

Jeg er født 24. april av foreldre skibsfører Anfind Olai Anfindsen født 3.6.1822, død ved skipsforlis høsten 1865, og hustru Anne Marie Schnell Bøhraer født 12.1.1830, død 16.10.1860. Etter min mors død, ble min far gjengiftet i 1863 med Thomine Toftegård Bøhmer, en søster av hans første hustru. Etter fars død så altså min pleiemor igjen med 5 barn, 4 pleiebarn og sin sønn født 19.3.1865. Det var kan man forstå, ingen lett sak for hende å holde frem og oppdra 5 friske og viltre unger, 4 gutter men med litt hjelp av fars rederi fikk vi en god og standsmessig oppdragelse, takk og ære være vor kjære pleiemor for det. Vår bopel var Sandviken i Bergen hvor vi leid hus i Pyttegrænden 1. Rade No 66.

Min første skolegang (barneskolen) var hos frøken Vanderfehr, og senere begynte jeg på Lungegårdens Befalingsskole, med overlærer Hovland som skolebestyrer. Jeg var intet skolelyst, men slo meg igjennom, og etter endt skolegang, begynte jeg å arbeide som læregutt ved Bergens Mekaniske Verksted våren 1871. Jeg var da 14 år. Inntil sommeren 1873 måtte jeg være på verkstedet klokken ½ 7 morgen, vinter og sommer, og jeg hadde lang vei å gå fra hjemmet i Sandviken til Solheimsviken, en lang tur av 4-5 kilometer, ca ¾ times gang, og måtte derfor opp tidlig om morgenen. Arbeidstidens lengde var den gang 10 ½ time daglig, fra 6,30 morgen til 6,30 aften med 1/2 time frokost og 1 time middag.

Sommeren 1873 ble jeg overflyttet fra verkstedarbeidet til tegnekontoret hvor jeg den første tiden utførte kopieringsarbeid og arbeidstegninger, senere mer selvstendig arbeide med skips- og maskintegninger. På tegnekontoret var jeg beskjeftiget i vel 2 1/2 år inntil februar 1876 da jeg ble oppsagt grundet større innskrenkning av mangel på arbeid. Så i mai måned samme år tok jeg meg tur som fyrbøter med kjøpmann Lehmkuhl's Dampskip "Phønix" (Kaptein Nilssen) og for med denne på Nordsjø- og Østersjøfart inntil november 1877, altså 1 1/2 år da skipet forliste på det Jydske Rev, ved Ægger Kanal og hvorved 3 mann av besetningen kom bort. Vi som ble berget den gang, ble tåt i land ved hjelp av rakettpart. 1ste maskinisten på båten het Schanke - en streng, bestemt og elskelig mann. 2. den maskinisten bedte Frick.

Etter hjemkomsten fra Forliset, sluttet jeg på sjøen, og fikk straks plass på tegnekontoret hos verkseier Sang, som den gang hadde mekanisk verksted og patentslip på Møhlenpris, Bergen.

Man skulle nemlig da bygge den første rutebåt som skulle trafikkere postruten Bergen-Newcastle ("Englandsruten"). Det skulde være et kombinert seil- og dampskip med hjelpemaskin og skonnertskib rigget. Båten som ble bygget for den bekjente skipsreder P.G. Halvorsen, Bergen, fikk navnet Bjørnstjerne Bjørnson, og der ble satt store forventninger og forhåpninger til den. Den ble dessverre ikke gammel. Den forliste i Nordsjøen året etter.

Hos Bang på Møhlenpris var jeg da til 20. April 1878. Jeg hadde da mottatt plass ved Vignæs Kobberværk på Karmøy, hvor det skulde oppsettes en større heismaskin, og jeg skulde være med ved monteringen av denne, og senere overta stillingen som 1. ste maskinist.

Maskinen som var dobbeltvirkende med ventilstyring, den gang en ny construction, ble levert fra Hamboldt Fabrikker - Kalk bei Köln, 120 HP. Den stillingen som maskinist hadde jeg inntil våren 1881, da jeg ble tilbudt plass ved Grubenes Tegnekontor, hvor jeg - foruten mitt arbeide med grubetegninger, også skulde ha ledelsen av de forskjellige nyanlegg ved verkets vaskerier og de mekaniske verksteder.

