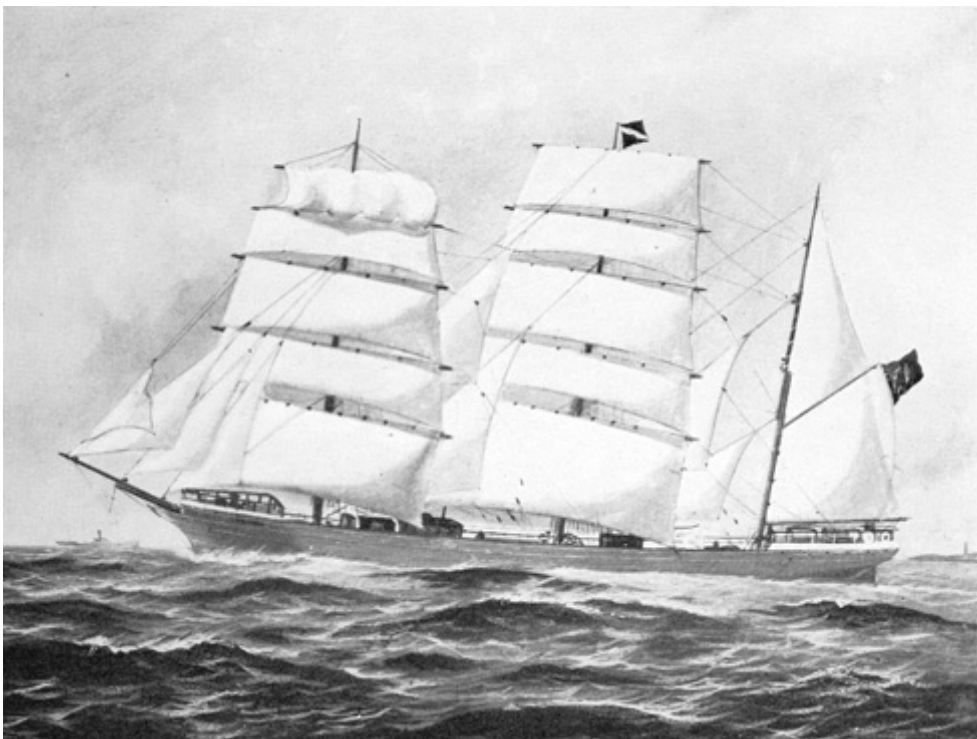
vår skibsfart, da den kan virke til yderligere at nedsætte de disiplinære forhold ombord. Om slike reformer kanskje med held kan gjennomføres på land, er forholdene tilsjøs av en hel anden natur; skibsførerens myndighet burde snarere styrkes end svækkes. - Da vår sjønæring har stor økonomisk verdi for vårt land, bør love som kan nedsætte dens konkurrancedygtighet ikke påtvinges næringen».

Dette er bare et utdrag av forhandlingsprotokollene, men det kan tjene til å belyse med hvilken interesse og grundighet foreningen fulgte alle nye planer og ideer på dette område.

Foreningens lokaler og vertskap samt litt om det selskapelige.

Den første generalforsamling holdtes i den såkalte klubbgård vis a vis kirken, nu «Alders Hvile». Der leiet man lokale for de videre sammenkomster. Herfor skulde foreningen betale 50,- skilling og til vertinnen, jomfru Thrane, for opvarmning, fornøden belysning og rengjøring 1,- spd., alt for hver gang samling holdtes.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



«Fiery Cross» av Larvik. Reder Hansen & Anderssen.

På grunn av dårlig fremmøte blev lokalet oppsagt i 1856. Biblioteket overdro et av medlemmene til opbevaring, og kontingenten nedsattes til det halve.

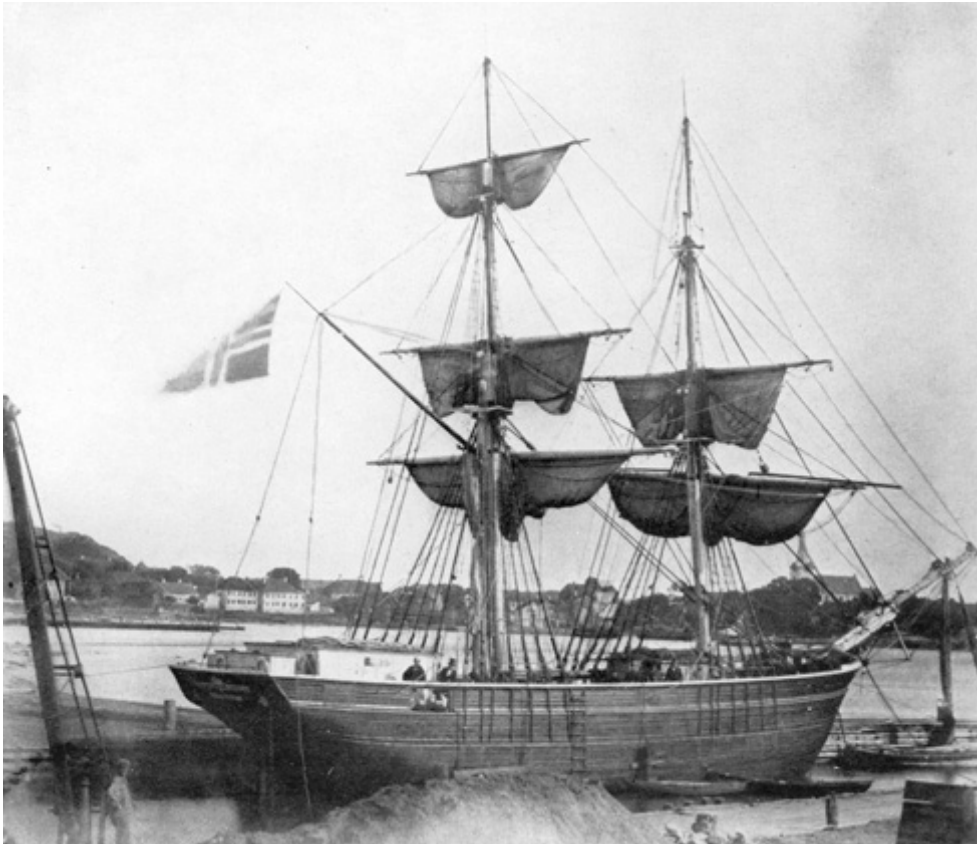
I 1857 og utover benyttedes Amundsens lokale til møter. Dette lå i Storgaten 38 - Grand Hotels eiendom.

Medlemstallet, som i 1868 var sunket til 41, steg efterhvert til det i 1871 står opført med 99, og i 1875 med 114.

I 1874 holdtes møtene i Johanssens Hotel, der hvor nu pensjon Farris ligger. Hvor lenge man holdt til der, fremgår ikke av protokollen. Det nevnes at foreningen i 1881 betalte kr. 30,- pr. måned for leseværelse med lys, varme og møbler. Fra 1882 leiedes lokale i Festiviteten, værelset ved siden av salen. For dette blev det betalt kr. 100, for 6 mdr. Der blev bare holdt møter i vinterhalvåret. Om sommeren var jo alle skibene ute i fart. Senere leiet man i Grand Hotel.

I 1885 behandledes skrivelse fra Handelsforeningen med forespørsel om Sjømannsforeningens direksjon vilde anbefale et forslag

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



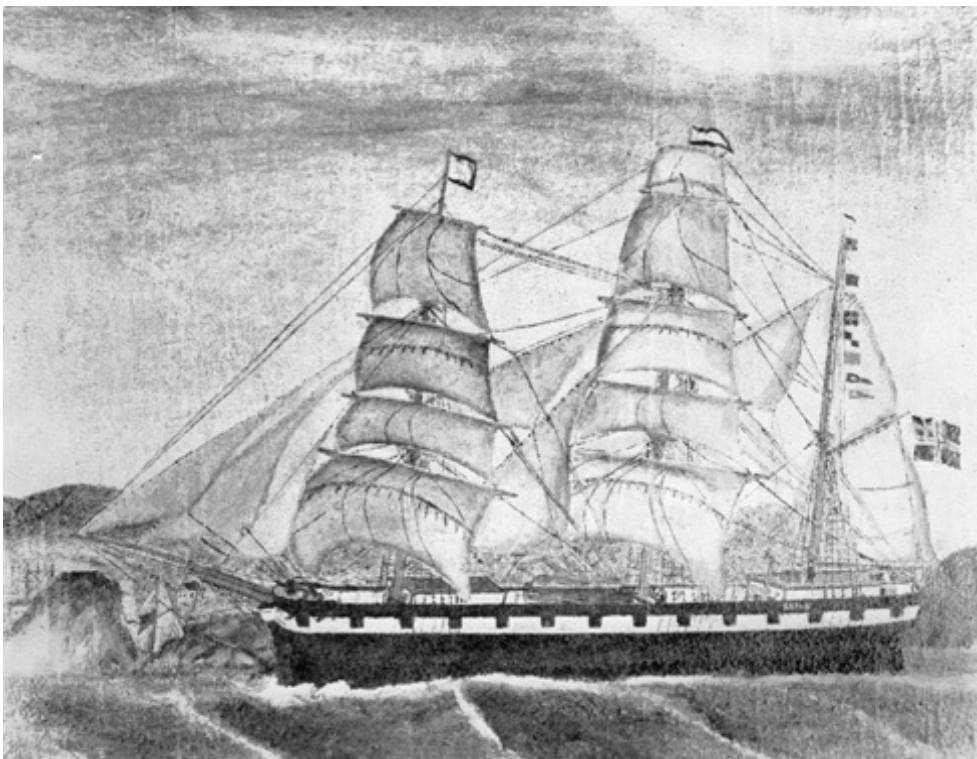
Ved Treschow-Fritzøe's lasteplass. Bemerk kapteinens flosshatt.

om optagelse av Handelsforeningen som samlet forening og på nærmere avgitte betingelser i sig, eller om den skulde vilde anbefale et sådant forslag siktende til sammenslutning av begge foreninger under felles bestyrelse med hensyn til økonomien, men med uforandrede love og under separat bestyrelse forøvrig. Man fant ikke å kunde binde sig før et fullstendig forslag forelå. I ekstraordinær generalforsamling 26/2 1886 vedtokes med 24 mot 6 sammenslutning med Handelsforeningen. Dette samarbeide varte i 6 år frem til 1892.

I årene omkring 1889 holdt foreningen til i Victoria Hotel.

Efter hvert meldte lysten sig til kjøp av egen gård. I 1892 underhandlet man om kjøp av Consul Stibolts gård på Storgaten for kr. 18.500,-. Ved avstemningen var 19 for kjøp og 20 imot. Det vilde ha vært en god forretning.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

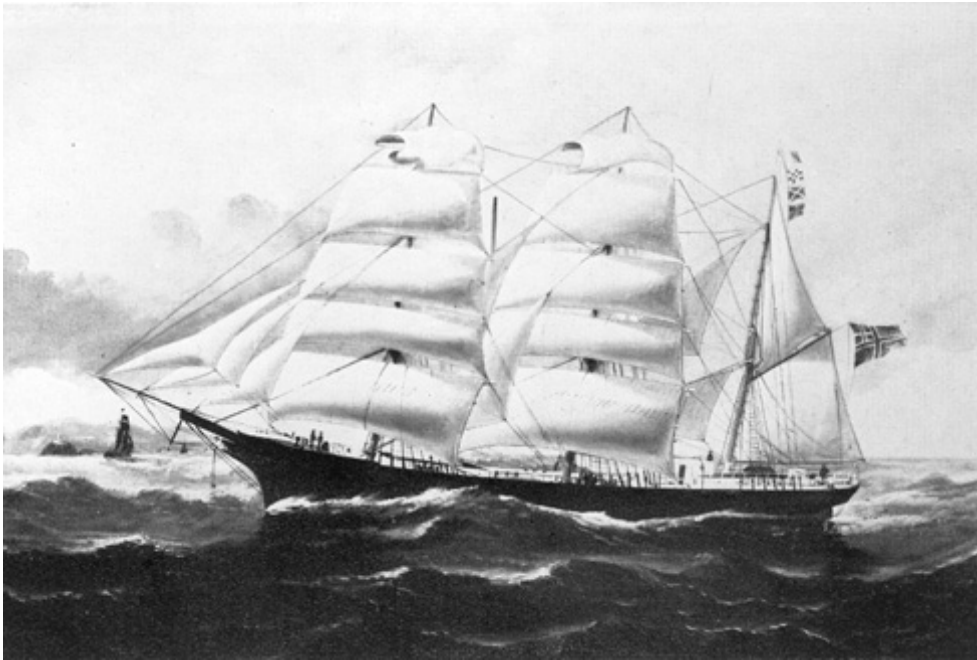


«Sarah» av Larvik. Efter amatørmaleri.

Ved foreningens start var der i utkastet til lover inntatt følgende passus: «Hverken ved de almindelige sammenkomster eller ved generalforsamlingene maa i foreningens lokale noget slags spil finde sted. Ligeledes skal al nydelse af brændevin eller af anden dermed tilberedt drik være derfra udelukket». Denne paragraf var vist vanskelig å praktisere for allerede den 19. desember samme år utgikk den av lovene. Hvis den var blitt stående vilde den nok vært overtrådt mange ganger. I denne forbindelse kan nevnes, at banchef Schmidt i 1896 i en skrivelse til eieren av Storgaten 46, hvor foreningen holdt til, klager over uro i foreningen.

I 1901 tillot styret at vertinnen fru Friis opkrevet 5 øre mere pr. ½ fl. øl for at hun kunde få øket inntekt til dekning av innlegget av elektrisk lys. Dette vakte mishag blant medlemmene, men styret oppfattet det som en demonstrasjon og gjorde derfor ingen forandring i beslutningen.

I 1903 ansattes frk. Stensa Hansen som vertinne og vi går inn i



«Fritjof» av Larvik. Kaptein O. Mariussen.

en tid som mange av våre nuværende medlemmer kan huske. Hun var mektig og imponerende. De alkoholprøver som hun med skarpt blikk foretok var sikkert helt pålitelige. Hun holdt orden og justis og var en prektig vertinne.

Styret fastsatte prisene på drikkevarer. De var i 1908: Selters, brus, sodavann kr. 0,20 varmt vann og sukker kr. 0,20 korkepenge for øl pr. ½ fl. kr. 0,10

Ved 60-årsdagen i 1909 hadde man punchebord og stor fest.

I 1914 flyttet foreningen til Storgaten 20, Farmens gård. Der fikk man den første billiard, men den var omtrent ubrukelig.

Først i 1920 gjennomførte foreningen kjøp av egen gård. Tidspunktet var uheldig valgt. Prisene var på toppen og gårdkjøpet ble en kostbar affære for foreningen og for de gode menn i byen som lånte penger til transaksjonen. - Storgaten 30 ble kjøpt for kr. 85.000,-. I 1932 ble den solgt til Sjømannshjemmet for kr. 35.000, og vi fikk en kontrakt om leieforhold og en etter forholdene god ordning. Kjøpet må sees med jobbperioden som bakgrunn. Som nevnt annet steds kjøpte Sjømannsforeningen eiendommen igjen i 1947 for kr. 46.000,-.



«Ilala» av Larvik.

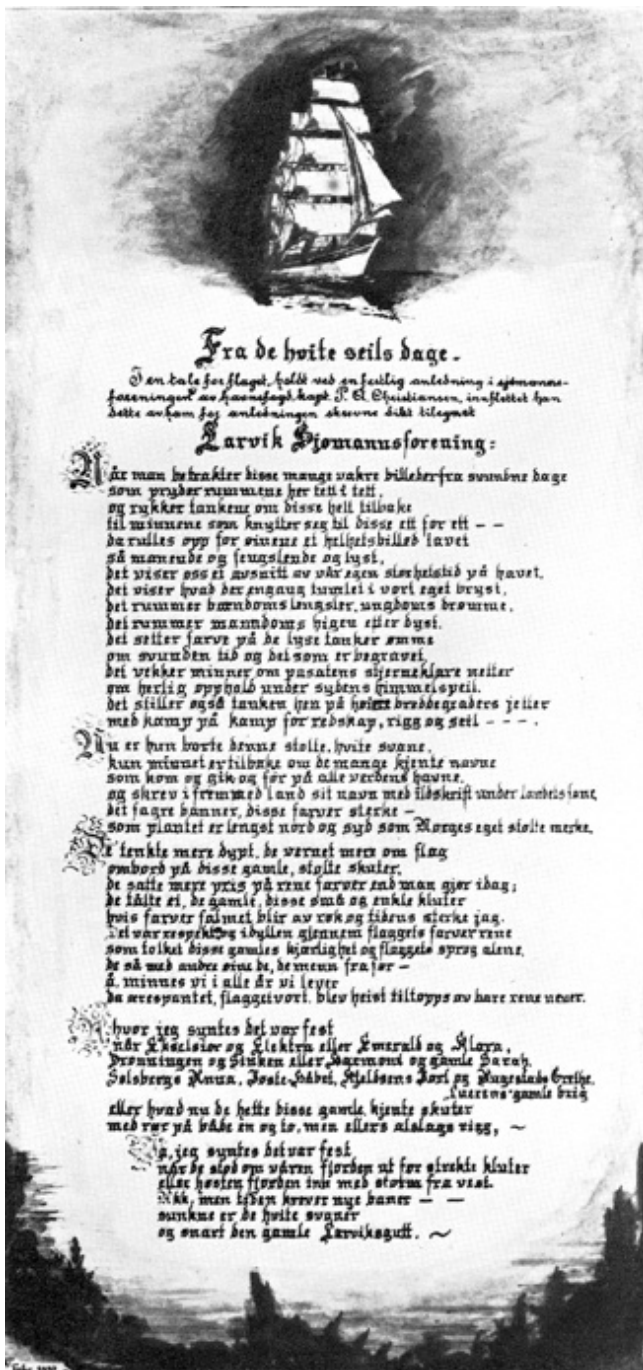
Medlemstallet holdt seg oppe og har de senere år vært ca. 140.

Verdenskrig nr. 2 bragte forstyrrelser med sig på alle hold. Også vår forening fikk føle dette, idet kommunen under nazistynet rekvirerte våre lokaler til privatbolig. Som en midlertidig ordning leiet foreningen lokaler i Handelsstandsforeningens hus, men håper stadig på å få overta sin egen eiendom.

Der har i alle år hersket en egen festlig og kameratslig ånd blant medlemmene i Larviks Sjømannsforening. Der har i årenes løp vært fortalt mange gode skipperhistorier. De mange skutebilleder og modeller som alltid har prydet veggene i lokalene, har tjent til å øke den intime stemning. Medlemmene har hygget seg ved et beskjedent kortspill, mest i form av napp. Andre har dyrket billiarden.

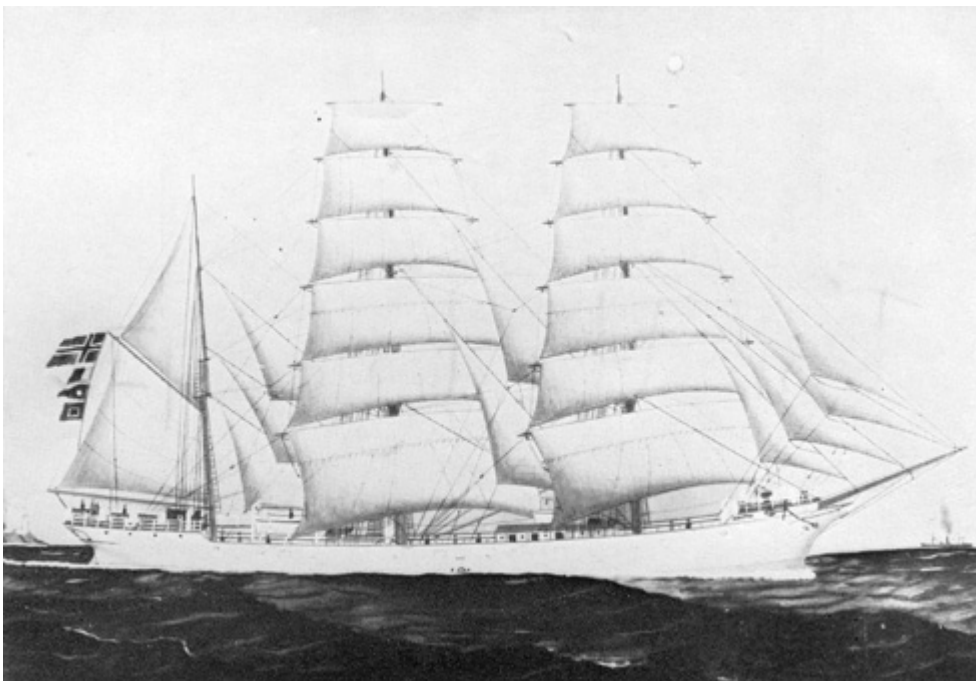
Festkomiteen har sammen med styret stått for underholdning og forpleining ved de større sammenkomster. I tidligere år holdt foreningen alltid et stilig juleball. Da var festiviteten prydet med noen av våre vakreste skutebilleder. Stort orkester stod for dansemusikken. Ballet var alltid regnet for en av julens store begivenheter.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



Havnefoged Christiansens prolog
«Fra de hvite seils dage».

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



«Holthe» av Larvik. Reder Alf Lunde.

Minebøssen.

Det var i et møte den 6. mars 1920 at det første gang blev slått til lyd for opsetning av en minebøsse. Formannen havnefoged P. A. Christiansen innledet diskusjonen om saken og efter en lengere debatt blev man enige om å forsøke å få tanken realisert. Som komite valgtes havnefoged Christiansen, skipsreder Jacob Olsen, kjøbmenn Fritz Bugge samt fru Astrid Falch i hennes egenskap av formann i skjønnhetsrådet.

Saken blev gjennomført og minebøssen reist på Storgaten, hvor den fremdeles står. Omkostningene ved dens opførelse blev utredet av foreningen.

De midler som innkommer på den står under Sjømannsforeningens kontroll og utdeles til sjøfolks etterlatte. I 1922 utdeltes kr. 800,- og hvert år senere et varierende beløp. Den 17. mai samme år blev der arrangert en tilstelning ved minebøssen ½ time før borgertogets avgang fra bryggen. Havnefoged Christiansen holdt tale for sjøfolkene med sangkor og guttemusikken til assistanse. På bøssen innkom det år kr. 646,09 Senere har dette arrangement vært gjentatt

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



*Skibsmannskap på Larviksskute ca. 1890.
Kaptein Hansen Seierstad i midten.*

med forskjellige talere mangel 17. mai. De bidrag som ellers legges på bøssen i årets løp viser sig å være beskjedne.

Bøssen tjener også et annet formål. Den står som et minnesmerke over våre sjøfolks innsats under verdenskrigen 1914-1918.

50 års jubileet 9.-2. 1899.

Vi gjengir et referat fra Jarlsberg & Laurvigs Amtstidende om denne begivenhet:

«Sømandsforeningens jubileumsfest igaar blev en overmaade vakker og vellykket høitidelighed.

Der har i længere tid ligget feststemning i luften og da de ca. 200 feststemte deltagere igaar mødtes i det meget smukt dekorerede festivitets lokale, raaded der snart en ligesaa livlig som hjertelig stemning.

Souperen, hvortil var dækket saavel i hovedsalen som i de tilstødende værelser, indtoges ved smaaborde.

Ved et langbord var æresgjesterne, de indbudne, samt bestyrelsen placerede.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



Mannskap «Emma Parker» av Larvik.

Foreningens æresgjester var Kommandør Colin Archer samt d'Hrr. Christofer Christensen, Martin Romberg og Karl Ludvig Kjerulf - de eneste gjenlevende medlemmer fra foreningens stiftelse - byens ordfører og magistrat, der dessværre begge vare forhindrede fra at møde, samt stedets øvrighed og presse.

Musikken under ledelse av Hr. J. Rosenblad, spillet under hele maaltidet.

Efter at bordene var ryddet bort, indsattes i hovedsalen et smukt og rigt besat desertbord, ved hvilket talernes række aabnedes.

Der sloges til lyd og Kaptein Niels Olsen udbragte i faa, men greie og hjertelige ord H. M. Kongens skaal, hvorefter musiken intonerede og forsamlingen staaende afsang kongesangen.

Formanden Hr. I. O. Hoff traadte derpaa frem og refererede et telegram, som bestyrelsen i dagens anledning havde afsendt til Kongen. Det lød saaledes:

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



*Mannskap «Excelsior» av Larvik.
I midten kaptein Dannell og frue med 2 døtre. Til høyre hushjelpen.*

«Feirende sit femtiaars jubileum bringer Laurvigs Sømandsforening først af alle Deres Majestæt sin ærbødige hyldest. Længe leve Kong Oscar II».

Hoff (Formand).

Som svar herpaa oplæstes fra Kongen saadant telegram:

«Takker meget for telegrammet og Deres loyale Følelser».

Oscar.

Herefter holdt Hr. Kaptein Hoff talen for dagen. Formanden leverede i sin tale en kort oversigt over foreningens virksomhed i de forløbne 50 aar og konkluderte med et leve for de tidligere nævnte 3 gamle hædersmænd, der ere de eneste gjenlevende repræsentanter fra foreningens stiftelse, idet han ønsket at deres alderdom maa blive lys og lykkelig, og at de endnu i mange aar maa leve som et forbillede for oss yngre paa ægte sømænd.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



Mannskap «Arcadia» av Larvik.

1ste rekke fra venstre: Nr. 2. M. A. Narvesen, 3. Kaptein Oluf Marcussen, 4.

Fru Henny Marcussen, 5. Søren Christensen.

2nen rekke: Nr. 1. Haakon Stangebye, 2. Einar Thorsen,

5. Kristian Jensen, Langestrand.

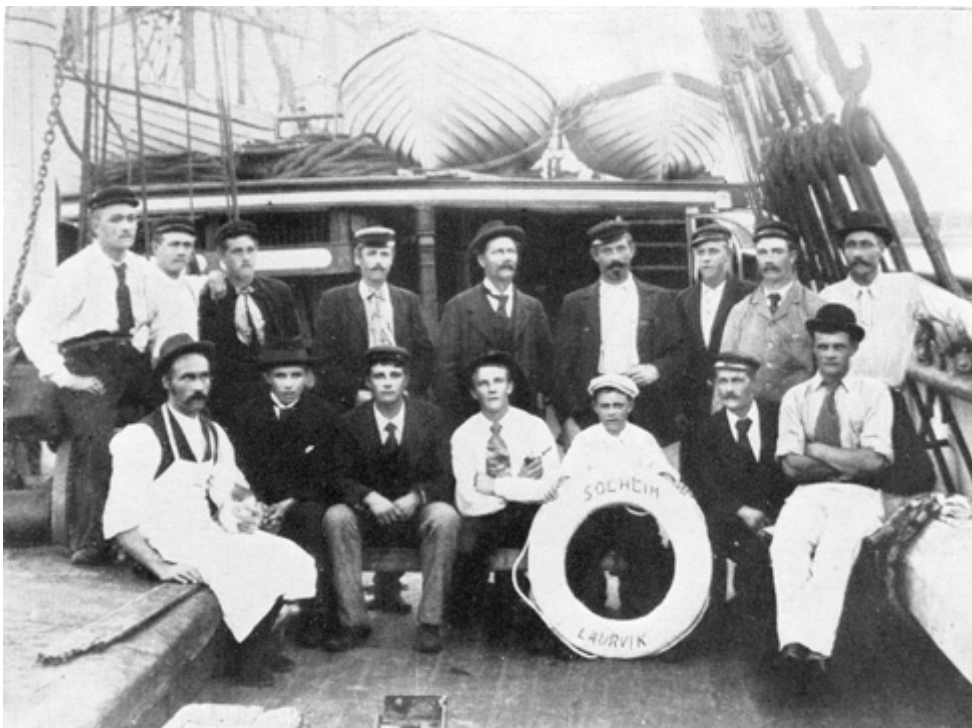
For Larvik talte Konsul O. P. Olsen, hvilken tale besvaredes af Viceordføreren Hr. Consul Høeg med en skaal for Sømandsforeningen.

For Æresgjesterne talte Indrulleringsbetjent S. B. Bugge og besvaredes af Hr. Colin Archer med en skaal for Sømandsforeningens bestyrelse.

Saa kom det som maaske var toppunktet i hele høitideligheden: faneafsløringen.

Fru Bankchef Oppen traadte frem foran den tilhyllede fane og om givet af foreningens festyrelse samt fanekomiteen overrakte hun Sømandsforeningen den smukke og værdifulde gave med følgende ord:

«Til larviks Sømandsforening har vi her forsamlede damer den ære at overlevere en ny silkefane. Ogsaa vi kvinder har ønsket at bringe vore sømænd en speciel hyldest paa denne deres forenings festdag. Vi har sat en indskrift paa denne fane, som udtrykker vor beundring for eders kjække stand, der farer verden rundt til hæder



Mannskap «Solheim,» av Larvik.

og gavn for Fædrelandet. Bærer den altid højt i spidsen for en rask og daadskraftig fylking».

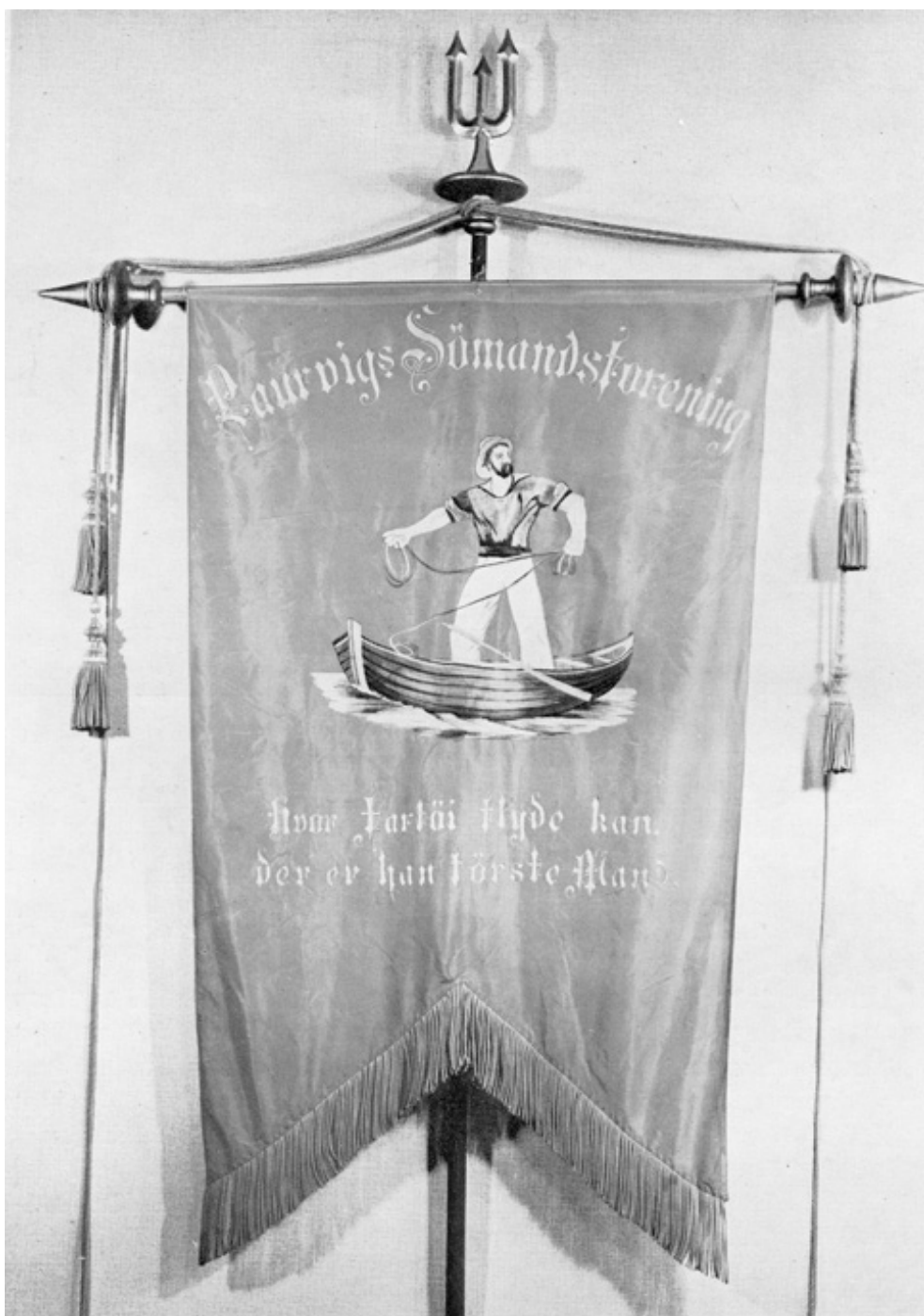
Faneafsløringen modtoges med stormende Jubel. En for anledningen forfattet Sang ble derpaa afsunget.

Hr. Hoff takkede i hjertelige ordelag for den smukke og kjærkomne gave og udbragte damernes skaal.

Derefter talte redaktør Ørn for Fædrelandet, Konsul Høeg frembar en hjertelig hilsen og lykønskning fra handelsstandsforeningen.

Sangforeningen kom saa tilstede og afsang endel numre, hvorefter salen ryddedes og dansen tog sin begyndelse.

Ved festens afslutning lidt over klokken 3 frembar formanden en tak for fremmødet og takkede spesielt damerne for deres store elskverdighed. S. B. Bugge fremsagde som afslutning paa den skjelden vellykkede fest en vercifiseret hilsen fra hamerne til foreningen». i anledning dagen uddeltes de bevilgede kr. 100.00,-



Larviks Sjømannsforenings fane.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

TIL SØMANDSFORENINGENS FEMTIAARS JUBILEUM

*Hilsen fra Damerne
ved overrækkelse av Silkefanen.*

Den 9de Februar 1899.

Mel.: Blandt alle Lande i øst og Vest
Blandt alle Stænder i øst og Vest
Er Sømandsstanden vort Hjerter næst.
Den skal ha' prisen
Den skal ha' Visen
og Fanen med.

Du Sømand fører et Liv i Slid
Og har i Stormen saa mangen Strid.
Du vover Pelsen,
Ja selve Halsen
Og tidt dit Liv.

Vort Norges Hæder Du helt bar frem
Til Fryd og Stolthed for norske Hjem.
Derfor vi Sjunger
Af fulde Lunger
Hurra for Dig.

Naar træet Du legger Dit Virke ned,
Da ønsker vi Dig et stille Sted,
Hvor du kan bygge
Og søge Hygge
I Hjemmets Fred.

Modtag da Fanen og hold den høit,
At ei den stænkes af Ufreds Sprøit.
Men kroner Glæden
I Sømandskjæden
Ny' femti Aar.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



*Klubgarden i Larvik,
hvor Sjømannsforeningen hadde sine første lokaler*

Legater og uttdelinger.

Sjømannsforeningen har i alle år forsøkt å hjelpe sjøfolk som blev hårdt rammet i sitt yrke. Stadig støter vi i protokollene på innsamlinger av denne art. Døde en los på sjøen, så var en innsamling straks igang blandt foreningens medlemmer. Det samme var tilfellet hvis en fisker mistet sin båt. Ved forlis annensteds var man også med å støtte, således da S.s. «Edith» sank efter kollisjon i Oslofjorden. Efterhvert tok bidragene en fastere form og resultatet er blitt en årlig juleutdeling til trengende sjøfolk og deres efterladte.

Da Sjømannsforeningens Assuranseinnretning blev avviklet i 1931, blev dens formue avsatt til et fond efter følgende bestemmelser:

«Fondets avkastning disponeres til beste for veltjente ældre sjøfolk. Bidrag kan også bevilges til institutioner vedrørende sjømansstanden. En del av rentene bør tillegges fondet hvert år».

Innretningen hadde også tidligere gitt årlige bidrag til trengende, men efter fondets opprettelse er dette kommet i faste former. Det bestyres av Sjømannsforeningens styre og kapitalen utgjør for tiden ca. kr. 10.000,-.

I 1934 opprettet skibsreder Jacob Olsen og Høiesterettsadvokat



Skipsreder Jacob Olsen



*Grosserer og skipsreder
Thøger Andresen*

Olaf Bjercke et fond på kr. 10.000,- Beløpet var krigsforsikringsoverskudd for selskapene A/S The Antarctic Whaling Co. og A/S Fram. Det årlige rentebeløp utdeles til trengende sjøfolk til undervisning ved sjømannsskoler. Legatstyre er Sjømannsforeningens formann, Ths. Arbo Høeg og Chr. Bugge. Fondet er nu steget til kr. 16.800,-.

Da Norges Rederforbund begynte utdelingen av sit store Sjømannsfond av 1918, påtok vår forening sig arbeidet med ansøkninger og utbetalinger i Larvik og omegn. Det årlige beløp har dreiet sig om ca. kr. 7.000,-.

Grosserer og skipsreder Thøger Andresen, som alltid hadde vist stor interesse for sjømannsstanden, testamenterte i 1935 kr. 30.000,- til et legat til fordel for trengende sjøfolk. Sjømannsforeningens formann er også formann i legatstyret.

Som tidligere nevnt har vi en representant i Larviks Jubileumsfond og fra gammelt av i Backers legat. Dertil kommer at sjømannsforeningens formann har hatt det avgjørende ord ved den kommunale innstilling om sjømannspensjoner.

I Sjømannshjemmets fondsstyre har foreningen 2 representanter. Kapital kr. 70.000,-.

Samarbeidet med Larviks Handelsstandsforening 1885-1903.

Der blev vedtatt detaljerte betingelser for samarbeidet, som derefter gikk bra den hele tid.

Vi skal her bare trekke frem et par av de saker som blev behandlet på fellesmøter.

I 1889 gjorde de to foreninger hvad de kunde for å beholde S.S. «Baldur» i ruten fra Danmark, men rederiet fastholdt sitt standpunkt om at nordgående anløp måtte sløifes.

Den 7. jan. 1892 holdtes et stort møte med Handelsstanden angående byens havneforhold og bryggen. Innbudt var stadsingeniør Clausen, Ingeniør M. Leegaard, havnekommissjonens medlemmer, byens stortingsmann herr Arctander samt krigskommissær A. Jacobsen. Den sistnevnte var formann i den forberedende komite og blev av møtets dirigent, herr Berbom anmodet om å holde det innledende foredrag. Han anbefalte først og fremst utvidelse av den gamle dampskibskai. De øvrige planer til forbedringer f. eks. ved moloanlegg fra Revet eller Tollerodden burde behandles særskilt, idet man måtte kunne påregne statsbidrag dertil.

Herrerne A. Stangebye og L. Schmidt uttalte sig til fordel for et bryggeanlegg nærmere Farriselven. Dirigenten anbefalte moloanlegg i forbindelse med bedre bryggeplass og C. Hansen Rømningen slo til lyd for anlegg på Thorstrand. I debatten deltok en rekke av de fremmøtte, bl. a. N. Hesselberg, Arctander, Fritz Bugge, A. Berntsen, Smedsrud, Iversen og skibsfører Ellefsen m. fl. L. Augestad fremholdt at brygge på Thorstrand var heldigst for kull og tunge varer, og flere uttalte sig til fordel for et anlegg på Thorstrand, men fant at bryggene i byen måtte gå foran. Andre, deriblant Kaptein Hoff, fremhævet vanskelighetene ved en utstikkerbrygge på Thorstrand.

Ved voteringen vedtokes krigskommissær Jacobsens forslag: at den gamle dampskibsbrygge ved ombygning straks gis full lengde samtidig med at bredden forøkes. Forslaget om ny brygge på Thorstrand fikk bare noen få stemmer.

Derefter uttalte Ing. Leegaard sig om et eventuelt moloanlegg fra Tollerodden og med et helt innelukket basseng med omgivende kaianlegg. Dette var et berettiget krav, som muligens i en nær fremtid vilde bli imøtekommet av de bevilgende myndigheter. Tilslutt vedtokes følgende: «at der bør søkes tilveiebragt et overslag over utgiftene

ved et moloanlegg med tilhørende beskyttet kaiplass i bukten mellom Tollerodden og kommunens brygger».

Noen år senere, i 1895, støttet de to foreninger et andragende fra Nevlnghavn til myndighetene om utvidelse av havnen der. Etter en lengere debatt enedes man om følgende resolusjon:

«Man anbefaler andragendet, idet man antager, at saafremt der bliver tale om en havn mellem Fredriksværn-Langesund vil Nevlnghavn være det rette sted».

Larvik venter ennå på sin molo, men Nevlnghavn har forlenget fått sitt gode havneanlegg for skjøiter og småbåter.

I 1892 holdtes et fellesmøte til diskusjon om ansettelse av egne konsuler. Dette var jo midt i unionspolitikkenes bevægede dager og innleggene fra begge kanter bar preg av det. Det ble en lang og hissig debatt. Kaptein Hoff innledet med å uttale seg for egne konsuler og antok at dette ikke kom i konflikt med unionen. Konsul Høeg og Hesselberg var for det gamle konsulatvesen, men mente at konsulene burde kunne tale landets språk. Flere fant at en ordning med egne konsuler vilde falle kostbarere og var derfor imot forslaget. Kaptein Hoff fremsatte forslag om en suksessiv overgang til eget konsulatvesen.

Hesselberg og Høeg fremla sådant forslag:

«Forsamlingen finder at fælles consuler med Sverige bør bibeholdes, men at consulerne i norske sager bør underordnes norske Stadsmyndigheder og idetheletaget i saadanne sager behandles som norske embedsmænd. Der bør arbeides for inddragning af unyttige vice-consulater og i forbindelse hermed for nedsættelse af consulatavgifter. Som consuler bør saavidt muligt ansættes mænd, der taler et Skandinavisk sprog».

Ved voteringen falt Hoffs forslag med 5 st. mot 18.

Efterat det direkte samarbeide var ophørt, har foreningene fra tid til annen holdt fellesmøter, således i 1907 i anledning Roald Amundsens besøk og i 1929 med Oscar Wisting som foredragsholder. Konsul Bjarne Aagaard var også tilstede dengang og holdt et meget interessant foredrag om Roald Amundsens liv.

Under den annen verdenskrig har de to foreninger også hatt mange fellesmøter.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



Statuen av Oscar Wisting i Larvik.

Wisting-monumentet.

Kaptein Oscar Wisting var født i Larvik i 1871 og døde i 1936.

Hans hug stod til sjøen, og straks efter konfirmasjonen drog han ut med Larviksskibet «Sinken», Kaptein Gude. Senere gikk han inn på underoffiserskolen på Horten og ble kanoner i marinen og marinekaptein i 1926. Han hadde glimrende personlige egenskaper og forenet grundighet i arbeide med en dristighet og et pågangsmot som skulde gjøre hans navn viden kjent. - Roald Amundsen oppdaget ham og fikk ham med på sine ferder. De to blev uadskillelige venner og en bedre mann kunde Amundsen ikke fått ved sin side. Han var som bekjent med til Sydpolen på Fram-ekspedisjonen og gjennom Nordostpassasjen, og deltok i «Norge»s flukt over Nordpolen. Som kaptein førte han «Maud» på ekspedisjonen i Nordishavet.

Wisting fortalte på en egen lun måte om sine opplevelser. Ordet foredrag elsket han ikke, og allikevel var hans beretninger nettopp fullendte foredrag, pålidelige og korrekte, men også spekket med humørfylte episoder.



Kaptein Oscar Wisting.

Han blev i 1913 enstemmig valgt til æresmedlem i Larviks Sjømannsforening.

Det var naturlig at foreningen gjerne vilde hedre ham på en eller annen verdig måte, og man viste at byens befolkning nærret det samme ønske.

I 1929 slog kaptein Narvesen til lyd for dette og foreslo at foreningen skulde oppta arbeidet for å skaffe et varig minde om kaptein Wisting i form av en bautasten, maleri eller lignende. Styret påtok sig å arbeide med saken.

Tanken blev til virkelighet noen år senere, da en komite blev nedsatt efter forslag av bankkasserer C. Borch-Jenssen. Foreningen anmodet formannskapet om å opnevne en arbeidskomite med henblikk

på en hurtig realisering og for å gi tanken et mere offisielt preg. Til medlemmer ble valgt: Ordfører Oscar Andersen, bankkasserer C. Borch-Jenssen, kaptein H. Jensen, kaptein P. A. Jørgensen, losoldermann H. M. Hansen, kaptein Henrik Larsen, kjøpmann Lars Amundsen, reisende Anker Nord, bankkasserer Blikstad, kaptein Narvesen og skibsmegler Ths. Arbo Høeg.

