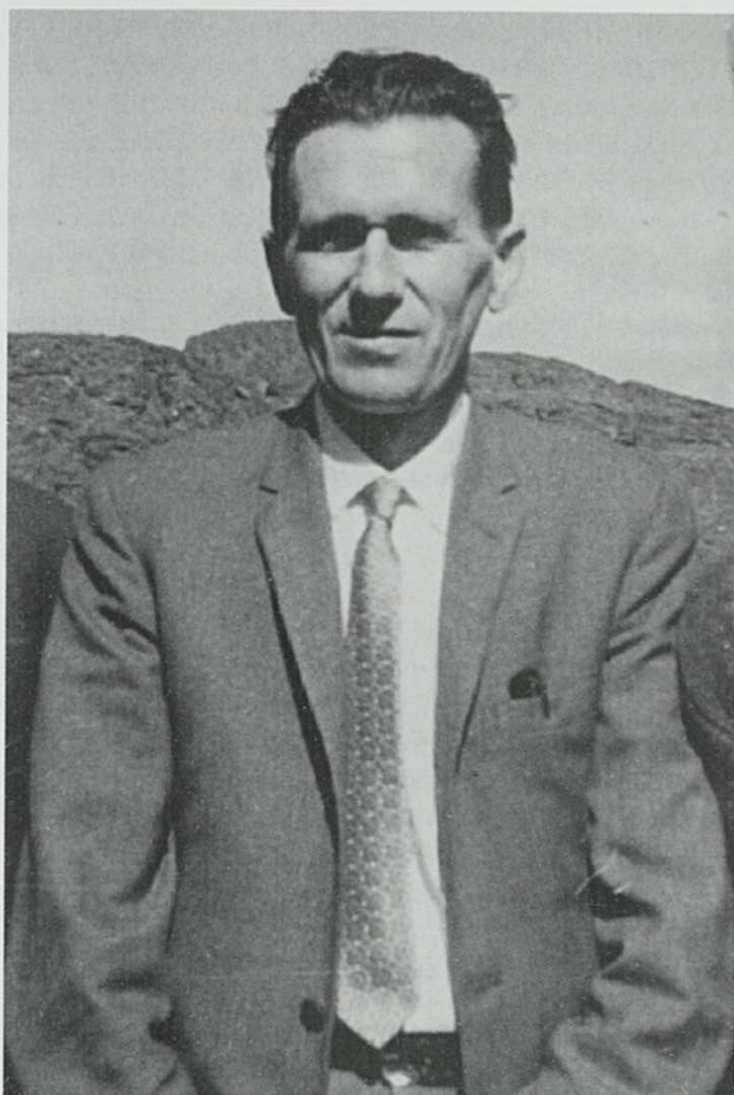


# Karl Rikard Skaalevaag

Skudenes



Karl Rikard var født 7. januar 1919. Hans foreldre var Sivert og Agnette Skålevåg. I ung alder var han sammen med sine brødre i fiskebåten. Karl fant ut at det ikke var noen framtid i dette yrket. Han gikk til Herman Simonsen og fikk seg hyre i utenriksfart.

Karl mønstret på som smører i 1938. Skipet gikk i fart på Den meksikanske gulfen og Europa. Da krigen brøt ut, mønstret han av i USA, der han hadde slekt og venner, og tok seg arbeid i land. Han ble værende i USA til sommeren 1942 da han på ny tok hyre ombord i en norsk båt.

18.6.1942 mønstret Karl som fyrbøter på dette skipet. Han gikk ombord i New York. D/S «Evanger» var et av de norske skipene som rømte fra Antwerpen den 12.5.1940 da tyskerne satte inn sitt flyangrep mot byen og havnen. Det var altså et fartøy som tidlig under krigen hadde gjennomgått krigens gru og redsel. Vi antar at skipet gikk i transatlantisk fart mellom Canada og Storbritannia/Irland. Båten var gammel og gikk langsomt, derfor hadde de vansker med å holde tritt i konvoiene. Vi kan ikke se at skipet var utsatt for noen form for krigshendelser den tiden Karl var ombord. Han stoppet ombord til 4.1.1943.

