

Lars Smedsvig

Skudeneshavn

Lars var sønn av Sigfred og Sofie Smedsvig, han var født 29. januar 1913. Som 19-åring dro han til O.B. Fredriksen, det var dårlige tider i 30-årene, men han fikk hyre på M/T «Rigmor» som byssegutt og senere avanserte han til kokk. M/T «Rigmor» tilhørte Ragnar Waage Oslo. Lars tok stuertskolen i Tønsberg i 1937/38 og seilte ute under hele krigen som stuert.

Lars mønstret på D/S «Norse King» som stuert 18.11.1938. Da krigen i Europa brøt ut, lå «Norse King» og lastet ris for Cuba i en liten by utenfor Bangkok i Thailand. De avgikk Bangkok for Cuba via Panamakanalen og det ble den lengste reisen Lars hadde vært med på. Det tok 78 dager da de ikke oppnådde mer enn 5 knops fart på grunn av tilgrodd skutebunn. De var nær ved å slippe opp for olje, og før de nådde Honolulu, gikk de på den siste dagtanken. De stoppet i 4 timer for å ta ombord bunkers og ankom Cuba etter 78 lange døgn.

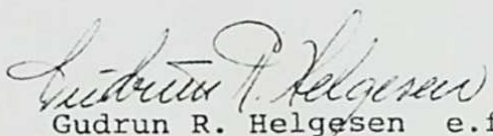
Da de endelig hadde fått losset lasten på Cuba, fikk de ordre om å gå til Den Dominikanske Republikk for å laste sukker for England og Irland. Det britiske konvoiforsvaret var så ynkelig svakt at de tyske ubåtsjefene kunne bli «Tonnasjemillionærer» uten selv å løpe nevneverdig risiko.


Høsten 1940 var en trist tid for den norske handelsflåten i Nordatlanteren. Konvoien SC11 seilte ut fra Sydney NS. 9.11 og ikke mindre enn 12 norske båter var med i denne



Fødselsnr./ Birt. no.	Efternavn/ Surname	For- og mellomnavn/ First and middle name(s)
29.01.13	SMEDSVIG	Lars

Fartøyes navn/ Name of vessel	Stilling/ Rating	Tiltråd/ Service from	Hyre fra/ Wages from	Fratråd/ Service to	Hyre til/ Wages to
NORSE KING	stuert	19.11.38		25.7.41	
RAVNEFJELL	"	22.10.41		22.7.42	
NOREG	"	4.9.42		23.3.43	
LIDO	"	22.6.43		12.12.45	


Gudrun R. Helgesen e.f.



konvoien. Været var dårlig og commodoren hadde vansker med å holde båtene samlet. Flere tyske ubåter var på vei mot SC.11, men været hindret også ubåtene (NF I, ss. 89-92).

25.11.1940 var «Norse King» på vei fra Boston til Belfast med last da de oppdaget en livbåt med fire mann ombord. Det viste seg at den kom fra en engelsk båt som ble torpedert i konvoi SC.11, det var en av de 7 som ble torpedert i konvoien. De kom fra den engelske båten D/S «Bradfyne» og fulgte med inn til Belfast. «Norse King» hadde mange harde turer i Nordatlanteren under meget vanskelige værforhold og stor ubåtfare. Lars ble sykeavmønstret i New York 20.6.1941.

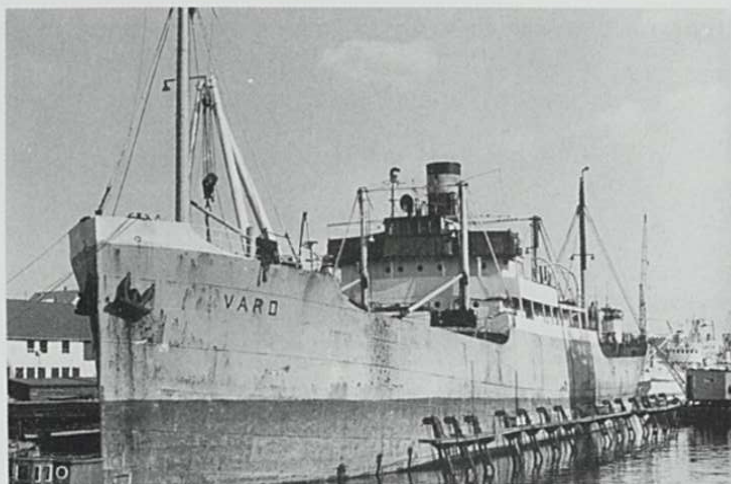
Etter sykehusoppholdet i New York mønstret Lars som stuert på «Ravnefjell» 22.10.1941 i New York. Det var en av de såkalte «Lakebåtene». Han gikk ombord i Montreal i Canada hvor de lastet trelast for England.

De gikk fra Montreal i november 1941 for å slutte seg til en konvoi til England. De mistet konvoien og returnerte til New Foundland for å avvente neste konvoi. Tre dager senere kom de inn i en ny konvoi og på overfarten kom de opp i et forrykende uvær med orkans styrke. En tankbåt ble torpedert og 17 mann av besetningen omkom. Senere ble en malmbåt brukket ned av den tunge sjøen og alle mann ombord omkom. Noen av båtene fortsatte til Island, mens «Ravnefjell» og resten av konvoien fortsatte mot England og ankom Liverpool dagen før byen ble hardt bombet av tyske fly og store deler av dokkområdet utslettet.

«Ravnefjell» var en heldig båt og den fortsatte å seile i Nordatlanteren under stormfullt vær og med ubåttrussel. Det kom flere torpederinger i konvoiene, men «Ravnefjell» slapp alltid klar.

