

To historier om Skipførere Hans Nikolai Thormodsen fra Langesund

Fra Langesundsfiorden til Afrika i fiskeskøyte.

Thormodsen som seilende sjømann under to verdenskriger

Forord

Terje Sandsmark fra Langesund overleverte til Langesund og Omegns Sjømannsforening høsten 2004 en historie vedrørende fiskeskøyta "Haabet" som seilte fra Langesund til Afrika i 1911.

Historien er basert på et utklipp fra Langesund Blad i 1935 og er skrevet som et portrettintervju basert på samtaler med skipfører **Hans Nikolai Thormodsen** fra Langesund. Avisartikkelen er presentert i forbindelse med Thormodsen 60 års dag i 1935¹ og er usignert. Det er imidlertid ganske sikkert at intervjuet med Thormodsen ble gjort av Jac Lund-Tangen, lokalhistorikeren fra Langesund.

Hans Nikolai Thormodsen var morfar til Terje Sandsmark og det var nok i denne forbindelse han ønsket at sjømannsforeningen skulle ivareta og formidle historien, noe vi prøver å leve opp til med å offentliggjøre historiene om Hans N. Thormodsen på våre internett sider.

H.N. Thormodsen hadde et omfattende og innholdsrikt sjømannsliv. Han seilte som styrmann og skipper på en rekke seilskuter, seilte med en rekke dampskip og til sist var Hans. N. Thormodsen skipper på MT "Svenør" da dette skipet ble torpedert under den 2. verdenskrig.

Thormodsen omkom i forbindelse med torpederingen, men mange av mannskapet ble reddet.

Beretningen om Hans Nikolai Thormodsens innholdsrike sjømannsliv, er valgt presentert i to deler:

Del 1, avsnitt 1-5 – omhandler sjøreisen fra Langesund til Afrika med fiskeskøyta "Haabet" fra 1911 til 1914 og fangst og fiske utfor Vest Afrikas kyster.

¹ Artikkelen fra Langesund Blad i 1935 er referert nedenfor i sin helhet slik foreningen fikk den overlevert fra Terje Sandsmark.

Del 2, avsnitt 6 - 7 - omhandler Thormodsens yrke og karriere som sjømann fra 1914 frem til 1942 da han blir torpedert og omkommer i forbindelse med MT "Svenørs" forlis utenfor kysten av USA.

Hans H. Thormodsen er hedret for sin krigsinnsats med inskripsjon på bautaen på skolebakken i Langesund. Foreningen har valgt å presentere Thormodsens historie som sjømann, da vi synes at den fortjener å komme inn under vignetten "Historiske godbiter".

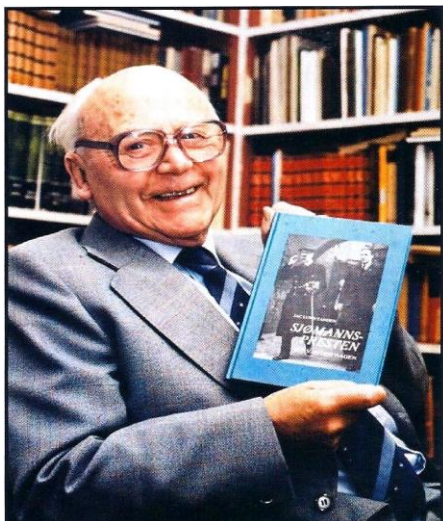
Dessverre døde bidragsyteren Terje Sandsmark, så alt for tidlig 5. april 2008.

Historien er bearbeidet for Sjømannsforeningens internettsider av Knut Bjerke. Han har skrevet kapittel 8 og 9 om krigsforliset i 1942 og bidratt med kommentarer og fotnoter til artikkelen. Bilder av fartøyer m. m er hentet fra foreningens eget arkiv samt fra åpne kilder og databaser på internett.

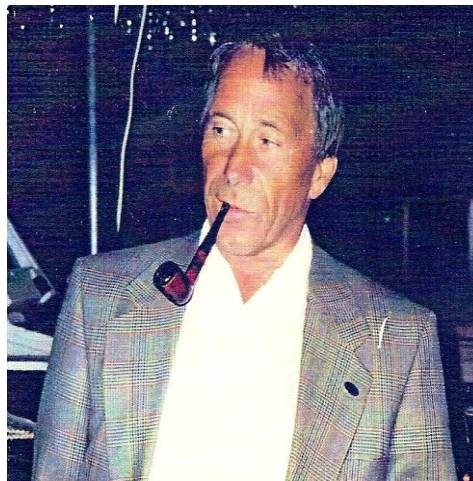
Langesund, 10. september 2010

Knut Bjerke

Leder for foreningens historiske arkiv



Jac Lund-Tangen f. 1904 – d. 1990



Terje Sandsmark f. 1940 – d. 2008

Bilde av bidragsyterne og kildene til historien om Hans Nikolai Thormodsen fra Langesund.

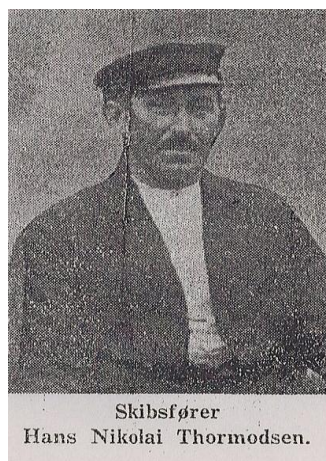
I en skøyte fra Langesundsfjorden til Afrika

Selfangst og snokefiske – havari og krigsforlis –
under mange slags flagg.

**Noen ord med en Langesund-skipper, Hans Nikolai
Thormodsen, som har opplevet mer enn folk flest**

av

Jac. Lund-Tangen



**To bilder av sjømannen Hans Nikolai Thormodsen fra Langesund født i 1875 –
død i 1942.**

1 Fra Langesundsfjorden til Afrika med ”Haabet”

For 24 år siden i 1911 var det noen folk her fra distriktet som dro av sted på en mer enn alminnelig ferd.

