

Årene 1887, 1888, 1889, 1890 1891 og 1892

I ovenstående tidsperiode, under O. A. Olsen jr.s formannstid, blev der utført et stort og grunnleggende arbeide for foreningen. At foreningen under hans ledelse oparbeidet sig et godt omdømme, fremgår klart av alle de henvendelser som innløp så å si fra det hele land med anmodning om foreningens uttalelse.

Det vil føre for vidt å medta alt fra den tid i nærværende lille skrift, men man kan dog ikke undlate å ta med en del av de andragender og forestillinger som i disse år blev sendt myndighetene (om bedring av forskjellige forhold) for å gi leserne en forståelse av hva der er utført. Av den grunn medtas følgende:

Den 21de mars 1887 besluttet man å sende en cirulærskrivelse til landets sjømannsforeninger om opprettelse av en fellesforening for sjømanns-foreningene. – Dette forslag møtte liten sympati, og fra flere foreninger fikk man ikke engang svar. Der kom således ikke noen fellesforening istand.

I mars 1890 optokes tanken på ny av Porsgrund og omegns Sjømanns-forening, og vår forening gav sin tilslutning til nevnte forenings forslag. Men heller ikke denne gang blev noen fellesforening stiftet.

Først i 1902 blev spørsmålet reist på ny, denne gang av Christiania Sjømannsforening efter henstilling fra Stavanger Sjømannsforening, endelig nu med et heldig resultat, og fellesforening blev dannet.

At tanken om fellesforening ikke vant tilslutning i 1887 beviser formentlig at vår forening den gang var langt foran sin tid.

I Christiania Sjømannsforenings festskrift for dens 75-årige virksomhet finner man at Porsgrund og omegns forslag er omtalt, mens vår forenings forslag ikke er nevnt.

Haugesunds Sjømannsforening stod tilsluttet fellesforeningen fra 1905-24. Til den kgl. Norske regjerings forsvarsdepartement, marineavdelingen, sendtes 4. april 1888 følgende skrivelse: "Som det vil erfares av vedlagte cirkulære av 8. desbr. 1887 fra overlosen i det vestenfjeldske overlosdistrikt er der reist mosjon om og erhvervet uttalelse for, at et fra norsk havn med sildeladning for Sverige avgående skib som underveis anløper dansk havn i visse tilfeller, f. eks. når anløpet skjer for å undersøke markedenes stilling, skal betale utgående lospenger.

Under loslovens mer enn 10-årige virksomhet har en forståelse av den som den påpekte aldri gjort sig gjeldende og enn mindre vært forsøkt utført i praksis, likesom det selvfølgelig vilde falle yderst vanskelig å føre den nødvendige kontroll med de nevnte anløp i utenlandsk havn

Fra vestlandet, hvis hovedsakelige utførsel er fiskevarer, har det fra umindelige tider vært brukt, at fartøier, utklarerte til Sverige anløper Kjøbenhavn eller Helsingør for å spørre nytt fra markedene, innen de fortsetter turen til Sverige eller utlandet.

Disse anløp for markedsnyhetenes skyld er av stor betydning for den norske fiskehandel.

Men skal de bebyrdes med en hittil uvant utgift på samme tid som konjunktorene for sildehandelen er yderst miserable og ingen ekstrautgifter tåler, så vil dette falle temmelig trykkende og virke meget uheldig på den allerede før elendig stillede sildehandel.

Sjømannsforeningen tillater sig derfor i ærbødighet å andra om det høie departements medvirkning til at fartøier, utklarerte for Sverige må som hittil være fri for å betale utgående lospenger, om enn utenlandsk red eller havn anløpes underveis, når ingen lossning finner sted og lossningen derefter foregår i Sverige."

Til dette andragende hadde Stavanger Sjømannsforening og Stavanger Handelsforening sluttet sig. I skrivelse av 14. juni næstefter fastholdt imidlertid departementet sin fortolkning av loslovens §§ 44 og 46.

Sjømannsforeningen fant fremdeles denne fortolkning uholdbar, hvorfor den besluttet sig til å utarbeide og innsende til Stortinget et selvstendig forslag til forandring av nevnte paragrafer. Forslaget sendtes Stortinget 8. februar 1889 og var sålydende:

"Ifølge loslovens § 44, tredje passus, skal fartøi, der går til utlandet, erlegge utseilingspenger, selv om los ikke benyttes, og dette gjelder selv om fartøiet ikke er ekspedert på tollboden. Ifølge siste passus i samme paragraf er fartøi, der avgår til Sverige, fritatt for losplikt, og å avgå til Sverige er ifølge samme bestemmelse å innklarere i Sverige.

Ifølge § 46, første passus, skal det fartøi, der har utklarert til Svensk havn men forandret bestemmelse og går til utlandet erlegge lospenger til losunder-støttelseskassen, selv om de forinnen uten å innklarere har anløpet svensk havn. Når det å avgå til Sverige er det samme som å innklarere i Sverige (§ 44), så skulde man formode, at det å gå til utlandet (§ 46) er det samme som å innklarere i utlandet. Og når det "å anløpe" et sted innen De forenede riker uten å innklarere der ifølge § 46, første passus, ikke er det samme som å gå til et sted innen de samme riker, så skulde man videre formode, at det å anløpe et sted i utlandet, Kjøbenhavn f. eks. heller ikke er det samme som å gå til utlandet. – Således har loven også alltid vært forstått og anvendt like inntil for et års tid siden. – Når et fartøi som var utekspedert til Sverige virkelig innklarerte der, var det fri for å betale utseilingspenger, selv om det hadde anløpt Kjøbenhavn.

Men i skrivelse av 3. desember 1887 til overlosen i Bergen har forsvars-departementet antatt, at en skibsfører som her i riket utklarerer til Sverige, men på veien med sitt fartøi anløper utenlandsk havn, selv om han der verken innklarerer eller losser noen del av ladningen, ifølge loslovens § 46, første punktum, plikter å erlegge utseilingspenger, hvis bemeldte anløp skjer for ordre eller for å undersøke markedet eller i annet forretningsøiemed.

Mot denne opfatning inngikk Haugesunds Sjømannsforening under tilslutning av Stavanger Sjømannsforening og Stavanger Handelsforening med en forestilling av 4. april 1888 til det kgl. Forsvarsdepartements marineavdeling. – men i skrivelse av 14. juni næstefter fastholder departementet sin fortolkning.

Sjømannsforeningen har ikke kunnet overbevise sig om riktigheten av denne fortolkning. Anløper man Kjøbenhavn frivillig, mener departementet, skal man betale utseilingspenger, selv om reisens mål er Sverige, men skjer det ufrivillig skal man slippe.

Omvendt, hvis reisens mål er Stettin f. eks., hjelper det dog ikke å anløpe Malmø, frivillig eller ufrivillig, man får ikke de til losunderstøttelseskassen innbetalte lospenger tilbake, og etter dette er i sin orden. Ti reisens mål er ikke Malmø men Stettin. Men er reisens mål det avgjørende, når anløpsstedet er Malmø, synes det samme å burde være tilfelle, når anløpsstedet er Kjøbenhavn.

Der er ingen saklig grunn til å skjernes således, at anløpet av Malmø skulde være likegyldig, når reisens mål er Stettin, men anløpet av Kjøbenhavn avgjørende for losplikten, når reisens mål er f. eks. Stockholm. Er anløpet like-gyldig i det ene tilfelle,

synes det også å burde være likegyldig i det annet, og hadde loven ment noe annet, måtte den ha sagt det. Ansees det ikke som fart mellom Norge og Sverige, at et skib på sin reise fra Norge til et sted innenfor De forenede riker eller omvendt anløper Sverige uten å innklarere (§ 44, siste passus), så måtte loven uttrykkelig ha sagt det, dersom det ikke desto mindre skulde ansees som fart mellom Norge og utlandet, at et skib på sin reise fra Norge til Sverige eller omvendt anløper utlandet, selv om det ikke der innklareres.

Å skjelne, således som departementet har gjort, mellom frivillig og ufrivillig anløp i utlandet, når reisen gjelder et sted innenfor De forenede riker, er både vanskelig og vilkårlig, og som det synes uten hjemmel i loven. I en viss forstand er ethvert anløp frivillig undtagen stranding. Å anløpe Kjøbenhavn for ordre eller for å undersøke markedet skal efter departementets mening være frivillig, - å ankre der for motvind derimot, ufrivillig. I virkeligheten er ankringen frivillig i begge tilfeller, kun beveggrunnene er forskjellige.

Men selv om fartøyet ankrer i Kjøbenhavn for motvind, mener departementet at det skal betale utseilingspenger, dersom det benytter opholdet i Kjøbenhavn i noe forretningsøiemed, f. eks. sender et forretningstelegram til rederiet, avladeren eller ladningsmottageren, derimot skal det formentlig være fri for hin avgift, dersom skipperen blott sender et privatteleggram til sin familie. Hvad der skal gjelde, dersom skipperen benytter det tilfældige ophold i Kjøbenhavn blott til å forsyne sig med en eller annen sort proviant, som han strengt tatt kunde undvært, er ikke godt å vite.

Men likeså vanskelig som det er å skjelne mellom frivillig og ufrivillig anløp, forretningsøiemed og andre øiemed, likeså lett er det å skjeldne mellom anløp og innklarering.

Det synes loven også virkelig å ha gjort både i § 44 og 46. Da departementet imidlertid fastholder sin opfatning, er der to veier å gå, enten å prøve spørsmålet ved domstolene, eller å søke å få en forandring i loven. – Når sjømannsforeningen velger den siste fremgangsmåte, er det fordi at en lovforandring er påkrevet for det tilfelle, at departementets fortolkning av den nuværende lov skulde være riktig. Denne lovforandring synes lettest og simplest å burde knyttes til nuværende loslovs § 46's første passus ved efter ordene "at gå til utlandet" å innflette ordene "og der innklarere".

Sjømannsforeningens forslag blir altså følgende:

"Lov om losvesenet av 17. juli 1869, § 46 første passus, skal herefter lyde således: Hvis en skibsfører ved toldboden har utklarert sitt fartøi til et sted innen De forenede riker, og derpå uten å ha erlagt i betaling til losvesenet, hva der for lospliktig fartøi er bestemt, efter forandret bestemmelse er gått til utlandet og der innklareres, skylder han å erlegge utseilingspenger, der tilfaller losunderstøttelses-kassen".

Stortinget vedtok Sjømannsforeningens forslag, hvorefter loslovens § 46 blev forandret overensstemmende hermed. Saken var dermed bragt vel i havn.

Foreningen vedtok den 25. juni 1889 å anbefale opprettelse av rednings-stasjoner langs den norske kyst og i den anledning tilskrive landets sjømannsforeninger, skibsassuransforeninger og handelsforeninger med anbefaling av saken.

Der sendtes havnedirektøren andragende om å få bortminert en del undervannsgrunner i seilleden som var til stor gene for ferdselen.

Den 12. desember 1889 sendte man følgende skrivelse til Det kongelige norske regjeringsdepartement for det indre, poststyrelsen:

"På grunn av postens forsinkelse i vintertiden efter nuværende ordning, der i maritim henseende er meget utilfredsstillende, har vår forening fattet beslutning om å inngå til det høie departement med anmodning om å få øst- og utenlandspost med dags- og ukeaviser sendt fra Kristiania via Bergen over land. Man vilde da efter nuværende postordning mellem Bergen og Haugesund ha østlandspost 5 ganger ukentlig, men dette vilde neppe være tilfredsstillende. Der måtte rådes bot derpå, hva der også lettelig kunde skje ved at der blev truffet overenskomst med Bergenske og Nordenfjeldske dampskibsselskaper, som har båter, som avgår fra Bergen disse to dager i uken, nemlig mandag og torsdag, så at der på disse dager blev medtatt post fra Bergen hertil, og fikk vi således post hver dag, hvilket efter vår formening er et berettiget krav, da som oftest forsinkelse nu inntreffer dagesvis.