Sommeren 1882 satte Gruberne i gang en mindre grubedrift (Prøvedrift) oppe på Bremnesøen ved Hesken (Alfsvåg Gruber) og da ble jeg forflyttet dit opp for å ha med anlegget der å gjøre og samtidig være materialforvalter.

I den tiden jeg var ansatt på Vignæs Kobberverk, var franskmannen ingeniør Jerimant 1.ste direktør ved verket. Det var en bestemt og meget dyktig mann. Han sluttet våren 1881. Deretter kom franskmannen Haudret som da var der i 21/2 år, og deretter i 1883 kom Nordmannen O.A. Corneliusen (Norsk Bergkandidat) tidligere ansatt som direktør ved Senjens Nickelværk i Vesterålen. Han var der til 1892 (9 År) da han ble ansatt som direktør for det nystartede Sulitjelma Gruber. Franskmannen Ingeniør Charles Defrance som fra først av startet driften ved Vignæs Kobberverk, var generaldirektør for Verket. Han var også leder av verkets svovelsyre og kobberverk i Antwerpen: Société des Mines Usines de Auvre de Vignæs. Han var bosatt i Bruxelles, men kom til Vignæs og oppholdt seg der gjerne 5-6 uker hver sommer. Han var en sjelden avholdt og dyktig leder som alltid søkte å holde verket i tipp topp stand og gjorde meget godt for sine funksjonærer og arbeidere. Vignæs Kobberverk ble nedlagt i 1895.

Ved Alfsvåg Gruber (nevnt foran) var jeg da inntil driften ble nedlagt der Sommeren 1885. Direktøren ved Alfsvåg Gruber var ingeniør Velleus, en Belgier.

Da Driften var nedlagt ved Alfsvåg flyttet jeg tilbake til Vignæs Gruber, og inntok min gamle stilling som av alt nyanlegg og de mekaniske verksteder, og fortsatte hermed helt til den 1. April 1892 da jeg overtok samme slags stilling ved de store, den gang nystartede Sulitjelma Gruber.

#### Sulitjelma Gruber.

Den vesentlige grund hvorfor jeg sluttet på Vignæs var at det den gang var begynt å gå tilbake med grubedriften der. Malmtilgangene ble mindre og kobberfattige, og gravene som var svært dype, ble kostbare å drive. Verkets direktør C. A. Corneliusen var blitt ansatt som direktør ved Sulitjelma Gruber. Gjennom ham ble jeg tilbudt og fikk stilling der, hvor det var å ta fatt på å skape et nytt, stort og mest mulig tidsmessig anlegg. Der var jo nemlig så å si intet gjort av anlegg tidligere. Der var tidligere kun drevet skjerping og forsøksarbeider i fjellene rundt Langvandet, og så var det bestilt og kjøpt en del av Vignæs Verks gamle vaskerimaskiner. Men noe hus for disse maskiner var ennå ikke reist. Jeg kom med postskipet Nordstjernen til Bodø tirsdags morgen den 15. april, og neste dag reiste jeg med den gamle D/S Salten innover fjorden. Mitt reisefølge fra Bodø var pioneren for sulitjelmaforetagendet, den bekjente ingeniør Alfred Hasselbom. Vi kom til Finneid og ekspeditør Roesen, - Finneidet var utskipningshavnen og ekspedisjonsstedet, om aftenen kl 5 og tok inn på hotellet.

Neste Morgen den 17. sto postsleden for hotelldøren. Postføreren var den gamle velkjente bjørnejegeren Peder Larsen, Grønli, og vi ga oss i vei oppover isene på Nedre- og Øvrevand (10 km) og kom til Sjønstå klokken 7. Etter å ha fått litt varm kaffe hos ekspeditøren, Kleven, og fått frisk hest for sleden, bar det i vei over fjellet. Ved Tverråmo, ca. 2 Km fra Sjønstå, hvor jernbaneingeniørene var installert, var vi innom og hvilte og fikk forfriskninger, og så gikk det videre til Fossen hvor Isaksen var ekspeditør. Etter en kort rast der, måtte vi over nok en fjellrygg før vi nådde ned på Langvandet.

