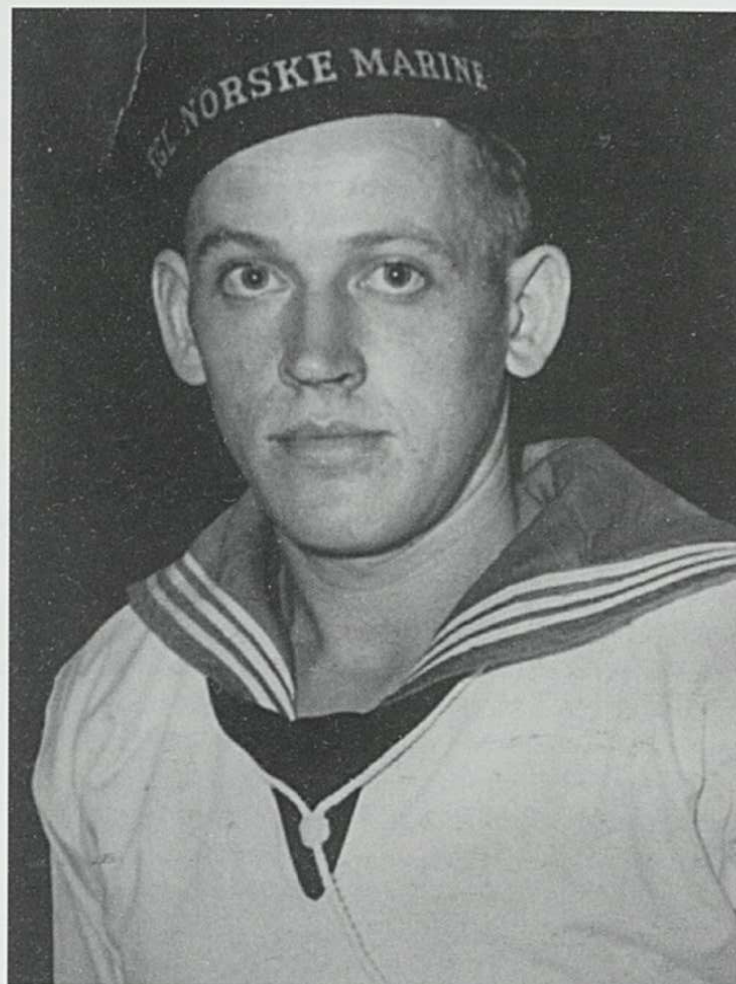


Georg Iversen

Skudeneshavn



Georg Iversen var født 27. desember 1917 i Skudeneshavn. Han bodde på Lahammar under oppveksten og var sønn av Gunvald og Gurine Iversen. Han ble tidlig foreldreløs og fikk sin oppvekst hos gamlelosen Ivar Rasmussen som var hans farfar. Det var dårlige tider under oppveksten, og det ble fiskebåten og småjobber på sjøhusene som ble inntekten den gangen.

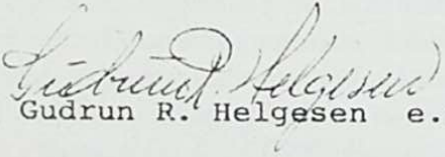
De fleste av hans barndoms-kamerater hadde vært på langfart, og historiene etter deres opplevelser ble til at han valgte samme yrke. Den første båten var en av stedets fartøyer som så mange førstereisgutter hadde vært ombord i den senere så kjente D/S «Vestmanrød».

Georg (Boy) mønstret som hjelpegutt 25.6.1936. «Vestmanrød» gikk i kystfart og det ble ikke noe av de store opplevelsene som han ble fortalt om. Han mønstret av i Svelvik 7.7.1937.

Georg mønstret på «Rio Pardo» 10.7.1937. Den gikk i fart mellom Skandinavia og Vest- Afrika i jordnøttfarten. 7.1.1938 kom den til Oslo hvor den ble overtatt av polske

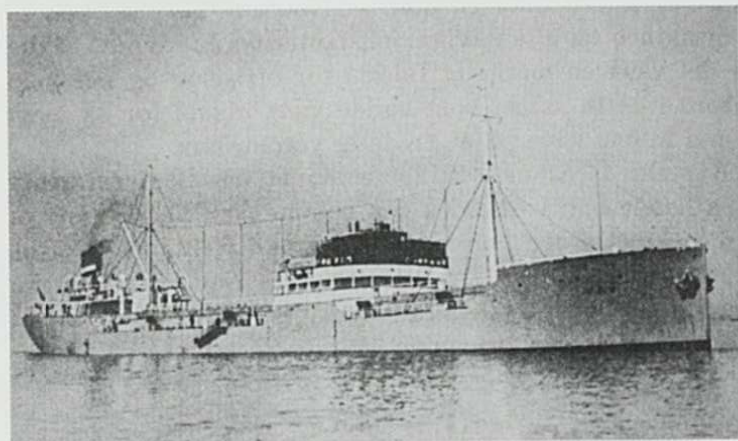
Fødselsnr./ Birth no.		Etternavn/ Surname		Før- og mellomnavn/ First and middle names	
27.12.17		IVERSEN		Georg	