Vi skal henstille til det høie departement å ta saken under overveielse snarest mulig, og vi nærer det håp, at vår anmodning blir imøtekommet, da dette for enhver borger og forretningsmann er av viktighet".

På foranstående skrivelse tilføiet postekspeditørene i Haugesund sin anbefaling sålydende:

"På anmodning av sjømannsforeningen hersteds oversendes dette dens andragende det kgl. Departement med ærbødig ansøkning om at andragendet måtte bli tatt tilfølge.

Der høres en almindelig og vistnok ikke uberettiget klage blant publikum, og da spesielt av forretningsfolk, over postgangen nu i vintertiden for vårt steds vedkommende. Og når sjømannsforeningen i dette sitt andragende anmoder det høie departement om en omordning, gjør den sig kun til tolk for et alment, innen vår by herskende ønske.

For tiden har vi således ikke anledning til å kunne få østlandsposten her fra lørdag morgen til onsdag. Ved imidlertid å sende den over land til Bergen og derfra videre pr. skib vilde vi bli betydelig heldigere stillet, idet vi da vilde kunne få posten regelmessig hver dag i uken med undtagelse av mandag og torsdag, på hvilke dager intet postførende dampskib inntreffer fra Bergen. Derimot går mandagen et av Det Bergenske og Nordenfjeldske selskaps skib i rute 2 fra Bergen anløpende Haugesund, likeledes torsdagen et av Det Arendalske eller Stavangerske selskaps skib.

Hvis poststyrelsen måtte finne seg beføiet å treffe et arrangement med disse skib, selv om det gjaldt bare for almindelige postsaker (ikke verdi-forsendelser), og til like treffer en ordning om, at øst- og utenlandspost hertil blir å sende via Bergen, vilde vi ha post hertil hver dag i uken, og derved vilde et dypfølt savn bli avhjulpet, hvorpå jeg ærbødigst tillater mig å henlede det kgl. Departements oppmerksomhet.

Undertegnet

Haugesunds postekspedisjon 14. desbr. 1889

Jens P. Seglem, kst."

Om samme sak blev der 17. februar 1890 sendt amtmannen i Stavanger en skrivelse av sådant innhold:

"I anledning skrivelse av 31. januar med anmodning til sjømannsforeningen om å fremkomme med uttalelse ang. postforbindelsen mellem Kristiania og Haugesund i vintertiden skal man tillate sig å avgi følgende svar:

Som bekjent innsendte foreningen til poststyrelsen den 12. desbr. f.å. en anmodning om, at posten fra Kristiania måtte bli sendt i vintertiden via Bergen, og at der på de to dager i

uken, nemlig mandag og torsdag, blev truffet arrangement med de dampskib som på disse dager går fra Bergen sydover å medta vår post, hvorved vi vilde ha østlandspost hver dag. – Det må være klart for enhver uhildet, at en daglig, regelmessig postforbindelse vilde være heldigere for det korresponderende publikum enn den nuværende, - ikke å tale om at denne som oftest i vintertiden er forsinket i dagevis, hvilket vilde undgås via Bergen. Derhos vil også posten for de 3 dagers vedkommende inntreffe her tidligere, hvorfor sjømannsforeningen henstiller til poststyrelsen, at der til næste vinter måtte bli truffet sådanne foranstaltninger som av foreningen antydet.”

Andragendet blev imøtekommet, og posten blev så i flere år sendt over land i vintertiden.

Den 6. februar 1890 sendtes der følgende andragende til stortinget:

Når høst og vinter kommer med storm og mørke, er det naturlig, at det gamle spørsmål om våre skibs sjødyktighet med forøket styrke trenger sig frem hos enhver, hvis liv og velferd derav er avhengig, og først og fremst hos sjømennene selv.

Det kan vel ikke nektes eller skjules, at der for vårt land, især i gode tider, seiler mange skib, som ikke burde ha lov til å forlate havn. De finner dog både fører og mannskap, fordi noget er bedre enn intet. En ung skipper, som vik bryte sig en bane, tør ikke vrake en gammel tvilsom skute til å begynne med, og en eldre fører har ofte intet annet valg enn å beholde den. Og mannskap er der gjerne nok av som verken kjenner til skibenes tilstand eller tenker synderlig på den, når de bare kan få nogenlunde hyre.

Heller ikke kan vi skjule for oss selv, at våre skibs bæreevne i mange tilfeller anstreges til det ytterste, og det er ikke sjelden, at en norsk reder, som kjøper skib i utlandet, påregner at skibet i hans hånd skal bære tungere last enn den utenlandske opgave viser, idet han venter at den norske fører skal laste skibet dypere enn for eksempel den engelske.

Der er jo hos oss ingen offentlig kontroll med sådanne ting. – At norske skib ofte belempres med dekkslast i utilbørlig grad tør vel også være almindelig erkjent.

Vår forening, som i flere møter har diskutert denne sak, innbyr nu landets sjømannsforeninger til å slutte sig sammen om det formål, å søke å rette på disse mislige forhold for å opnå større betryggelse for sjøfolks liv og lemmer. Og vi håper å vinne tilslutning ikke alene hos ladningseiere og assurandører, men også for en del hos skibsrederne selv.

Hvorledes dette formål best kan opnås, kan jo være gjenstand for meningsforskjell. Nogle mener, det kunde være nok å skjerpe skipperens ansvar med hensyn til skibs sjødyktighet og belastning. Men når man tenker på skipperens avhengighet likeoverfor rederen, den fristelse skipperen har til å gi efter for hans ønsker, endog med fare for besetningens liv og velferd, og på det pinlige forhold, at forsiktighet ofte anses for feighet, tror man ikke, at en sådan skjerpelse vilde nytte stort.

Der har også vært talt om en lovbestemmelse, som skulde forby uklassifiserte skib og skib med klasse B² eller derunder å forlate havn. Men da Norsk Veritas er et privat selskap, som kan forandre sine klassifikasjonsregler efter eget forogdtbefinnende, og altså slappe fordringene, kan ingen lovbestemmelse i den retning støttes.

Det er vår mening, at vi trenger til en langt radikalere lovgivning i likhet med den såkalte Plimsoll-Akt, hvorunder våre konkurrenter, engelskmennene seiler. Der bør i hver sjøhavn med særskilt tollsted opprettes en myndighet, som har å undersøke utgående skibs tilstand, kontrollere belastningen og påse bemanningens tilstrekkelighet med rett til å stoppe ethvert skib, som ikke anses sjødyktig, er for dypt lastet, dårlig utrustet eller for

svakt bemannet. En sådan myndighet måtte bestå av et antall sjøkyndige menn, hvoriblandt havnefogden synes å være selvskreven som formann, både fordi han må antas å besitte den fornødne sjøkyndighet, og fordi utgiftene derved muligens vilde lettes.

På enkelthetene ved en sådan institusjon skal vi ikke innlate oss, da det er vår mening, at loven måtte forberedes ved en sakkyndig kommisjon. At den overordnede ledelse i likhet med engelsk Board of trade-institusjon bør henlegges under vedkommende regjeringsdepartement synes naturlig, likesom valget av kontrollmyndighetenes medlemmer, efterat for eksempel kommunestyrets og sjømannsforeningens mening er hørt, vel rettest burde henlegges under samme departement. Hovedsaken ved en sådan lov, som den vi taler om, måtte være å anordne en sakkyndig besiktigelse av utgående skib og å fastsette regler for skjønnet om deres sjødyktighet, bæreevne og belastning.

I henhold til, hva vi ovenfor har anført, tillater vi oss ærbødigst å andra om det høie departements medvirkning til, at et forslag måtte bli fremsatt for det nuforsamlede storting, om en bevilgning av de fornødne midler til nedsettelse av en kommisjon av sjøkyndige og bygningskyndige menn til sakens utredning og utarbeidelse av lovforslag".

Da der fra enkelte sjømannsforeninger, hvoriblandt man i første rekke skal nevne Grimstads og Arendals sjømannsforeninger, fremkom motforestillinger mot det av vår forening utsendte cirkulære om forannevnte sak (skibs sjødyktighet), sendte man under 22. april 1890 til stortingets næringskommite følgende innstilling:

"I anledning Grimstads og Arendals sjømannsforeningers motforestilling vedrørende det fra Haugesunds Sjømannsforening utgåtte cirkulære: innførelse av den såkalte Plimsoll-Akt for norske skibs vedkommende, var man jo på forhånd forberedt på motstand fra steder østenfor Lindesnes, på grunn av at det for en stor del er distriktene østenfor Lindesnes, som har de fleste gamle, usjødyktige skib, hvorav mange er i en sådan tilstand på skrog, rigg og inventarium, at man må forundres over at redere, som har *litt* tanke for sine medmenneskers liv og eiendom, kan med god samvittighet sende sådanne skib ut av havn.

Man har jo i de utenlandske havner rik anledning til å se disse krylryggede kasser, som ved sitt hele elendige utseende vekker nokså megen oppmerksomhet som et første klasses smukt skib.

Er det ikke lettsindig og samvittighetsløst, at redere kan se på, at sådanne skib blir bemannet med kjekke, vakre sjøgutter som er uvitende om i hvilken elendig tilstand det skib er, til hvilket de har betrodd sitt dyrebare liv. Ja, må det ikke forundre folk, at der ikke forlengst er satt en stopper for et sådant uvesen og en sådan hasard med menneskeliv.

Grimstad sjø- og handelsforening innrømmer, at der i vår skibsflåte kan gis enkelte skib, som lider av sådanne mangler, at de burde forbys å seile, men bemerker, at "her i distriktet" passer det ikke. Derimot påpeker samme forening, at den fornødne kontroll vilde rettest kunne skje ved pålegg om at alle norske skib underkastedes besiktigelse av Det norske Veritas.

Til det første skal man tillate sig å bemerke, at når der innen Grimstads og Arendals distrikt kun finnes gode skib, så har jo vedkommende intet å befrykte av en Plimsoll-Akt, som jo kun har til formål å sette en stopper for at usjødyktige skib tillates å seile samt for å verge våre raske sjøfolks liv.

Og med dette formål for øie skulde man vel være berettiget å forlange en almindelig tilslutning i et kristelig, sivilisert land som Norge, og helst burde man vente tilslutning på

de steder som føler sig så sikre som Grimstad Sjømannsforening om dens seilflåtes gode tilstand.

Hvad den omtalte kontroll og påbudte besiktigelse av alle skib angår, da vil den ikke ha andre følger enn de man allerede har, og alle de gamle utslitte kasser vil seile likegodt. Ti hva er Veritas annet enn en besiktigelsesforening, som klassifiserer skibene fra klasse A til C, altså etterhvert som skibene ved sin alder eller mangler forringes, nedsettes de i klasse, inntil de kommer i den lavest tillatte, og så overgis de i rederens hender til å handle med dem som de lyster.

Hvis et B-skib altså lider av sådanne mangler, at besiktigelsesmennene påbyr istandsettelse for bibeholdelse av klasse, så kan jo rederne nekte dette, og følgen blir da, at skibet settes i klasse B² eller lavere. Men er dermed dette skib i en så forsvarlig stad at man ikke kan nære frykt når man sender det til sjøs?

Hele denne påbudte klassifisering av alle skib vil ingensomhelst gavnlige følger ha til betryggelse av menneskeliv.

Nei, der må noget mere radikalt til for altså å kunne sette en stopper for uvesenet.