De nødvendige midler ca. kr. 11.000,- ble innsamlet og billedhugger Paulsen fikk i oppdrag å utføre arbeidet med statuen. Kunstneren var meget heldig med resultatet. - Monumentet som er plasert rett opp for bryggen, blev avslørt 27/4 1937 i forbindelse med en høitidelig tilstelning, hvor foreningen deltok med sin fane.

PROLOG

Ved Larviks Sjømannsforenings 90 års jubileum 1939.
ved bankkasserer C. Borch-Jenssen.

Kan man leve havet nær
og fornemme kun dets sus,
mens man går langs gaten her,
eller sitter trygt i hus?

Nei, fra hvert et åpent sind
tanker søker mor og far
Smil om munn og dugg på kind
havet gir og havet tar.

På høifjellets vidder Numedalslågen
drømte om havet i tidernes gry,
vokste sig stor, og strømmet mot vågen,
brøt sine krefter i havbølgers gny.

Skagerak formet en bukt her ved staden,
vinket med løfter om daler og ørt.
Husklynger lyste med sol på fasaden:
Havet har skapt oss, 0 havet er stort.

Beddinger langs hver en strand.
Kjøøl blev strakt, og spant blev reist,
skib blev døpt og flagg blev heist:
Fremad, gj ennem brått og brand.

Mangeen liten Larvikspjokk
drømte snart om fremmed strand,
tok patent, gikk ut som kokk,
12 i månen - 2 iland.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

Frakter steg, og frakter falt,
Rederne regnet og håpet på checken.
Skute og folk skulde svare for alt.
Alt skulde hustruen greie med trekken.

Hos den som helt avhengig var av sådan viktig næring,
med vekselvirkning over alle land og hav.
Det vokste frem en fast og klok begjæring:
Danne vårt organ, til vern om plikt og krav.
En sammenslutning med kvarter her hjemme,
en lun kahytt, fri alt slit og kav,
et sollyst dekk, der alle kan fornemme,
en tone fra erindringenes hav.

Ikveld kan skib «Foreningen» jo peile
sitt forbjerg - straks i læ - og legge bi,
Det tar jo på i nitti år å seile,
så alle mann har fått 1 time fri.
Kapteinen bad dem akter for å høre
journalutdraget for de seilte 90 mil,
og da har alle mann kun ett å gjøre:
gi skuta ett hurra i sjømanns stil.

Det „rene" flagg.

Den 13/4 1893, anløp «Viking», kapt. Magnus Andersen, Larvik, på sin vovelige ferd til U.S.A. Sjømannsforeningens formann kjørte opp et veldig batteri champagne i Sjømannsforeningens lokale rett opp for bryggen og en stor del av foreningens medlemmer fulgte med «Viking» til Stavern. Der fikk de øie på et «rent» flagg på en stang ved havnen. De politiske bølger gikk høit i de dage. Sjøfolkene firte flagget uten videre. De hadde nettopp før avgang fra Larvik tømt en begeistret skål for det flagg, som de så opp til, som de har seilt under, og som de fremdeles vil seile under, (unionsflagget). - Stor ståhei i avisene. - «Amtstidende» på den ene side og Laurvigs Blad på den annen.

Brand og dans.

I 1895 var der mange brander i Larvik og omegn. Sjømannsforeningen arrangerte soire til inntekt for de brandlidte. Stort program med musikk, sang og tablåer. I programmet nevnes: «auktion over forskjellige kostbarheder, skjænket til øimedet af flere av byens mest velrenommerede firmaer. Varenes ægthed kan derfor garanteres. I regelen vil der blive berammet auktion mellem hver dans». Der var bare adgang for medlemmer med damer. 200 personer deltok.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

Larviks Sjøfartsmuseum

Det var i 1926 at spørsmålet om opprettelsen av et sjøfartsmuseum for Larvik og omegn for alvor blev tatt op. - Sjømannsforeningens daværende formann Ths. Arbo Høeg skrev følgende oprop i byens aviser:

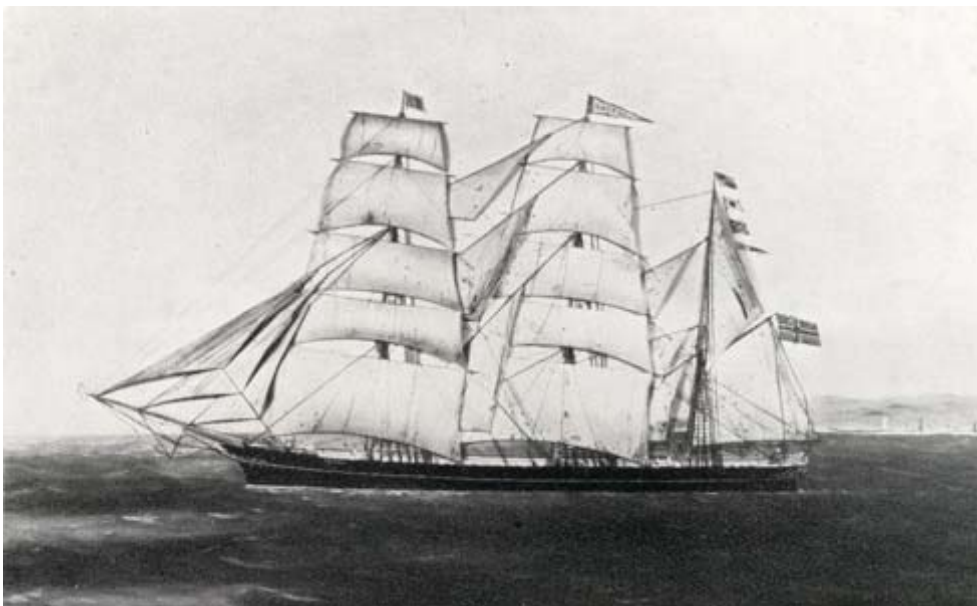
«Sjøfartsmuseum i Larvik. - Larviks Sjømannsforening har i mange aar drevet et iherdig arbeide med innsamling av skutebilleder, modeller, gamle dokumenter etc. med det maal for øie at samlingen engang skulde kunne gi et godt billede av skibsfarten og dens historie her i byen, og gjøres tilgjengelig for publikum til bestemte tider. De økonomiske vanskeligheter i de senere aar har delvis hindret vort arbeide, men vi har allikevel det beste haab om at kunde fremlægge vor plan om et sjøfartsmuseum som en del av vor forening i nær fremtid.

Vi har søkt om bidrag hertil av midler som staten har til disposition for sjøfartsmuseer og undertegnede har i den anledning hat foretræde i vedkommende departement.

Saken skulde ligge godt an, men planene kan endnu ikke fremlægges detaljert. Naar vi allikevel idag nævner dette, saa er det for at rope et varsko til alle dem som har værdifulde gjenstande for vort eget vordende sjøfartsmuseum. La ikke gjenstandene forsvinde ut av byen. Her i Larvik kan de tjene til belysning av byens egen skibsfart og alt hvad dertil er knyttet. I et større utenbys museum vil de drukna i den store masse.

Paa flere hold har vi mottatt løfte om gaver av stor interesse. Vi retter en ærbødig henstilling til alle som er i besiddelse av gamle skutebilleder, skibsdokumenter, skipperbevis, karter, instrumenter etc. om at stille disse til disposisjon for sjøfartssamlingen. Find frem fra loftet hvad der maatte findes av værdi for samlingen.

Henvendelser i denne anledning kan gjøres til undertegnede eller en av de øvrige styremedlemmer i Sjømandsforeningen, d'hr. kaptein



«Galera» av Larvik. Kaptein I. M. Abrahamsen.

Narvesen, kaptein Ole Persen, skibsmægler H. Chr. Larsen og losoldermand Bjønnæs».

I tilknytning hertil skru «Amtstidende» følgende redaksjonelle artikkel:

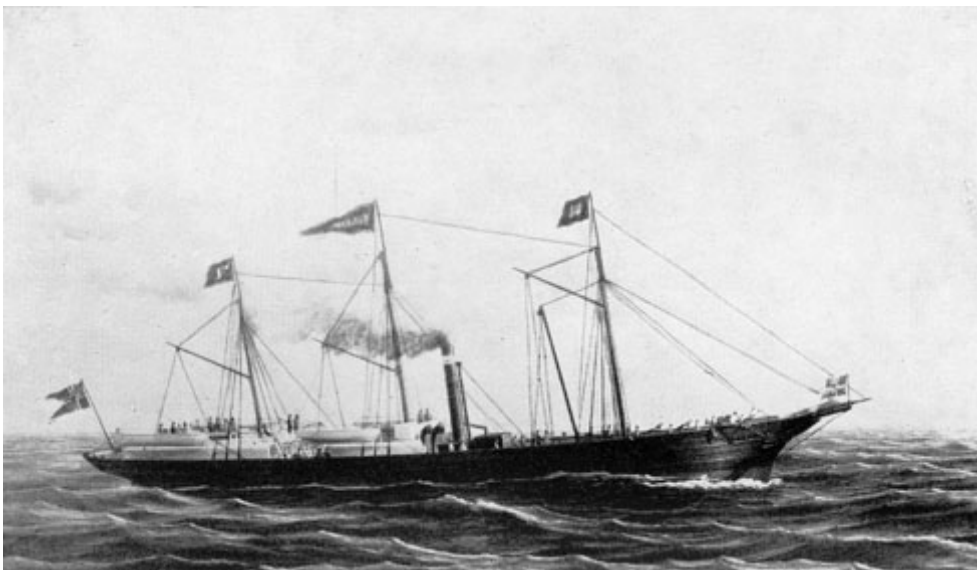
«Larviks Sjømandsforening har et godt grundlag for et sjøfartsmuseum. Gjennem mange aar er der samlet ting av værdi og det vilde være godt, om arbeidet kunde fortsættes og alt samles, saa det kunde komme det store publikum tilgode. Der arbeides nu med sikte paa dette. Vi henviser til den henvendelse, som Sjømandsforeningens formand idag retter til almenheten og ber denne stille sig saa velvillig og forstaaende som mulig til samlerbestræbelsene.

Et lokalt sjøfartsmuseum vil ikke bare ha betydning som et middel til at bevare gamle minder. Det kunde kanskje før eller senere bli en spore for en eller anden initiativets mand i vor by til at løfte gaminel arv og igjen skaffe Larvik en plads paa sjøen. For tiden er det smaat stel, men det behøver det vel ikke absolut være bestandig.

Et museum kunde kanskje bli ogsaa litt av en vækker. La oss faa det. »

Resultatet blev at der blev dannet en særskilt forening - Larviks Sjøfartsmuseum - men i nøie tilknytning til sjømannsforeningen.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



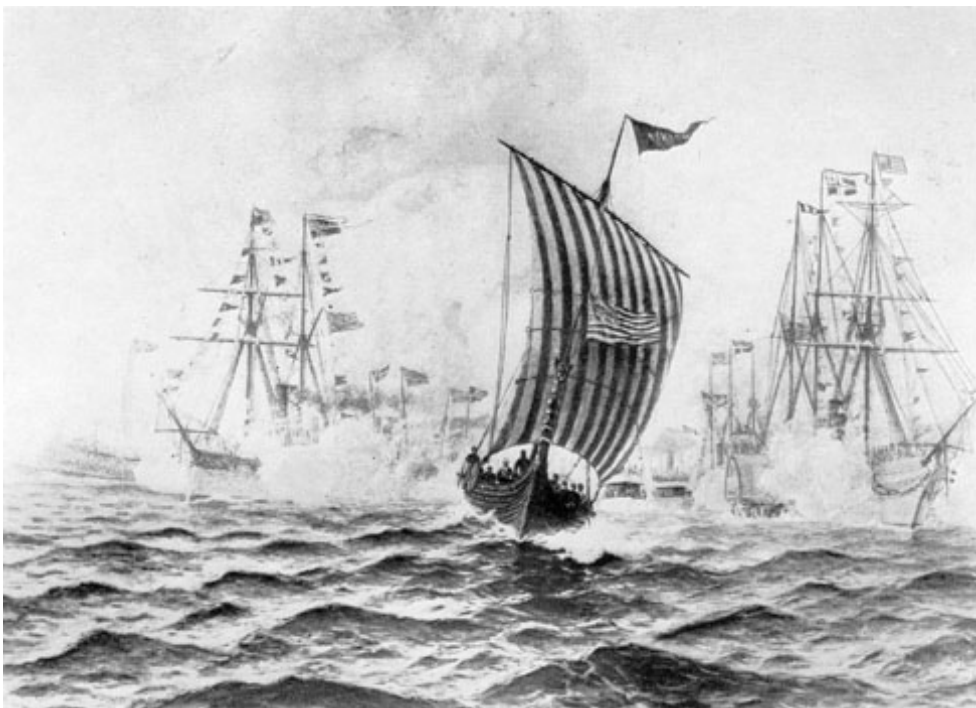
S/S «Vulcan» av Larvik.

Av praktiske grunne lot vi et par år senere museumsforeningen utgå, og Sjømannsforeningen overtok opnevnelsen av museets styre. Forøvrig arbeider sjøfartsmuseet selvstendig, driver sit samlearbeide og fører sit eget regnskap, som dog refereres på sjømannsforeningens generalforsamling. Styret består av 2 mann med 1 suppleant. Formann har den hele tid vært Ths. Arbo Høeg. - Styremedlem var først i et par år kaptein Walle, senere i alle år kaptein Narvesen. Suppleant har vært skibsmegler H. Chr. Larsen og K. M. Andresen.

Sjømannsforeningen hadde allerede ved museets start en pen samling av skutebilleder. Det var spesielt foreningens mangeårige formann Fritz Bugge, som hadde interessert sig for dette.

Det er en anselig og verdifull samling vi efterhvert har fått trawlet sammen. De mange vakre malerier av Larviksskib danner kjernen i det hele, men også modellene og de mange fotografier tjener til å gi et godt inntrykk av skibsfartens betydning for Larvik i seilskibenes dage.

De fleste gjenstande har vi fått som gave, noen ved testamente fra gamle medlemmer. Takket være et årlig bidrag fra Norges Rederforbund har vi også kunnet slå til på et kjøp nu og da, hvor det gjaldt å sikre Larviks Sjøfartsmuseum ting som ellers vilde forsvinne fra byen. Gavene er kommet fra alle hold. Det er ikke bare kapteiner og redere som har vist sin interesse, men sjøfolk av alle grader har gitt



«Vikingeferden». Magnus Andersen.

bidrag i form av bilder og gjenstande. Ved velvilje fra flere hold har vi fått anledning til å gå igjennom arkiver, hvor vi har funnet materiell av betydning for belysningen av forholdene i seilskibstiden.

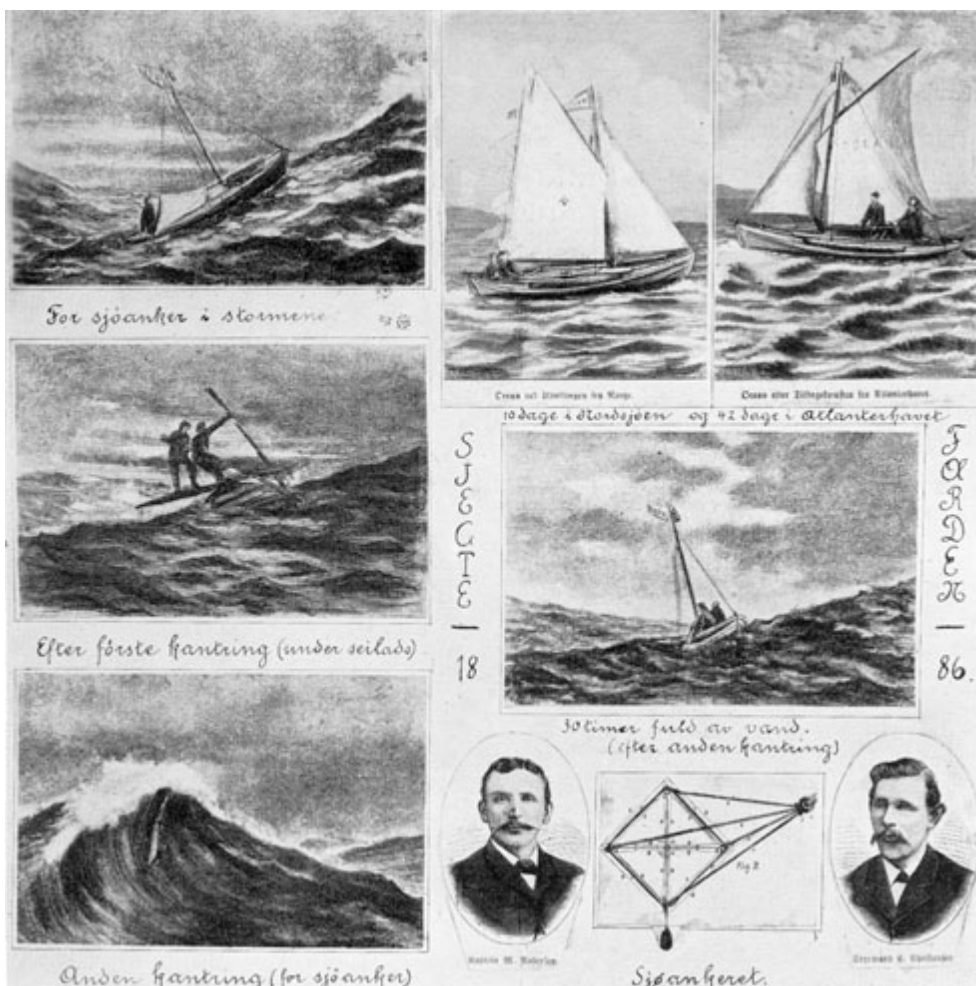
Ialt består samlingen av:

105 malerier og farvelagte bilder,

250 forstørrede fotografier. De fleste i ramme.

Dertil mange modeller, hvoriblandt 5 halvmodeller fra Treschows skibsbyggeri i Jordfallen og 2 fra skibsbygningen på Thorstrand, nemlig «Alpha» og «Beta», som blev bygget for T. M. Nielsen og Christiansen Company i fellesskap. 1 av «Electra» og 1 av «Josefine», bare for å nevne noen av mere kjente skuter. I tillegg hertil kommer et antall byggemodeller fra engelske verfter av skib, som Chr. Nielsen & Co. har innkjøpt til hvalfangst og fraktfart. Ellers omfatter samlingen de mest forskjelligartede ting, fra merlspiker, kapteinsrevolver, fancy work, skib i flasker til hvalfoster på spiritus. - Av dokumenter kan nevnes bilbrev, skipperbeviser, gamle certepartier, brever, regnskaper og dokumenter av diverse typer.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

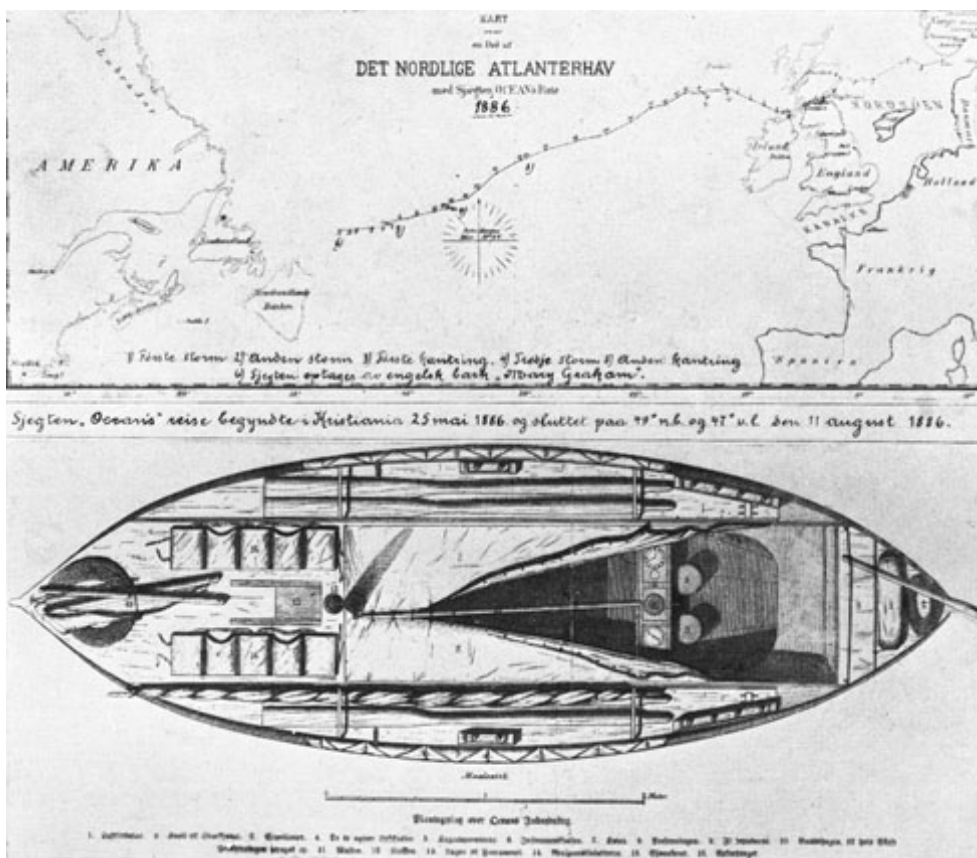


«Ocean ferden». Magnus Andersen.

Fra 1890-årene har vi en byste av *Ulabrand*, et av Skeibroks gode produkter.

Den verdifulleste gave på ett brett fikk vi av tidligere Sjøfartsdirektør Magnus Andersen. Han kom reisende til Larvik i 1936, besøkte sjømannsforeningen og uttalte da, at han vilde forære vårt museum de 6 originale innrammede kart og bilder fra hans ferder over Atlanteren. Gaven representerte en meget stor verdi og vi har grunn til å være ham takknemlig for at han lot dette historiske materiell komme til opbevarelse i Larvik. La oss tilføie for dem som ikke vet det, at Magnus Andersen var født i Larvik i Eidgaten på

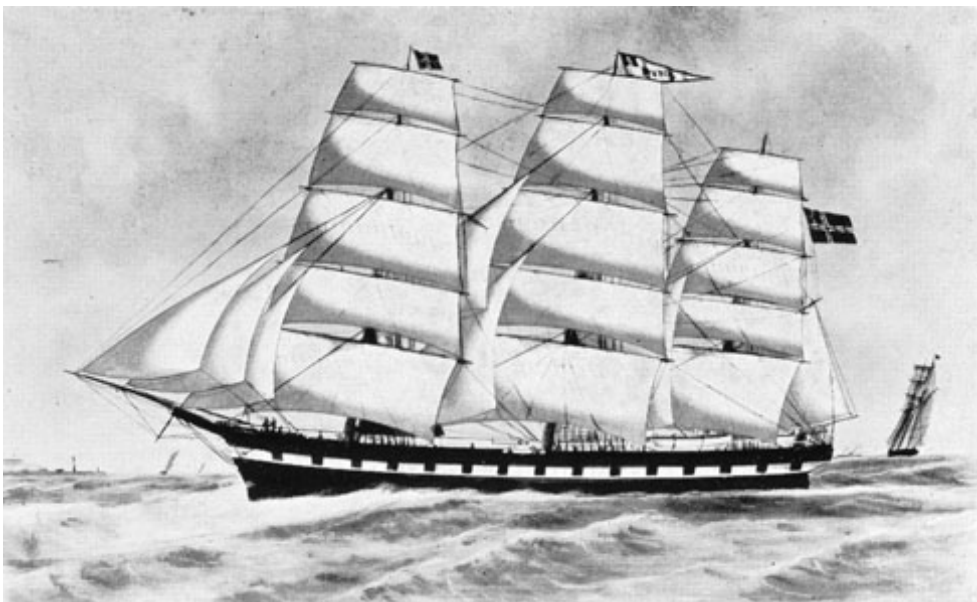
«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



Sjekten «Ocean». Magnus Andersen.

Langestrand i 1857. Han gikk sin første tur tilsjøs med brigg «Egmont», kaptein Thorstensen. Senere var han med bark «Hero», kaptein A. B. Meyer, og blev derefter lettmatros ombord i briggen «Carl», kaptein Alfred Sørensen. Efter styrmannseksamen i Larvik tok han hyre med bark «Jona», kaptein Fingal Klem. Senere fikk han Iste styrmannsstillingen ombord i «Sinken», kaptein Johs. Gude, men dermed sluttet også hans fart med Larviksskuter. Det var nok hans kjærlighet til fødebyen og tankene om guttedagene der som bragte ham til å skjenke oss til opbevaring de synlige minner fra sjekteferden med «Ocean» og Vikingferden.

Larvik Sjøfartsmuseum ser det som sin opgave å benytte hvad det har samlet. Det skal ikke gro støv på samlingene, men de skal anvendes til å fryde interesserte - helst i forbindelse med pene og



«Høvding» av Larvik. Tilhørte familien Engelstad.

passende lokaler for moderforeningen. Dernæst skal vårt materiell fortsatt brukes i undervisningens tjeneste. Vi har hatt besøk av klasse etter klasse av gymnasiaster og elever fra den høiere skole og har da gjennom korte foredrag fortalt dem om skibsfartens betydning. Samtidig har flere skibsførere gjengitt episoder fra sjølivet. Mange av de unge vil nok bevare i erindringen minnet om for eks. kaptein Hartvig Jensens joviale og originale sandferdige skipperskrøner.

Bolignøden har tvunget museet til å lagre samlingene foreløbig, men en dag skal de sikkert bli ophengt og utstilt på verdig måte.

Økonomisk står vi godt rustet. Museet har «penger på bok» og ingen gjeld. Det er vårt håp at vårt museum fortsatt vil bli behandlet med samme interesse av Larviks og distriktets befolkning. Da kan det nå det mål som er satt: å bli en verdig representant for Larviks skibsfart i svundne år.

Larviks flåte 1849 1949

Damp og motor. - Diverse skibsregnskaper. - Skib i oplag.

Fartøjer hjemmehørende i Larvik i 1850.

Antall		Størrelse		Samlet drægtighet		Besetning
33	Under	8	Kom.lester	121	Kom.lester	66
4	Fra	8 - 20	-- « --	51	-- « --	11
11	«	20 - 50	-- « --	332,5	-- « --	51
12	«	50 - 100	-- « --	911,5	-- « --	92
21	Over	100	-- « --	3328,5	-- « --	251
Tils. 81 fartøyer				4744,5	Kom. lester	471 mann

Fartøjer hjemmehørende i Larvik i 1855/56.

Takling	Komm. lester	Navn	Fører	Rederi
Slup	8 ½	Alene	G. Wurschmidt	G. Wurschmidt
Jakt	11 ½	Christianes Forsøg	P. Pedersen	C. Hansen
»	27	Fritzøe (zinkhudet)	T. Thorstensen	Fritzøe Jernværk
»	20	Thorbjørnsbo	L. Halvorsen	Fritzøe Jernværk
.Skonn.	28	Poseidon	J. Børresen	J. Børresen
Brig	50 ½	Washington	M. Andersen	E. & H. Eriksen
Jakt	32 ½	Froland	F. Jobsen	Fritzøe Jernværk
Skonn.	18 ½	Concordia	H. J. Olsen	Fritzøe Jernværk
Skib	240 ½	Njord	C. F. Elligers	F. Falch
Brig	55	Tordenskjold	S. Hansen	S. Hansen
Slup	15	Bien	T. Salvesen	F. Hviendahl
Skib	128 ½	Søskummeren	M. Meyer	H. B. Elligers
Brigg	135	Colombus	H. Pedersen	E. Eriksen m. fl.
Skonn.	21 ½	Marie	A. E. Dehly	A. E. Debly m. fl.
»	28	Luna	T. Larsen	F. Thrane
»	15	Lovise Frederike	N. F. Fredriksen	F. Thrane
Dampsk.	84 ½	Royal Adelaide	T. Thorstensen	Fritzøe Jernværk
Skonn.	40	Klodeberg	O. Knudsen	Fritzøe Jernværk
»	38	Neptunus	F. Abrahamsen	M. Hesselberg
Skib	156	Oskar (kobberhudet)	C. Hvistedahl	Christiansen & Co.
Skonu.	39	Anna	R. Norstrøm	R. Norstrøm
Jakt	26	Laurvig	T. P. Pedersen	Fritzøe Jernværk
Slup	8	Jarlmartine	J. Isaksen	J. P. Isaksen
Skib	138 ½	Johannes Minde	P. D. Jacobsen	J. & P. Berg
Brig	140	Skandinavien	O. A. Kruge	M. & H. J. Hesselberg
»	80 ½	Vaaren	E. Olsen	Fritzøe Jernverk

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

Takling	Komm. lester	Navn	Fører	Rederi
Skib	161	Haabet	O. H. Semb	P. J. & P. Berg
»	131	Howard	H. S. Nielsen	P. J. & P. Berg
»	106	Rommeriget	H. Gerther	P. J. & P. Berg
»	126 ½	Sommeren	K. O. Heyemark	K. O. Heydemark & H. L. Prebensen
»	156 ½	Christiane	C. Kjerulf	M. & H. J. Hesselberg m. fl.
»	167	Familien	P. Christiansen	P. J. & P. Berg
»	186	Mette Margrethe	J. Sartz	C. A. Sebbelow
»	172	Hans Thorvald	O. E. Børresen	P. J. & P. Berg
»	152	Luarvig	H. C. Jensen	H. Falkenberg
»	165	St. Johannes	H. S. Nielsen	N. Fog & H. S. Nielsen
Brig	84	Gerda	F. Jacobsen	Christiansen & Co.
»	103	Henriette Johanne	H. M. Søille	H. B. Elligers m. fl.
Skib	141 ½	Lolland (kobberhudet)	S. C. Jensen	Fritzøe Jernverk
Brig	89	Linne	C. A. Krue	M. & J. Hesselberg
Skib	256 ½	Europa	O. Christiansen	P. J. & P. Berg
Brig	67	Kronpr. Josephine	H. Møglestue	H. Møglestue
Skib	141 ½	Den gode Moder	L. Olsen	P. J. & P. Berg
»	235	Hoppet	C. F. Schrøeter	N. Fog & Christiansen
»	194 ½	Christian	J. F. Schrøeter	H. Christiansen m. fl.
»	132	Christine Margrethe	S. C. Nielsen	P. J. & P. Berg
»	318	Norden	O. L. Roosen	Christiansen & Co. m. fl.
Brig	132	Conferenstr. Treschow	C. Christensen	C. Christiansen
»	108 ½	Königin Karoline Ama- lie (kobberhudet)	J. K. Christiansen	Christiansen & Co. m. fl.
Skib	179	Gustava	M. C. Torlstrup	P. J. & P. Berg
Brig	107	Vikingen	M. Nielsen	Bugge & Co. m. fl.
Skib	217 ½	Prima	J. L. Steen	C. A. Sebbelow
Skonn.	38 ½	Ormen hin lange	I. Børresen	I. Børresen
Brig	119	Vanadis	R. Norstrøm	L. A. Steendahl m. fl.
»	69	Michael Treschow	N. C. Gjelstad	O. Jacobsen
Skib	171 ½	Gyldenløve	N. Svensen	M. Treschow
»	137 ½	Sophie	Seip	D. Iversen m. fl.
»	189	Nanna	N. M. Bugge	N. Fog & N. M. Bugge
Brig	129 ½	Prins Carl	D. Smith	T. Sørensen m. fl.
Skib		Drurango	A. Christiansen	J. G. Leegaard m. fl.
»		Plutus (391 tons) Maja		N. Backer m. fl. Ole Christiansen m. fl.

Fartøier hjemmehørende i Larvik 1877.

Navn	Rigg	Reder	Tonnasje	Kaptein	Byggeår
Agra	Bk.	O. Christiansen m. fl.	306 ½	S. Steen	1851
Allegro	Bg.	N. & M. Hesselberg	117		1874
Alpha	Bk.	T. M. Nielsen m. fl.	229 ½	E. Andersen	1866
Amalia	Sk.	Abr. Andersen m. fl.	77 ½	E. Larsen	1856
Ambrozia	Bk.	P. F. Børresen m. fl.	214	H. C. Børresen	1863
Anaconda	Bg.	H. C. Jahnsen m. fl.	85 ½	N. J. Halvorsen	1856
Andrea	»	L. Augestad m. fl.	106 ½	Chr. Klaveness	1874
Anna	Ss.	M. Oppen m. fl.	151 ½	C. Kjerulf	1857

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

Navn	Rigg	Reder	Tonnasje	Kaptein	Byggeår
Anna	Bg.	Knutsen & Herlofson m. fl.	99 ½	M. Sølsberg	1845
Anna Busch	Sk.	P. J. Semb m. fl.	47	A. Hansen	1847
Ariadne	Bg.	P. Børresen m. fl.	72 ½	A. S. Eliassen	1847
Aries	Sk.	Knutsen & Herlofson m. fl.	66	R. O. Husebø	1875
Beta	Bg.	Christiansen & Co. m. fl.	127 ½	E. Hansen	1867
Björgvin	»	I. F. & C. F. Schrøeter	121 ½	C. F. Schrøeter	1849
Carl	»	F. A. Christiansen	120	F. A. Christiansen	1857
Carl	»	A. Løge m. fl.	105	O. Grønn	1839
Christiane	Bk.	M. & H. I. Hesselberg m. fl.	259 ½	A. Mathiesen	1849
Concordia	Bg.	O. C. Værenskjold m. fl.	117 ½	H. H. Hansen	1849
Conferentsraad					
Treschow	»	M. & J. Hesselberg m. fl.	132	Mathiassen	1852
Cort Adelaer	Ss.	C. Bredvei m. fl.	65 ½	E. Hansen	1861
Dagmar	Bk.	O. Christiansen m. fl.	214	Ole Christensen	1854
Den gode Moder	»	S. Andersen m. fl.	140	A. Hansen	
Egmont	Bg.	F. W. Treschow	91 ½	G. Thorstensen	1872
Elektra	Bk.	M. Oppen m. fl.	286	B. Brønlund	1871
Elisa	»	H. C. Kjeldsen m. fl.	121 ½	C. Green	1852
Emerald		M. Oppen m. fl.	221 ½	O. Pedersen	1866
Emma	Bg.	F. Abrahamsen m.fl.	138 ½	F. Abrahamsen	1854
Emma	Bk.	Christiansen & Co. m. fl.	353	A. Jansen	1854
Eos		O. Christiansen m. fl.	155 ½	N. Jensen	1825
Erato	Bg.	M. Oppen m. fl.	262 ½	Th. Leegaard	1859
Excelsior	Bk.	M. Oppen m. fl.	225 ½	L. Hansen	1869
Familien	»	S. Andersen m. fl.	173 ½	C. Andersen	1811
Flora	Bg.	P. O. Iversen m. fl.	82	H. Thoresen	1858
Fred	Bk.	L. Iversen m. fl.	218	J. Christiansen	1857
Gustava	»	P. T. M. Nielsen m.fl.	184 ½	O. Hausmann	
Gyda		P. T. M. Nielsen m.fl.	244	J. H. Næss	1849
Hamlet	Bg.	F. W. Treschow	128	M. Jensen	1870
Hanøen	Bk.	Knutsen & Herlofson m. fl.	222 ½	H. S. Nielsen	1855
Harmonia		Christiansen & Co. m. fl.	335	M. Todsén	1857
Helena	Sk.	L. C. Carlsen m.fl.	40 ½	P. A. Larsen	1850
Hoppet	Bk.	P. Semb m. fl.	251	O. C. Larsen	1828
Høvding	F.	B. O. Steen m. fl.	518	O. Larsen	1854
Idun	Sk.	I. Augestad m. fl.	21 ½	H. Hansen	1866
Jenny	Bk.	O. W. Halvorsen m. fl.	233	A. Mathiesen	1861
Jenny	Bg.	S. Andersen m. fl.	106 ½	A. Sørensen	1814
Johanna	Sk.	C. Bredvei m.fl.	48 ½	S. I. Lokke	1860
Jona	Bk.	P. & F. Klem m. fl.	387	F. Klem	1857
Josephine	F.	T. M. Nielsen m. fl.	439 ½	H. Smith	1856
Juliane	Sb.	Ole Kruge	81 ½	Ole Kruge	1875
Kong Sverre	Bk.	C. Christensen m. fl.	160 ½	I. O. Hoff	1841
Kronprinds Carl	Bg.	S. Andersen m. fl.	124 ½	L. A. Larsen	1858
Kyle	Bk.	T. M. Nielsen m. fl.	174	J. S. Walle	1832
Lady Blessington	F.	A. Gundersen m. fl.	500	C. J. Gundersen	1855
Laura	Bk.	P. Semb m.fl.	173 ½	A. F. Christiansen	1853
Laurvig	SD.	Et interessentskap	65	L. Thommesen	1868
Lindheim	Bg.	Hans C. Kjelsen	123	L. Thoresen	1866
Lofoten		L. Augestad m. fl.	128	Oluf Haakonsen	1818
Louise	Bk.	T. M. Nielsen m. fl.	222	A. E. Dehly	1854
Lyna	Sk.	H. C. Hansen	18	H. C. Hansen	1863
Marmora	Bg.	H. M. Olsen m. fl.	151	A. Pedersen	1846
Mathilde		A. Løge m. fl.	139	Alfred Sørensen	1864
Mazeppa	J.	H. Henriksen	15	Henriksen	1867
Medora	Bk.	T. M. Nielsen m. fl.	161	C. J. Olsen	1841

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

Navn	Rigg	Reder	Tonnasje	Kaptein	Byggeår
Mette Margrethe	Bk.	T. M. Nielsen	199 ½	F. Christophersen	
Mira	Bg.	Knutsen & Herlofson	160 ½	I. B. Meyer	1854
Mohawk	F.	I. Augestad m. fl.	358 ½	F. Johannesen	1839
Napoleon III	Bk.	P. O. Iversen m. fl.	147 ½	J. Johnsen	1857
Niord		J. A. Eckell m. fl.	242 ½	A. J. Semb	1851
Nor		C. Børresen m. fl.	198 ½	N. Christiansen	1856
Nor		F. W. Treschow	139 ½	E. T. Olsen	1859
Nordtap		O. Christiansen m. fl.		N. Steen	1855
Nordstjernen	Sk.	P. O. Iversen m. fl.	651 ½	M. E. Røed	1853
Norge	Bk.	M. Hesselberg m. fl.	212 ½	E. Mathiesen	1860
Norma	Sk.	N. F. Friis m. fl.	75	S. Friss	1861
Norma	Bk.	I. A. Eckell m. fl.	176 ½	H. T. Lugg	1861
Oscar		T. M. Nielsen m. fl.	146	S. Jahnsen	1848
Preciosa	Bg.	Hans C. Kjelsen m. fl.	63 ½	L. M. Larsen	1864
Prinds Albert	»	F. Klaveness m. fl.	741 ½	F. Klaveness	1857
Prinds Carl		T. M. Nielsen	137	S. P. Sørensen	1856
Prindsesse Eugenia	»	J. Abrahamsen m. fl.	125	J. Abrahamsen	1857
Pylades	Sk.	J. Poulsen m. fl.	74 *	I. Paulsen	1864
Ragnhild	Bg.	H. U. Signdahlsen	97 ½	J. Nygaard	1866
Rederinden	Sk.	H. C. Jahnsen m. fl.	96 *		1854
Reform	Bg.	M. Oppen m. fl.	88	L. Torgersen	1846
Regina	Bk.	M. Oppen m. fl.	826 *	A. J. Brønlund	1876
Richard	»	A. Olsen m. fl.	254 *	J. A. Andersen	1858
Ross	Sb.	Ant. Hansen m. fl.	181 *	B. O. Evensen	1874
Sara	Bk.	I. Augestad m. fl.	278 ½	H. Krefting	1848
Scandinavien	Eg.	N. Svensen m. fl.	84 ½		1857
Shakespeare	F.	M. Oppen m. fl.	308 ½	A. Hansen	1854
Sinken	Bk.	Christiansen & Co. m. fl.	321		1847
Skinfaxe	»	H. C. Kjelsen m. fl.	148 ½	J. Nielsen	1867
Sophie	»	Bugge & Co. m. fl.	172 ½	H. U. Singdahlsen	1869
Speranza	»	N. C. Nielsen m. fl.	172 ½	L. Nielsen	
Sylphiden	Bg.	N. Svensen m. fl.	91 ½	S. E. Svensen	1857
Søskummeren	Bk.	H. B. Elligers Enke	290 *	N. Larsen	1839
Tagal		T. M. Nielsen & Søn	320	O. Jacobsen	1852
Tordenskjold	Bg.	C. Pettersen m. fl.	122	A. C. Olsen	1857
Tvende Brødre	Bk.	P. Semb m. fl.	103	J. A. Kjerrand	1800
Ugland	»	N. G. Knudsen m. fl.	232 ½	O. Engebretsen	1858
Ijller	Sk.	F. W. Treschow	99 *	S. A. Salvesen	1869
Valhalla	Bk.	S. Andersen m. fl.	138	J. Nielsen	1836
Vega	Bg.	C. Bredvei m. fl.	102 ½	O. Jacobsen	1868
Venskabet	Bk.	M. & H. I. Hesselberg m. fl.	196 ½	J. Sørvig	1856
Vøringen	SD.	Et interessentskap	42 ½	P. Scheitlie	1861
Welhaven	Bk.	Christiansen & Co. m. fl.	220 ½	A. Gorboe	1855
Yuba	»	C. Christiansen m. fl.	230 ½	A. B. Meyer	1863
Zenobia	»	M. Oppen	209 ½	A. Andersen	1874

Tallene med * betegner Int. tonns, de ørige kommerselæster.

