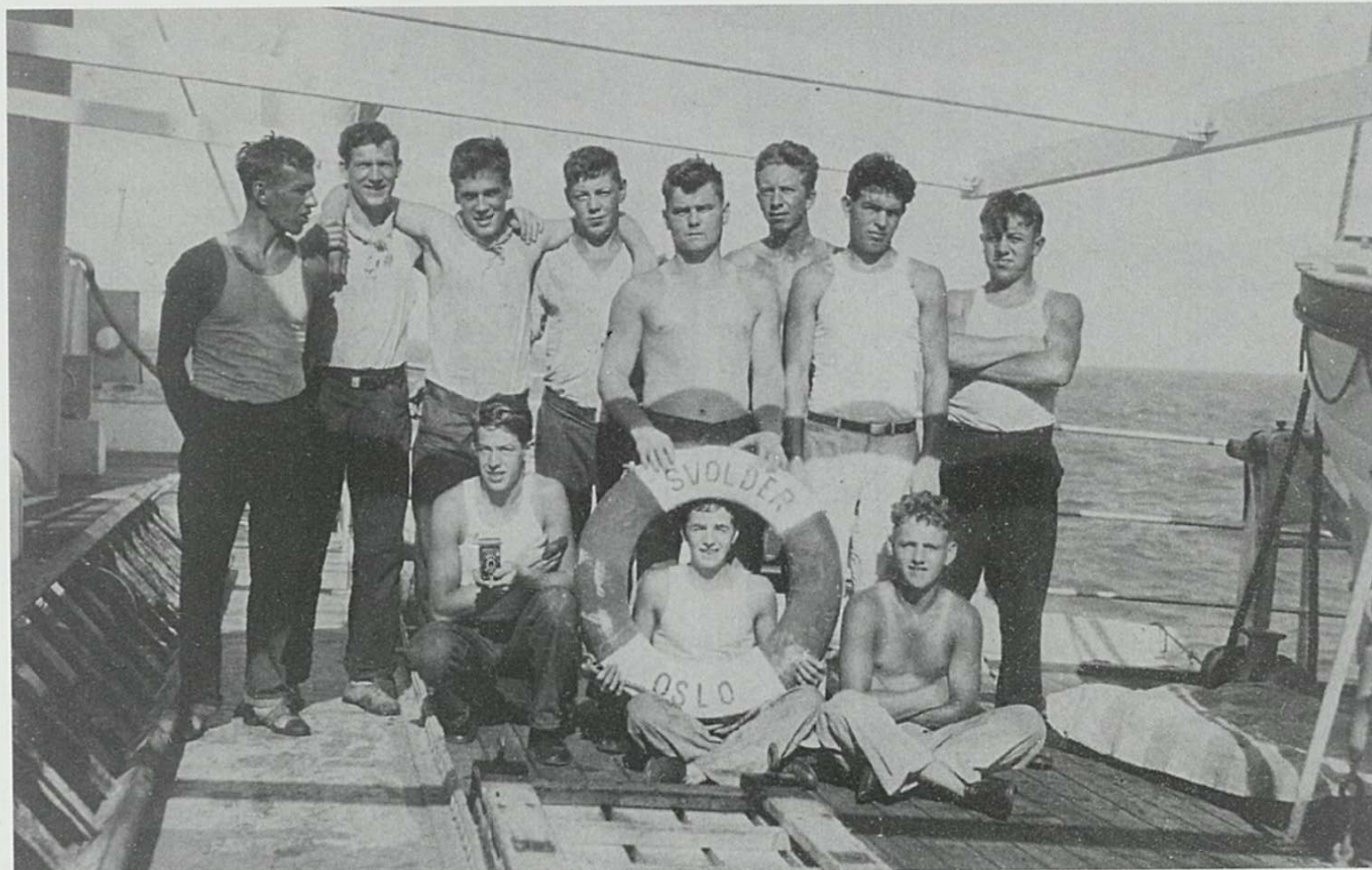


# Ludvig I. Waage

Skudeneshavn



*Ludvig stående bak livbøyn*

Ludvig Waage, født 25. april 1909, var sønn av Sigurd og Ingrid Kristiane Waage. Han bodde i Søragedå og var som de fleste ungdommer på den tiden ivrig for å komme seg til sjøs. Ludvig var av gammel sjømannsslekt og fortsatte i forfedrenes fotspor. Han dro tidlig til sjøs og slo seg ned i Farsund, hvor han ble gift.