Vil man rett betrakte mange av disse B² og C-skibe, så vil man nok komme til de bedrøveligste resultater både m.h.t. skrog, rigg, seil, inventarium, båter og redningsapparater etc. Livbåten er ofte likeså gammel og ussel som skibet og har kun av og til erholdt litt utenbords maling. Når denne således settes på vannet er den lekk som et sold og vil jo i ulykkestilfelle kun gi det synkende skibs besetning noen minutters lengre levetid.

Grimstads sjømannsforening er etter vår mening aldeles på villspor, når den antar, at det kun er enkelte skib innen den store norske handelsflåte, som er i en sådan tilstand, at de burde forbys å seile. Men om dette endog var tilfelle, hvordan skal man da holde disse skib utenfor all rørelse så lenge det ikke ved lov var forbudt? Veritas makter det jo ikke. Ti dets myndighet som privat selskap strekker sig ikke lenger enn til at nedsette skibet i klasse, inntil det kommer i den laveste. Og senere er jo skibene utenfor Veritas kontroll og overgitt til eierne, hvorav der vel finnes enkelte som idet fraktene er slette får litt betenkeligheter ved å sende et slikt skib ut av havn, men idet fraktene stiller sig gunstigere, så slappes samvittigheten og hele den Veritas kasserte skibsflåte sendes atter ut.

Når slike skib forlater havn, hører man ofte sådan uttalelse: Ja, får de godt vær, klarer de seg vel, men skulde de få storm, så Gud bevare dem!

At mange skib fører dekklast i en uforsvarlig høide og at nedlastningen foregår for mange skib dypere enn god sjømannsskikk påbyr, er en kjennsgjerning, og at dette uvesen har forårsaket mange skibs undergang kan vel ingen praktisk sjømann driste sig til å benekte.

Altså, så lenge som sådanne skib, som burde forbys å seile, dels kan settes i fart, og så lenge dekklastføring og nedlatningen kan foregå etter rederens og skipperens forgodtbefinnende, kan ingen bedring ventes og ingen betryggelse haves for våre bra sjømenns liv og eiendom.

Det må forundre enhver, hvor ulike loven stiller menneskene på land og sjø, når det gjelder beskyttelse av liv. Er for eksempel et hus i så dårlig forfatning, at det kan befryktes å ville falle sammen, trer myndighetene straks til og påbyr nedrivning eller istandsettelse for å forebygge, at de i huset losjerende skal lide skade. Et skib derimot, som er utenfor Veritas tilsyn, kan om det er nokså usselt fritt bevege sig ut på seillasen,

hvor de har å trosse storm og uvær. Hvad kan grunnen være til dette: at loven verger så ømt for landmannens liv, mens der med sjømannens spilles hasard? Er en sjømanns liv ikke likeså meget verd som en landmanns?

Det har ikke vært vår mening, at vi i et og alt skulde holde oss til den engelske Plimsoll-Akt, men simpelthen søke å råde bot på uvesenet ved å få en lov lempet efter vår forhold, således at man kunde ha en større garanti for at hele den utenrikske sjøfart blir ordnes på en for nasjonen verdig måte til betryggelse for assurandører, besetningens liv og hele sjømannsstandens hjemmeværende pårørende".

Dr. Oscar Tybring blev innbudt til å holde foredrag om opprettelse av et selskap til redning av skibbrudne. Doktoren mottok innbydelsen og holdt sitt foredrag i foreningens lokale, hvorefter lokalforening blev stiftet for Haugesund den 10. april 1890.

Som styre valgtes: *A. N. Olsen, Carl Foss, Svend Lindø, fru Aasa Sakkestad og fru Bertha Nagell.*

Den 3. desbr. 1891 fattedes beslutning om innkjøp av den av Konrad Johnsen hittil leiede eiendom for kr. 4000,-

49 medlemmer var tilstede og samtlige underskrev forhandlingsboken som garantister for kjøpesummen.

Eiendommen var imidlertid i sådan forfatning at den trengte reparasjon, hvorved den blev adskillig dyrere.

Men man hadde sikret sig en heldig beliggende eiendom, som man håpet vilde bli et godt bindeledd mellem medlemmene og heri er man ikke blit skuffet.

Mens Englandsruten var under forberedelse i regjering og storting hadde vår forening anledning til ved flere høve å få uttale vår opfatning om denne for vårt land og by så viktige sak.

I slutten av 80-årene – altså i den tid, som Englandsruten var under emning – representerte konsul og skibsreder I. S. Isachsen Stavanger og Haugesund på stortinget. I herr konsul Isachsen hadde vår by en dyktig og forståelsesfull representant, som la sig ordentlig i selen for å støtte og fremme vår bys og vår forenings ønsker og krav, når det gjaldt Englandsruten, fyrvesenet, havnevesenet og andre viktige spørsmål, likesom han alltid stillet sig beredvillig til tjeneste og gav os mange og gode vink og råd.

På grunn av sin rike erfaring og store dyktighet som reder med innsikt i mange forskjellige spørsmål nøt han stor tillit innen regjering og storting og lyktes det ham derfor som regel å vinne øre for sine (våre) ønsker eller krav. Det er således ham vi for en stor del har å takke, at det den gang gikk så bra med våre andragender, som det gjorde.

Vi finner derfor at konsul Isachsens navn bør nevnes i denne forbindelse med takk og anerkjennelse for den velvilje, han alltid viste vår forening og derved også vår kjære by og for det enestående dyktige arbeide, han i alle disse år utførte for Haugesund.

Den 3. september 1890.

Til komiteen for utvidelse av byens havneområde sendte foreningen forslag om hvilke sjø- og landområder, som burde komme inn under byens havneterritorium.

1890.

Ianledning henvendelse av 16. febr. Fra Redningsvesenet i Oslo sendte foreningen svar og henviste til det av oss under 26. juni f. år utsendte cirkulære til sjømannsforeninger, handelsforeninger og assuranseforeninger.

19. oktober 1891 sendtes andragende til fyrdirektøren om fyr på Fogstenen ved Sogndal på grunn av de mange forlis mellem Lister og Ekersund.

1. desember s.å. besluttedes å anbefale fyrdirektørens forslag om fyr på Rødholmen, men anbefaler man et forandret vekslende lys på Lepsø Rev og om mulig noe forsterket.

Av årsberetningen til generalforsamlingen som holdtes 30. des. 1891 fremgår at stortinget allerede har gitt bevilgning til gassoljefyr på Hamskjæret vestenfor Kjøttrot og at den første bevilgning er gitt til Røværsholmens fyr og at arbeidet med grunnens fundamentering har vært drevet i sommerens løp.

3. des. 1891 sendte foreningen Norsk Skipsrederforening, Kristiania, sin tilslutning til kravet om en snarlig forandring av de på grunn av gulfeber herskende farefulle tilstander i Santos.

28. januar 1892.

Angående Christiania Sjømannsforenings mosjon om stemmerett for norske sjøfolk, når disse befant seg i utlandet, avga Haugesunds Sjømannsforening sådan uttalelse, vedtatt av en fulltallig generalforsamling: "Foreningen deler Christiania Sjømannsforenings anskuelse, at den norske sjømannsstand, som i sitt kalls medfør befinner sig om bord i norske skib beliggende i utlandet bør derfra gis adgang til å kunne utøve sin stemmerett ved nasjonale valg".

Foreningen vedtok i møte 9. febr. 1892 konsulatkomiteens innstilling og gav enstemmig sin tilslutning til forslaget om, at Norge bør ha sin egen konsulatetat.

8. februar 1892 andrar foreningen stortinget om anlegg av en båthavn i fiskeværet Urter, noenlunde i overensstemmelse med det i sin tid av havnedirektøren foreslåtte arbeide, anslått til en utgift av ca. kr. 30 000,-

S.d.: Andragende til stortinget om midler til utdypning av Akrehavn på Karmøens vestsida og til stengning av et lite sund i samme havn til beskyttelse mot sjødraget.

22. april s.å. sendtes havnedirektøren andragende om å få stenvarde opsatt på Tyriflue (syd for Risøen)

Andragende til havnestyret om anbringelse av en moringsbøie i havnen.

Av årsberetningen for 1892 kan nevnes: "Den av foreningen omsøkte fyr på Røværsholmen er nu opført og tendt. Likeså gassoljelykten på Hamskjær.

I slutningen av oktober forlot vår iherdige og ufortrødne formann vår by til stort tap for vår forening.

Hr. Olsen som i mange år med særegen interesse har båret vår forening frem, blev ansatt som fyrvokter ved Feistenens fyr. Skjønt dette var et tap for oss, gleder vi oss dog over at han fikk en sikker livsstilling som han kan trøste sig til i sin alderdom.

Det hadde ikke vært så greit for fyrdirektøren å klare sig for alle de andragender og purringsskrivelser som kom herfra under Olsens formannstid. Og det er derfor ikke så underlig at fyrdirektøren trakk et lettelsens sukk da han fikk anbragt hr. Olsen som fyrvokter på Feistenen.

Det fortelles at fyrdirektøren skal ha uttalt ved en anledning:

"Forhåpentlig får jeg nu fred for Haugesund i noen år".

I 1893 var E. H. Christensen formann

I 1894 var C. J. Hansen

I 1895 og 1896 var A. N. Olsen formann.

I disse år var der behandlet et forholdsvis stort antall saker men ikke av særlig betydning. Dog nevnes følgende:

Fra Kristiansands Sjømannsforening mottok foreningen en anmodning om å protestere mot det av stortingsrepresentanten Løvland fremsatte forslag for stortinget til forandring av vårt lands handelsflagg således at unionsmerket blev fjernet fra flagget.

Dette forslag blev behandlet i diskusjonsforeningen, og blev der efter forslag av C. J. Hansen med 30 mot 21 stemmer vedtatt følgende uttalelse: "Haugesunds Sjømannsforening protesterer på det bestemteste mot forandring av flagget så lenge unionen består og Sverige fører unionsmerket i sitt flagg".

Diskusjonsforeningen var ingen selvstendig forening og kunde således ikke sende noen protest i sitt navn, men sjømannsforeningens formann som hadde vært dirigent i diskusjonsforeningen sendte protesten til stortinget telegrafisk i sjømannsforeningens navn uten på forhånd å ha forelagt spørsmålet for sjømannsforeningens styre.

Sjømannsforeningen var en politisk nøytral forening. Ved å blande sig op i den politiske flaggstrid mente 2 av styrets medlemmer at man derved vilde bidra til å gjøre foreningen til en politisk forening, hvorfor de så snart de fikk kjennskap til formannens handlemåte forlangte styremøte avholdt, og tilførte da forhandlingsboken en protest mot at formannen hadde sendt protesten til stortinget. Formannen og forslagsstilleren vilde da gå sin vei, men ved megling av varaformannen, E. H. Kongshavn, blev der opnået enighet om å forelegge spørsmålet for førstkommende generalforsamling. Denne avgjorde saken derhen at formannen hadde handlet i god tro og således ikke i strid med tidligere praksis – Dermed bortfalt striden.

I 1893 hadde man besøk av vikingskibet på dets reise til Amerika, og der blev gitt "vikingene" en festlig mottagelse. Av festlighetene kan nevnes:

Vikingskibet blev mottatt ved Høievarde av 2 flaggsmykkede dampskib, fullt besatt med passasjerer og vikingskibet blev av mottagelsesskibene ledsaget til Haugesunds havn, hvor skibet blev fortøiet ved torvet.

Der var arrangert folketog til Haraldsstøtten, hvor der holdtes begeistrede taler. Om aftenen var der festmiddag på Jonassens hotell.

Heller ikke i 1894 var større saker oppe til behandling. Dog burde kanskje nevnes en flaggstrid som opstod høsten 1894, i hvilken Forbindelse formannen og et annet styremedlem meldte sig ut av foreningen.

