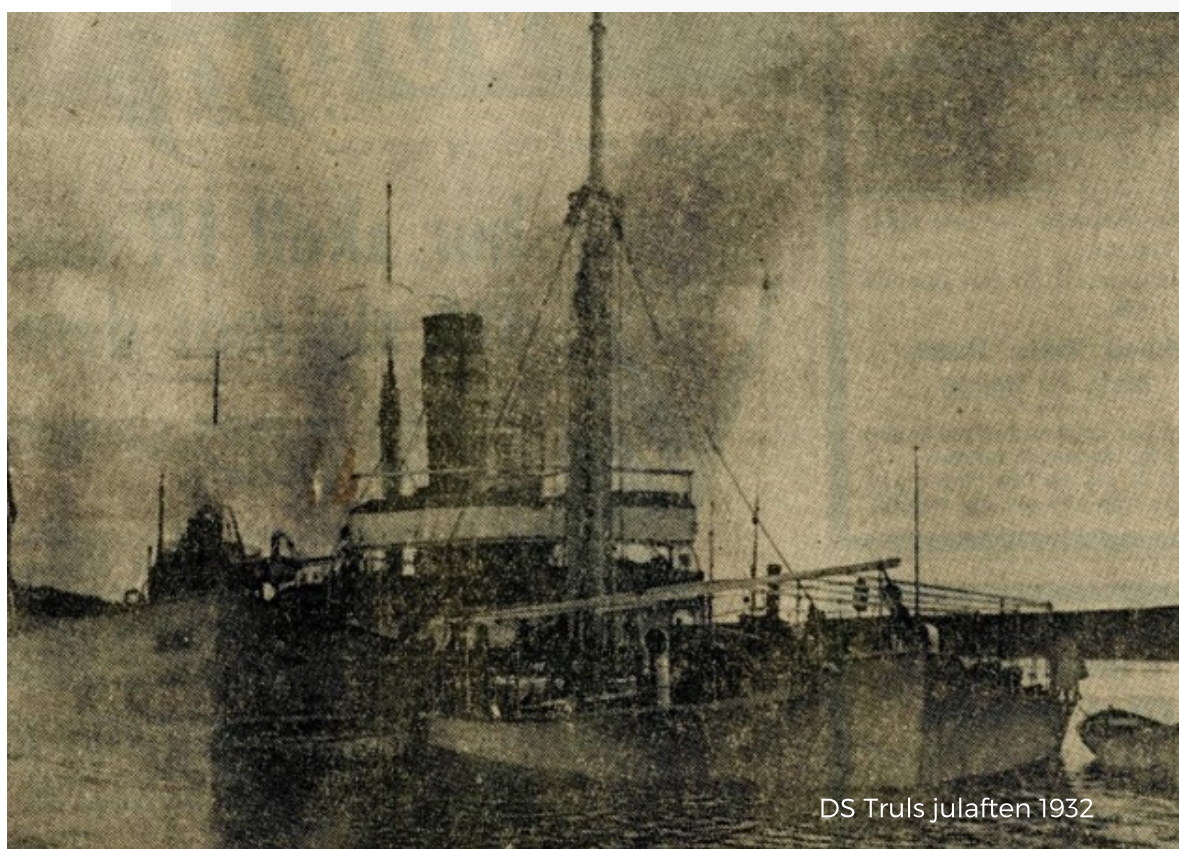


PÅ JAKT ETTER ET SKIPSFORLIS



DS Truls julaften 1932

**HISTORIEN OM JULAFTEN 1932 FOR MATROS, KOKK OG
RORMANN NILS KNUT NILSEN PÅ DS TRULS
-OG VEIEN FOR Å SE HVOR DET SKJEDDE.**

FØRT I PENNEN AV STEIN HAUGLAND,
ETTER FORTELLINGER FORTALT AV ARNE Y. NILSEN

2. utgave
Sandøya 2020

(1.utgave utkom i 2017)

INNHold

På vei etter last	3
Härnösand, Sverige	8
Julaften 1932 - en beretning	10
Reisen starter - utdrag fra sjøforklaringen	11
Sjøforklaring	12
En reise i tid... - mitt møte med DS Truls, Härnösand og Loppan	16
Mannskapet på DS Truls	21
Tur til Loppan, oktober 2016	22
Avisoppslag	26
Valsen over Ågermannselven	27
Et utvalg skipshistorier om Nils Knut og hans far, Ole Arnt Nilsen	29
Peanøtter på Gambiafloden	30
Rock'n'roll	31
Tømmerhenting i Murmansk	32
Eplegrøten som ble til strikk	34
Tremannen	35
Tomme hermetikkbokser	35
Ved Finnane	36
Verden er liten...	36
Flaks	37
På vei til Etiopia	37
En gris og en kalkun om bord	38
Vask av hender	38
Rormannen som sovna	39
Guiding	39
Brenning av kaffebønner	40
Hai	40
Ole Arnt Nilsen	41
Stuerten Ole Arnt, ca 1900	42
Ole Arnts Sjøfartsbok	43
Sjøforklaring	44
Avisutklipp om forliset	54
Baksidetekst 1. utgave	55

PÅ VEI ETTER LAST



DS Truls

Året var 1932. Min bestefar, Nils Knut Nilsen (05.10.1910 - 04.01.1980) hadde akkurat fylt 22 år. På den tida var lite jobber å få i Norge, og mange dro derfor til sjøs.

Nils Knut var en av mange som reiste til havs, og ble sjømann. Han var også fisker når han ikke fikk hyre. Og han kunne være på Trosvik verksted i Brevik og male båter om sommeren.

6. juni 1932 mønstret Nils Knut om bord på DS Truls i Oslo 6. juni.

På Trosvik hadde Nils Knut lært å "slå opp" navnet på båtene. Noe han også gjorde på DS Truls. Der fjernet han hele navnet akterut for å lage et nytt, fint navn på skroget. Styrmannen ble litt irritert når Nils Knut helt uten videre fjernet navnet DS Truls. Nils Knuts forklaring var at det var blitt stygt, og han kunne lage nytt siden han hadde lært seg kunsten på Trosvik verksted.

Nils Knut var innom DS Truls og DS Gudvin fra rederiet Thorvik og Gjerpen. Det var vanskelige tider for båtene. De fikk et oppdrag, for så å gå i opplag etter endt tur. Nils Knut vekslet mellom å være matros eller kokk på skipene.

FAKTA:

DS TRULS

Bygd i 1899 av John Piestman
& Son, Sunderland, UK
Rederi: Thorvik & Gjerpen
Andre navn:
Otta, Labrador, Herlof
Truls fra juli 1928



DS Truls i dokk på Nyland mekaniske verksted, 1930



Sigurd Henriksen

Nils Knut seilte mye med kaptein Sigurd Henriksen. De hadde et veldig godt kollegialt vennskap seg imellom. Nils Knut var alltid rormann til og fra kai, og under vanskelige forhold når han seilte med kaptein Henriksen.

Sigurd Henriksen, født 07. september 1893 i Bergen. Han dro til sjøs i 1910 med DS Bjørgvin (4.500 t) av Bergen tilhørende Bergh & Helland. Han tok styrmannseksamen 1915 i Bergen og skipsførereksamen 1918 i Kristiania. Han seilte som styrmann på DS Langtind, DS Korsfjord, DS Bjørnefjord og DS Hessa. Ble i 1924 fører av DS Kari på 750 t av Oslo tilhørende Thorvik & Gjerpen. Han førte senere førte DS Truls på 5500 t og DS Gudvin på 3050 t for samme rederi. 1935 ble han skipsmegler i Ålesund. Han startet i slutten av 1946 Ålesund rederi AS. Henriksen døde 12. juni 1986 i Ålesund, 92 år gammel.



Haparanda



Rouen i Frankrike

DS Truls hadde vært i Haparanda, Sveriges østligste by, og lastet papirmasse. Skipet var ikke fullt, så turen gikk videre til Hallstanäs.

De ble ferdige med å laste papirmasse på Hallstanäs tremassefabrikk julaften 1932, og DS Truls setter kurs mot Rouen i Frankrike med tremasse.

Kvelden før avreise hadde noen av mannskapet vært på land i Härnösand. Når de kom om bord igjen fortalte en av de som hadde vært på land at han hadde vært hos en spåkone. Han sa at han skulle mønstre av etter denne turen, siden spåkone sa at det kom til å hende noe på turen. Etter forliset sa flere ikke-troende at de nesten begynte å tro på spåkoner.

FAKTA

Papir- og cellulosefabriker

Det er en rekke papir-/cellulosefabrikker i Østersjøområdet. Tømmerfløting, eller tømmerbrøtning som det også blir kalt, er transport av tømmer nedover vassdrag eller over sjøer. Sveriges store skogområder og flate terreng gjør at det egner seg svært godt for den type virksomhet. Her renner elvene sakte ut i Østersjøen og er derfor meget egnet for tømmerfløting. Svenskene har derfor bygd kanaler og sluser for å knytte elvene sammen. De er på over hele 3000 km. Da er det ikke så rart at det er så mange "pappersbruk" i Sverige. I Russland derimot renner de fleste elvene ut i Barentshavet, og renner derfor "feil" vei. I Norge er det mange fossefall som bidrar i å vanskeliggjøre tømmerfløting.

Hallstanäs er et tidligere industrisamfunn med tresliperi og tremassefabrikk. Fabrikken ble bygd i 1922 av Björkå AB, og var i drift til 1966. Anlegget har i ettertid forfalt.

Björkå AB grunnla i 1872 et sagbruk ved Björkåbruk og anla senere et sagbruk på Lugnvik, og en tremassefabrikk ved Hallstanäs.

Hallsta sägverk

1. mai 1880 kjøpte trevarehandler Hjalmar Westman i Härnösand et jordområde under Norrland 5 av J. Lindbäck, og 1. oktober samme år ble også gården Norrland 1 solgt til Axel Stiernström. Hjalmar og Axel slo seg sammen og dannet Hallsta sägverk. Sagbruket hadde to rammer, kanter og en klyvsag. Årene 1890-1891 var det mye aktivitet der, men i 1892 var det allerede over. 1893 ble Lugnvik Nye Ångsåg AB nye eiere til Hallsta sagbruk. Selskapet fortsatte og driftes en tid under navnet Hallsta høvleri, dette ble senere endret til Hallsta träsliperi.

1918 brenner Björkå ABs tremassefabrikk ned i Offer Boteå. Det ble ikke bygget opp igjen. Eierne bestemte seg for at det nye tresliperiet, Hallsta träsliperi, skulle bygges der Hallstaviks sagbruk lå.



Hallstanäs tremassefabrikk.



Kart over Hallstanäs

HÄRNÖSAND, SVERIGE



Johan III, konge i Sverige. 1537- 1592



Stedet ble grunnlagt i 1585 av Johann III av Sverige. Stedet ble svært viktig for Sverige da de noen år senere fikk Jemtland og Herjedalen fra Norge. Før den tid var Uppsala som ligger ca. 6 mil nord for Stockholm, administrasjonssenteret for hele Nord-Sverige.

Med de nye, store landområdene som Sverige fikk fra Norge, ble det for stort område for Uppsala å håndtere alene. Det ble bestemt at Härnösand skulle bli Sveriges administrasjonssted i det store området, hvilket det fortsatt er det den dag i dag.

Kongen har bolig i byen som han overnatter i når han er på reise i området. Tidligere var byen store på skipsbygging, og hadde Sveriges fjerde største skipsverft. Utdanning og skole er høyt prioritert, og har lange tradisjoner.

Härnösand er en nydelig by med mange flotte bygninger, blant annet byens rådhus. De har en hovedgate som nøyaktig er 1 km lang. Den er inspirert av vår egen Karl Johann i Oslo og Champs-Élysées i Paris.



Hovedgaten i Härnösand, tatt ved rådhuset

Härnösand var et av de viktigste militærstedene i Sverige under den kalde krigen. Siden de er en administrasjonsby for den svenske stat, med riksarkiv og flere andre statlige oppgaver, blir den kalt Lille Stockholm. I lille Härnösand var det en rekke eksklusive butikker med dyre merkevarer.



JULAFTEN 1932 - EN BERETNING

Fra Nils Knut om det som hendte om bord da det smalt, via hans sønn Arne Y. Nilsen (f. 07.03.1940). Arne hørte mange skipshistorier i sin oppvekst.