Karl hadde hatt et opphold i land på 2 måneder da han

Fødselsnr./ Birth no. F. 7.1.1919	Etternavn/ Surname SKAALEVAAG	For- og mellomnavn/ First and middle name(s) Karl Rikard
---	-------------------------------------	--

Fartøyets navn/ Name of vessel	Stilling/ Rating	Tiltrådt/ Service from	Hyre fra/ Wages from	Fratrådt/ Service to	hyre til/ Wages to
EVANGER	fyrbøter	180642		040143	
GUDVOR	smører	040343		140943	
GRANVILLE	"	091143		230544	
KARSTEN WANG	"	010644		120445	
HAMMERFEST	"	300445		101145	

Anne B. Hagstrøm  
Anne B. Hagstrøm, e.f.





mønstrer ut som smører på D/S «Gudvor» den 4.3.1943. I boken om Nortraships flåte (bd. 2, s. 208) finner vi denne beretningen om skipet: «En uke senere (i mars 1943) ble krigens største konvoislag utkjempet i Nord-Atlanteren. To østgående konvoier med tilsammen 89 skip og tre ubåtgrupper med tilsammen 40 enheter var involvert. Fem norske skip var tilsluttet disse konvoiene: «Elin K», «Abraham Lincoln», «Gudvor», «Askepott» og «Polarland».

Den langsomme konvoi SC 122 seilte den 14. mars ut av flybeskyttelsen fra New Foundland og samme dag inn i den vestlige ubåtgruppens patruljelinje, men dårlig vær og sikt hjalp den usett gjennom. Den hurtigere konvoi HX 229 seilte ut av flybeskyttelsen den 15. mars og noe lengre syd en konvoi SC 122 og passerte sønnenfor ubåtgruppen. Den tyske etterretningstjenesten hadde imidlertid snappet opp konvoisignalene og var istand til å anviser ubåtledelsen den ene konvoiens sannsynlige bestikkplass fra dag til dag. Tilfellet ville at begge konvoiene seilte på parallellkurs like i nærheten av hverandre da ubåtgruppene nærmet seg målområdet. En gruppe kom fra syd, en fra nord og en fulgte konvoiene aketnfra. Åtte ubåter fra den siste gruppen hadde kontakt med HX 229 ved middagstid den 16. mars, og samme kveld åpnet U 603, kapteinløytnant Bertelsmann, angrep i posisjon 50°38 N 34°46 W. Ubåten sendte fire torpedoer avsted, og Bertelsmann registrerte en sikker og en sannsynlig detonasjon som tegn på at han hadde truffet.

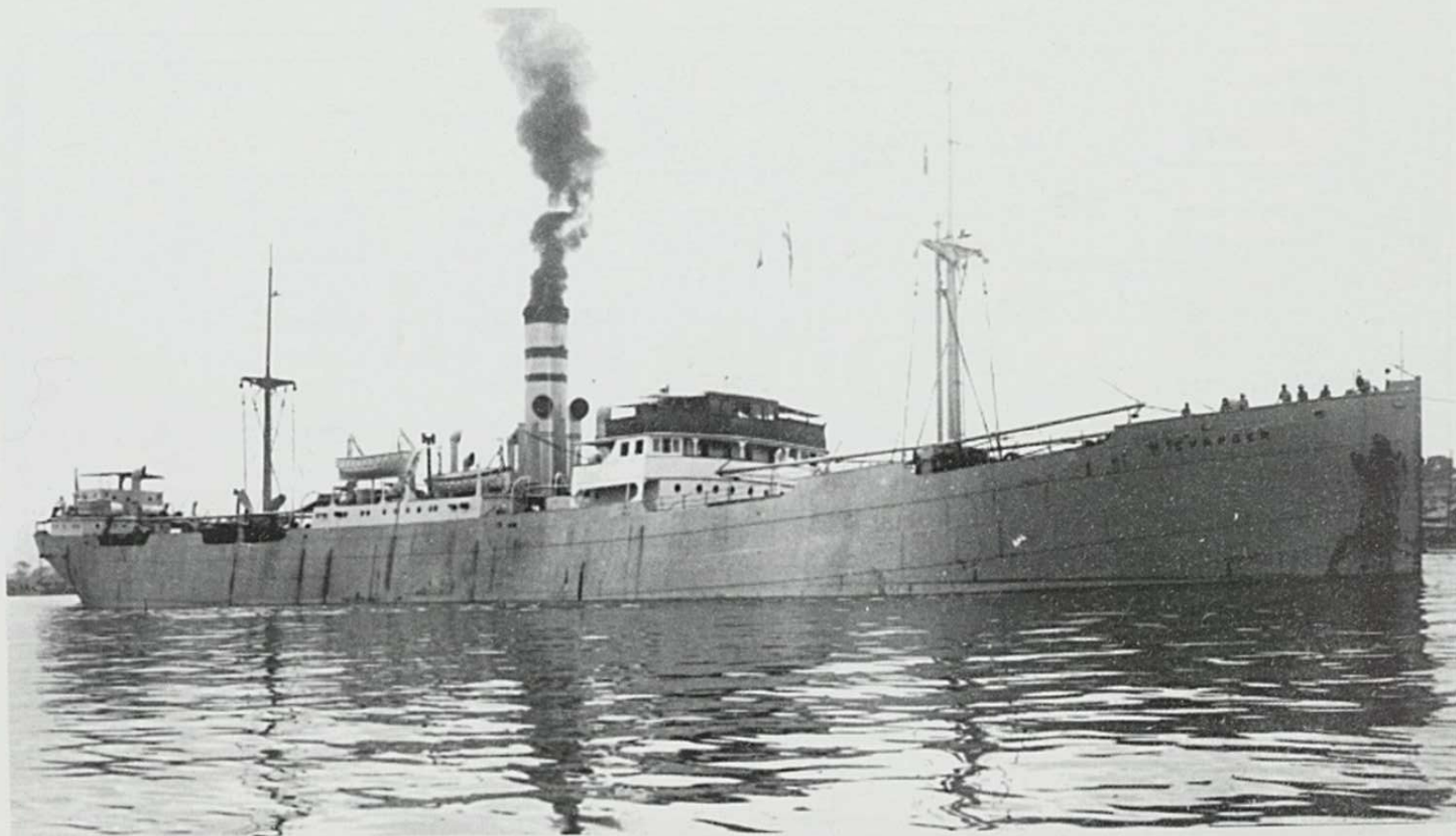
Det var «Elin K», kaptein Robert Johannessen, som ble første offer. Torpedoen traff kl. 22.15, men ingen av skipets 40 mann sterke besetning ble drept. Alle mann kom vel i båtene og ble en halv time senere tatt ombord i korvetten «Pennywort».