Larviks Handelsflåte 1885

Navn	Reder	Tonnasje
«Bjørgvin»	F. Abrahamsen	245
Jernskib «Fritzøe»	F. W. Treschow	1135
«Alert»	C. Andersen	136
«Den gode Moder»	S. Andersen	297
«Familien»	---- « ----	356
«Mohawk»	I. Augestad	710
«Sara»	---- « ----	569
«Avance»	L. Augestad	193
«Elise»	---- « ----	257
«Frey»	---- « ----	295
«Landsblomsten»	---- « ----	214
«Europa»	P. I. & P. Berg	531
«Haabet»	---- « ----	404
«Speed»	H. A. Brataas	254
«fort Adeler»	O. Bredvei	135
«Ross»	N. M. Bugge	181
«Nor»	C. Børresen	409
«Adelphia»	P. F. Bdrressen	465
«Lindheim»	---- « ----	258
«Victoria»	---- « ----	753
«Kong Sverre»	C. Christensen	336
«Emma»	Christiansen & Co.	724
«Harmonie»	---- « ----	695
«Sinken»	---- « ----	675
«Express»	H. Corneliussen	320
«Laurvig»	L. Corneliussen	230
«Norma»	J. A. Eckell	358
«Thalassa»	---- « ----	779
«Revenu»	C. Green	121
«Wergeland»	A. Halvorsen	228
«Harmonie»	Chr. Hansen	513
«Lofoten»	---- « ----	260
«Pylades»	---- « ----	76
«Aarvak»	I. Hesselberg	1061
«Erato»	---- « ----	543
«Dagmar»	L. Iversen	433
«Fred»	---- « ----	451
«Napoleon III»	P. O. Iversen	304
«Anaconda»	H. C. Jahnsen	172
«Eos»	P. Jensen	322
«Anna»	Knutsen & Herlofson	199
«Aries»	---- « ----	135
«John Wesley»	---- « ----	339
«Mira»	---- « ----	333
«Penda»	---- « ----	189

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

Navn	Reder	Tonnasje
«Ugland»	Knutsen & Herlofson	477
«Ceres»	A. & H. Kruge	108
«Juliane»	Ole Kruge	168
D/S «Fiskeren»	Laurvigs Interessentskab for Hvalfangst	36
D/S «Nimrod»	---- « ----	31
«Orion»	A. Mathiesen	948
«Normand»	H. S. Nielsen	282
«Alpha»	O. A. Nielsen	253
«Alpha»	T. M. Nielsen	476
«Gyda»	---- « ----	521
«Louise»	---- « ----	458
«Medora»	---- « ----	349
«Oscar I»	---- « ----	294
«Speranze»	---- « ----	341
«Tagal»	---- « ----	654
«Swift»	Nielsen & Hesselberg	208
«Vennskabet	---- « ----	418
«Josephine»	T. M. Nielsen & Son	872
«Coureren»	C. J. Olsen	266
«Ellida»	Chr. Olsen	354
«Scandinavien»	L. Olsen	173
«Elektra»	M. Oppen	597
«Emerald»	---- « ----	801
«Reform»	---- « ----	208
«Regina»	---- « ----	826
«Zenobia»	---- « ----	437
«Ingeborg Anna»	A. Pedersen	66
«Prinds Alberth»	O. E. Røed	165
«Dronningen»	P. Semb	1029
«Laura»	---- « ----	355
«Victor»	---- « ----	247
«Anna Busch»	P. J. Semb	95
«Alexandra»	H. U. Singdahlsen	297
«Anna»	---- « ----	308
«Margrete»	---- « ----	376
«Ragnhild»	---- « ----	197
«Shakespeare»	---- « ----	635
«Sleipner»	---- « ----	279
«Sophie»	---- « ----	350
«SØskummeren»	---- « ----	290
«Nordcap»	N. Steen	621
«Sichar»	---- « ----	1341
«Sylphiden»	N. Svendsens Enke	191
«Andalina»	L. Thoresen	272
«Concordia»	O. C. Wærenskjold	236

Fartøyer hjemmehørende i Larviks 1891

Navn	Reder	Tonnasje	Kaptein	Byggeår
Alma	Chr. Nielsen	227	O. E. Rød	1858
Ansgar		382	L. Hansen	1867
Fritzoe	F. W. Treschow	1127	H. B. Rolfsen	1884
Betzy Arnold	Chr. Nielsen	953	Edv. Hansen	1862
Carl		237	Th. Hansen	1876
Clara		445	Chr. Jacobsen	1857
Dato		474	C. Hansen	1872
Elida	P. Stibolt	379	O. Thoresen	1815
Esperance	S. Bugge	318	N. Larsen	1867
Grete	Lars Augestad	131	O. C. Andreassen	1872
Guldfaxe	O. P. Olsen	621	O. L. Walle	1862
Ingeborg		397		1861
Kong Eystein		463	Walle	1868
Latona		342	J. Johnsen	1856
Laura	T. Torgersen jr.	355	H. J. Hansen	1853
Louis	L. C. Bjelke	569	H. Cornelussen	1862
Lyna	Chr. Hansen	233	A. S. Eliassen	1858
Nor	F. A. Christansen	330	O. Pedersen	1850
Roska	Chr. Hansen	613	Chr. Hansen	1867
Winnifred	H. U. Singdahlsen	1045	L. A. Larsen	1868
Draupner	A. C. Andersen	468	J. E. Werge	1864
Sara	I. Augestad	569	J. M. Mathisen	1848
Europa	P. I. & P. Berg	531	S. Sørensen	1867
Robert		118	L. M. Pedersen	1844
Mirliton	L. Bjelke	211	F. Knudsen	1864
Willie	L. C. Bjelke	358	S. P. Sørensen	1874
Søskummeren	O. M. Davidsen	290	R. Andersen	1839
Elise	Lars Eliassen	254	M. Larsen	1852
Ugland	O. Engebretsens enke	477	O. Engebretsen	1858
Revenu	C. Green	121	C. Green	
Wergeland	A. I. Halvorsen			
Aarvak	I. Hesselberg	1061	Ths. Leegaard	1864
Erato		543	S. C. Jansen	1859
Norma	N. S. Hesselberg	358	M. Trulsen	1861
Haabets Anker	Ths. Arbo Høeg	269	P. A. Larsen	1848
Jarl		155	C. Kjelsen	1857
Pylades		78	O. Martinsen	1864
Søridderen		468	G. Gundersen	1866
Bjørgevin	L. M. Iversen	245	O. A. Nielsen	1849
Anaconda	H. C. Jahnsen	172	E. J. Nielsen	1856
Mira	M. Jensens enke	333	A. Chr. Iversen	1854
Orion	A. Mathiesen	961	A. Mathiesen	1864
Pontecorvo	L. Meldahl	526	C. Kjerulf	1851
Arken	O. Meldahl	154	O. Larsen	1876
Harmonie	Chr. Nielsen	513	C. J. Olsen	1863
Sinken		675	M. Søsberg	1847
Mariane	M. Nielsen	157	H. Paulsen	1879
Normand		281	J. Jørgensen	1854
Louise	T. M. Nielsen & Søn	458	A. C. Hansen	1854
Tagal		1023	L. Sørensen	1876
Theta	H. O. Norbom	549	C. A. Olsen	1865
Ellida	Chr. Olsen	354	I. A. Andersen	1848
Scandinavien	L. Olsen	173	O. A. Hvidsten	1857

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

Navn	Reder	Tonnasje	Kaptein	Byggeår
Baron Holberg	Nils Olsen	383		
Elektra	M. Oppen	597	N. Olsen	1857
Emerald	---- » ----	793	J. Sørvig	*) 1871
Landsblomsten	---- » ----	214	O. Pedersen	*) 1880
Regina	---- » ----	826	G. Ellefsen	1875
Nor	A. I. Semb	409	I. G. Albrechtson	*) 1876
Adelphia	P. Semb	465	H. H. Hansen	1856
Bravo	---- » ----	1025	O. Markussen	*) 1880
Dronningen	---- » ----	1093	H. L. Meyer	1874
Reform	---- » ----	208	A. B. Meyer	1873
Cito	H. U. Singdahlsen	524	H. I. Hansen	*) 1871
Sophie	---- » ----	349	N. E. Clausen	1868
Zwallon	---- » ----	67	G. Andersen	1869
Kong Sverre	P. Stibolt	336	A. Andreassen	1857
Sylphiden	N. Svensens enke	192	A. H. Larsen	1841
Jafnhar	H. Sørensen	482	O. M. Nilsen	1857
Camilla	A. Taraldsen	128	Larsen	1877
Vigo	Joh. Ustri	505	Joh. Ustri	1845

*) Bygd i Larvik

Larviks Handelsflåte 1900

Navn	Reder	Tonnasje
«James G. Pendleton»	Lars Abrahamsen	871
«Mariane»	---- » ----	128
D/S «Framnes»	Thøger Andresen	68
«Helena»	Ole Bredvej	189
«Malone»	Anna F. Bugge	1134
Jernskib «Barossa»	Bugge & Olsen	968
«Carmel»	---- » ----	578
«Edina»	---- » ----	246
«Falcon»	---- » ----	389
Jernskib «Fjeld»	---- » ----	391
«Gyller»	---- » ----	463
«Memento»	---- » ----	439
D/S «Anna»	---- » ----	188
«Ella»	---- » ----	544
« «Inga»	---- » ----	211
«Fanø»	H. Corneliussen	210
«Robert»	Eilertsen	115
«Ugland»	Otto Engebretsen	468
Jernskib «Araby Maid»	M. Engelstad	810
---- » ---- «Solheim»	---- » ----	917
«Solid»	Daniel Hansen	465
«Inga»	Ths. Arbo Høeg	1229
«Baron Holberg»	Johs. Johnsen	549

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

Navn	Reder	Tonnasje
«Bravo»	H. L. Meyer	993
«Frithjof»	---- «----	821
«Activ»	Chr. Nielsen	506
«Arken»	---- «----	154
«Brynil»	---- «----	145
«Carl»	---- «----	228
Coronæ»	---- «----	435
«Credo»	---- «----	360
«Elektra»	---- «----	575
Stålskib «Eos»	---- «----	996
«Hardi»	---- «----	268
Jernskib «Hereford»	---- «----	1469
Jernskib «Inglewood»	---- «----	997
«Island»	---- «----	625
«Italia»	---- «----	808
Jernskib «Liv»	---- «----	811
«Trafik»	---- «----	88
«Ydale»	---- «----	169
D/S «Bestante»	---- «----	102
D/S «Prima»	Chr. Nielsen og M. H. Oppen	761
«Erminia»	M. Nielsen	397
«Yuba»	---- «----	567
Stålskib «Bonovento»	M. H. Oppen	1271
Jernskib «Emma Parker»	---- «----	1157
«Emerald»	M. Oppen & Co.	745
«Excelsior»	---- «----	1347
«Bergslien»	A. J. Semb	900
«Nor»	---- «----	395
«Sophie»	H. U. Singdahlsen	337
«Peggy»	J. H. Sohlberg	220
«Nora»	Joh. Sørensen	204
«Fremad»	M. Todsén	229
«Glommen»	J. S. Ustri	298

Larviks Handelsflåte 1911

Navn	Reder	Tonnasje
D. «Framnæs»	Thøger Andresen	68
D. «Ella»	Bugge & Olsen	542
D. «Urda»		370
«Carmel»		547
Jernskib «Fjeld»		386
«Sjøfrøken»	H. Corneliussen	268
Jernskib «Edderside»	M. Engelstad & E. Gundersen	1254

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

Navn	Reder	Tonnasje
Jernskib «Phyllis»	M. Engelstad & E. Gundersen	932
Jernskib «Solheim»	---- « ----	917
Stålskib «Alfhild»	Hansen & Anderssen	1438
Stålskib «Auldgirth»	---- « ----	1469
Jernskib «Fiery Cross»	---- « ----	1344
Jernskib «Ilala»	---- « ----	1248
Jernskib «Ingebjørg»	---- « ----	1250
Jernskib «Ingrid»	---- « ----	1216
«Sterling»	Johs. Johnsen	244
Stålskib «Hinrich»	Alf Lunde	373
Stålskib «Holthe»	---- « ----	1351
D/S «Arnfrid»	Chr. Nielsen & Co.	811
«Ariel»	---- « ----	197
Jernskib «Clara»	---- « ----	863
Jernskib «Derwent»	---- « ----	1889
«Elektra»	---- « ----	575
«Fred»	---- « ----	256
Jernskib «Liv»	---- « ----	797
Stålskib «Margit»	---- « ----	1162
Jernskib «Pegasus»	---- « ----	2437
Jernskib «Scottish Glens»	---- « ----	1977
Jernskib «Sophie»	---- « ----	1620
D. «Banan»	---- « ----	594
D. «Bøk»	---- « ----	50
D. «Eik»	---- « ----	54
D. «Solstreif»	---- « ----	3409
D. «Ocean»	---- « ----	2018
D. «Pelican»	---- « ----	62
D. «Penguin»	---- « ----	62
Jernskib «Bayard»	---- « ----	1241
D. «Fritjof»	---- « ----	17
D. «Prima»	Chr. Nielsen & Co. og M. H. Oppen	761
Stålskib «Yuba»	M. Nielsen	1427
«Baron Holberg»	N. Olsen	549
Stålskib «Bonovento»	M. H. Oppen	1271
Jernskib «Emma Parker»	---- « ----	1157
D. «Aurora»	M. Oppen & Co.	667
«Exelsior»		1347

Larviks Handelsflåte 1921

Navn	Reder	Tonnasje
M/s «Frik Molvig»	Thøger Andresen	299
D. «Thøger»	---- « ----	265
S. «Aristos»	Iver Bugge	1395

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

Navn	Reder	Tonnasje
M/s. «FritzØe»	Bugge & Olsen	355
D. «Grorud»	---- « ----	802
D. «Hogstad»	---- « ----	366
D. «Konsul Olsen»	---- « ----	747
D. «Rigel»	---- « ----	937
M/s «Bjornø»	---- « ----	243
M/Aux «Rjukan»	L. Sørensen, Hasle	90
M/Aux «Eyfjord»	Ths. Arbo Høeg & Co.	264
D. «Tonnes Kaade»»	Holens Verksted	238
D. «Hovland»	Alf Lunde	1949
M/s «Aarsten»	H.L. Meyer & Leif Sandsdalen	238
M/Aux «Sigen»	---- « ----	1397
M/Aux «Dolly»	---- « ----	40
D. «Nils»	A/S Nesjar	1101
M/s. «Lardal»	Chr. Nielsen & Co. A/S	285
D. «Bjerk»	---- « ----	64
D. «Bok»	---- « ----	50
D. «Commonwealth»	---- « ----	64
D. «Eik»	---- « ----	54
D. «Solstreif»	---- « ----	3289

Fortegnelse over skib innregistrert i Larvik i årene 1915 - 1945

Fartøyets navn:	Drektighet Netto tonn:	Rederiets navn:	Senere disposisjoner:
1915			
Seilskib Sophie	1.621.85	A/S Sophie	Overført Oslo 1916
D/s Fritzoe	421.94	Skips A/S Fritzøe	Oppbrakt av tyskerne
D/s Hogstad	423,85	Skips A/S Fritzoe	Slettet 1916
			Solgt til utlandet
D/s Cossack	1.433.85	A/S Cora	Slettet 1916
			Overført Oslo 1916
B/s Tamara	412.38	A/S Tamara	Oppbrakt av tyskerne
Seilskib Hinrich	372.52	A/S Hinrich	Slettet 1917
			Forlist. Slettet 1916
Seilskib Anna	48.73	Villiam Archer, Lars Halvorsen, Alf Sandersen	Overf. Stavanger 1917
M/s Bonus	28.70	Meyer & Søn	Overført Harstad 1916
Seilskib Bessfield	1.235.02	A/S Bessfield, Larvik Iver Bugge	Overført Skien 1917
M/s Laugen 1	41.82	A/S Laugen	Overført Arendal 1916
D/s Nanset	201.50	A/S Nanset	Overført Oslo 1916
D/s Laagen	262.23	Thøger Andresen Erik Marcussen jr.	Overf. Haugesund 1924
Seilskib Hippalos	1.637.89	A/S Hippalos	Solgt til utlandet
			Slettet 1916
Seilskib Hebe	1.070.69	Skibs A/S Fritzøe	Overf. Sandefjord 1916
Seilskib Fjellheim	857.01	A/S «Fjellheim»	Overført Oslo 1918
Seilskib Mimosa	1.286.84	A/S «Carnarvon»	Solgt til utlandet
			Slettet 1916

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

Fartøyet navn:	Drektighet Netto tonn:	Rederiets navn:	Senere disposisjoner:
1916			
M/g Soploven	27.47	William Archer A/S «Søploven»	Forlist Slettet 1916
D/s Nils	1.101.86	A/S «Nesjar»	Overført Bergen 1925
D/s Grørud	802.74	Skibs A/S Fritzoe	Slettet 1923
D/s Ula	499.19	A/S «Jon Sigurdsson» Dampskibs A/S «Ula»	Overf. Sandefjord 1916
D/s Nesjar	936.71	A/S Nesjar	Forlist. Slettet 1916
D/s Rokiura	2.204.79	A/S «Rokiura»	Solgt til utlandet, Slettet 1916
Seilskib Juno	1.062,00	A/S «Juno», Larvik Iver Bugge	Torpedert Slettet 1917
D/s Rigel	1.772.20	Bugge & Olsens Rederiaktieselskap	Forlist Slettet 1917
M/s Svenør	185.04	A/S «Svenør»	Overf. Sandefjord 1917
M/s Aktiv I	250.49	Skibs A/S «Aktiv I»	Overf. Sandefjord 1917
D/s Trudvang	1.116.61	A/S «Trudvang»	Overført Oslo 1917
Seilskib Yrsa	195.39	A/S «Yrsa» Ths. Arbo Høeg & Co	Overført Porsgrunn 1918
1917			
D/S Gurly	323.49	D/s A/S Viksfjord Ths. Arbo Høeg jr.	Overført Oslo 1917
D/s Kystfareren	128,00	A/S «Kystfareren»	Overført Oslo 1917
D/s Hovland	1.949.29	D/S A/S «Hedrum»	Forlist, Slettet 1923
D/s Borna,	519.99	Alf Lunde, A/S «Borna»	Overf. Sandefjord 1917
D/s Hogstad	365.23	Skibs A/S «Fritzøe»	Overført Bergen 1929
M/s Jonas	27.44	Lars Hasle	Overført Molde 1919
M/s Dolly	40.26	Meyer & Søn, A/S «Dolly»	Overført Bergen 1924
D/s Freda	1.097.84	Skibs A/S «Fram»	Overført Oslo 1918
1918			
M/s Ester I	17.83	A/S «Ester»	Solgt til Sverige, Slettet 1922
D/s Konsul Olsen	747.49	Bugge & Olsens Rederiaktieselskap	Overført Oslo 1922
M/s Aarsten	238.34	A/S «Aarston»	Overført Tønsberg 1921
1919			
D/s Rigel	937.85	Bugge & Olsens Rederiaktieselskap	Overført Oslo 1922
D/s Tønnes Kaade	238.40	Hødens Verksted A/S	Overført Oslo 1924
M/s Lardal	272.09	Skibs A/S Lardal A/S «Ula»	Overf. Trondheim 1930
M/s Bjørnø	243.54	A/S Frams Skibs byggeri	Overført Skien 1923
M/s Rjukan	90,03	L. Sørensen Hasle	Forlist, Slettet 1927
1920			
M/s Eyfjord	264.04	A/S Eyfjord Høegs Rederi A/S	Solgt til utlandet Slettet 1924
Seilskib Aristos	1.395.00	A/S «Aristos» Iver Bugge	Solgt til utlandet Slettet 1923
M/s Alpha II	32.91	Ragnar Hjelmvedt	

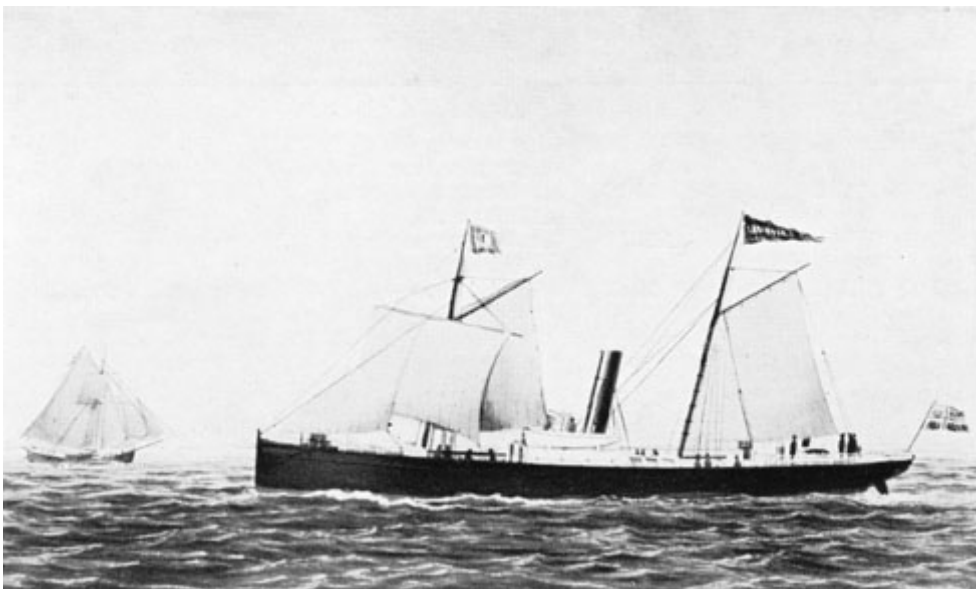
Fartøyets navn:	Drektighet Netto tonn:	Rederiets navn:	Senere disposisjoner:
M/s Sigen	1.397.17	Skibs A/S Portland, Larvik	Slettet 1923
M/S Fritzøe	355.81	Skibs A/S Fritzøe	Overført Oslo 1922
1921			
M/s Laugen I	41.82	C. Kaspersen	Solgt til utlandet, Slettet 1923
1922			
Galeas Tenvik	43.08	Jens Arntsen	Solgt til utlandet, Slettet 1922
1923			
M/s Aslaug	76.90	Elias Børresen	Forlist, Slettet 1923
D/s Eik II	73.40	Hvalfangerselskapet Norge	Solgt til utlandet Slettet 1925
M/j Perlen I	22.14	Øivind Jensen	Forlist 1937
1924			
D/s Herkules 2	45.00	Larvik Hvalfangerselskap A/S	Solgt til utlandet, Slettet 1924
D/s Rey Alfonso	3.479.53	A/S Chr. Nielsen & Co.	Overf. Haugesund 1924
19 2 5			
D/s Hovland	697.08	Dampskibs A/S «Hedrum»	Overført Oslo 1925
M/ j Laura 2	35.69	Lauritz Jensen	Forlist 1926
D/s Globe I	66.41	Hvalfangerselskapet Globus A/S	Overf. Haugesund 1946
D/s Globe III	59.74	Hvalfangerselskapet Globus A/S	Solgt til utlandet Slettet 1936
D/s Globe II	66.41	Einar M. Gaard	Overført Skudsneshavn 1947
D/s Lancing	4.561.17	Hvalfangerselskapet Globus A/S	Forlist 1942
D/s Chr. Nielsen	76.96	Hvalfangerselskapet Norge A/S	Overført Ålesund 1937
1926			
D/s Eik II	73.40	Hvalfangerselskapet «Norge»	Overført Bergen 1935
D/s Pol I	67.32	Hvalfangerselskapet «Polaris» A/S	Solgt til utlandet Slettet 1937
D/s Poll III	71.75	Hvalfangerselskapet «Polaris» A/S	Overført Oslo 1946
D/s Pol II	79.42	Hvalfangerselskapet «Polaris» A/S	Solgt til utlandet Slettet 1947
D/s Pol IIII	79.42	Hvalfangerselskapet «Polaris» A/S	Solgt til utlandet Slettet 1947
D/s N. T. Nielsen Alonso	5.558.14	Hvalfangerselskapet «Polaris» A/S	Forlist 1943
D/s Norroona – senere			Solgt til utlandet
D/s Globe IV	50.03	A/S Globus	Slettet 1936
M/s Mia	26.46	Gjert Hansen	Forlist 1932
1927			
M/g Viksfjord	36.90	Lauritz Jensen	Forlist 1933

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

Fartøyet navn:	Drektighet Netto tonn:	Rederiets navn:	Senere disposisjoner:
D/s Sjøspreit – senere			
D/s Spero	568.77	A/S «Larvik»	Overført Bergen 1933
D/s Skaraas	1.957.04	Skibs A/S Nanset, Iver Bugge	Solgt til utlandet, Slettet 1935
D/s Lorentz Bruun – senere	83.03	A/S Polaris	Solgt til utlandet
D/s Pol V			Slettet 1937
M/s Margit	16.06	Ivar Bakke	Overf. Flekkefjord 1933
D/s Salsaas	3.167.86	A/S Nanset, Iver Bugge	Solgt til utlandet 1937
1928.			
M/s Odd	23.12	Ole E. Edvardsen	
D/s Foldin – senere			Solgt til utlandet
D/s Melolie	917.83	«Fiskeindustri Larvik»	Slettet 1933
1929			
D/s Belita – senere		A/S Flytende	Opphugget,
D/s Flyfisk	625.21	Fiskemelfabrikk	Slettet 1931
M/s Boken	9.88	Martin S. Larsen	Overf. Stavanger 1939
D/s Euern	84.42	Hvalfangerselskapet «Atlas» A/S	Overf. Sandefjord 1930
D/s Toern	84.51	---- » ----	---- » ----
D/s Treern	85.00	---- » ----	---- » ----
D/s Firen	85.00	---- » ----	---- » ----
D/s Femern	71.93	---- » ----	---- » ----
D/s Solglimt	7.122.74	---- » ----	---- » ----
M/s Tre Søstre – senere			
M/s Ingrid 3	29.47	Øyvind Jensen	Forlist 1939
M/s Coriola	35.08	Fiskeindustri A/S	Overført Tromsø 1931
1930.			
M/s Storaas	4.719.28	Skibs A/S «Nanset» Iver Bugge	Krigsforlist Slettet 1945
D/s Globe V	84.73	Hvalfangerselskapet Globus A/S	Overf. Haugesund 1947
M/s Polartank	3.864.69	Hvalfangerselskapet «Polaris»	
1931.			
M/s Skotaas	4.895.00	Skipsaksjeselskapet Nanset, Iver Bugge	
1932.			
M/s Anna IV	24.77	Ingemar Martinsen	Overført Horten 1937
M/s Helmar	22.74	Niels Edvardsen	Forlist, Slettet 1934
1933.			
M/s Margit II	36.81	Ivar Rakke	
1934.			
M/s Solheim	4.752.22	Skibs A/S «Norge»	Forlist 1941
1935.			
D/s Pol VI	89.30	Hvalfangerselskapet Polaris A/S	
D/s Globe VI	82.43	Hvalfangerselskapet Globus A/S	Forlist
D/s Globe VII	82.48	---- » ----	Slettet 1946

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

Fartøyets navn:	Drektighet Netto tonn:	Rederiets navn:	Senere disposisjoner:
1936			
M/s Skaraas	5.941.09	Skipsaksjeselskapet «Nanset». Iver Bugge	
D/s Globe VIII	98,78	Hvalfangerselskapet Globus A/S	
D/s Pol VII	117.87	Hvalfangerselskapet Polaris A/S	
D/s Pol VIII	98.82	---- » ----	Prisedømt i Tyskland Slettet 1915
1937			
M/s Jonas – senere M/s Solgang	27.44	Osar Solheim	Forlist Slettet 1937
M/s Peter Wessel	589.06	Norsk-Dansk Turist Aksjeselskap A/S	
D/s Globe IX	101.64	Hvalfangerselskapet Globus A/S	
1938			
M/s Bethlehem	30.59	Alf H. Enger	
D/s Pol IX	126.61	Hvalfangerselskapet Polaris A/S	
D/ s Pol X	125.97	---- » ----	
1939			
M/s Polarsol	5.948.86	---- » ----	
1942			
M/s Wiktor II	21.85	William Sletsjo	
1945			
M/s Salsaas	4.977.60	Skipsaksjeselskapet Nanset. Iver Bugge	
D/s Norhval	7.401.19	Hvalfangerselskapet Globus A/S Hvalfangerselskapet Polaris A/S	
1946			
M/s Snipaas	3.710.84	Skipsaksjeselskapet Nanset. Iver Bugge	
1947			
D/s Solheim	4.572.91	Hvalfangerselskapet Norge A/S. Chr. Nielsen & Co	
D/s Pol XI	152.40	Hvalfangerselskapet Polaris A/S	
D/s Globe X	101.64	Hvalfangerselskapet Globus A/S	
M/s Fraktemann 3	53.60	A/S Fraktemann	
D/s Globe XI	152.40	Hvalfangerselskapet Globus A/S	
D/s Pol XII	152.40	Hvalfangerselskapet Polaris A/S	



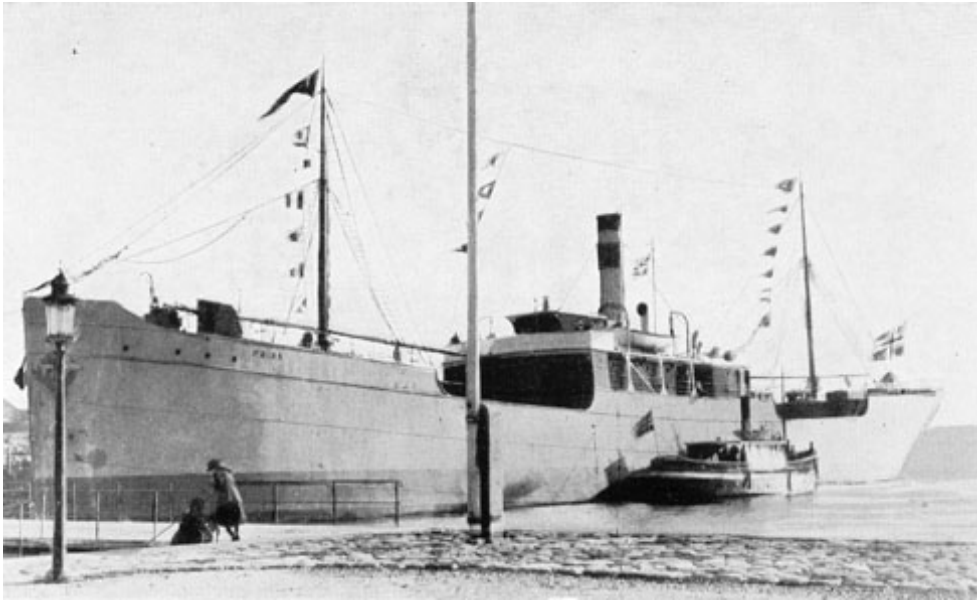
S/S «Laurvig», bygget i 1868, Larviks første dampskipb

Larviks flåte 1948

Navn:	Tonn d. w.:	Rederiets navn:
M.t Polartank	10350	A/S Polaris Melsom & Melsom
« «Polarsol»	15140	
Fl.k. «Norhval»	21030	Melsom & Melsom.
M.t. «Skotaas»	12308	A/S Nanset Iver Bugge
« «Skaraas»	14590	
« «Salsaas»	12660	
« «Snipaas»	9620	
« «Solheim»	12460	A/S Norge, Chr. Nielsen & Co.
10 hvalbater		3406 br.ton Melsom & Melsom
«Peter Wessel»		589 nto.ton Norsk Dansk Turist A.s
«Fraktmann 3»	150	A/S Fraktemann Ole A. Johanssen og Øivind Wendel.

Hertil kommer firmaet Melsom & Melsoms 2 nybygningskontrakter - en på 17.500 tonn med levering 1949 og en på 18.000 tonn, levering 1950 - og A/S Nansets kontraakt på en 8.700 tonner, levering 1949 og en 13.500 tonner med levering 1951. Alle motortankskip. Ytterligere er 2 hvalbåter kontrahert av Melsom & Melsom, og endelig «Cort Adler», ca. 1.450 br. tonn, Ferjeselskapets nye erhvervelse.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



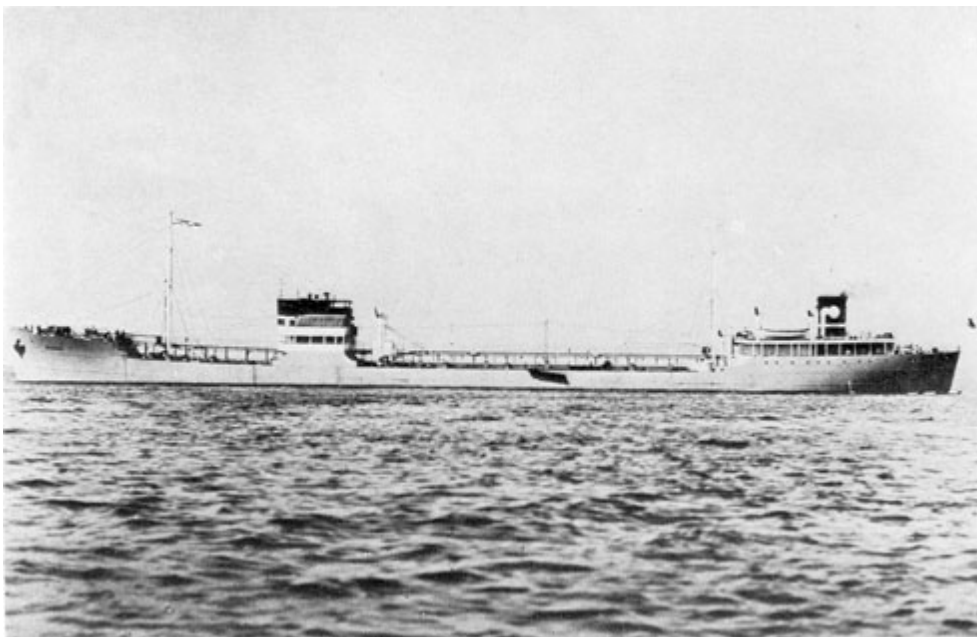
S/S «Prima» av Larvik. Kaptein B. A. Meyer.

Damp og motor.

Det blev ikke noen markert overgang fra seil til damp i vår by. Etterhvert gikk de gamle treskuter rundt århundreskiftet ut av registret. Noen skib forliste og andre blev solgt. Enkelte av de gamle stolte svaner fikk den triste skjebne å bli lektere for å trekkes rundt av en liten røkspyende slepebåt. - Til erstatning for treskibene blev der efterhvert innkjøpt mange engelske jernskib. Firmaet Hansen & Andersen og Skibsreder Lunde disponerte flere av disse. Det samme var tilfelle med Chr. Nielsen & Co. og Bugge & Olsen. Dessuten fantes en del som enkeltrederier. Denne siste rest av seilskuter fikk dødsdommen under verdenskrigen 1914/18. Fortegnelsen over tonnasje hjemmehørende i Larvik skrumpet derefter sterkt inn.

Det første dampskib som blev bygget for Larviksrederi var «Laurvig». Den ble kontrahert av Christiansen Co. i 1868 ved Bergens mek. verksted, og levet i mange år i kysttrafikken under skiftende navn. Prisen var 21.000,- Spd. Båten beskrives i en Bergensavis med disse ord: «Udstyret av salon osv. var vakkert og skrogets konstruktion næsten elegant i formen».

Den første større båt i vår by var S/S «Prima» som tilhørte Chr. Nielsen & Co. og førtes av kaptein B. A. Meyer. Den gikk tildels på



M/tanker «Skaraas», A/S Nanset, Iver Bugge.

Østen og hadde spennende opplevelser derute under den russisk-japanske krig.

S/S «Prima» kostet kr. 340.000,- og løp på vannet i juli 1899. Aksjekapitalen ble for størstedelen tegnet hos ca. 100 aksjonærer i Larvik, men der var også utenbys interesserte som for eks. W. Wilhelmsen, Jansen & Co. m. fl.

S/S «Colin Archer» blev innkjøpt av Chr. Nielsen og konsul M. H. Oppen i 1898. Den forliste samme år om høsten på Jæren på reise fra Amerika til Göteborg med korn.

Av andre dampskib kan nevnes «Aurora», som tilhørte M. Oppen & Co.

Firmaet Bugge & Olsen disponerte en del smådampskibe «Ella», «Urda», «Olga» og «Anna».

Det var en beskjeden tonnasje vi kunde fremvise ved utbruddet av verdenskrigen i 1914. Under krigen kom der fart i tonnasjeomsetningen og vi fikk en jevnt voksende flåte. Men tyskernes brutale krigsførsel krevet mange ofre. Skib blev torpedert eller senket på annen måte, og mange sjøfolk fra Larvik og distriktet mistet livet i disse år.



Skipsreder Iver Bugge.



Skipsreder Rolf Nielsen.

Efter krigen kom nedgangen og atter stod vi der fattige på tonnasje. Lysningen kom da A S Nanset blev startet i 1927 med skipsreder Iver Bugge som disponent og konsul Rolf Nielsen, kaptein Ole Persen og gullsmed Ole M. Kjendlie som representantskap. Selskapet startet med S, 's «Skaraas» i trampfart, men gikk efterhvert inn for tankskibsfarten og kontraherte store moderne motortankskib. - Melsom & Melsom øket også sin flåte med motortankerne «Polartank» og «Polarsol». Alt i alt hadde vi i 1939 større tonnasje enn noengang før, men forskjellen ligger deri, at antallet av skib var sterkt redusert.

Vår kjære «Peter Wessel» må også nevnes. Den er ikke så stor i tonnasje, men den bringer liv med sig ved Larviks brygger når den kommer og går i sin rute på Frederikshavn, fullastet med glade turister.

Under den annen verdenskrig gikk det hårdt ut over vår flåte. Følgende båter krigsforliste: «Motortankerne «Solheim» og «Storaas» samt fl.k. «Lancing» og «N. T. Nielsen Alonso» og 4 hvalbåter. Heldigvis er disse tap mere enn opveid ved hjelp av de tankskib som var kontrahert under krigen og andre som er innkjøpt senere, deriblant m t «Solheim» for A/S Norge og M/T «Snipaas» for A/S Nanset. Dertil kommer Melsoms store flytende kokeri «Norhval».



«Peter Wessel» i Larvik.

Det vi nu mangler er småbåtene for fart på Nordsjøen og andre korte farvann. - Forhåpentlig kan en energisk ungdom rette på dette i tiden som kommer.

Bark «Emerald» s reiser 1867 til 1879.

Skibet tilhørte M. Oppen & Co., Larvik, bygget ved Holens Verft pr. Larvik i 1866 og målte 446 tonn. Kaptein H. U. Singdahlsen til 1869 og deretter kaptein Ole Pedersen. - Lastet ca. 650 tonn og 230 stdr.

Måned	År	Lasteplass	Losseplass	Landing	Remisse til rederiet
Jan.	1867	Cardiff	Havanna	Kull	Doll. 107
Mai	---- » ----	Havanna	London	Korn	£ 820
Juni	---- » ----	Newcastle	Livorno	Kull	» 300
Oktbr.	---- » ----	Odessa	Glasgow	Korn	» 540
April	1868	Troon	Matansas	Kull	» 140
Juni »	---- » ----	Matansas	Havre	Korn	Frcs. 24000
Sept.	---- » ----	Taganrok	London		£ 696
Febr.	1869	Cardiff	Havanna	Kull	» 139
Mai	---- » ----	Havanna	Helsingfors	Korn	» 997
Septbr.	---- » ----	Svartvik	Alexandria	Trelast	» 740
Febr.	1870	Alexandria	Hull	Cotton Seed	» 40
Mars	---- » ----	Newcastle	Odessa	Kull	» 188
Juli	---- » ----	Odessa	Newcastle	Korn	» 520
Novbr.	---- » ----	Newcastle	San yago Cuba	Kull	» 200
Mars	1871	Cuba	Amsterdam		Fl. 11410
Oktbr.	---- » ----	Sandesund	New Orleans		0

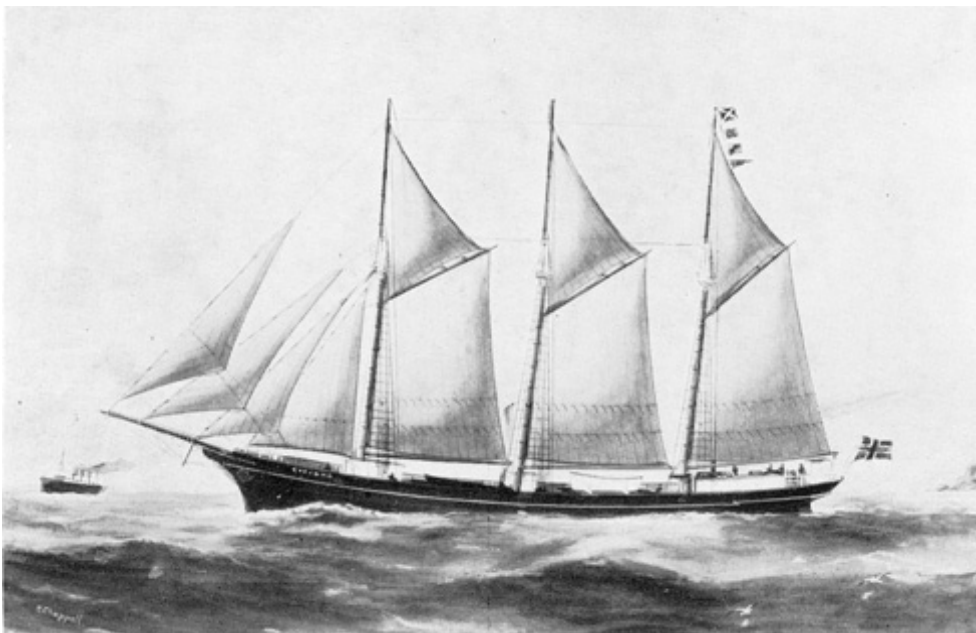
«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



Bark «Emaerald», M. Oppen & Co. Kaptein Ole Pedersen.

Måned	År	Lasteplass	Lossepass	Landing	Remisse til rederiet
Juli	1872	Newport	Newcastle Chatham	Kull	£ 147
Novbr.	---	Miramichi	Liverpool	Planker	» 412
Mars	1873	New Orleans	Gøteborg	Bomull	kr. 29 962
Juni	---	Østersjøen	Bristol	Trelast	£ 420
Oktbr.	---	New-York	Hull	Korn	» 930
April	1874	Neworleans	Dublin	---	» 1100
Aug.	---	Philadelphia	Havre	Nafta	Fres.17750
Febr.	1875	Newcastle	Philadelphia	Kull	0
Mai	1875	Philadelphia	West Hartlepool	Mais	£ 490
Aug.	---	New-York	Dublin	Korn	» 837
Jan.	1876	Charlestown S. C.	Rotterdam	Harpix	Fl. 7833
Juni	---	Miramichi	Galway	Trelast	£ 360
Septbr.	---	Sheet Harbour	Hull	---	» 435
April	1877	Larvik	Antwerpen	---	» 163
Juni	---	Halifax	Aberdeen	---	» 480
Aug.	---	Sundsvall	Inverness	---	» 250
Jan.	1878	Baltimore	Rotterdam	Tobakk	Fl. 7383
Mai	---	Montreal	Antwerpen	Korn	£ 720
Septbr.	---	Baltimore	Rocheft	---	Frcs. 17500
Febr.	1879	Savanna	Malmø	Bomull	kr. 15 500
Juni	---	Iggesund	Belfast	Trelast	£ 250

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



M/aux «Eyfjord». Ths. Arbo Høeg & Co. Kaptein H. M. Hansen.

*Regnskap for barkskibet «Niord» av Larvik i tiden
1868 til 1882.*

«Niord» blev innkjøpt i 1868. Selger var fru Thalia Falch til Hovland, og kjøper et partrederi med L. A. Eckell som korresponderende reder. De interesserte var rederen med 3/6, Skibsfører A. J. Semb 1/6, Skibsfører Iver Bugge 1/6 og Agent N. M. Bugge 1/6. Skibet var bygget på Thorstrand i årene 1853/54 og gikk på vannet 19. august 1854. Tonnasjen var 468 reg. ton ifølge engelsk målebrev. Kjøpesummen var Spd. 5.650,- Til dekning herav samt for omkostninger, innbetalte hver parthaver Spd. 943,-

Det første år - 1868 - utførte skibet følgende reiser: Larvik - Antwerpen battens a 22 frc. Silkeå - Hull trelast a 52/6.

Årets overskudd Spd. 720,- blev overført i ny regning til reparasjoner.

I 1869 måtte hver av parthaverne innbetale Spd. 1.820,- til dekning av skibets store reparasjon og 1870 startet dessuten med en debetsaldo på Spd. 1.365,-. Skibet blev sluttet fra Havanna og Cardinias med sukker til London a 40/- pr. tonn og derefter en trelasttur fra Østersjøen til London a 57/- pr. stdr. og en reise Hursum-Bristol a 65/-. Årsoverskuddet blev Spd. 2.234,-

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

- 1871 Cuba-New York sukker.
New York-Dunkerque, hvete a 6/- pr. Quarter.
Piteå-Antwerpen planker a 72/-.
Overskudd Spd. 833,- til hver parthaver.
- 1872 Kristiansand-Bordeaux, planker a fr. 32.
Miramichi- Liverpool, planker a 75/-.
Miramichi-Dublin, planker a 82/6.
Overskudd Spd. 333,- pr. part.
- 1873 Havanna-London, sukker a 50/-.
Bay Verte-Hull, planker a 110/-.
Nærsnæs-Grimsby, is 15/-.
Overskudd pr. part Spd. 862,-.
- 1874 Langesund-Cornwall, Truru, trelast.
Musquash- Belfast, trelast a 95/-.
Chatham-Troon.
Utbytte Spd. 475,- pr. part.
- 1875 Kragerø-Belfast, is a 12/.
Miramichi-Galway trelast a 72/6 d.
Underskudd Spd. 521,- i ny regning.
- 1876 Ship Harbour-Liverpool, trelast a 70/-.
Barkevik-Limerich, is a 11/6.
Dalhousi-Barrow, trelast a 75/-.
Dalhousi-Hull, trelast a 75/-.
Utbytte Spd. 533,- pr. part.
- 1877 Larvik-Londonderry, is a 11/6.
Miramichi-England, trelast a 72/6.
Dalhousi-London, trelast 73/9
Utbytte kr. 1.400,- pr. part.
- 1878 Larvik London, is a 9/6.
Miramichi-Glasgow, trelast a 68/9.
New York-Hamburg, petroleum.
Utbytte kr. 1.000,- pr. part.
- 1879 Miramichi-London, trelast a 60/-.
Saguenay-Canada-London, 57/6.
Utbytte kr. 1.000,- pr. part.
- 1880 Larvik-Liverpool, høvellast a 25/-.
Bathurst-Liverpool, trelast 62/6.
St. John Bay-London, trelast 63/9.
Utbytte kr. 1.350,- pr. part.
- 1881 Bathurst-Waterford, planker 60/-.
Miramichi-London, planker 60/-.
Utbytte kr. 500,- pr. part.
- 1882 Mørjefjorden-London, is 8/6.
Bathurst-Londonderry, trelast 60/-.
Antagelig 1 Canada-tur til.
Utbytte kr. 1.500,- pr. part.



