

Memoar.no

Alle har ei forteljing å dele

Search this site

[Memoar.no - Forteljingar](#) | [Forteljarar](#) | [Prosjekt](#) | [Lag forteljingar!](#) | [Framdrift](#) | [Dokument](#)

[Forteljarar](#) > [Nils Audun Mugaas Vassenden](#) > [Mer av Nils Audun Mugaas Vassenden](#) >

Utdyping av intervjuet på Bergens Sjøfartsmuseum 13/12-2015

posted Jan 8, 2016, 12:54 PM by Bjørn Enes 14. apr. 2016, 13.21

Vedr. intervju på Bergens Sjøfartsmuseum den 13.12. 2015 kl.13.00 ved Bjørn Enes.

[\(\(Last ned for utskrift\)\)](#)

Jeg viser til intervju på Bergens Sjøfartsmuseum hvor jeg ble bedt om å fortelle om mitt opphold om bord i skoleskipet «Statsraad Lehmkuhl» som jeg mønstret på 01.05. 1947, 14 år gammel. Skoleskips tiden varte i ca 6 måneder. Jeg ble grundig intervjuet om mitt opphold om bord og ting som skjedde om bord.

Etter å ha fått utlevert min hengekøye og skap til å ha mine personlige ting i og fått mitt nummer 171 hørte jeg til kongens kvarter. Like nummer var dronnings kvarter (to vakt systemet).

Tiden om bord var interessant for meg og håper at jeg fikk fortalt om rigg, master, råene, banjerene, toalett forholden som var en lang» brye» med en planke til å sitte på eller balansere på i sjøgang etc.

Etter framhaldsskolen (april 1947) mønstret jeg på skoleskipet «Statsraad Lehmkuhl» og var der i ca 6 måneder.

Deretter mønstret jeg på **M/S »Skagerak»** av Oslo som jungmann og seilte for det meste på Østen i 2 år. Den gang kunne de holde mannskapet om bord i 18 måneder og var det mulighet til å komme til Europa inne 6 måneder, kunne de holde mannskapet om bord i 2 år. I tiden på Østen var det mange som rømte fra forskjellige havnebyer vi var i, for å komme seg hjem til Norge. På grunn av mangel på mannskap ble jeg forfremmet til lettmatros og var matros 16 år gammel. Dette som følge at jeg ikke drakk og tok ulovlig fri. Jeg gjorde minn jobb og fikk mye skryt av første(over) stryemannen og skipsføreren.



(Bildet: "Husorkesteret" på MS "Skagerak")

Etter nærmere 23 måneder på Østen, fikk vi en sukker last fra Fremantle, Australia til Liverpool. Som følge av problemer i Suezkanalen måtte vi gå rundt Cape Town og brukte 59 døgn på turen fra Fremantle til Liverpool. Skulle tro man var tilbake i seilskips tiden. Fra Liverpool gikk vi til Oslo og der mønstret jeg av da «Skagerak» som skulle på ny timechart til Østen.

Jeg seilte på forskjellige kystbåter og mønstret igjen på M/S»Skagerak» til jeg mønstret av M/S»Skagerak» i Stavanger 06.06.1952 som tømmermann 19 år gammel for å begynne på styrmannsskolen i Bergen.

Marinen 1953

Jeg var uteksaminert fra styrmannsskolen i Bergen ultimo juni 1953. I den tiden jeg gikk på styrmannsskolen tok jeg tilleggs utdanning i Gyro- og Radar undervisning og fikk sertifikater på utdannelsen. Derfra gikk turen til rekruttskolen på Garnes i ca 2 måneder.

Som følge av mine resultater fra styrmannsskolen som nummer 2 i min klasse ble jeg tatt ut for opplæring som offiser i Sjøforsvaret. Jeg ble sendt til Sjøkrigsskolen i Oslo og derfra videre til Horten i august 1952 på alle inspeksjoner som artilleri, mine- og torpedo, samband, telegrafi, signal, semafor, Nato sambandsutstyr og NOTO regler etc, sjøforsvars teknikk. Skriftlige eksamener i alle grener, øvelse om bord i forskjellige minesveipere, patruljefartøyer og jageren **KNM «OSLO»** som den gang var den største «krigsskip» i det norske Sjøforsvar.



De årene jeg var om bord i jageren «OSLO» som offiseraspirant, fenrik og løytnant var svært interessant. Som eldste/største krigsskip **KNM»OSLO»** var, hadde vi mange turer, kongelige og keiserlige person fra Oslo til Horten og retur til Oslo. Horten var sjøforsvarets hoved havn som Haakonsværn er i dag 2015.