Så fulgte torpederingene slag i slag. Natten var klar med nesten fullmåne, og været var for en gangs skyld pent. Ubåtene kunne se konvoien i skarp silhouett mot månelyst slik at de kunne ta godt sikte selv om de måtte holde seg på god avstand for ikke selv å bli sett av eskorten. «Da dagen demret over slagmarken den 17. mars – en vakker, klar vårmorgen med hvite skyer og solstreif, og med lette, skummende bølgetopper under morgenbrisen – da hadde konvoien mistet 14 skip og seks skip lå skadeskutt og drev i kjølvannet ...» sier en tysk beretning. En engelsk beretning fortsetter mer lakonisk: «Til slutt dannet begge konvoiene en stor mengde skip på et relativt begrenset havområde. Skjønt konvoiene fikk delvis flydekning den 17. mars, var fienden istand til å benytte seg av disse fordelaktige omstendigheter. Angrepene ble fortsatt gjennom de to følgende netter, idet det gikk hardest utover HX konvoien. Ikke før den 20.3 klarte en forsterket flystøtte å tvinge fienden bort».

I dette fem-dagersslaget om konvoiene HX 229/SC122 gikk 21 handelsskip til bunns – og bare en ubåt ble senket av fly den 19. mars.

«Gudvor» kom vel fram til Island etter en meget dra-

*Evanger*





matisk tur over Nord-Atlanteren, losset lasten og ventet på neste konvoi tilbake til Canada.

### *Slaget om konvoi ONS 5*

Den 21.4. 1943 ble konvoi ONS 5 samlet ved Oversay vest av Mull of Kintyre og stakk til havs. Konvoien besto av 43 skip av alle typer og størrelser. De fleste var britiske, men der var også 4 amerikanske, to hollandske, ett jugoslavisk, ett dansk, ett gresk, ett panamaskip og tre norske: «Bonde», «Rena» og «Fana». Et fjerde norsk skip, «Gudvor», skulle slutte seg til senere fra Island.