Skipet var noen turer nede i Karibien da tyskerne herjet på det verste. For å unngå ubåtene krysset de mellom øyene kloss oppunder land, og på en av turene kjørte de seg fast på en ukjent grunne og ble stående der. Ved egen hjelp kom de seg av ved høyvann, men fikk endel skader. De gikk til Montreal som var den eneste plassen hvor der var ledig dokk for reparasjoner. Der ble de liggende på verkstedet en tid, så Lars benyttet anledningen til å ta seg en ferie. Han mønstret av 22.7.1942.

Etter en kort ferie mønstret Lars på M/T «Noreg» 4.9.1942. som stuert. Han reiste til St. John's på New Foundland hvor båten losset brensel til marinen. De gikk til New York hvor skipet skulle dokksettes og reparere overvannsskader etter harde turer i Nordatlanteren. De ble liggende på verkstedet til 13.10.1942. Etter verkstedsoppholdet gikk de til Curaçao og tok inn last for ukjent bestemmelsessted. De fulgte konvoi SL. 125, som egentlig var Torchkonvoien som var på vei til Nord-Afrika. Den fungerte som lokkedue for å villedde de tyske ubåtene som mente den var på vei til Vest-Afrika for å innta Dakar. Da nattmørket ség på 5.11.1942, stevnet konvoien inn Gibralt



Lido (som Vard)

tarstredet. Mange norske båter var med og et av eskorte-fartøyene var den norske jageren «Glaisdale». «Noreg» var utstyrt for bunkring av eskortefartøyer i åpen sjø og vi antar at det var oppgaven den fikk, for havnene i Nord-Afrika var for det meste ødelagt.

Vi antar at «Noreg» fortsatte med konvoitjeneste og bunkret eskorte skipene etter hvert som de hadde behov for det. I desember 1942 finner vi «Noreg» i Liverpool, da hadde den muligens vært i Karibien for å hente ny last. Lars fortsatte ombord i «Noreg» i transatlantisk fart. Vinterværet i Nordatlanteren i 1942/43 var det verste i manns minne. Gjennom en periode på 20 uker blåste det storm og kuling med tilsvarende høy sjø i 116 dager. I januar på den tiden «Noreg» seilte der, fulgte storm på storm i endeløs rekkefølge. Årets første vestgående konvoi, som stakk til havs med 34 skip, derav 4 norske, meldte fra om en tre ukers reise i elendig vær og med dårlig sikt og ustanselig slit for å holde skipene samlet. Lars fortsatte i dette farvannet til 23.3.1943 da han mønstret av i New York og tok seg ferie.

Lars tok seg hyre som stuert på «Lido» 22.6.1943 i New York. De tok inn last for Island og senere fortsatte de i fart på England/Island til de fikk et lengre verkstedopphold i Liverpool. Det var reparasjon av overvannsskader etter de harde turene i Nord-Atlanteren og overhaling av maskineriet som var temmelig nedkjørt etter alle turene over Atlanteren.

«Lido» ble liggende på verkstedet i Liverpool til november 1943. Da tok de inn last for Middelhavet og gikk i konvoi den 16.11 fra Liverpool til Sicilia og fortsatte til Napoli, som var hovedbasen for de allierte troppene som sloss mot tyskerne ved Anziofronten.

Napoli var på den tiden svært utsatt for bombing fra tyske fly som forsøkte å stoppe tilførselen av forsyninger til Anziofronten. Havneområdet i Napoli var helt ødelagt og det var vanskelig å få losset lasten. Båtene ble akterfortøyet i moloen og lossingen foregikk på lektere. Anzio lå ca.100 km nord for Napoli og tyske rekognoseringsfly

var stadig over byen for å kontrollere tilførselen av krigsmateriell. «Lido» fortsatte i fart mellom Nordafrika, Sicilia og til de forskjellige havnene i Italia. Etter hvert som de allierte styrkene erobret havnebyene, var de små forsyningskipene på plass og fikk losset i rekordfart. De små forsyningsbåtene gikk så nær fronten at forsyningene kom fram på kort tid. På enkelte plasser losset de direkte på lastebilene som kjørt lasten direkte til fronten. Tyske bombefly var en stor trussel mot den allierte skipsfarten i Middelhavet. Omtrent 100 moderne bombefly var stasjonert i Syd-Frankrike. Av dem kunne 50 føre med seg radiostyrte glide-bomber. Flyenes primære mål var de store UGS-konvoiene som kom fra USA med forsyninger til de allierte styrker i Italia (NF II, s. 322). Da Anzio falt 25.5.1944, kom det norske skipet «Anatina» som det første forsyningskipet. Senere gikk «Lido» sammen med de små forsyningskipene langs kysten med forsyninger til de allierte styrkene.

Ravnefjell

15.8.1944 gikk de allierte styrkene i land på Rivieraen mellom Cannes og Toulon, tre norske skip deltok og flere norske sluttet seg til senere. «Lido» fortsatte oppover vestkysten av Italia og var med da Livorno ble erobret. Etter at de allierte var blitt herrer over den franske Middelhavskysten, gjenstod det å rydde kysten i det indre Adriaterhavet.

«Lido» ble sendt til Adriaterhavet med forsyninger og var innom Bari, Ancona og Venezia før de fikk ordre om å fortsette til Grekenland og Malta. Det var det stort behov for absolutt alt til sivilbefolkningen. Det siste stedet «Lido» anløp før den forlot Middelhavet, var Pireus. Da hadde Lars vært i Middelhavet i to år og det var en hard påkjenning. Han fikk alt med seg der nede, all den elendigheten som sjøfolkene måtte gjennom før de kunne komme hjem til et fritt Norge. Det var sikkert med lettelse han mønstret av i Sandefjord den 12.12.1945. Da var det gått sju år siden han reiste ut og han hadde tilbrakt fem harde år i krigssonen.