For å kunne danne sig en riktig forståelse av denne flaggstrid, må det erindres, at Haugesunds Sjømannsforening var en politisk nøytral forening.

Stridens opphav var følgende: Da det i 1894 var valgår hadde Høire besluttet at dets politiske fører, forhenværende statsminister Emil Stang, skulde holde en del politiske foredrag i kystbyene, bl.a. i Bergen og Stavanger. Stang skulde altså ikke holde foredrag i Haugesund, men han skulde passere herforbi med kystruteskipet kl. 1 middag så vidt erindres den 21. september 1894.

Formannen, som av et styremedlem var blitt minnet om at flagget burde være heist til ære for herr Stang når denne passerte forbi, hadde telefonert til næstformannen i styret, som i øieblikket befant seg i leseværelset, om å besørge flagget heist. Dette hadde også blitt etterkommet hvis ikke et fjerde medlem av styret var kommet tilstede og hadde nedlagt protest mot heisningen av flagget. Sistnevnte hadde anført at hvis Stang hadde passert byen i egenskap av statsminister skulde man ha vist ham den ære å heise flagg for ham, men da han nu kom som høires fører burde Sjømannsforeningen, som var en politisk nøytral forening, ikke delta i flaggingen. Han tillat videre at såfremt flagget skulde bli heist vilde han i egenskap av styremedlem hale det ned igjen. Han forlangte at styret skulde behandle spørsmålet, og vilde han i såfall forlange ført til protokolls en protest mot heisningen av flagget.

Der blev nu et helt røre blant de mange medlemmer som etterhvert hadde samlet sig i lokalet og diskusjonen gikk høit inntil skibet viste sig ved Skagenpynten. Det var da for sent å heise flagget.

Resultatet av denne sak var at formannen, et styremedlem og et tredje medlem meldte seg ut av foreningen samme dag og senere 10-12 stykker. Imidlertid blev der flere nye medlemmer innmeldt etterpå så foreningen hadde ikke noe tap på historien

For å undgå flere slike hendelser blev det etter forslag av Svend Lindø vedtatt den bestemmelse at den til enhver tid fungerende formann skulde ha myndighet over flagget. Senere har der aldri vært noen ubehageligheter med det.

Varaformannen – Kongshavn – overtok derefter formannshvervet inntil generalforsamlingen den 29. desember 1894. I denne blev vedtatt nye lover, som efter å være godkjent i ekstraordinær generalforsamling d. 15. januar 1895 straks trådte i kraft.

Den 5. januar 1895 gas tilslutning til overlos Rings forslag om anbringelse av gassoljelykt på "Sveinane" og samtidig anbefaltes forsterkning av Tungenes og Fjeldø fyre.

Møte 16. mars 1895.

I anledning fyrdirektørens forespørsel om anbringelse av fyre på Veahavet besluttet man å uttale, at man anså det påkrevet at der blev anbragt en fyr ved Veavåg og en på Veaholmen ved Akrehavn, likesom man fant det nødvendig at fylampen på Marøen og Feøy fyr blev forandret.

Som svar på telegrafbestyrer Lieds forespørsel om man ønsket byens telefonnett sammenknyttet med telegrafkontoret, vedtokes et av Kongshavn fremsatt forslag sålydende: "Foreningen anbefaler at byens telefonnett knyttes sammen med telegrafkontoret, således at byens telefonnett knyttes sammen med telegrafkontoret,

således at der kan bli anledning til å avsende og motta telegrammer pr. telefon mot erleggelse av 10 øre pr. telegram, dog således at den eldre ordning med utbringelse av ankomne telegrammer bibeholdes.

20. mars 1895.

Det kgl. Norske departement for det indre, poststyrelsen, Kristiania.

Man tillater sig ærbødigst å oversende nedenstående protest, vedtatt i et masse møte i sjømannsforeningen den 16. mars d.å.

Skjønt sjømannsforeningens bestyrelse anser det som gitt at poststyrelsen ikke vil kunne ta tilfølge det av dens konsulent i dampskibsansliggender i bilag 7 til st. prop. Nr. 1 hovedpost VI 1895 side 149 fremkomne forslag om sløifing av byen Haugesund som anløpssted i en eventuell hurtigpost-dampskibsrute mellom Kristiania og Bergen, finner man dog allerede på sakens nuværende standpunkt å burde tillate sig å innsende protesten som følger: "Sjømannsforeningen finner å måtte protestere på det kraftigste mot det av kapt. Gran til poststyrelsen avgivne forslag til hurtigpostrute mellom Kristiania og Bergen, idet foreningen anser sløifingen av Haugesund som *meningsløs* og i *høieste grad upåkrevet*. Da Haugesund ligger like i farvannet mellom Stavanger og Bergen, kan den tid, der medgår til anløp, høist settes til ¼ time. Dette kan på ingen måte være generende for skib, der anløper Kragerø, Risør, Mandal, Farsund og andre steder, gvor anløpet er forbundet med store avvigelser fra farvannet, og hvortil der må ofres langt lengere tid. – Dessuten kan ingen av ovenfor nevnte steder ha en sådan betydning som Haugesund, der langt overgår disse i størrelse, og skal man kun sluttelig fremheve, at byen har en inn- og utførselsverdi av kr. 3.357.600,-".

I anledning av indredepartementets cirkulære av 13de november 1895, om ønskeligheten av at skibsmannskaper blir fritatt for å følge et skib, når det efter kontraktens avslutning beordres å avgå til havner, hvor der jevnlig hersker epidemiske sykdommer, så som Santos, Rio de Janeiro, Vera Crux og Laguna, og at bestemmelse herom inntas i hyrekontrakten – besluttet foreningen i møte 1. februar 1896 å tiltre forslaget.

I 1897 var *D. Nagell* formann, i 1898, 1899 og 1900 *Th. Enes*.

Fra disse år hitsettes:

22. febr. 1897 holdtes styremøte. I h.t. uttalelse i et tidligere sammenkalt medlemsmøte sendtes Departementet for det Indre svar på dets henvendelse angående fiskeriagentens virksomhet i England gående ut på, at men anså det nødvendig å beholde fiskeriagentens stilling i Hull.

I møte 1. mars besluttet man å henlede politimesterens oppmerksomhet på at utlendinger gjentagende hadde overtrådt lov om handelen av 8. august 1842 og lov om utskibningsretten av 15. juni 1882.

25. august 1897 besluttet å sende "Indredepartementet, Christiania" sålydende telegram:

"Har regjeringen foretatt noe til hindring av svenske fartøyers deltagelse i spekulasjons- og kystfarten overensstemmende med vår besvering innsendt gjennom byfogden sistleden mars? Flere svenske dampere deltar nu i nordlandforretningene. Anser dette ulovlig og ødeleggende for vår bedrift, hvorfor man henstiller til departementet hurtigst foreta nødvendige skritt til hindring herav".

I medlemsmøte 5. oktober behandlet man spørsmålet om utlendingers deltagelse i sildeforretningene her i landet. Møtet var besøkt av ca. 50 forretningsmenn her fra stedet og dessuten av grossererne Torbjørn Waage og Brostrup Berner fra Stavanger samt fiskeriinspektør Buvig.

Arne Lothes forslag til resolusjon vedtokes enstemmig sålydende:

"Forsamlingen uttaler enstemmig at den anser det absolut påkrevet, at der hurtigst mulig bringes klarhet i denne sak og henstiller til styret for Haugesunds Sjømannsforening å samarbeide med Bergens og Stavangers handelsforeninger til fremme av saken på beste måte ved nedsettelse av en felleskomite".

Som komitémedlemmer valgtes for Haugesunds vedkommende: A. Lothe, H.M. Wrangell og D. Nagell med Jens Gjerdsjø som varamann.

I medlemsmøte 22. desember forelå innstilling fra denne felleskomite gående ut på, at der for stortinget fremsettes forslag om lov angående dette spørsmål.

Komiteens innstilling blev enstemmig vedtatt.

Den 6. oktober 1897 sendte foreningen følgende skrivelse til Generaltollstyrelsen, Stockholm.

Nærværende skjer for høfligst å forespørre om den ærede generalstyrelse velvilligst vil gi oss svar på nedenstående spørsmål;

- Kan norske fartøyer delta i fraktfart mellom svenske havne (kystfart på Sverige) og
- Har norske borgere tillatelse ifølge svensk lov å drive sildesalteri i Sverige med norske fartøier.

Ifall dette er tillatt vilde vi være Dem meget forbunden om De vilde gi oss opplysninger om hvordan man i så fall har å innrette sig for at loven kan skje fyldest.

Idet man ber den ærede generaltollstyrelse undskylle det bryderi vi herved påfører Dem imøteser vi Deres velvillige svar og takkende på forhånd for tjenesten tegner ærbødigst Haugesunds Sjømannsforening, D. Nagell

22. februar 1898 avholdtes møte av interesserte til drøftelse angående Englandsruten. Saken er av departementet gjennom herv. Magistrat oversendt til uttalelse. Efter en del diskusjon vedtokes enst. Foss forslag:

"Forsamlingen uttaler, at Newcastle som endepunkt for Englandsruten ikke bør bibeholdes. Derimot anser man *Hull* som det heldigste sted for Haugesund subsidiert *Grimby* og forutsetter man, at skibene stopper i Haugesund så vel til som fra England".

16. febr.1899 behandlet foreningen ifølge anmodning fra Haugesunds formannskap spørsmålet om opprettelse av en avdeling av Norges Bank i Haugesund. Man besluttet å sende formannskaper sålydende svar:

" Haugesunds Sjømannsforening samlet til møte uttaler, at den finner en avdeling av Norges Bank ønskelig og påkrevet, hvorfor man henstiller til Haugesunds formannskap på beste måte å virke for en opprettelse av en avdeling i vår by".

Den 18. september behandledes i medlemsmøte spørsmålet om det avbrente strøk ved Smedesundet skulde eksproprieres og utlegges til kai. Etter en livlig diskusjon vedtokes enst. Et av formannen, Th. Enes, fremsatt sålydende forslag:

“Strøket fra søndre til nordre kai ifølge reguleringsplanen blir å erhverve og utlegges tiul kaiplass”.

Den 22. januar 1900 avholdtes masse møte til diskusjon ang. tønne- og vrakerloven. Fra Bergen møtte formannen i den av departementet nedsatte komite, grosserer Lemkuhl, Johan Troye og W. Konow jr. og fra Stavanger konsul T. Waage. Etter en livlig debatt vedtokes med 83 mot 16 stemmer komitéinnstillingen gående ut på, at tønne størrelsen fastslås ved lov. Forslaget om offentlig sildevraking blev derefter forkastet mot 1 stemme.

Møtet enedes sluttelig om å anbefale Bergen som hovedsæte for det oprettendes fiskeristyre og fant man ikke under noen omstendigheter å kunne anbefale dette henlagt til Kristiania, som av flere byer var foreslått.

Den 19. mars 1900 besluttet et tallrikt besøkt medlemsmøte enstemmig å sende stortinget sålydende telegram:

“Herværende forretningsmenn, der er interessert i eventuell tønne lov, tillater sig herved å uttale bestemt protest mot Næringskomiteens innstilling om at sildetønnenes ruminnhold fastslås til 120 liter minimum, da sådan størrelse er upassende for våre eksportforhold. Tillater oss å uttale vår tilslutning til tønne lovkommissjonens innstilling, da den deri fastslåtte størrelse – 114 liter minimum – ansees heldigst for omsetning, der her vanligvis foregår efter 100 kg.s vekt”.