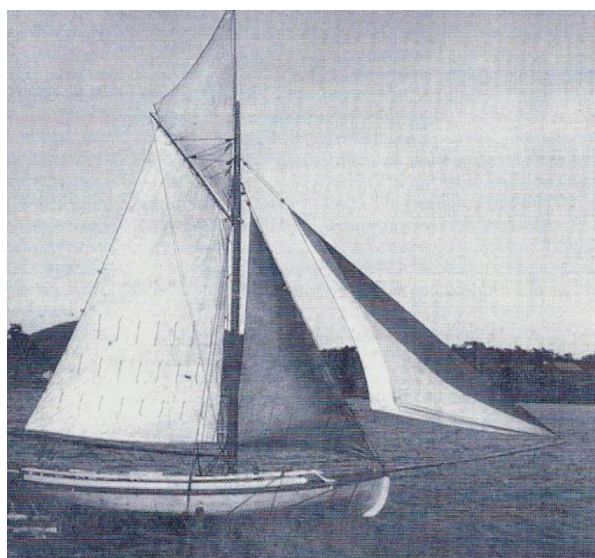
Det var Edvard Andersen fra Porsgrunn (sønn av slakter Andersen som var på Osebakken), Albert Svanborg og Tidemann Svanborg fra Skien. Fjerdemann og skipper var sjøkaptein Hans Nikolai Thormodsen fra Langesund.

Ferden gikk fra Langesundsfjorden til vestkysten av Afrika i en fiskeskøyte. De fire optimister kalte skøyten for "Haabet". Den var 39,5 fot lang og 16 fot bred, 19,5 tonn brutto og bygget ved Verftet i Langesund.²

Det var far til Olaves Hansen (f. 1879 – d. 1966) fra Langesund, Theodor Hansen (f. 1852 – d. 1920) som i sin tid bygde skøyta "Haabet". Theodor Hansen drev forsøksfiske med "Haabet" med såkalte kulebakker³ i området rundt Langesundsfjorden i 1889. Senere ble dette fisket utvidet til også å gjelde Horns Rev, Hanstholmen og Lille Fiskerbank.

I boken om "Bamblefiskerne"⁴ er det en detaljert beskrivelse av dette fisket i våre nærrområder, da all fangst og erfaring måtte noteres ned til den minste detalj.

Det var med denne fiskeskøyta optimistene dro til Afrika med i 1911. Det er derfor dokumentert at skøyta "Haabet" var over 20 år gammel da den la ut på sin lange ferd mot Afrika.



Halvor Trondsen fiskeskøyte fra først på 1900 tallet⁵



Gammel fiskeskøyte ved "Hermetikken" i Kongshavn⁶ i Langesund

² Det har ikke vært mulig å skaffe bilde av den skøyta som de gale "vikinger" dro til Afrika med i 1911, men vi har fremskaffet noen bilder som viser store fiskeskøyter fra den samme tidsepoken – begynnelsen på 1900 tallet.

³ Kulebakker var et omfattende fiskeredskap 3000 favner lang, 2000 krok og utstyrt med 200 glasskuler. Utstyret var utlånt for forsøksfiske av Foreningen til Norske Fiskeriers Fremme i Bergen.

⁴ Se boken Bamble fiskernes det liv og virke fra 2008, side 97 og side 98.

⁵ Bildet er hentet fra Brevik Historielags årbok fra 2000 – Fiske og fiskeskøyter.

⁶ Bildet er fra Rolf Thommessens samlinger.

De fire "vikinger" rustet seg ut med parafin, kull, proviant og fangstredskaper. De hadde – etter manges mening den gang – en vill plan:

selfangst og snokefiske ved Afrikakysten.

2 Bare en mellomlanding underveis

Skøyten dro av sted. Først kysten nedover til Kristiansand. Så bar det over Nordsjøen. "Nøtteskallet" var dypt lastet. Været ble ikke det beste. Et stykke nord for Dover måtte man søke nødhavn fordi en av boltene på masten – piggfalbolten – brakk.

Mens de lå i uthavn og reparerte kom kystvaktens livbåt ut til dem. Man lurte på hvor den vesle skøyta skulle hen. "Vi skal til Afrika", sa folkene om bord. "Til Afrika"? Kystvaktens folk trodde ikke sine egne ører. Men det var ingen lov som gav dem mulighet til å stanse "galningene". Og med en "Good Luck" dro vaktbåten bort igjen.

"Haabet" dro videre. Av de fire mann om bord gikk tre vakter. Den fjerde var kokk. Alle var navigatører. Og man fortsatte ned kanalen.

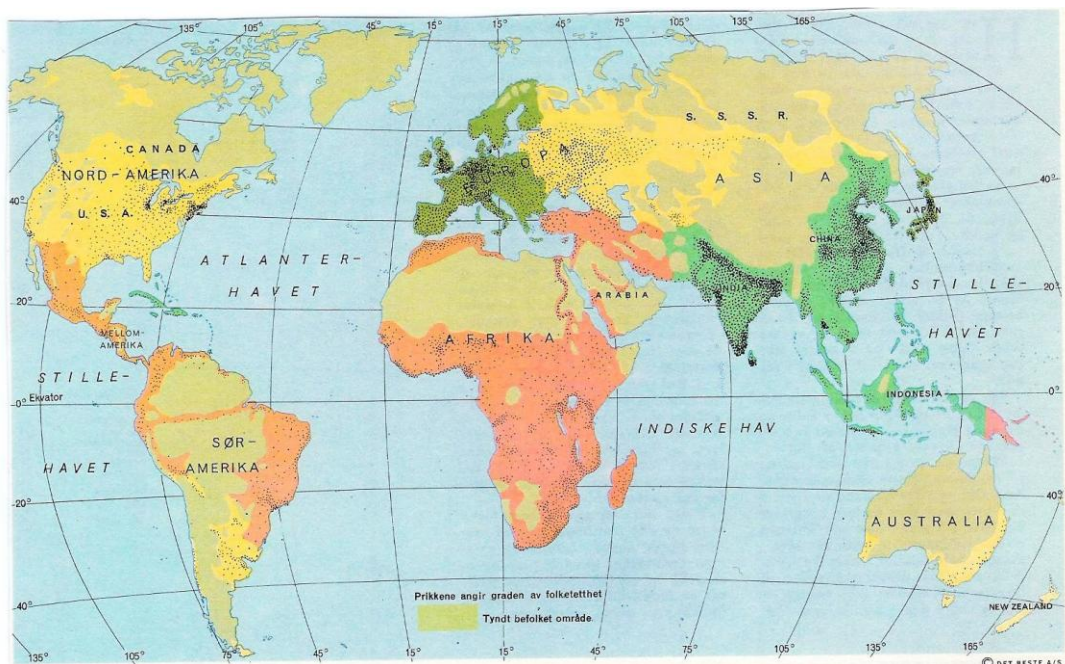
Da vi passerte "Isle of Wight" holdt vi på å bli rent i senk av en Amerikabåt. Det var mørke natten, og oseanfareren så ikke "nøtteskallet". Men rormannen på "Haabet" fikk vridd av og unngikk amerikabåtens baug i siste øyeblikk. Så spyttet han over rekka og styrte rolig videre.