Da Norge kom med i krigen 9. april 1940, var Ludvig ombord i «Sagona» som tømmermann. Skipet var kommet inn i Middelhavet med en last olje for Italia.

I samsvar med britiske og norske oppfordringer anløp skipet Malta istedenfor å gå til italiensk havn. De hadde ligget der i seks uker da britene 7.6 begynte å vente på den italienske krigserklæringen. Italienerne hadde adgang til å hente oljen ut fra «Sagona» på Malta, men det ble ikke gjort. Britene fryktet for at skipet og oljen ville bli ødelagt av italienske bombeangrep straks krigen var en realitet, og så helst at «Sagona» avgikk sikker havn snarest mulig (NF I, s. 243).

M/S «Sagona» fortsatte i Middelhavet og forsynte den britiske marine med drivstoff. Natten til 19.12.1941 lå den og bunkret opp 4 britiske jagere i Alexandria (NF I, s. 243). Skipet hadde to på hver side og var akterfortøyet til oljekaien. I havnen lå blant annet slagskipene HMS «Queen Elisabeth» og HMS «Valient». På havbunnen nord for moloåpningen lå den spesialbygde italienske ubåten «Scire», sjef Borghese, stille og ventet på tid. Kl. 2200 steg ubåten stille til overflaten, utløste tre bemannede torpedoenchariots, dykket igjen og trakk seg ubemerket til havs. Seks italienerne, to overskrevs på hver sin «Chariot», satte kursen for moloåpningen med to knops fart.

Angrepsmetoden var ny og planen enkel. Italienerne skulle snike seg inn i havnen, ta seg neddykket fram til de to slagskipene og til «Sagona» og feste tidsinnstilte sprengladninger til skipenes bunn, spre tidsinnstilte brannbomber i havnebassenget idet de trakk seg vekk, og så forsøke å komme ut til «Scire» som lå og ventet.

Når «Sagona» sprang i luften, ville oljelasten flomme utover i havnebassenget, brannbombene ville sette fyr på oljen og forvandle Alexandria havn til et flammende inferno, og mange skip ville bli ødelagt. Angrepets vanskeligste punkt var forseringen av moloåpningen, som var stengt med doble og solide sperringer.

Idet italienerne lå utenfor i mørket og studerte problemet, ankom tre britiske jagere, sperringen ble åpnet for å slippe dem inn og sammen med dem gled angriperne gjennom moloåpningen med bare hodet av den forreste mann på hver «Chariot» så vidt over vannet. Vel inne i havnen la italienerne seg på bunnen, orienterte seg mot sine mål og gikk til angrep. Etter mye strev over den gjørmete havbunnen fikk to av lagene plassert sine sprengladninger under de to slagskipene, men da de ikke kunne slippe utav havnen igjen, ødela de sine «Chariots» og krøp i land for å iakttta det som videre kom til å skje. To mann ble imidlertid oppdaget, tatt til fange og brakt ombord på HMS «Valiant», men de røpte ingenting.

Det tredje laget, løytnant Martellotta og kvartermester Marino, var sluppet gjennom nettsperringen kl 0030. Først gled de langs bunnen av en krysser, men da ordren gikk ut på å angripe et tankskip, fortsatte de og nådde det ruvende underskroget av «Sagona», som lå akterfortøyet ved oljekaien. Martellotta fikk et anfall av kvalme med oppkast og ble tvunget å ta av seg dykkermasken. Han huket seg fast til roret på «Sagona» og ga Marino ordre til å feste sprengladningen så langt inn under tankskipet som han var istand til. Det var umulig for en mann å slepe sprengladningen med seg midt under bunnen slik hensikten fra først av hadde vært. Marino klarte å feste ladningen helt akter på «Sagona». Da det var gjort, ble brannbombene

strødd ut i vannet, farkosten deres ble senket og selv svømte de til lands. Her ble de senere tatt til fange. Ved daggry begynte eksplosjonene. Først brakte det løs under HMS «Valiant», som krenket 5 grader til styrbord og la seg til ro på bunnen.