Omtrent 4 Km. opp på vandet kom flere sleder fra Furulund med direktør Corneliusen (som hadde tiltrådt 2 a 3 uker tidligere), Sture Person Henning og flere av funksjonærene i møte med oss. Det var ved 11. tiden skjærtorsdags formiddag, lidt kaldt, men presentasjonen og den elskverdige og hyggelige

mottagelse foregikk i fin sol. Så bar det i vei i raskt tempo til Furulund hvor en bedre lunch i messa ble inntatt sammen med hele funksjonærstanden. Den bestod den gang av direktør O. A. Corneliussen, Sture Person Henning, Kontorsjef Idof Lindberg, Ingeniør Harald Wedholm, gruveingeniør Friedrich Schütz, bokholder Bokelund, handelsbestyrer Green, sykesøster Frk Hagstedt og Husbestyrerinne Frk. Anderson. Dr. Lange fra Rognan hadde ukentlig kontordag der oppe om fredagen og lørdag.

Under påskehelgen fikk jeg da anledning å gjøre meg godt kjent med terrenget og forholdene rundt omkring, for så etter påsken å ta fatt på det store og allsidige arbeide som forestod.

Furulund hvor altså administrasjonen og kontor var samlet, lå omtrent 7 km. oppe i Langvandet og ca 32 Km. fra Finneidet i en høyde over havet på 130 meter. En av gruvene, nemlig Mons Peter, det første funn (oppkalt etter finneren, en lapp) lå i Furulund. Alle de øvrige anbrudd lå spredt rundt på begge sider av Langvandet. Fra Mons Peter Gruben var der en enkeltspent taubane (Løpestreng) hvorfra den utbruddene masse fra gruva ble kjørt ned til Furulund hvor den ble sjeidet (sortert). Det ferdige eksportprodukt ble opplagt på kai ved vannet, for derfra når isen var gått bort, å fraktes ned til Fossen stasjon på store listerbåter som var bygget der oppe året forut.

Transportleden Langvandet - Finneidet nærmet seg nå fullførelse i overensstemmelse med de planer som tidligere var trukket opp av en sakkyndig kommisjon: Kisen skulde føres med prammer og slepebåt fra Langvandet til Fossen stasjon, derfra med jernbane til Sjønstå og videre over Øvre- og Nedre- vann igjen med prammer til Finneidet som utskipningshavn.

Jernbanebyggingen var overdraget til den bekjente og dyktige jernbanebygger oberstløytnant Ole W. Lund og skulde være ferdig høsten 1892. Lokomotiver og vogner var bestilt i Tyskland. På Langvandet var det året forut bygget en pram (Tsar Peter). Med denne skulle transporten på Langvandet foregå med hjelp av bukserbåt som var bestilt ved Trondhjems Mek. Verksted, (en 48 fots åpen båt) som skulle settes sammen der oppe. Seksjonene som var kommet til Finneidet, var under transport med hester på vinterføret over isene og fjellet. Det samme var tilfellet med de fra Vignæs innkjøpte vaskerimaskiner og trematerialer for de store vaskeribygninger og direktør Corneliussens og mitt flyttegods. Så der gikk daglig store hestekaravaner mellom Finneidet og Langvand forsert mest mulig for å nytte vinterføret.

Som ovenfor nevnt skulde Jernbanen være ferdig høsten 1892.

Til den tid var det om å gjøre også å få vaskeriet ferdig. Dette skulde settes opp ved Fagerli ved Balmielven for å få drivkraft fra denne. Men der var enda intet foretatt med bygningen, kun grunnarbeider, likesom der oppe i Balmielven var slått på en mindre tunnel (Vanninntak for turbindriften). Mellom Furulund hvor funksjonærene bodde, og Fagerli var noe over 3 km, og den gang ingen vei, hvorfor også veiarbeidet måtte settes i gang. Der skulde stadig føres tilsyn med arbeidet i Fagerli. Så lenge føret var bra på isen kjørtes imellom med hesteskys, senere med båtskys.

Samtidig med dette arbeide skulde det også bygges prammer for kistransporten både på Langvand og Øvre- og Nedrevand. "Tsar Peter" som tidligere var bygget ved Langvand, var nemlig for bred og plump, (butt) og for tung for slepning. Det kom da vel med at jeg tidligere hadde hatt litt befatning med skipsbygning, så jeg tør si at vi fikk en heldig fasong på prammen. Dyktige prambyggere fik vi

fra Saltdalen.