Arne Yngvar Nilsen 17.10.2016 ved Loppan.

DS Truls antas å ha grunnstøtt omtrent der hodet til Arne er – ifølge sjøforklaringen.

Etter å ha seilt en stund kom det noen dunk i båten. Kapteinen spurte losen: "Er det is vi kjører i?" "Det er nok berg" sa losen, og like etterpå smalt de på holmen Loppan.

Mannskapet som ikke hadde vakt om bord hadde begynt på julemiddagen. Plutselig havnet alt i byssa på gulvet - mannskap, svinestek, saus og surkål. Det var bare en som holdt seg på beina. Det var rormannen som hadde ror å holde seg i og et skott bak ryggen.

Kapteinen sa til rormannen Nils Knut at alle ikke kunne forlate båten. Han måtte bli igjen, og velge ut en til han ville ha med deg. Det ble Amandus Hyvik. De var begge kjente, og kom fra Sandøya. Der var de naboer også. Amandus ble først irritert på Nils Knut. Han ville i land siden han var redd for at skipet skulle synke. Båten lå på bunn, men det var jo grunt der og mye av båten lå over vann. Maskineriet gikk for å prøve og holde båten på samme plass. Lasten lå under vann.

Mannskapet gikk i livbåtene, som var gamle og sprukne. De hadde aldri vært i bruk og lakk veldig. De kom seg så vidt i land på Loppan med å øse kraftig. Mens karene fra Sandøya satt med ryggen inntil skorsteinen på DS Truls som enda var varm og fikk varmen fra den, hutret og frøs de andre på land. Amandus ble svært så fornøyd med å være om bord allikevel.

På broen var kapteinen og losen. Kapteinen spøkte med losen ved å late som han klødde her og der. "Hvorfor gjør du det?" spurte losen. "Jeg har fått Loppan på meg" var svaret fra kapteinen.

Omsider ble mannskapet plukket opp, og kjørt til land i Härnösand som ligger et par nautiske mil fra Loppan. Der ble de tatt imot av den norske konsulen i byen. Etter de ble innkvartert fikk de seg en god natt søvn. De fikk deretter sin julemiddag likevel, da konsulen spanderte julemiddag på dem på kvelden den 25. desember.

REISEN STARTER

- UTDRAK FRA SJØFORKLARINGEN

Kl. 1445 julaften 1932 begynner DS Truls å seile på vei til Frankrike. Da seiler de ned Ångermannselven.

Det er vinter og det er is på vannet. De blir hjulpet ut av en slepebåt til en råk, isrenne. Der venter de på noen papirer og kl. 1530 gi losen kapteinen beskjed om å seile videre. "Været var vekslende med litt dis, fuktig luft og helt mørkt."

Kl. 1630 passerer de Svanøsund i sakte fart. Kl. 1716 er det igjen full fart og passerer Hornøen kl. 1746.

Sannasundet passeres kl. 1820 og kl. 1840 kjørte skipet hardt på Loppan. Støtet var så voldsomt at da baugen gled av, ble skipet manøvrert inn til land og lå der med sakte fart forover for å holde skipet flytende.

Forpiggen var allerede full av vann, tank nr. 1 var også full, og det steg i tank nr. 2. Det ble telegrafert etter megler for assistanse og rederi ble kontaktet. Bergingsbåten Neptun ble bedt om å komme til havaristen samt flere lektere slik at de kunne berge noe av dekkslasten.

Kl. 2400 kjører skipet stadig med halv fart, men på grunn av vannlekkasjer i fyrrom vanskeliggjør dette fyringen av kjelene. Vannet stiger selv med mye lensing.

Kl. 0400 kommer vann inn i styrbord kjelerom, og den må da stenges.

Skipet synker stadig og kl. 0515 25. desember måtte maskinen stoppes. Lensing og hjelpemotor holdt det gående til kl. 1000 25. desember.

Bergingsbåter kom kl. 0500 og begynte lossing kl. 0530.



SJØFORKLARING



Bilde av mannskapet på en av båtene Nils Knut seilte med.
Det kan være mannskap på DS Truls eller på DS Ottawa.

Det ble selvsagt sjøforklaring etter forliset 24. desember. Den ble avholdt 30. desember 1932, og mange fra mannskapet måtte vitne, blant annet Nils Knut Nilsen og Amandus Hyvik fra Sandøya.

Under sjøforklaringa kom frem at det var dårlig sikt hele juleaften. Men at losen ikke hadde brukt klokka og regnet ut hvor de var, men istedenfor gitt muntlig ordre basert på hvor han trodde de lå i løypa. Nils Knut som står til rors får sin siste ordre rett før det smalt: "Litt mer styrbord!", - noe som førte til at gikk da rett på Loppan.

Vi antar at Nils Knut ble værende igjen i Härnösand til 4. februar siden han var nøkkeltvitne som rormann, og at stod alltid til rors på skipet under vanskelige forhold. Vi vet ikke om de andre ble værende like lenge, men trolig reiste de fleste hjem. Nils Knut fikk merke Lille Stockholm-effekten da han måtte handle seg klær -en dress – til sjøforklaringa.



Härnösand på 1930-tallet. Sundströms, en av to klesbutikker i Härnösand.

Den gang var to slike forretninger, Sundströms og Modig, som hadde kvalitetsklær og som kostet en god del. Nils Knut var sannsynligvis (ref. Ørjan Leek) innom en av disse, og fant en dress han likte svært godt. Den var dyr, og han hadde dårlig med penger. Nils Knut gikk derfor i gang med å prute. Etter lang tid gav ekspeditøren seg, og Nils Knut fikk sin dress til en billig penge. Ekspeditøren sa til han: "Du må si du fikk den av meg!"

Nils Knut hadde en skredder hjemme han kjente meget godt.

Da han fikk se dressen sa han til Nils Knut:

"Her har du fått en meget god dress. Dette var bra saker."



Härnösand på 1930-tallet. Modig, den andre klesbutikken i Härnösand.

Sjøforklaringen ble holdt i Härnösand, og mange fra mannskapet måtte som sagt vitne. Det endte med at losen fikk skyld.

Reder, Martin Thorvik, fikk da sine forsikringspenger, og ble reddet fra konkurs. At losen fikk skylden, kunne nok rederen i stor grad takke Nils Knuts forklaring om hendelsen. Reder var så fornøyd med hans innsats i sjøforklaringa at han ville påkoste han all utdannelse, og gi han kapteins jobb hvis han ville fortsette til sjøs på hans båter.

Dette var spesielt siden Nils Knut var en svoren kommunist. Han hadde ungdomsårene i de urolige 1920-årene. Likhet og rettferdig var noe som var veldig viktig for han (noe som kom tydelig frem senere i livet da han blir kommunestyrepolitiker).

Nils Knut takket nei til tilbud om opplæring og kapteins jobb. Han reiste til sjøs kun siden det ikke var jobb andre steder i Grenland for han.

Selve skipet DS Truls ble kondemnert. Når det kom inn vann i lasten som var tremasse, utvidet dette seg, og "sprengte" skipet i stykker. Skipet kunne ikke repareres.

4. februar 1933 ble Nils Knut dimittert i Härnösand fordi båten ble kondemnert.



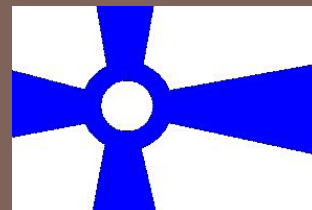
Sara Helene og Nils Knut Nilsen



Härnösand på 1930-tallet.



FAKTA



Martin Thorviks rederivirksomhet

"Martin Thorvik (1886-1954) var født i Larvik, og etablerte et rederi i Kristiania i 1916, og kjøpte DS Juno. Skipet ble senket allerede i februar 1917 av en tysk ubåt. Thorvik drev deretter som investor inntil kjøpet av DS Grado vinteren 1920 med Skib AS Grado som skipseiende selskap.

Flåten ble langsomt utvidet, og i 1925 gikk han sammen med ingeniør Hans Gjerpen i rederiet Thorvik & Gjerpen. I løpet av noen år anskaffet de tre skip, drevet sammen med Thorviks egne.

I 1928 ble Thorviks tre egne skip solgt, og virksomheten fortsatte i Thorvik & Gjerpen. Her ble de tre skipseiende selskapene fusjonert i DS AS Truls i 1930. Samarbeidet ble oppløst i 1933. Hans Gjerpen etablerte sitt eget rederi, mens Thorvik overtok DS AS Truls med to skip. I 1953 ble DS AS Truls omdøpt til M. Thorviks Rederi A/S."

Hentet fra <http://www.skipet.no/skip/sjofartsbyer/oslo/rederier-i-oslo/m-thorvik-oslo>



Härmösand på 1930-tallet.

Kilder:

Sjøforklaringen til DS Truls, Arne Y Nilsen, Wikipedia, Skipet.no, Skipshistorie.net ved Per Sundfær, Fred Nilsson (ordfører i Härmösand), Ørjan Leek (svensk lokalhistoriker), Ola Thelberg (journalist) og Daniel Nordin (riksarkivar).

EN REISE I TID...

-MITT MØTE MED DS TRULS, HÄRNÖSAND OG LOPPAN TEKST AV STEIN HAUGLAND

Under hele oppveksten hørte jeg om båten Truls, om bestefar som stod til rors og at de gikk på et skjær. Vi hadde også et bilde av Truls malt av Torbin Pedersen, min bestemors kusines mann. Det hang nede i kjelleren hos mine foreldre, og henger der fortsatt.



DS Truls

I 2010 hadde jeg blitt vant med å bruke datamaskin til å søke opp saker jeg interesserte meg for, og tenkte at nå ville jeg finne Loppa.

Jeg hadde lenge brukt gulesider.no/kart. I Sverige fant jeg Eniro.se. Der søkte jeg opp Härnösand, stedet jeg hadde hørt om i forbindelse med Loppa. Så begynte jeg å forstørre opp områder. Plutselig dukket det opp en liten holme. Forstørret den enda mer og plutselig fikk den et navn LOPPAN ☺

Samtidig begynte jeg å søke opp ulike skipssider. Og fant litt info om DS Truls. Min far, Arne, hadde nettopp fått seg PC og jeg viste han ulike skipssider som han også begynte å søke i. På skipshistorie.net fant han mye om Thorvik & Gjerpen rederi, men siden manglet informasjon om DS Truls.

Han ringer driver av siden, Per Sundfær, og forteller dette. Per blir meget interessert i å få mer informasjon om DS Truls, også i den muntlige historien som min far har om forliset.

Høsten 2015 skriver pappa ned bestefars DS Truls-historie for første gang, som jeg bearbeider i samarbeid med Per Sundfær.



For å finne mer informasjon og fylle ut historien søker jeg opp informasjon om mulige kontaktpersoner i Härnösand, og begynner med kommunen. De sender meg videre til lokalhistoriker Ørjan Leek som gir meg et bilde av Loppan i dag som er tatt fra Lustholmen seilsenter, hvor Ørjan er PR-sjef.



Loppan i bakgrunnen av seilbåter. Bak den gule båten, gikk DS Truls på grunn.

Ørjan sender meg noen avisutklipp fra 1932. Fantastisk! Jeg søker deretter opp ulike aviser, og kommer i kontakt med sjefredaktør og ansvarlig utgiver i Tidningen Ångemanland, Karin Näslund. Hun sender e-post videre til Ola Thelberg, som igjen kontakter meg.



KARIN NÄSLUND



ØRJAN LEEK



OLA THELBERG

Jeg finner også ulike arkiver på nett, og kontakter flere personer som henviser meg til Daniel Nordin. Han jobber i Riksarkivet i Härnösand og er veldig servicevennlig. Han finner mange avisutklipp fra svenske aviser om forliset jeg får benytte meg av.



DANIEL NORDIN

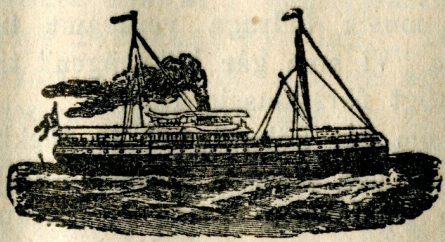


FRA VENSTRE

**ARNE Y. NILSEN OG FRED NILSSON,
ORDFØRER I HÄRNÖSAND.**

Etter jeg lagde en PowerPoint om forliset, sender jeg denne til stedets ordfører, Fred Nilsson, for å fortelle han om hva som skjedde i Härnösand julaften 1932. Jeg får raskt svar at han vil møte oss når vi kommer til Härnösand, for han syntes dette var meget interessant.

