

Thorvald Høines

Skudeneshavn



Thorvald Høines hadde allerede mange års fartstid bak seg da krigen brøt ut i Europa i 1939. Som så mange andre i Skudeneshavn valgte han sjømannslivet. Da han gikk ombord i D/S «Vigsnes» i november 1939, falt det han knapt i tankene at han nå la ut på en langreis som skulle vare i vel seks år.

Thorvald Høines mønstret ut som førstemaskinist på D/S «Vigsnes» 5.11.1939. Krigen i Europa var på den tid i full gang, og Nordsjøen var en farefull plass for norsk skipsfart. Skipet lå i Drammen og tok inn trelast for England. Disse trelastbåtene hadde vanligvis kull som reurlast til Norge. De ble hardt rammet av sjøkrigen, og ikke minst minefaren var stor på kysten av England. Mange norske båter ble tidlig i krigsårene minesprengt, ofte med tap av menneskeliv.

D/S «Vigsnes» kom seg over Nordsjøen med lasten uten noen form for angrep. Og den fortsatte i Nordsjøfarten til 9. april 1940. Da var skipet på vei til Bergen med en last kull og var oppunder norskekysten da de fikk vite at tyskerne hadde gått inn i Norge. De returnerte til England for nærmere ordre. Der gikk de inn i Nortraships flåte og fortsatte sin seilas på kysten av Storbritannia. De var også med i transatlantiske konvoier.

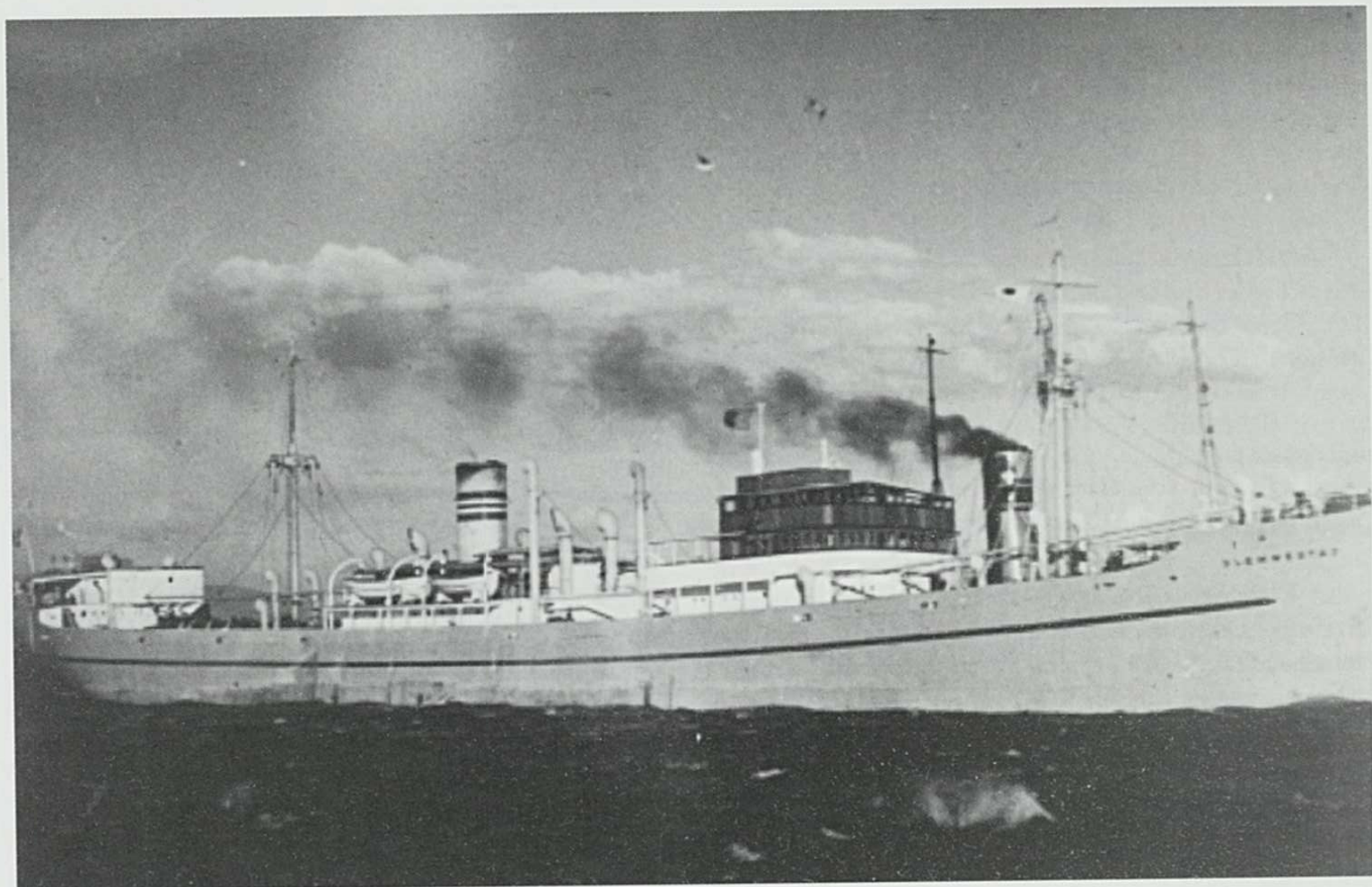
Fra boken om Nortraships flåte (bd I, s. 74) trekker vi