Den 2. mai 1900 vedtokes i styremøte å sende stortingsmann Aarstad, stortinget, følgende telegram:

“Opmerksom på den fra Trondhjem til Lagtinget sendte forestilling mot Odelstingets beslutning vedr. tønne lovens § 8. I den anledning finner man å måtte protestere mot at Trondhjem fritas for fullbårne tønner. Dette vil ubetinget ha skadelig innflytelse for øvrige sildeeksportører, idet man er bekjent med at sild fra Trondhjem sendes videre fra Sverige til Finland og Russland. Odelstingets beslutning, hvorved tønnene blir like store over det hele land, fastholdes på det bestemteste. Påregner Deres samvirken”.

Møte 5. mai 1900 referertes telegram fra Bergens Rederiforening av i går ang. nedsettelse av konsulatavgiftene. Man besluttet å sende stortinget og stortingsmann Aarstad sådant telegram:

“Sjømannsforeningen tillater sig i ærbødighet å anbefale til vedtakelse Bergens Rederiforenings forslag av 10. oktober 1899 til lov om konsulatavgifter, idet man er enig med rederiforeningen i, at en ordning overensstemmende med konsulataforslaget av 1894 er stridende mot rederibedriftens interesser”.

I 1901 var *Svend Lindø* formann, - 1902 og 1903 *Sevald Foss*, – 1904 *Cornelius Odland*
– i 1905, 1908-1911 *Ivar An. Christensen*, 1906 og 1907 *T. Lofthus* – 1912 *Mikal Lindø*.

Fra disse år kan nevnes:

23. mai 1901 vedtokes i et godt besøkt møte å sende stortingsmennene Vik og Eriksen følgende uttalelse:

"Undertegnede skibsfartsinteresserte samlet til møte henstiller på det alvorligste til Dem å anvende Deres innflytelse for at loven om lastelinje og dekkslast ikke vedtas så lenge bestemmelsen ikke er internasjonal, da den vil virke skadelig for Norges skibsfart, især for alle mindre skib".

Undertegnet 21 navne.

Normalcertepartier, utgitt av Bergens Rederiforening vedr. saltladninger fra Trapani og Ibiza, vedtokes.

I bestyrelsesmøte 21. mars 1903 behandledes skrivelse fra Arbeid-komiteen for Norges Oplysningskontor for Næringsveiene, dat. 20. februar 1903, ang. opprettelse av kommisjonskontor i Russland. Besluttedes å forelegge spørsmålet for medlemsmøte 24. mars. Medlemsmøtet vedtok styrets forslag til uttalelse sålydende:

"Haugesunds Sjømannsforening vil anbefale at der i Russland opprettes et kraftig og pålitelig kommisjonslager for å fremme og vareta norske handel-interesser dersteds og at dette blir å bestyre og forbinde sammen med fiskerienturett i Riga, dog på den måte, at kontoret overflyttes til St. Petersburg. Foreningen antar, at 1 eller 2 stipendiater til hjelp for kontoret og med forpliktelse til å arbeide på og for dette under vedkommende sjef vilde være ønskelig og virke til at direkte salg oftere enn hittil formidles på samme tid som omsetningen tiltok og yngre krefter oppøvedes i sproket og fikk innsikt i de særlige russiske handelsforhold".

7. novbr. Man gav Trondhjems sild- og fiskerieksporthøvers forenings forslag om forandring av tønneovens § 7 A, post a. b. og c., vår beste anbefaling.

21. desbr. Skrivelse fra magistraten ang. spørsmål om sløifing av Hamburgerrutens stoppesteder, sønnenfor Stavanger. Som bilag fulgte et trykt hefte inneholdende henstillinger om sløifingen.

Man avgav sådan uttalelse:

"Haugesunds Sjømannsforening har enst. besluttet å tiltre fiskeristyrelsens forslag i dens skrivelse til Indredepartementet av 27. november 1902, med hensyn til omordning av nevnte rute, således at rute 1a og 1b må komme til å gå direkte fra Stavanger til Hamburg. – Styret skal tillate sig å bemerke, at foreningen blandt sine medlemmer teller flerheten av Haugesunds sild- og fiskeeksportører".

Cirkulære fra Forsvarsdepartementet, marinestyrelsen, ang. rorkommandoen referertes i medlemsmøte 5. februar 1904. Man vedtok å uttale:

"Sjømannsforeningen finner det vilde være meget heldig å få en ensartet rorkommando styrbord, bagbord betegnende den side skibets baug under fart forover skulde gå til, men finner imidlertid ikke å kunne anbefale en sådan bestemmelse trer i kraft før enn samme kan bli internasjonal eller i hvert fall ikke før enn England har vedtatt den".

Medlemsmøte 26. mars vedtok å anbefale Fiskeristyrelsens forslag om opprettelse av en eksport rute Trondhjem – England med anløp av kystbyene og med endestasjon i Hull.

Samme medlemsmøte anbefalte Finansdepartementets forslag om opprettelse av en hypotekbank for skib.

I medlemsmøte 13. mai anbefaltes, at fiskerienturettstillingen i Hull opprettholdes som hittil inntil eget norsk konsulatvesen er opprettet.

20de mai. I anledning Det Vesterålske Dampskibsselskaps påtenkte forlengelse av sine ruter til Stavanger tilskreves selskapet og anbefaltes Haugesund som optatt som fast anløpssted for tilfelle utvidelsen blev besluttet.

Styremøte 5. mai anbefalte opprettelsen av en rute Øst-Norge – Sverige – Island, som heldig for vedkommende distrikter, de der hittil er altfor få regulære dampskibsforbindelser mellom Norge og Island.

17. januar 1905. Generalforsamlingen vedtok med 25 mot 11 st. å innmelde foreningen i Sjømannsforeningenes fellesforening.

Møte 12. april i anledning forslag til forandring i navigasjonsloven m.h.t. rettigheter til å bli styrmann og føre fartøi samt ang. forandring m.h.t. eksaminasjonen på de offentlige sjømannskoler.

”Man besluttet å uttale, at man fant det apsolutt påkrevet å innføre tvungen skippereksamen for rettighet til å føre fartøi i oversjøisk fart. Likesom man enedes om å anbefale at den gamle ordning m.h.t. eksaminasjon ved offentlige eksaminatorer burde opheves, da man fullt ut slutter sig til den av statsråd Michelsen gjorde dissens i regjeringsprotokollen, der fant det helt betryggende å la eksaminasjonen utføre ved lærerne eller bestyrerne ved de respektive skoler i forbindelse med ansettelse av navigasjonsdirektør”.

24. oktober 1905. Massemøte ang. Englandsruten. Ca. 80 skibsredere og eksportører deltok i møtet. Formannen opplyste at foranledningen til møtet var, at Englandsrutens postførende skib på tur fra England i vintermånedene (fra 1. oktbr.) ikke anløper Haugesund, men posten hertil videreforsendes fra Stavanger. Dersom Englandsskipet ikke er i rute og når korresponderende skib i Stavanger, kan Englandsposten hertil bli overliggende i Stavanger op til 24 timer, hva der selvfølgelig er ytterst uheldig for vår by med sin livlige forbindelse med England. Uttalelsene i møtet gikk enst. ut på at man snarest mulig burde se til å få det påklagede forhold rettet.

Enst. vedtokes følgende av ordfører, sakfører Bertelsen, fremsatte uttalelse: ”Sjømannsforeningens styre anmodes om sammen med Handelsforeningens styre å inngå til departementet med motivert forestilling om Englandsruten anløp av Haugesund”.

I styremøte 24. novbr. Besluttet avsendt velkomsttelegram til kong Håkon VII.

Den 25. sendtes telegrammet sålydende:

”Kongeparret, Kristiania. Haugesunds Sjømannsforening fremsender herved i ærbødigst sin hyldest og ønsker Deres majesteter hjertelig velkommen på norsk grunn.

Ivar An. Christensen, formann”.

Herpå innløp 29. novbr. Følgende svartelegram:

”Sjømannsforeningens velkomsthilsen har rørt dronningen og mig dypt.

Vår hjerteligste takk.

HÅKON R

"Medlemsmøte 5. januar 1906 i anledning ordningen av de konsulære forhold på Island. Enst. vedtokes følgende av Svend Lindø fremsatte forslag: "Bestyrelsen for Haugesunds Sjømannsforening bemyndiges til å samarbeide med Stavanger børskomiteé for om mulig derved å opnå en heldig ordning av de konsulære forhold på Island".

18. januar Generalforsamlingen besluttet, at foreningen også for 1906 skulde stå tilsluttet fellesforeningen som medlem.

Møte 5. februar Der avgis uttalelse om ny maskinistlov, om redningsredskaper for skib og kroningsgave til kongeparret.

Møte 19. mai. der referertes skrivelse fra Stavanger Handelsforening av 23. april, hvori anmodes om vår forenings anbefaling av dens ansøking om opprettelse av en tollinspektørstilling for Stavanger tolldistrikt, hvorunder Haugesund vilde komme til å henligge. Enst. vedtokes å gi Stavanger Handelsforenings andragende vår anbefaling.

Medlemsmøte 10. oktober. Man besluttet å anbefale fiskeriagentstillingen i Hull inndratt.

I anledning havnestyrets forslag om opmudring av Løvågen for derved å skaffe de under vårsildfisket stasjonerte fiskefartøier havneplass besluttet det i medlemsmøte den 10. novbr. Å anbefale vedtakelsen av havnestyrets forslag. Omkostningene ved opmudringen mener man bør bæres av staten, da Haugesunds havnevesen ikke kan ansees forpliktet til å bekoste havn for fiskeflåten.

Møte 18. februar 1907. Cirkulære av 31. januar fra Sjøfartskontoret referertes, hvori der anmodes om foreningens uttalelse i anledning O. Wathnes arvingers tilbud om å underholde en 8-daglig rute mellom Øst- og Vest-Norge – Færøyene – Island – inntil Reykjavik. Man besluttet enst. å anbefale nevnte rutes opprettelse.

I anledning cirkulære fra Sjømannsforeningenes fellesforening av 29. januar besluttet man enst. å anmode departementet om å ha sin oppmerksomhet henvendt på sjømenn ved ansettelse i fyrvesenet og tolletaten.

19. oktober avga foreningen sådan uttalelse i anledning fyrdirektørens forslag om anbringelse av fyrskib på Jæderens rev:

Haugesunds Sjømannsforening anser anbringelse av et fyrskib på Jæderens rev 12 a 13 mil fra land efter fyrdirektørens forslag for mindre heldig. Foreningen finner det derimot tjenligst at fyrskibet anbringes i ytre kanten av Jæderens rev":

1908, 1909, 1910, 1911 var *Ivar An. Christensen* formann. Fra disse år hitsettes:

I styremøte 17. januar 1908 besluttet å foreslå for generalforsamlingen å beslutte bygning av nytt lokale samt foreta valg av byggekomité og befullmektige styret til å opta lån til bygningens opførelse.

Generalforsamling avholdtes 20. januar 1908. I denne besluttet kontingenten fastsatt til kr. 10 pr. år for alle medlemmer og § 3 forandret overensstemmende dermed. Styrets forslag om nybygning vedtokes enst.

De forberedende arbeider har pågått side 1905 med innhentelse av tegninger, beregning av omkostningene, ansøking om fri gategrunn på eiendommens vestsida etc. Efter tegninger og beregninger, utarbeidet av arkitekt Halleland vik bygningens kostende andra til kr. 25 500,- + arkitektens honorar 800,- kr. Samt utminering og planering av

grunn, som anslås til ca. 2000,- kr. Som byggekomité valgtes styret supplert med d'herrer Erich Lindøe, J. Gjerdsjø og R. G. Hagland, med Erich Lindøe som formann.