Der måtte også foretages Mudringsarbeider ved Hjemgamstraumen mellom Øvre- og Nedrevand, for den var for grund og ikke farbar utenfor flomtiden. Dertil skulde bygges kaier, losse- og lasteanlegg ved jernbanens begge endepunkter: Fossen og Sjønstå samt ved Finneidet. Så det var meget å vareta og ha tilsyn med, men det gikk med liv og lyst og med amerikansk fart, og alt selvfølgelig under overledelse av den dyktige, elskverdige og sympatiske direktør O. A. Corneliusen.

Foruten den fra Trondhjems Mek. Verksted leverte bukserbåt for transporten på Langvandet, ventedes fra Helsingborg oppsendt en bukserbåt bestilt der for Øvre- og Nedrevand. Dessuten var en jernmotorbåt innkjøpt fra Danmark til skyssbåt i Langvandet. Den ble i juni 1892 kjørt over Fjeldet fra Skjønstå til Fossen.

Før direktør Corneliusen tiltrådte som direktør (1. April 1892 var der en tysk direktør ved navn Vatter. Han hadde visstnok vært der i 3 år, og der var foretatt store forberedende arbeider. Men under Corneliusens regjeringstid (3 År) ble hele det store verk så å si oppbygget.

Etter Corneliusen kom direktør Wenström som var der i 2 1/5 år. Høsten 1897 kom direktør Emil Knudsen. Han var tidligere direktør ved Røros Kobberverk. Han hadde også være gruveingeniør ved Vignæs Kopperverk. I 1905 ble overingeniør Holm Holmsen som også før var på Røros, ansatt som 2dre direktør.

Knudsen var direktør inntil høsten 1903. Da overtok Holmsen stillingen. Han sluttet året 1921. Deretter overtok ingeniør Andreas Quale som i flere år hadde været direktør ved gamle Alten Koppergruber, som også eides av Sulitjelma. Han var etter at Alten ble nedlagt kommet til Sulitjelma i 1911 som 2dre direktør under Holmsen. Quale er fremdeles 1ste direktør der oppe.

Jeg sluttet i Sulitjelma julen 1920 og hadde da vært anså der i 28 ¾ år under 6 direktører. Jeg hadde ofte meget å vareta og ansvaret for. Men det var et særdeles interessant arbeide. Ledelsen for verket, direktørene og styrelsen i Helsingborg var så overmåte elskverdige mennesker. Det samme var tilfellet med alle funksjonærene, kollegene og arbeiderne. Alt gikk med liv og lyst.

Noen måneder før jeg sluttet ved verket i Sulitjelma, hadde jeg kjøpt meg en mindre villa nede i Nøtterø ved Tønsberg, og tenkte å bosette meg der i min alderdom sammen med min sønn Finn som ikke var riktig sterk. Han kavde nemlig nyresykdom, men så døde kan tre måneder etter at jeg hadde flyttet der ned (våren 1921). Da bestemte jeg meg for å selge stedet og flyttet derfra, - nærmere mine 2 gifte Døtre.

Jeg flyttet altså fra Nøtterø i juni 1921 og bodde som pensjonist flere steder. Om somrene var jeg gjerne en tur opp til mit kjære Sulitjelma og besøkte min datter Thelma, som var gift med ingeniør Tangen. Derfra reiste jeg da oftest til Stockholm og besøkte min andre datter, Ågot, som var gift med ingeniør Kjell Lund. Han var den gang ansatt som teknisk sekretær på sulitjelmabolagets hovedkontor. Om vinterens bodde jeg på forskjellige steder sydpå i og omkring Oslo. På denne måte tilbragt jeg tilværelsen i flere år. Jeg var nemlig takket være Sulitjelma Aktiebolag så heldig og godt situert med den av bolaget bevilgede årlige pensjon, at jeg kunde leve og oppholde meg standsmessig uten å ha næringsorg.

Så i mars måned 1927 da jeg av min gamle kjære venn, direktør Andreas Quale i Sulitjelma hadde fått et løfte på å få en bekvemligket oppe i Sulis igjen, besluttet jeg meg for å flytte dit opp og leve der som pensjonist med eget hushold. Der bodde jeg da til høsten 1928 da min svigersønn ingeniør K. J. Tangen fikk plass som overingeniør ved Trondhjems Cementstøperi og entreprenørforretning.

Da flyttet jeg sammen med dem til Trondhjem og altså bodd her siden.

Ovenstående levnetsbeskrivelse er nedtegnet av A. O. Anfindsen noen gang i 1930-årene. Han døde i Trondheim i 1942.