Fartøyet navn/ Name of vessel	Stilling/ Rating	Tiltrådt/ Service from	Hyre fra/ Wages from	Fratrådt/ Service to	Hyre til/ Wages to
VAV	matros	31.10.39		4.9.40	
BETH	"	6.9.40		28.1.41	
TIJUCA	"	12.9.41		22.5.42	
26.5.42 reg. i Cardiff.					
20.6.42 til skytterskolen, Dumbarton.					
KARMELFJELL	matros/skytter	7.8.42		22.10.42	
BERNHARD	"	28.10.42		28.4.43	
FERNMOOR	"	23.9.43		20.5.44	
K/B "MOSS"		14.6.44		1.11.44	
SUDERØY	matros/skytter	1.11.44		21.4.45	
MARIE BAKKE	"	19.5.45		30.8.45	
TEMERAIRE	"	5.9.45		11.1.46	



Gudrun R. Helgesen e.f.





Vav

kjøpere, og det norske mannskapet mønstret av. Da han kom hjem, gikk han til O.B. Fredriksen for nå ville han på langfart.

Georg gikk ombord på «Raila» som matros 25.6.1938 i Skudeneshavn. Det var O.B. Fredriksen som stod for hyringen til Waagebåtene den gangen. Han gikk muligens ombord i Gøteborg for de lå der og klasset. Derfra gikk turen til Mexicogulven og lastet for Europa. Krigen var allerede i gang på den tiden, og det var ikke uten fare når de gikk mellom oljehavnene i Karibien og Europa. «Raila» kom til Bergen 7.10.1939 og Georg mønstret av.

Det var Hermann Simonsen som var ute etter mannskap til «Vav». Georg hadde ikke vært hjemme mer en 14 dager før han mønstret ut igjen. Han mønstret i Skudeneshavn og gikk ombord i Kopervik 21.10.1939 som matros. De skulle til Karibien og laste bensin for Italia. Det var en last mellom to nøytrale land, så tyskerne holdt seg på avstand.

I Birger Dannevig's bok «Skip og menn» finner en «Vav» på vei fra Constanza i Romania til England med en bensinlast. Den gikk inn til Malta hvor 13 mann av besetningen ville mønstre av for de ville ikke være med til England av frykt for torpedering. Frykten var ubegrunnet, for skipet gikk uskadet hele krigen, vesentlig på Nord-Atlanteren. Georg var en av dem som fortsatte ombord, og han var med noen turer før han mønstret av i Cardiff 4.9.1940. Det kan tilføyes at M/T «Vav» var en av de første norske båtene som fikk montert kanon ombord allerede i april 1940. Det tok ellers lang tid før bevæpningen av handelsflåten var gjennomført.

Allerede 6.9.1940 mønstret Georg på M/T «Beth» som matros. Sommeren 1940 var tysk invasjon av Storbritannia en reell mulighet. Men den tyske overkommando innså at på det tidspunktet var den Engelske kanalen fortsatt en effektiv hindring (NS I, s. 50). Og fra begynnelsen av juli begynte tyske fly å hamre løs på den allierte skipsfart og havnebyene. Det var en hard påkjenning for sjøfolkene som gikk iland i kanalbyene på den tiden, og det var vel av den grunn at Georg følte seg sikrere ombord i en båt. De

gikk til Karibien for å laste olje for Durban i Sør-Afrika. På den tiden opererte tyske raidere i Sør-Atlanteren, og en ensom tankbåt fra Karibien til Sør-Afrika kunne blitt et lett bytte for både ubåter og raidere som arbeidet sammen. Georg gikk i land i Durban 28.1.1941.

Denne båten (M/T Pegasus) finner vi ikke registrert i noen papirer. Georg mønstret på i Durban, Sør-Afrika, 30.1.1941 etter to dager iland det. Det var en tankbåt som sannsynligvis gikk til Abadan og lastet for Australia. Det ser ut for at den gikk mellom Abadan og Australia, for han mønstret av i Sidney 28.7.1941. Australia var en fin plass å ta seg en ferie, men tiden var begrenset. Så det var bare å ta første båt når tiden var ute.