«Regina» av Larvik. Kjølhalt i Gulfen.

Det fremgår dessverre ikke hvad «Niord» er solgt for og hvad man fikk igjen av kapitalen, men de 14 driftsår som er gjengitt gir som resultat at hver parthaver for sine innskudd, som beløp sig til kr. 11.052,- fikk utbytte som utgjorde kr. 20.392,-. Den korresponderende reder hadde kr. 100,- pr. måned.

«Niord» forliste vinteren 1884.

*

Bark «Regina» bygget i Larvik i 1876 ved Treschows skibsbyggeri i Jordfalleen. Den tilhørte M. Oppen & Co., lastet 1150 ton og 365 stdr. Værditakst kr. 90.000,-. Første kaptein var A. J. Brønlund fra 1876 til 1890, derefter J. G. Albrechtson, som efter ett års forløp døde i Rio av gulfeber. Så blev det A. L. Larsen, også bare i ett år og tilslutt kaptein J. Sørvig.

I mannskapslistene legger vi merke til flere vordende skibsførere, således på listen fra 1876 annen styrmann Kjerulf, som senere blev kaptein i Søndenfjeldske Dampskibsselskab, Erik Dannell som jungmann, I. C. Gude og Oluf Markussen som dekksgutter.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

Disse tre blev alle kjente og dyktige kapteiner på Larviksskuter. Dannell fikk «Excelsior» og Markussen «Adelphia» å føre.

«Regina»s første reise var i ballast til Tree Rivers Canada og derfra planker til Liverpool a 80/- pr. stdr. Overskudd £ 583,-. Skibets videre fartsopgave ser slik ut:

Måned	År	Lasteplass	Losseplass	Landing	Remisse til rederiet
Mars	1877	New Orleans	Liverpool	Bomull	£ 1750
Aug.	-- » --	New York	London	Petroleum	» 600
Desbr.	-- » --	New Orleans	Amsterdam	Bomull	Fl. 13500
Mai	1878	Philadelphia	Leith	Mais	£ 930
Aug.	-- » --	----	Sligo	---- » ----	» 907
Mars	1879	New Orleans	Reval.	Bomull	» 1238
Juli	-- » --	Hamburg	New York	Spiritus	Mk. 4476
Aug.	-- » --	New York	Rochefort	Hvete	£ 815
Mars	1880	----	St. Nazaire	---- » ----	frcs. 14000
Juni	-- » --	----	Rouen	---- » ----	» 26000
Sept.	-- » --	----	----	---- » ----	» 27050
April	1881	Newcastle	Java	Kull	£ 802
Okt.	-- » --	Java	London	Sukker	» 2017
Mars	1882	Newcastle	Java	Kull	» 571
Aug.	-- » --	Java	Kjøbenhavn	Sukker	kr. 30 000
Mai	1883	Fredrikstad	Sidney N.S.W.	Høvellast	£ 400
Okt.	-- » --	Newcastle N.S.W.	Sourabaya	Kull	frcs. 4206
Jan.	1884	Sourabaya	Greenock	Sukker	£ 1540
Aug.	-- » --	Fredrikstad	Melbourne	Høvellast	» 420
Mars	1885	Port Menlacowie	Rouen	Hvete	res. 33800
Nov.	-- » --	Fredrikstad	Melbourne		kr. 4 200
					£ 300
Juni	1836	Newcastle N.S.W.	San Pedro	Kull	0
.Jan.	1887	Port Townsend	Montevideo	Lumber	£ 989
Aug.	-- » --	Dobay	Plymouth	Tømmer	» 358
Okt.	-- » --	Cardiff	Jamaica	Kull	» 200
Mai	1885	Jamaica	Fleetwood	Røtter	» 367
Juli	-- » --	Fredrikstad	Melbourne	Høvellast	» 632
Mai	1889	Melbourne	Boston	Ull	» 1000
»	-- » --	Boston	Pillau	Petroleum	Mk. 22053
Sept.	-- » --	Sundsvall	Cape Town	Høvellast	kr. 6775
					£ 1000
Mai	1890	Pensacola	Amsterdam	Pitshpine	fl. 7400
Sept.	-- » --	Larvik	Hull	Props	£ 85
Nov.	-- » --	Grangemouth	Rio de Janeiro	Kull	» 646
Juni	1891	Savannah	London	Terp./harpix	» 660

I Rio døde foruten kapteinen, også 4 av mannskapet av feberen.

«Regina» blev solgt til A. F. Klaveness, Sandefjord, i 1896 og senere videresolgt. Den møtte sin skjebne under verdenskrigen, idet den underveis med trelast til England i 1915 blev satt fyr på av en tysk undervannsbåt.

I en fartsoppgave fra 1879 for skib tilhørende T. M. Nielsen Søn ser vi hvordan fartøiene var plasert en bestemt dag.

«Cyda» nu i Antwerpen, derfra hjem	Takst	kr.	54.400
«Prinds Carl» på hjemveien fra Bristol	«	«	24.000
«Tagal» i Porsgrund	«	«	44.400
«Josephine» på vei til New York	«	«	118.000
«Alpha» på vei til Gloucester	«	«	68.000
«Mette Margrethe» på hjemveien fra St. Nazaire	«	«	48.000
«Mendora» på reise frå Shediak	«	«	35.000

Langfart.

I 1882 ankret barkskibet «Zenobia», kapt. I. Abrahamsen, op i dølen i Larviksfjorden efter et fravær av noe over 3 år. Skibet, som var et av Larviks vakreste fartøier, hadde i dette tidsrum vært i uavbrutt fart på meget lange farvanne. Sist gjorde skibet en tur fra Kapstaden til Newcastle i Australia, derfra til San Francisco og derfra tilbake til Kapstaden, overalt med ladning på kjølen og med hurtige reiser. «Zenobia» hadde således på denne reise seilt jorden fullstendig rundt og skulde, når det fornødne eftersyn var tilendebragt, påny settes i samme rute. - Dette var det fjerde skib som «Zenobia»s reder, konsul Oppen, employerte på lignende måte. (Utdrag av Amst.)

Skib i oplag.

Om vinteren lå fartøier i rekke og rad langs strendene fra Langestrand til Thorstrand. Mange gikk også i oplag i Hølen og enkelte ved Ødegården i Viksfjord, der Jahnsen drev kjølhaling og reparasjon. Av en fortegnelse fra 1881 funnet i en skibsmeglers arkiv, ser vi at der lå ved Langestrand 10 skib, Thorstrand 18 skib, Hølen 25 skib og ødegården 4 skib. Dessuten var 6 skib ventende hjem.

Tidlig på året blev mange av dem sluttet for lasting av trelast fra Treschow-Fritzøe. Andre avskibere var Bugge & Co., Backer og senere Hansen-Just. Laagendalens Bolag på Risøya ved Stavern skibet også mange laster, vesentlig til England. Svensen, Langangen, må heller ikke glemmes. - Lastingen tok lang tid, og det var en fordel å laste på hjemstedet hvor da fartøjet i almindelighet lå i sine oplagsfortøjninger. Rederen sparte dessuten taugbåt til annen lasteplass. Riktignok var slepebåten rimelig, kr. 20,- a 25,- til Skiensfjorden. Lastningen kostet i 1880 årene kr. 1,10 pr. stdr. og sjauerlønnen var kr. 1,80 pr. dag.



Oplagt i Stavern havn. Bemerk guttene i riggen.

for ikke å glemme fjellknattene rundt Østre Halsen og Rekkevik. Nei, alle hadde en våken interesse for byens sjøfolk og for de mange kjente skuter. Såsnart de var fortøiet, gjaldt det å komme ombord. Det vanket sikkert litt godt trakterement. - Ingenting kunde sammenlignes med skibskjeksen. Den var hård som stein, men den ga likesom en smak av sjømannskosten. Den gled jo lettere ned når kapteinen spenderte en krukke engelsk jordbærsyltetøi til. Det hendte endog at man fikk kandiserte frukter og andre delikatesser. - Jo, de var herlige, disse forgangne dage.

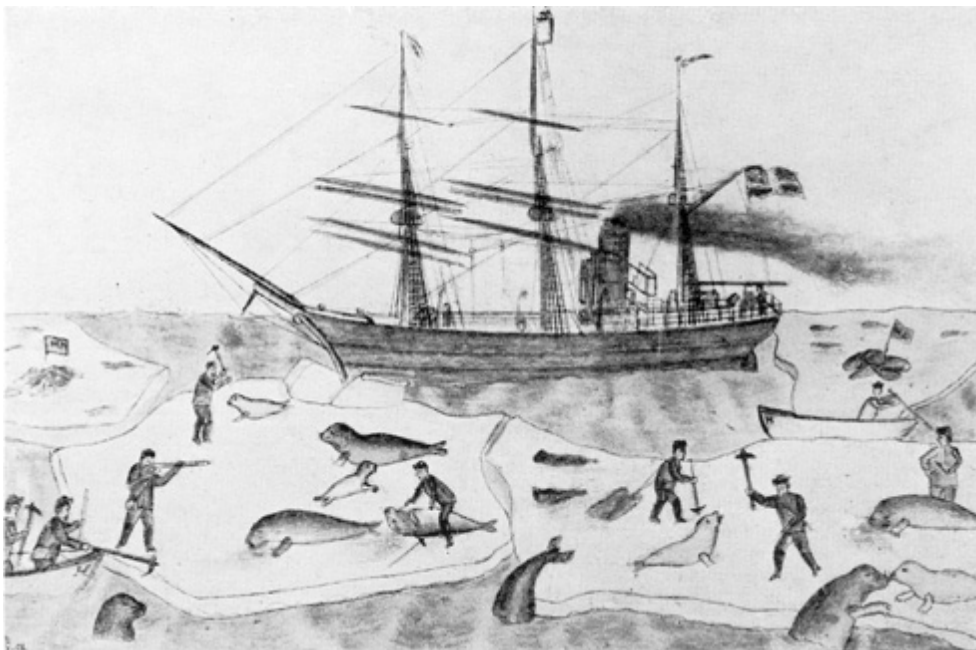
Fangsten i nord og syd

Hvalfangsten har spilt en stor rolle for Larvik og distriktene her omkring, spesielt etter århundreskiftet. En stor del av våre sjøfolk har vært med på hvalfangsten og gjennomgått den hårde skole som ishavsfangsten er. Det har vært et lønnende, men også anstrengende, arbeide.

Den første selfangstekspedisjon som vi har sikre dokumenter om, blev startet av Christiansen & Co. i 1856. Briggen «Ali» blev innkjøpt til dette formål for Spd. 15.000,- Rederiet bestod av:

Prokurator Sebbelow	1/8	part
N. Fog	1/8	«
M. Hesselberg	1/16	«
N. J. Hesselberg	1/16	«
Jørg. Christiansen	1/8	«
Hans Christiansen	1/8	«
Chr. Christiansen	1/8	«
Christiansen & Co.	1/8	«
Foged Baumann	1/8	«

Fartøiet blev påkostet meget for å settes i fangstklar stand. Ekspedisjonens totale kostende for skib og utrustning var Spd. 20.669,36. Provianten alene kostet Spd. 2.753,-. Det første år bragte som resultat 1449 stk. skinn og 199 tdr. tran. Kapteinen og mannskapet fikk tilsammen på sine parter Spd. 576,-. Fangsten dekket ikke mere enn en brøkdel av utrustningen. Næste år måtte parthaverne skyte til Spd. 344,- for hver 1/8-part. De to næste år ga omtrent samme resultat. Det siste fangstår var 1861 da «Ali» blev ført av Kaptein Sverdrup. Utrustningen kostet det år 3,196,- Spd., men fangsten utgjorde bare 889,- spd. og det blev atter tilskudd å gjøre for parthaverne. Derefter ble fartøiet solgt for 2.000,- Spd. og underskuddet måtte dekkes av de interesserte.

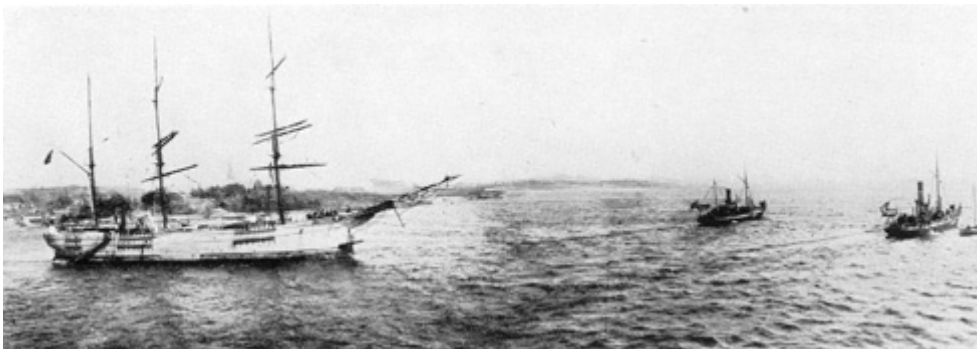


Originaltegning av I. O. Antagelig kaptein 1. O. Hoff.

Det blev altså en dårlig forretning, men den viser iethvertfall hvilket mot de hadde i de dage til å gå inn for nye tiltak.

Den første bottlenoseekspedisjon fra Larvik var antagelig den som Konsul Herlofson sendte nordover i 1885. - Vi skal også her bygge på sikre kilder og referater fra brever og journaler, funnet i gamle privatarkiver.

Herlofson kjøpte i 1885 fartøiet «Cito». Dette utstyrte han med en liten dampmaskin. Samtidig beholdt skibet sin tremastede rigg. Dampen skulde bare benyttes når det var nødvendig. Maskinen blev fotografert - i malt og prydet tilstand, som kapteinen sier -- mens den endnu stod på verkstedet. - Utsiktstønne blev rigget opp. Bysse kjøpt for kr. 27,75 og den gamle solgt for kr. 25,- «så her blir en utgift for rederiet». Så kom spekkjelene ombord. Maskinen blev prøvet både med hoi og lavtrykk. I midten av mars drog fartøiet nordover og kapteinen gledet sig til et kast med bottlenosen. Rederens annet fangstfartøi «Franklin» blev også utstyrt med dampmaskin og sendt til feltet. Rederen skriver: Tenk, den gjorde 6 ½ knob med 80 pund og 146 slag. Lettvint å holde dampen». «Cito» hadde 33 mann ombord så de har nok ligget temmelig tett.



De gamle metoder. Hvalfangstekspedisjon ut Larviksfjorden i 1905.

I begynnelsen av juli kom skibene hjem. «Cito» med full fangst - 96 bottlenoser. Disse utbragte 95 ton olje som ble solgt for ca £ 33,- pr. ton, og det ga et strålende resultat. «Franklin» var ikke så heldig. Den fikk 49 ordentlige bottlenoser og en liten død en, samt 7 klappmys.

En ny ishavsfarer «Polarstjernen» blev lagt kjølen til i august 1885 for å gå på vannet 30/1 1886.

Neste år hadde samme reder 5 fangstskuter efter bottlenose. Det var, foruten de 3 ovennevnte, «Penda» og «Aries».

Resultatet blev:

«Franklin» 66 store fisk, aldeles fullastet.

«Polarstjernen» 110 store fisk, og 250 ungsel.

«Penda» 70 store fisk, fullastet.

«Aries» 57 store fisk, fullastet.

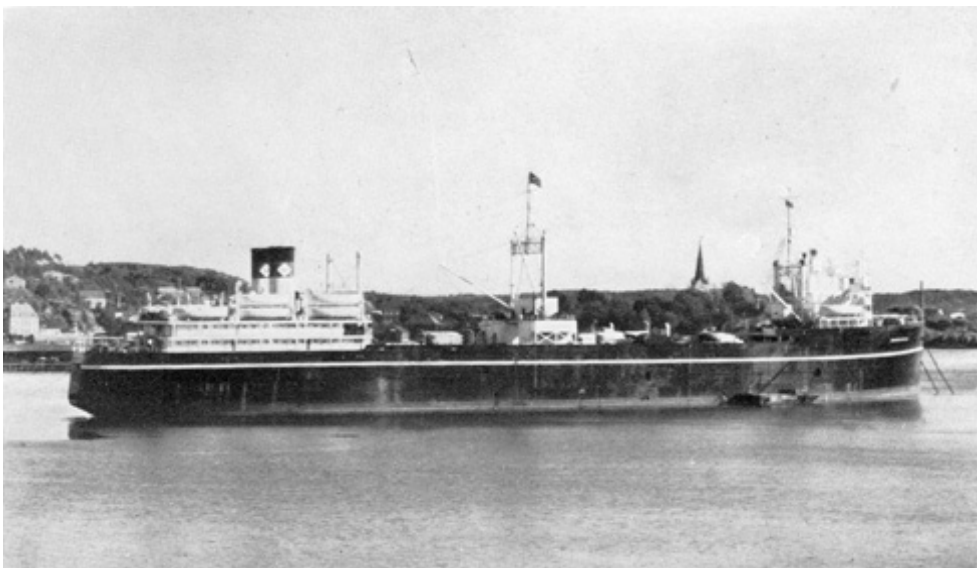
«Cito» 58 store fisk og en del sel.

Fangsten utgjorde ca. 300 tonn olje.

Til bottlenosefangerne kjøptes i 1886 bl. a. fra Jacob Aal & Søn: 20 stk. kanoner kr. 4.500,-. L. Hagen & Co.: 3000 stk. kanonladninger, 17 stk. rifler og 8.000 patroner. Hovedarsenalet: 15 stk. rifler kr. 255,-. H. Henriksen, Tønsberg: 30 stk. harpuner kr. 696,-. Alfr. Andersen A/S, Larvik: 27 stk. spekkasser kr. 8.859,-. H. P. Hagtvedt, Larvik: 1.000 stk. led. petroleumsfustager a kr. 3,-. Albert Bøe: Diverse utstyr.

Herlofson eksperimenterte for å få vekk lukten av bottlenoseoljen. Prøvet med trekull. Vilde forsøke salg til spinderierne i England. Han tilbød hele oljepartiet til London. Hvis De tar det hele, kan vi sende det over i skibenes egne jerntanker for å spare utgift med barrels. Han utga sig konferanse med Commandør Svend Foyn for å få gode råd om oljens behandling. Prisen falt det år til ca. £ 25,- pr. tonn.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



Den moderne hval fangst. Fl/k «Norhval» i Larviksfjorden.

1886 var et hårdt isår. For å få bottlenosefangerne avsted måtte der laves råk i Larviksfjorden. Først kjørte vognmann Fredrik Mathiesen med is- og sneplog ut hele fjorden. Så kom mannskapet ca. 30 mann med issager og hakker. Dette utstyr var lånt fra Haukeraas Bruk i Langangen. Fjorden var full av skuelysten ungdom.

Der var også to andre Larviksfolk som gikk inn for bottlenosefangsten omkring 1890 og det var Kaptein J. M. Larsen med «Mariane» og Kaptein O. Larsen med «Arken». Dertil kom «Bastante» og «Trafik».

De nevnte kapteiner, brødrene Larsen, kom til å spille en stor rolle i den senere sydhavsfangst sammen med broren C. A. Larsen.

Laurvigs Interessentskap for Hvalfangst ble startet av Chr. Nielsen i 1881. Styret bestod av Konsul Chr. Christiansen, P. Semb og Sakfører Hesselberg. Kaptein A. Berntsen tok initiativet til dette og han ble også bestyrer. Selskapet hadde landstasjon på Svartnæs ved Vardø. Fangstbåter var «Fiskeren» og «Nimrod». Hvalfredningsloven satte en stopper for virksomheten på Nord-Norge i 1903. Chr. Nielsen & Co. startet også, i 1895, «Shetlands Hvalfangerselskab» med 2 hval båter og det gamle fartøj «Erminia» som kullholk. - I 1905 gikk samme firma inn for hvalfangst ved Spitsbergen med stasjon i Green Harbour og med seilskibet «Figaro» som flytende kokeri. Senere inn kjøptes s.s. «Banan» til kokeri. Selskapet drev tilslutt med 4 fangstbåter



Skibsreder Peder G. Melsoen

Det minket på hvalen der nord fra år til år, og vi kan se av fangstbåtenes journaler at det var langt mellom hver «fast fisk». Fangsten blev dog fortsatt frem til 1912.

Imidlertid hadde Chr. Nielsen & Co. i samarbeide med kaptein Lauritz Larsen og med god tilslutning fra Larviksfolk, startet A/S «Ocean» med fangstfelt Syd-Georgia. Dette var i 1909. Eldre folk vil ennu huske spenningen rundt dette dristige foretagende. Skulde det bli full fangst eller ruin. - Endelig kom meldingen om suksessen. Aksjonærene fikk kr. 100,- utbytte, men de hadde også tatt en stor risk.

Året efter blev A/S «Norge» startet av de samme disponenter og med samme gode resultat. - Så kom de efterhvert de store utvidelser med A/S Spermacet, A/S New Zealand Whaling Co., The Fremantle Wh. Co. og Western Australia Wh. Co.

Bugge & Olsen med innehaverne konsul O. P. Olsen og Jacob Olsen startet i 1912 The Antarctic Whaling Co. med kaptein I. M. Larsen som bestyrer. Fangsten gikk dårlig, men ekspedisjonen fant en ambraklump til en verdi av flere hundre tusen kroner og dette reddet det økonomiske utbytte. Firmaet var også disponenter for «Deutsche Walfang-Gesellschaft Sturmvogel».

A/S «Quilimane» blev startet av Thøger Andresen i 1912 med aksjekapital 1 million. Kokeriet led havari på Vest-Afrika.

Videre kan nevnes at Chr. Nielsen & Co i 1928 startet A/S «Atlas» for pelagisk fangst. Svenske Amerikalinjens «Stockholm» ble innkjøpt og under navnet «Solglint» innredet til fl. kokeri. Hvalen blev ført inn i en port i skibssiden for å flenses og stykkes opp.

I 1925 gikk firmaet Melsom & Melsom, med verdifull støtte av skipsreder Alf Lunde igang med pelagisk fangst, først med A/S Globus og neste år med A/S Polaris. De flytende kokerier var utstyrt med ophalingsslipp akterut. Begge selskaper mistet sine kokerier under krigen og Melsom & Melsom kjøpte det store nye kokeri «Norhval», som er utstyrt med alle moderne hjelpemidler. De solide selskaper har også under Peder G. Melsoms ledelse anskaffet en voksende flåte av tankskip.

«Norhval» var beste kokeri på feltet i sesongen 1946/47 med en fangst av 175.400 fat olje og var også i 1947/48 beste norske kokeri.

Melsoms selskaper employerer ialt 514 mann. Dette illustrerer selskapenes betydning for Larvik og omliggende distrikter.

Skibsbygging

Skibsbygningen i Larvik er av gammel dato. Vi vet at mange av de fartøier som hørte hjemme her omkring år 1700 var bygget i dette distrikt. I det tidsrum som denne bok omfatter, foregikk bygningen ved flere større og mindre verfter langs stranden i bunnen av Larviksfjorden. Treschow-Fritzøe startet omkring 1840 Jordfallen Skibsverft, vesentlig med tanke på bygning av skib til transporter for firmaets eget jernverk. Til å begynne med var det små skuter som blev bygget, men størrelsen tiltok efter hvert og kulminerte med «Regina» på 826 reg.ton for Konsul M. G. Oppen i 1876. Dette verft leverte også de 2 små tredampskibe «Expres» og «Vulcan». Det sistnevnte gikk en tid i kystfarten.

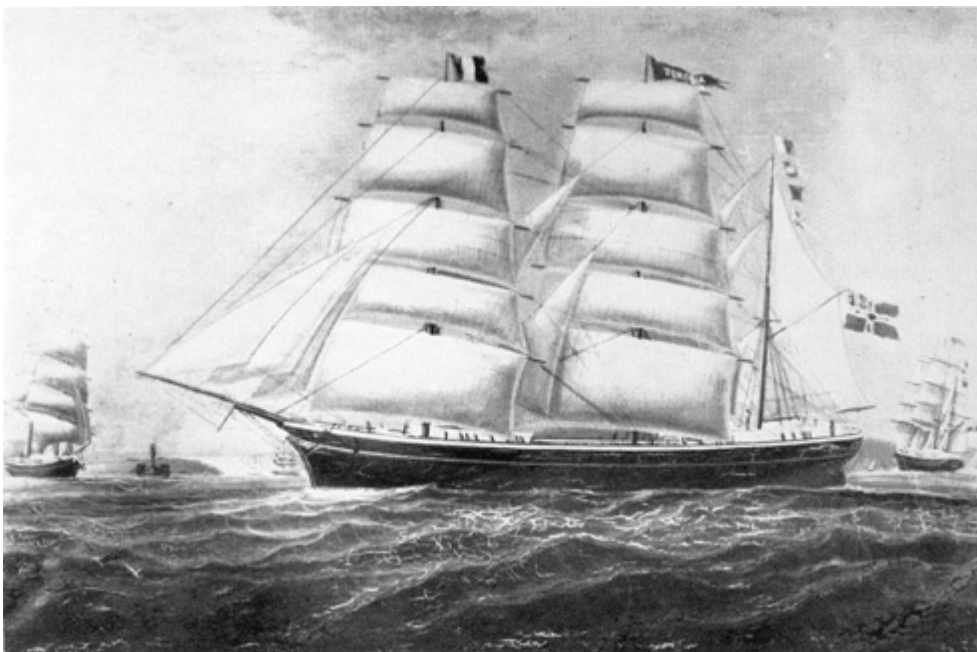
I Hølen har skibsbygningen tradisjon. Her var det familien Hesselberg, senere sammen med Konsul Oppen senior og junior - som stod for bedriften. Byggmester i mange år var Hans Chr. Jahnsen, som senere blev lensmann i Tjølling. Der blev bygget en del større fartøier bl. a. «Emerald», «Zenobia» og «Exelsior». Den siste var en stolt langveisfarer på 1.900 ton d.w.

Roligheds Verft i Hølen eiedes av rederiet P. I. & P. Berg og drev mest med reparasjoner og ombygning. Der blev de gamle krigskorvetter «Elida» og «Sleipner» omdannet til koffardifarten. Senere gikk verftet over til Bugge & Olsen og deretter til Chr. Nielsen & Co. som benyttet det til utrustningsbasis for hvalfangerflåten. Idag eies det av Melsom & Melsom og anvendes også i hvalfangstens tjeneste.

I Viksfjord, ja, til og med oppe i Lågen blev der bygget småfartøier omkring 1860.

Skibet «Norden» blev bygget på Thorstrand i Larvik i 1857.

Det kan ha en viss historisk interesse for Larviksforhold å se litt på de mange forskjellige håndverkere, arbeidsfolk og forretninger som direkte fikk fortjeneste av leveranser til det nybyggede fartøi.



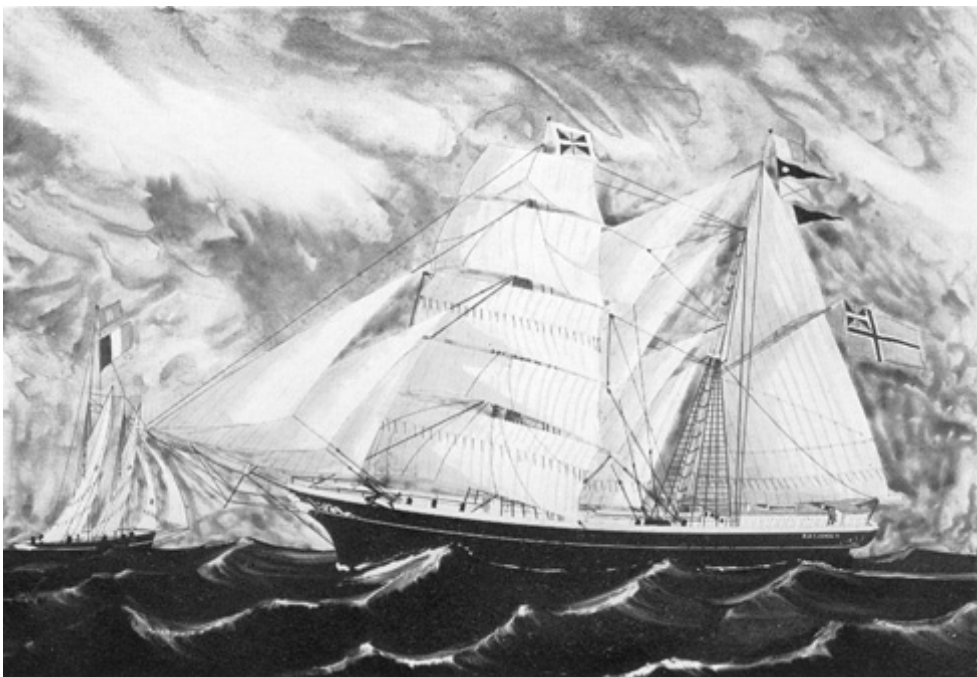
«Zenobia», bygget i Hølen pr. Larvik.

Skibsbyggeriet har navnet «Werftet paa Thorstrand» og mester var Jacob Iversen.

Brennevin blev levert av M. L. N. Astrup, glassmester var C. H. Kjølner, jernskiver blev levert fra Fritzøe Værk ved Carl Lobe, skibsjournal fra Andr. Løge, bekgyte fra I. Augestad, stentøi ved C. Barfoed, årer etc. ved C. Evensen, poteter - som riktignok bare var 2 tdr. - av A. Ellevsen, skjærstokker ved Nils Andersen, rekvisita som seilduk o. 1. ved H. Christiansen, tauverk og smør T. M. Nielsen, salt, tjære og spiker ved F. Thrane, en del av provianten leverte Christiansen & Co., kaffe, tobakk, olje, lys etc. blev levert av C. Christiansen, spiker fra Fr. Hvistendahl, 1 kahytovn fra I. A. Eckell, ovnarbeide F. Hagstrøm, seilmakerarbeide ved I. G. Haltbeide, trelast ved Bugge & Co., smedarbeide ved A. Andersen.

7 tømmermenn og drivere var stadig i arbeide fra januar til midten av april. De best lønnede nådde en ukelønn av 3 Spd., altså 12,- kroner. Mønstringen skjedde ved Falkenberg og meglerregningen var fra F. H. Falkenberg.

Ved samme verft på Torstrand blev også bygget de 2 kjente fartøjer «Alpha» og «Beta». Begge var for regning av T. M. Nielsen



«Ragnhild». M. Oppen & Co.

og Christiansen & Company. efter tegning av den bekjente konstruktør Dekke i Bergen. - «Alpha» blev bygget 1366 og var pa 535 tonn. «Beta» blev ferdig i 1868 og var pa 296 tonn.

Ved «Strandverftet i Rekkevik» hadde Colin Archer og firmaet Knutsen & Herlofson fra 1875-1886 skibsbyggeri i fellesskap. Vi har regnskapene derfra og det kan være av interesse a gi noen detaljer fra virksomheten.

Det fremgår bl. a. at Colin Archer hadde kr. 1.200,- pr. ar i mesterlønn. En annen mester hadde kr. 66,66 pr. måned. Verftet drev mest med reparasjonsarbeide. Det fremgår av bøkene at mange av de kjente Larviksskuter gjennomgikk reparasjoner :ler, således skonnert «Aries», brigg «Alpha» brigg «Anna». Familien», skonnert «Helios», brigg «Kronprinds Carl», brigg «Normand», brigg «Penda», «Sara Margrethe» m. fl.

Der blev også bygget lektere, losbater og et større fartgi, nemlig «Leon» for regning av D. Herlofson, Paris. Salgssum kr. 39.952,11. Losbåt nr. 1 kostet kr. 1.616,19.

Efter kriseåret 1886 fortsatte Colin Archer for egen regning i

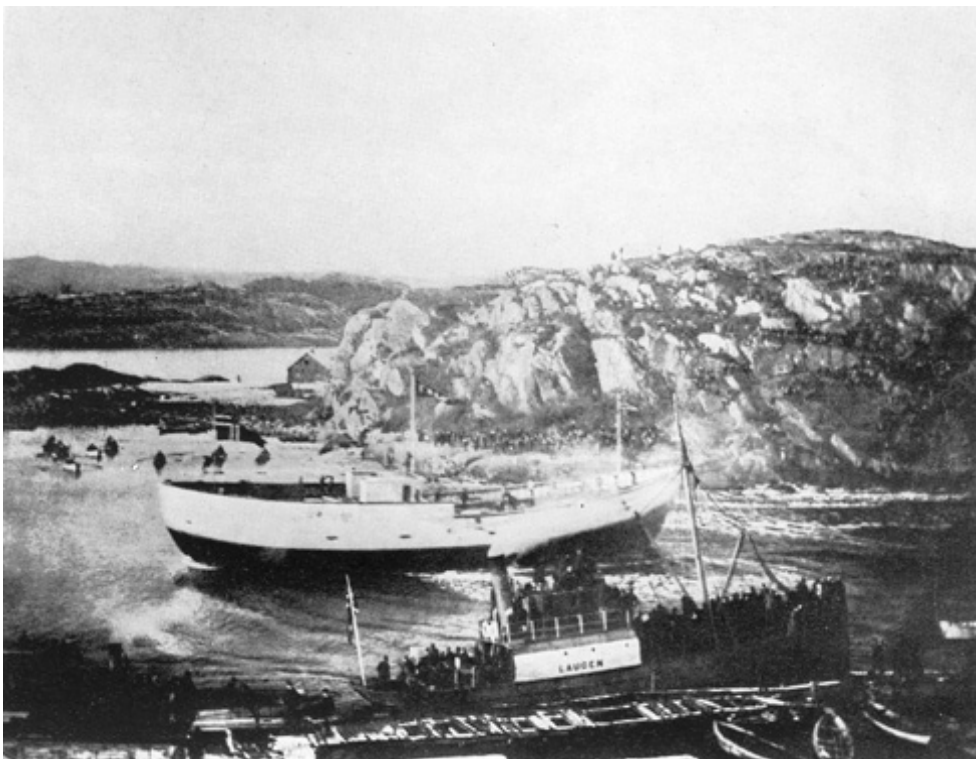


Polarskipet «Fram» før stabelavløpningen.

Rekkevik og bygget der Norges mest berømte fartøi, polarskipet «Fram».

«Nansenskipet», som «Fram» kaltes under bygningen, gikk av stabelen fra beddingen i Rekkevik den 26. oktober 1892. En mengde mennesker var strømmet til. Forretninger i Larvik holdt lukket den dag for at flest mulig kunde overvære begivenheten. Dampskipet «Laugen» gikk derut fullastet med tilskuere. Dr. Nansen og frue besteg et stillads, som var reist foran skibets baug, og i det øieblikk skibet begynte å gli, knuste fru Nansen en flaske champagne mot forstavnen, idet hun sa «ditt navn er Fram». Et tusenstemmig jubel. rop runget gjennom den sommerklare luft, da skibet berørte vannet. Til høitideligheten var innbudt representanter for regjeringen, det naturvitenskapelige fakultet, admiral Koren, det geografiske selskaps bestyrelse og honoratiores fra Larvik. (Utdrag av Jarlsberg og Larviks Amtstidende).

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



«Fram»s stabelavløpning i Rekkevik pr. Larvik.

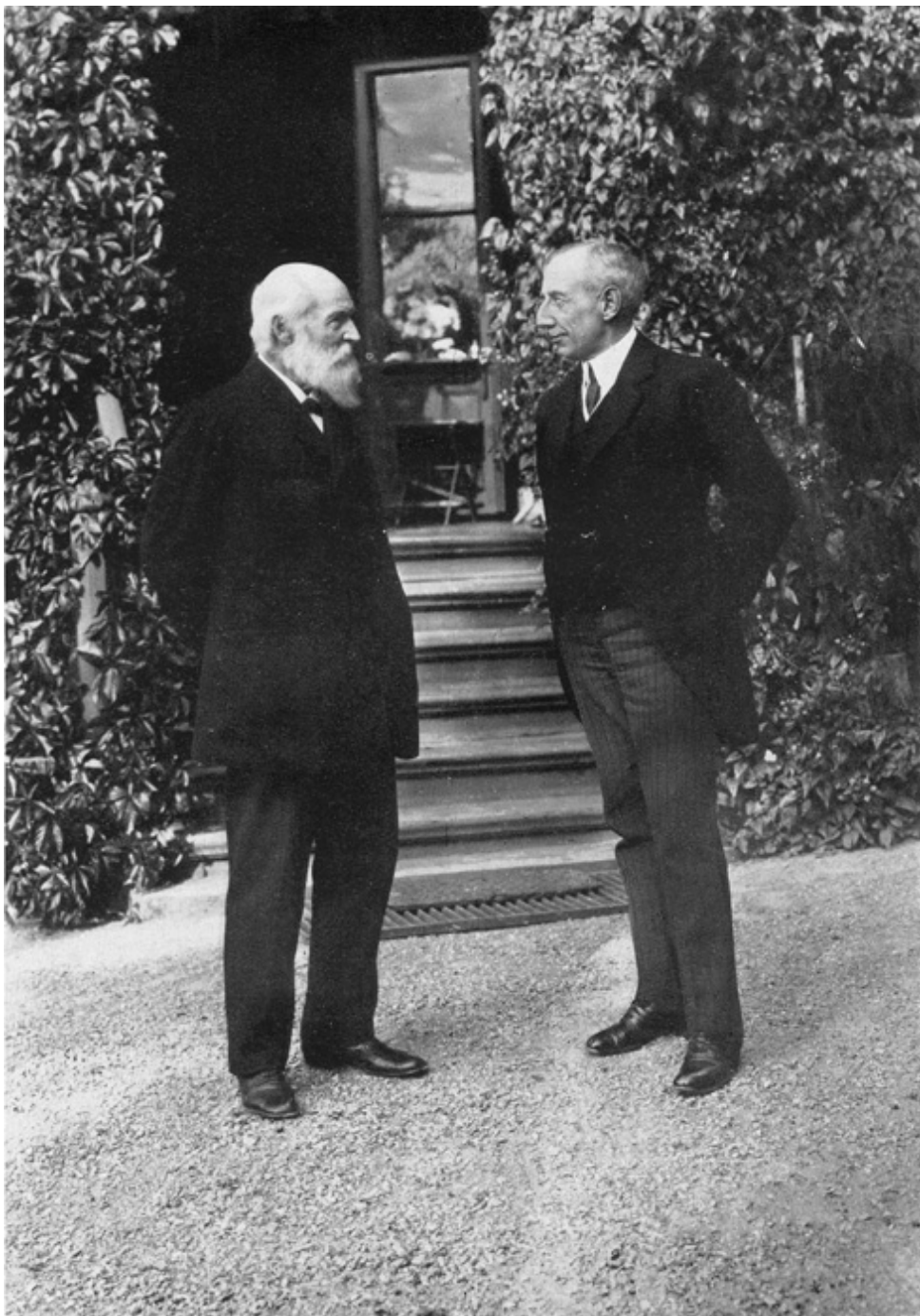
Skibsbygningen fikk et siste blaff under verdenskrigen i årene etter 1914. Da blev der bygget dampskib i Hølen samt på Revet ved Lågen, og treskib på Torstrand og Rekkevik. Nu er disse bedrifter forlengst nedlagt. I dag er skibsbygningen i Larvik en saga blott. Den flåte Larvik har, er bygget i utlandet, - bortsett fra noen enkelte hvalbåter.

Litt nærmere om enkelte av de skib som blev bygget:

«Excelsior» (nr. I) blev bygget i Hølen pr. Larvik i 1869 for regning av Hesselberg og Oppen. Den kostet Spd. 24.977,-.

«Elektra» blev bygget i Jordfallen i 1871 også for regning av Oppen og Hesselberg-familien. Den kostet Spd. 15.159,- plus tilrigning og utstyr Spd. 10.476,-. «Elektra» var en prektig skute, sterkbygget av Treschows beste materialer. Den var den første fra dette distrikt som rundet Kap Horn, og gikk op til Portland Oregon. Den hadde jernbaneskinner ut og kornlast i retur og tjente ca. kr. 45.000,- på rundturen.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



*«Fram»s byggmester Colin Archer og Roald Amundsen
på Tollerodden i Larvik*

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

«Zenobia» bygget i Hølen i 1874. Byggeomkostningene fordelte seg således:

Arbeidspenger	Spd. 5184
Materialer	« 2228
Hølen Kran	« 8789
Diverse utbetalinger	« 8412
Tauverk	« 2264
Anker og kjetting	« 1230
Wirerope	« 99
Mesterlønn og tegning	« 450
Metallhud	« 1770
Renter	« 411
	Spd. 30837
Minus solgt tiloversblevent	« 828
	Spd. 30009

Utgiftene inkluderer Spd. 100 til Snekker Thelle for billedhuggerarbeide, d.v.s. gallionsfigur og akterspeil. Gamle Thelle var en mester i sitt fag. - Kaptein I. A. Amundsen som skulde føre skibet, fikk Spd. 20 for tilsyn.

«Zenobia» blev i 1890 solgt til Svelvik og senere til Sverige. Den forliste i 1892 på Gotland.

«Regina» gikk av stabelen 12. april 1876 i Jordfallen og skibet blev rost for sin vakre konstruksjon og den solide og omhyggelige bygning.

«Regina»s byggesum var Spd. 43050. Reder var Konsul M. G. Oppen med Hesselbergs og Colin Archer som parthavere.

«Emerald» (nr. 2) bygget i Hølen 1880. Det gikk i 22 år i langfart og seilte heldig med Kaptein Ole Pedersen. Skibet blev solgt i 1902 og forliste kort tid efter på New Zealand.

Skonnertskib «Ragnhild» blev bygget som det siste større seilskib i Hølen i 1894. Det førtes av Kaptein E. Danell og gjorde flere reiser på Bangkok-Kjøbenhavn for Etatsråd H. N. Andersen. Denne kjøpte skibet i 1897 til østasiatiske Kompani, og «Ragnhild» danner innledningen til kompaniets store flåte.

Foruten de fartøier som er nevnt ovenfor, blev følgende seilskib bygget i Larvik efter 1850:

Navn:	Tonn.	Byggeår	Rederier.
Galeas «Laurvig»	52	1852	Fritzde Jernverk
Brigg «Conferenseraad Treschow»	132	1852	
Brigg «Colombus»	273	1853	
Bark «Niord»	501	1854	
Brigg «Washington»	105	1854	
Brigg «Michael Treschow»	205	1855	

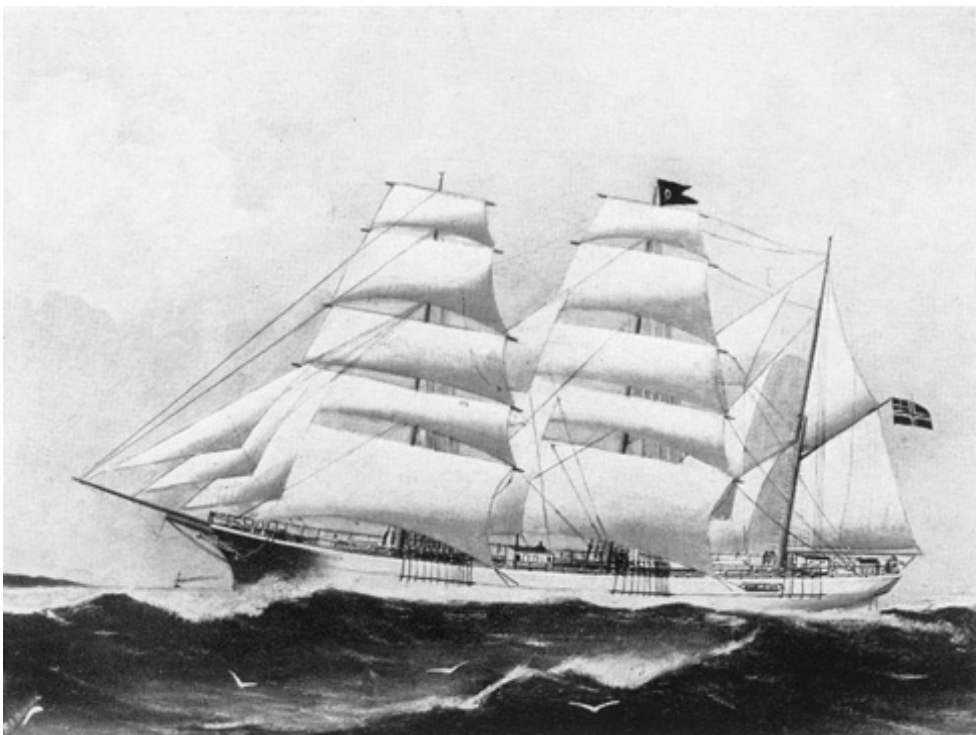
«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

Til
 Colin Archer
 med tak for "Fram"
 og alt som det ord rummer
 for
 hans altid hengjeme og
 taknemmelige ven
 Fritjof Nansen
 10 oktober 1897.