Sjöfartsannonser.



Besök vid haveristen.

Ång. Pluto avgår kl. 10,15 f. m. från lotstrappan för besök å den strandade ångaren "Truls".

F. och E. Netterqvists Kolimport-A.-B.

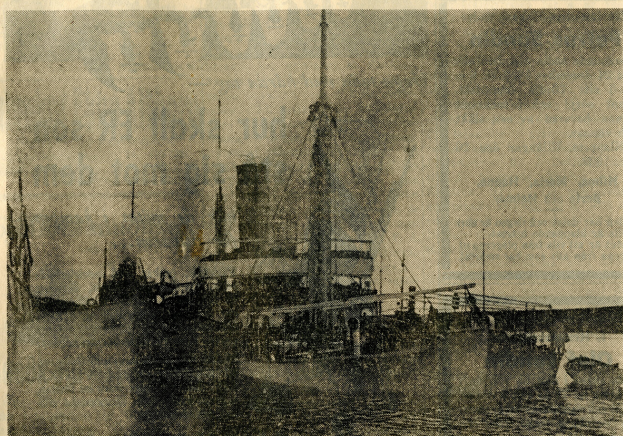
»Truls» nu flottagen. Den strax norr om Härnösand strandade norska ångaren Truls har nu flottagits av Neptunbolagets bärgningsångare Helios och Diana. Någon undersökning av skadorna kan icke verkställas, förrän en stor del av lasten hunnit lossas. Arbetet med lossning och länsdumpning pågår.

Västernorrlands Allehanda

N:o 301

Tisdagen 27 December

1932



— En bild från strandningsplatsen —

Blodsdrاما i Söderala. Ensamboende åldring mördad och rånad.

Den mördade, 70-årige Axel Sjöberg, ansågs som en smått förmögen man.

Huruvida rånaren kommit över några pengar har ej kunnat utrönas.

Söderhamn måndag: (T. T.) [det. Polisen har på sakens nuva-] man nycklarna till stugan liggande

Strandningsolycka ovanför Vagnön på julaftonen.

Ångaren Truls av Oslo gick på "Loppa" under dimma.

Stora utsikter finnas för haveristens bärgning.

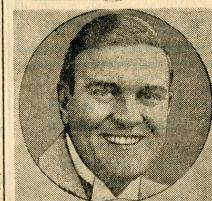
Norska ångaren Truls grundstöt-trände även in i manskapets skansar, varför dessa blevo obehagliga för manskapet, som därför måste inkvarteras på sjömanshemmet i Härnösand. Befalets hytter mid-4918 ton mekanisk massa och grundstötningen skedde i dimma. Kapten Henriksen båtens befälhavare, berättar vid ett samtal med Västernorrlands Allehandas medarbetare, att ångaren avgått från Hallstans vid 3-tiden på julaftonen. Allt hade gått bra under hela resan utför Ångermanälven, trots att sikten flerstädes varit mycket dålig. Till följd härav hade farten också stundtals hållits låg. Då grundstötningen skedde var farten ungefär 8 knop och stöten blev därför synnerligen kraftig, berättar kaptenen. Ångaren blev icke omedelbart fastnådd på grundet, utan gled av. Det fanns därför ingenting annat att göra än att sätta full fart i maskinen och söka sätta den på grund, vilket också lyckades. Man styrde kurs ett stycke innanför Loppa, där djupet icke är mer än 5 å 6 meter och där står ångaren f. n. med vattnet drygt en halv meter över fördäcket. Akterskeppet däremot synes ha kommit på grundare vatten och står flera meter över vattenytan. Vid grundstötningen blev fartyget läck i förpiken samt i lastrum n:r 1. Vattnet

Så fort olyckan inträffat, tillkallades per radio bärgningshjälp. Vid halvfemtiden på morgonen anlände också en av Kramforsbolagets ångare med pramar och manskap och lossningen av lasten började. På juldagens morgon anlände vidare Neptunbolagets bärgningsångare Diana till haveristen o- senare på dagen samma bolags ångare Helios. Kontrakt om bärgning av Truls har också tecknats med Neptunbolaget. Så vitt man nu kan se, föreligger stora möjligheter för att haveristen skall kunna bärgas. Den står skyddad för vinden, och så fort man hunnit lossa tillräckligt av lasten, kommer man att provisoriskt täta ångaren för att sedan föra den till Gustafsviks torrdocka för erforderlig reparation. Lossningsarbetet någick även under yardagen och i dag beräknar man att kunna företaga tätningsförsöken. Truls, som äges av ett rederi i Oslo, mäter 5.500 ton d. w. och är ett ganska gammalt fartyg. Det uppgives ha den för ett fartyg respektabla åldern av 37 år.

Ernst Rolf död; mystik kring hans bortgång

Hade sökt förkorta sitt liv.

Kastade sig i vattnet; avled i sviterna.



Ernst Rolf avled batten till annandagen på Serafimerlasarettet. Dödsorsaker var dubbelsidig lunginflammation. Han var född 1891. En dansk tidning uppgav på annandagen att Ernst Rolf avlidit i sviterna efter ett självmordsförsök. Uppgifter ha också framkommit som stöder detta påstående. Enligt vad V. A. inhämtat anlände Rolf vid halv 5-tiden på julaftnens eftermiddag till Måna gård på södra Lidingsön, där han tidigare bott ett par somrar. En på gården bosatt person, som har tillsyn över att inga obehöriga uppehålla sig inom området, gick ut för att taga reda på den främmande bilens ärend. Då han såg att det var Rolf, som kom (Forts. på sid. 5).

Jeg ber om å få kopi av sjøforklaringen fra Sjøfartsdirektoratet. Etter en stund får jeg beskjed om å sende en ny forespørsel til Riksarkivet, og i uke 39 i 2016 mottar jeg endelig en e-post med sjøforklaringen.

Turistkontoret i Härnösand sender meg informasjon og kart over området. Jeg fikk dette samtidig med sjøforklaringen hvor det stod at DS Truls startet sin reise fra Hallstans i Ångermannselven, og ved hjelp av kartet fra turistkontoret fant jeg Hallstans på kartet.



ARKIVVERKET
RIKSARKIVET

Stein Haugland

stein.haugland@gmail.com

Direkt
20.09.2016

Vår ref.
2016/20641 SIMTRO

Dato
28.09.2016

Opplysninger om D/S Truls – Gikk på grunn utenfor Härnösand 24.12.1932

Vi viser til din e-post av 20.09.2016.

Vedlagt følger kopi av rapport om D/S "Truls" stranding og kopi av utdrag av domsboka i sivile saker, holdt hos rådhusrätten i Härnösand den 30.12.1932, hentet fra arkiv S-4998 Sjøfartsdirektoratet med forløpere, skipsmapper slettede skip, serie Fa – Slettede skip, eske 1165, mappe 4: 2753 Truls ex Herlof, ex Otta.

Med vennlig hilsen

Simon Trosen e.f.
rådgiver

Vedlegg

Dette brevet er godkjent elektronisk, og har derfor ingen håndskrevet signatur.



DS Truls

I januar 2016 fant pappa et foto av DS Truls i gamle papirer. For første gang så jeg et foto av skipet – et nytt høydepunkt. Bildet er tatt et sted i Europa.

Vi hadde lenge ønsket oss en tur til Sverige for å oppsøke området for forliset. Pappa er 76 år i 2016, og det er på tide å prøve å komme seg ut til Loppan. Vi bestemte at høstferien i 2016 skal hele familien til pappa reise. Det er kun pappa og jeg som skal til selve Härnösand, de andre blir igjen i Stockholm.

Mandag 10. oktober 2016 er dagen vi planlegger å dra nordover i Sverige for å finne stedet hvor bestefar forliste med DS Truls. Jeg innhenter flest mulig opplysninger jeg kunne på forhånd for å slippe og lete i arkiver og bibliotek i Härnösand mens vi er der, og kunne heller utforske stedet. På grunn av denne letingen blir det en del forhåndsinteresse for vår jakt etter forliset.

MANNSKAPET PÅ DS TRULS

- Kaptein Sigurd Henriksen
- 1.styrmann Hjalmar Viik
- 2.styrmann John Torvik
- 3.styrmann Johann Ekenes
- Båtsmann Hans Carlsen
- Matros Harry Nilsen
- Matros Birger Altmann
- Matros Elias Hovdenakk
- Matros Nils Knut Nilsen
- Lettmatros Johnny Jacobsen
- Lettmatros Petter Salen
- Jungmann Peder Rønning
- Dekksgutt Ingvald Nilsen
- 1.maskinist Hans Ekenes
- 2.maskinist Arthur Eriksen
- 3.maskinist Harald Lillebø
- Fyrbøter Amandus Hyvik
- Fyrbøter Reidar Andersen
- Fyrbøter Wilhelm Andersen
- Fyrbøter Karl Olsen
- Fyrbøter Ingvald Pedersen
- Fyrbøter Alf Lindberg
- Stuert Sverre Edvardsen
- Kokk Einar Virtanen
- Messegutt Gunnar Lundquist

TUR TIL LOPPAN, OKTOBER 2016



Härnösand rådhus

Vi startet fra Stockholm 9. oktober. Dette var dagen før vi hadde avtalt å komme til Härnösand. Men siden ønsket å utnytte dagen vi hadde i byen, valgte vi å overnatte ca en time fra Härnösand slik at når vi var i Härnösand ville vi ha mest mulig dagslys, og kunne komme til byen tidlig på formiddagen.

Første møte var klokka 0930 10. oktober hos ordfører Fred Nilsson i byens rådhus. Han tok imot oss, og vi følte oss veldig velkommen. Vi snakket litt om historien til byen, og om selve forliset. Han fulgte oss ut, og vi gikk ut på framsiden av rådhuset. Det er et majestetisk rådhus, men så er Härnösand en administrasjonsby for den svenske stat.

Neste møte var klokka 12, da vi skulle spise lunsj med journalist Ola Thelberg. Siden det var hele 2 timer og 15 min til kjørte vi opp til Hallstanäs, 40 min unna og der DS Truls startet sin ferd i julaften 1932. Hallstanäs massefabrikk ble lagt ned i 1966. Nå var fabrikken sterkt forfallent med hullete og knuste ruter og bygg, og med kjøretøykirkegård for gamle vrak av biler, lastebiler, gravemaskiner ol ved bygningene. Det var gøy å oppleve dette stedet også. Et sted jeg først fant ut hvor var, to uker før vi reiste på Sverigetur.



Fra den gamle fabrikk



Fra den gamle fabrikk

Klokka 12 møtte vi Ola Thelberg, og vi gikk på stedets lunsjbar, Portalen. Der fikk vi snakket litt om vår reise og historien. Han sa da at vi skulle møte Ørjan Leek. Han hadde jeg håpet på å møte selv. Det viser seg at disse to, Ola og Ørjan, er kompiser. De hadde ordnet sjøredningstjenesten sin båt til oss, med mannskap.



Kaia på Hallstanäs



Fra den gamle fabrikk



Portalen lunsjbar





Transporten vår til Loppan – den beste båten vi kunne hatt.

Klokka 1330 var vi på brygga ved båten. Der ble det også Avis og TV-intervju. Båten legger ut fra kai og klokka 1345 er vi ved Loppan, hvor det blir nytt TV-intervju og bildetakning. Vi tar mange bilder selv også.

Det er spesielt, og veldig artig å se Loppan på nært hold. Vi kjørte trekvart rundt holmen, og så der sannsynligvis DS Truls gikk på. Om DS Truls gikk på selve holmen eller stoppet rett før har jeg ikke lest, men sannsynligvis har den stoppet rett før siden det er grunner før selve Loppan.





Klokka 1430 er vi tilbake på kaia til Sjøredningselskapet, og sier tusen takk for turen til dem.

Da vi kommer i land får en konvolutt av lokalhistoriker Ørjan Leek med 11 bilder fra 1930- og 40-tallet fra Härnösand. En kjempeflott gave!