Konvoiens commodore var captain K.J. Brook som embarkerte «Rena» sammen med sin signalørstab. «Rena» ble ført av kaptein Finn Salvesen. Konvoien ble ordnet i 12 kolonner med fire skip i hver, unntatt kolonne seks som hadde to, og kolonne tolv som hadde tre skip. Avstanden mellom hvert skip i kolonnen ble fastsatt til 800 yards og mellom hver kolonne til 1000 yards. Konvoiens front var således 5,5 n.mil bred og dybden noe mer enn 1 n.mil. «Fana» lå som nummer 1 i kolonne 4, «Rena» som nummer 1 i kolonne 6 og «Bonde» som nummer 2 i kolonne 8.

Været var dårlig helt fra avgang med sterk vind og tung sjø. Natt til 26. april blåste kuling fra WNW. Konvoien avanserte med to til tre knops fart, og mange skip hadde vansker med styringen. Samme ettermiddag kom «Gudvor» og to andre handelsskip fra Island og inntok de ledige plasser i konvoien. Den 27. april løyet vind og sjø så meget at eskorten kunne gå opp under ett av tankskipene for å bunkre fullt. Den 28. april kl. 09.00 fikk oberleutnant Witzendorff på U 650 øye på konvoiens mastetopper. Han skygget konvoien hele dagen og sendte rapporter til det tyske hovedkvarter, som i sin tur dirigerte de nærmeste ubåtene til angrep. Konvoien foretok i løpet av dagen flere kursendringer for å villedde fienden, men henimot kveld var commander Gretton (i eskortegruppe B 5) fullt på det rene med at han var omgitt av flere ubåter på babord baug, tvers, låring og rett akter. Dette så man også på kartet i operasjonsrommet på land. Dette var opptakten til krigens lengste konvoislagslag. Den 6. mai 1943 var slaget om konvoi ONS 5 over. Det er gått inn i historien som det lengste og hardeste, og kanskje det avgjørende slag i Nord-Atlanteren. Konvoien hadde vært gjenstand for 66 angrep av en ubåtstyrke som tallmessig var eskorten langt overlegen. Av

42 skip var 12 gått ned, og disse hadde fått følge av 3 ubåter i eskorteskjermen og 2 ubåter senket av fly i konvoiens rute lengre borte. Den 9. mai mottok commodore ombord på «Rena» følgende telegram fra statsminister Churchill til eskortesjefen: «... my compliments to you your unceasing fight against uboats. Please pass to Commodore convoy my admiration for the steadfastness of his ships.»

D/S «Gudvor» kom gjennom angrepet uten skader, men med store påkjenninger for mannskapet. De ankom havn i Canada og var klar for nye oppdrag. Skipet hadde tre turer på Nord-Atlanteren som var svært utsatt for ubåt-angrep på denne tiden. Karl gikk i land 14.9.1943 og tok seg en velfortjent ferie.

Karl mønstret ombord som smører 9.11.1943. Skipet gikk i transatlantisk fart. Der var fortsatt mange tyske ubåter som opererte i dette havområdet. Skipet kom til å fortsette i denne farten. Våren 1944 foregikk en hektisk transport av tropper og krigsmateriell fra USA til Storbritannia. Den tyske overkommandoen var klar over at dette var opptakten til et alliert angrep mot Europa i nær framtid og formulerte et punkt i sine forsvarsplaner slik: «Å ødelegge alliert sjøforbindelse ved en ny kampanje mot Atlanterhavskonvoiene med nye ubåter.» Karl deltok i denne farten til han mønstret av i New York 23.5.1944.

Etter en kort ferie mønstret Karl ut som smører på dette skipet 1.6.1944. Fartøyet var overtatt av Norttraship 31.5. 1944 og var en moderne turbintanker med stor fart. Båten ble satt i transatlantisk fart med forsyninger av olje til den allierte flåten som på den tiden forberedte invasjonen i Normandie. Skipet var heldig på sine turer over Atlanterhavet til tross for at det ennå fantes tyske ubåter som stadig var på jakt. Karl ble ombord til 12.4.1945 da han gikk fra borde i New York. Krigen var på det nærmeste slutt i Europa, men i Stillehavet var det fortsatt aktivitet både på sjø og land.

«Hammerfest» ble overtatt i Chester 30.4.1945 som siste tilvekst til Norttrashipsflåten. Karl mønstret på som smører i New York og var med på overtakelsen i Chester. Vi har ingen opplysninger om skipets fart, men antar at de gikk i fart på USA – Storbritannia – Middelhavet som hadde stort behov for forsyninger. Kanskje ble det også noen turer til Stillehavet, før Karl gikk i land i New York 10.11.1945.

Karl Rikard kom til å slå seg ned i USA etter krigen.