Georg mønstret på i Sidney, Australia, 12.9.1941 etter halvannen måned i land. M/S «Tijuca» var en av de gamle linjebåtene som gikk på Australia. Georg hadde hatt tre tankbåter, for det meste med bensin i lasten, så han følte seg sikrere når han kom ombord i en stykkgodsbåt, selv om det var sprengstoff i lasten. Man antar at «Tijuca» gikk noen turer mellom Australia og Egypt, behovet for forsyninger var meget stort på den tiden. De kom opp til England 22.5.1942. Georg mønstret av i Cardiff 26.5.1942, og etter et kort opphold i land meldte han seg på Skytterskolen i Dumbarton, Skottland.

I juni 1941 skrev sjefen for Sjøforsvaret, kontreadmiral H. Diesen, et promemoria til den norske regjering der han ga uttrykk for at det var en hovedoppgave for norske myndigheter å verne handelsflåten på beste måte. Han understreket at handelsflåten var Norges største krigsinnsats, den spilte en veldig stor rolle i kampen om Atlanteren, og at det var den som gjorde det mulig å holde det frie Norge oppe ved egen hjelp i motsetning til andre allierte nasjoner som var henvist til finansiell støtte fra Storbritannia. Admiralen anslo behovet for skyttere til handelsflåten til ca. 1.500 mann, en styrke som det var utelukket at marinen og handelsflåten kunne stille alene. De eneste reservene man nå hadde, befant seg i hæren: sjøfolk, fiskere, hvalfangere eller mindre sjøvante folk, alle sammen, flere hundre av dem. Admiralen mente at hæren burde gi slipp på disse folkene, han henstilte til regjeringen å ta standpunkt til saken og velge mellom hensyn til en effektiv hær og hensyn til den reelle handelsflåten.

Admiral Diesens promemoria støttet en innstilling som allerede 17.6.1941 var levert regjeringen fra et utvalg bestående av kaptein Johs. E. Jacobsen fra Northrathip. Dette utvalget foreslo opprettet en treningsleir for norske skyttere til handelsflåten og pekte også på at skytterne primært burde kunne rekrutteres fra soldatene i hærens leir i Dumfries. Med bakgrunn i dette utvalgets innstilling ble Sjøforsvarets Skytteravdeling for handelsflåten (SSH) satt i gang i Dumbarton 20.7.1941. Det var her Georg søkte om opptakelse; 20.6.1942 etter ferien i Cardiff. Han ble værende i Dumbarton til 7.8. 1942. De gjennomgikk

et grundig kurs før de ble sendt ombord i handelsskipene. 7.8.1942 mønstret han som matros og skytter på sin første båt etter sitt opphold i Dumbarton.

«Carmelfjell» var en av «Lake-båtene», den gikk i transatlantisk fart og Georg mønstret på i Glasgow 7.8.1941. På den tiden hadde ubåtfaren tatt seg opp i Nord-Atlantiken etter herjinger i Karibien og på Østkysten av Amerika. Georg var med en tur/retur Glasgow og mønstret av 22.10.1942. Allerede 28.10.1942 ble han mønstret på ny båt. Skytterne i handelsflåten skiftet så titt båter, fordi de ble overført til andre skip når båtene lå på verksted eller gjenomgikk annen form for reparasjoner.

M/S «Bernhard» var tidlig ute i hardt vær, (se Dannevig, s. 305). Georg (Boy) mønstret på «Bernhard» i Dundee, Skottland 28.10.1942 som matros og skytter. De hadde mye trøbbel med maskineriet, og på en av turene hadde de 21 stopp, mistet konvoien, men kom til New York uten noen hendelser. Skippet ble liggende på verksted en tid før de gikk tilbake til England hvor Georg mønstret av 28.4.1943 etter 6 måneder ombord.

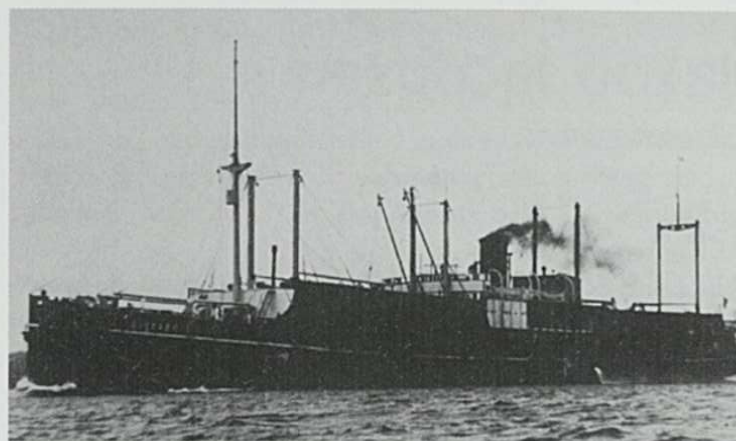
Etter avmønstringen fra «Bernhard» finner man Georg på SSH i Dumbarton. Han ble værende der til 23.9.1943. Georg var muligens inne på et trenings-opplegg for nye oppgaver.

