

Rangvald Hemnes

Skudenes

Rangvald var født 6. september 1914. Han var sønn av Mandius og Ragnille Hemnes. Som de fleste ungdommer på den tiden deltok Ragnvald i sesongfiskeriene, islandfiske og på fraktfart med stedets båt før han reiste på langferd. Han fant veien til Herman Simonsen, og med de erfaringene han hadde fra tidligere båter, mønstret han som matros.

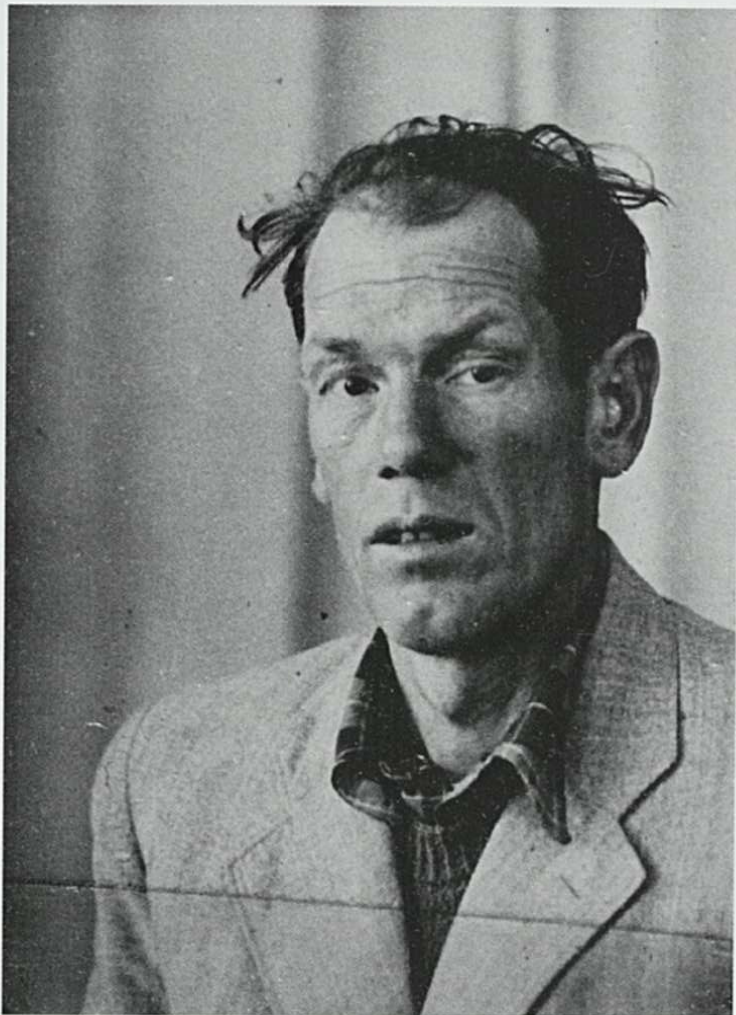
Rangvald mønstret som matros på «Port Antonio» 2.9. 1939 i Skudeneshavn. Det var en kombinert frukt- og stykkgodsbåt som gikk på Jamaica og forskjellige havner i Det Karibiske hav. Krigen i Europa var allerede brutt ut på den tiden, men det så ikke ut for at det skremte de norske sjøfolkene. Karibien var en trygg plass å seile på så lenge USA var nøytralt.

England hadde behov for tonnasje i fart mellom hjemlandet og Canada. «Port Antonio» ble satt i fart på Nordatlanten. Eskorte tjenesten var dårlig så tidlig i krigen og faren for torpedering var stor. «Port Antonio» var en heldig båt, den gikk klar av angrep i den utsatte farten.