"Haabet" fikk storm av nordvest. Den gikk raskt over til kuling og raskt bar det av sted over "Spanske-Bokta" og videre. Nordvesten blåste dem helt til Kanariøyene. Der landet de på Tenerife. Dette ble deres eneste landingsplass underveis, bortsett fra nødhavnen utenfor Dover.

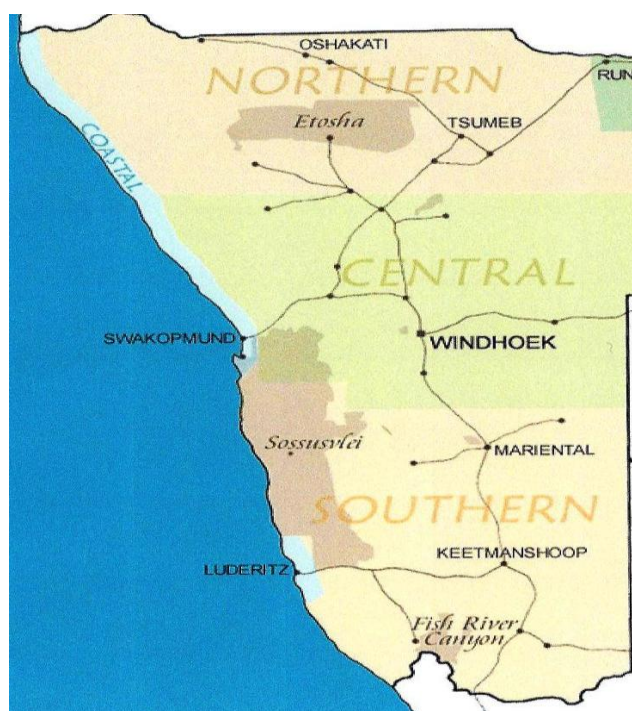
3 Skøyten vakte stor oppmerksomhet

Skøyten vakte veldig oppmerksomhet på Kanariøyene. Folk strømmet til for å se. De beså spantene, skroget, seilføringen og Arendalsprammene som lå på dekk og som var bestilt slik at den ene lå inne i den andre. Og de viftet til "Haabets" mannskap da skøyten stevnet videre på sin ferd: "Good voyage, norske!"

Meningen var at skøyten skulle gå langs kysten av Afrika nedover ved hjelp av motoren. Men denne fikk man ikke brukt, grunnet motorskade. En parafinpumpe ble ødelagt og skaden kunne ikke utbedres. Så valgte man å gå Sydost passasjen. Man lot holde helt ned til 30 grader sydlig bredde. Man gikk helt til vestaværet kom. Da kunne kursen settes østover. Og så nådde man bestemmelsesstedet – **Luderitz Bay**, på vestkysten av Afrika.



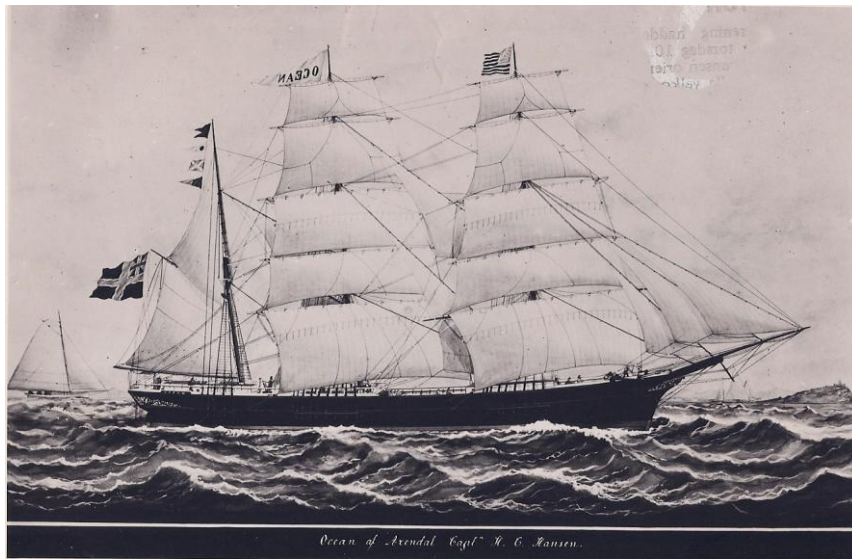
Reiseruten fra Langesundsfjorden til Luderitz Bay i Afrika



Byen Luderitz ligger i nåværende Namibia i Vest Afrika

Fra man gikk fra Kristiansand og til man passerte linjen, hadde man 34 dagers reise. En ypperlig prestasjon. Hele turen fra Langesund til Luderitz Bay ble gjort på omkring 80 dager.