Før vi avslutter besøket sier jeg at har lyst til å hilse på Daniel Nordin på Riksarkivet. "Han kjenner jeg!" sier Ørjan, "Følg etter meg". Og vi kjører igjennom hele Härnösand til Riksarkivets lokaler. Der treffer vi Daniel, og han viser oss aviser fra 1932.

Etter en kort visitt tar vi farvel med Daniel og Ørjan, og setter kursen mot Stockholm. Klokka 20 den 10. oktober ruller vi inn i Sveriges hovedstad, og møter resten av familien - veldig fornøyd med alt vi har opplevd.



På Riksarkivet, vi ser i gamle aviser.

Tidningen Ängermanland Lördag 15 oktober 2016

Tidningen Ängermanland Lördag 15 oktober 2016

Fick återse platsen där farfar gick på grund

Sten Nilsson, 82, och hans farfar, Nils Knut Nilsson, 22, är på en tur till Åre i Åre kommun. De har kommit till platsen där farfars skeppet gick på grund 1845. Sten Nilsson berättar att han har kommit till platsen för första gången sedan 1932. Han har kommit till platsen för första gången sedan 1932. Han har kommit till platsen för första gången sedan 1932.

Sten Nilsson berättar att han har kommit till platsen för första gången sedan 1932. Han har kommit till platsen för första gången sedan 1932. Han har kommit till platsen för första gången sedan 1932.

Sten Nilsson berättar att han har kommit till platsen för första gången sedan 1932. Han har kommit till platsen för första gången sedan 1932. Han har kommit till platsen för första gången sedan 1932.

Lördag 15. oktober 2016 sto dette stykket i Tidningen Ängermanland

VALSEN ÖVER ÅGERMANNSÄLVEN

PEL 1 *Mänsken över Ågermansälven* MUSIK: KARL GRÖNSTEDT
arr: Erling Grönstedt

Vals

Trio

Copyright by Karl Grönstedt Musikförlag

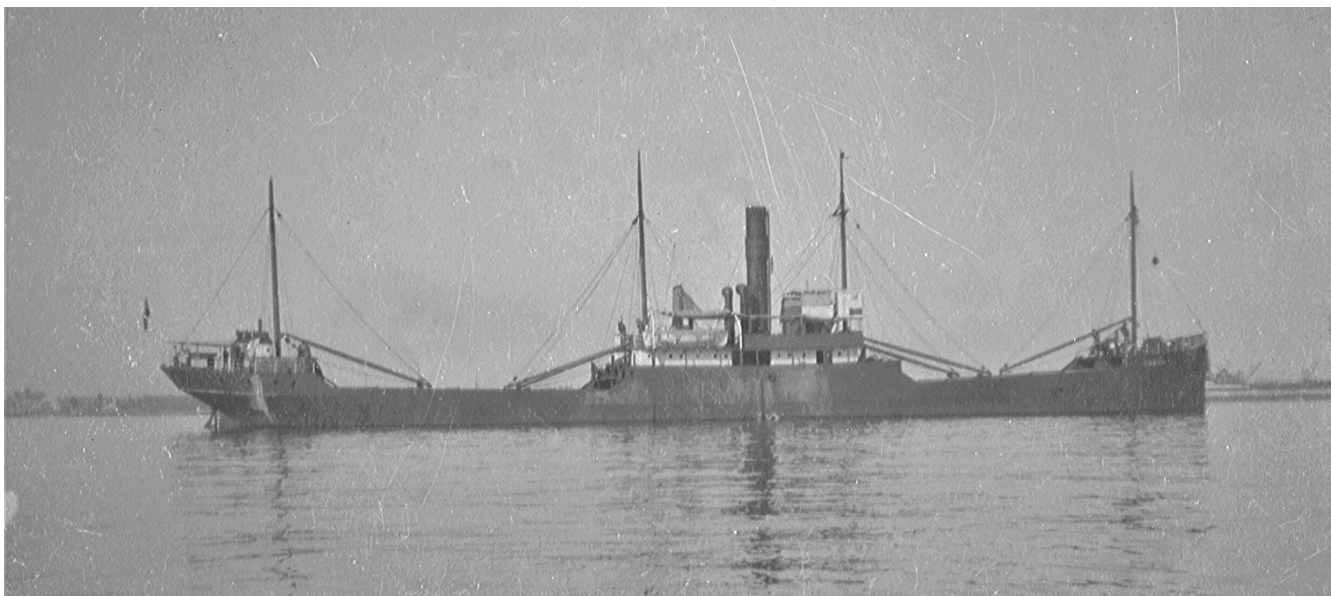
<https://www.youtube.com/watch?v=IIGS7YuA4XI>

ET UTVALG SKIPSHISTORIER OM NILS KNUT OG HANS FAR, OLE ARNT NILSEN



FORTALT AV ARNE YNGVAR NILSEN,
SØNN OG BARNEBARN

PEANØTTER PÅ GAMBIAFLODEN



DS Gudvin

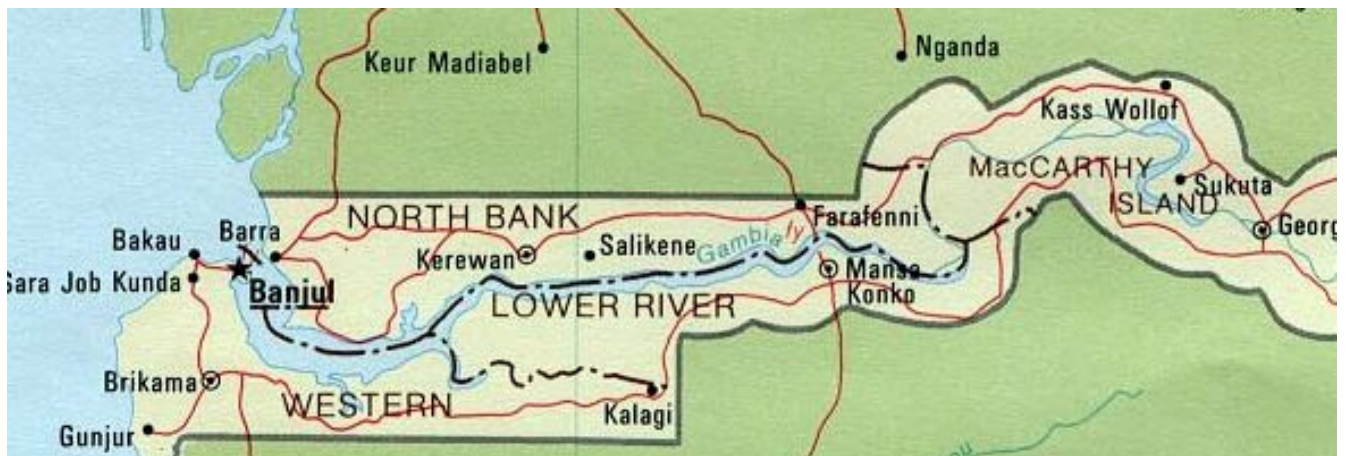
DS Gudvin var på vei til Afrika for å laste peanøtter på Gambiafloden. Ved innløpet til floden tok de imot lastemannskap og los. Mannskapet bodde på dekk (se bilde). Om bord kom det også en litt voksen ungdom. Han gikk rundt på brua og så seg om. "Skal vi ikke gå?" Kapteinen sa de ventet på los.

Da sa ungdommen at det var han som skulle lose båten innover Gambiafloden siden faren hans, losen, var i en annen båt. Etter å ha seilt en stund møtte de en annen båt på vei utover, da gikk ungdommen ut på bruvingen, og hilste på sin far som var på den andre båten. Jeg tror det var på denne turen at min far sa de dunket på en sandbanke av og til. "Mer speed!" sa losen. Kapteinen var litt usikker på dette, men gjorde som losen sa. Når de kom frem til lasteplassen slapp de ankrene og rodde akterfortøyningen i land, og bandt tauene rundt noen store trær før de følte seg helt trygge. De fikk ikke gå i land etter det ble mørkt siden området var utrygt.



Mannskap på dekk

Båten ble fullastet med peanøtter opp til luftingen på dekk - mannskapet kunne stikke hånda inn i ventilen å forsyne seg med nøtter. Lastemannskapet og losen ble satt i land der de kom ombord.



På vei hjemover var de innom Dakar i Senegal. Nils Knut oppsøkte en lege der. Han fikk med seg en lang liste med hva som feilte han og fikk beskjed om å besøke en lege når han kom hjem til Norge.

Han mønstret av i Zeebrugge 15. januar 1934 som følge av sykdom. Ifølge attesten fra kaptein Henriksen gikk de på toget sammen med noen andre som mønstret av.

Da Nils Knut kom hjem til Norge oppsøkte han lege i Oslo, og ga han legeattesten fra legen i Dakar. Legen begynte å le da han leste lappen. "Det feiler deg ikke noe som står på denne listen. Han kunne umulig ha vært lege?"

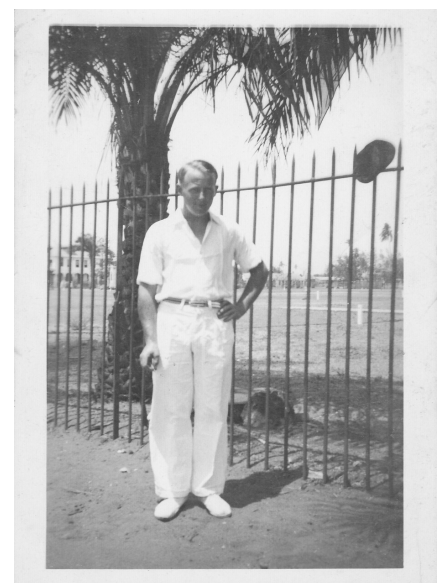
Fra legen gikk Nils Knut til kontoret til Gjerpen rederi. De ville ha en samtale med han om i hvilken grad han trivdes med å jobbe for dem. Nils Knut fortalte han trivdes godt med å seile for dem.

I 1958 ble det laget en film som heter Flukten fra Dakar. (Det ligger et klipp på Youtube fra filmen). Arne dro på kino med sin far for å se filmen. Nils Knut som hadde seilt til Dakar kjente seg godt igjen i filmen.

ROCK'N'ROLL

Nils Knut var født i en generasjon før rock'n'roll. Den gangen den kom til Norge sa han:

"Det bråket har jeg hørt før, den gangen de innfødte oppe i Gambiafloden begynte med tromminga etter mørkets frembrudd."



Nils Knut, 1932

TØMMERHENTING I MURMANSK



DS Gudvin,
bilde fått av Lillesand sjømannsforening

For å kunne hente mest mulig tømmer i en sesong begynte tømmertransporten tidlig på våren. Det førte til at de gikk i konvoi siden de måtte som regel ha hjelp til å bryte seg gjennom isen for å komme frem så tidlig av sesongen. De båtene som ikke klarte å følge med, ble hentet neste dag.

Da kom isbryteren Krasin ut og la seg sammen med båtene fram til neste dag. For da å komme seg løs fra isen hadde den to store tanker på hver side av båten. Disse ble pumpet vann gjennom til den kom seg løs. (Arne mener det er slik han husker Nils Knut sa det foregikk for å komme seg løs fra isen.)

Krasin var i sin tid en av de største isbrytere som ble bygd, og var ferdig i februar 1917. Den er oppkalt etter Leonid Krasin, en sovjetisk politiker og diplomat. Krasin er nå på et museum i St. Petersburg. Den er på 6.000 tonn, er 100 meter lang, 22 meter bred og 7,5 meter dypgående.



Krasin

Isbryteren var med på leitinga etter Umberto Nobile i 1928, og den reddet en tysk cruisebåt, Monte Cervantes, som hadde kjørt på et isfjell og hadde 1835 passasjerer ombord. I 1933 ble Krasin det første fartøyet som nådde den utilgjengelige kysten ved Novaja Semlja, og den reddet isbryteren Lenin.

Arne tror de tok om bord kystlos ved Koppervik, og han gikk i land ved Honningsvåg. De hadde mange turer i løpet av sommeren, og ble ganske godt kjent langs hele Norskekysten.