Fritjof Nansens takk til Colin Archer.

Navn:	Tonn.	Byggeår	Rederier.
Brigg «Prinds Carl»	319	1855	T. M. Nielsen
Bark «Gyldenløve»	371	1855	Kapt. C. Stephanusen.
Brigg «Elise»	144	1857	
Bark «Nor»	281	1859	
Bark «Norge»	495	1859	Hesselberg & Co.
Bark «Comte de Hainot»	356	1859	
Sk.skib «Cort Adler»	135	1861	O. Bredvej.
Bark «Aristos»	528	1868	Reinhardt, Kr.sand S.
Skonnert «Uller»	89	1869	M. Treschow
Bark »Vidar»	252	1869	H. L. Prebensen & Co.
Brigg «Daphne»	171	1869	E. Kallevig, Arendal.
Bark «Kallisto»	353	1869	Stray, Kr.sand S.
Brigg «Hamlet»	264	1870	M. Treschow

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



«Excelsior» av Larvik. M. Oppen & Co.

Navn:	Tonn.	Byggeår	Rederier.
Bark «Imperator»	575	1870	M. Treschow
Bark «Elektra»	597	1871	Oppen
Brigg «Egmont»	187	1872	
Bark «Leif Erikson»	624	1874	
Bark «Valkyrien»	251	1874	
Skonnert «Aries»	135	1875	Knutsen & Herlofson.
Bark «Regina»	826	1876	Oppen
Bark «Alhambra»	469	1877	M. P. Berg
Bark «Margrete»	376	1882	H. U. Singdahlsen

Dessuten blev følgende ombygget i Larvik:

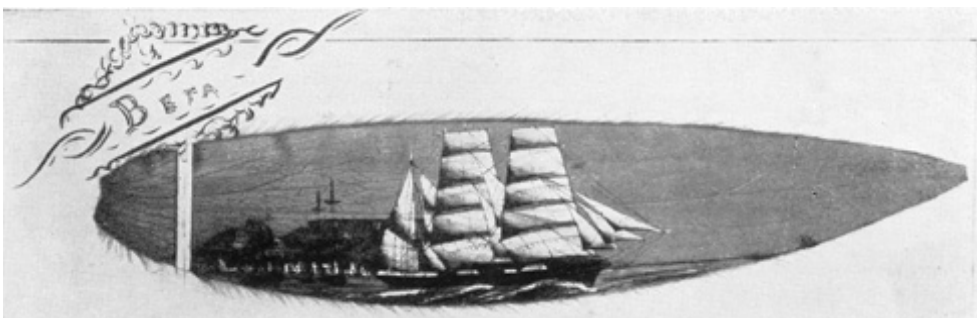
Bark «Haabet» i 1866, reder Berg.

Bark «Europa» i 1867, reder Berg, Kaptein S. Sørensen.

Bark «Adelphia» i 1880, Kaptein O. Marcussen.



«Ragnhild» efter kollisjon i Bangkok.



«Beta», bygget på Torstrand i Larvik.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

10 års fart med «Emma» 1805 - 1874

Sejlskibenes tid er definitivt forbi, men bør ikke gå i glemme. Tiden fra 1850 og frem til verdenskrigen danner en lykkelig epoke i Larviks såvelsom i andre kystbyers liv. Det kan ha sin interesse å skildre litt fra Larvikskutenes fart i denne periode. Det sikreste materiel er det som foreligger fra våre gamle medlemmer, skibsførerne, gjennom deres brever til rederiene fra alle verdens kanter.

Livet tilsjøs bød på mange farer og vanskeligheter. Eventyr kunde nok også oppleves, men ikke alltid i de skjønne former som unggutten drømte om.

Vi tar en tilfeldig Larviksbrigg og følger dens ferd noen års tid. Takket være de samlinger vi har av gamle regnskaper og brever kan vi i detaljer følge skibets og mannskapets liv og skjebne. - La oss velge «Emma» ca. 1.100 tonn d.w., tilhørende Christiansen - Company, Larvik. Parthavere var Hvistendahl, C. F. Sundalen og N. M. Bugge.

«Emma» var bygget i Amerika i 1854. Innkjøpt til Larvik ca. 1860 og med en kortere avbrytelse hjemmehørende her inntil 1897. I 1886 overtok N. M. Bugge disponeringen, og i 1897 står hans enke Anna Fritzine Bugge som reder. Av en rapport fra kaptein Søeberg 1865 fremgår:

Den 5. desember 1865 skulde fartøjet avgå fra Sulina i Svartehavet med en ladning bygg til Ipswich. Skibet var hekt, tett og sterkt, vel bemannet, pumpene i beste orden og i det hele tatt i fullkommen sjødyktig stand, bram og bovns bramræerne var nedtatt. Fartøjet gikk til ankers på Reden utenfor Sulina. Kapteinen gikk iland med bugserbåten for å klarere og kunde først komme ut til skibet neste dag. Da var det blåst op fra øst med stor sjø og det var med nød og neppe kapteinen tilsist blev halt ombord ved tilkastet line. Sjøen tiltok og skibet satte hele bakken under. Man måtte stikke fra sig

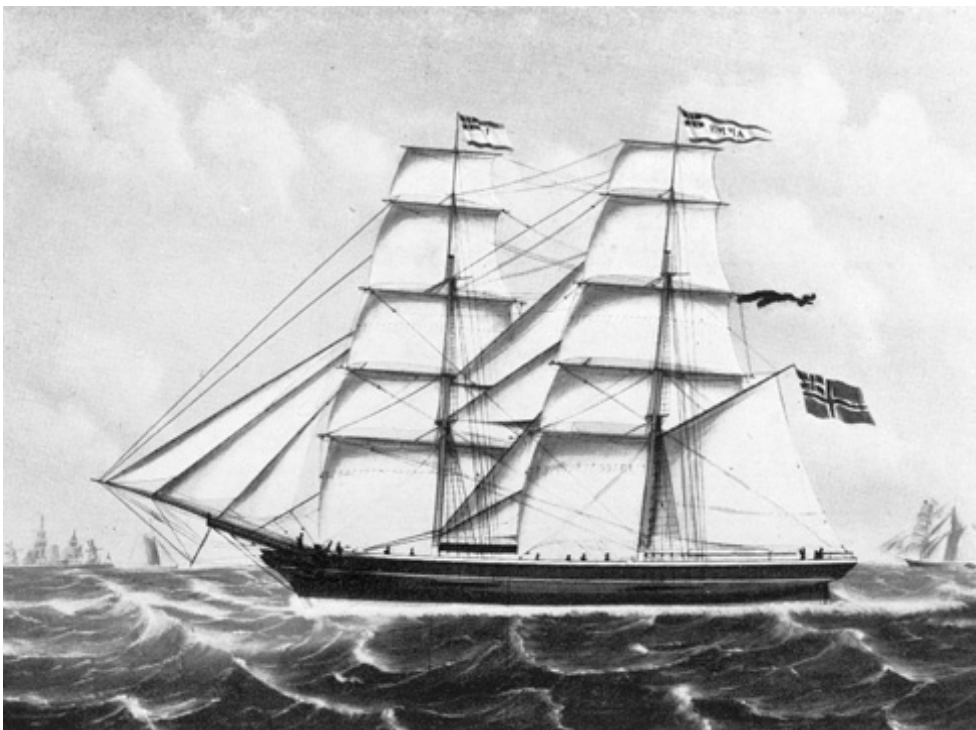
60 fvn. kjetting og anker.. Satte alle mulige seil. Var nødsaget til å føre toppede mersseil for å klare landet, men skibet la sig meget over og kastet lasten. Det arbeidet hårdt i den svære sjøgang og fikk meget overvann. Efter å være kommet under seil og i orden, merkedes at skibet begynte å trekke vann og pumpene sattes igang. Måtte ta 2 rev i mersseilene og gjøre storseilet fast. Fikk mere og mere styrbord slagside. Kl. 9 efm. blev begge pumpene uklare, 2 ½ fot i luvart pumpe. Kl. 10 tok en sjø låringsbåten, dekket fyltes jevnt med rekkene. Slo inn endel av skanseledning for at vannet skulde få friere utløp. Folkene blev mismodige da de ikke kunde få skibet lens.. Den 7. desember kl. 12 midnatt tok den beslutning å holde av for nærmeste land for å redde skib og last. Hadde så meget slagside at det neppe vilde styre. Forferdelig overvann og tiltagende storm. Kl. 9 fikk kjenning av Cap Touza og derpå av Cap Kalakvia. Kl. 11 ½ blåste en orkanaktig storm fra nord med snefok og vi mistet landet av sikte. Måtte gi op krydsersseil, da skibet kastet sig tvers og ikke vilde styre. Vannet rullet stadig innover dekket. Bragte tilanker på 9 fvn. vann med stb. anker og 75 fvn. kjetting i læ av Kalakvia i storm fra nord med snefok.

Fredag 8. desember Prøvet å rette skibet. Tømte vannfatene om styrbord, kastet overbord en varestang og 3 bramrær, m. v., kappet overbord alle 3 bramstængerne med godset. Mannskapet nektet å fortsette reisen og erklærte skibet å være i usjødypkelig stand.

Lørdag 9. desember Vedvarende storm. Kapteinen forklarte mannskapet at Constantinopel var det nærmeste sted hvor fartøjet kunde bli eftersett. Mannskapet nektet å fortsette dit. Til vår skrekk opdaget vi at skibet fikk mere og mere slagside og sank dypere i med akterenden. Besluttet å kaste endel av lasten og holdt på med dette i 3 timer. Stemplet derefter lasten ved å trekke seil i bunnen ovenpå kornet og på sidene og siden med støtter og bord så godt det lot seg gjøre.

Søndag 10. desember Mannskapet kom akter og erklærte at de vilde forlate skibet og ikke stå ombord natten over. Båtene blev satt ut og vi fant det riktigst, for å redde skib, last og frakt, å sette skibet iland på den bløte lergrunn ved Kavarna, hvorfor vi stakk fra oss anker med 75 fvn. kjetting, tilsatte seil og satte skibet på grunn. Mannskapet tok sitt tøy i båtene og gikk iland med undtagelse av kaptein, styrmann og 3 mann. Kapteinen sendte øieblikkelig express med brev til den norske konsul i Varna.

Mandag 11. desember Ut på formiddagen gikk kapteinen iland for



«Emma» av Larvik.

å få lektere og hjelp til lossingen, men kunde ikke gjøre sig forståelig, hvorfor han reiste til konsulen i Varna. Nådde ikke dit før følgende dags middag.

Derefter begynte alle formaliteter med havariet, lossing av lasten og ombordtagning igjen, forhaling til Constantinopel o.s.v. Datoen for «Emma»s avgang derfra fremgår ikke, men vi treffer det igjen i Ipswich den 8. juni 1856 efter en stormfull reise. Da overtok kaptein G. M. Gundersen kommandoen. Lasten var utlosset 22. juni og den 7. juli gikk fartøjet tilsjøs for Newport Mon, hvortil det ankom 19. juli. Den 31. juli var det ferdig lastet. - I Newport var det vanskeligheter med enkelte av mannskapet. En mann var blitt beskjenket av en hyrebass og sendt ombord på et amerikansk skib som lå klar til å gå. Mannen hoppet på sjøen da ingen så ham og svømte ombord til «Emma» igjen. Den 11. august gikk det seil for St. Thomas W. I. Ankom dertil 26. september 1866 efter 45 dagers reise. Kapteinen skriver til rederiet, at det er meget sykdom der. Derfor har han i likhet med andre skibsførere engasjert dampkran og negere til å losse, for

om mulig å holde mannskapet friske og raske, da det koster 2,- daler pr. mann pr. dag omman skal ha noen på hospitalet. Dertil doktorlønn, som også er meget høi, derfor gjør man helst akkord med ham på forhånd mot å betale efter 3 daler pr. mann, hvorfor jeg kommer til å betale 60,- daler. Det er dessuten tiden om å gjøre. Med maskinen kan man losse omkring 80-100 til og med 120 tonn pr. dag når været tillater, da kullene blir bragt bort på vogner som går på skinner. Ved almindelig heising eller winching kan de bare losse 20 a 30 tonn høfest pr. dag, da kullene skal bæres bort av negre. Utgiftene blir store, så remissen blir forminsket. Dog tror jeg ikke at jeg behøver ha noen frykt for gode papirer, da Companiets veksler skal være de beste man kan få når undtas Bank of England.

Den 25. oktober samme år skriver kapteinen, at han dessverre har ubehageligheter å melde, idet feberen tar alt mer om sig blandt mannskapet. Først måtte styrmannen og 3 av folkene på hospitalet. Derefter 2den styrmann, kokken og 3 mann til. De er alle blitt bragt iland så fort de har følt sig upasselige, så jeg vil håpe med Guds hjelp at der ikke skal bli noen fare for dem. Kaptein Sem på «Nordkyn» av Tønsberg lover å tilse folkene på hospitalet og ta dem med til Belize.

I påtegning av 26. oktober på samme brev skriver kapteinen: «Vi havde her i slutten af forrige maaned noget av en orkan som nok passerte nordenom, da en mængde skibe er kommet ind hertil i havari og flere uden master, paa Turks Eiland skal den nok have raset haardt og ødelagt næsten det hele. Paa forskjellige steder skal ogsaa skibe været gaaet iland. Her slap man taalig, endskjønt der var dog en og anden som fik lidt malør. - Idag faaet styrmanden og 3 mand ombord agter jeg at afgaa det første jeg kan. Da 2den styrmanden idag var daarligere, saa at han ei kjendtes ved mig da jeg var oppe og saa til ham, lod jeg nok en læge tilkalde til consulation, men de afgav desverre en daarlig trøst. De skulde gjøre alt hvad som stod i deres magt for ham, men med lidet haab. Saa jeg maa herved bede Dem på læmpeligste sæt at underrette hans gode forældre om den tunge og sørgelige tildragelse som forestaar ham. Kokken kommer nok ogsaa til at falde fra, da han var daarligere idag.

Jeg har idag maattet gjøre ny accord igjen med doctoren for doll. 60 for at tilse de syge, som jeg efterlade paa hospitalet og er udgiftene for dem der til dato doll. 40.

Jeg beder Dem være forvisset om at jeg haver gjort alt for folket som haver staaet i min magt».



«Emma». Mann overbord.

Det neste brev er fra Belize i Honduras, datert 15/11-65 og lyder: «Herved bliver det min sørgelige pligt at melde Dem det jeg lykkelig og vel ankom hertil med skibet den 5. ds., men dessverre med et sørgeligt mandskab».

Da jeg den 27. f. m. afgik fra St. Thomas, og efterlod mig der 5 mand paa hospitalet, var det i det haab at naar jeg kunde komme ud til søes og faa luftet skibet, at det øvrige mandskab da skulde staa sig bra, thi saa længe vi laa der var der ikke en mand der kunde komme i rummt $\frac{1}{2}$ time førend han kom syg op, og fik hver dag en syg at bringe iland. Vi saa da at komme avsted, men samme dag blev tømmermanden syg, og døde den 31te. Den anden dag efter at vi gik ud blev Jens Andersen syg og siden næsten daglig en eller anden af dem, der måtte koge og i rummet for at hente det nødvendige, og av dem jeg havde faaet fra hospitalet var det blot styrmanden, der kunde gjøre tjenest, og var han ikke ret bra han heller, saa vi var blot 3 og sommetider 4 mand paa hver vagt hvorfor vi ikke kunde faa rengjort skibet paa reisen heller. Vi fik et meget byget og urolig veir, hvori vi var uheldig nok til at faa nogle seil splittet, men som det ser ud til at vi skal faa tid nok til at reparere her. Jeg hører at der undertiden, nemlig 28. f. m. skal have blæst en orcan, hvori flere skibe skal være kommet ind til Jamaica uden rig etc. Da jeg kom hertil den 5te var mandskabet saavidt bra at lodsens bragte skibet lige op paa reden om aftenen, istedenfor paa Quarantine havnen. Da jeg følgende morgen

fik visitationsbaaden til siden fik vi ordre til at gaa tilbage paa Quaranteinestationen og avvagte Pratica og blev jeg paalagt at rengjøre skibet og kalke det over i rummet, samt skvætte det over med clorkalk, hvorfor jeg fik 4 negrer ombord til at hjælpe løfte ankeret, manøvrere og fastgjøre seilene etc. samt til at gjøre rent i rummet, hvor mine folk enda ikke taalte at komme, da de blev syge ved blot at gaa ned efter vand eller kul, endskjønt vi hele tiden havde haft ventilerne oppe langs siderne og porterne agterud samt luftseil i lugarene; siden vi kom her har det hjulpet bra, da vi ogsaa fik alle baugportene ud.

Da vi Løverdagsaften den 10. havde faaet gjort reent og kalket i Tyskendæk, fik vi Pratica med paalæg at saa fort som ske kunde og ballasten kom ud at faa rengjort og kalket i underrummet, men forsent desværre, thi inden vi Søndagsmorgen kunde faa bragt de syge iland paa hospitalet, døde den ene ombord, nemlig matros Jens Pålsson (svensk), dog fik jeg begravet ham iland og bragt lde paa hospitalet, der nu er bedre.

Jeg og lodsens har haft et helt trubbel angående Quaranteinen, dog haaber jeg at vi skal slippe bra derfra alligevel, maaske lidt mulkt. En engelsk brig som afgik samtidigt med mig fra St. Thomas kom her 8 dage efter mig, og kommer nok til at ligge 30 a 40 dage i Quaranteinen, da smaakopperne som graserer i St. Thomas, er brudt ud ombord blandt mandskabet.

«Skjold», som afgik 5 dage føre oss fra St. Thomas, kom ogsaa 3 dage efter os hertil. Ogsaa haft syge ombord.

Jeg har nu sjauere ombord til at laasse balasten, og har at betale dem doll. 1 ¼ dgl. tilligemed maden. Jeg haaber at jeg skal blive klar dermed denne uge og komme op paa lastepladsen igjen, at jeg kan faa liggedagene til at dreie, da det lader til at de nok vil holde mig her lang tid, da de har et andet stort engelsk skib at laste, der har 2/6 reduction i fragten, om den bliver lastet under 60 dage.

Jeg vil nok ogsaa faa disput med dem, da jeg hører at jeg skal have ialfald forendel stor last, hvilket jeg ikke kan tage, da porterne blot er 28 tommer, og gjennem store lugen kan jeg heller ikke tage noget stort, uden at kappe lugekarm og bjælke i tyskendæk, hvilket jeg ikke agter at gjøre om jeg kan undgaa, endskjønt andre skibe gjør det.

Igjennem consulen der igaar ankom fra Jamaica & St. Thomas, erfarer jeg den tunge og sørgelige tildragelse, at alle de fem av mandskabet som jeg lod efter i St. Thomas skulde være afgaaet ved døden

tilligemed mange fra de andre skibe. Maaske De vil være god at underrette familierne om disse tunge tildragelser.

Paaskrift: «Undskyld dette sker i hast, da jeg maa benytte anledningen til at faa sendt brevet med et transportskib, som har bragt og medtager tropper herfra. Postforsendelsen er ellers afbrudt nu».

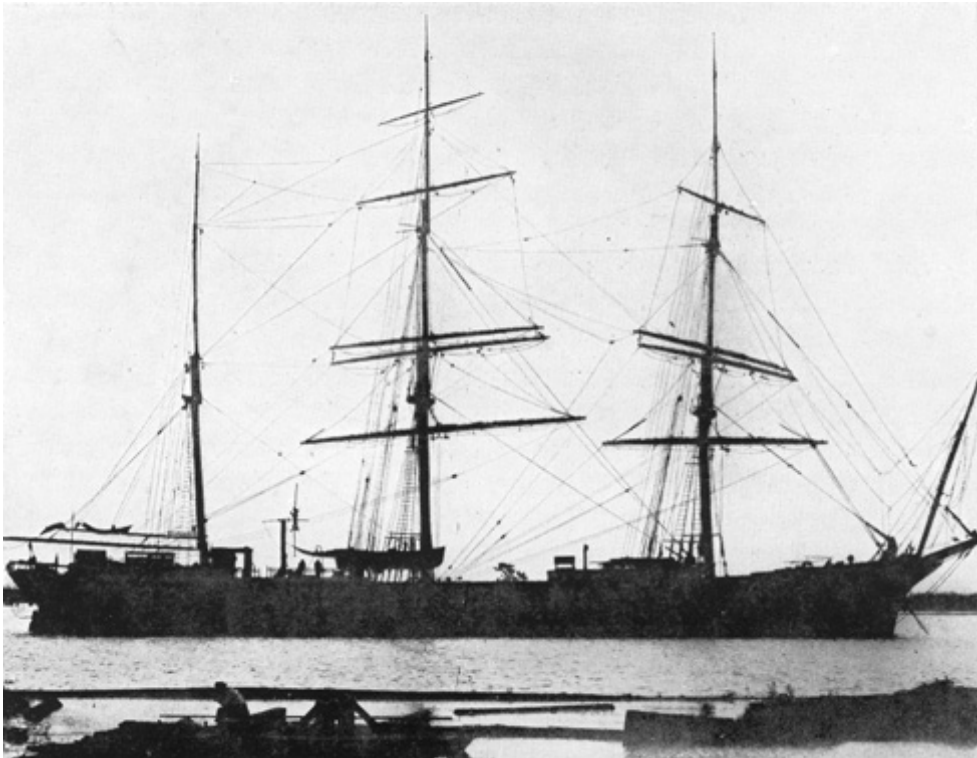
Det siste brev om alle vanskelighetene på denne tur er datert Belize den 20. desember 1866:

«Da nu anledning gives til med et engelsk skib der afgaar til England at faa afsendt nogle linier, vil jeg herved benytte anledningen til at melde Dem hvorledes jeg har det.

Af taptein Semb der ankom hertil med «Nordkyn» fra St. Thomas først i maaneden, og som skulde have medbragt de der af «Emma»s efterladte mandskab erholdt jeg desværre bekræftelse paa de af mig forhen bragte sørgelige efterretninger fra St. Thomas, at de efterladte vare samtlige afgaaede ved døden. Styrmand S. J. Søeberg allerede samme dag vi afgik derfra (26. oktober), kok Carl S. Eliassen den anden dag (27. oktober), seilmager Bernhart Iversen og Axel Theodor Schaufs fra Gottenburg, død 28. oktober samt Martin Olsen den 29. oktober, og bleven begravede. Kaptein Semb medbragte mig rægninger for de udgifter for nævnte mandskab som han havde udbetalt der, stor doll. 262,02 for hvilken sum han ifølge min ordre afgav paa Dem Spd. 248,- men da han berægned dollaren til 114/1 istedetfor den blot er 111/- vil De være god at af gjøre samme med hans reder hr. Hanssen i Tønsberg.

Jeg har nu faaet hyret 3 mand, en til 9,- spd., en styrmand som 2den styrmand til 15,- spd. og en matros til £ 2 maaneden, og kan det maaske lykkes at faa pikket op nogle flere inden jeg bliver klar herfra.

Under orcanen i St. Thomas den 29. september havde vi skibet opefter kaien, som brak ned, fik rubbet af noget kobber, som vi først her, efter at ballasten var losset og skibet lemped dygtig over, kunde komme til at reparere. Vi maatte paasætte 10 plader, der koster doll. 11, tillige havde agterfortøjningen brægt ind halegatet og finknættet agter om styrbord, hvorfor jeg har haft lde mand fra land til at reparere, hvilket i arbejds løn løber op til 27,- doll. medberegnet noget arbeide paa baadene etc. Ligeledes havde jeg stormende og byget weir fra Jamaica hertil, hvorved adskillige seil skjørede og splittet for os, da det var de daarligste vi havde underbendt, men de ere nu fordemeste reparerede ombord med den seildug jeg havde fra Newport og St. Thomas.



«Emma» av Larvik.

Med lastningen gaaer det smaat nok helst nu, da soldaterne og volenterne ere dragne op i landet for at møde indianerne, der truer med at komme ned at plyndre og brænde ligesom for 3 aar siden, da de brændte op næsten hele Belize. Paa værftene findes faa til at arbeide, og er kjøbmændene og formændene og alle saa forvirrede, at man kan knapt faa tale med dem. Mahognykuttingen er nu stopt, men min last er for en stor del nede og resten underveis, saa jeg med tiden skal vel faa completeret. Jeg har nu inde i skibet saavel 400 Logs, der efter deres berægning udgjør ca. 450 tons samt 50 ton Logwood; men jeg troer det knapt, da skibet ikke kommer noget i wandet, nu blot 13 fod endskjØndt jeg tillige har 70 a 80 tons ballast i bunden. Underrummet er ogsaa knapt mere end $\frac{1}{2}$ a $\frac{3}{4}$ fuldt. - Mandskabet alt vel».

Først efter 98 dages ophold i Belize lettet fartøiet den 13. februar 1867 og gikk tilsjøs. Det ankom til London den 8. april 1867. Der gikk lossing og utveining av lasten meget langsomt og var først avsluttet

21. mai. Kapteinen skriver: «Gud give en lykkelig reise og at vi snart maa indtræffe i Laurvig». Det kom frem til Staværn den 30. mai og gjennomgikk nødvendige reparasjoner. Derefter blev den sluttet for en ladning trelast fra Østersjøen til Barcelona og ankom på lasteplassen - Strømsund - 24/7 67. Kapteinen klager over lastens sammensetning; det er håndskårne bondeplanker, temmelig ujevne, vriene og drøje både i bredde og tykkelse, 150 tjærefater skal også medtas, men disse tar han på dekk, da frakten skal betales av avsenderen og da får det ikke hjelpe om det lekker ut noe på veien. Efter at skibet var lastet skriver kapteinen, at det er meget rankt og vil ligge på den ene eller annen side så meget over at røstboltene er til vannet og bare ballastmerket eller kobberet i vannlinjen på den annen side. - 1. september avgikk fartøiet fra Strømsund. - Den 14. septbr. passertes Kjøbenhavn. 10 dager senere anløper det Arendal for avhentning av 2 nye livbåter. «Emma» hadde midlertidig lånt en båt av rederen og skulde sende den hjem fra Arendal. I hans brev om denne sak står det: «Uheldigvis fremkommer den i en daarlig forfatning thi tre av mandskabet, Christian Larsen, Martin Nilssen og Svend Nilssen skulde en dag hente ombord nogle smaa fade med vand, og var da uheldig nok ved ombordheisingen at det ene fad faldt ned igjen i baaden og skadet den betydeligt, hvorfor den har at blive istandsat paa deres bekostning».

Dette anløp av Arendal blev en langvarig historie. Rankheten tok overhånd og Loyds agent optrådte på arenaen. Mannskapet vilde helst gå fra borde. Sjørett blev avholdt og kapteinen medgir at skuten ser «noget anstødeligt ud» som den lå der. Der blev gitt pålegg om å losse op lasten for å få mere ballast i bunnen. Dette arbeide måtte utføres og kapteinen leiet sjauere til jobben, mens mannskapet blev hjemsendt. Senere ber han om å få sendt med første dampskib, som vel blir «Olaf Kyrre» fra Larvik 13/11, følgende av det forrige mannskap, nemlig 2. styrmann O. W. Flood, båtsmann Andreas Paulsen, Sandene, matros Lars Henriksen. Stavern, letmatros Fredrik Falkenberg, jungmann Ernst Schaug, kok N. C. E. Nord og dreng Ole Hanssen. Den 19. november var skibet endelig klart til avgang. - Kapteinen nevner at krydsmasten var råtten helt igjennem til under hyttetaket, hvor han fikk den frisk ved å gjøre kile i masten og splitt i foten med fem skruer. Han har gjort masten 5 fot lenger enn den gamle for om mulig å forandre skibet til barkskib. Derfor har han også ladt gjøre et litet mers og eselhode og kjøpt en spire til stang. Ellers hadde han alt utstyr til kryssriggen om det skulde vise sig at skibet kom

mer til å lide noe ved forandringen i seilas eller manøvrering. Så kom da «Emma» tilsjøs efter henimot 2 måneders opphold.

Barcelona 6. juni 1868. Efter en meget stormfull reise ankom skibet den 31. desember og dessværre var turen ikke uten uheld. Det passerte Dover den 28. november, Portland den 30. november og fikk da en sterk storm av S.S.W. Den gikk over til N.W. og blåste orkanaktig. Mesangstageseilet skjørte og blåste vekk, oprørt hav, mange sjøstyrtinger over, dekkslasten begynte å bryte løs. Den 5. desember passertes Lizard. Skibet tar til å lekke og selv med stadig pumping av slagpumpene kunde man ikke holde det lens under stormene. Den 19. desember passertes Gibraltar. Derefter inntraff et uheld i form av kollisjon med en fransk fullrigger «Empereur du Brezil» av Havre. Ved ankomsten til Barcelonas red lå fartøiet 18 ½ fot, mens loserne ikke måtte ta skiber inn over 18 fot. Kapteinen reiste iland, men blev vist ombord igjen for å avvente 3 dagers observasjonsquarantine. Om mottageren av lasten sier kapteinen, at han skal være en «Scherper» og kranglevoren. Endel av dekkslasten måtte losses i lektere for å lette skibet og den 4. januar kom det op til losseplass efter mange formaliteter og ved hjelp av slepebåt. Utdrag av journalen måtte fremlegges for Tribunalet. Om journalutdraget sier kapteinen at det er gjort «kort og godt, bare løselig bemerket at vi var inde i Arendal for contrarig vind, hvor vi da havde at indsætte en ny mast, paa grund av at den anden havde faaet en skade, der forhen ikke kunde bemerkes». I et brev av 19/1 nevner han, at en brig som gikk ut fra Arendal samme dag som «Emma», ankom først 18 dage senere.

Den 8. februar var skibet klart til avgang fra Barcelona, men en storm tvang den til atter å fortøie. Kom derfra den 11. febr. og ankom til Cagliari den 20. februar for å laste salt for Gøteborg.

Den 22. april 1868 ankom Gøteborg lykkelig og vel. Lossingen gikk dårlig. 1.800 tønner på de første 14 dager. I Gøteborg lastet «Emma» jern og planker for Bordeaux og avseilte med denne last den 1. juli. Allerede 19. s. m. meldte kapteinen sin lykkelige ankomst til bestemmelsesstedet. Han har 18 løpende arbejdsdage for lossing av trelasten og 6 dager for jernet. - Fra Bordeaux blev skibet sluttet for en ladning til New York. Kapteinen sier det gjelder fater med en sort veske, som han tror heter Borres og som benyttes til farve. I bunnen får han jernbaneskiner. Frakt 4.000,- dollars i gull. - Fra Bordeaux skriver kapteinen den 25. juli, at folkene lider av den sterke varme og for ham selv er det en plage å sitte stille ombord for varme og insekter.

Den 22. september var man klar til avgang, men på grunn av storm stakk det først tilsjøs den 2. oktober.

Den 12. novbr. ankomst New York efter en bra reise, «ikke snar, men dog god». Reisen gik sønnenom Azorerne og over for Bermuda. Derfra til New York fikk han en god chance. Den foreløbige remisse til rederiet var på £ 200,-. Halvparten av mannskapet rømte, men da man måtte bruke stuere og folk fra land og de bortrømte hadde ca. 85,- spd. tilgode, antok kapteinen snarere at han hadde vunnet litt på det. Senere rømte 2 mann til og det tiltross for at den ene - båtsmannen - hadde vakt og ekstrabetaling for den. Da skibet blev uten vakt brakk fenderne om natten og skibssiden blev ramponert. Man måtte lempe 50 ton steinballast over i den ene siden for å få skibet over så man kunde få kobberet reparert med 20 plater. Ellers er det daglige arbeide den vanlige driving, stadig omtalt med kapteinens optimistiske håp om å få skibet tett. - Fra New York blev sluttet en last petroleum i bokser til Antwerpen til 24 cent gull pr. boks, 30 dage for lastning, og lossing efter kotyme.

Hvordan det gikk på den tur og de nærmeste måneder fremover fremgår ikke av foreliggende materiale, men vi treffer «Emma» igjen i Port Said den 8. desember 1869. Kapteinens brev derfra lyder i utdrag:

«Efter en meget lang og besværlig reise er det jeg herved dog har glæden at kunne melde Dem at jeg da endelig lykkelig og vel ankom hertil den 5. desember og er nu igang med losningen. Da nu skibene har saa forskjellige reiser, at nogle som gik samtidig med mig ere allerede herfra igjen, nogle som afgik efter ere kommet føre mig, atter andre har afgaaet føre og samtidig fra England med os ankom samtidigt og nogle efter os hertil, har jeg nøjere konferert med nogle af dem og finder at paa grund af deres bedre seilads har de en og anden gang, naar vi har faaet nogen anledning, løbet saameget forbi mig, at det har skilt dage, som har gjort uger de har kommet i forhaanden - allerhelst eftersom skibet blev urent».

Om reisen forøvrig beretter han om et uhell ved Dover, hvor han mistet en av mannskapet.

I Middelhavet gikk det bra til å begynne med og den 30. oktober var de tvers av Algier, men så kom stormen. Høi og brytende sjø veltet inn over dekket, så det stod fullt av vann op mot rekkene. Lukeskallingen skyldtes løse flere ganger og alt som kunde komme løs, løsnet. Meget vann fikk de også i kahytten, så et par hundrede brød og endel erter og annet blev bedærvet. - Et eldre under-mersseil skjørnet og blåste vekk, likeså messanstagseil.

så voldsomt i det oprørte hav at nokkerne på røilbardunerne sprang og falt ned over bramriggen, likeså brakk nokkerne på brambardunerne, men de blev da forsåvidt på plass som de ikke falt ned. Taljeribbene på stangebardunerne sprang også. Skibet blev som almindelig noe lekk, men det avtok igjen også som tidligere. - Den 1. november. blåste det orkanaktig og kapteinen sier, at make til lynild har han ikke sett selv under troperne. -- De fleste ankomne skibe hadde fått mere og mindre skade, en brukne master, en knekket baugspryd, en sønderbrukne båter og de fleste sønderrevne seil. - Skibet blev så begrodd at det vilde hverken frem eller manøvrere. Mannskapet måtte skrape når anledning gaes, men for det meste blev roten stående igjen og vokste hurtig. - I Port Said hadde tømmermannen nok å gjøre med driving av dekk og skarver og efterseing innen- og utenbords, seilmakeren med å efterse seilene og sy et nytt mersseil. - Kapteinen ber om undskyldning fordi brevene blir sjuskete, men det var omtrent umulig å få skrevet ordentlig for fluer og moskitter. - Julaften var fartøjet med £ 250,-. Kapteinens kaplak £ 45-3-3.

Den 30. desember 1869 avgikk «Emma» fra Port Said og ankom til Trapani den 29. januar 1870. Kapteinen skriver: «Atter efter en lang og besværlig reise, hvorunder jeg har mistet jageren, der skjørnede og blæste bort for det meste, saa jeg kommer til at koste en ny her, ellers mere og mindre slitage paa de andre seilene, som dog vare de ældre; ligesaa har det løbende godset lidt meget, saa at et og andet maa ombyttes med nyt, ellers alt vel. Dog dækket gaar fort nu, saa at det kan ikke nytte at drive skarverne mere, men jeg har ladet tømmermanden spundse over de flæste af dem, og ligeledes paa de andre steder som er daarligst. Jeg har ladet folket høvle af dækket for at jevne det noget at ikke vandet skal blive staaende for meget og trække i træet, hvisaarsag jeg har ladet det olie over og kommer til at gjøre det nok engang om det end bliver kostbart. - Disse lange reiser har medtaget størstedelen av provianten, saa jeg kommer til at måtte anskaffe en stor del af den slags ogsaa, og den er kostbar. - Skibet med ladning holder omtrent den jevne lækkagen - formeget til at holde det læns med de smaa slagpumper - men jeg faar lægge saa meget mere bædding i slaget, saa slagvandet skal ikke genere lasten noget, til vi med storpumpen kan faa trækket læns».

Den 19. februar var skibet lastet, men måtte ligge og vente på gunstigere vær. Tilslutt bedret været sig, men vinden var løi, så «Emma» lå med seilene i topp og ventet på et blaff som kunde bringe den ut.

Brisen kom, skibet svaiet, ankeret lettet og den passerte ut forbi fortet, og reisen med saltlasten til Bergen begynte. - Hjemreisen blev lang og «contrarig». Passerte Gibraltar 11. mars, kom op i kanalen 29. mars og rapporterte da skibet ved en fisker utfor Lands End. Passerte stredet den 9. april, kom op under Jæren den 14. Ankom Bergen den 19. april 1870. - Mannskapet var ungt og uøvet. To mann var syke, selvforskyldt, en annen var sturen, da han hadde vondt i brystet, seilmakeren var bra nok til sitt arbeide, å sitte og efterse seilene, men ellers var han nærmest krøpling, jungmannen Nicolai Pedersen hadde vært uheldig å falle ned fra ruffen, da skibet slingret og arbeidet voldsomt, og hadde skadet armen sin. - Kapteinen er lei for at han antagelig er kommet forsent til «emigrantpassagerengagemang». Det første skib lå klar til avgang og seks andre var engagert. I senere brev nevner han at emigrantkontoret har skrevet og telegrafert til mange steder for å undersøke om der kunde være en ladning emigranter for «Emma». Om skibet sier han: «Vi er nu begynt at pudse op fra topperne og nedover med skrabning, som maa gaa føre lapsalving og maling - saavel til veirs som inden- og udenbords. Ligesaa maa jeg have skibet skrabt under dækket og langs siderne i tyskendæk for at faa bort alle rustflækkene, og faa overstrøget med noget limvand - da der nu ser temmelig blomstret ud, og falder meget i synet paa besigtigelsesmændene, som jeg antager ikke kommer ombord førend skibet bliver udlosset. Kunde det naa lykkes at faa beholde classen for 2 eller 3 aar - og faa emigranter». - Kapteinen fikk tillatelse til å reise hjem. Der blev han syk og doktoren ordinerte spanskeflue på skulderen og senere også en på siden, og endelig en under høire arm. - Ved sin tilbakekomst til Bergen skriver han om mannskapet, at det er noe sværmende og efter all sannsynlighet vil finne på å absentere sig når de kommer til Quebec. - I juni måned blev klassen fornyet med A.2 for 2 år. Værditakst spd. 15.000,-

Den 9. juli var skibet klart til avgang. Det blev et beskjedent antall passasjerer som medfulgte, nemlig 4 rumpassasjerer, som betalte spd. 24 mot at kapteinen kjøpte et vannfat for 6 spd. I kahytten blev det 1 dame til spd. 30 for reise og kosthold samt 5 spd. for hendes 2 års gamle barn; en herre til 30 spid. samt en annen av barmhjertighet for 10 spd., da han intet hadde. Kapteinen tilføier: «Jeg havde helst seet at være fri allesammen». Han er ennu ikke helt irisk, men håper at han straks vil bli bra når han kommer tilsjøs og får ro samt kan leve på friskt eller hermetisk nedlagt mat. - Av saltfrakten sendte han hjem spd. 700,-.

I Quebec rømte 2 mann, men han seilte likesågodt to mann tilkort mot heller å betale det resterende mannskap ½ £ ekstra hver.

Den 24. august 1870 gikk skibet ned roveret, men kom på grunn. Det kom av ved næste høivanne, men var blitt så lekk, at kapteinen i samråd med styrmennene og mannskapet fant at det vilde bli for stridt med pumpingen, medmindre han kunde få 4 mann i tillegg til mannskapet.

Den 30/8 fortsatte «Emma» reisen, men lekkasjen øket og skibet måtte anløpe North Sydney, Cape Breton - Canada som nødhavn. Der fikk det pålegg om å losse hele lasten og kjølhale. Det viste sig at skadene var så store, at skuta sikkert efterhvert vilde gått mere og mere lekk og blitt full av vann. Først den 15. desember var det klart til avgang. Det ankom til London 11. januar efter en hård reise. - Formodentlig har «Emma» derefter gått hjem til Larvik i oplag. Vi hopper ihvertfall frem til mai 1874, da den ankommer med 880 ton is til London. Kaptein A. Jansen var da blitt fører av skibet. Derefter gjorde det atter en tur på Canada og hadde en totalfrakt på £ 1.579,-. Frakten var 105/- pr. stdr. og remissen til rederiet £ 948,-, et flott overskudd på en enkelt tur.

Hermed slutter beretningen om «Emma»s ferd i årene 1865-1874. Plassen har ikke tillatt oss å medta flere detaljer, men av det som er gjengitt vil man ha fått et inntrykk av de vanskeligheter og farer som sjøfolkene stod overfor i de dage. «Emma» var ikke mere uheldig enn andre fartøier, kanskje tvertimot, men livet med seilskibene var nu engang slik.

Glimt fra seilskibstiden

Oppens første skib var den lille skonnert «Dido» i 1864. Kaptein O. C. Olsen. - På sin første reise for rederiet hadde den en sammensatt last for H. L. Prebensen og G. Thrane, Larvik, til Kirkwall. Ladningen bestod av diverse trelast, men dertil kom 279 stk. årer, 459 hakeskafter, 95 dus. hasselkjepper etc. - Kapteinen ordnet salget av hele lasten, som utbrakte £ 346,-. Den gjorde det året også en stykkgodstur fra Hamburg til Larvik med varer til de store firmaer her, deriblandt Prebensen, Falch, T. M. Nielsen, Bugge & Co., Hvistendahl, Teilmann m. fl. Skibet tjente i 1864 spd. 920,-.

Brigg «Conferentsraad Treschow» førtes av F. Abrahamsen og disponertes fra 1865 av M. & H. J. Hesselberg. iste styrmann var Thor M. Paulsen og 2den styrmann Theresius L. Grunden. Brev fra Helsingør 28/9-66. «Kommet ind her for kontrari efter 20 dages reise fra, Luleå. Lang reise, men bare vi faar østlig vind saa enden er god blir alting godt». - Efter 10 dages ytterligere reise ankom den til Antwerpen. - Kapteinen sier at Kruge med «Laurvig» skal være i roveret og ventes inn om aftenen. - Fra Antwerpen gikk skibet hjem for vinteroplag efter å ha utført 3 Østersjøturer det året.

«Joseph Hayden» Kaptein A. Jansen gjorde en reise fra Bristolkanalen til St. Thomas i 1866. Den avgikk fra Cardiff i oktober og kom frem til St. Thomas 19. november og avgikk til Cap Hayti for å laste en ladning farve, tre og kaffe. Der fikk kapteinen ordre om å holde skibet under seil i 24 dager i quarantine. Var ferdiglastet 24. mars og fremme i Antwerpen den 30. mai. På St. Thomas døde styrmannen og flere av mannskapet av gulfeberen. Kapteinen skriver at hele mannskapet unntatt han selv og kahytt drengen har vært angrepet. Den gule feber, kolera og koppene krever daglig sine ofre.

Den ene dag er man frisk, den neste døden nær. Han fikk rasket sammen et mannskap på 12 mann tilslutt, men av dårlig kaliber. En av dem var soldat. Han nevner at det har vært så fullt av veggelus i kahytten at han ikke har kunnet ligge der på 5 måneder, men har måttet innrette hengekøier.