Medlemsmøte 1. februar 1908. Der referertes cirkulære fra handelsdepartementet av 19. juli 1907 med utkast til lov om forsikring av sjøfolk. Man vedtok styrets forslag til uttalelse sålydende:

"Under forutsetning av at de på skibsfartøyer hvilende særskatter – konsulat- og mønstringsavgifter – bortfaller anbefaler foreningen, at den hele premie til ulykkesforsikring for sjøfolk utredes av arbeidsgiveren (rederierne), idet man ikke finner det hensiktsmessig å fordele premien mellom arbeidsgiverne og mannskaperne. I betraktning av den sterke konkurranse, som der fortiden hersker innen skibsfartsbransjen, må det være et billig krav at særskattene bortfaller, hvis den nye utgift til forsikring skal overføres til skibene. Efter foreningens mening bør premiene beregnes efter bemanningens størrelse og ikke som av sjøfartskontoret foreslått efter fartøienes drektighet, da dette siste ikke vilde stå i rette forhold til risikoen".

Haugesunds permanente kommunikasjonskomités andragende om anbringelse av fyrlykter og seilmerker i Skjold og Tysvær fjorden anbefaltes.

I møte 7. april besluttet å anbefale Kristiania dampskibsrederes forestilling for stortingets tollkomité om sløifing av laste- og fyravgifter.

13. april vedtokes å sende sjøfartskontoret en motivert forestilling ang. omordning av forhyrings- og mønstringsvesenet m.v.

I anledning ansettelse av innrulleringsbetjent sendte foreningen 8. juli sålydende telegram til Forsvarsdepartementet:

"Bekjent med at en mann i 60 års alderen er innstilt som nr. 1 til innrulleringsposten hersteds tillater sjømannsforeningen sig å henstille til herr statsråden ved beskikkelsen å ta hensyn til at man hersteds, grunnet de mange mønstringer, som foregår så vel natt som dag, tiltrenger en yngre, energisk og imøtekommende mann. Man vil sådan på det varmeste anbefale, at den i stillingen nu konstituerte mann – Bjørnsen – må bli beskikket, da han har vist sig særlig skikket til posten og således ikke bør forbigås".

I møte 3. august vedtokes å anbefale et av losoldermann Johnsen og loser fra Skudenes og Utsira innsendt andragende om anbringelse av fyr på Kvaløen, Feøy.

Den 19. desember 1908 holdtes innvielsesfest av det nye lokale. Formannen blev overdratt å arrangere det fornødne i anledning festen, som blev særdeles vellykket.

Den 3. januar 1909 sendte foreningen følgende forestilling til Arbeidsdepartementet om den postale forbindelse med England:

"Sjømannsforeningen tillater sig herved i ærbødighet å henlede det ærede departements oppmerksomhet på den for vårt sted nuværende uheldige og litet tilfredsstillende postale forbindelse med England. Postskibene anløper nemlig Haugesund bare 2 gange ukentlig. Den 3. tur avgår skibene direkte fra Bergen til Newcastle og omvendt. Den post, som avsendes fra Newcastle torsdag aften, ankommer lørdag formiddag til Bergen, hvor altså den til Stavanger og Haugesund medhavende post blir liggende og først videresendt med postskibet lørdag aften med ankomst til Stavanger og Haugesund søndag morgen. Dette blir praktisk talt ensbetydende med at den ikke ankommer før mandag morgen.

Det uheldige i den nuværende ordning illustreres best ved å påpeke, at den post, som avgår fra Newcastle lørdag aften med ankomst til Stavanger og Haugesund mandag morgen blir mottatt av adressatene samtidig med den post, som avgikk fra Newcastle 2 dager tidligere.

Da Haugesund, som en av landets største sjøfartsbyer, står i n utstrakt forretningsforbindelse med England, må forretningsstanden her kunne ha krav på, at den postale forbindelse ordnes mer hensiktsmessig, således at de av staten subvenerte på Newcastle gående skib pålegges å anløpe Haugesund så vel til som fra England alle turer. – Utenom de postale hensyn bemerkes, at det også er en livsbetingelse for eksporten av sild, fisk og hermetikk å få en lettere forbindelse med England og derved med andre oversjøiske land.

Sjømannsforeningen tør derfor anmode det ærede departement om at dersom de nuværende med de respektive subvenerte selskaper løpende kontrakter måtte tillate det, da å pålegge selskapene at alle 3 ruters skib så vel til som fra England optar Haugesund som fast anløpssted.

For så vidt de nuværende kontrakter ikke åpner adgang til et sådant pålegg eller selskapene på anmodning fra departementet ikke godvillig vil imøtekomme anmodningen, henstiller foreningen på det innstendigste til departementet ved fornyelse av kontrakten å ta fornødent forbehold om at Haugesund anløpes så vel av de nu gående 3 ganger ukentlige ruter som også av en 4. rute, om en sådan skulde bli opprettet”.

I møte 8. februar 1909 referertes skrivelse fra Haugesunds formannskap, hvori meddeltes, at sjømannsforeningen var overlatt å velge 1 medlem av Haugesunds permanente kommunikasjonskomité, idet komiteens medlemstal er øket fra 5 til 6.

I medlemsmøte 13. febr. Næstefter valgtes ekspeditør E.H.Christensen som representant med Johs. Sundfør som varamann.

I møte 16. mars vedtok styret å anbefale fyrdirektørens forslag om forandring av Sørhaugøy fyr.

22. januar 1910. Efter generalforsamlingen avholdtes et festlig møte ianledning av foreningens 25 års jubileum.

Møte 19. febr. Som svar på skriftlig henvendelse fra styret for sjømenns leseværelse om å støtte tanken om opprettelse av et sjømannshjem i Haugesund vedtokes å meddele nevnt styre, at man var enig i tanken og henstilte at der blev sammenkalt et massemøte til drøftelse av spørsmålet.

Massemøte 9. mars ang. telefonlinjen Haugesund-Grinde-Bokn vedtok å sende stortinget motivert forestilling om opprettelse av telefonstasjoner overalt innen søndre vårsilddistrikt av hensyn til de store verdier, som på grunn av den høist mangelfulle og med tidens krav litet stemmende telefonforbindelse går tapt. Anbefalte vedtagelse av det av representantene Vik, Kielland og Valentinsen optagne forslag om bevilgning av kr. 8000.- til telefonlinjen Grinde-Tysvær-Bokn, idet man beklaget at departementet av budgettmessige hensyn hadde strøket bevilgningen.

I styremøte 18. april foreslogs representanter til Sjøfartsrådet, hvoriblandt som representant for rederi og havfiskebedrift konsul H. M. Wrangell.

Ang. innstilling til lov om sjømenn.

Styret vedtok i møte 15. juli å sende fellesforeningen som svar på dens sirkulære av 12. april følgende av en komité utarbeidet uttalelse:

"Når statsmyndighetene i sin tid besluttet nedsatt en komité til behandling av spørsmålet om sjømenns forhyring og mønstring og de forhold, som står i forbindelse dermed, var det vesentlig for å imøtekomme de krav, der fra sjømannstanden og skibsrederstanden var reist ang. lettelse i de byrder, som hvilte på sjømannsnæringen. Man hadde derimot ingen tanke eller ønske om en fullstendig revisjon av alle de forskjellige bestemmelser, der står i forbindelse med næringen. Men selvfølgelig vilde det ha sin store betydning å få samlet og kodifisert de spredt forefinnende regler vedrørende sjømenn, deres forhyring, mønstring, utdanning etc. Man finner imidlertid, at mønstringskomiteen har forsøkt gjennomført denne kodifisering på en for skibsfarten litet heldig måte.

Man er ikke blind for, at der bringes i forslag en rekke ordninger og bestemmelser, som utvilsomt betegner et fremskritt, og hvis gjennomførelse enhver for skibsfarten og den blomstring interessert vil hilse med glede, men samtidig inneholder lovforslaget i stor utstrekning bestemmelser, som man føler sig overbevist om så langt fra vil bli til skibsfartens fremme, at de tvert imot vil bli en hemsko.

I detaljer å påvise dette anser man overflødig. Likesom dette også vilde medføre uforholdsmessig arbeide, idet der vilde utkreves en uttalelse, der gjennomgikk lovforslaget paragraf for paragraf.

Man finner derfor å burde innskrenke sig til å påpeke noen punkter, som man anser for særlig uheldige:

Fet gjelder først og fremst den i forslag brakte ordning med mønstringsmenn og assistenter. Man finner nemlig ikke, at der foreligger noe behov for å etablere en sådan etat. Den nuværende mønstringsordning ansees fullt tilfredsstillende, når blott de for skibsfarten trykkende avgifter, der er påbyrdet, blir opphevet. Dertil kommer at der i lovforslaget tillegges mønstringsmennene og assistentene en sådan mengde til dels forskjelligartede gjøremål, at ordningen utvilsomt vil bli tungvint og uforholdsmessig kostbar. —

Den foreslåtte ordning med mannskapsbøker anser man også uheldig for ikke å si helt forkastelig. Den vil medføre et næsten uoverkommelig og dertil — efter foreningens mening — unødig kontorarbeide. Likesom ordningens gjennomførelse utvilsomt vil gi anledning til sjikanerier og vrøvl i stedet for å hjelpe på disiplinen og det gode forhold om bord.

Man vil videre påpeke, at komiteens forslag m. H. T. De forskjellige offiserers gjøremål og forhold til hinannen, så vel som bestemmelsene for fartstid for å kunne ansettes i de forskjellige stillinger fra dekksgutt og opover er mindre heldige og til dels upåkrevde. — Det samme gjelder og i enn høiere grad den foreslåtte ordning med hensyn til disiplinærrettens utøvelse. Absolutt forkastelig anser man derhos de foreslåtte bestemmelser ang. avgjørelse av rømningssaker og den i forslag brakte sonndring av de forskjellige tilfeller av rømning.

Der burde være god grunn til å gjøre bemerkninger om en rekke av andre forhold, som visselig de fleste interesserte vil medgi er mindre heldige, men man skal innskrenke sig til ytterligere blott å gjøre opmerksom på, at det vil medføre absolutt uholdbare forhold for sjøfartsnæringen, om der ikke skalk være adgang til å forhyre mannskap på lengere tid enn 12 måneder, at forhyringskontrakten ikke skal anses brutt uten at der foreligger en så vesentlig og graverende misligholdelse, som komiteen bringer i forslag, samt at det skal tillates mann-skapene å fratte med så kort varsel og på så urimelige betingelser, som lovforslaget oppstiller.

Man vil derfor innstille til den ærede forening å fraråde, at det foreliggende forslag ophøies til lov, hvorimot der bør henstilles til vedkommende statsmyndigheter å undergi lovforslaget en inngående revisjon av en ny komité".

Ang. utrustning av et opsynsskib under makrelldørgningen i Nordsjøen.

Man besluttet den 15. august enst. å sende fiskeridirektøren, Bergen, følgende skrivelse:

På sjømannsforeningens delegeretmøte i Kristiania 25. og 26. f. m. blev enst. vedtatt en resolusjon om å inngå til handelsdepartementet med anbefaling av den fra vår forening under 14. desember f. a. til nevnte departement innsendte andragende om utsendelse av et opsynsskib under makrellfisket i Nordsjøen.

Som svar herpå har Sjømannsforeningenes fellesforening erholdt vedlagte skrivelse av 4. ds. Skrivelsen går ut på, at der i år ikke vil kunne utrustes sådant fartøi, idet marinestyrelsen har meddelt departementet, at den f. t. ikke har noe for øiemedet passende fartøi disponibelt og derhos ingen bevilgning har, der kan anvendes til leie av et passende fartøi.

Departementet har imidlertid meddelt, at det har tilskrevet fiskeri-direktøren med henstilling om å opta et passende beløp på neste års budgett-forslag til leie av et fartøi.