Dette er hva seilfartøyene i alminnelighet brukte den gang. Ja, under uheldige værforhold kunne man bruke 6 måneder slik som barken "Ocean" av Langesund med Kaptein Hans Zachariassen, gjorde en gang.



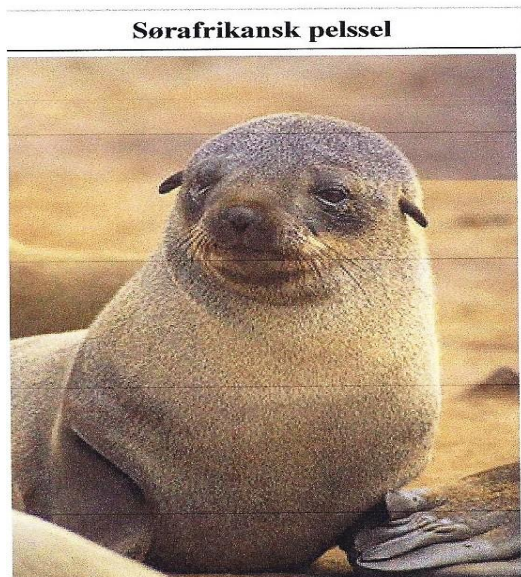
Maleri av barken "Ocean" av Langesund som Kaptein Hans Zachariassen bl.a førte til Afikas kyster.



Luderitz Bay og byen – bilde fra begynnelsen av 1900 tallet.

4 Selfangsten og snokefikse

“De fire vikinger” gikk straks i gang med selfangst. De samarbeidet med andre selfangere der nede, satte ut sine nett i bråttene på Eighty – four Island, Long Island, Black Island og hva de nu heter alle øyene der nede.



Hovedmålet for seilassen til Afrika var denne godslige krabaten⁷ som det fantes mengder av i farvannene

Og de dro inn nettene med fanget sel, deiset til selen i hodet med køllene, flådde dem på store “beamebord”, som man la skinnet over, brukte de store “Beamknivene” og skar fettene av en kvart tomme fra selve skinnet.

Skar man nærmere ble skinnet ødelagt for da tok det ikke salt til seg, ble stygt og falt i pris. Man fikk betalt fra 4 til 6 pund pr. skinn (kurs den gang kr 18,20).

Selfangsten ble drevet fra juni til oktober. Da fangstperioden var over pusset man opp skøyten og dro i vei med snoke-fiske (en stimfisk omtrent som seien).

⁷ Sørafrikansk pelssel (kortøret) kan bli opptil 350 kg for hannen og 120 kg for hunnselen.

Snokefisken ble tatt på dorg, flekket og saltet om bord. Så kom fraktbåtene opp til dem, tok om bord fangsten og dampet med dem til Cape Town.⁸

Nedenfor har vi illustrert noen bilder av snokefisken. Bildene er hentet fra åpne kilder på internett etter gode tips fra havforskerne på Flødevigen Forskningsstasjon.



I Cape Town ble den omlastet og ekspedert rundt om vesentlig til Mauritius. Fiskerne tjente 3 pence pr. snoke og "Haabet" lastet 7600 snoke. Dette fisket holdt man på med til slutten av mars. Da pusset man skøyten opp på ny før selfangsten begynte i juni.

⁸ Det vises noen bilder av snokefisken ovenfor. Dette var en fisk det var mye av utenfor Namibia på den tid Thormodsen og hans mannskap var på fangst fra 1911- 1914. Etter samtaler med Havforskningsinstituttet i Flødevigen, har det kommet frem at dette fisket ikke eksisterer i dag. På grunn av at temperaturen i vannet har sunket har snooke fisken forsvunnet. Den dør ved en temperatur på 12,7 grader i vanntemperatur. Etter opplysninger fra fagmiljøet er fiskebankene i dag oversvømmet av brennmaneter og det er i dag ingen muligheter for fiske i dette området.

Snooke fisken er i dag å finne langs Amerikas vestkyst fra Florida kyster til ned langs Syd Amerikas kyster. Den er en populær fiskeart for sportsfiskere og temperaturen i vannet muliggjør eksistens for fisken.

“De fire vikinger” drev på med denne selfangst – og snokefisket i nærmere tre år, til krigen brøt ut i 1914.

5 Kommentarer – Luderitz by i dag

Byen Luderitz og Luderitz Bay området hvor “vikingene” fra Norge slo seg ned, hadde sin glansperiode i begynnelsen på 1900 tallet. Befolkningen besto hovedsakelig av tyskere og hollendere.



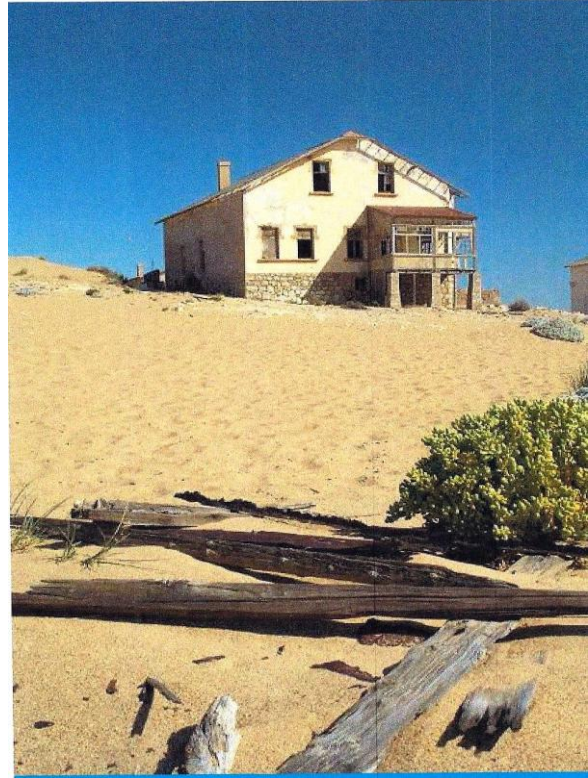
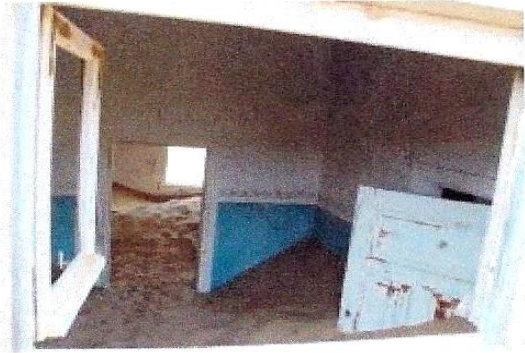
Typiske hus i Luderitz fra begynnelsen av 1900 tallet

Havnebyen Luderitz var mest kjent for fiske og verftsindustri. Det som i tillegg tiltrakk en rekke mennesker til området var diamantforekomster i en rekke områder langs kysten.