29.4.1940 fikk Ragnvald hyre som matros ombord i dette skipet. Han var heldig og unngikk de store hendelser helt fram til november året etter. I boken om Nortraships flåte (NS I, s. 94) finner vi følgende: «Et annet stormbilde fra denne tiden nevner M/S «Bernhard», kaptein Ernst Asbjørnsen, i østgående konvoi SC 13. Den 28. november møtte konvoien et overhendig vær 200 n. mil øst av New Foundland. Det franske D/S «Lisieux» ble brukket ned av stormen, ti mann omkom, og to livbåter med henholdsvis 15 mann og 1 mann drev rundt mellom sjøskavlene. «Bernhard» fisket først opp de 15 og krysset rundt til også båten med den ene overlevende ble observert og reddet. Deretter returnerte «Bernhard» til St. Johns med ankomst den 5. desember (1940).» Ragnvald stoppet ombord til 1.10. 1941.

Ragnvald gikk ombord på «Lisbeth» i Glasgow som matros 20.10.1941. «Lisbeth» gikk i transatlantisk fart og for det meste med trelast fra Canada til England. Skipet fortsatte i denne farten og hadde mange nervepirrende turer. Været var dårlig på den tiden av året, eskortene var mangelfulle og tapene ble store for den norske handelsflåten. Båten var blant de heldige. Ragnvald fortsatte ombord til 14.3.1942 da han mønstret av i Cardiff og tok en kort ferie. Under det korte oppholdet benyttet han anledningen til å ta et «Merchant Navy A/A Gunnery Course».

Ragnvald tok seg jobb som matros 26.3.1942 i New York. «Norbryn» gikk i transatlantiske konvoier med New



York som konvoihavn. Lasten bestod av krigsmateriell som lokomotiver og tendere på dekket. Utenfor Cape Hatteras på østkysten av Amerika opererte tyske ubåter helt oppunder land. Så lenge ubåttoffensiven fortsatte der, var det forholdsvis rolig i Nordatlanten. Konvoiene behøvde ikke å seile den lange og kalde omveien oppunder Grønland. Men i den østlige delen av Nordatlanten opprettholdt tyske overvåkingsfly sin daglige aktivitet og overvåket den allierte skipsfarten. «Norbryn» fortsatte i Nordatlanten, og Ragnvald mønstret av i New York 20.1.1943.

Ragnvald mønstret som matros på «Britamsea» i Portland, Maine, 8.2.1943. De gikk i fart mellom de karibiske oljehavnene og østkysten av Amerika. Den tyske sjøkrigsledelsen satte mye inn på å øke styrken i dette lovende farvannet, og mange norske skip ble torpedert med tap av menneskeliv. Man antar at i den perioden tyske ubåter opererte der, senket de 30 norske båter. «Britamsea» fortsatte å seile på Karibien og østkysten av Amerika. På den

tropper og krigsmateriell fra USA til Storbritannia. Den tyske overkommando var klar over at dette var opptaket til et alliert angrep mot Europa i nær fremtid. «Egda» fortsatte i forsyningstjenesten mellom U.S.A og Storbritannia.

I begynnelsen av 1944 lå 30 tyske ubåter i Nordatlanten. De fleste opererte spredt i små grupper vest av Irland og sør av Island, resten lå nordøst av Azorene med front mot nord-sør-gående konvoier. Tyske fly deltok nå mer aktivt i samarbeidet med ubåtene for å lokalisere konvoiene, men disse fortsatte å strømme over Nordatlanten med forsyninger til invasjonsslåten. Endelig 6. juni 1944 drønnet allierte bombefly innover Normandiekysten. Åtte-ti mil av land dannet en armada av krigsskip en front på 50 n.m. bredde. I denne operasjonen var omkring 7.000 skip og fartøyer av alle slag involvert. Den norske tankbåten «Egda», var en de mange som gjorde sitt til at invasjonen ble vellykket. Det kom store ord fra Churchill om den norske tankflåten som fraktet 50 % av all olje og bensin til England. Ragnvald fortsatte ombord i «Egda» med forsyning av bensin og olje til de allierte fra amerikanske oljehavner. 20.11.1944 mønstret han av i Philadelphia, reiste til New York og meldte seg som hyresøkende etter en kort ferie.