I den anledning tillater Sjømannsforeningen sig å henvende sig til herr fiskeridirektøren med høflig anmodning om å etterkomme henstillingen om å opta beløpet på budgettforlaget. – Foreningen finner nemlig, at der bør leies et fartøi, som kan ligge på fangstfeltet den hele tid i sesongen. Å utsende et marinefartøi en eller to ganger i sesongen vil ikke bli noen effektiv foranstaltning. En sådan ordning vil nemlig ikke kunne tilfredsstillende de interessertes krav på en fyldestgjørende måte.

At saken er en landssak og det av allerstørste betydning fremgår best av den enstemmige anbefaling andragendet fikk ved nevnte delegeretmøte, hvori deltok representanter fra samtlige sjømannsforeninger i vårt land. Foreningen tillater sig derfor på det innstendigste å andra om, at der på kommende års budgettforslag optas et passende beløp til bestridelse av utgiftene ved stasjonering av et fast opsynsskib under makrelldørgningen i Nordsjøen".

I møte 27. oktober 1910 besluttet å støtte fiskeristyrets forslag om bevilgning av 2000,- kr. Til reiseomkostninger for Norges fiskeragent i Hull, hr. Hans Johnsen til en reise til middelhavslandene, (Grekland, Tyrkiet m.fl.), for der å studere omsetningsforholdene for røket norsk sild.

16. mars 1911 vedtok styret å anbefale handelsdepartementet å innstille hr. kaptein Emil Lea til å komme i betraktning ved utdelingen av Emilie Robens legat for i den Biscayske bukt med sitt skib "Rask" å ha berget den 20 mann sterke besetning på det i Glasgow hjemmehørende dampskib "Coweecopia", hvilket skib holdt på å synke og hvis båter var ødelagt.

I 1913, 16 og 17 var *T. H. Skogland* formann – 1914 *Joh. Amundsen* og i 1915 *J. Larsen*.

I styremøte 8. februar 1912 behandledes skr. fra Haugesunds Havnestyre hvori meddeles at havnedirektøren har latt ingeniør Leegård foreta åstedsbefaring ianledning av bortsprenning av vestre Storesundsflu. Leegård opplyser at bortsprenning av omhandlede flu vilde komme til å koste ifølge hans beregninger kr. 50 000,- for bortspenning inntil 8 m. dybde og kr. 20 000,- inntil 7 m. dybde. Saken besluttet forelagt medlemsmøte 10. februar hvor følgende av Svend Lindø fremsatte forslag blev vedtatt: "Sjømannsforeningen anser bortsprenning av vestre Storesundsflu påkrevet. Å

foreta bortsprengning til en dybde av ÷ 8 m. finner man derimot utilstrekkelig da Karmsundet passerer av skib med større dypgående. – Skal bortsprengning imidlertid finne sted, må det absolutt forlanges, at denne skjer således, at dybden blir minst ÷ 9,5 m”.

13. mars besluttet efter henvendelse fra Det norske geografiske selskap å sende stortinget sålydende telegram:

” Medlemsmøte i dag enst. besluttet anbefale geografiske selskaps andragende 200 000,- kr. statsbidrag Roald Amundsen til videre forskning polaregnene”.

Ang. kullmonopol på Island.

Fra den norske eksportnærings landsforbund var innløpet meddelelse til foreningens tidligere formann, Christensen, om at der påtenktes innførsel av kullmonopol på Island. Skrivelsen var oversendt foreningen til uttalelse. Under 11. mai vedtok foreningen følgende uttalelse:

”For Haugesund vil et monopol som det i beskrivelsen antydde være av den aller største betydning, idet så vel hvalfangerselskapene som våre fiskefartøier og dampere i fraktfart på Island i meget følelig grad vil rammes av samme. Man kan jo dessuten også risikere å måtte hente kullene fra vedkommendes lagre til de respektive stasjoner, hvilket ikke alene kan bli vanskelig, men også medføre stor fordyrelse. For vårt steds vedkommende tiltrenges på Island år om annet omkr. 10 000 tons kull. Setter man så at fordyrelsen vil bli ca. 5 kr. Pr. tonn vil dette alene for Haugesunds vedkommende utgjøre kr. 50 000 foruten de mange og store ulemper ved at man ikke selv med egne skib kan bringe kullene til stasjonene.

Hvalfangerselskapene har nemlig egne transportskibe, som bringer oljen til England og kull tilbake, hvilket man jo under et monopol vil være avskåret fra.

Man må derfor på det sterkeste henstille at der gjennom den norske regjering må bli gjort hva gjøres kan for å hindre et kullmonopol”.

I møte 12. mars 1913 referetes skrivelse fra fiskeriinspektør Henrik Bull, Bergen, hvori meddeltes, at B. hadde sendt en kasse fisk og rogn, frosset 26. februar i Svolvær.

”Man besluttet å meddele herr Bull, at fisken forefantet å være stiv, frisk og helt luktfri ved kassens åpning, der fant sted 10 dager efter frysningen, nemlig 8. mars.

Fisken omdeltes til flere sakkyndige til uttalelse.

De innkomne uttalelser er samstemmige i, at fisken efter kokning smakte fullt så frisk som et døgn gammel lofotskrei.

Rognen var aldeles fortrinlig”.

Man besluttet å anbefale kapt. Lars Hausken, d.s. ”Queensland”, og kapt. Isak Smedsvig, d.s. ”Modesta”, å komme i betraktning ved utdeling av Emile Robins legat.

Ang. havneloser i Haugesund.

Følgende uttalelse vedtokes i samme møte (12. mars)

"Da Haugesund ingen havneloser har og skibsfarten spesielt i fiskesesongen har tiltatt i den utstrekning, at selv byens skibsførere, som er lokalkjente, finner at havnelos er påkrevet, henstiller Sjømannsforeningen til havnestyret å ta under overveieelse spørsmålet om ansettelse av faste havneloser".

"I møte 13. okt. 1914 besluttet enst. Å gi sin tilslutning til fyr-direktørens forslag om anbringelse av fyrlykke på odden nord for Snigsholmen.

Styret finner av hensyn til farvannets vanskelige beskaffenhet at det er absolutt påkrevet at der også anbringes en fyrlykke på nordre Flåteskjær.

I møte 25. januar 1915 vedtok styret å foreslå for generalforsamlingen å forandre sjømannsforeningens navn til "Haugesunds Rederiforbund".

Styret uttaler i den anledning: Etter gjennomgåelse av medlemsfortegnelsen finner man, at her for tiden kun er etpar aktive skibsførere og ingen underordnede som står tilsluttet foreningen. Derimot er så å si alle foreningens medlemmer skibsredere enten som disponenter eller partredere. Man finner derfor, at det foreslåtte navn, Haugesunds Rederiforbund, nu vil være det mest passende. Dertil kommer, at foreningen på grunn av sitt nuværende navn får til behandling en mengde saker, der rettelig vedkommer de forenede sjømenn organisasjoner, og vi mener at det verken er passende eller svarer til hensikten, at en forening av skibsredere behandler disse saker, da jo i den senere tid så vel skibsførere som styrmenn, maskinister og underordnede sjømenn alle har fått sine spesielle foreninger.

Styret foreslår derfor at lovens § 1 for eftertiden skal lyde:

"Haugesunds rederiforbund har til formål å utvikle sjøfartens og rederstandens interesser og hevde standens rettigheter i statssamfundet".

Forslaget blev ikke vedtatt av generalforsamlingen i 1915 og efter fornyet behandling i 1917 nedvotert mot 8 st.

Sjømannsforeningenes fellesforening holdt sitt møte i Haugesund den 14. og 15. juni 1916. Der finnes intet tilført forhandlingsboken om hvordan møtet forløp eller om arrangementene for øvrig, så man må innskrenke sig til bare å nevne følgende:

Der fremmøtte ca. 50 representanter fra de forskjellige tilsluttede foreninger, til dels med damer. På grunn av at byens små hoteller ikke kunde skaffe god plass til alle tilreisende blev en del av dem innkvartert privat.

Møtet holdtes i vår forenings lokale og lederedes av fellesforeningens formann commander Harold Lundh.

Der var arrangert festmiddag på hotell "Hospitset", hvor samtlige tilreisende var innbudt. Om kvelden var de innbudt til formannens, skibsreder T. H. Skoglands hjem. Der var også foranstaltet utflukt til Haraldshaugen. Alle tilreisende ga uttrykk for at de befant sig vel hos oss.

Møtet forløp således godt.

1918 til og med 1924 var *H. E. Thuestad* formann.

Fra disse år medtas:

Kristiansands sjømannsforenings forslag om anvendelse av kullfraktoverskuddet besluttet foreningen å anbefale på det beste til vedtagelse.

Saken kom ikke frem i stortinget før 4 år senere og vedtokes det da av et masse møte å sende stortinget nedennevnte protest mot regjeringens forslag til anvendelse av kullfraktoverskuddet:

"Haugesunds sjøfartsorganisasjoner, samlet til fellesmøte, henstiller i ærbødighet innstendig til stortinget ved fordelingen av kullfraktoverskuddet ikke å vedta regjeringens forslag, men derimot i overensstemmelse med tidligere falne uttalelser i stortinget tilgodese sjømenns og sjømenns alderdomshjems interesser på forsvarlig måte."

Det besluttet å dele leseværelset, således at der blev et større og et mindre rum med bevegelig vegg imellem. Omkostningene hermed var anslått til 2000,- kr., hvortil kom utgiftene med oppudsning.

På foranledning av havnefogd Horn vedtok man å støtte kravet om inn-seilingsfyr på Kråkeskjæret samt forandring av Sørhaugø fyr og fyrlykten på Steinskjæret, således at de kan bli til større nytte for innseilingen vestenfra.

Efter innbydelse av Sjømannsforeningen avholdtes 18. februar 1924 et fellesmøte i foreningens lokale av Haugesunds rederforening, skipper foreningen, maskinistforeningen, styrmannsforeningen og sjømannsforeningen til behandling av spørsmålet om opprettelse av kurser i motormaskinlære og radiotelegrafering. – Bestyreren for maskinist-skolen, hr. ingeniør Alsaker, redegjorde for hva der fra styrets side var gjort for å knytte undervisning i motorlære til skolen. Der var sendt inn andragende om bevilgning uten at der ennå var kommet svar. Efter en del diskusjon vedtokes et av skipsreder Christian Haaland fremsatt forslag sålydende:

"Fellesmøte av sjøfartsorganisasjonene i Haugesund uttaler sin tilslutning til det arbeide maskinist-skolens styre har optatt for igangsettelse av motormaskin-kurser".

Bestyreren av Haugesunds Sjømannsskole, hr. kapt. Sparre, meddelte en del opplysninger vedrørende radiotelegraferingskursene. Sådanne kurser er opprettet i Oslo, Tønsberg, Kristiansand S. og Bergen. Anskaffelse av nødvendige apparater og undervisningsmateriell vilde andra til 30-40,000 kroner. – I Oslo betalte kommunen utgiftene ved skolens drift. I Bergen betalte kommunen den vesentligste del av utgiftene og staten ydet bidrag. I Kristiansand hadde sjømannsforeningen kjøpt en del apparater for ca. kr. 13,500, mens det vesentligste av materiellet blev utlånt fra festningsanleggene.

I et medlemsmøte anbefaltes den foreslåtte ordning m.h.t. veirvarsling på vestlandet, likesom man anbefalte tanken om, at der daglig må bli utsendt radio-presse-telegrammer på engelsk til veiledning for sjøfarende.

Foreningen besluttet å anbefale navigasjonsdirektoratets forslag til forandring av styringsplakatens §§ 33 og 36.

Angående regler for føring av løs sild i skibsrum: Foreningen besluttet å uttale, at man ikke fant grunn til å anbefale ytterligere skjerpning av den norske skibskontrolls regler, kap. VI om lastning av sild løs i rummet.