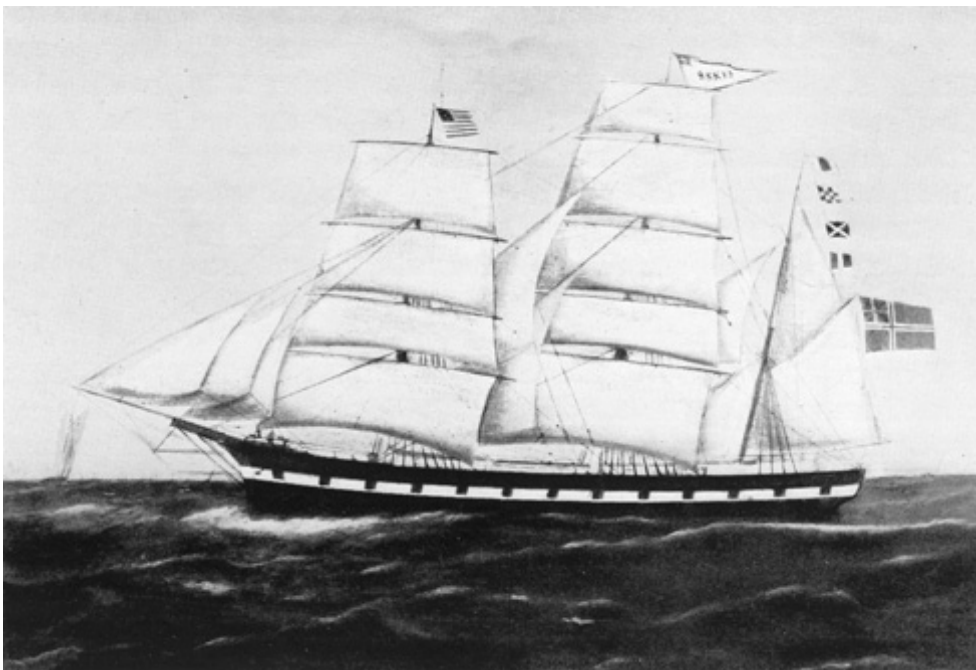
På reisen til Antwerpen var skibet så urent i bunnen at det nesten ikke kom frem. Det hadde 7 ukers god vind, men nådde allikevel bare til midt i Canalen. Der kom østlig vind, og det medgikk 3 uker derfra til Antwerpen. Ved fremkomsten var all proviant opbrukt. Kapteinen skriver: «Da De er saa snild at tilbyde mig, at min kone maa følge med op til Østersjøen vil jeg ogsaa benytte mig af Deres godhet at tage hende med paa reisen, og hvorfor jeg takker rederiet saa meget».

Skib «Danzig» av Larvik, Kaptein J. Christiansen skulde til Østersjøen våren 1867 og rapporterer i brev av 15. juni at han er blitt opholdt i Gvarken av drivis som hindret ethvert skib i å komme videre. «Danzig» fikk havn i Svartklub, og der erfarte kapteinen at hele Bottenhavet lå fullt av is, og at Øresund var full av skib. Den 14. juni var det fremdeles umulig å komme gjennom isen. Endelig den 27. slap den frem til lasteplassen, Nyland.

Brig «Johan» av Larvik. Skibet gikk i isfarten fra Larvik distrikt til Hull. I brev av 4. november 1870 skriver kapteinen Johs. Gude, at reisen var ledsaget av tildels stormende vær, men at «Johan» allikevel har holdt sig dyp, så han håper på god utlossing. Videre nevner kapteinen at den siste østlige vind bragte med sig ca. 200 skib, hvorav ingen isfartøier. Han regner derfor med at iskompaniene vil betinge sig en ny ladning til akseptabel pris.

I et brev av 7. januar 1871 fremgår det at Humberfloden siden skibets ankomst har vært full av drivis, så skibsfarten tildels har vært stoppet. Kapteinen har av den grunn måttet vente 2 dager på ballasten.

Brig «Carl» av Larvik, Kaptein C. Nielsen, skriver i brev fra Archangel av 26. juni 1869: «Jeg maa melde Dem at jeg lykkelig ankom hertil den 24. juni med 33 dages reis fra Glin, saa turen op blev vistnok lang, hvilket er tilfælde med alle. Her ankom i løbet af 2 dage ca. 120 skibe, alle med lang reis, fra 5 til 9 uger, fra Canalen, Østkysten og Irland, og hjemmefra med 5 ugers reis. Jeg havde kuns 12



«Sinken» av Larvik. Kartein Johs. Gude.

dage til jeg var oppe ved Lofoten Eiland, hvor jeg traf sammen med hele flaaden og derfra og op til Archangels har jeg blodt haft 2 dage god vind. Ved det at vi alle indtraf her paa en gang medgik der 2 dage forinden man blev expidered ved toldboden; imidlertid haaber jeg paa mandag at kunde begynde indlastningen».

«Sinken»s forlis.

Skibet blev innkjøpt av Christiansen & Co. i 1872 og overtatt i Hamburg ved Kaptein Joh. H. Næss, og som fører blev ansatt O. C. Olsen. Det endte sine dage på reise fra Shidiac til Sharpness. Det gikk fra lasteplassen den 12. mars 1895, men kom op i ruskete vær med kuling og haglbyger. Den 16. november observertes at det øverste rorbeslag på stevnen var løst og at potterne hadde begitt sig ut. Roret hang løst, skibet begynte å trekke vann så pumpene måtte gå stadig. Mannskapet kom og syntes ikke det var forsvarlig å gå over Atlanteren, men at man måtte søke nærmeste havn. Pumpene gikk hele tiden. Den 20. november såes en fiskeskonnert styrende utover og mannskapet kom da og sa at de ikke vilde stå ombord lengere og heistes flagget

«i sjau». Rorbeslaget var da løst og det var blot den ene bolt i stevnen som holdt. Man fryktet hvert øieblik at den skulde brykke og roret falle og slå inn agterspeilet. Dertil kom at man ikke kunde styre skibet, da styrbord ror ikke kunde fåes lenger enn midskibs. Videre fryktet man for at skibet kunde bli fullt av vann og at det da vilde synke med all den faste ballast. - Man holdt på fra kl. 1 til 3 før alle kom ombord i skonnerten. Kaptein og mannskap kom inn til Halifax og meldte sig for den norsk-svenske konsul der.

Skonnert «Aries», kaptein R. O. Husebø.

Bergen 26/10-75. - Gikk fra Cronstad 10. ds. Måtte til ankers under Bornholm den 14. for storm. Der lå over 100 skib. Lasten var skøvet over til styrbord og skibet hadde 2 fot slagside. Da «Aries» kom inn i Øresund den 19. hadde skibet rettet sig igjen, så sjøen måtte ha kastet dekkslasten tilbake igjen. «Nu har jeg seilet med «Aries» i 3 maaneder, men først paa denne tur til Bergen har jeg prøvet dens sødyktighed. Den har faat gjennemgaa alle grader av vind og veir og har bestaaet prøven med udmerkelse. Langs den norske kyst løb den 10 a 10 ½ mil for skværseilene storseilet fast».

«Mira», kaptein J. B. Meyer.

London 13/9-76. - Ankommet 8. ds. efter 13 dages reise fra Kragerø. Urolig veir. Mistet lidt av skandseklædningen og fik den nye baaden beskadiget, idet en styrtsø slog bort baaskrabben og fyldte kahytten med vand. Islasten er nednu ikke solgt, da ingen vil have is nu da veiret er saa koldt. Jeg tror ikke modtageren kan faa fragten igjen for den engang. Imidlertid forsvinder lasten til $\frac{2}{3}$ af sin oprindelige størrelse.

Risøen 1/5-77. - Naa blaaser det vestenvind og saaledes har vel denne sommeren faaet banesaaret.

Hull 6/7-77. - Uagtet certepartiet lyder paa at lasten skal bringes til og hentes fra skibsside, maa mandskabet bære lasten lang vei ind paa land.

Hull 14/7-77. - Jeg har gjort mit bedste med besigtigelsen af skibet, men jeg kunde ikke faa udeladt at kjølen var ormstukken. Det bliver ufordelagtig, hvis assuranceforeningen benytter sig af det.

Hull 31/10-77. - Lastet et større parti bedste sort rifled sten og mønepander til Larvik.

Tyne Dock 2/11-81. Da jeg kom under land her fredag 21. f. m. med en

at drive iland. Skibet blev saa læk at vi holdt pumpene hele natten. Der forliste et skib udenfor Shields samtidig.

London 22/1-80. - For å spare telegramutgifter sendte kaptein Meyer et felles ankomsttelegram for 3 Larviksskib som ankom samtidig, nemlig «Kronprins Carl», «Hoppet» og «Mira». Han ba rederiet underrette de andre redere.

London 9/2-80. - Modtageren var misfornøid med mig fordi jeg havde ladt indrykke et stykke i Shippingazetten om den daarlige losningen. Jeg frygtede for at han af den grund vilde forsøge at redusere fragten. Men jeg havde sikred mig kvittering fra Dockkompaniet.

Riga 6[/]5-80. - Min aviader har nu 52 skib under lastning og ikke lastepammer til det halve, saa her bliver ens taalmodighed sat paa prøve.

Drogden 2/6-80. - «Den Gode Moder» afgik fra Riga 4 dage før mig og nu har jeg ham i sigte forud og indhenter ham strax.

Øresund 13/7-80. - Jeg havde en noksaa god anledning de 2 første dage fra Hull, men saa gik ogsaa alle 4 mersseil (sommerseilene) istykker for vinden. Briggaffelen kom ned i 3 deleer og rev storseilet itu. Alt maatte ned og ombyttes. «Mira» er dygtig læk nu igjen, som sedvanlig.

Mann overbord.

I et brev fra kaptein O. B. Evensen, som førte skibet «Ross», tilhørende Knutsen & Herlofson, Larvik, beskrives et av disse ulykkelig tilfeller som ikke var så helt sjeldne i seilskutenes dage. Brevet er datert Norrköping 25. mai 1876 og lyder:

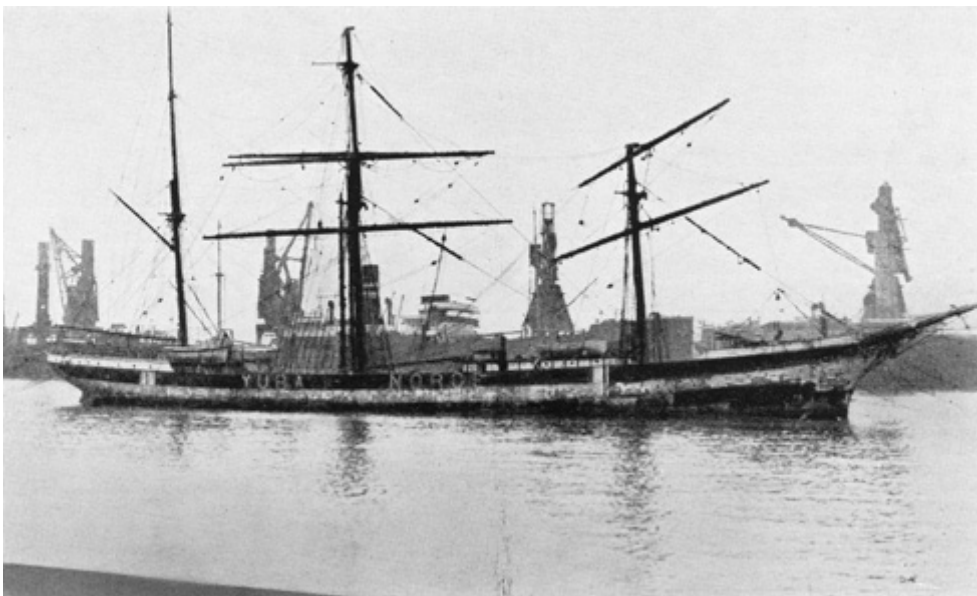
«Jeg har ogsaa havt det uheld at miste en mand, nemlig Ketil Reiersen. Han faldt overbord paa høide af Ystad den 6. mai om eftermiddagen, medens vi holdt paa at reve storseilet. Han var nemlig ude paa bommen for at hjelpe til med at hale ind liget paa seilet. Hvordan han have sittet kan jeg ikke forstaa, da det var saagodtsom ingen søgang. Det var ri tignok frisk kuling saa hun løb en 5 mil fart bidevind. Jeg saa ikke at han faldt, for i det øieblikk var jeg i læ av kahytten for at klare seilet, da jeg havde hele storseilet nedfired for at reve det lettere. Han faldt paa hovedet i vandet og styrmanden siger at han ikke var nær skibets side. Jeg troede han havde slaaet sig siden han ikke kunde holde sig oppe. Jeg fik saavidt se lidt af hans sydvest. Det var alt hvad jeg saa, for vi sprang øieblikkelig til baaden og kappede surringene med øksen. Før vi fik den paa vandet, var han ikke mere at se. Han kunde ikke svømme, hørte jeg folkene sa.

Havde han kunnet svømme bare lidt, saa tror jeg vi skulde ha bjærget ham, men det gik saa fort, at det var som at kaste en sten paa vandet. Jeg haaber dere er saagod at underrætte hans forældre. Det er saa ondt for mig at skrive til dem om det. Et saadant brev tror jeg ikke jeg kan skrive. Hans klæder har jeg taget agterud. Jeg skal sende dem hjem, men herfra blir det saa kostbart, at det vilde være bedre hvis jeg kunde faa dem i land i Helsingør eller Kjøbenhavn. Hans opgjør skal blive sendt Dem med første post».

Rapport over Strandingen af Briggen «Prindsesse Eugenie» af Laurvig, ført af Skibscaptain A. Berntsen, paa Reisen fra Kotka til Boulogne med en ladning Træ i November 1876 paa Læsø.

Stormen tiltog til Orkan, og de holdt det gaaende for smaa seil. Fortøiet fik mange Braadsøer over, som beskadigede kahytten, Rundhuset m. m. Kl. 8 Aften fik de et Fyr i Sigte, som antoges at være Trindelens Fyrskib, de loddede paa samme Tid 5 Favne og da de derefter observerede Brendinger forude og paa Læ Baug, halsede de rundt N.O. over og tilsatte rebet Fok og fuldt Storseil for at klare Lægeren, men strax derpaa huggede Fartøiet i Grunden. Der saaes nu Brendinger forud baade paa Læ og paa Luv Baug og Skibet vedblev at hugge sig indover Grunden. Roret brekkede og Kl. 9 Aften stod Skibet fast i Grunden og huggede saa voldsomt at Stykker af Skroget stødtes af og saaes at flyde op langs Siden. Fartøjet lagde sig efterhaanden med Siden til Land og krengede saa meget over, at de maatte kappe Storrigningen for at det ikke skulde gaae helt rundt. Den 7de om Morgenen gjordes der med Redningsbaaden fra Læsø et forgjæves Forsøg paa at komme ud til Skibet og da dette vedblev at krenge over, isaa at Dækket begyndte at skilles ud maatte de endvidere bortkappe Forrigningen. Efterat der igjen den 8de var bleven gjort et forgjæves Forsøg med Redningsbaaden, maatte Mandskabet forblive ombord indtil den 10de, da Veiret var bleven mere roligt og det lykkedes dem at komme i Land med egne Baade. - Politimesteren var mødt paa Strandingsstedet.

Ved skjønnsforretning afholdt den lite November (i Strandingsprotocollen) fandtes Fartøiet staaende paa Østenden av det saakaldte Staalmandsrev paa Ca. 6 Fod Vand, paa Sandbund med store Stene omtrent 4 Kabellængder fra den faste Strand. Begge Masterne vare kappede og laa langs Bagbords Side. Skibet laa paa Siden og var aldeles nedbrækket, saa skønsmændene erklærede det for Vrag og tilraadede hurtigst muligt at bjærge hvad bjærges kunde».



«Yuba» (nr. 2) av Larvik. Etter havari 1915.

Kaptein Berntsen måtte opholde sig i lengre tid i Danmark for å ordne op med havariet. Han fortalte senere at deri gode danske mat og det rolige liv iland ga ham en korpulense som han aldri gikk av sig igjen.

«Yuba», kaptein A. B. Meyer.

Fecamp 17/7-77. - «Jeg har talt med mæglerens svigersøn den danske vicekonsul Konstantin som beder hilse og sige, at han næste aar vil være aaben for isspeekulationer. Desuden talte han om at forsøge skibe granitsten fra Norge. Kanske dette kunde frembringes i Larviks distrikt». (Som bekjent er granitskibningen over Larvik av stort omfang i dag. Forf. anm.)

Kaptein Meyer var også med konsulen til hans bolig like utenfor Fecamp, og sier at han aldri har sett noen smukkere villa med haver og parker. -- Han slutter brevet med å si, at han håper man forbereder sig hjemme på gode 3-4 og 5" planker, for «Yuba» trenger i hoi grad på en ny kjole helt ned til sinkhuden.

I et brev fra Miramichi, Kanada. skriver han: «Hils kaptein H. S. Nielsen at jeg har kjøbt 2 større og 2 mindre støvkoster».

Honfleur 30/10-77. - Ifølge Deres ordre og brev fra herr B. Elligers har jeg kjøpt en del frugt, men den er meget dyr.

Appelsiner og vindruer turde jeg ikke befatte mig med, da de var saa sure og umodne.

«Anna», kaptein M. Sølsberg.

Kapteinen skriver:

Sødersborg 8/6-77. Mit mandskab, som var forføret af styrmanden, negtede at arbeide i Christiania, for de vilde gaa fra skibet. Jeg vilde da gaa den lovlige vei med dem, og straffen var fra 10 dages vand og brød til 3 aars strafarbejde. Mandskabet gik da godvillig ombord igjen og takket mig til, og saa afmønstrede jeg styrmanden.

Grangemouth 14/11-77. - Stormende reise. Umulig at laste før skuden er efterseet. Bliver vel nødt til at gaa til Charlton for der skal være en god banke. Det bliver vel bedst at sætte «Anna» der og undersøge hvor hun har det. Jeg tror hun har det i laskene forud under fokkenøstet.

I brev av 15/10-81, sier han at reisen blev lang, men efter omstendighetene må man ikke klage. «Vi laa 300 skib under Bornholm og drev af næsten til Falsterbro igjen».

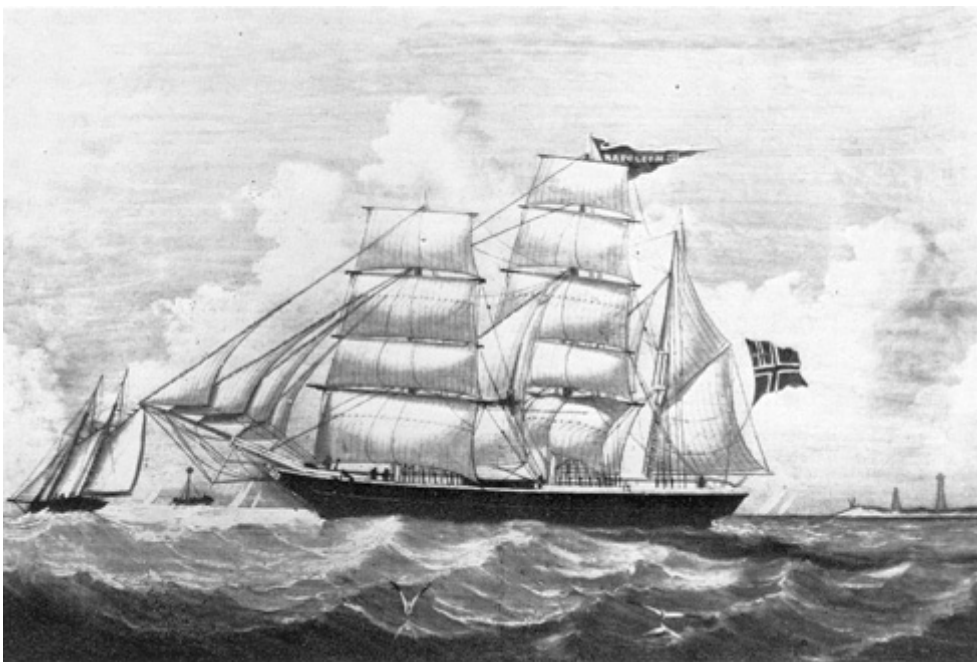
28/12-81. - «Er endelig kommet frem til Honfleur, endskjønt det saa mørkt ud. Det er den stormfuldeste reise jeg har været ude for. 14 dage laa jeg mellem Jomfruland og Christiansand. Var helt oppe ved Beachy Head og drev af igjen. En del seil er skjørnet og et spand vant brukket.

Honfleur 4/1-82. - «Jeg har modtaget ordren om at gaa den vei vinden falder, enten hjem eller til Liethsfjord, og det skal jeg efterkomme.

Newcastle 24/2-80. - «Dette var en stormfuld overreise. Jeg frygtede for at «Anna» ikke skulde have klaret sig denne gang. Hun kastede sig i til husene, saa pitpropsen stod baade paa tvers og langs i vanterne. Hun blev ogsaa mere og mere læk, saa vi stod ved pumperne uavbrudt et jamndøgn førend vi fik læns. Et braadt kom over og tog lanternbrettene og livbøierne og skuffede rundhuset forover, saa det blev vrient. Det som var igjen af dækslasten laa hulter til bulter. For at kunde manøvrere skibet, maatte vi kaste overbord det som laa mest i veien. Naa da skibet ligger i havn, er lækagen 1 ½ tomme i timen. Jeg antager lækagen er i hvalkjæften, for jeg kan se store drevvaser henge der.

Fra Newcastle tok «Anna» en ladning kull til Fritzøe og smikull til Knutsen & Herlofson.

Hull 24/9-80. «Ankommet med træl原因 fra Archangels.



«Napoleon III» av Larvik.

Jeg er ikke den sidste af de mange skib derfra. «Napoelon» er ikke kommet. Den seilede 8 a 10 dage før mig».

Hull 27/9-80. - «Napoleon» er endnu ikke kommet og jeg antager at den ikke har overstaaet de stormene vi var ude i».

Flekkefjord 18/5-82. - Kapteinen skriver at «Anna» er meget uren og burde vært rengjort før en ny Archangelstur. De må ikke vente mig for tidlig hvis reisen blir lang.

Marstrand 25/5-82. - Indkommet hertil for storm. Jeg klarede ikke land lenger, og næsten alle seil var skjørned. Ualmindelig oprørt hav, saa «Anna» var mere under end over vandet. Jeg troede sikkert hun skulde lagt sammen paa Sverige denne gang».

«Aries», Kaptein Joh. Meyer.

I 1878 bragte fartøiet en ladning appelsiner fra Sevilla til Cardiff.

Arendal 3/5-79. - Jeg finder mig i reduktion av hyren, da tiderne er saa slette, men haaber at den bliver i forhold til rederiets andre skibsførere.

Christiansand S. 6/6-79. - Ingen passende udfragter. Jeg tror det vilde være ligesaa godt at tage ballast og seile den vei vinden

falder, enten til Leithsfjord eller Østersjøen, hvis De ikke skulde faa noget bedre.

Frostråge i Sverige 3/9-79. - Jeg kan desværre ikke faa sendt nogen remisse herfra, da jeg har faaet hele fragten udbetalt i 10 kronesedler og det er 2 mil til posthuset.

Journalutdrag for «Mira», Kaptein J. B. Meyer, på reise fra Hernøsand til Boulogne høsten 1879.

Den 22. august gik vinden SV med stormkulinger, den 29. gik den over til orkanagtig storm fra SV med meget høy sø. Skibet laa babords halser og begyndte at kaste sig i til hytterne i læ. Kl. 5 gaves op revet fok og alle mand til at pumpe, men efter 2 timers forløb var der 4 fod vand i den endskjønt skibet laa meget over. Den lagde sig med vind og sø omtrent 2 streger agtenfor tvers og vilde ikke komme til vinden for 2 revede brigseil og ingen forseil. Brigseilet skjørnet strax. Den kastede sig nu stadig i til hytterne og op til veiviserne i læ underrig. En spak paa rattet brak og lanternecepteret i læ. Det antoges at skibet ikke vilde komme til vinden paa grund av vandm'ass'erne i læsiden. Besluttete at holde af til pladt for vinden, saa den kunde reise sig igjen. Satte revet fok. Saasnart dette var udført pumpedes uavbrudt til kl. 11. Da merkedes at den var slingrelens, og vi satte øieblikkelig mere seil for at klare den for braadtsøen. Kastede derpaa ud en del af dækslasten for at lette og rette den bedre op samt vedblev at pumpe. Satte kurs for Næset i den hensigt at naa nærmeste havn. Søndag eftm. fik vi los ombord og ankom til Rækkevig mandag eftm.

«John Wesley», Kaptein M. Andresen.

Amsterdam 18/11-79. - «Ubehjælpelig er det at jeg endnu ligger her, men hver dag siden jeg blev færdig har det været nordlig vind og urolig, saa det har været umulig at komme ud. Skulde jeg endnu bli liggende, saa bliver jeg nødt til at faa lidt mere proviant ogsaa, saa det er uhyggelig».

Kapteinen bruker følgende høflighetsuttrykk ved underskriften:

«Alt vel ombord og med hilsen forbliver Deres med høiagtelse, ærbødigst M. Andresen».

Porsgrunn 29/2-82. «Matroser er dyre og ondt om her. Hyren er 48 a 50 kr. Skulde være morsomt at høre hvad hyren er i Larvik. Skibet har været vanskelig at holde læns medens kjølen var oppe. 2 pumper igang. -- Af Svensen, Langangen, har jeg modtaget udbyttet kr. 900,-

«Penda», Kaptein Oxaas.

1880. De nævner at jeg haver brugt £ 43,- i Drammen og jeg er bedrøvet over at dette er saa meget mere end De havde ventet. Jeg har flere gange seet igjennem mit regnskab, men kan intet finde som viser at jeg har sløset med penger. Jeg har rigtignok brugt kr. 61,- til slæbning, men saa har jeg jo ogsaa sparet lodspengene.

«Penda», kaptein J. Grøtting.

I et brev fra London 25/3-82, sier kapteinen at det er spådd fra Amerika N.V. sterk storm imorgen eller i overmorgen. Dette er det første værvarsel vi har støtt på i de gamle kapteinsbrever.

«St. Valery 31/5-82 - Tog lods og slæbebaad ud roveret, men tørned paa grund. Slæbebaaden prøvede at trække skibet af uden held og gik saa sin vei uden videre. Lodsens forklarede at det var «trés bonne place pour le navire». Kom af næste dag. Briggen er ligesaa tæt som før og er omtrent i sine gamle folder igjen. Har ikke fuldt saa meget spring paa babord som paa styrbord side endnu, men vil antagelig komme sig naar den faar bevæget sig lidt igjen.

«Penda» kaptein J. Grøtting.

Terschelling 26/1-84. - Efter at have været i nærheden af Nord Hinder drev jeg onsdag den 23. nordover igjen i en storm SV. Vinden halede sig imidlertid mere vestlig og da det tegnede til at blive et voldsomt veir fra NV, fandt vi det raadeligst at bære af i NOTN for at faa mere drivrum østover. Det gik en stund fororstumpen og for stagseil, indtil søen begyndte at brække over, saa vi maatte holde ret undav for mellem øst og NO, hvilke enda skulde bære klar af den hollandske kyst. Paa hundevagten sprang forestagseilet og fartøjet kastede sig paa veiret uden at vilde falde igjen. Fororstumpen sprang i læ. En stor del af dækslasten var gaaet overbord før om natten og en del havde vi maattet kaste. Maatte da brase op og lade den ligge paa veiret. Da var vinden gaaet om til NV, en ren orkan. Fik det ene braadt efter det andet, slaaet ind rækker, skandseklædning, alle stønnere fra midten av fokkevantet til agterkant av storvantet, knuste vandfader, storbaad, slaaet ind lo side av rundhuset, ramponered ruf og kahyt en del og adskillig andet. 4 af os gik overbord til forskjellige tider, men styrmanden, jeg og en matros kom ombord igjen ved hjælp af ender af braserne. Jungmand Gustav Sundby fra Kongsberg er væk, slaaet overbord antagelig omtrent kl. 4 fm. Henimot kl. 6 fik vi se et fyr tæt ved og en sort bøie. Straks efter huggede fartøjet mod

grunden, hvorfor vi straks kappede storriggen overbord for at forsøge at bære af, hvilket ogsaa lykkedes. Kom af grunden igjen og lod saa drive sydover en stund. Indenfor grunden var soen mere moderat. Imidlertid kom 2 fiskerskjøiter ud fra land med en hel del mennesker, som begyndte at vilde rive til sig af taugverk, hvilket jeg da fik forhindret. Slap begge ankere og reiste siden iland med den ene fisker for at faa fatt paa dampskib. Igaar fredag lykkedes det at faa fartøiet ind her til Terschelling og idag kom assuranceagenten.

«Mira» kaptein M. Jensen.

Amsterdam 17/7-84. «Reisen hid blev lang. Stille og døveir. Uhyggelig ogsaa fordi «Mira» har været saa svært læk at pumpen har maattet gaa bestandig. Den var før ganske bra tæt, - med kullasten ogsaa. Derfor var det saa forunderlig da det bare var godt veir. Det maa være en bolt eller spiger som er gaaet løs. Jeg kan høre lækken agterud fra seilkøien.

Noen dage senere skriver han: «Lækken har jeg imidlertid standset med sagmug. Vil haabe jeg finder hullet for jeg ved bestemt hvor det er».

«Aries» kaptein C. J. Knudsen.

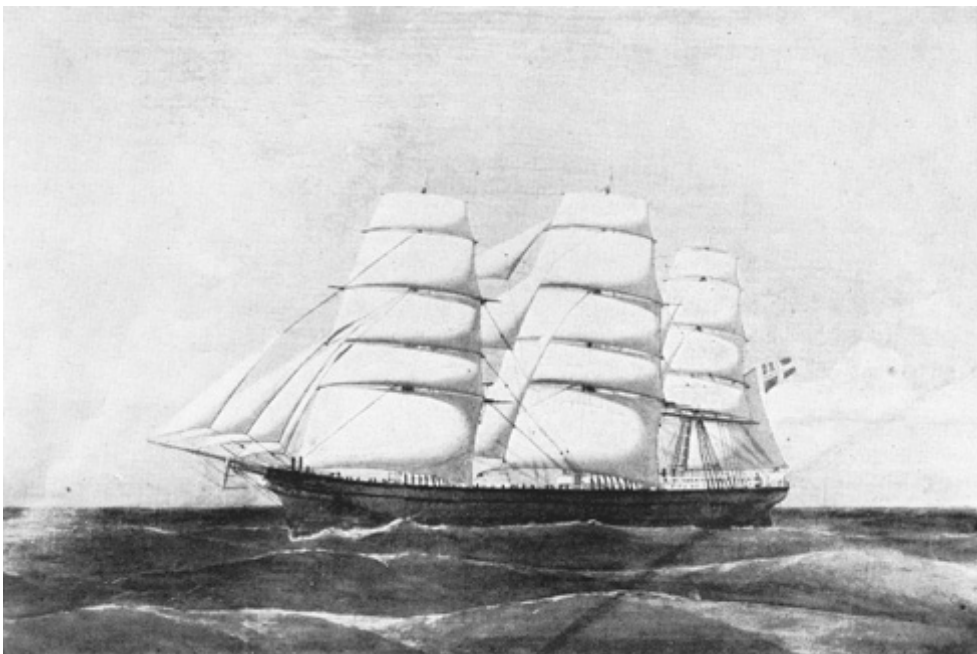
«Fartøiet gik fra Staværn 7/1-84 og kom ind til Gamle Hellesund 10/1 for storm. Gik derfra igjen 2/2 med nordlig vind som varede 1 dag. Siden storm af S.W. og W. Den 7/2 var jeg under land ved Mandal og laa langs landet flere dage. Den 16. var jeg under kysten ved Aberdeen, men fik storm fra syd, som varede i 8 dage. Jeg drev ordoover forbi Shetlandsøerne til fartøiet var paa 61 33 N.B. ° 4 L. Den 24. fik jeg nordlig vind og ankom Leiths Red den 27/2. - Efter alt galt maa jeg takke Gud for at fartøi, mandskab og alt er i behold. Ikke mistet hverken seil eller last».

Andre reiser gikk bedre. Den brukte bare 5 dage fra Sunderland og helt op i havnen i Odense.

«Det blå bånd».

En av Larviks Bottlenosefangere lå i en østnorsk havn i 1885 og rustet ut. Det var blitt litt «fuktig» for den ellers dyktige kaptein. Han skriver til rederen:

«Efter forlangende undersøgte jeg her i byen om at blive medlem av det omtalte baand, men da der ikke findes en saadan forening her, skrev jeg til hr. Ørdahl i Christiania, som er forstander.



«Tagal» av Larvik.

Fra ham faar jeg da et bevis, som jeg skal undertegne og sende tilbage, samt et baand. Forresten har jeg siden De var her sidst holdt mig det blaa baand efterrettelig, da Deres trudsler har gjort et dypt indtryk paa mig».

Noen av de mange.

Den 15. februar 1885 innløp telegram fra kaptein Corneliusen, Falmouth:

«Laurvig forladt 6/2 24 grader vest alt vel landet her i dag».
Fartøjet var underveis fra Galveston til U.K. med oljekaker.

Den 22. oktober 1885 telegram fra Burgsvik:

«Tagal» totalt vrage. Mandskabet hjemsendt».

«Sichar» gikk fra Hull 10. april 1885 til Kvebek. Blev praiet i Canalen 17/4. I August rapportertes at et fransk fartøi hadde sett en baat drivende i Atlanterhavet og den var merket «Sichar» Laurvig og inneholdt likene av 3 mann.

I 1885 forliste også «Ariel» i Brasilien.

I 1886 forliste «Margrethe» tilhørende H. U. Singdahlsen ved Aveiro lastet med tremasse fra Larvik.

«Jarl» kaptein C. Kjeldsen.

Aalborg 1887. - «De spørger om «Jarl» er tæt og om den seiler godt. Hertil kan jeg svare at jeg er udmerket godt fornøyd med seillasen og tæt er den enten jeg seiler haardt eller ligger stille. Under krydsingen op hertil var det bare en dansk skonnert som holdt os. Flere krydset vi av sigte».

Newcastle 1887. - «Har gjort fartøiet rent i bunden. Det var store fiskeskjæl under hende».

Cuxhaven 12/5-48. -- «De forbauses vel ved atter at faa brev fra mig, men uheldet følger mig. Ikke nok med lang reise, men ogsaa l andet, for kokken døde torsdag morgen og jeg har været iland med ham idag paa hospitalet. Han skal begraves mandag, men bliver det god vind før saa seiler jeg naturligvis, og saa har jeg mistet den ene ankerstokken i nordveststormen. Ja, det er gruelig leit altsammen.».

Randers 10/9-88. - «Jeg har seet mig nødsaget til at rigge ned da mersestangen var tvers af ved skivgattet paa toppen og aldeles raaten i foden og under æselhovedet. Selve riggen, den staaende, har ingen skade lidt. Stormasten er meget svag den ogsaa og naar vi bruger seil lidt mere end almindelig falder det store stykker af den. Jeg skal nu bende stormstorseilet, saa holder den nok høsten over. Efter at stangen brak holdt jeg paa at drive i land paa Sverige, men fik ankred op 50 favner fra land og kom klar uden hjælp».

Tyne Dock 13/10-88. - «Vi havde en stormfuld overreise, men mistede intet, enda vi brugte hende haardt til sine tider. Det var et forfærdelig oprørt hav fra alle kanter. En nat jeg maate bjerge klyveren kunde jeg næsten ikke faa den fast, for hvilken vei jeg vendte skibet havde vi søen i baugen. Saa voldsom var den at den satte hele klyverbommen under».

Sunderland 9/1-89. - «Dette bliver nok en daarlig tur, lang blir den jo, og mange ting haver slidt ondt. Stumpen og et stagseil skjørnet. Til reparation maate jeg kjøbe ½ rul dug og koste nye lugepresseninger, som vi syr selv. ½ tønne kjød mistet vi. Ransonfadet tog boltene af dækket, og da vi bjergede det ind i kahytten fyldtes det med vand. Brød og gryn blev skjemt. Det var en vaad juleaften.

Sunderland 21/1-89. - «To af mine folk ligger syge igjen og et par af de andre gaar saavidt oppe og rangler og gjør skibstjeneste,

men er nok ikke sterke. Jeg undres ikke over at de er blevet som de egi, for vaadt tog de af sig og vaadt paa sig naar de tørnede ud. Jeg gav bort og laante bort saa lenge jeg havde tørt, fordi jeg tænkte paa sygdom og det er ei det billigste at faa ombord. - Jeg er bange vi faar nordosten nu for glasset staar meget høit, men man faar være taalmodig til en forandring kommer. Ingen kan hjælpe det, men leit er det».

Eksersis ombord.

Bark «Yuba» av Larvik førtes en tid av kaptein H. S. Nielsen. Skibet hadde fått påmønstret en tømmermann ved navn Eliassen og det viste sig å være en riktig vrien fyr. Han plaget skipperen på alle måter. Han hadde vært i Marinen og hans ophold der hadde gitt ham visse militære ambisjoner. Dette ga sig utslag ombord i «Yuba», hvor han straks begynte med militære kommandoord og oppøving av mannskapet i håndgrep og hilsen, i halv vendinger og helvendinger. Som geværer blev benyttet håndspakene fra gangspillet. Hver gang kapteinen var gått inn for å ta sig en hvil, kom tømmermannen marsjerende med sin trop bortover dekket, stoppet opp utenfor kahytvinduet og kommanderte «presenter gevær». Senere blev det «ved foten gevær» og håndspakene slo i dekket med et brak. Det var den rene tortur for den fredelige kaptein, som ikke fikk ro før tømmermannen blev avmønstret.

Fullrigger «Josephine»s forlis.

Skibet tilhørte T. M. Nielsen & Søn, Larvik, og førtes av kaptein Fritz Bugge, vår mangeårige dyktige formann.

«Josephine» befant sig i 1890 på reise fra New York til Danzig. Av journalen fremgår det at det var tiltagende til orkan den 24. januar, disig luft, et meget oprørt hav. Benyttet olje på 2 sider. Hang ut fra akterskibet en 13 toms grassaber. Fikk brekksjø over styrbords låring som brakk ned rekkverk samt rekke fra styrbords brasbom akterover rundt til forkant av halvdekket på b.bords side, en av b.bords pullere og brasbom tokes med i samme. Likeledes ødelas jernrattet, slo inn dørene og kappen akter til kahytten, samt jevnet alt på hyttetaket. Messanbom sloes i 2 deler, båtene og båtgaljen overbord og ødela vindmøllen, brakk ned alt inne i kahytten. Gjorde likeledes mere og mindre skade bortover dekk og tilværs. Samme sjø tok dessværre Iste styrmann og 4 mann overbord og drepte rormannen. I samme øieblikk løftet skibet op og blev liggende tvers mellem sjøene og tok så meget over, at det var umulig å være på dekk. Vi tok derfor

tilflukt til forriggen, hvor vi oppholdt oss i omtrent 2 timer. Derpå våget vi oss inn i lugaren, hvor vi blev til kl. 8. Da avtok vinden noe, så vi våget oss ut på dekket for å forsøke pumpene. Fikk støttet storråene og kryssråene, som hang og slang. Arbeidet så ved midtskibspumpene til kl. 12. Derpå tok vi oss en hvil på ½ time, så til midtskibspumpen igjen og holdt den igang til kl. 4. Vindmøllen fikk vi rettet på så meget at den kunde arbeide. Den holdtes nu stadig igang fra kl. 1 om natten med de 2 gjenværende vinger. Den 25. januar kl. 8 igjen på dekk for å rette på litt av hvert. Skibet tok fremdeles meget vann over og arbeidet hårdt. Arbeidet nu på dekk til kl. 1 efm. Tok derpå en hvil til kl. 4. Ryddet på dekk og pumpet stadig. Så alle mann på dekk for å få seil på og få skibet under styring. Kl. 10 fikk rattet i nogenlunde brukbar stand samt fikk satt s.s. stagseil og fore s.stagseil. Kl. 5 efm. fikk tilsatt fokk. Kl. 6 ½ fikk rormannen se en vestgående dampbåt. Da vi alle var enige om at vi ikke på noen mulig måte kunde bringe skibet til iland, besluttet de å vise dampskibet nødsignal. Det styrte da ned til oss og praiet. Det viste seg å være s.s. «Thanemøre», kapt. Alex J. Bexter fra Barrow, som straks satte båt ut for å ta oss ombord til sig. Da vi forlot «Josephine» var det omtrent 4 fot vann i skibet. Under mersseil, klyver samt store og fore treiseil var bortblåst.

De bjergede kom inn til Boston og journalen er stemplet av konsulatet der og i New York den 5. og 8. februar 1890.

Skonnert «Pylades», kaptein O. Martinsen.

Kragerø 19/1-90. - «Indkommet for storm. Jeg var saa højt oppe at jeg saa Svenør. Da jeg ikke kunde seile op Jomfruland, agtede jeg at gaa ind til Langesund, men umulig. Jeg sejlede saa haardt at skibet laa ganske fladt paa vandet, med tab af seil. Alle som lænsede gik med bramseil fast, saa det blaaste haardt. - Nu vil folkene ikke staa længer og heller ikke gaa tilsøs igjen uden damskib (slæb). Er ræd for at blive indefrosset. Slæbebaad herfra til Larvik vil koste kr. 50,-. Han vedlegger en erklæring fra mannskapet, hvori der står: «Skuta er ikke til at komme frem med for hun er akkurat som en fladbundet færge, og driver, saa vi vil ikke gaa seil herfra med den. Men hvis De sender steambaad, skal vi følge den til Laurvig. Ellers stopper vi ikke mere end 3 dage til her ombord. Vi har ikke saa meget for det at det lønner sig».

Frazerburg 29/3-91. - «Indkommet her for storm. Det blaaser saa det smelder i luften».

Farsund 25/11-91. «Indkommet hertil under slemme omstendigheder. Det var et rent under at jeg kom i havn. Baaderne aldeles slaaet istykker, skibet læk, skandseklædningen istykker og meget andet ødelagt, indtil røghatten overbord».

«Haabets Anker». Kaptein P. A. Larsen.

I Sunderland i april 1890 tok det 14 dage å få ombord den lille kullasten. Dampbåter kom og tok tørnen. Tilslutt kom den under spruten og fikk litt kull nu og da. Brukte 23 dage til Malmø. Ikke 1 time god vind. For utgående fra Østersjøen kom den til Kjøbenhavn og ankret op for stille. Det er jo aldrig gode vinde. A krysse med Gamla det går sakte. Fra Ymuiden skriver kapteinen at han aldrig har hatt under 30 dage fra Østersjøen med «Haabets Anker», men 35 op til 40 dage. Jeg er ikke riktig rask, ondt for brystet, men håper å kunne kureres. Jeg får sette det til Gud. En uke senere sier han at skibet er blitt noe lekk. Hun trekker 30 tommer i 12 timer. Det er jo ikke noe overdrevent, og jeg kan godt gå med trelast. Jeg er meget bedre. Jeg trodde nesten at det skulde tatt en gal ende. Jeg var meget syk, men ikke slukket. - Fartøiet gikk i tørdokk. Kjølens var splittet aktenfra. Jeg har jo vist om dette for hun fikk det for 5 år siden. Nu var den splittet i 3 deler så det var ikke mulig å plundre på. Vi hadde kanskje ikke flytt hjem med henne. Vi har kjølstykket ombord, så hvis Gud sender mig hjem, vil De selv kunde se hvor nødvendig reparasjonen var. Hadde vi gått til en verv for å hive overende, vilde det kostet meget mere.

«Haabets Anker» svarte ikke til sit navn. Under oplag på Thorstrand sank den ved Vadskjæret og der ligger den den dag i dag. Fiskerne fra Thorstrand kommer bort i den med dreggen av og til.

Tømmermann Børresen på Karistranda diktet en vise om dette, der det heter:

Den 14de oktober det var et frygtelig veir,
da forliste mange skuder især paa havnen her,
blandt dem var «Haabets Anker» som stødte på Vadskjær,
og fik et hul i siden og sank paa havnen der.

Salut ved hjemkomsten.

Kaptein Fritz Bugge fikk i ung alder det store skib «Josefine» å føre. Han gjorde sin første langtur, vistnok til østen, og kom stolt seilende inn Larviksfjorden efter endt reis. Vel inne på havnen måtte hans glede gi sig utslag, og han lot avfyre 4 kraftige salutskudd.

Den gang var folk vant til at det blev skutt med kanonene på Bødtkerfjellet i tilfelle av stor brand. «Josefine»s salut virket som når man stikker en pinne i en maurtue. Folk fløi hit og dit for å finne ut hvor branden var, inntil forklaringen blev kjent.