Det økonomiske vekstpotensialet i området er betydelig, men det har grunnet mangel på kapital og gale prioriteringer medført at byen og området rundt har kommet i stort forfall.

Problemet byen og området står overfor i dag er fraflytting samtidig med den raske utbredelse av sandørkenen.

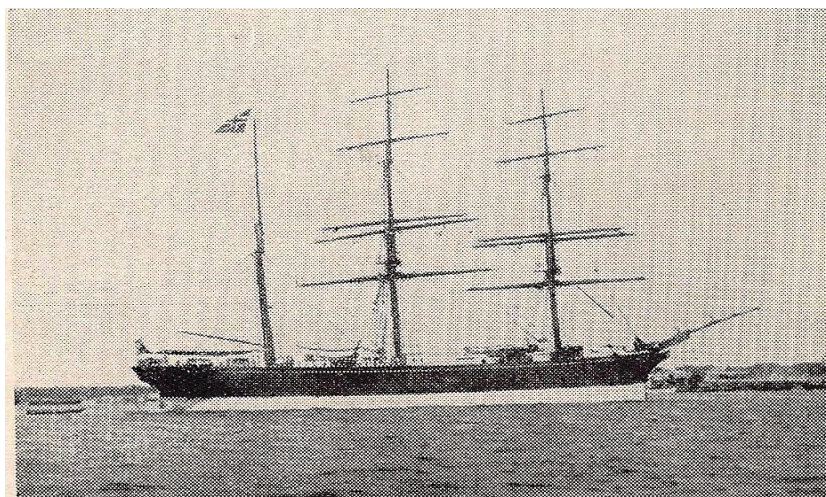
Bildene nedenfor viser tydelig resultatet.



Slik ser deler av Luderitz by ut i dag

6 Havari og krigsforlis

Hans. N. Thormodsen var jo skipsfører. Han hadde fart med og hatt forskjellige skuter, men var blitt med på "Afrika-eksperimentet" fordi han hadde kjennskap til forholdene⁹. Men nu etter krigens utbrudd fortsatte han sin styrmann og skipsførertilværelse.



Trebarken "Magna" av Langesund

Fra Luderitz Bay kom han til Kapp staden som los med en italiensk bark.

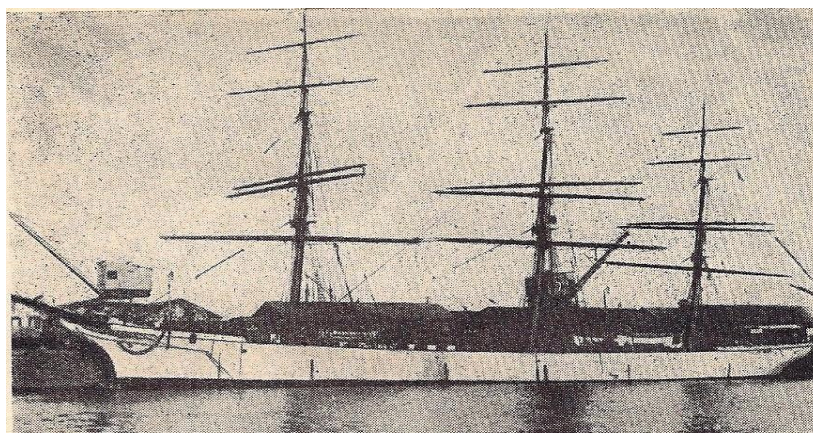
Senere ble Thormodsen båtsmann på en stor 9000 tonner, en av Tysk Øst Afrika linjens båter som engelskmennene kapret under krigen. Den gikk i troppettransport, hadde laster av ammunisjon, jernbanelokomotiver etc. Mannskapet som Thormodsen fikk til disposisjon var hovedsakelig afrikanere. Det oppsto stor konflikter om bord og av den grunn forlot han også skipet etter en kort periode.

⁹ **Hans Nikolai Thormodsen hadde fra 1908 til 1910 seilt som skipsfører med barken "Magna" av Langesund. Barken tilhørte rederiet Christensen (Barfod) i Langesund.**

Barken havarerer på seilas fra Cardiff til Vest-Afrika. Skipet måtte søke nødhavn i Luderitz Bay. Skipet kunne ikke repareres og ble senere kondemnert der i 1910.

Thormodsen hadde i den perioden han var i Luderitz skaffet, seg god oversikt over de muligheter som fantes for fangst og fiske. Dette bidro nok sterkt til at han ga seg i kast med den farefulle ferd fra Langesund til Luderitz i en fiskeskøyte året etter sitt første besøk i området.