I 1925 og 1926 var *S. Brommeland* formann

1927 – 1932 var *Bernt Nagell* formann

1933 og 1934 var *Trygve Matland* formann

Foreningen sendte handelsdepartementet protest mot dets beslutning om å inndra den tekniske besiktigelsesmanns stilling ved sjøkontrollen.

Sjøfartskontorets utkast til forskrifter for befordring av passasjerer med maskindrevne fartøier blev i medlemsmøte tiltrådt.

I anledning deling av kullfraktoverskuddet besluttet man i samarbeide med Haugesunds rederiforening å sende ansøking til stortinget om bidrag til et påtenkt oprettendes sjøfartsmuseum for Haugesund.

Foreningen vedtok i medlemsmøte etter innstilling av en spesialkomité å anbefale Johs. Østensjø & Co's andragende om dispensasjon fra tønneovens bestemmelse om trebånd på buken av sildetønner og i stedet benytte profilbånd.

Om fyr på vestre Storesundsflu besluttet andragende sendt til fyr-direktøren.

Overensstemmende med forslag fra en av foreningen nedsatt spesialkomité blev avgitt uttalelse om handelsdepartementet memorandum ang. revisjon av sjøveisreglene.

Som svar på forespørsel fra fiskeridirektøren om bånding av tønner uttalte foreningen: "Man anbefaler at tønneoven forandres derhen, at tønner forsynt med profiljernbånd kan benyttes som fullt lovlige i likhet de almindeligst benyttede tønner med jernbånd i endene og trebånd på midten av tønnene. Det er vår opfatning, at de av Johs. Østensjø & Co. Fabrikerte sildetønner med profiljern-bånd står fullt på høide med andre tønner, hvorfor tønneoven bør forandres over-ensstemmende med vårt forannevnte forslag.

Opsynssjef Buviks utkastede tanke om en omhyggelig befaring av kystdistriktene snarest bør finne sted for å få bestemt grenselinjen for drivende fiskeredskaper og for fredning av kastevåger blev vedtatt anbefalt.

En forespørsel fra fiskeridirektøren om hvorvidt foreningen finner den av dampskib Michael Sars ytede hjelpetjeneste under Islandsfisket nyttig og nødvendig besvartes bekreftende.

Til fyrdirektøren blev innsendt motivert andragende om anbringelse av fyrlykt på Skåretrebåen eller lys- og lydbøye.

I den siste tid har lokalene undergått en del forandringer, hvorved de er blitt tjenligere til sitt bruk, likesom eiendommen ellers har undergått en større reparasjon.

AVSLUTNING

I de senere år har der ikke forelagt så mange av den slags saker som spesielt egner sig for sjømannsforeningen å opta arbeidet for som tidligere, da man å si var blottet for fyrer, og havneforholdene var alt annet enn gode i distriktene heromkring, mens man nu – takket være foreningens målbevisste arbeid – er så noenlunde vel forsynt hermed. Der finnes nok ennu ting som ikke er så gode som ønskelig kunde være, men vi håper i en ikke altfor fjern fremtid også å få disse mangler avhjulpet.

Men selv om foreningens virksomhet i den siste tid ikke har vært så livlig og energimettet av mot og handlekraft, så søker man jo til alle tider å fremme de krav som etterhvert melder sig.

Således kan nevnes at man for ca. 3 år siden fikk fyrlykt på vestre Storesundsflu og i år har fått bevilgning til en lys- og lydbøie ved Skåretrebåen, likesom man har håp om at der blir gitt bevilgning til forandring av Ryvarden fyr, en sak som i mange år har stått blandt de mest fremskutte krav.

Havnevesenet har også vært imøtekommende og fullført mange forbedringer i vårt distrikt med hensyn til oparbeidelse av gode havner, anbringelse av staker (varder) og bortminering av undervannsgrunner, så man stort sett må være fornøiet også i denne henseende.

Sjømannsforeningen har alltid vært interessert i forbedringer av kommunikasjonsvesenet både tilsjøss og tillands og hatt sine talsmenn med overalt hvor sådanne saker har vært opp til avgjørelse.

Foreningen er representert i Haugesunds kommunale samferdselsnevnd og har sine representanter i Sjømenns Aldershjem og Sjømannshjemmets representantskaper og er ved sin formann representert i brokomiteen.

I den tid vår by valgte stortingsmenn sammen med Stavanger, blev man møtt med velvilje fra disse likesom også amtets representanter ytet oss støtte. Konsul Isachsen er tidligere nevnt og kan vi foruten ham også nevne Søren Aarstads, Oddmund Viks og A. Vinjes navne i denne forbindelse.

Efterat vår by i 1903 fikk egen representasjon har våre stortingsmenn uten undtagelse vært lydhøre for våre krav og gjort sitt beste for å støtte og fremme disse og derfor skal de ha vår beste takk.

Foreningen eier en centralt beliggende fire-etasjes murbygning. På taket av denne har Haugesunds havnestyre satt op en del stativer til bruk ved heisning av værsignaler.

Tårnværelset har i mange år vært benyttet som vaktrum av dampskibs-ekspeditørene og tollkamret, men er nu stillet til styrets disposisjon.

Fra eiendommens tak har man en fri og herlig utsikt sydover Karmsundet og nord og vestover så langt øiet kan nå.

Foruten sine egne lokaler i første etasje har foreningen som leieboere: Konsul Johs. Sundfør, Det britiske konsulat - K.S.Gerhard, Deutche konsulat – grosserer Nils Pedersen og skibsmeglerfirmaet Svend Lindø, Søn og Co. A.s.

Foreningen har for tiden 120 medlemmer hvorav mange møter hver dag for i de hyggelige lokaler å drøfte felles interesser og for å gjøre sig bekjent med dagens begivenheter gjennom bynytt og presse.

Foreningens nuværende styre er:

Trygve Matland, formann, *Sev. Strand*, næstformann, *Haakon Christensen*, *Olav Østensjø* og *Torleiv Lindø*. *Svend Lindø* er foreningens sekretær og kasserer.

Blant foreningens medlemmer finnes ennu 6 av stifterne hvis navn vi nevner i rekkefølge efter alder, nemlig:

O. J. Hagland, J. Larsen, O. Johnsen, T. H. Skogland, J. M. Moe og Svend Lindø.

Vi kan ikke avslutte dette tilbakeblikk uten å minnes foreningens formenn som i alle disse år så traust og trofast har stått på styrebroen og ledet vår forening så godt fremover til i dag.

Og når vi på jubileumsdagen samles til fest for å gle oss over foreningens 50-årige beståen så er det med takk til disse menn for den innsats hver enkelt av dem har gjort og for den interesse de har utvist.

Denne takk vil vi også rette til de av formennene som feirer dagen sammen med os. Og til de som ikke kan møte med oss sender vi en kjærlig tanke med takk for velgjort arbeide og lyser fred over deres minne.

Det er vår tro at Haugesunds Sjømannsforening ved sitt virke gjennom de forløpne femti år har vært til gagn for sjømannsstanden og til noen nytte for vår kjære by og er det vårt håp at den også i kommende dage vil kunne ivareta og hevde sjømannsstandens interesser.

SJØMANNSFORENINGENS MEDLEMMER I 1934

Aanensen, A. Wendelbo, skibsmegler	Haukaas, Ommund, vraker
Alendal, Sten, kullhandler	Henrikson, Johan, skibsreder
Alne, H. M. , kaibetjent	Hjemgaard, T., ekspeditør
Amdal, A. H., gårdbruker	Holme, L., inspektør
Amlie, Rich., skibsreder	Horn, W., havnefogd
Amundsen, Carl J., ingeniør	Hytten, Henning, agent
Amundsen, Johan, skibsreder	Idzal, T., ingeniør
Amundsen, Sverre, skibsreder	Jacobsen, Hans, skolebestyrer
Andenes, Tønnes, maskinmester	Jacobsen, Stanley, kullhandler
Anfindsen, John, skibsfører	Johnsen, O., skibsfører
Bakkevig, S., skibsfører	Josephsen, J., utseilingslos
Bakkevig, Rasmus, direktør	Klyve, O., skibsfører
Braarvig, J. B., apoteker	Knutsen, Knut O. A. S., skibsreder
Bredal, M., eksportør	Kolstø, Rasmus, skibsfører
Caspersen, S., overretssakfører	Kongshavn, Michael, skibsreder
Christiansen, Chr., kullhandler	Kvilhaug, O., skibsreder
Christensen, E. Harris, dampskibseksp.	Larsen, Jacob, skibsfører
Christensen, Haakon, fabrikkеier	Larsen, Oscar, verftseier
Ellingsen, Johan, skibsfører	Larsen, Thorleif, bankkasserer
Eriksen, Trygve, kontorchef	Lea, Emil, skibsfører
Fastingsen, Chr., kontorchef	Lindø, Alf, skibsreder
Furruvik, S., båtbygger	Lindøe, Peder, skibsreder
Gabrielsen, Emil, skibsfører	Lindø, Svend, agent
Gerhart, Sigve, konsul	Lindø, Torleiv, skibsmegler

Gjelsvik, Henrik, installatør	Lothe, Adolf, skibsreder
Gjestsen, Chr., skibsfører	Lothe, Erling, skibsreder
Grindheim, L. Inspektør	Lothe, John, skibsfører
Haaland, Christian, skibsreder	Lothe, S. Utne, eksportør
Haavik, Tollak, agent	Manger, Ths., kinobestyrer
Hagland, O. J., kullhandler	Matland, Tormod, skibsfører
Halleland, A., konsul	Matland, Trygve, skibsreder, formann
Hallesen, Fr., skibsfører	Meling, Gerhard, kullhandler
Halvorsen, Johan, ingeniør	Meling, Lars, skibsreder
Hamre, Osmund, bøktermester	Moe, J. M., skibsfører
Hauge, Oscar, skibsfører	Nagell, Bernt, skibsfører
Nielsen, Jacob, Stolt, skibsreder	Simonsen, Kristian, kullhandler
Nilsen, Ths., skibsfører	Simonsen, Simon, kullhandler
Nistad, Olaf, ingeniør	Skjølingstad, Karl, skibsfører
Nordbø, Fr. N., skibsreder	Skogland, L. H., skibsfører
Nordlie, Odd, befrakter	Skogland, T. H., skibsreder
Næss, Steffen, eksportør	Strand, Carl, tobakshandler
Næsheim, Egil, skibsreder	Strand, Sev., tilsynsmann
Odland, Jacob, skibsreder	Styve, O. M., skibsfører
Odland, Jac. S. S., skibsreder	Sundfør, A. W., ingeniør
Odland, Lars., skibsfører	Sundfør, Johs., konsul
Olsen, Oluf M., eksportør	Sørvaag, Gustav, skibsfører
Ommundsen, Antoni, skibsfører	Tesdal, L., skibsfører
Pallander, Johs., utseilingslos	

Perdersen, Birger, konsul	Thuestad, Henning, skibsreder
Pedersen, Sev., skibsfører	Thuestad, Karl M., skibsreder
Pedersen, Trygve, konsul	Thuestad, Olaf, megler
Poulsen, Fr. W. Agent	Tjøsvold, D., disponent
Rasmussen, Gr. Waage, konsul	Torgersen, Øistein, skibsreder
Ringen, J., skibsreder	Westbø, Ragnv., infanterikaptein
Risanger, Sigv., skibsfører	Waage, Chr., skibsfører
Rusnæs, Ludv., seilmaker	Wrangell, H. M., konsul
Røthing, H., ingeniør	Østensjø, Johs., fabrikkeier
Sandvig, Tycho, kullhandler	Østensjø, Olav, skibsreder
Seberg, Thv., dispachør	Østensjø, S. A., agent
Simonsen, Andreas, skibsfører	Øvrevik, M. agent