Da vi hadde om bord øverste First Sea Lord fra England og hans admiraler med oss fra Oslo til Horten og passerte Drøbak der slagskipet «BLÜCHER» ligger på bunnen. Senket fra Oscars Borgs sine kanoner og torpedo, på oberst Eriksen sin ordre den 09.04. 1945, var morsomt å se på når de høye personene fikk se oljedråpene som kom opp fra «vraket» på bunnen i Drøbaksundet. First Sea Lord og hans menn som stod på broen på Oslo da vi passerte BLÜCHER og oljedråpene som kom til overflaten, var det «høy spenning» som følge det de hadde vært med på å senke «TIRPITZ» i Atlanteren 1944 etc. De kongelige så vell som andre høye militær personer var beveget når vi passerte «BLÜCHER» og når de fikk se de 3 kanonene som fortsatt står på OscarsBorg festning. De holdt så sterkt i det de holdt seg fast i på broen om bord i **KNM»OSLO»** at det ble



følsomt for oss andre som var på broen som offiserer. Hendene ble hvite !



Jeg var tre ganger med på NATO øvelser i Atlanteren med utgangshavn Londonderry, Nord Irland. Jeg ble fungerende artillerisjef og måtte dirigere alt fra direktoren med henhold til skytingen etc. Dette ble så veldig bra gjort av oss at den engelske admiralen som ledet øvelsen sendte kom.kapt. Tore Holte et signal for den utmerkede skytingen og opplysningen av målene som var gjort fra «OSLO». Det var første gang en norsk jager fikk så mye skryt om «flått» skyting og opplysningen av målet. Kom.kapt. Tore Holte tilkalte meg og viste meg meldingen fra admiralen og takket meg for vell utført jobb. Jeg gikk tilbake til mine kvartermestere og fortalte om «alt skrytet vi hadde fått». KNM«OSLO» eller andre norske krigsskip hadde aldri tidligere fått en slik erkjennelse. Det ble flere slike erkjennelse på senere Nato øvelser jeg var med. (Bildet: Keiser Haile Selasse på KNM Oslo.

Vassenden i bakgrunnen midt på bildet)

Kom.kapt. Holte ville at jeg skulle begynne på sjøkrigsskolen som han anerkjente og anbefale. Etter mye tenking, sa jeg fra til Holte da jeg sluttet om bord på KNM«OSLO» at jeg kom til å begynne på skippersoleni Bergen like vell. Jeg ville ikke på sjøkrigsskolen. Han ble litt skuffet. Hvorfor !

Etter Marinen:

Jeg tok eksamen på skipperskolen i Bergen 1956 og fullførte Høyere skipsfører skolen på handels og sjørett linjen i 1958. Jeg var ute som styrmann i mellom skolene for å tjene penger.

I 1960 ba min kone meg å komme i land så vi kunne få et ordentlig familie liv. Jeg hadde da seilt som styrmann og skipsfører på M/S "Laurits Swenson", "Baghdad", "Bohemund", "Vatnatind" ex "Balduin", "Symra" og turer med kystbåter. Fra alle disse har jeg fått svært fine attester.

Jeg søkte på følgende jobber: Amerikalinjen, Sydamerikalinjen, Storebrand og Nye Norske/ Samvirke. Alle i Oslo. Jeg ble av alle fire selskaper invitert til konferanse. Og det ble gjort. Etter en tid fikk jeg brev fra alle fire selskaper om ansettelse og lønn. Dette var en stor overraskelse for meg og min kone. Jeg ble enig med min kone å akseptere ansettelse i Nye Norske Forsikringsselskap / Samvirke og begynne i sjøavdelingen som femte mann på lasset. Det var allerede ca 30 damer i sjøavdelingen. Det viste seg at to av mennene hadde forsøkt seg på dispasjøreksamen som var svært vanskelig, men kom ikke igjennom.

Jeg begynte på dispasjøreundervisningen og fikk min eksamen. Etter en kort tid ble jeg forfremmet til avdelingssjef. Etter fire år ble jeg utnevnt til avdelingssjef og leder av hele sjø sjøavdelingen. Senere som seksjonssjef og leder av Nye Norske Forsikringsselskap og Samvirke Forsikring som omfattet all sjø, Non marine og reiseforsikring. Dette gjaldt all forsikring og skade- og havarioppgjør.

I 1963 begynte jeg med undervisning i sjø- og transport av eget personell og våre agenter og distriktssjefer i Norge. Jeg tok eksamener ved Forsikringsskolen i Oslo i vareforsikring, all transport, hus og hjem, auto, kombinert forsikring, livsforsikring, reassuranse med inn- og utland samt all skade vedr. non marine. Jeg var ofte i sjørettsaker i Norge og USA. Deltok ofte i sjøforklaringer og var ofte på havaribesiktelse på BMW, Aker Mek.Verksted, Nyland Mek.Verksted, Fredrikstad Mek.Verksted, Ulstein Mek.Verksted, Sandefjord Mek. Verksted etc.