Ragnvald mønstret som matros på «Fernmoor» i New York 15.12.1944. De allierte i Europa hadde stor fram-

gang og jaget tyskerne på alle fronter. Forsyningskonvoiene strømmet over Nordatlanten med forsyninger både til de krigførende og til de sivile som hadde levd på rasjoner under hele krigen. Konvoirapportene fra farten langs den engelske kysten i 1945 markerte stigning i ubåt-aktivitet rundt Storbritannia. Ubåtene var nå tilbake der de hadde begynt krigen, de var nå utstyrt med schnorkelrør, som sørget for luftinntak og ekshaust utslipp. De holdt seg konstant neddykket. Med ny optimisme stakk 20 ubåter tilsjø fra norske baser i januar 1945, de fleste med kurs for Irskesjøen. Det så ut for at ubåtene konsentrerte seg i North Channel, det var innseilingen til Irskesjøen som hadde vært et betryggende sted tidlig i krigen. Alle konvoier til Glasgow, Liverpool og andre viktige havnebyer passerte North Channel på vei videre nedover Irskesjøen og kanalhavnene. «Fernmoor» gikk i fast rute mellom New York og Liverpool i denne fasen, og fra januar 1945 ble 5 norske båter torpedert i Irskesjøen utenom en del utenlandske skip.


I britisk farvann krysset ikke mindre 51 Schnorkelubåter i et siste forsøk på å lage en ny offensiv mot skipsfarten. De fikk senket mange båter både på østkysten og vestkysten. Nede i den engelske kanalen foretok tyske E-båter (hurtiggående båter) nattlige lynangrep og dessuten var miner fortsatt en konstant fare.

Om kvelden 4.5.1945 sendte Admiral Dönitz ut ordre

Fødselsnr./ Birt. no.	Ettersnavn/ Surname	For- og mellomnavn/ First and middle names
06.09.14	HEMNES	Ragnvald

Fartøyet navn/ Name of vessel	Stilling/ Rating	Tiltråd/ Service from	Hyre fra/ Wages from	Fratråd/ Service to	Hyre til/ Wages to
BERNHARD	matros	29.4.40		1.10.41	
LISBETH	"	20.10.41		14.3.42	
14.3.42 registrert i Cardiff.					
NORBRYN	matros	26.3.42		20.1.43	
BRITAMSEA	"	8.2.43		28.11.43	
FENJA	"	13.12.43		9.4.44	
EGDA	"	17.4.44		20.11.44	
FERNMOOR	"	15.12.44		3.7.45	
12.7.45 Liverpool pool.					
LYSAKER V	matros	13.7.45		10.8.45	
LEKTOR GARBO	"	10.8.45		22.10.45	
1.11.45 i land, syk.					
ANNA KNUDSEN	matros	7.11.45	fremdeles omb.pr.28.2.46.		

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





Anna Knudsen

til alle tyske krigsskip i sjøen om å stanse fiendtlighetene og løpe i havn. Enkelte av ubåtene oppfanget ikke meldingene, andre ignorerte dem. Blant disse var U 2336, den fortsatte inn til kysten av Skottland og jaktet på konvoier og manøvrerte seg i angrepsposisjon. En konvoi som var på utgående fra Methil, ble angrepet av to torpedoer og begge traff. Lederskipet i konvoien var D/S «Sneland» av Haugesund. Seks av mannskapet omkom, mens de 22 overlevende ble reddet av et annet norsk skip i konvoien, nemlig D/S «Selvik». M/S «Sneland» var det siste norske

skipet som ble torpedert i britisk farvann.

Da Norge ble fritt den 8. mai 1945, var Ragnvald fremdeles ombord i «Fernmoor». Skipet var heldig i det farefulle farvannet det seilte den siste delen av krigen. De fortsatte å seile på New York og Liverpool til 3.7.1945, da han mønstret av i Liverpool. Etter en ukes ferie mønstret han på ny båt og fortsatte å seile. Den 18.5.1946 mønstret han av «Anna Knudsen» i Sandefjord, og kom hjem etter nærmere syv harde år i krigssonen, en påkjenning som satte merker etter seg.