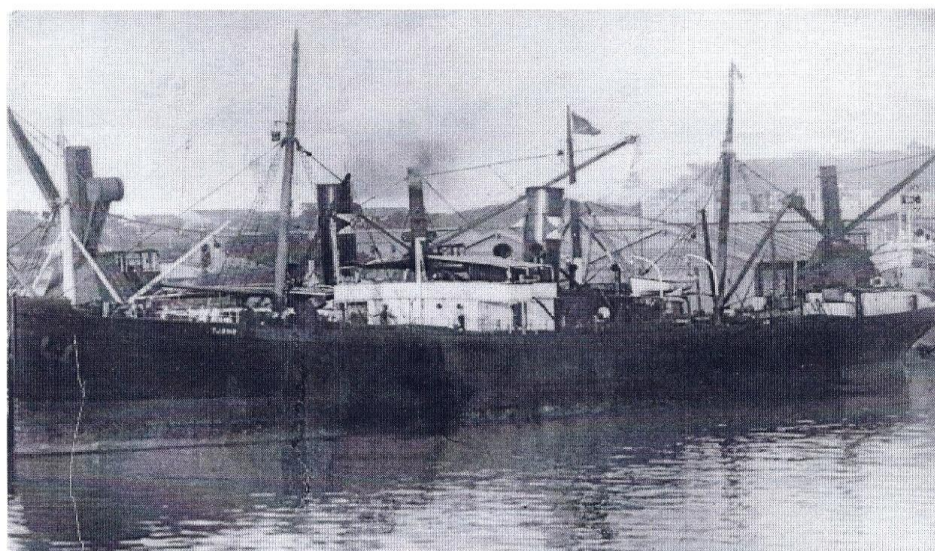
Han ble deretter styrmann med en fullrigger fra Lyngør som het "Aggi". Hun forliste under reise fra San Francisco til Panama, drev hjelpeløs omkring i tre døgn og strandet til slutt ved Santa Ross Island på California kysten. Thormodsen ble reddet.



Stålfullriggeren "Protector" av Langesund

Vi har ikke bilde av stålfullriggeren "Aggi", men har tatt med et bilde av et tilsvarende skip stålfullriggeren "Protector".

Så ble han styrmann med DS "Tjømmø" av Farsund, men krigsforliste i Middelhavet i 1916. En tysk u-båt dukket opp, mannskapet fikk fem minutter til å gå i båtene, bomber ble anbrakt om bord. Skipet ble sprengt og senket.

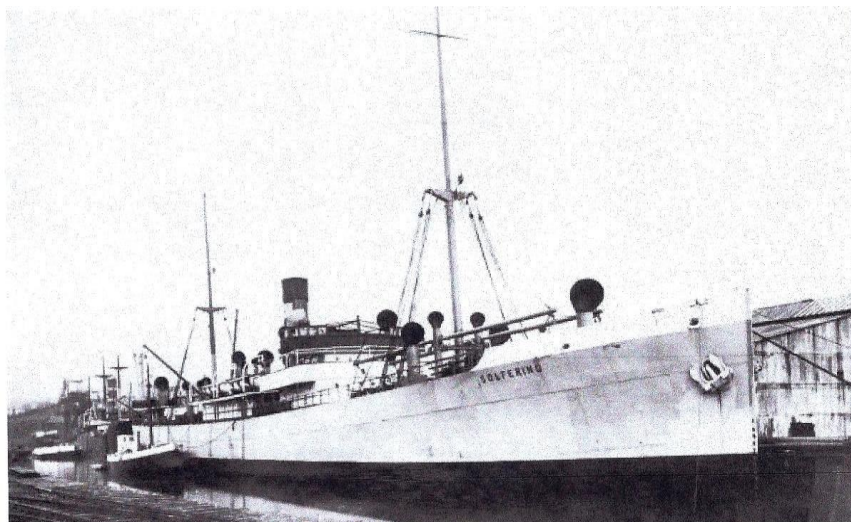


DS "Tjømmø" av Farsund

De var 84 kvartmil fra "Majorka". Båten gikk med forenden ned, stanset lit da midtskipet tok vannet, så eksploderte midtpartiet og resten av "Tjømmø" gled til bunns. Det siste de så var flagget. De var i livbåtene i over tretti timer før de nådde land.

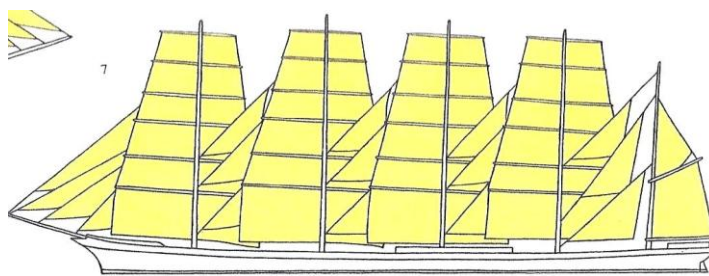
7 Seilte under mange slags flagg

Det bar hjemover igjen til Norge. Men farene fulgte. Båten som Thormodsen seilte med – DS "Solferino" ble forfulgt av en tysk u-båt i Nordsjøen, men skipet rakk å komme innenfor norsk territorialgrense før tyskerne kunne starte angrepet.



DS "Solferino" eid av Fred Olsen & Co

En mann som skipsfører H.N. Thormodsen kunne ikke holde seg i ro. Han måtte ut igjen. Vi treffer han som styrmann på "City Orléans" en prektig amerikansk femmaster, som senere seilte under italiensk flagg.



Tegning av en femmastet bark

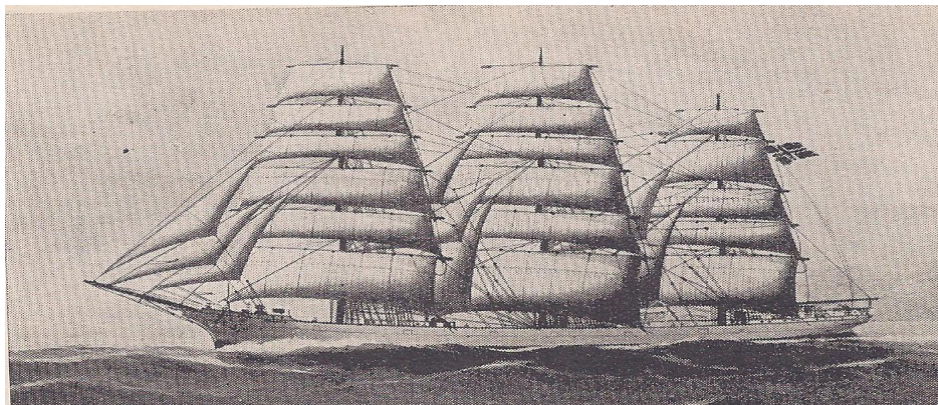
Så gikk han om bord i skipet "Dervent" i Buenos Aires som styrmann. Seilte så med "Frontera" som gikk med frukt og stykkgoods på strekningen Cuba – Guatemala – New Orléans.