Fødselsnr./ Birth no.	Etternavn/ Surname	For- og mellomnavn/ First and middle names
21.04.1900	HØINES	Thorvald

Fartøyes navn/ Name of vessel	Stilling/ Rating	Tiltrådt/ Service from	Hyre fra/ Wages from	Fratrådt/ Service to	Hyre til/ Wages to
VIGSNES	1.maskinist	5.11.39		21.4.41	
VIGSNES	1.maskinist	15.8.41	reddet v/forlis	23.1.45	
5.2.45 i land, syk. 26.3.45 Newcastle pool.					
SLEMMESTAD	1.maskinist	22.6.45		12.7.45	
BORGFRED	1.maskinist	6.8.45		17.11.45	

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





Slemmestad

til syd. Han la øyeblikkelig kursen om til N og forserte til det ytterste. Signal om angrepet ble sendt, men av en eller annen grunn klarte ikke Portishead Radio i land å lese posisjonsgruppen, slik at Admiralitetet bare fikk kjennskap til at «Hird» var angrepet vest i havet et sted. U 65 tok opp jakten på «Hird», som ble innhentet kl. 0325 den 15. september i posisjon 5810 N 1400 W. Været var pent med måneskinn. Torpedoen traff om styrbord mellom luke 1 og 2. «Hird» la seg sterkt over og Fredhjem fryktet for at den høye dekkslasten ville bringe skipet til å kantro. Han slo stopp i maskinen, beordret alle mann til båtene og gikk selv som siste mann fra borde. Ubåten så man ikke mer til, derimot så man lys fra et fartøy ikke langt borte og tilkalte dets oppmerksomhet ved hjelp av båtlyktene. Fartøyet viste seg å være den islandske tråleren «Thorulfur», som holdt seg i nærheten til «Hird» gikk ned kl. 0700 om morgenen. Tråleren førte deretter folkene inn til Fleetwood.

U 99, sjef Kretschmer, hadde heller ikke klart å lokalisere SC 3. Sent på kvelden den 15. september kom ubåten isteden over «Lotos», kaptein Karl Hjellevstad, ca. 15 n. mil NW av Rockall. I dette farvannet var det stiv kuling, høy sjø, overskyet og delvis måneskinn. Kl. 23.38 traff torpedoen i akterkant av luke 2 om styrbord, en god del av dekkslasten ble sprengt overbord, forskipet sank noe ned, og radiosenderen ble ødelagt av detonasjonsrystelsene.