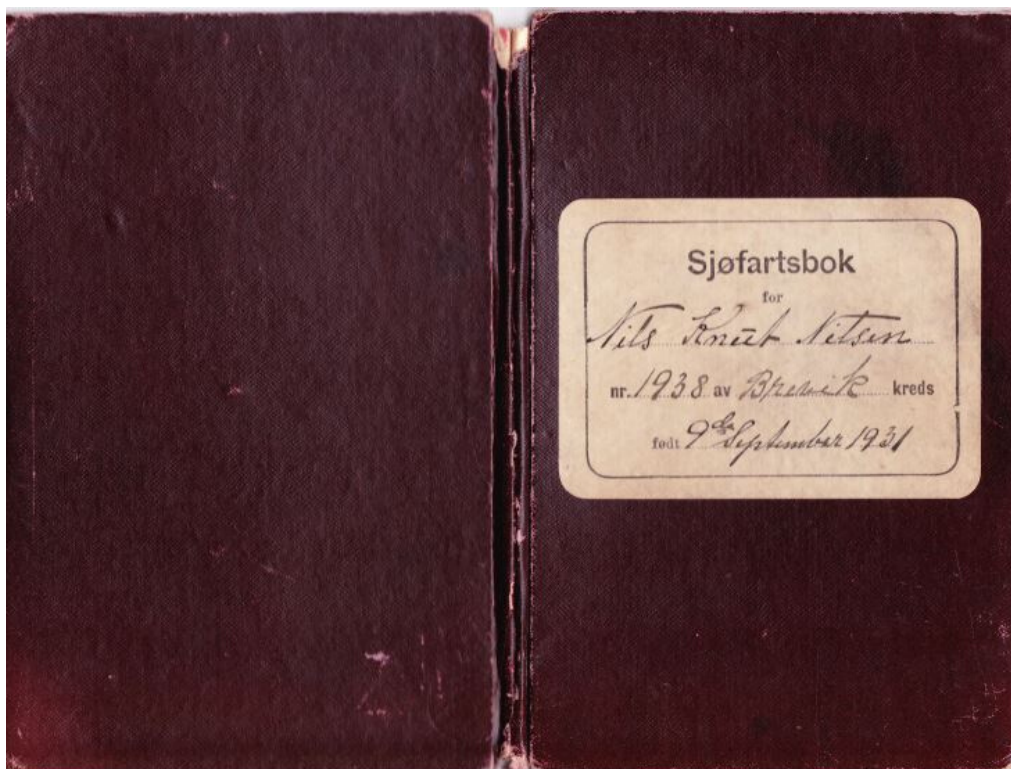
På en tur fikk de om bord en los som sa det var hans siste tur. Han hadde nådd alderen. På strekninger der de var blitt godt kjent, sa kapteinen til losen at nå kan du legge deg litt nedpå. Så sa losen: "Kaptein, jeg har aldri hatt det bedre enn dette på noen av de turer jeg har vært på."

På Finnmarkskysten byttet de til seg fisk med tobakk og brennevin hos fiskere.



Nils Knut, ca 1932

På en annen tur til Murmansk, mønstret Nils Knut på som kokk. Mens de ligger ved kai i Murmansk, sto Nils Knut ved rekka. Da går en sambygding langs kaia og plutselig ser Nils Knut i kokkeklær. "Kan du lage mat du 'a?" sier sambygdingen. "Vet du ikke at jeg har vært kokk på fiskebåten Terje Vigen og fisket i Nordsjøen?" var svaret fra Nils Knut.



Nils Knuts sjøfartsbok

EPLEGRØTEN SOM BLE TIL STRIKK

En av styrmennene hadde vært på land, og kjøpt en kasse epler. Da han kom om bord, gikk han opp til kokken Nils Knut og spurte om han kunne lage eplegrøt til han. Kokken svarte at "da lager jeg til hele mannskapet." Men styrmannen gjentok at det skulle bare være til han.

Det gikk en "Gamle-Erik" i Nils Knut, og han satte i gang med å lage eplegrøten. Men med mye så potetmel at den ble seig som strikk.

Han gikk opp til styrmannen og satte grøten på bordet foran han. Styrmannen tok en skje og skulle ta noe over på asjetten, men grøten spratt tilbake der den kom fra. De ble ikke bestevenner etter dette.



Nils Knut, ca 1932

På en tur senere mønstret Nils Knut på som matros. Han vekslet jo på de to jobbene alt ettersom hva det var hyre å få som. På denne turen var styrmannen som fikk eplegrøt også med. Nils Knut og en annen i mannskapet hadde vakt.

Nils Knut stod til rors, mens den andre matrosen tok en runde på dekk. Han kom tilbake til brua, og sa de måtte vekke kapteinen siden styrmannen som hadde vakt var full, og lå og sov. Han hadde prøvd å vekke styrmannen, men klarte det ikke.

Nils Knut sa at det var bedre å vekke 1.styrmannen, for fikk kapteinen se at styrmannen var full på vakt kunne han miste jobben, og det kunne komme til å gå utover familien hans.

Litt senere kom 1.styrmannen inn på brua, og sa det var helt riktig å vekke han. 1.styrmannen regnet også med at kapteinen ville sette den fulle styrmannen på land. Det var nødvendig å ha en styrmann på brua når de skulle passere Gibraltarstredet på natten siden de måtte svare på morse. Hverken Nils Knut eller den andre matrosen kollega kunne morse. Hadde de vært på åpent hav ville det ikke gjort noe.

Den fulle styrmannen ble en helt annen person etter dette. Nils Knut trodde 1.styrmannen hadde hvisket ett eller annet i øret på styrmannen om hva de to matrosene hadde gjort.

TREMANNEN

En av mannskapet hadde kjøpt en tremann i Leningrad. Den var naturtro i størrelse og hadde fasong som en mann. Nils Knut og noen andre fant ut at de skulle ha det litt gøy med styrmannen. Einar Knutsen, en sambygding, var styrmann. Einar var en rolig kar og var vanskelig å trekke opp. De stilte opp tremannen akter med litt lys på.

Einar fikk se denne personen som sto akter på båten og snakket til han, men fikk ikke respons. Han prøvde å snakke til han en gang til, men fikk fortsatt ikke respons. Da gikk Einar bort og kjente på kinnet for å sjekke om mannen var kald. Da dukket de andre opp, og Einar bare lo av spøken.

— 2 —

SIGNALEMENT
DESCRIPTION
PERSONBESCHREIBUNG

Hustru-Femme
Wife-Ehefrau

Stilling Profession Beruf
Bredth
Lieu et date
de naissance
Place and date
of birth
Geburtsort
u.-Tag

Jungman-Malelot
Sandøya i Eidanger-Norvège
9. 9. 1910

Bopel • Domicile
Wohnort
Sandøya

Hoide • Taille
Height • Gestalt
1.65

Ansikt • Visage
Gesicht
Oralt-Ovale

Øinens farve
Couleur des yeux
Colour of eyes
Farbe der Augen
Blå-Blau

Hårets farve
Couleur des cheveux
Colour of hair
Farbe des Haars
Lyst-Blond

Særlige kjennetegn
Signes particuliers
Special peculiarities
Besond. Kennzeichen

BARN — ENFANTS — CHILDREN — KINDER

Navn Nom Name Name	Alder Age Age Alter	Kjønn Sexe Sex Geschlecht
-----------------------------	------------------------------	------------------------------------

— 3 —

BREVIK POLITIKAMMER

BREVIK POLITIKAMMER

Nils Knut Nilsen

Passinnehaverens egenhendige underskrift
Signature du titulaire
Signature of Bearer
Unterschrift des Passinhabers

Hustruens egenhendige underskrift
et de sa femme
and of Wife
und seiner Ehefrau

Revidens og den kompetende myndighet:
Attestert av Agensulvranz le passaport:
Certified by the issuing Authority:
Geschrieben und attestiert von der zustellenden Behörde:

BREVIK POLITIKAMMER

Utdrag fra Nils Knuts sjøfartsbok

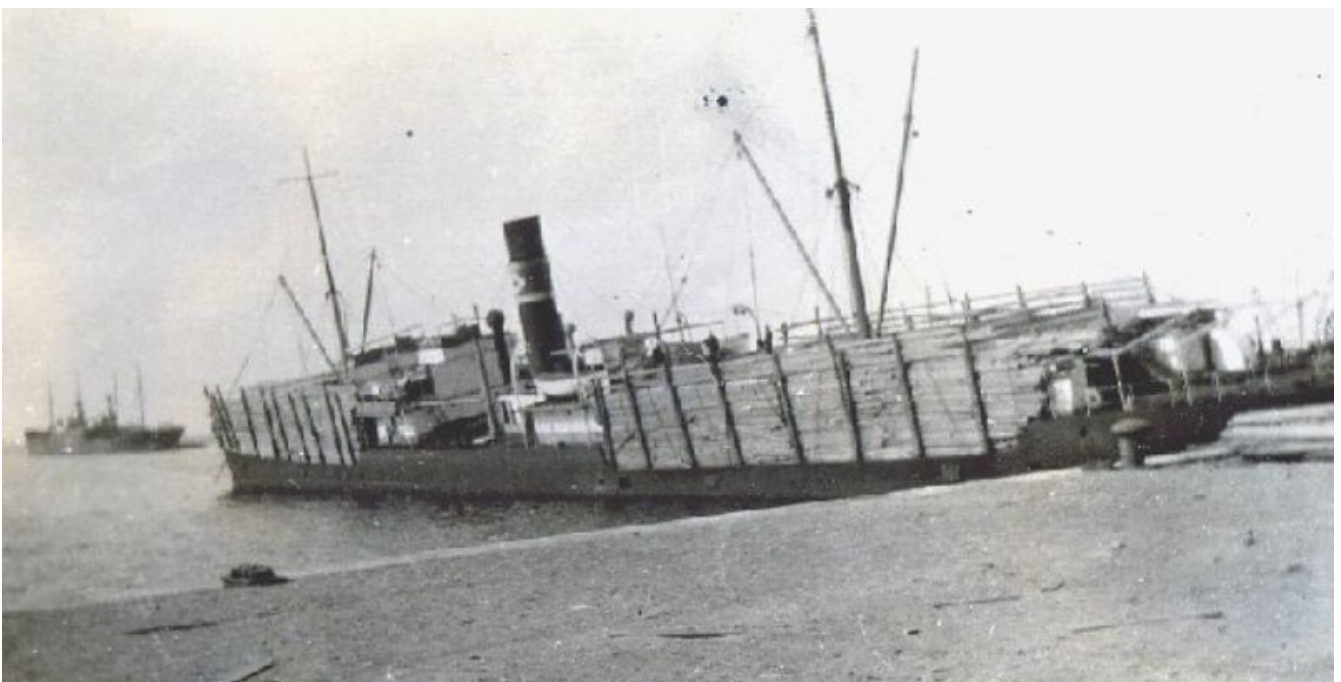
TOMME HERMETIKKBOKSER

På en Afrikatur viste de innfødte interesse for tomme hermetikkbokser. Kokken samlet derfor på tomme bokser til neste Afrikatur. Kapteinen kom en tur innom byssa, og fikk se den full av alle boksene. Han spurte kokken "Hva han skal bruke disse til?" Kokken sa t "han skulle bytte boksene mot frukt til mannskapet".

VED FINNANE

De var på vei til Langesund med DS Ottawa av Porsgrund for opplag. Da de begynte å nærme seg Finnebåane utenfor Mølen, (lokalt sier vi Finnane), sa losen: "Kom nærmere babord, rormann." Nils Knut var som vanlig rormann når det nærmet seg land eller når det var vanskelige forhold.

Nils Knut sa til losen: "Kan vi ikke gå på innsiden av Finnane?" Skipperen forklarte losen at "Nils Knut er krabbekjent i dette området." Nils Knut hadde fisket i dette området i hele sitt liv, og kjente hver en båe og skjær. Losen sa det får være måte på til å være lokalkjent. DS Ottawa måtte seile på utsiden av Finnane.



DS Ottawa

VERDEN ER LITEN...

På en tur traff Nils Knut Signe Edvartsen fra Brevik i Arkhangelsk. Hun var med sin far som var skipper på en båt. De ble senere nesten naboer på Sandøya.