Briggen «Normand», tilhørende M. Nielsen, Larvik, endte sine dage på reise fra Zaandam til Larvik i ballast. Skibsjournalen forteller:

Mandag 2. januar 1893. Storm med snefok. Førte 2 stumper og forstagseil. Et voldsomt hav der ruller og foraarsager en forfærdelig slingring og slaar slagvandet op i ballasten paa flere steder og fører det udenfor ballastrummet. Vindpumpen holdes i gang for bedre at holde den lens, men vandet øger alligevel paa i rummet. Ved 5 tiden antoges at fartøjet maate være sprunget læk, da en masse vand skyllede op i ballasten i overhalingene og førte ballasten rundt i rummet og foraarsaget uklare pumper, hvorfor alle mand holdtes paa dæk for at faa skibet af vind og sjø, men viste det sig at fartøiet negtet kommando af roret endog klyver og fok sattes og arbeidet paa alle mulige mander for at faa fartøjet af, men forgjæves. Klokken henved 1 begyndte vandet at stige betænkelig i rummet og havde det faaet en forfærdelig slagside og blev rent dødt, hele læ dæk fyldte med vandoverhalingene. Da vi ansaa at hvis fartøiet blev liggende længer i samme stilling, vilde det ei vare længe før den vilde kandre og blev det besluttet at skille os med storriggen for at muligens frelse livet og da kl. var 7 faldt storriggen overbord og fartøiet faldt af for velret og nu arbeidedes for at faa den ene pumpe op og sat ned i forluken og om det var mulig at faa den benyttet der, men forgjæves, da ballasten nu var ført hele rummet over. Vandtønden ogsaa bragt løs av surringene og vandet ødelagt. Alle mand gikk igang med at øse vand med pøser, da en masse vand var kommet i rummet i den tiden vi arbeidet med kapning av riggen og flytning av pumpen, saa vi ansaa faren meget overhængende. Alle mand igang med at øse vand, men desuagtet steg vandet betydelig og blev det besluttet at forlade skibet, da vi ei troede at kunde naa land. Kl. 7 ½ observeredes en fiskekutter og praiet den kl. 8, og da den var villig til at tage os ombord lagdesi fartøjet bak og gjorde storbaaden klar. Kl. omtrent 9 forlod fartøiet og kom lykkelig ombord i kutteren. Den viste sig at være «City of Liverpool» hjemme i Hull, hvor vi blev vist den største forekommenhed. Kl. 11 var det sidste vi saa fartøjet og krænget den da meget over.

Vi var alle ved ankomsten ombord i kutteren meget overan strengte og medtatte og flere af mandskabet omtrent udyktige, da de i den strenge kulde som ogsaa var havde faaet sine hænder forfrosne.

Kutteren satte kurs for Spurn og ankom vi til Hull i god behold.

Brev fra Kaptein Hjalmar Paulsen på Larvikskibet «Deodata.», datert Preston 30. april 1896.

Jeg kan nu underrette Dem at jeg endnu er i behold af livet og er endelig kommet frem hertil.

Jeg maa antage at De havde opgivet haabet om at faa høre noget fra mig mere, dog maa jeg sige at jeg er kommet lykkelig frem med skib og gods og at vi alle er i behold af liv og helse.

Dette er en reise som jeg sent vil glemme, og den haardeste jeg har været med at gjøre paa sjøen. Jeg finder det underligt selv at vi er i behold. Jeg har ogsaa mangen gang tenkt hvor blir det vi skal legge hende for godt. Det har dog skranglet iveri.

Jeg gik ud fra Christiansand den 12. mars og snart efter gik vinden sydlig og SW og saa bar det nordenom. Den 17. mars var jeg under Fair Hill og den 1. april under Rona og saa drev vi af igjen østover med storm paa storm fra vesten en ca. 2 a 300 minutter i et spell, saa dengang saa det ud til at vi skulde landet langt nord paa Norge.

Saa omsider kom vi op under Buth of Leviss den 15. april og saa. atter storm af modvind og driving af igjen, saa De ser og kan tro vi har havt strid og har havt noget at bide paa. Gud alene ved hvad ondt jeg har gjort som jeg skal straffes saa haardt for. Jeg har mangengang syntes at mit hode vilde sprænges av bedrøvelse.

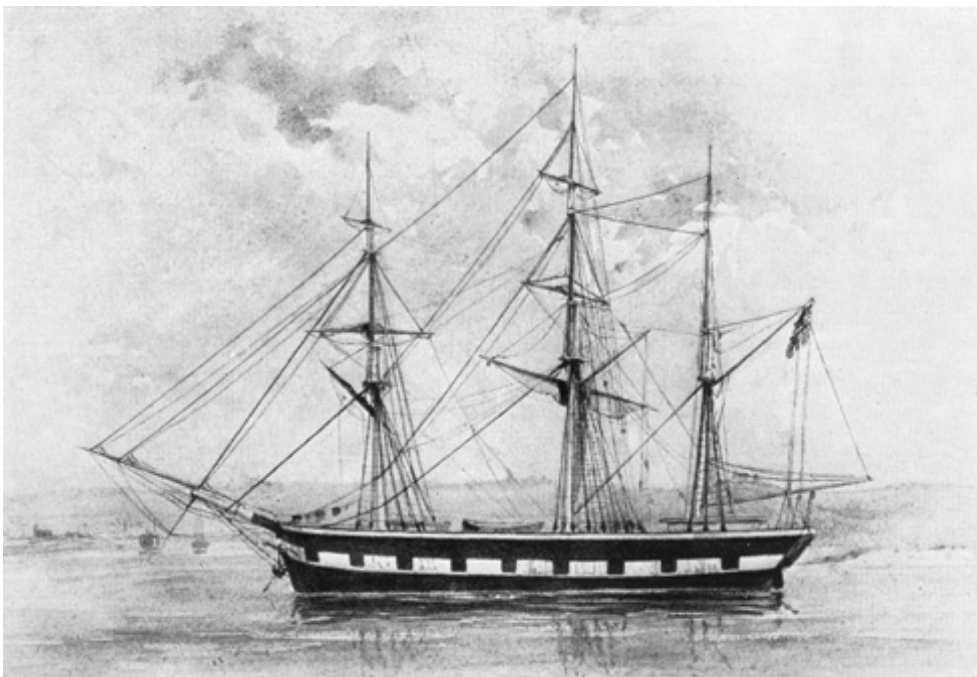
De andre skib som gik syd om har havt pene reiser hører jeg og ligeledes «Nor» som havde lidt forsprang for mig nord om.

Efter alt galt var det dog godt at jeg ikke mistede dette spring, men det var ogsaa paa nippen dertil.

Den første dag vi kom tilsjøs fik vi et ordentlig slag paa snuden og det har gjennemgaaende holdt ved hele reisen.

Jeg ved paa syven og sidst ikke hvad jeg skal tænke eller tro eller sige om vore uopholdelige uheld.

Da vi kom ind idag fik vi en hel del lykønskninger for at vi var kommet frem og var i live. Modtageren av lasten kom ogsaa og var glad for at se os. Han sagde at han var den eneste i hele Preston som ei havde opgivet haabet at vi levede og sa at jeg skulde faa en hurtig expedition saa det kunde rette lidt paa det. Da skibet nu har gaat i 3 aar uden rengjøring i bund, maa det sandsynligvis være begroet og



«Coreolan» av Larvik. Kaptein Cook Jenssen.

det kan ogsaa merkes paa sejladsen, saa det var nok bedst at vi fik gjort hende ren og bundsmørt her for ellers kommer jeg vel heller ikke frem til Amerika. Her er ikke tørdok, men ret udenfor dockken findes en noksaa god banche som kan bruges. Jeg ønsker at høre Deres mening og ordre dertil.

De holdt på sitt, de gamle skippere - -

Kaptein Chr. Julius Jacobsen, som er født i 1857 og er et av Sjømannsforeningens ældste medlemmer, fortalte følgende lille historie om to av våre gamle medlemmer:

Det var dengang da Chr. Nielsen & Co. drev hvalfangst på NordNorge. Kaptein Cock Jensen kom hjem til Larvik med en ladning kull med sitt skib «Æos». Kullene skulde omlastes her til bark «Baron Holberg», som skulde bringe lasten til Vardø. Kaptein Nils Olsen, som både førte og eide «Baron Holberg», var best kjent under navnet Baron Olsen. Han var stolt av sitt fartøj og forlangte at «Æos» skulde komme langs siden for å losse. - Men den gikk ikke. - Cock Jensen, - var likeså stolt og svarte: «Ved ikke De at international kotume

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

tilsiger at legteren skal forhale til skibet og ikke skibet til legteren». Den satt. - Den lune og elskverdige Konsul Chr. Nielsen måtte optre som megler, og hadde han ikke gjort det, så hadde vel kullene ligget der ulosset den dag i dag.

«Mette Margrethe» sank under oplag på Thorstrand og blev tatt op av kaptein H. S. Nielsen. Den forliste senere ved St. Paul ved innseilingen til Canada. 3 eller 4 mann karret sig iland på riggen, som var gått overbord. Resten strøk med, bl. a. styrmann Sømoe fra Larvik.

Sånn kunde det også gå.

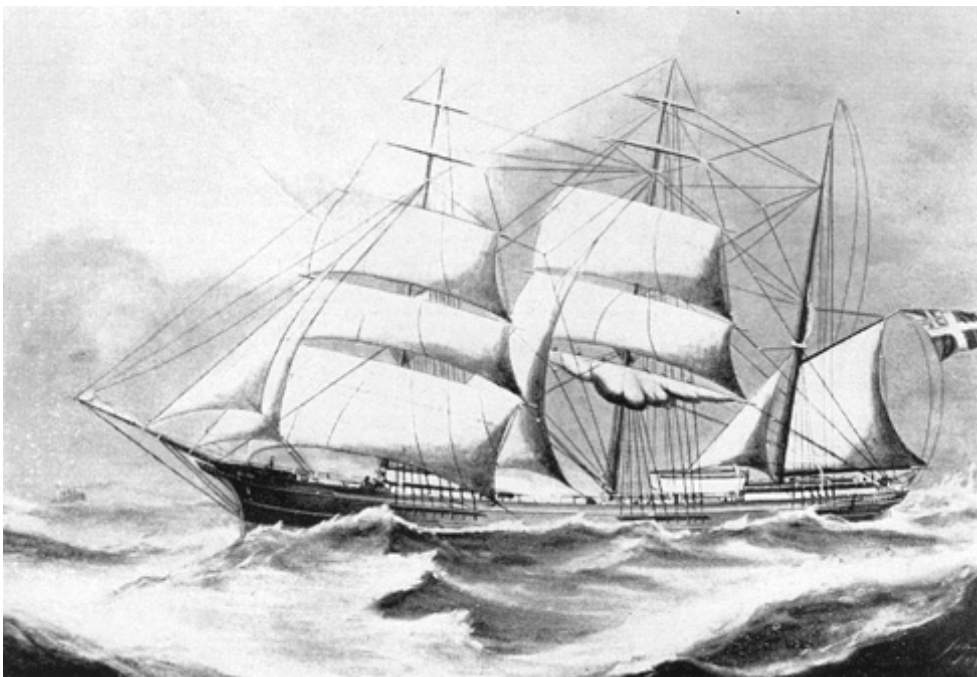
«Robert», som en tid disponertes av Overrettssakfører H. Chr. Bagger, gikk en høstdag med en ladning is fra Larvik distrikt til Londonderry. - Isen var sprø og reisen blev lang. Pumpen var støtt igang. Ved fremkomsten var det bare noen småstykker igjen av hele lasten. Resten var gått tilbake til sitt rette element.

Den gode ertesuppen.

Kaptein Dannell farte i sin ungdom en reise eller to som kokk. En dag hadde han ertesuppen på i byssa. Den stod og putret og viste alle tegn på å bli en riktig førsteklasses skibskost. - Tømmermannen, som hadde slitt på dekket i det ufysiske været, hang opp sine store velbrukte sjømannsvåtter til tørk i byssevinduet.

Kapteinen forlangte alltid maten presis, og da ertesuppen var ferdig, øste Dannell opp en bredfull tallerken til ham. Men, akk o ve, han kom i berøring med noe stort og tungt nede i gryten, og opdaget til sin forskrekkelse en av tømmermannens store våtter. Den var falt ned i et ubevoktet øieblikk. Men kapteinen måtte ha sin middag og fikk den servert. Kokken gruet for å hente tallerkerne igjen, men blev møtt av en velfornøyd kaptein som utbrød: «Det var fin-fine erter idag, kokk».

Bark «Bravo», Kaptein Horn, støtte på baren ved East London, Syd Afrika, og måtte inn igjen for reparasjon. Dette var i boerkrigens dage. Havnen var full av havarister og troppetransporter, så myndighetene måtte slepe ut endel av fartøiene og legge dem på redan. Stormen slengte dem inn på stranden og brøt dem i stykker. Deriblandt «Bravo». - Kaptein Olsen Kiil var der samtidig som styrmann på «Bonovento» og så denne tildragelse.



«Elektra» av Larvik.

Disiplinen ombord.

I journalen for bark «Elektra» av Larvik, kaptein C. J. Hansen Bjerkholdt, beskrives følgende episode den 22/1 1906:

Efter at der var varskodd: «Baut skib» og mens storseilet gaes op, fant følgende optrin sted mellem letmatros Jonny og første styrmann. Styrmannen hadde latt gå storhalsen og sprunget hen til gordingene, hvor også Jonny befant sig, for å hjelpe til med opgordingen. Jonny ropte da: «La deigklatten dra». Styrmannen ba ham da på en rolig måte å holde op med de narrestreker, hvorefter Jonny øieblikkelig svarte: «Fly på mig vel». Styrmannen sa da: «Anmoder du styrmannen din om å fly på dig». Jonny gjentok: «Ja, fly på mig vel» og gjentok det atter på en hånlig måte. Styrmannen sa da: «Nei, fly på en sånn stut som dig, det gjør jeg ikke». Jonny mente da at styrmannen var en større stut enn ham og lot ytterligere falle et par bemerkninger, hvorav styrmannen forstod, at Jonny fant ham mindre dyktig som styrmann. Optrinnet som påhørtes av de fleste av mannskapet endte hermed.

Fortsettelsen kom neste dag i form av et forhør overensstemmende



«Alf» av Larvik. Kaptein A. Andersen.

roende med sjøfartsloven. Kapteinen ledet forhøret og tilstede var Iste og 2den styrmann, 2 av mannskapet og den anklagede Jonny.

Efter endt vidneforklaring påla kapteinen letmatros Jonny som straff for hans opførsel fortapelse av $\frac{1}{2}$ måneds hyre i henhold til Sjøfartslovens paragraf 102 første avsnitt: «opføre sig sømmelig mot sine foresatte».

Bark. «Alf»s forlis. Kapt. Øberg. Reder Chr. Nielsen & Co., Larvik.

Skibet avgikk fra Porsgrunn den 20. november 1900 til Birkenhead reed en ladning trelast. Den 23. november grunnstøtte skibet på Haisbro Sands, hvor man ikke observerte fyrskibene på grunn av regnvær og disig luft. Strandingen var oprindelig nokså pen, skibet seg likesom inn over sanden uten å ta «sterke jomper». Efterhvert arbeidet skibet hårdere så riggen danset. Alle mann blev beordret på dekk og båtene blev gjort klar og kom pent på vannet. Det var en stor livbåt og en sjekte. Den lille livbåt forut kunde man ikke få satt ut, fordi. man ikke hadde taljer til den. Man hang ut trosser og liner over akterenden for at mannskapet kunde fire seig ned. Nedfiringen gikk bra, skjønt endel først var i vannet før de kom i livbåtene. Iste og 2den styr mann nektet å gå i båtene og ble ombord. - Straks efter at man



S/S «Hovland» strandet ved Algierkysten.

hadde satt fra, kapseiste sjekten og 5 a 10 minutter senere kom 3 mann svømmende bort til livbåten. De andre 3 var og ble borte. - I livbåten hadde sjøen brukket en åre og tatt 2 årer, så man ut på natten bare hadde 11 ½ åre og 1 stake å klare sig med. Slik lå man og drev i 15 timer. Stueren ga sig snart over. Han frøs og blev dårligere og dårligere. Alle var gjennomvåte og det var bare arbeidet med å øse og ro som holdt dem varme og ilive.

Mannskapet blev bjerget næste dag ved 11-tiden av fisketrawleren «Sancte Claire» som bragte dem inn til Yarmouth. Stueren døde 10 minutter efter at han kom ombord i trawleren. De øvrige var omtrent halvdøde av kulde og utmattelse. De to styrmenn blev berget av en redningsbåt og var kommet til Yarmouth 1 time tidligere. De hadde sittet i mesanvantet i 8 timer.

En av de omkomne var den unge Larviksgutt Alarik Mathiesen som var førstereisgutt.

Kaptein M. A. Narvesen lå med D/S «Hovland» i desember 1917 i Halifax da den store eksplosjon inntraff efter kollisjon mellom den franske ammunisjonslastede «Mont Blanc» og det norske D/S «Imo». Ved denne eksplosjonen blev flere tusen mennesker drept, og store deler av byen lagt i grus. «Hovland» blev også påført stor skade, og 7

mann av besetningen blev drept. «Hovland» blev imidlertid reparert i Halifax, og gikk så til New York for å fullføre reparasjonen, som ikke blev ferdig før mai 1918, et halvt år etter ulykken.

«Hovland» gikk i forsyningstjenesten på Norge under første verdenskrig. - Den endte sine dage på Algier-kysten. Den drev iland under storm i 1922 og blev kastet helt inn på stranden, så den stod tør. Bjergningsselskapet arbeidet i 6 måneder, men måtte oppgi bjergningen.

Emigranttrafikken

I 1849 averterte kapt. Georg F. Elligers at han medtok passasjerer til New York med briggen «Henriette Johanne» 96 ½ kommercelester. Den lastet jern fra Treschow.

29/11 1849. «Tordenskjold» 213 kommercelester avertertes for passasjerer til New York. Skibets fører var I. C. Falkenberg.

Fullriggeren «Norden» tilhørende Christiansen & Co. gikk i 1859 med emigranter til Kanada.

Fullriggeren «Dantzig» kom også inn i denne trade og gikk i 1861 fra Drammen med et stort antall passasjerer til Kvebek. Ifølge notater etter avdøde Kaptein Jørgen Meyer hadde skibet 400 emigranter på turen, men det er mulig at tallet er noe overdrevet. Han nevner at de brukte 13 uker underveis og at 10 personer døde på turen. To av disse blev begravet etter fremkomsten.

I «Jarlsberg og Laurvigs Amtstidende» for 1866 finner vi følgende avertissement:

«Passagerleilighed til Kvebek. Det velseilende og for passagerfart godt skikkede Iste klasses skib «Christiane», Kaptein Sørлие, afgaar fra Hølen til Kvebek en af de første dage af april maaned og medtager passagerer. Nærmere underretning erholdes hos fartØiets fører eller hos Oppen paa Halsen».

Senere samme år averteres at skibet «Kong Carl», Kaptein S. Wesman endnu har noen plasser ledige. Innskrivning hos O. C. Wærenskjold. Resultatet blev tilslutt 15 emigranter.

I 1863 averteres: Det gode og hurtigseilende skib «Fleetwing», der formedels sit høie og rummelige mellemdæk og andre gode egenskaber

er særdeles vel skikket til passagerskib, vil blive seilklar i de første dage af mai maaned for at afgaa fra Laurvik til Kvebeck.

Nærmere underretning faaes af skibets fører kaptein Carl Kjerulf.

J. A. Eckell.

I 1873 avgikk Fregatskibet «Josephine», Kaptein H. Smith, fra Larvik til Quebeck med passasjerer.

I 1882 bekjentgjordes, at «Electra» tar passasjerer med til Adelaide.

Mangeartede skjebner

21/9 1850. Barkskib «Laurvig», Kapt. Falkenberg, ankommet til Boston med sønderrevne seil og tap av klyverbom og beskadigede storstenger.

Bark «Johannes Minde», Kapt. Cortsen, forliste i 1853.

I 1863 blev skibet «Gyldenløwe» av Jernverkseier Treschow solgt til Holmestrand for Spd. 15.000,-.

Brigg «Idun», tilh. O. Dupont, blev samme år solgt til Drammen for Spd. 3.500,-.

Under en orkanaktig storm i 1863 bjerget skibsfører Sørlie, skib «Christiane», 19 personer fra et forulykket engelsk dampskib. De bjergede måtte innlosjeres på Fattighuset i Larvik. Det var jøder og blandede nasjonaliteter.

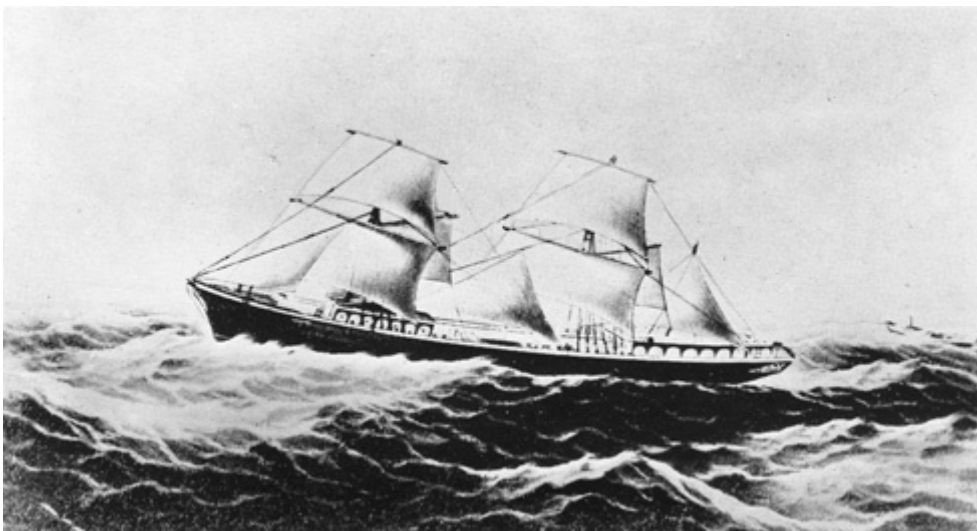
Brigg «Brødrene», Kapt. Wigers, tilh. Bugge & Co. og skibsfører Roosen, totalforliste ved den hollandske kyst i 1863. Mannskapet reddet.

5/2 1868. Brigg «Sommeren», Kapt. B. Børresen, gikk fra Østersjøen med trelast til Jersey. Ikke fremkommet. Må antas gått under.

17/10 1868. Skibet «Hoppet», Kapt. Eliassen, strandet på den franske kyst. Skroget blev bjerget i havn av en fransk orlogsmann.
Bark «Hans Thorval», Kapt. Børresen, blev seilt i senk i 1867.

1871. Brigg «Alart», Kapt. C. Green, totalforliste i Nordsjøen. Mannskapet innkom til Grimsby.

1871. «Vidar», Kapt. Chr. Nielsen, led havari på Braziliens Østkyst. Vraket blev solgt i Bahia ved auksjon.



«Allegro» med nødseil. Kaptein Nils Hesselberg.

1873. «Elektra» ankom til Falmouth fra Portland Oregon efter bare 4 måneders reise.

1874. Brigg «Maren Dorthea» strandet ved Præstøbukten på Sjælland.

1876. S.s. «Laurvig» bjerget s.s. «Domietta» og fikk 4.000,- spd. for jobben. Selskapet ga 30 % det år.

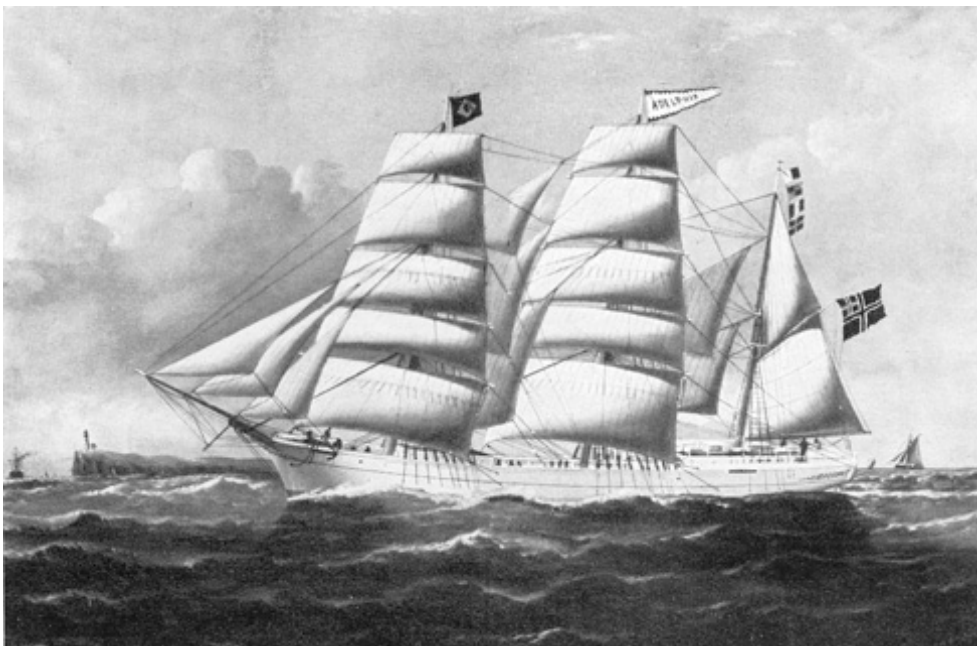
1876. «Shakespeare» var ute i Nordsjøen i 3 uker, bestemt for England. Kom inn til Helgeroen på vendereis. Hadde mistet 2 mann, som blev kastet i sjøen fra klyverbommen.

1876. Briggen «Vaaren» forliste ved Falkenberg. Mannskapet reddet.

1876. Skonnert «Zwalow», Kapt. Larsen, strandet ved Løkken på Jylland. Blev senere bjerget.

1876. Briggen «Penda» forliste ved Svenør. 3 mann omkom, 5 red det sig fra baugsprydet iland på et skjær. «Penda» blev bjerget og seilte derefter i mange år i Nordsjøfarten, med Knutsen & Herlofson som redere.

1876. November. «Hanøen», Kapt. H. S. Nielsen. strandet ved Ny Hellesund. Totalt vrak.



«Adelphia» av Larvik. Kaptein O. Martussen.

1878 blev «Ambrosia», Kapt. Børresen, forlatt i synkeferdig tilstand under orkan. Alle mann bjerget og landsatt i Scilly.

18/1 1879. Briggen «Allegro», Kapt. N. S. Hesselberg, seilte på 19 dage fra New York til Drøbak.

22/4 1879. «Yuba». (den første), Kapt. Liebe, blev forladt av mannskapet på reise fra Barkevik med en ladning is til. Lemerich. Storriggeren var gått overbord. En matros forsvant.

18/10 1879 forliste skonnert «Helvetia», Kapt. Halvorsen, utenfor Kleven. 5 mann blev bjerget.

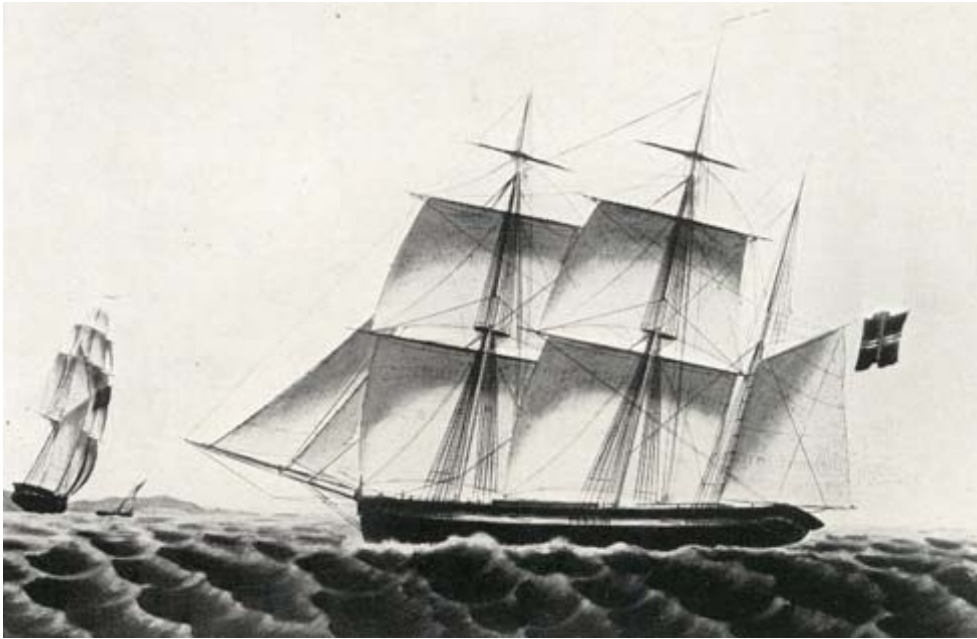
1882, 6/7. Hurtig seilas. Fra Niewediep skrives, at skib «Familien» allerede er ankommet for annen gang i denne sesong fra Sundswall.

I et Veritas register fra 1882 har besiktelsesmann Bonnevie gjort følgende anmerkninger vedrørende forliste og havarerte fartøyer i Larvik og distriktet:

Bark «Ariadne» forlist 1882.

Bark «Dagmar» sprunget lekk 1882.

Bark «Excelsior» forlist januar 1881.



«Familien» av Larvik. Kaptein P. Christensen.

Brigg «Flora» forlist desember 1882.

Brigg «Freyr» forlist mai 1882.

Brigg «Gustav», Stavern, forlist 1881.

Sk. «Johanne», Stavern, forlist 1882.

Sk. «Jupiter», Stavern, forlist 1882.

Brigg «Maren Kristine», forlist juni 1882.

Bark «Tagal» grunnstøtt mars 1882. Brigg

«Tordenskjold» forlist 1880.

Bark «Fleetwing», Kapt. Lugg, forliste i Biscaya i 80-årene.

«Revenu» hadde en ekstraordinær historie. Den blev nemlig bjerget inn til Larvik høsten 1876 som ukjent vrak. Det var vanskelig å få den assurert, da både byggested og alder var umulig å oppgi. Den tilhørte kaptein C. Green og seilte i mange år i Nordsjøfarten.

«Sara Margrete»s skrog, som var bygget i 1828, blev efter havari i 1884 solgt til et partrederi i Larvik for kr. 1.200.-.

«Adelphia», som tidligere het «Sandberg», blev innkjøpt fra Tønsberg og ombygget i Hølen. Den grunnstøtte ved St. Johns i 1884, men blev berget.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



«Thalassa» av Larvik.

Briggen «Andrea», tilhørende L. Augestad, forsvant soporløst i 1884.

«Alpha» forliste i Nordsjøen 3. mai 1885.

Bark «Mohawk», Kapt. Edvard Hansen, Østre Halsen, forliste i Østersjøen sist i ottiårene. Den var hollenderbygget og var på den tid et av våre største skib.

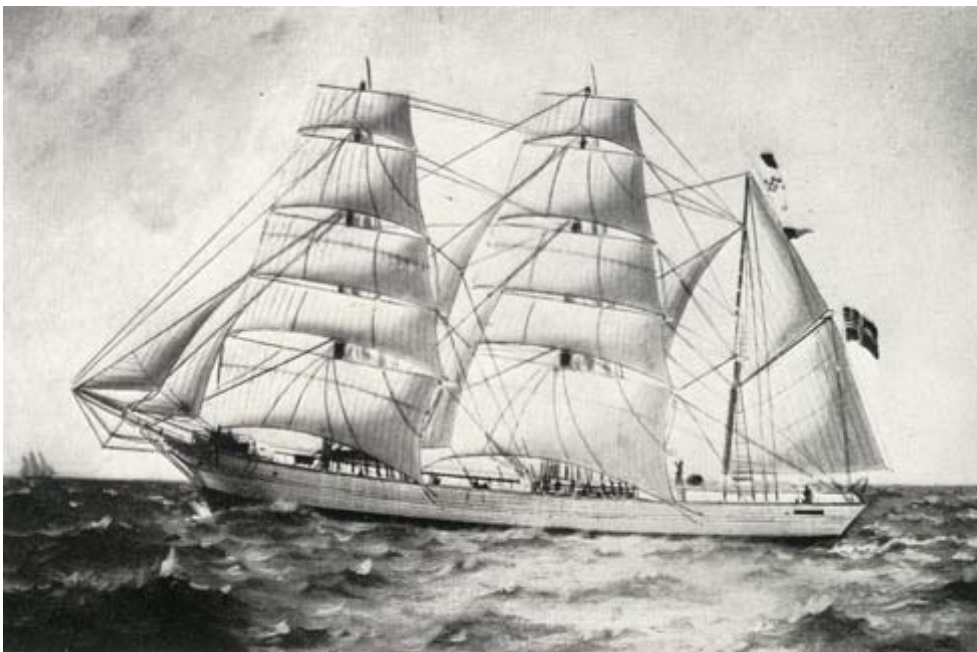
«Wergeland», Kapt. Ludv. Corneliussen, kom i 1885 inn til Cowes med brand i skib og last. Branden blev dog slukket.

«Familien» kom hjem til Larvik i 1886 med en ladning salt til Augestad & Erichsen, men var i synkeferdig stad.

«Dagmar», som tilhørte L. Iversen m. fl., forliste i 1887.

«Landsblomsten» innkom i desember 1888 til Grimstad med h.a-vari. Den hadde mistet alle seil. Benker og kører var brukt til varme og koking. Den kom fra Miramichi, bestemt for England, men havnet i Grimstad efter ca. 13 uker i sjøen.

«Juliane», som tilhørte Kapt. O. Kruge, forliste i 1889. Forsikringssum kr. 16.000,-.



«Ellida» av Larvik. Kaptein Joh. Grønn.

«Thalassa» forliste i 1889. En skibskiste og noen papirer drev iland på den hollandske kyst. Fartøjet var kullastet og hadde nok gått tilbunds.

1893, 5/1. Brigg «Normand», Kapt. Jørgensen, blev forlatt i Nordsjøen. Mannskapet innberget til Hull.

1893. Bark «Beta», Kapt. L. Walle, forliste ved Magdalena Island. Mannskapet reddet.

«Dato» som antagelig var Norges største brigg førtes av Kapt. J. C. Hansen (Bjerkholt) med Chr. Nielsen & Co. som korresponderende reder. Den lå og lastet på en øde plass i Australia, så langt fra tollstasjon, at kapteinen måtte ri den lange vei for å klarere. Under storm i 1893 blev den slengt på land og var ferdig.

«Den Gode Moder» endte sine dage som brygge i Hølen. Der lå den tilsynelatende trygt, full av stein. Plutselig en dag i 1893 forsvant den på dypt vann. Den gled ut med brak og bulder og forårsaket en flodbølge i Hølen havn. «Cottica», Kapt. H. Bjønnes, var nær ved å gå på land ved Bergeverven og «Italia» kom i drift ut Hølen.



Briggen «Carl» av Larvik. Kaptein Thv. Hansen. Gon.

1895. Bark «Fredrikke». Kapt. Corneliussen, drev iland under storm ved Cap Breton Nova Scotia. Mannskapet reddet.

1895. Bark «Susanne», Kapt. Nielsen, redere Bugge & Olsen, blev forlatt av mannskapet i Nordsjøen. Senere innberget til Frederikshavn av et engelsk dampskib:

1895. Skonnert «Nordmand», som tilhørte skibsfører N. Olsen, blev innberget til Ymuiden forlatt og full av vann. Mannskapet kom inn i nærheten av Imuiden.

1895. Skonnert «Anaconda», Kapt. Nielsen, kom inn til Hølen efter kollisjon i Nordsjøen med engelsk fiskedamper. Mannskapet hadde hatt en stri tørt med pumping i flere døgn.

1895. «Sarah», Kapt. I. M. Mathiesen, strandet ved Lemonover. Mannskapet reddet. Skibet ikke assurt.

1895. Bark «Theta», som tilhørte skibsreder Norbom, blev forlatt synkeferdig på reise fra Cardiff til Trinidad. Mannskapet kom inn til Venezuela.



«Italia» av Larvik. Kaptein Hansen Seierstad.

1895. Galeas «Snefrid», Kapt. Abrahamsen, redere Bugge & Olsen, blev forlatt i Nordsjøen. Mannskapet innkommet til Hull.

1895. Bark «Johanne», Kapt. Jensen, forliste ved Margate Sand og blev kondemnert.

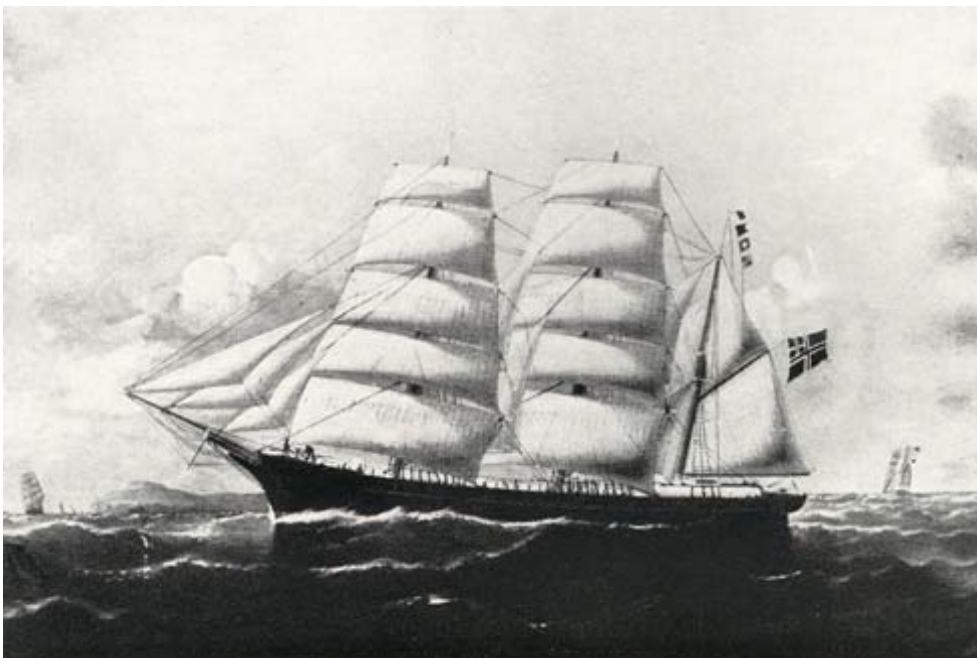
1895. Bark «Adelphia», Kapt. O. Markussen, sank i Atlanterhavet på reise fra London til Trinidad. Mannskapet berget av et dansk fartøi og landsatt i Dover.

1895. Barkskip «Betzy & Arnold», Kapt. E. Hansen, reder Chr. Nielsen, blev forlatt i Atlanterhavet på reise fra Christiania til Bay Verte. Mannskapet berget inn til Kvebek.

«Elida», den tidligere man of war, blev solgt til Skiensfjorden omkring 1898. Den var forsynt med tykk kobberhud, rene pengekobber som sjøfolk sa. Kjøperen solgte kobber for større beløp enn kjøpesummen for hele skuta.

«Conferenceraad Treschow» drev som lekter iland på Batteristranda ved Verket og blev vrak.

Briggen «Carl» forliste ved Grisebåene i 1900 og bare en mann blev berget. Kaptein Hamsen Gon var så heldig å være iland den turen.



«Sophie» av Larvik. Kaptein Fritz Bugge.

Bark «Kong Sverre», Kapt. Hans Berge, forsvant i Nordsjøen ca. 1900.

1900. Bark «Solid», som tilhørte Kapt. Daniel Hansen, blev solgt til Langesund for kr. 27.000.-.

1900. Jernbark «Clara» blev innkjøpt av Chr. Nielsen for 6.800,- £. Det var på 1700 tonn d.w. og førtes av kaptein Julius Jacobsen.

«Phyllis», Kapt. Børresen, forsvant sporløst med hele mannskapet på vei fra Montevideo til Australia.

1900. Seilskibet «Inga», som innkjøptes til Larvik i 1898 med Ths. Arbo Høeg som korresponderende reder, ga på 2 år 130 % i utbytte til aksjonærene. Skibet blev solgt fra Larvik i 1900.

1902. «Italia» forliste ved Malaga og blev totalt vrak.

Bark «Sophie», Kapt. Petter Olsen, Rekkevik, forliste i Nordsjøen, kantret med kokslast, ca. 1902.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



«Barossa» av Larvik. Kaptein Evensen. 1899.

«Roska» forliste i Atlanteren. Mannskapet blev berget inn til Wales.

Bark «Barossa», Kapt. Chr. Johannessen. Østre Halsen, forliste på vei ut fra Østersjøen i Kattegat i 1907 med tap av kapteinen og hele mannskapet unntatt en mann.

Bark «Strathern», Kapt. Carl Hansen-Just blev påseilt av ukjent skib ved Shetlandsøene. Mistet stor- og mesanriggen, men kom seilende hjem til Larvik ved egen hjelp omkring 1905.

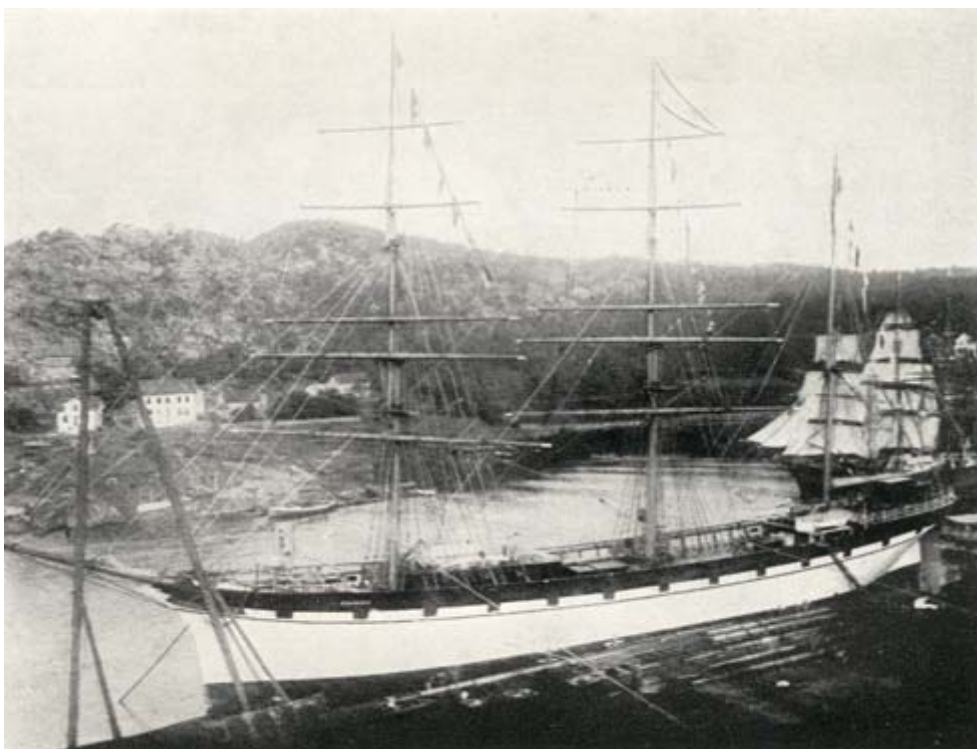
Byssen efter skonnert «Pylades» finnes ennu i et gårdsrum på Storgaten i Larvik. Den er så liten at den bare har kunnet brukes som lekestue for barn og senere som hønsehus. Kokken måtte nok stå på kne der.

«Tagal» (nr. 2), Kapt. Sørensen, forsvant i Atlanteren med mann og mus.