23.9.1943 mønstret Georg på «Fernmoor» etter oppholdet i Dumbarton. Han gikk ombord som matros og skytter i Cardiff 24.9.1943. Det ser ut for at de gikk i transatlantisk fart. Vi finner ingen hendelser på den tiden han var ombord, men han mønstret av i New York 20.5.1944 og ble i land en kort tid før han befant seg på K/B «Moss.»

Vi har ingen opplysninger om denne båten, det er muligens en treningsbåt, da han hadde samme tiden ombord som på SSH «Dumbarton» ca. 5 måneder.

«Suderøy» var i Sørisen på hvalfangst da tyskerne okkuperte Norge den 9. april 1940. Den kom seg klar av de tyske kaprerne, som var nede på feltet og kapret flere av kokeriene og hvalbåtene. «Suderøy» kom til Halifax sammen med hvalbåtene som ble overtatt av den Norske marine. «Suderøy» ble overtatt av Nortraship og fortsatte i konvoifart i Nord-Atlanten.

Georg mønstret på «Suderøy» i New York 1.11.1944 som matros og skytter. Skipet gikk i transatlantisk fart med olje. Etter fem måneder mønstret han av i Norfolk og reiste til New York. Når man mønstret av i nærheten av New York, reiste man til byen for å treffe barndomskamerater, slekt og venner. Fristelsen var stor for en lengre ferie. Skytterne var innrullert i marinen, så de forpliktet seg å ta den båten de ble beordret ombord i. De var under militær kommando. Militæret hadde rett til å beordre skytterne dit det var behov for dem. De skulle inngå i skipets vanlige besetning og utføre arbeid sammen med mannskapet om de ikke var opptatt med armeringen ombord. Av den grunn



Suderøy

hadde skytterne så mange båter på fartsoppgavene. Georg fortsatte ombord i «Suderøy» til 21.4.1945.

Da Georg mønstret på «Marie Bakke» var krigen i Europa over. Han hadde vært med på de store festlighetene i Brooklyn blant skipets mannskap og fastboende før de seilte ut fra New York 19.5.1945. Krigen mot Japan fortsatte, og de gikk med en last krigsforsyninger til Australia som fremdeles sloss mot japanerne. Det var sikkert en amper stemning ombord da de passerte Ambros fyrskip med kurs for Panamakanalen og videre over Stillehavet til Melbourne. Faren for japanske ubåter var fremdeles til stede, men de kom velberget til Melbourne 30.8.1945. Her gikk Georg i land.

Den norske båten «Temeraire» lå i Melbourne og lastet for Norge. De lå ved samme kai som «Marie Bakke», så han kom sikkert i prat med mannskapet om mulighet for å skifte båt. «Marie Bakke» ble gående der nede en tid, og Georg fikk ordnet det slik at han mønstret på «Temeraire» som matros og skytter 5.9.1945.

Georg gikk som nevnt ovenfor ombord 5.9.1945 i Melbourne Australia. Vi har omtalt «Temeraire» tidligere i forbindelse med Edvin Mortensen fra Skudeneshavn som var telegrafist ombord og flere fra Skudeneshavn hadde vært med båten. Nå skulle Georg få sin siste båt sammen med Edvin, og det ble sikkert mye prating om hjemstedet. De lå og lastet for Europa da Georg kom ombord. Turen gikk via Colombo på Ceylon og Suez-kanalen til England. I Colombo snakket de med Sigvald Falnes fra Skudeneshavn som hadde sittet i fangenskap i Hongkong. Han var på vei til England ombord i et britisk troppetransportskip. Edvin formidlet et telegram hjem til familien fra han.

Det var sikkert mye som rørte seg innvendig på de tre skudeneshavne da de møttes så langt fra hjemmet etter alle disse dramatiske og smertefulle årene. Turen hjemover gikk med full belysning og tente lanterner, bare det var en stor glede for besetningen som hadde famlet i mørke i alle disse årene. De ankom Oslo 31.12.1945. Georg ble værende ombord til 11.1.1946 før han fikk mønstre av. Nå var han endelig hjemme etter seks lange krigsår.