Kort etter gikk det likedan med HMS «Queen Elizabeth». To britiske slagskip var satt ut av spill for mange måneder av bare fire italienerne. En kort tid var det stille, så hørtes en voldsom eksplosjon fra «Sagona». Storparten av akterenden ble blåst bort og vannet fylte maskinrommet, men merkelig nok ble ingen av besetningen drept. Den ene jageren som lå langs skutesiden fikk betydelig skade i baugen, mens «Sagona»s tankskott holdt slik at ikke en dråpe av de 12.000 tonn olje i lasten rant ut i havnen. Da brannbombene begynte å detonere et par timer senere, fant de ingen næring for flammene og gjorde ingen skade. Alexandria havn var reddet.

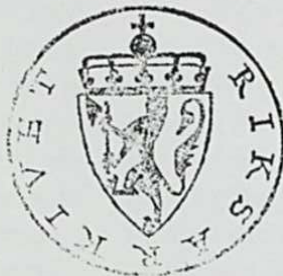
Under den kraftige eksplosjonen i «Sagona» ble noen av besetningen innesperret i lugaren, deriblant Ludvig Waage. De fikk seg et kraftig sjokk og sammen med andre av besetningen fikk han et kort opphold på hospitalet. Etter at de ble utskrevet fra sykehuset, fikk de hyre på andre båter som hadde behov for nytt mannskap. Ludvig ble stående ombord i «Sagona» til 27.12.1941.

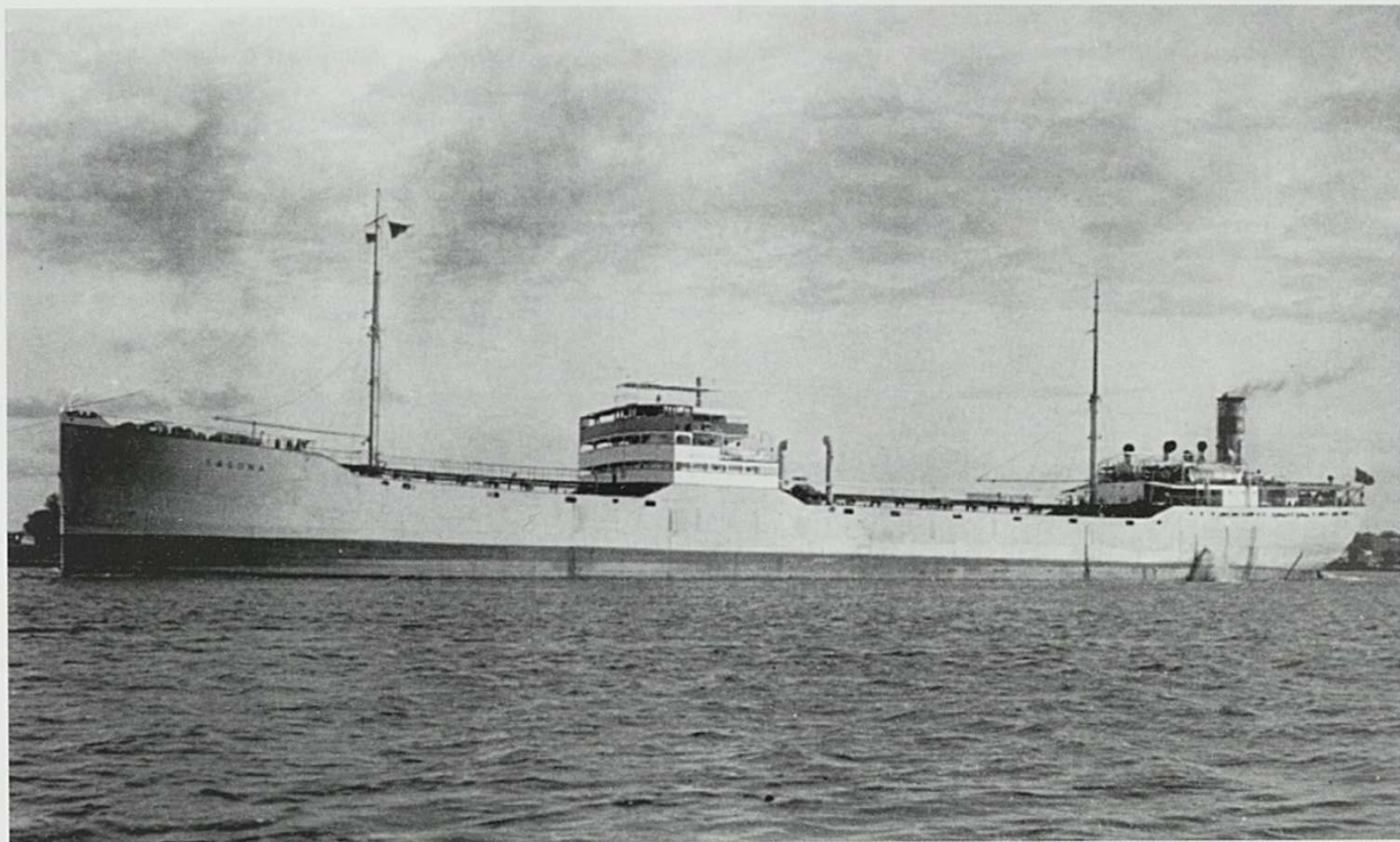
Det så ut for at Ludvig Waage ble værende i Alexandria, for den nye båten som han mønstret på gikk i skytteltrafikk mellom Haifa og Alexandria med flybensin. Han mønstret som byssegutt 23.1.1942 og overtok som tømmermann 1.6.1942 og ble stående ombord til 20.11.1942. Det var en utsatt fart de gikk i. Om dagen gikk skipet inn til oljekaien og losset litt av lasten, om kvelden gikk de utenfor moloen og ankret opp. Faren for bombing ved kaien var