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»

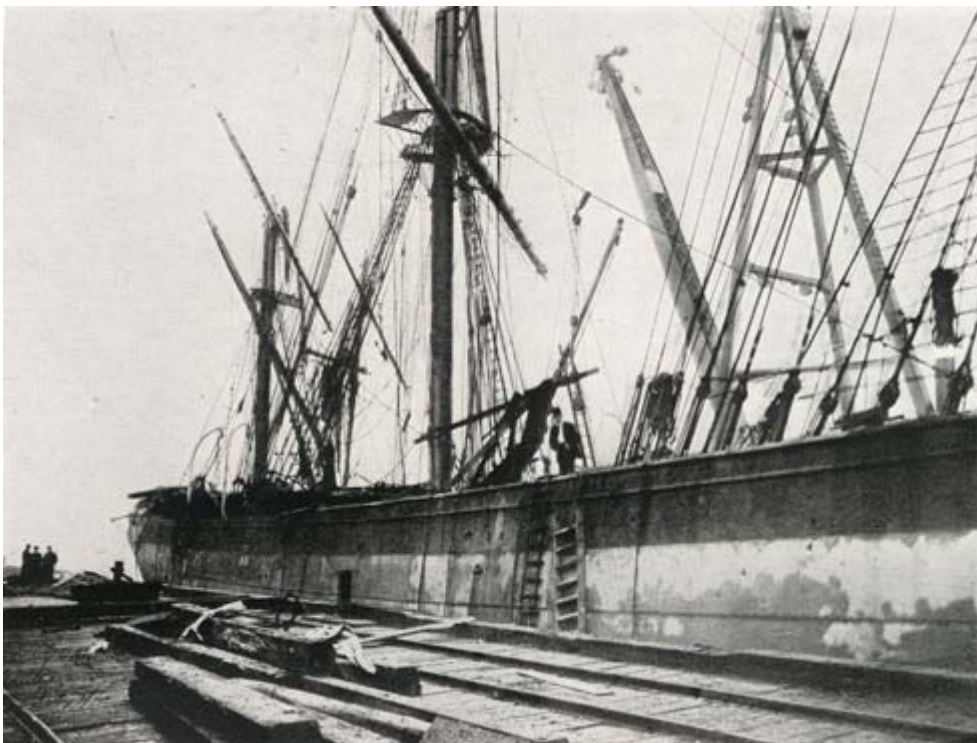


Bark «Inglewood» av Larvik



«Bonovento» av Larvik. Kaptein O. Pedersen

«Larviks Sjømannsforening 1849 - 1949»



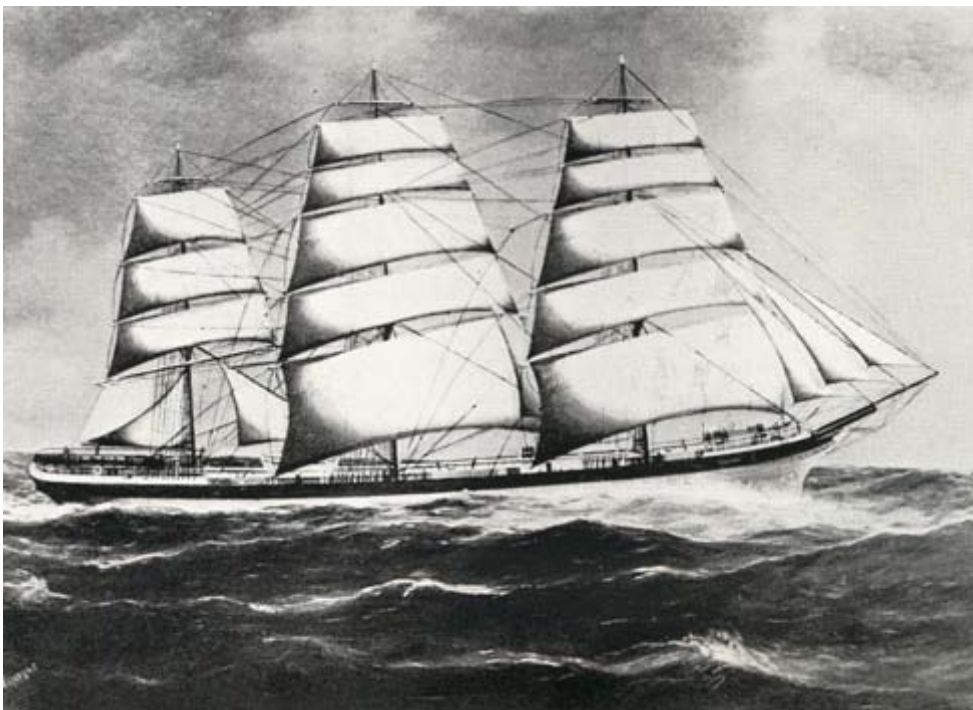
«Ingrid» efter eksplosjonen i New York 1911.

Når bark «Inglewood» nevnes vil triste minner trenge sig frem hos eldre Larviksfolk. I mars 1908 lå skibet lastet på Mandals havn med petroleum og nafta. Plutselig eksploderte det og smellet hørtes i milers omkrets. Oljen fløt brennende utover sjøen. 14 mann strøk med, deriblant en sønn av Larviks daværende sogneprest Mossin.

«Irmgard», som tilhørte Hansen & Anderssen, Larvik, forliste ved Kap Horn i 1911. Alle mann berget.

Fullrigger, jernskib «Ingrid», Kapt. E. Dannell, Reder Hansen & Anderssen, lå i New York i 1911 ved siden av en lekter lastet med ammunisjon. Denne eksploderte om natten og sprang i luften. «Ingrid» blev voldsomt ramponert, men heldigvis strøk ingen med der ombord. Dens dage som farende fullrigger var forbi. Den blev kondemnert der den lå.

Jernskibet «Bonovento» ca. 2000 tonn d.w. blev bygget i Fevig i 1892 for M. Oppen & Co. Det kostet kr. 252.000,-. I 1912 blev det



«Irmgard» av Larvik.

solgt fra Larvik og blev under første verdenskrig omsatt til en pris som var flere ganger byggeprisen. Skibet gikk tilgrunne i 1918 i det indiske ocean med brand ombord.

Bark «Baron Holberg» slingret riggen overbord i Nordsjøen og blev omrigget til skonnertskib. Dens skrog har vært å se på Larviks havn helt til de siste år, men det er fornedret til lektertjeneste.

Briggen «Peggy» tilhørte J. H. Solberg i Larvik og førtes av eieren. Peder Farmen førte den også en tid. Det var et vakkert og lettseilt skib, bygget i Kristiansund N. i 1869. Det hadde tidligere seilt i saltog fisktraden på Middelhavet og var så innsatt med salt, at den kunne betegnes som «speken».

«Peggy» avsluttet sitt livsløp i 1900. Ifølge en rapport fra styrmann Gustav Gundersen slet mannskapet hårdt for å berge skib og last. Kaptein Solberg brakk armen og alle var sterkt medtatt, da de endelig blev tatt ombord i en tysk dampbåt. Vraket drev senere iland på den engelske kyst.



«Baron Holberg» av Larvik, strandet ved Folkestone.

Bark «Bergslien», 972 tonn brutto, var en Nova Scotia skute bygget i 1874 under navn «Peter Yong». En bibel på hollandsk med dette navn på permen finnes ennu i Larvik. Skibet hørte hjemme her i en liten mennskealder. Redere var først P. I. & P. Berg, senere A. J. Semb, og derefter Ths. Arbo Høeg & Co. - «Bergslien» forliste nord for Skotland i 1907.

Dampskibet «Anna», Kapt. C. Kjelsen, reder Bugge & Olsen, forsvant med hele mannskapet på reise fra England til Danmark.

Seilassen underr den annen verdenskrig

Skibs-Aktieselskapet Nanset, Larvik, hadde ved krigsutbruddet 3 tankskip i fart.

M. 'T «Storaas», 11.850 ton d.w., bygget A/B Götaverken 1929, førtes under krigen av kaptein Arnold Moritz Jensen, Kolbjørnsvik pr. Arendal. Den 9. april 1940 befant skibet sig mellem Azorene og West Indien og anløp Port of Spain for nærmere ordre. Skibet blev gående i Atlanterhavsfarten til utgangen av 1941 og oplevet mange nervepirrende situasjoner. Den 2. mars 1941 blev skibet angrepet av fiendtlige fly. Fra lav høide blev det sluppet 2 bomber som såvidt feilet sitt mål. Ilden blev besvart med maskingeværer, og flyet forsvant tydelig skadet. Skibet fikk maskinskade av de kraftige rystelser. Man mistet konvoien og blev liggende og drive. Efter midlertidig utbedret skade fortsatte skibet på egen hånd til Trinidad.

Fra januar 1942 til mai 1943 blev skibet gående i fart Persiske Gulfen til Australia eller Syd Afrika uten direkte angrep eller uhell. Efter lossing i Simonstown 28. mai 1943 sluttet skibet op i konvoi kl. 18. Det var en mørk aften og fiendtlige angrep formelig «hang i luften». Kl. 23.50 blev et skib like forut torpedert, og «Storaas» blev lagt hårdt til B.B. for å komme klar. I samme øieblikk kommer en torpedo farende i vannskorpen. Skibet var nu i god sving, men klarte ikke å komme klar torpedoen, som skar inn i maskinrommet. Maskinrommet blev straks fylt med vann og alt blev mørkt ombord. Faren for nye angrep var stor, og man gikk i båtene efter forgjeves ä, ha søkt efter de savnede. Man blev liggende en tid langs skutesiden, men blev så kommandert ombord i et eskortefartoi. «Storaas» fikk senere fulltreffere og sank. Fire mann var savnet i første omgang. Det viste sig imidlertid senere at en av motormennene hadde kommet sig iland ved egen hjelp i skipsprammen efter meget dramatiske opplevelser.

M/T «Skotaas», 12.308 tonn d.w., bygget A/B Götaverken 1931, førtes under krigen av kaptein Hans N. Augestad, Larvik. Med sine fylte 70 år er kaptein Augestad kjent som den norske flåtes eldste kaptein i Hitlerkrigen.

Skibet lå den 9. april 1940 i Newcastle, Australia, og blev gående i fart på Østen til utgangen av 1942. Man gikk her uten konvoi. Da skibet alltid gikk utenfor de vanlige «ruter», unngikk man fiendtlige angrep og så aldri hverken tyskere eller japanesere. Via Magelanstredet gikk turen så til Amerika for grundig reparasjon og montering av førsteklases krigsutstyr og bunkeringsbro.

Fra juni 1943 til krigens slutt blev skibet gående i konvoi-farten over Atlanterhavet. 35 ganger blev eskortefartøiene assistert med bunkers i sjøen. Skibet blev aldri angrepet av fienden, og fikk aldri noen krigsskade. Kanskje et enestående tilfelle i Hitlerkrigen? Den alvorligste situasjon opplevet «Skotaas» rett etter freden, da 22 skib av en konvoi kolliderte i løpet av 2 minutter. I tett tåke og med 10 mils fart blev det gitt ordre til hele konvoien om 90 grader til B. B. på grunn av isfjell. Resultatet sier sig selv. Med øredøvende brak tørnet skibene sammen. Skadene var store, men ingen skib sank.

M/T «Skaraas», 14.590 ton d.w., bygget A/B Götaverken 1936, førtes av kaptein Alf Foyn, Larvik, som fratrådte sin stilling i mai 1942 på grunn av sykdom, og døde av slag i New York, 30. august 1943. Kaptein Leander Jensen, Vestre Sandøy, som er en av rederiets eldste offiserer, overtok skibet i mai 1942.

Den 9. april 1940 avgikk «Skaraas» fra Brisbane i ballast for Singapore. Etter en tur til Australia blev skibet dokksatt i Singapore og fikk samtidig montert degausing, broproteksjon og blev armert. Skibet avgikk 27. juli til England efter å ha innhentet konvoi i Freetown.

Efter ankomst Clyde 29. september 1940 blev skibet gående i Atlanterhavsfarten til krigens slutt. I januar 1944 blev det montert spare-dekk for transport av fly og krigsutstyr og i februar bunkringsbro for å forsyne eskortefartøiene med brennolje i sjøen. «Skaraas» har kryssset Atlanteren 51 ganger under krigen. På flere av turene blev konvoien hårdt angrepet av fienden og tapene var store. Flyangrepene var hyppige under lossing i England. Tross mange nervepirrende og kritiske situasjoner gikk «Skaraas» alltid klar.

M/T «Polarsol». Larvik. 15.140 ton d.w. Rederi Melsom & Melsom. Kaptein Jacob N. Backer. Rapport ved maskinmester Frode Bjerkholdt.

«Polarsol», ferdigbygget i Glasgow for Melsoni & Melsom desember 1939, gikk ut på sin jomfrutur 19. desbr. 1939. Turen gikk til Aruba, hvor bensinlast inntokes, så til Halifax for konvoi og til England for lossing. Skibet fortsatte i denne trade til april 1941, bortsett fra en tur til Persiske gulf etter bensin til England. April 1941 losset vi lasten i Liverpool og ordre kom da fra admiralitetet at båter med 12 mils fart og mere, måtte gå alene og uten konvoi. Det var i de svarteste dage da. Mange skuter var gått tapt, og England trengte hurtige tilførsler.

«Polarsol» forlot Liverpool 22. april og seilte etter ruteinstruksjoner fra engelske admiralitet med en kurs som gikk straks syd for Island, på sin reise til New York.

I grålysningen gyden 25. april ved 6-tiden om morgenen var man ca. 150 mil sønnenfor Island, da vi plutselig blev angrepet av en stor 4 motors bombemaskin som kom mot skibet ganske lavt over vannflaten. Den hevet sig derpå til mastehøfde og hakekorsflagget blev synlig, og fløi så over skibet fra for til akter, idet den brukte sine maskinkanoner hele tiden. Kommet akter til maskinen slapp den så bomber. Den ene gikk inn i forkant av poophuset, gjennom offisersmessen, poopdekk, blåste bort to 18 tonns ferskvannstanker, gjennom skottet til maskinrommet, blåste bort en 7 tonns vanntank på hoveddekk, rev opp hoveddekket, blåste bort 3 stk. 9 tonns Diesel dagtanker, likeså plattformen disse var plasert på, eksploderte derpå mot skottet til crossbunkereren og slo et hull i dette stort nok for to biler å kjøre gjennom. - Den annen bombe gikk rett gjennom båtdekk og ned i maskinrum, satte fyr på lugarer og eksploderte med den følge at dampventiler og ledninger blåste bort, slik at damp, komprimert luft, olje og vann strømmet ut og sammen med den ved eksplosjonen antendte brand laget et hav av ild og røk over hele akterskibet. Døren inn til maskinrummet blåste tvers gjennom maskinistens dagligrum og ut på den andre side. «Polarsol», som på den tid som de fleste andre skib, var dårlig utstyrt med luftskyts, idet man kun hadde 2 Hotskies geværer til rådighet, kunne intet gjøre og man måtte gå i båtene. - Det tyske fly kom igjen 3 ganger, feiet dekkene med sine maskinkanoner og slapp ialt 8 bomber. Det forlot så skueplassen for sin helledåd og satte kurs østover, sannsynligvis mot Norge. - Imidlertid hørtes rop om hjelp fra sjøen. Man fisket opp 2 mann, men dessverre var den ene død og fløt på livbeltet. Der hørtes også rop om hjelp efterat disse 2 var funnet, men det lykkedes ikke å redde flere, og ropene forstummet innen man nådde frem. Imens lå «Polarsol» og

brant over hele akterskipet og man fryktet at ammunisjonen til den store kanon akterut skulde eksplodere. Etter 6 timers opphold i livbåtene, gikk man så ombord igjen og oppholdt seg midtskibs, da det ikke var mulig å komme akterover hvor brannen raste. Melding om angrepet blev utsendt ved hjelp av skibets nødsender. Ved optelling av mannskapet viste det sig at 4 stk. inkl. den døde som blev tatt opp i livbåten var borte. Ennvidere hadde en mann fått slått av lårbenet ved eksplosjonen, slik at benet stod i 90 graders vinkel og han måtte låres i denne tilstand og legges på en madrass i livbåten. En annen var stygt såret i hodet, bryst og ben. Forøvrig var der endel mindre kvestelser. Kl. 20 kom en mindre konvoi i sikte. Den hollandske slepebåt «Zwarte See» var med og sleper blev etablert med denne. Slepningen fortsatte i 5 døgn, da ankret man op i Clyden 30/4 1941.

Branden i akterskipet og maskinrummet varte omtrent et døgn, men ned i maskinrommet (som forøvrig lignet et krater man stod og så ned i fra dekk) kunne man først komme etter 3 dagers forløp. Her fant man et forvitret skjelett av såvidt det kunde konstateres skibets pumpemann, han var sannsynligvis ved eksplosjonen drept, og overkroppen falt ned i maskinrummet og derpå brent, idet skjelettet av underkroppen var borte. Likeså skibskatten lå drept hernede. Restene av pumpemannen blev begravet i Port Balantyne, Clyden.

Reparasjonen av «Polarsol» var ferdig 31/8 og skibet tok igjen sin gamle trade i bensinfarten U.S.A-England. Våren 1942 blev «Polarsol» sendt alene tvers over Atlanterhavet til Freetown i Afrika for å få konvoi derfra til England. Distansen mellom Karibiske hav og Freetown var meget farefull og mange skib forsvant, men «Polarsol» var heldig og kom frem med sin flybensin, gikk så i konvoi fra Freetown til England, en reise som tok 28 dage i såkalt slow konvoi. Fra England gikk så turen til den Persiske gulf og turen måtte gå rundt Sydafrika og samme vei tilbake.

Høsten 1942 befant «Polarsol» sig i konvoi i Karibiske hav på vei til Curacao for lasting. Angrep var daglig kost og konvoien måtte snu for å undgå fienden. Man kom imidlertid frem og lasten inn. På veien ut igjen begynte angrepet før man var klar av havnemoloen, og lederen, en amerikansk krysser, blev torpedert og blåste opp. Angrepet, som varte hele natten, var meget skarpt, og spenningen stor. Man hadde forøvrig kontakt med ubåter helt til New York havn, og dypvannsbomber falt tett.

Som før nevnt blev det mange nokså lange turer på grunn av den prekære ubåtsituasjon, således at det tok lang tid å få frem lasten.

Følgende reise illustrerer kanskje best dette. «Polarsol» lastet i Houston, Texas, i januar 1943. Lasten bestod av 14.000 tonn flybensin, samt 1.400 tonn bunkers. Fra Houston gikk turen gjennom Mex golf - Karabiske hav - Panamakanalen -- sydover langs vestkysten av Sydamerika - rundt Cap Horn -- østover i Antarctic, derfra nordover mot Cape. Skibet, som gikk alene, hadde sailing directions og skulde rapportere når de passerte visse possisjoner. Ved siste rapporterte possisjon fikk man advarsel om ubåter, og at 4 skib var senket i natten løp i nærheten, og beskjed om å gå inn til Durban. Straks efter fikk man øie på vraket av en brennende tankbåt, som altså nylig hadde fått sin bekomst. «Polarsol» var heldigere og kom sig inn til Durban. Derfra gikk man så i konvoi i 2 døgn til syddøstspissen av Madagaskar og fortsatte videre nordover alene. Passert Madagaskar østkyst tok man igjen en mindre troppekonvoi. Den eskorterende krydser ante ugler i mosen og begynte å fyre. Imidlertid blev tilfredsstillende opplysninger gitt og man fikk fortsette det siste stykke vei i denne konvoi til Aden. Herfra igjen alene gjennom Rødehavet, Suezkanalen og inn i Middelhavet til Alexandria, hvor den ettertraktede last kunde losses efter en reise på nesten 20 tusen mil.

«Polarsol» blev så gående resten av 1943 på Middelhavet - Persiske gulf, avbrudt av et par reiser til India og en til Sydafrika.

Julaften 1943 passertes Suezkanalen igjen med bensin fra Abadon. Denne gang skulle reisen gå gjennom hele Middelhavet frem til Algier. Efter endt utlosning der gikk man så til U.S.A. for overhaling av diverse, påbygning av flydekk, bedre skytsutstyr etc. Ferdig hermed inntokes 14500 tonn flybensin samt ca. 80 større og mindre lastebiler, bensintankbiler etc. på flydekket. Konvoien bestod av ca. 100 skib, hvorav 90 % var amerikanske, bestemt for Middelhavet. Alt gikk bra og Gibraltar passertes uten uheld. I Middelhavet 20/4 1944 mellom Oran og Algier, oppdagedes et rekognoseringsfly i stor høide over konvoien, og man mottok melding fra konvoilederen at flyangrep kunne ventes ved solnedgang. Algier passertes kl. 6 efm. Fra omkring 8-tiden patruljerte et par engelske fly strekningen konvoien skulde gå, men forøvrig foretokes hverken røklegging av konvoien eller andre forsvarstiltak, bortsett fra at alt skyts ombord i båtene stod i beredskap. Ved 9-tiden, idet en og annen stjerne begynte å bli synlig, kom så plutselig flyangrepet. I angrepet deltok både torpedofly og bombefly. Torpedoflyene kom ganske lavt, ca. 1 meter over havflaten. Fra «Polarsol» såes 2 stk., et med kurs for oss og et for vår sidemann i konvoien. Av bombemaskiner gjettet man på 50 stk. over oss i luften.

På bakken hadde vi fått ny luftskytskanon og kanonmannskapet satte sitt første skudd rett i vår angriper, som blev blåst i filler. Vår sidemann i konvoien, en amerikansk libertybåt, lastet med ammunisjon og 500 mann amerikanske tropper, var dessverre ikke så heldig, den fikk en lufttorpedo like i ammunisjonslasten. Der fulgte en øredøvende eksplosjon, et ilihav og derpå blev vi innhyllt i sort kvelende røk. «Polarsol» kastet sig ved eksplosjonen helt over på siden, vakthavende på broen blev slått overende, rormannen fikk tross konkret beskyttelse av broen, hele glassmassen av sprungne vinduer i hodet, ansiktet og overkroppen, og blødde forferdelig. Skotter midtskips og akter i lugarer etc. blåstes overende, i maskinrum knustes skylightets løftegear og falt nedover motoren med den følge, at nr. 3 cylindertapp knustes. Dekkslasten av biler blev stygt ramponert og likeså oppsto stor skade på dekk forøvrig, idet store jernstykker og plater blev slynget ombord ved eksplosjonen. Til amerikaneren såes ikke et fnugg etterpå, heller ikke hørtes et eneste skrik fra de 580 mennesker som befant seg der ombord. Mens dette pågikk drysset bombene fra de angripende fly ovenover og flere av dem eksploderte nærmere «Polarsol» enn noen av oss syntes om. Vi hadde jo en last på 14.5 tusen tonn fly bensin ombord og man kan jo tenke seg resultatet ved eventuelt bombetreff. Samtidig satte alle skip i konvoien opp en morderisk sperreild, ikke bare opp i luften, men på grunn av torpedoflyene også horisontalt, slik at de lysende kuler fra maskinkanonene vinte en om ørene og en gjorde sikrest i å ligge flat for å undgå å bli skutt. Såvidt vites blev 7 av konvoiens skib senket, likeså 3 av destroyerne, 3 amerikanske libertyskib blev lekk og måtte landsettes. 4 tyske og 2 engelske fly nedskutt.

«Polarsol» fikk så neste morgen ordre om å gå til Bizerte og ankom hertil neste ettermiddag. Her blev bensinen losset, likeså billasten på dekk. Man slikket sine egne sår best mulig og turen skulle derfra gå tilbake til U.S.A. I Bizerte fortaltes forøvrig, at i de siste 2 måneder var hver eneste konvoi utsatt for angrep nettop på samme sted, og begeistringen ombord var ikke på topp, da man umiddelbart før avgang fikk ordre om å gå til Algier og ta bensinlasten fra en amerikaner, som ikke fikk lov å fortsette lenger inn i Middelhavet, og bringe denne last til Taranto i Italien. Å passere denne Uriaspost 2 ganger med så kort mellomrom med slik last smakte nok de færreste, det nylig overståtte angrep i frisk erindring. Imidlertid passertes den utsatte strekning på et ganske annet tidspunkt av døgnet, likesom konvoien denne gang innhyllt sig selv i et røkteppe og alt gikk bra,

Ved passering av Messinastredet varsledes ubåt, men denne fikk imidlertid sin bekomst av tililende fly, og overlevende fra ubåten blev tatt opp av eskorterende vaktskib, og man nådde frem i god behold. - «Polarsol» gikk så tilbake til U.S.A, fikk igjen reparert sine skader efter bombeangrepet og gikk derpå med bensin, fly etc. tilbake til Middelhavet. Denne gang gikk turen til Marseille, hvor kampene om Sydfrankrike pågikk.

Neste tur gikk så til Italia, nærmere bestemt Ancona øverst i Adriaterhavet, hvor man losset bensinen i provisorisk rørledning direkte til fronten som gikk straks nordenfor. Ved ankomst utenfor Ancona var

«Polarsol» utsatt for sitt 3dje alvorlige bombeangrep. Heroppe var forøvrig også angrep av motortorpedobåter en daglig affære, og moloen i Ancona, som «Polarsol» lå på innsiden av, fikk sig således en torpedo fra en av disse motortorpedobåter.

«Polarsol» fortsatte i denne fart U.S.A.-Italia, avbrudt av en tur U.S.A.-England, til krigens slutt, og var på tilbakevei til U.S.A. fra sådan reise ved krigens avslutning.

««Polarsol» har i dette tidsrum fraktet ca. 400 tusen tonn bensin og diverse dekkslast, som biler, fly etc. I samme tidsrum tilbakelagt en distanse på 275 tusen nautiske mil.

M/T «Polartank»s innsats under krigen ved kaptein Adolf L. Christiansen. Skibet tilhører Melsom & Melsom og er 10.350 tonn d.w.

Vi avgikk fra Larvik den 6. oktober 1939 via Curacao til Sydhavet til Flk. «N. T. Nielsen Alonso» for å losse fuel oil og laste hvalolje. Efter endt lasting gikk vi fra kokeriet den 8. februar uten noen bestemt ordre. Krigen var i full gang, men da Norge var neutralt, ventet vi ikke større vanskeligheter. Utenfor Vest-Afrika fikk vi ordre fra rederiet: Gå til St. Vincent og avvent nærmere ordre. Oppholdet i St. Vincent varte i 12 dage. Neste ordre lød: Gå til Sierra Leone for konvoi, bestemmelsessted Manchester. På konvoikonferansen blev jeg kalt over til Commodoren, og han uttalte: Du er vel bekjent med at «Polartank»s last er den dyreste i hele konvoien. Vi fordrer den yderste påpasselighet av Dem, så De ikke mister konvoien. Konvoi signalbok kan jeg ikke gi Dem, men her har De et stort maskinskrevet utdrag av de viktigste signaler. De vil få stasjon like efter mig, og er De i tvil om noe følg mig best mulig i manøvre. Selv hadde jeg erfaring i konvoiarbeide fra forrige krig, men for samtlige dekksoffiserer var det helt nytt. Som bevis for med hvilken interesse de gikk inn for oppgaven, var samtlige oppe på frivaktene de første dagene for å følge

med i signaleringen. Manøvrer blev fra morgen til kveld hele uken. Stort sett klarte vi oppgaven bra, og vi var eneste båt som blev komplimentert av Commodoren, da konvoien skiltes utenfor Liverpool. Han heiste signalet: Well done Polartank! og vi var alle stolte den dagen.

Et morsomt optrin hadde vi den turen. Vi blev angrepet i munden av St. George's kanal. Eskortene slapp dypvannsbomber og mange av eksplosjonene var sterke og rystet båtene voldsomt. Der var flere gamle greske båter i konvoien og dette var noe som de ikke kunne forstå. En av dem heiste en masse signaler og efter lang søkning i internasjonale signalbok fant vi ut betydningen: Har fått flere hårde støt i underlivet! Et års tid senere traff jeg igjen samme Commodoren og han spurte da om jeg husket at grekeren hadde fått støt i underlivet. Det hadde vakt furore ombord hos Commodoren.

Formiddag den 9. april var vi på vei op Manchester-kanalen da vi fikk de første nyheter om invasjon i Norge. Ryktene i den engelske radioen var ikke oppløftende og formiddagsnyhetene var bitre piller for oss å svelge, men senere på dagen, da nyhetene om Oscarsborgs motstand. kom inn, var det likesom det lysnet litt. Da vi hørte at regjeringen hadde besluttet å kjempe drog vi alle et lettelsens sukk. Jeg sa til guttene, at jeg kan nu tilgi alle de som før krigen gikk med brukne gevær i jakkeopslaget, fordi når det røynt på var det god norsk to i dem allikevel. Vi losset lasten og skibet blev beslaglagt av myndighetene. Sammen med Mr. Sanderson, skibets megler og hr. Melsoms onkel, reiste jeg til London. Vi opnådde å få skibet løslatt, og fikk en skrivelse av Ministry of Shipping stilet til alle britiske konsulater om å forstrekke kapteinen med nødvendige kontanter til skibets disbursements i alle havner vi anløp.

Den 25. april gikk vi fra Manchester og begynte vår innsats som krigførende. Vi kom snart over i bensinfarten og lå lenge blant de 5 beste norske tankere i kapløpet.

Desember 1941 hadde vi vårt første uheld. I disigt vær og mørke utenfor innløpet til Halifax N.S. støtte vi på en båe med 12 mils fart. Heldigvis var ikke dybdeforskjellen så svært stor. Skibet listed over til stb. ved første støt og falt tilbake på rett kjøel igjen. Dette gjentok seg for hvert tankeskudd inntil aktre kofferdam var passert og da var vi over båen. Det var tydelig at skaden var stor. Jeg ringte maskin for størst mulig fart for å komme i havn og sette skibet på grunn hurtigst mulig. Bensinen begynte å presse sig gjennom lukepakninger og over hele dekket fløt bensinen.

Mannskapet utviste beundringsverdig mot og lå på kne og skrudde ned luker for å stoppe bensinlekasjen. Ingen som ikke har vært utsatt for bensingass kan forestille seg hvad guttene presterte den natten i mulm og mørke. Lys turde vi ikke bruke, dertil kom faren for brand ved gnister fra skorstenen. Vi kom dog lykkelig i havn uten at noen av mannskapet blev skadet. Skibet blev satt på grunn på innsiden av breakwateret i yttre havn. Efter endt reparasjon i St. John N.B. gikk vi igjen inn i bensinfarten. Alt gikk bra. Vi gjorde 4 rundturer mellem New York og England, alle på under 40 dager, i konvoi østover og konvoi halve turen vestover.

Som eksempel på «Polartank»s gode fart forteller jeg en episode som jeg minnes med stolthet. Halvveis mellem Island og New Founland blev konvoien angrepet av undervannsbåter. Kl. 3.30 om natten i belgende mørke mistet vi en stor U.S. Navy transporter med mange folk ombord. Vi var eskortert av 6 amerikanske jagere. Samtlige gikk til assistanse til den torpederte båten og lot konvoien fortsette uten beskyttelse. Kl. 7.30 kom en av jagerne tilbake og la sig foran konvoien. Kl. 12.00 signalerte Commodoren: Dårlig beskyttelse av konvoien, skib med over 12 mils fart fortsetter alene med størst mulig fart. Lykkelig reis. Noe over 20 båter brekte ut av konvoien og kappkjøringen begynte. Av disse var det 2 tankbåter, resten var stykkgoods linebåter. Vi var først i New York av samtlige. Vi fikk hurtig ekspedisjon, og da jeg klarerte ut på tollboden, traff jeg kapteinen på den andre tankbåten, som klarerte inn. Han utbrøt da: Dere flyger jo over sjøen dere, og så ristet han på hodet.

I løpet av 1943 hadde vi 2 uheld. Utenfor New York, mens konvoien blev ordnet, kom en Amerikansk ammunisjonslastet båt aktenfra med stor fart og rant inn i styrbord side ved nr. 7 og 8 tanker. Den rev 2 store hull i siden og bensinen strømmet ut. Begge skib måtte returnere til New York. Når vi kom fra en kollisjon mellem en ammunisjonsbåt og en flybensinlastet tanker uten en katastrofe, skjønte jeg at forsynet holdt sin hånd over oss. Dette var en trøst under mange vanskelige situasjoner.

I oktober hadde vi kollisjon nr. 2. Denne gang var det en 20.000 tons Standard Oil tanker som kom aktenfra og rant inn i stb.låring. Det var midt på natten og belgende mørkt. Alle mannskapslugarer på stb. side blev ødelagt. Begge davidder og stb. livbåt likeledes. Det som berget livet på de sovende mannskaper var at koiene ombord i «Polartank» er trukket inn fra skibssiden, ca. 4 fot.

Efter endt reparasjon i New York blev vi chartret av british Admiralty

for fart i Middelhavet og Persiske gulf. Vi losset diesel olje i Pussooli 16 mil nordenfor Neapel 8 dager efterat Neapel var tatt av de allierte styrker. Om natten var vi utsatt for et voldsomt flyangrep i flere timer. Jeg skal si det var fyrverkeri. Hundreder av antiluftskyts var i funksjon og bombene drysset rundt skibet. Hellet stod oss bi også denne gang. Neste morgen fikk vi ordre om hurtigst mulig å komme oss vekk fra stedet og ned til Neapel, hvor vi losset resten av lasten. - Samme uke som 20 båter blev senket på Baris havn, gjorde vi 3 turer med last mellom Port Augusta, Sicilien og Neapel uten å ha noen eskorte. Ja lykken fulgte oss alright.

Sist på 1944 kom vi tilbake til Atlanterhavet og farten fortsatte som vanlig mellem England og U.S.A.

Tilslutt vil jeg uttale min uforbeholdne ros til maskinbesetningen. De var helt enestående. Jeg fikk alltid svar når jeg ringte maskinen. Det kunne være nervepirrende mange ganger for oss på dekket, men tusen ganger verre var det for dem i maskin. De karene gjorde sin plikt som helter. Hatten av for dem!

Av besetningen var følgende ombord under hele krigen, uten å unne sig noen ferie:

Maskinmester Lars Jørgensen, Vestregate 25, Larvik,
Iste styrmann Georg Sømoe, Øvre Fritzøegate 20, Larvik,
maskinassistent Henrik Jørgensen, Vestregate 26, Larvik,
Petter A. Christiansen, Thorstrands torg 3, Larvik,
og kaptein Adolf L. Christiansen.

Fra 1939 den 6/10 til juli 1945 har «Polartank» fraktet ialt 308.000 tonn forskjellige oljer. Som dekkslast 38 flymaskiner, 56 ambulansevogner, 68 store motorvogner samt 4 mindre slepebåter. Dessuten var vi utstyrt for bunkring av krigsskibe i åpen sjø og leverte bunkers til mange eskort jagere.

S/S «N. T. Nielsen Alonso» 9.516 br. reg.ton. Rederi Melsom & Melsom.
Kaptein Johan H. Bjerkholt.

Skibet var på reise fra Clyde, Scotland, til New York i ballast. Den 22. februar 1943 kl. ca. 2.00 blev skibet torpedert og truffet på b.b. side i maskin/kjelerummet. Under eksplosjonen blev 2 av livbåtene på b.b. side midtskibs ødelagt. Man gikk i livbåtene på styrbord side samt babords aktre og rodde bort fra skibet. Under opphold i livbåtene fikk skibet torpedo nr. 2, men holdt sig fremdeles flytende. Kl. 10.00 formiddag samme dag blev «N. T. Nielsen Alonso» senket ved torpedo fra en polsk destroyer og sank i løpet av 25 sekunder.

Kl. ca. 5.30 blev vi tatt opp av et amerikansk coast guard skib «Campbell» hvor vi oppholdt oss til næste dag kl. 11.00. Vi blev da overført til polsk destroyer «Bursa» og blev med denne ført inn til St. John's, New Foundland, hvor vi blev landsatt lørdag 27. februar.

Under oppholdet på begge skib blev vi sørget for på beste måte. Besetningen bestod av 53 mann, hvorav 3 omkom ved torpederingen:

3. maskinist William Fjeldberg, Larvik.

Fyrbøter Thorbjørn Larsen, Rekkevik.

Fyrbøter Erling Evensen.

D/S «Lancing», 7.990 br.ton. Rederi Melsom & Melsom. Kaptein Johan H. Bjerkholt.

På reise fra Curacao til New York med 8900 tonn fuel olje. Tirsdag den 7. april 1942. - Lettskyet stille vær med smul sjø. Kl. 3.35 en n. mil av Cap Hatteras lysbøie fikk fartøjet en torpedo midtskibs på styrbord side. To livbåter på styrbord side midtskibs forsvant ved eksplosjonen. De øvrige 4 livbåter sattes på vannet av mannskapet. Disse båter måtte også være skadet ved eksplosjonen da det viste sig umulig å holde dem lens for vann. Holdt nær til fartøjet til det sank kl. 5.00.

Etter ca. 5 timers opphold i båtene blev mannskapet tatt opp av et kanadisk vaktfartøi og av den amerikanske M/T «Pan Rodhe Island». Ved optellingen viste det sig at 49 av besetningens 50 mann var reddet og landsattes i Norfolk.

Det fremgikk av sjøforklaringen at skibet hadde vært totalt mørklagt under hele reisen.

Beretning om M/T «Solheim» av Larvik, 4752 netto tonn. Reder A/S Norge, Chr. Nielsen & Co. Forlist på reise fra Piraeus til Alexandria. Kaptein Olaf Bjønnes, Nanset pr. Larvik.

Avgikk fra Piraeus den 21. mars 1941 i en konvoi på 6 båter, eskortert av 3 torpedojagere. Dagen efter da konvoien befant sig ca. 40 mil syd av Kreta blev den angrepet av en formasjon på 15 aeroplaner, flere av disse var store bombere. Alle båter blev anfalt, men «Solheim» fikk den varmeste behandling, da det var det største skib i konvoien. En av de andre båtene blev dog helt ødelagt, og sank i løpet av kort tid. «Solheim» fikk ikke nogen direkte treff, men bombene falt ustanselig tett ved, en bombe traff vannet så nær babord side at bunnventilen til maskinsirkulasjonen sprang istykker sa vannet strømmet inn i maskinrummet. Alt maskineri stoppet øieblikkelig,

hvorved vi mistet konvoien. Det begynte å mørkne og aeroplanene forlot oss med unntagelse av et som var blitt skutt ned av en av torpedojagerne.

For å avverge at skibet skulde synke for dypt med akterskibet ved at maskinrummet blev fylt med vann, blev vannballasten skiftet fra de aktre tanker til de tomme fortanker, derved blev skibet liggende på god trim og blev mere stabil. Alle mann blev ombord om natten.

Ved syvtiden den følgende dag kom aeroplanene tilbake og forsøkte da å senke skibet med torpedoer, men heldigvis uten resultat. Imidlertid mottok vi nu signaler fra en gresk torpedojager med ordre om å forlate skibet. Vi gikk derfor i båtene og blev tatt ombord i denne. Været var ganske godt, men det var for meget sjø til at jageren kunde ta skibet på slep. Efter å ha talt med befalhavende på jageren, lykkedes det mig å arrangere det således med marineautoritetene på Kreta at de skulde sende ut en stor slepebåt som skulde prøve å slepe skibet i havn. Ved firetiden dagen efter at skibet var blitt bombet, blev jeg sammen med fire frivillige av mannskapet, brakt ombord i slepebåten, som sammen med jageren skulle gå ut for å lete efter skibet. Vi rakk ikke frem til det sted hvor skibet var blitt angrepet før den neste dags morgen, men da det ikke kunne finnes noget sted, hverken av aeroplaner eller av oss, måtte vi gå ut fra at det var blitt senket av de fiendtlige flyvere.

De fire frivillige av mannskapet og jeg selv blev ombord i slepebåten og landsatt på Kreta. De andre av mannskapet blev ombord på jageren og landsatt i Piraeus.

Alle skibets dagbøker og andre dokumenter gikk tapt, delvis sammen med skibet og delvis under andre begivenheter på min efterfølgende reise.

Ved ankomsten til Suda Bay den samme dag anmodet autoritetene mig om å ta kommandoen på en utenlandsk tankbåt. Det fantes ingen dekksoffiserer ombord. Kapteinen og førstestyrmann lå på hospitalet, og de andre var drept under bombeangrep. Bombene hadde satt fyr på skibet, og det var nu ikke noe igjen av midtskibet. Men lasten og de andre deler av båten var i god behold. -- Jeg tok min første og tredje styrmann og to matroser med mig ombord.

Tredjestyrmann blev forfremmet til annenstyrmann. Var oppgave vårt problem - var å få skibet bort fra Kreta, og å få det losset.

Efter en ukes forløp fikk jeg ordre om å ta skibet til Piraeus, men dette var lettere sagt enn gjort, da alle rørledninger og alle telegrafer og Myreledninger var helt ødelagt. Videre hadde vi bare livbåt

kompass og noen få gamle karter, som vi hadde fått samlet sammen fra forskjellige kanter. Alle livbåter og annet redningsmateriell var blitt ødelagt ved branden, men vi fikk ombord noen flåter fra forskjellige kilder i land. Ved hjelp av en liten slepebåt, som gav oss damp til ankerspillet, manøvrerte vi nu skibets to maskiner fra poopdekket og styrte ut med håndstyre-apparatet akter. En torpedojager ledsaget oss og vi ankom i god behold til Piraeus.

Dagen efter ankomsten losset vi halvparten av vår last til et annet skib. Da det ikke kunne ta hele lasten, skiftet vi ut på reden for å vente på videre ordre. Efter noen tids forløp kom tyskerne for å bombe byen og havnen. Vårt skib blev bombet hver dag i en hel uke, og blev tilslutt så hårdt rammet at hele akterskibet stod i brann, og maskinrummet fylt av vann. Intet mer kunde nu gjøres ombord, hvorfor alle mann blev tatt iland. Mannskapet blev innkvartert i en militærleir, mens jeg reiste til Athen.

I den tid jeg var der forsøkte jeg å komme ut av landet, men alt syntes håpløst. Imidlertid kom tyskerne nærmere og nærmere, så vi måtte se til å komme oss bort. Kapteinen og styrmann på det skib jeg tok til Piraeus var nu utskrevet fra hospitalet, så vi var blitt noen flere til å samråde om situasjonen. En gresk båt skulde så evakuere oss. Vi gikk ombord i båten allerede ved middagstider en dag, enda den ikke skulde gå før klokken 7 om ettermiddagen. Da kapteinen og førstestyrmann på grekeren imidlertid ikke tørnet opp blev jeg anmodet om å overta kommandoen med den andre kaptein som førstestyrmann. Men mens denne og jeg gikk iland for å få reiserute på det britiske marinekontor, angrep tyske bombere skibet og satte det i brann. Vi var ikke kommet lenger enn til kaien da dette hendte, og tyskerne brukte maskingeværene på oss og alle andre innen rekkevidde. - Vi stakk inn under noen jernbanevogner. Efterpå hjalp vi så godt vi kunne med å få de sårede iland fra skibet, hvorefter den annen kaptein og jeg gikk til det britiske marinekontor. Her fant vi offiserene iferd med å evakuere. De fortalte oss at det ikke var flere skib igjen, bortsett fra en liten slepebåt som sto på grunn et eller annet sted i havnen. De hadde til hensikt å benytte denne båt, og kunde vi få den flott var vi velkommen til også å bli med. I samarbeide med den andre kaptein, og efter mange vanskeligheter, lykkedes det oss å få båten av fjellknausen og ut tilsjøs. Båten var overfylt så min kamerat og jeg måtte bli på dekk. Vi gikk om natten, og om dagen søkte vi oss skjul i le av små øer som vi passerte på vår vei.

Ved ankomst til Suda Bay fikk vi beskjed om å gå til en leir hvor vi ville finne mat og klær. Etter å ha spasert i flere timer ankom vi til det som var antatt for å være leiren. Ingen var der, - ingen mat, ingen klær, intet ly. Vi spiste noen kjeks og noen «corn beaf» fra bokser og sovnet tilslutt under nogen oliventrær uten så meget som et hestedekken over oss. Så vendte vi tilbake til Suda Bay.

Endelig blev vi sendt ombord i en lastebåt som tok oss med til Alexandria. Der fikk vi et deilig bad, rene klær, en god middag rig en seng til å sove i.

TIL SLUTT en takk til alle som har hjulpet til ved utgivelsen av denne bok.
- Jeg nevner: Professor Jac. Worm-Müller, lektor Asbjørn Villum, Skipsreder Iver Bugge, Skipsreder Peder G. Melsom, Konsul Rolf Nielsen, Kaptein Ole Persen, Fritz Bugge A S, Disponent Alf Marcussen, Alfr. Andersens mek. Verksted & Støberi A'S, Tollbetjent Magnhild Strøm, Maskinist Frode Bjerkholdt, Kaptein Adolf L. Christiansen, Kaptein Olaf Bjønnes, Disponent S. A. Schjelderup, Fotograf Ludwigsen og Det Norske Veritas, hvis registre tildels er benyttet.

Enkelte rapporter er tatt fra gamle årganger av «Jarlsberg og Larviks Amtstidende».

Orginalene til de fleste av bokens illustrasjoner tilhører Larvik Sjøfartsmuseum.

Jeg skylder også en takk til mine gode medarbeidere i komiteen, kaptein M. A. Narvesen, kaptein A. Bjerkholdt-Hansen, kaptein H. M. Hansen og havnefoged Ole Jørgensen, og endelig de mange interesserte medlemmer av Larviks Sjømannsforening.