Maskinen ble straks stoppet, og alle mann kom vel fra borde i to livbåter. En halv time etter gikk «Lotos» ned. Først nå kom ubåten til syne, praiet livbåtene for å vite navn etc., og forsvant i mørket. I den grove sjøen mistet livbåtene kontakt med hverandre i løpet av natten. Kapteinens båt med åtte mann nådde etter nesten 5 døgn Castlebay på Hebridene, der Hjellevstad varslet om båten med den øvrige ni. Denne var allerede kommet til rette.”

Resten av konvoi SC 3 kom velberget til lands, og skipene gikk til sine bestemmelsessteder. En slitsom tur var over. D/S «Vigsnes» fortsatte nå i engelsk kystfart og det ble også noen turer i transatlantisk konvoifart. Det var allerede en kjensgjerning at Nortraships flåte hadde gitt et hederlig bidrag til den felles innsatsen. En uhyggelig konsekvens av de mange skipstapene var de store tap av menneskeliv i denne perioden. Ombord i de 34 skip som ble torpedert av ubåter i Atlanterhavet hadde der vært til sammen 660 personer, av dem omkom 298 sjøfolk eller vel 45 %.

De to første månedene av 1941 var en forholdsvis rolig periode i farledene rundt de britiske øyer. Hovedtyngden av de tyske bombefly var dirigert mot innlandsmål, og skipsfarten ble ikke utsatt for massive flyangrep slik tilfellet hadde vært høsten 1940. Men minefaren var en konstant trussel. Meget var gjort for å motvirke den intense tyske

minelegging det foregående år. Et halvt tusen minesveipere var i stadig arbeide med vanlige oropesasveip såvel som magnetiske sveip, og mange var etterhånden også blitt utstyrt med akustiske sveip.

Det karakteristiske ved minekrig er at man aldri kan være sikker. De nye minene var i regelen utstyrt med mekanismer som gjorde at de kunne bli overseilt mange ganger før de sprang, og et sveipet farvann kunne være like farlig igjen neste morgen etter at tyske minefly hadde vært over i løpet av natten (NS I, ss. 141-142).

D/S «Vigsnes» seilte på kysten til vårparten da den gikk over i konvoitjenesten på Atlanterhavet. Men den tiden skipet seilte i kystfart var det flere norske båter som ble skadet av miner. Den 12.1 ble M/S «Tijuca» mineskadet utfør Barry og slept inn til havn. En annen norsk båt, D/S «Roy», ble også skadet og slept inn til Hull. Ingen av mannskapet var skadet. 6.3 ble den norske tankbåten M/T «Mexico» skadet av en mine på reise fra Curacao til London, dette skjedde ved innløpet til Themsen. Skipet sank på grunt vann og ble liggende til krigen var over. Det var bare noen av de norske skipene som ble skadet under kystfarten, men en stor del av kystflåten gikk ned utover våren.

D/S «Vigsnes» var nå gått over til transatlantisk konvoifart og Thorvald mønstret av sannsynligvis i Halifax 21.4. 1941. Lulle var i Halifax 17. mai 1941, og da var det en tilstelning for norske sjøfolk. Lulle deltok på festen og nevnte dette for Thorvald etter krigen. Da kunne Thorvald fortelle at han ikke deltok fordi han satt barnevakt for Devoldfamilien, der hustruen som kjent kom fra Skudeneshavn og hun var nærmeste nabo til Thorvald. Han var sykemeldt i tidsrommet 21.4 til 15.8 1941. Da mønstret han påny ombord i gamleskipet «Vigsnes» og fortsatte i konvoifarten i Nord-Atlanteren, senere ble det kystfart mellom Tyne og London. Dette var en svært utsatt fart på den tiden. Men «Vigsnes» var heldig selv om skipet gikk på de mest utsatte stedene. Året 1941 gikk ut uten noen uhell og skader.

Ved inngangen til 1942 var det ikke bare tyske bombefly som var fienden, men også været var en motstander som krevde sitt. Flere av de norske skipene som gikk på kysten av England led havari på grunn av dårlig vær, men «Vigsnes» holdt det gående uten noen form for havari eller bombing.