FLAKS

En båt lå en gang i opplag på Trosvik i Brevik. En styrmann var om bord for å gjøre båten sjøklar. Han var stadig i Brevik og handlet. Nils Knut spurte om han hadde hyre til han. "Hva er det du seiler som?" spurte styrmannen. "Jeg er matros", sa Nils Knut. "Da kan du hjelpe meg å gjøre båten sjøklar, men det skal komme fullt mannskap. Skulle det mangle matros skal du få hyre." Båten gikk fra Brevik uten Nils Knut, og de hørte aldri mer i fra båten, den forliste.



PÅ VEI TIL ETIOPIA

På en tur til Etiopia, var de innom Alexandria. Det kom om bord flere handelsmenn, og en av dem kom opp i byssa. Stueren hadde et stykke flesk i handa, og rakte handa mot selgeren og gned fleskestykket skikkelig inn i hånda hans. Det ble ordentlig bråk. Handelsmannen sprang på land, og kom tilbake til skutesiden med en svær kniv i hånda, og viste hvor langt inn i stueren kniven skulle stå hvis stueren kom på land.

EN GRIS OG EN KALKUN OM BORD

Nils Knut var kokk igjen på en ny tur. Stueren hadde tatt om bord en levende gris og en kalkun så de skulle få litt ferskt kjøtt på turen. Etter en stund sa stueren til Nils Knut: "Nå slakter vi grisen, den blir ikke større".

Grisen ble slaktet, og da den ble servert klaget en av offiserene på at mannskapet fikk mer kjøtt på beina enn dem. Nils Knut hadde alltid en kjapp replikk på lur og sa "Mannskapet skal arbeide og trenger mer kjøtt på beina. Dere offiserer har bedre tid til å gnage".

Senere da de skulle slakte kalkunen, sa stueren til Nils Knut at han måtte hente en bøtte med kaldt vann, for de skulle dyppe halsen til kalkunen ned i bøtta etter de hadde hogd av hodet.

Nils Knut som var vant med å hogge av hode på høns siden de hadde noen høns gående på eiendommen hjemme på Sandøya. Kokken sa at en måtte hogge så langt ned på halsen som mulig, stueren derimot ville hogge av hodet høyt oppe på kalkunen.

Nils Knut hogde av hodet høyt oppe på halsen, mens stueren holdt kalkunen. Så stakk stueren den hodeløse halsen ned i bøtten med det kalde vannet. Kalkunen begynte å slenge med halsen så blodet sprutet, og slo kraftig med vingene. Stueren holdt på å miste hele kalkunen over bord. Han ropte "Kokken, hjelp meg!" Kokken kom, og de fikk berget kalkunen.

VASK AV HENDER

En gjeng fra mannskapet hadde vært på legebesøk. Da de kom tilbake til skipet ble de stående på dekk på utsiden av byssa og snakket med Nils Knut. Han var kokk om bord. Han gikk etterhvert inn i byssa siden han skulle lage mat.

Nils Knut gikk alltid og vasket hendene sine før han begynte på maten. Da han hadde gjort det så han at de andre fortsatt stod på utsiden av byssa. Han gikk ut og spurte hva det var de lurte på. Svaret var: "Vi ville bare se om du vasket dine hender før du begynte på maten."

RORMANNEN SOM SOVNA

Under en tur på åpent hav var Nils Knut og en dekksmann på vakt. Nils Knut gikk en kontrollrunde rundt på båten. Da han kom opp på broen oppdaget han at rormannen hadde sovna. Han ble vekket, og var ganske ør og fortumlet. Båten var langt ute av kurs. Han ville rette opp kursen med en gang.

Nils Knut sa "La båten gå helt rundt, og så legge den på riktig kurs - da blir det mindre bråk med styremaskinene." Slik slapp de som hadde lugar nær styremaskinen og bli vekket. Senere på natten kom styrmannen inn på broen, og spurte om de hadde møtt en båt? "Nei, det hadde de ikke."



Det synes styrmannen var merkelig. For han så månen inn på babord-vindu, og senere inn på styrbord-vindu.

Nils Knut svarte "Jorden går jo rundt". Replikken fra styrmannen mens han gliste var "Den går faen meg ikke så fort rundt!"

GUIDING

Nils Knut var stadig i land på faste steder i Europa. Antwerpen i Belgia var ett av de faste stedene han gikk i land. Der var det en flott dyrehage hvor Nils Knut ofte dro til. En gang da det hadde mønstra på noen nye folk om bord, ville Nils Knut ville være guide for dem. Da de kom til dyrehagen var inngangspartiet laget av to store skjelettlignende saker.

"Jeg tror dette er skjelettet fra en forhistorisk øgle", sa Nils Knut. Han trodde det selv. Men i dette følge kom det: "Det er et hvalskjelett, for et slikt står hjemme på Nøtterøy." Da sluttet Nils Knut som privat guide.

Mandska-

Paamonstret, utgaat i utenriks fart.

Dato.	I egenskap av	Med skib	Fra	Til	Monstrings-mandens attest.
17-30	Jungmann "Hava"	Bruik	Hbl.	L. H. H. H.	L. H. H. H.
3/8-31	Reimanns	Fausts	h. s. s.		
9/8-32	meier				
17-33	Holth	G. s. s.	Arkl		
2/9-35	delmarch				

pets fart.

Avmonstret eller avgaaet.	Fartstid.	Fartstid for leto-januar i 20 aars alder.	Monstrings-mandens attest.	Anmerkning
Dato.	Hvor.	Inden-riks.	Uten-riks.	
10-31	Lengestund			notat fra m. i. skibet
18/8-31	Ekim			Reimanns attest
4/9-33	Stamvann			Christoffen
9/9-34	Zeebrugge			avbet omb.
2/10-36	Reim			Holth

Utdrag fra Nils Knuts sjøfartsbok

BRENNING AV KAFFEBØNNER

Skipet lå til ankers på Rødehavet, og ventet på å komme til land. Nils Knut var kokk på denne turen. Han skulle brenne kaffebønner siden de fikk bare hvite kaffebønner om bord. Han begynte på brenningen, men glemte så hele brenningen. Det ble bare noen svarte klumper igjen av kaffebønnene. Han gikk ut på dekk for å se om det var noen å se. Han så ingen, gikk inn og hentet de forkulla klumpene, og heiv de på sjøen. Senere når de satt og spiste, spurte en: "Så dere alle de svarte dyrene som lå og fløt i vannet?"

HAI

På en sydligere reise var det en dag veldig varmt. Noen av de yngste fant ut at de ville bade/stupe fra rekka. Haifaren som var i dette farvannet, tenkte de ikke på da. Da de hadde kommet opp på dekk igjen, kom det kort tid etterpå en hai svømmende helt inntil skipet langs skutesiden. Styrmannen sa til de som hadde badet: "Dere hadde vært en godbit for denne haien." Da han så hvor skremt de ble, sa han med glimt i øye: "Denne haien var ikke en farlig haitype."

OLE ARNT NILSEN

Ole Arnt seilte mange år til sjøs. Ifølge sjøfartsboka mønstra han på 21.01.1891, og var ute til 16.09.1914.

Han seilte på de lokale skutene fra Brevik og Stathelle som stuert. Det var mange små seilskuterederier i området. Under og på neste side er flere av skutene han seilte på. Bildene er fra Johnny Sørensen.

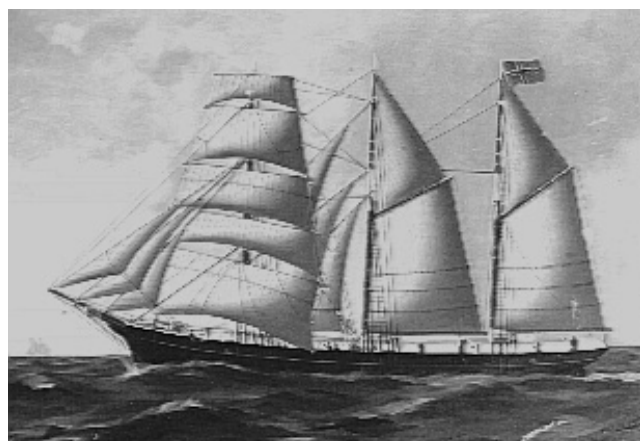


Ole Arnt Nilsen, 1870-1956



FAKTA OM STARBEAM:

Bygd i 1864 i Middlesbrough.
Skuta seilte i isfarten i
Nordsjøen, og på østkysten
av USA med trelast.



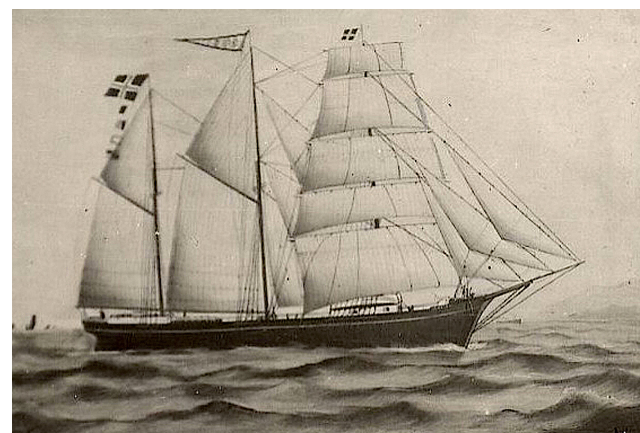
FAKTA OM SEVERN

Bygd i 1884 ved J. Yeo på Prince
Edward Island. Skuta havarerte på
reise til Grimstad-Hull med trelast
i januar 1912.



FAKTA OM DERWENT:

Bygd i 1868 i Sunderland, UK.
Seilte mest i isfarten og hadde
en besetning på 10 mann.



FAKTA OM OTTO:

Bygd i 1872 ved J.L Pyes verft i
Hopewell, New Brunswick i 1872.

STUERTEN OLE ARNT, CA 1900



Ole Arnt Nilsen

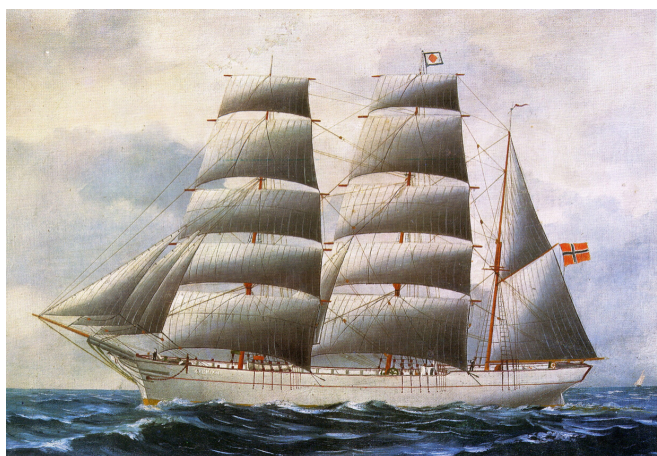
Ole Arnt jobbet som stuert på ei seilskute. Hans svoger var kaptein Andreas Eriksen. En gang hadde kapteinen handlet noe han skulle smugle i land. Kapteinen spurte Ole Arnt om han kunne ta på seg skylden hvis tolleren oppdaget det han hadde kjøpt.

Det kapteinen hadde kjøpt, ble oppdaget. Og da tolleren spurte: "Hvem eier dette?" tok stuert Ole Arnt på seg skylden. Da sa tolleren: "Jeg vet du jurer, hyra di er så lav at du har ikke råd til å kjøpe dette her." Kapteinen betalte Ole Arnt boten han ble ilagt da det hele var over.



FAKTA OM EFEU

Bygd i 1878 ved Bideford i Prince Edward Island, Canada. Hadde en besetning på 8 mann inklusiv kapteinen. Seilte mye med is.



FAKTA OM ATHENIAN

Bygd i 1862 av Haswell, Sunderland I 1916 ble Athenian utsatt for et krigsforlis på vei fra Fredrikstad til West Hartlepool med Props. Hele besetningen på 9 mann omkom.

OLE ARNTS SØFARTSBOK

Schema No. 8.

Sofarts-  Bog.

Sovebrulle No. 117^o

Ole Arnt Schen
af *Brevig* Indrullingsaftebs
Eidanger Thinglag (Kjøbstad) Rode-No. 54
Opfødssted *Cabon*
født 13 Januar 1876 i Eidanger
mors af Haar, blaa Øine, liden Høide,
er indført i Sovebrullen og meddeelt denne Søfartsbog,
der berettiger til udenrigt Fart.