Så treffer vi ham på Skiens skuta - jernbarken "Effendi". Den lå i Buenos Aires uten styrmann, da Thormodsen kom anstigende og fikk jobben.



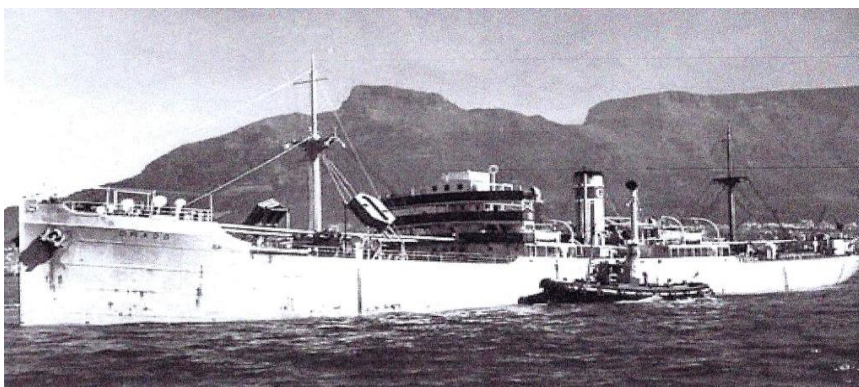
Jernbarken "Effendi" av Skien. Skipet hadde også navnene "Bellona" of "Lalla Rochk"

Senere har han kommet om bord i fullriggeren "Cate" av Farsund. Den dro med høyfrakt til Rio de Janeiro, videre til Norfolk i U.S. A og så med kullast til Frankrike til en losseplass i Bordeaux-roveret.



Fullriggeren "Cate" av Farsund

Senere var Thormodsen med "Grado" av Oslo som styrmann og videre på hvalfangst, siste gang styrmann på hvalbåt frem til 1933.



DS "Grado" – eid av rederiet Hans Fr. Grann, Oslo

De siste par årene har denne "Langveisfarer" ligget i opplag, det vil si han har fartet på sjøen i egenskap av fisker på Langesundsbukta. Men får han en ny sjanse er han ikke sen om å dra av gårde, selv om det gjelder en ny Afrika tur i skøyte.

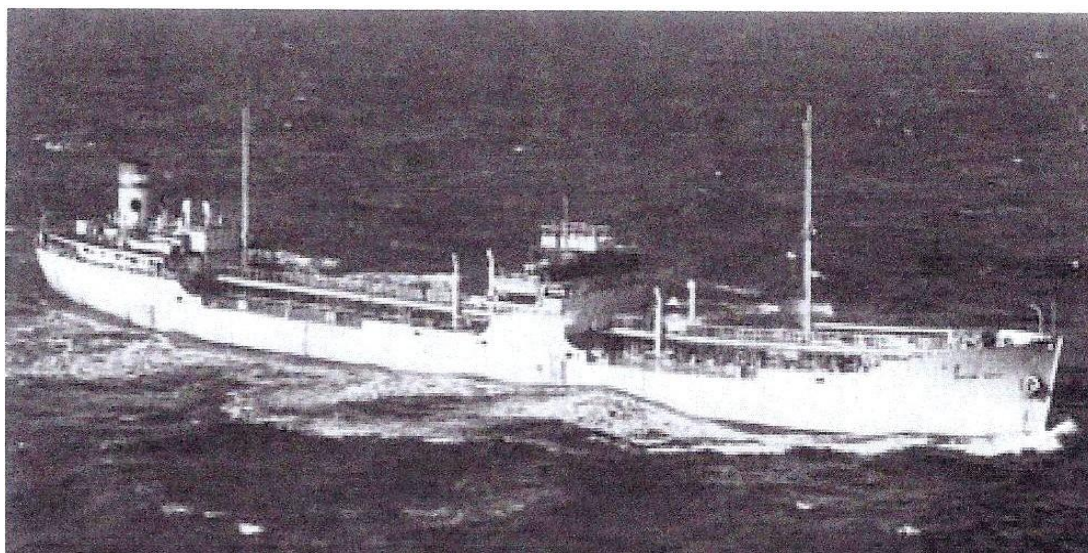
For tross sine vel 40 års fartstid er han ennå bare 60 år¹⁰.

8 Thormodsen som krigsseiler fra 1939 - 1942

Den 2. verdenskrig starter i 1939 og vi vet at Thormodsen melder seg til tjeneste for den norske handelsflåten og mønstrer på MT "Svenør".

Motortankeren tilhørende rederiet Sam Uglestad er på 12,477 tonn dødvekt og er bygd i 1931.

Vi har ikke bilde av MT "Svenør", men viser bildet av MT "Høgh Hood" som var samme type skip bygd omtrent på samme tid.



MT "Høgh Hood" som seilte sammen med "Svenør" i konvoifart i Middelhavet

I begynnelsen av krigen ser vi at "Svenør" seilte på Sør Afrika, India og Midtøsten for så å komme opp gjennom Suez kanalen til Middelhavet i 1941. I juli 1941 deltar "Svenør" i en farefull seilas i Middelhavet fra Alexandria til Gibraltar sammen med 3 andre norske skip i konvoi¹¹.

¹⁰ **Portrettintervjuet med Hans Nikolai Thormodsen ble her avsluttet i forbindelse med hans 60 års dag. Fra 1935 til 1939/1940 kjenner vi ikke til Thormodsens sjømannsliv. Han var muligens i Langesund eller seilte på nytt. I en håndskrevet note på utklippet fra Langesunds Blad i 1935 står det: "ble torpedert under 2. verdenskrig".**

¹¹ **De andre skipene i konvoien var:**

- **MT "Høgh Hood"**
- **MS "Thermopyle"**
- **MS "Talabot"**

Det å seile tvers over så å si hele Middelhavet på den tiden ble ansett som å være rene "selvmord".¹² Seilasen endte uten tap og operasjonen ble av de allierte betegnet som en stor suksess.