Jeg tok også realskole- gymnas eksamen. Begynte på Universitetet i Oslo og ble senere opptatt ved Universitetet i Bergen da jeg flyttet til Bergen 01.09.1979. Jeg gikk på undervisning hos professorene Sjur Brækhus, Selmer, Olsen og andre dosenter. Deltok i flere seminarer som Sjøassurandørenes Sentralforening arrangerte på Gran på Hadeland, og andre steder på østlandet og i Oslo. Alle seminarene ble arrangert av Sjøassurandørenes Sentralforening ved adm. dir. og h.r.adv. John Nilsen, sammen med professorene Sjur Brækhus, Selmer, Olsen og andre dispasjører. Endelig jurist eksamen fikk jeg ikke tatt p.g.a. reiser til utlandet som til Lloyds, London, USA, Syd Amerika, Europa og steder i Norge. Jeg tok senere mastergraden "MD". Jeg har også studert ved Rungstegaard Højskole, København, i forbindelse med nordiske sjøforskningskonferanser.

Norgeia

Jeg sluttet i Nye Norske Forsikringsselskap og Samvirke da jeg ble «headhundet» og begynte i Norgeia Forsikrings-Aktieselskap, Oslo den 01.01.1969 som havarisjef. Jeg ble dermed representant i havarikomiteen i Sjøassurandørenes Sentralforeningen. Senere ble jeg i et møte med adm.dir. Vemmestad og dir. Østgård i Norgeia utnevnt til leder for hele sjøavdelingen som den gang var den tredje største sjøavdelingen i Norge.

Jeg fikk da et godt forhold til alle andre forsikrings selskaper som gjorde at vi fikk andeler av Sigvald Bergesen d.y. sin store flåte som utgjorde millioner i portefølje for Norgeia.

Da jeg begynte i Norgeia Forsikrings-Aksjeselskap ble jeg bedt av Forsikringsskolen i Oslo om å undervise fremtidige avdelingsledere /sjefer i sjørett, forsikringslære og havarioppgjør for kasko, frakt, vareforsikring, P & I, Loss og Hire (tidstapforsikring) etc. Dette var interessant undervisning. Jeg ble også sensor. Jeg ble medlem i "Association of Average Adjusters" (Den internasjonale Dispasjører Foreningen) i London i ca 22 år.

Min tid i Oslo var svært interessant. Vi hadde hytte på Sotra, nærmere bestemt på Klokkarvik i Sund kommune. Det fristet oss alle å forsøke å få en jobb i Bergen. Grunne var at vi hadde bygget en hytte på Klokkarvik i 1964 og besøkte hytten sommer og påske hvert år.

Skipsmekler

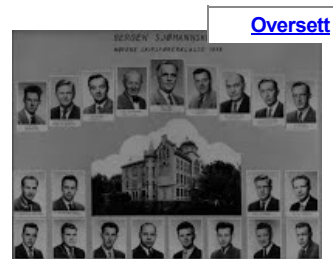
Den 01.09 1979 Flyttet jeg til Bergen med familien. Vi fikk kjøpt et hus på Nesttun som vi utvidet og brukte. Jeg begynte som «mekler» i skipsmekler firma Joachim Grieg & CO, Bergen og ble fortalt av av min sjef dir. Christiansen som leder for assuranceavdelingen, at jeg skulle være kontorsjef i Grieg's assuranceavdeling. Jeg og dir. Christiansen hadde egne kontor. Noe som jeg var vant til. Jeg fortsatte å undervise i forsikring og var også sensor. Dette måtte jeg slutte med da det ble for mye reising, og likeledes måtte jeg slutte med juss studiene. Jeg var opp til 10 og 12 ganger i London hvert år og likeledes reiser til Oslo, Europa og USA som var meget interessant og strevsomt.

Jeg ble i Joachim Grieg i 15 år og sluttet for å begynne med eget firma, nemlig Vassenden Broker Service A/S med kontor i Bergen. Eget firma skulle jeg begynt med for lenge siden. På 6 måneder var jeg gjeldfri. Dette p.g.a. gode venner over alt i London og andre steder.

Jeg har vært avdelings- og havarisjef, direktør, adm.dir., styremedlem og styreformann i de forskjellige jobber / stilinger jeg har hatt etter at jeg gikk fra sjøen og begynte å "jobbe på land". Min arbeidsgiver i dag som pensjonist er NAV.

Pensjonsalder

Nå er jeg pensjonist og har flytte til Klokkarvik i min «hytte», men er dessverre blitt enkemann. Men koser meg med mine barn, barne barn og



oldebarn. Har min båt i Kokkarvik Båtlag og koser meg med litt fiske. Er fortsatt leder i forskjellige foreninger, styremedlem, medlem i Norges Orlogsforbund, Bergen Orlogsforening, Bergens Skipperforening siden 1978, Sund Pensjonistlag, Sund Røde Kors etc.

Dette er noe av det jeg har vært med på i mitt yrkesliv.

Hilsen

Nils Audun Mugaas Vassenden



(Klakkarvik 1940, like før krigsutbruddet. Mineleggeren KNM Tyr ved kai, marinekommandoens sjøfly. Nils Audun Vassenden i robåten)



 16-02-19-UtdypingAvIntervjuSjofartsmuseet.pdf (417k)

Bjørn Enes, Feb 18, 2016, 9:03 AM

v.1



 Legg til filer

Kommentarer



Bjørn Enes

Skriv en kommentar