Fødselsnr./ Birt. no.	Etternavn/ Surname	Før- og mellomnavn/ First and middle name(s)
25.04.09	WAAGE	Ludvig Ingebret

Fartøyet navn/ Name of vessel	Stilling/ Rank	Tiltråd/ Service from	Hyre fra/ Wages from	Fratråd/ Service to	Hyre til/ Wages to
SAGONA	tømmermann	12.10.39		27.12.41	
O.B.SØRENSEN	byssegutt	23.1.42		31.5.42	
O.B.SØRENSEN	tømmermann	1.6.42		20.11.42 (Syk)	
GRANVILLE	matros	24.3.43		4.1.44	
NORFJELL	tømmermann	28.2.44	omkom v/ulykke i sjøen		
den 14.7.44.					

*Gudrun R. Helgesen*  
Gudrun R. Helgesen e.f.





### *Sagona*

for risikabel med flybensin i lasten, og utenfor moloen var de et lett bytte for ubåter som ikke lå så langt unna. De ble gående mellom Haifa og Alexandria til 20.11.1942, da ble han sykeavmønstret og ble værende i land 24.3.1943.

Ludvig mønstret som matros 24.3.1943 etter et lengre opphold i land. Vi har ingen opplysninger om farten, men antar at skipet gikk til Australia og tilbake til Midtøsten og India i forsyningsfarten. Japanske og tyske ubåter torpederte 29 handelsskip de tre første månedene i 1944 i

Det Indiske Hav (NF II, s. 314). Vi antar at han gikk i det farvannet i denne tidsperioden, for neste utmønstring skjedde fra Bombay..

Ludvig mønstret som tømmermann 28.2.1944. Vi antar at de gikk i fart på den Persiske gulf og India, for 14.7.1944 var de på vei fra Bombay til Curacao, da han ble slått overbord og omkom ved ulykke på sjøen ifølge fartsopp-gaven. Har ingen papirer eller opplysninger om den hendelsen.