Vi finner igjen "Svenør" i konvoi fra USA til England, Liverpool i oktober 1941. Hun seiler i retur til USA i ny konvoi i november 1941.

En ny konvoi forlater Halifax den 21. desember 1941. "Svenør" forlater konvoien og går til Reykjavik for lossing av bunkersolje. Hun blir med i en vestgående konvoi og ender til slutt opp i Curacao den 12. februar 1942.

"Svenør" forlater Curacao den 17. mars 1942 fullastet med 11,400 tonn brenselolje for å slutte seg til en ny konvoi i Halifax.

Den 27. mars 1942 ble hun torpedert av den tyske u-båten U-105 på høyde med Cape Hatteras utenfor USAs kyst.

Midtskipet ble straks innhyllet av flammer, skipper og samtlige dekksoffiserer, to matroser og den britiske telegrafisten tilsammen 8 mann ble oppslukt av flammene. Akterut fikk resten av besetningen låret livbåtene. Skipet fløt men var sterkt skadet og kraftig brann herjet. "Svenørs" endelige undergang ble beseglet av nok en torpedo fra U-båten i tillegg til ca. 50 kanonskudd mot skipet.

"Svenør" var seig å få senket, men en tredje torpedo sendte skipet tilbunns mellom kl. 0800 og 0900 om morgenen. Skipper Thormodsen fulgte med i dypet.

Det kan nevnes at den tyske ubåtsjefen Korvettenkapitan Schuch så oppdaget et skip i det fjerne. Han konstaterte at det var et nøytralt skip, portugisisk. Han gikk deretter til overflaten og avviste portugiseren hvor den krigsforliste norske besetning var å finne.

Det portugisiske fartøyet DS "Cunene" plukket opp alle de 29 overlevende og satte dem i land i Philadelphia den 31. mars 1942.

Casualties					
† Captain Hans N. Thormodsen	† 1st Mate Harald Sønneland	† 2nd Mate Erling Nielsen	† 3rd Mate? Johannes Eriksen Taranger	† Radio Operator John Dennie (British)	† Able Seaman Erling Moen
† Able Seaman Leif Øyen	† Steward Wilhelm Johansen				

Omkomne sjømenn etter torpederingen av MT "Svenør"

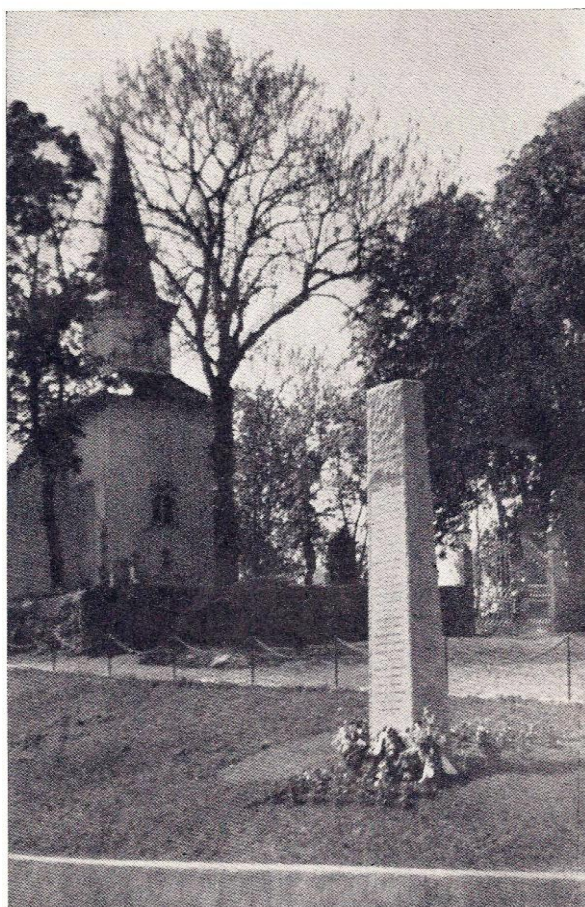
¹² Disse kommentarene er gjengitt i omtale av MT "Svenør" i "warships" på internett.

9 Hedret med inskripsjon på Bautaen i Langesund

Skipper Hans Nikolai Thormodsen fikk sin våte grav utenfor kysten av Cape Hatteras på USAs østkyst. Han eventyrlige sjøfartsliv og opplevelser til sjøs endte her.

Familien fikk ingen personlig grav å gå til, men Thormodsen er hedret med inskripsjon på Bautaen over de som falt for sitt land i krigen 1940 – 1945.

MINNESTEIN PÅ KIRKEBAKKEN



Falt for sitt land i krigen 1940—1945.

Marineløytnant Finn Tørjesen
1908 — 1940
Orlogsmatros Arne Jacobsen
1909 — 1940
Skipfører Ole N. Johansen
1888 — 1940
Motormann Karl Pettersen
1909 — 1940
Maskinist Georg Salvesen
1903 — 1940
Fyrbøter Emrich Elki
1904 — 1940
Skipfører Edv. St. Stenersen
1910 — 1941
Maskinist Hendrik Hem
1910 — 1941
Styrmann Georg Gjertsen
1914 — 1941
Motormann Halvor S. Andersen
1908 — 1941
Matros Arne L. Heistad
1919 — 1941
Matros Leif B. Dahl
1900 — 1941
Elektriker Halvdan Hagen
1900 — 1941
Skipfører Hans Thormodsen
1875 — 1942

Bilde av Minnesteinen på skolebakken i Langesund fra 1946 (Den er nå flyttet til den andre siden av veien). Bautaen har i alt 30 navn på personer fra Langesund som falt for sitt land i krigen 1940 – 1945.