Arndal Indrullingsbifalt d. 4 Decbr 1890.

P. Weng
Noteret i *Brevig* Sovebrulle
T. Larsen

Mandsfa-					bets Fart.				
Paamonstret, udgaet i udenrigt Fart.					Kunmonstret eller afgaet.		Fartstid.		Anmerkning.
Dato.	Red. Stib.	Fra	Til	Rejstens Aftid.	Dato.	Over.	Inden- rigt.	Uden- rigt.	
24/1 91	Harlem	Brevig	England	Larsen	28/1 91	Brevig	11.2	Larsen	
31/1 91	"	"	"	Larsen	29/1 91	Brevig	11.2	Larsen	
13/2 91	Almosen	"	"	Larsen	23/2 91	Brevig	9.10	Larsen	
23/4 91	Brevig	Grimsby	Widne	Larsen	24/4 91	"	1.1	Larsen	
26/4 91	"	Brevig	England	Larsen	24/4 91	"	1.2	Larsen	
23/5 91	"	"	"	Larsen	10/5 91	"	10.2	Larsen	
24/5 91	"	"	"	Larsen	4/5 91	"	1.12	Larsen	
24/5 91	"	"	"	Larsen	4/5 91	"	9.10	Larsen	
9/6 91	"	"	"	Larsen	1/6 91	"	1.3	Larsen	
1/6 91	"	"	"	Larsen	23/5 91	"	10.2	Larsen	
29/7 91	"	"	"	Larsen	24/5 91	"	2.2	Larsen	
13/8 91	Lough	Brevig	Grimsby	Larsen	29/5 91	"	"	Larsen	

Mandsfa-					bets Fart.				
Paamonstret, udgaet i udenrigt Fart.					Kunmonstret eller afgaet.		Fartstid.		Anmerkning.
Dato.	Red. Stib.	Fra	Til	Rejstens Aftid.	Dato.	Over.	Inden- rigt.	Uden- rigt.	
1/6 91	Alm.	Brevig	Widne	Larsen	1/6 91	Brevig		Larsen	
13/6 91	Larsen	Brevig	Larsen	Larsen	1/6 91	"		Larsen	
13/6 91	Alm.	"	"	Larsen	1/6 91	"		Larsen	
13/6 91	Alm.	"	"	Larsen	23/5 91	"		Larsen	
Middel- indrullingsbifalt d. 1. Juni 1892.					for Lunds Indrullingsbifalt.				
					Arndal Indrullingsbifalt.				
29/7 91	Larsen	Brevig	Larsen	Larsen	29/7 91	Brevig		Larsen	
31/7 91	"	"	"	Larsen	31/7 91	Brevig		Larsen	

överlämnar detta duplettexemplar till
norska generalkonsulatet till kännedom.
Stockholm den 10 januari 1933.

Ink. till L. Lotsstyrelsen

27
1933

Ex officio:

L. Fries

Jn. Nr. 23/

12 JAN 1933

1933

000512 + 14 JAN 1933

Fik
B.

Rapport N:o 8/-32 om strandnings- eller olyckshändelse
i nedre norra lotsdistriktet.

1. Strandningsställe: Angermanälven, holmen Gneten å lat. 62°40'24", long. 17°52'32". Sjökort nr. 215.
2. Tid då strandningen skedde: Lördagen den 24/12 1932 kl. 18,40.
3. Fartygets beskaffenhet och namn: Angfartyget Truls
4. hemort: Oslo, Norge.
5. avgångsort: Hallstads, Angermanälven.
6. destinationsort: Rouen, Frankrike.
7. last: Pappersmassa.
8. Kommit av grund med ^{obekant} ~~ingen eller ringa~~ skada: Läck i förpik och rum n:is 1 & 2.
9. med betydlig skada: -
10. Blivit vrak: -
11. Av besättningen bärgade: Alla eller omkomne: -
12. Lots ombord: A.A. Wahlström, Härnös lotsplats.
13. Vind och väderlek vid strandningsstillfället: Stiltje, ovanligt mörk och disig luft.
14. Anledningen till händelsen: Dålig sikt.

15.

16. Vidtagen åtgärd mot lotsen: Undersökning verkställd och därvid fört protokoll här bilagt. Protokoll från sjöförklaring, vid vilken lotsen varit närvarande, kommer framlämnas att överlämnas.

Överlämnas till Kungl. Lotsstyrelsen.

Gävla i lotsdistrikts-

expeditionen den 2 januari 1933.

Richard Blom
t.f. lotskapten.

R.N:o 1579/1932.

Anm. Strandningsstället bör hänföras till i sjökort utsatt plats, och nr å sjökortet angivas.
Har sjöolycka träffat fartyg av annan orsak än grundstötning, anmärkes sådant i nr 15.
Är fartygets hemort belägen utom Sverige, angives även i vilket land hemorten är belägen.

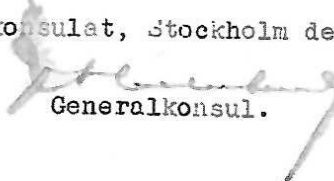
Ink.Jn.Nr.33/1933.

Utg.Jn.Nr.33/1933.

D/S "Truls" stranding.

Oversendes det Kgl. Handelsdepartements Sjøfartskontor.

Kgl. norsk generalkonsulat, Stockholm den 12.1.1933.


Generalkonsul.

S.jnr. 512/1933.

Oversendes herr skibsinspektøren i Oslo.

HANDELSDEPARTEMENTET, SJØFARTSKONTORET,

OSLO DEN 18. JANUAR 1933.

For Sjøfartsdirektøren



SJÖFARTSKONTORET
004025 + 11 APR. 1933

113
33

Utdrag av denboken i civila mål,
hållen hos rådhusrätten i Hørnøsand
den 30 December 1932.

§ 341.

Under den 28 innevarande december hade befälhavaren å det i Oslo
hemmahörande ångfartyget "Truls" S. Henriksen till rådhusrättens ord-
förande ingivit en så lydande anmälan:

"Till Rådhusrätten i Hørnøsand.

Undertecknad, befälhavare å norska ångaren "Truls" hemmahörande
i Oslo på resa från Hallstanna till Rouen med last av trämassa får här-
med anmäla mig för avgivande av sjöförklaring, med anledning av den
olycka, som enligt bifogade dagboksutdrag inträffat, och får jag meddela,
att fartygets besättning utgöres av följande personer:-

Hjalmar Wiik	1ste styrman
John Torvik	2dre "
Johan Ekenes	3dje "
Hans Carlsen	Båtsman
Harry Nilssen	Matros
Birger Altmann	"
Elias Hovdenak	"
Eile Nilssen	"
Johnny Jacobsen	Littmatros
Petter Salen	"
Peder Rønning	Jungman
Ingvald Nilssen	Däckpojke
Hans Ekenes	1ste maskinist
Arthur Eriksen	2dre "
Harald Lilløst	3dje "
Yostein Brønne	Donkeyman

Lösen 7:-
Stypr 4:50
Kronor 11:50
Kungörel-
sekostn. 18:70
Kronor 30:20

Amundus Nyvik
Reidar Andersen

Eldare

Wilhelm Andersen

Bldare

Karl Olsen

"

Ingvald Pedersen

"

Alf Lindberg

"

Sverre Edvardson

Steward

Einar Virtanen

Kook

Gunnar Lundqvist

Mässpojke

Samt att dessutom följande utom besättningen antages kunna lämna upplysning i saken:-

Kronorlotz Axel Wahlström, Hørnøsand,

varförutom följande personer & egenskap av redare, lastägare och assuradörer eller deras ombud, vilka saken kan angå:-

Svenska Trämasses kompaniet, Stockholm,

Avlastare

Björnk Aktiebolag, Björnk Bruk,

Thorvik & Gjerpen, Oslo,

Redare

Försäkrings A/S Atlantica, Göteborg,

Lastassuradörer

Polaris Assuranceelskap A/S, Oslo,

Kaskoassuradörer.

Och frikallar jag mig, rederiet och besättning från ansvaret, och protesterar mot alla ersättningsanspråk, från vem de också må komma.

Hørnøsand den 28 December 1932:

L. Henriksen

Befälhavare & Äng. "Truls".

Varande vid skrivelsen fogade följande två dagboksutdrag:

"Journalutdrag för D/S "Truls" på reise fra

Hallstanes /Hørnøsand distrikt/ til Rouen.

D/S "Truls" 2055 net. reg. tonn hjemmehørende i Oslo, avgikk fra Hallstanes kl. 14:45 den 24. december 1932 med en ladning mekanisk masse, 4911 tonn, bestemt til Rouen. Skibet assisterettes av en slæpebåt og efter å ha manøvrert uti isrennen - stoppes for å avvente skibets papirer. Kl. 15:30 fortsattes reisen efter losens anvisning. Været var vekselende med litt dis, fuktig luft og helt mørkt. Kl. 16:30 sakte fart og passerer vi Svaneund. Kl. 17:16 full fart igjen og pas-

Sertes Hornøen kl. 17:46. Sannasundet passertes kl. 18:25, og 18:40 støtte skibet hårdt mot Loppan. Støtet var voldsomt og da baugen gled av blev skibet manøvrert inn til land med baugen og sakte fart foreover i maskinen for å holde det flytende. Ordre blev gitt å sette libbåtene på vannet samt å lense forpigg og nr. 1 rum. Ved pollinger viste det sig at forpigg-
gen var full av vann, nr. 1 tank samt rum var fylt med vann og likeledes steg vannet langsomt i nr. 2 rum. Der blev satt loddakudd rundt skibet. Telegraferterte til megleren efter assistanse samt underrettet rederiet telegrafisk. Representant for Gjærgingselskapet "Neptun" blev anmodet om å sende sine båtar til ulykkestedet, og fikk senere telegrafisk beskjed at disse var avgitt. Skibets megler blev anmodet om å skaffe loktere og arbeidere for å begynne løssning av dekkslasten på forskibet. Disse ankom kl. 5:00 den 25. december og begynte løssning kl. 5:30. Skibet synker stadig med forskibet og der begynner å stige vann i maskinrummet hvorfor lensningen blev satt til nr. 2 rum samt maskinrummet. Kl. 4:16 den 25. dec. måtte maskinen stoppes grunnet vann i maskin og fyrrum. En mindre bjergningsbåt "Hjelparen 2" som var kommet langs siden blev satt til å pumpe vann fra maskinrummet. Kl. 10:00 kom den første av "Neptuns" bjergningsbåtar langs siden, der blev sluttet kontrakt og denne overtok arbeidet med skibets og lastens bjergning.

Hornøsand, den 27. december 1932.

Henriksen 1 o H. A. Wiik Hilo, Hilsen

Fører i. date styrmann

Matros

Sande
Utdrag av maskinboken for S/S "Frula"

på reise fra Hallstanes til Rouen.

Lørdag den 24. december 1932

Avgikk fra Hallstanes kl. 14:45. Forakjellig fart og manøvrer i isen og ut fra kanten. Stopp kl. 15:45. Full fart akterover kl. 16:25. Sakte foreover 16:27. Full fart foreover kl. 17:15. Stopp 18:39. Full fart akterover kl. 18:40. Sakte foreover kl. 18:43. Halv fart akterover kl. 18:45. Stopp kl. 18:45. Sakte foreover kl. 18:49. Grunnstøtt. Satte igang løssning fra forpigg og nr. 1 lasterum. Skiftet løssning over fra forpigg til nr. 2

lasterum og maskinrummet. Skottet mellem nr. 2 lasterum og fyrrummet
lekk. Kl. 24:00 går maskinen stadig forover med sakte fart. Trots for-
søgt lensning stiger vannet stadig i fyrrummet og vanskeliggjør fyringen.
Rødventilen til sirkulasjonspumpen tar ikke vann da skibet ligger for-
over og over til styrbord.

Søndag den 25. december:

Kl. 4:00 kom vannet inn i fyrgangene på styrbords kjele og der måt-
te avstenges på denne. Kl. 5:15 måtte maskinen stoppes. Lensning og lys-
maskin holdtes glønde til kl. 10:00, vannet gikk da inn i fyrgangene på
bakbords kjele og steg hurtig i maskinrummet.

Hørnøsand, den 27. december 1932.

Hans J. Ekenes

A. Eriksen

A. Ryvik

1ste maskinist

2den maskinist

Fyrbøter.