I oktober/november 1942 forberedte de allierte sin offensiv i Nord-Afrika. Mange av de norske fartøyene som gikk i kystfart på England ble utblinket til å delta i invasjonen, og da som ammunisjons-skip. De hadde den rette størrelsen som satte dem istand til å gå inn i de sønderbombede havnene med sine forsyninger. 5.11 stevnet de første båtene inn Gibraltarstredet (NS II, s. 170). De norske ammunisjonsbåtene var: «Berto», «Bjørkhaug», «Brisk»,

«Facto», «Hildur», «Inger 4», «Marga», «Mammy», «Selvik», «Selbo» og «Torfinn Jarl». Alle var kjente kystbåter. Men «Vigsnes» fortsatte ufortrødent i sin kystfart. Men på ettersommeren 1943 fikk den ordre om å gå til Middelhavet, der det var stort behov for såkalt «småtonnasje» som skulle avløse veteranbåtene som nå trengte overhaling etter innsatsen. «Vignes» fortsatte i forsyningsfarten og fulgte invasjonsflåten på de forskjellige frontavsnitt. Det var fra basene i Nord-Afrika de tok inn forsyningene som bestod av ammunisjon og bomber. Dette ble losset nær fronten på Sicilia og Italia. Høsten 1944 gikk turen tilbake til Storbritannia, og påny ble det kystfart der.

23.1.1945 ble en skjebnedag for «Vigsnes». Fra boken om Nortraships flåte (bd II, s. 386): "U 1172 har også fått godskrevet D/S «Vigsnes», kaptein Haakon Tronstad, lastet 2000 tonn kull for Mersey. Den 23. januar kl. 12.15 forlot «Vigsnes» konvoien og lå kl. 16.50 utenfor Anglesey. Det var pent vær. Torpedoen traff babord forskip, damp, vann og røk fylte maskinrommet slik at det ble umulig å stoppe maskinen, og «Vigsnes» krenget babord og begynte å synke. Man fikk ut styrbord båt med 17 mann, to mann hoppet til sjøs og seks mann holdt seg til flåten og motorbåten akter da «Vigsnes» sank etter 10-15 minutter. Alle ble tatt opp av livbåten og kom velberget inn til Anglesey kl. 22.30 samme kveld."

Etter torpederingen tilbrakte Thorvald Høines en tid på land. Han var sykemeldt fra 5.2.1945 til 26.3 da han meldte seg som hyresøkende på Newcastle pool. Han ble gående i land fram til 22.6.1945, da var krigen i Europa slutt, men den fortsatte i Østen.

Thorvald mønstret ombord 22.6.1945 som 1. maskinist. Dette var en av de trofaste båtene som hadde hatt mange harde tårer i Nord-Atlanteren. Den siste konvoien vi har sporet opp, var ON 288 som omfattet 108 skip. Den var da på vestgående, og på den tiden opererte 20 store havgående tyske ubåter på østkysten av USA. Overfarten gikk uten noen hendelser. Det ser derfor ut for at Thorvald Høines hadde bare den ene turen ombord. Han mønstret av i New York 12.7.1945. Dette kan stemme med overfarten, og Lulle Thomassen traff ham i Brooklyn på den tiden.

Dette skipet ble ifølge Nortrashipsboken (bd. 2, s. 311): "chartret av US Army for transport fra juli 1943 og satt i fart på New Guinea og andre øyer i det området. Skipet kunne også føre tropper i tillegg til lasten. Det foreligger ingen norske krigsrapporter fra Stillehavet for året 1943. Skipene seilte forholdsvis trygt i le av de militære operasjoner." Vi kan tilføye at «Borgfred» reddet 50 mann fra tre britiske skip i Atlanterhavet i 1941. Thorvald gikk ombord i New York 6.8.1945 som 1. maskinist. Han mønstret av 17.11.1945, da var det 6 år og 12 dager siden han forlot sitt hjemland.