Alf Lindberg

Fyrbøter.

I anledning av anmølingen hadde rådhusrettens ordførere utsatt
tid for sjøforklarings opptagande och i samband dermed verkställande
av sjøforhør till denna dag klockan tre eftermiddagen, vartill kallel-
se utfärdade ej mindre å befälhavaren Henriksen med förståndigaste för-
 honom att medhålla de personer, som antogs kunna lämna upplysning i sa-
 ken, än även å sjökaptenerna J.A. Gerdin och P.B. Ånderberg, de båda
 sistnämnda för att rådhusrätten såsom sakkunniga biträda, varförutom
till deras kunnedom, som saken kunde angå, kunskaps om sammanträdet
med tillkännagivande, att den om sjøförklarings avgivande inlämnade
anmälan med därtill hörande handlingar funnes tillgänglig å borgmästa-
rens expeditionssal å rådhuset söndagar mellan klockan elva förmid-
dagen och klockan ett eftermiddagen varit den 29 innevarande december
införd i den här i staden utkommande tidningen Hørnøsandens østen.

Härjämte hade allmänna åklagaren i staden om sammanträdet under-
rättats.

Da detta ärende å utsatt tid företogs till behandling, inställde
sig, i närvaro av åklagaren, stadsfiskal E. Kallander, samt förordnande

rådhusrätten biträdande sakkunniga, befälhavaren Henriksen, åtföljd av förste styrmannen Hjalmar Andreas Wik från Lungen, båtmannen Hans Magnus Carlsen från Sandöjen, matrosen Nils Knut Nilsson från Sandöjen, förste maskinisten Hans Jakobsen Ekenäs från Slagen, Fönnberg, andre maskinisten Artur Gunerius Eriksen från Trondhjem, eldaren Amandus Hyvik från Sandöje och eldaren Alf Edwin Lindberg från Drammen.

Vidare inställde sig kronolotsen Axel Wahlström härifrån staden.

Avenledes anmälde sig sjökaptenen C. Ivar Ragsberg i Stockholm och sjökaptenen Alarik Rosell i Göteborg till staden, den förre såsom ombud för kassasuradörerna och den senare såsom ombud för lassesuradörerna.

Befälhavaren Henriksen förtodde fartygets skepps- och maskindagböcker, varmed ovan intagna utdrag befunnos vara i tillämpliga delar överensstämmande; och föresågos dagbuckerna med bevis om deras företeende.

Det anmärktes, att före sammanträdet till rådhusrättens ordförande ingivits följande utlåtande av de rådhusrätten biträdande sakkunniga:

"Till Rådhusrättens Ordförande, Härnösand

Efter att hava tagit del av sjökapten J. Henriksens utdrag ur skeppsdagboken och maskindagboken, angående S/S "Trulo" grundstötning, så få vi från sjöteknisk synpunkt framställa följande frågor:

1:o/ Huru var siktbarheten vid grundstötningen? Kunde land skönjas på båda sidor eller endast på den ena och i så fall på vilken?
Var Strömskatens fyr synlig?

2:o/ Fanns utkik utposterad och i så fall var?

3:o/ Hade ingen kureförändring vidtagits sedan Sarnasundet passerats?

4:o/ Vad var fartygets fart i knop vid grundstötningen?

Härnösand den 30 December 1932

J. A. Gerdin

F. Anderberg

Sedan handlingarna i ärendet föredragits, fingo de av befälhavaren Henriksen medhavda personerna avträda, varefter Henriksen hördes, därvid han återopade innehållet i ovan intagna två dagboksutdrag samt dessutom på muntliga frågor uppgav följande. Fartyget hade under hela resan från Hallstankä till under kronolotsen Wahlströms kommando. Vid tiden för

grundstötningen hade luften varit disig och fuktig. Land hade ej kunnat skönjas åt någondera sidan, men Strömskatans fyr hade varit synlig.

Förste styrmannen Wik hade haft utkik från toppen av lasten på fördäck. Strax före grundstötningen hade Wik dock gått akteröver för att ge order. Sedan Strömskatans fyr efter passerandet av Sannasundet blivit synlig, hade kursen satts på nämnda fyr. Kort därefter hade lotsen givit order om en gir styrbord hån samt att fyren skulle hållas något på babords bog. Vid tiden för grundstötningen hade fartyget haft åtta knops fart. Fartyget hade varit i ojävrigt skick. Varken församlinghet av befälhavaren eller besättningen eller några andra omständigheter, varom i 317 § Sjölagen, hade enligt Henriksens mening vällät olyckan. Denne hade enligt Henriksens mening sin orsak i luftens disighet, som gjort det vanskligt att bedöma avståndet från fyrarna. Efter Henriksens åsikt hade lotsen gjort sitt bästa. Före avgången från Hallstads hade lotsen icke uttalat någon tvakan i fråga om resans anträdande med hänsyn till den disiga luften.

De av befälhavaren medhavda besättningsmännen blevo därefter var för sig hörda, därvid de, envar i vad på honom ankomme, i tillämpliga delar vittordade ovan intagna utdrag ur fartygets skepps- och maskindagböcker, samt i övrigt på särskilda frågor uppgjivo. 1:o/ Wik: han hade vid fartygets inlöpande i Svanösundet begivit sig upp på toppen av lasten på fördäck för att hålla utkik. Dens förman hade Wik, medan fartyget gick genom isrännan, uppehållit sig på kommandobryggan. Fartyget hade hvarunder gått efter lotsens order. Strömskatans fyr hade efter Sannasundets passerande varit synlig. Luften hade en eller tid varit fuktig och det hade varit mycket mörkt. Något land hade ej kunnat skönjas. Wik hade ej lagt märke till någon kursändring. Onödigt före grundstötningen hade Wik från sin plats på lasten gått akteröver. Han hade hunnit ungefär midskepps, då grundstötningen inträffade. Fartyget hade vid tiden för grundstötningen haft åtta knops fart. Enligt Wiks mening kunde någon församlinghet ej läggas befälhavaren eller lotsen till last utan vore grundstötningen att tillskriva en olycklig tillfäl-

lighet.

2:o/ Carlsen: Han hade vid tiden för grundstötningen befunnit sig på fördäck, där han hållit på med att sätta upp ställningar. Vid tillfället hade det varit beckmörkt. Före grundstötningen hade han sett en fyr, visande de vitt sken, om babord. Han hade ej lagt märke till någon kursändring och kunde ej uttala sig med någon bestämdhet om farten. Om orsaken till grundstötningen hade han ej bildat sig någon uppfattning.

3:o/ Nilsen: han hade stått till förs från det fartyget lämnat Hallstanäs och till dess att grundstötningen ägt rum. Under resan hade mörker varit rådande. Då strömskatens fyr blivit synlig, hade lotsen, under vars kommando fartyget gått, tillsagt Nilsen att hålla fyren på babords bog. Något ögonblick före grundstötningen hade lotsen givit order om att hålla ett kvarter streck mera styrbord.

4:o/ Jakobsen Ekenis: han hade ej haft vakten i maskinrummet vid tiden för grundstötningen. Fartyget hade då gått med omkring åtta knops fart;

5:o/ Eriksen: han hade haft vakten i maskinrummet vid tiden för grundstötningen. Det hade då varit full fart i maskin.

6 o. 7/ Hyvik och Lindberg: de hade haft eldarvakt vid nässomförmälda tidpunkt.

Häruppå hördes kronolotsen Axel Wahlström, som berättade: Wahlström hade tjänstgjort som lots ombord å fartyget under dess ifrågavarande resa från Hallstanäs samt hade haft kommandot över manövreringen från avfärden och till dess att grundstötningen ägt rum. Det hade varit disigt och mulet samt ovanligt mörkt, då fartyget lämnade Hallstanäs. Wahlström hade dock ej ansett, att detta förhållande skulle göra resan riskabel. Sikten hade ej blivit bättre under resans lopp. Fyrarna i farleden hade varit synliga, ehuru man ej kunnat se mellan fyr och fyr. Enligt Wahlströms förmenande vore orsaken till grundstötningen att söka däri, att Wahlström på grund av den dåliga sikten och vädrets från den ena stunden till den andra växlande beskaffenhet icke rätt bedömt avståndet till strömskatens fyr. Wahlström hade rättat fartygets kurs efter fyren utan att använda sig av klocka. Sådan brukade han använda endast vid fall av tjocka. Tidigare

under fasan hade fartyget passerat fem fyrar. Wahlström hade ej märkt någon svårighet att rätt bedöma dessa.

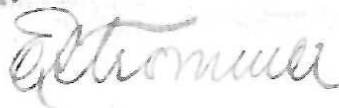
På av befälhavaren Henriksen gjord framställning, att de av honom medhavda beöfningsskötarna måtte få med ed bekräfta sina berättelser, fingo, då jäv mot dem icke kunde utrönas, och då de därtill förklarade sig villiga, Wik, Carlsen, Nilsen, Jakobsen, Rønne, Eriksen, Ryvik och Lindberg, med vederbörande öppen lämnad jäverätt avlägga vittneseden samt om dess vikt och medförande förbindelse emottaga erinran, varefter de på den avlagda eden förklarade sig vitsorda riktigheten av sina här ovan intagna, ur protokollet för dem upplästa berättelser.

Över vad sålunda förekommit skulle bevis meddelas genom utdrag av domboken.

På rådhusrättens vägnar:

Indvig Dixelius.

Rätt skrifvet intyga:



Julbrådska i skeppningen från distriktet

Ett tiotal fartyg utklarerades i går.

Det råder julbrådska även på trävaru- och massamarknaden. Skeppningarna från Sundsvallsdistriktet visa nämligen f. n. stor livlighet, och i går exempelvis utklarerades tio fartyg med last av trä eller pappersmassa till olika orter i utlandet.

De i går utklarerade fartygen äro: ångf. Amsterdam, till Göteborg; ångf. Ludvig, papper, till Hamburg; ångf. Truls, trämassa, till Rouen via Härnösand; ångf.

STEIN OG BJØRG

BAKSIDETEKST I 1. UTGAVE



For noen år tilbake fant jeg en slektsbok. Boka tilsa at jeg hadde familie fra Sandøya. Jeg husker pappa fortalte historier derfra om sin mor Margareth og sin søster Eva. I barndommen var pappa og jeg ofte ute i koggen og jeg har mange gode minner fra at vi ankra opp ved Dikken. Jeg søkte opp Stein som jeg fant navnet til i slektsboka. Hans kone Margunn satte oss i kontakt med hverandre. Stein og jeg har felles oldeforeldre, Hanna Karoline og Ole Arnt. Stein sin bestefar Nils Knut som dere har lest om i denne historien var bror av min bestemor. Etter å nå ha kjent Stein i snart tre år har vi erfart at vi ikke er så ulike til tross for at vi er tremenninger. Interessene for livet til sjøs og historie er sammenfallende, og det er en stor glede å drøfte disse temaene med han. For oss er disse både av genuin interesse og av særlig interesse da dette er historier av familiearv.

Stein er født i Brønnøysund, og vokst opp på Sandøya ved familiestedet som våre tippoldeforeldre slo seg ned på i 1855. Stein har alltid likt historie, særlig slektshistorie. Han vokste opp med historien om hans bestefar Nils Knut som hadde stått til rors på DS Truls og at de gikk på grunn på Loppan ved Harnesand i Sverige. I voksen alder fant han selve Loppan på kartet. I 2015 fant hans far ut at Skipshistorie.net manglet info om DS Truls. Per Sundfær som driver denne siden ble svært interessert i historien, og denne båten som han selv hadde hørt av sin egen far. Dette resulterte i 2016 at Arne Y. Og Stein reise til Harnesand for å skrive ned historien om skipsforliset.

Jeg, Bjørg er født og oppvokst i Porsgrunn og bosatt i Oslo. Er i dag utdannet historiker. Det har vært en glede å bli kjent med Stein og hans familie. Av han har jeg lært min egen families historie å kjenne. Stein og hans far Arne Y. har samlet store mengde av historisk materiale som jeg har fått gleden av å redigere og lese. Takk for et veldig godt samarbeid.



Takk til Bjørg for korrekturlesning
og design av 1. utgave i 2017.

Takk til Margunn Haugland for
korrektur og design av
2. utgave i 2020.