

# Arne R. Stave

Skudeneshavn

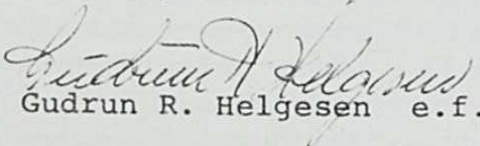

I desember 1935 dro sekstenåringen Arne R. Stave til sjøs for første gang. Han fikk hyre som dekksgutt og valgte et yrke som var helt vanlig for ungdommer dengang i Skudeneshavn. Hyren som førstreisgutt var 35 kroner i måneden og det var etter datidens forhold ganske bra.

I mars 1939 reiste Arne ut igjen for andre gang. Han hadde nå fått hyre på Stavangertankeren «Solfonn» og skulle gå ombord i New York. Han sier at det var med en viss spenning at han dro ut på denne turen. Det viste seg at det var siste gangen før krigen at «Oslofjord» gikk i ruten mellom Norge og USA. Overfarten til New York gikk uten de store hendelser; maten var god, og Arne syntes at han hadde det bra på alle måter. Krigen var enda ikke begynt.

«Solfonn» forlot New York med kurs for Curacao, der de skulle laste inn bensin. Derfra fortsatte reisen til Kapp Verdeøyene. Returen gikk til Curacao og ny lasting, men denne gang med Buenos Aires som endemål, etter det Arne kan huske. Forholdene ombord var bra, hyren var kr. 156 pr. måned og med et tanktillegg på 10 %. Da var arbeidstiden 48 timer i uken. Han gikk i land i New York i slutten på oktober og tok seg fri noen uker.

Motortankeren gikk en spennede tid i møte. Vel ett år senere, nærmere bestemt 5.11.1940, forteller boken om Nortraships flåte dette: "Panserskipet «Admiral Scheer», kapitan zur See Krancke, forlot Gdynia den 29. oktober 1940, styrte til havs fra Norge, passerte usett gjennom Danmarksstredet og sendte 5. november et speiderfly på



Fødselsnr./ Birth no.		Etternavn/ Surname		For- og mellomnavn/ First and middle names)		
21.01.19		STAVE		Arne Rikard		
Fartøys navn/ Name of vessel		Stilling/ Rating	Tiltrådt/ Service from	Hyre fra/ Wages from	Fratrådt/ Service to	Hyre til/ Wages to
KALDFONN		matros	7.12.39		20.12.40	
ARTHUR W. SEWALL		"	27.2.41		6.9.41	
17.7.42 til Den norske marine.						
 Gudrun R. Helgesen e.f.						

vingene over Atlanterhavet. Ved middagstid meldte flyet om en stor østgående konvoi, som «Scheer» besluttet å angripe med en gang. Bestikket viste at panserskipet ville være fremme ved konvoien ved solnedgang. Konvoien var HX 84 på 37 skip i 9 kolonner eskortert av hjelpekrysseren «Jervis Bay», sjef captain Fegen. Av norske skip i konvoien nevnes M/T «Sommerstad», M/T «Solfonn» og D/S «Hjalmar Wessel». Fra de to sistnevnte foreligger rapporter om det som hendte.

Både «Solfonn» og «Hjalmar Wessel» sier at de kl. 1200 den 5. november la merke til et ukjent motorskip som passerte forenom konvoien fra Syd til Nord. Det kunne være grunn til å tro etterpå at skipet sto i ledtog med panserkrysseren, men det dreiet seg i virkeligheten om det britiske M/S «Mopan» som seilte uavhengig og som møtte «Admiral Scheer» under horisonten. «Mopan» ble sendt til bunns uten at det fikk sendt radiovarsel om den store fare som truet konvoi HX 84.

«Hjalmar Wessel» slapp heldig ut i en rolig sektor, men et prosjektil fra «Admiral Scheer» hadde detonert så kloss i at en granatsplint slo ned på dekket. Den ble tatt vare på og senere overlevert marinen til studium. «Solfonn» og briten D/S «Beaverford» styrte sammen bort fra det farlige naboskap, men panserskipet tok opp jakten på flyktende skip i denne sektoren. «Beaverford» ble lagt under ild kl. 2030 og forandret da kurs mens «Solfonn» fortsatte. Fra «Solfonn» så man at seks skip ble truffet, men det kunne ikke observeres om de sank. Kanonaden fortsatte i måneskinn helt til klokken 23, men «Solfonn» fjernet seg mer og mer og lå ved daggry i sikkerhet uten andre skip i sikte. «Jervis Bay», fem senkede og en rekke skadeskutte skip var det hele «Admiral Scheer» oppnådde i angrepet på konvoien.”

7.12.1939 mønstret Arne ut som matros på M/T «Kaldfonn». Denne tankbåten gikk i fart mellom Karibien og Nord- og Sydamerika. Det ble bare en avstikker over Atlanterhavet til Freetown i Sierra Leone. I Freetown ble tankskipene ofte liggende i lengre tid og fungerte som lager-tanker. Også skadeskutte tankskip, der baugen eksempelvis var skutt bort, hadde en slik funksjon. Alt ble tatt i bruk for å øke kapasiteten. Arne sier at de ikke hadde noen spesielle opplevelser i den tiden han var ombord. Han mønstret av 20.12.1940 og fikk feire julen i New York. Der møtte han blant andre Skudenesbuen Ludvig Thomassen, så selv om verdensbyen er «uhyggelig» stor, så treffer man alltid på kjente.

21.1.1941 tok Arne hyre som matros ombord i stykk-godsbaaten «Rio Branco». Han var ikke før kommet ombord, før han måtte mønstre av. Det viste seg nemlig at skipet skulle utrustes med kanoner og annet nødvendig forsvarsmateriell og at den derfor kom til å bli liggende temmelig lenge på verksted. Arne gikk iland 31.1 i New York. Han forteller at det på dette tidspunktet stadig var

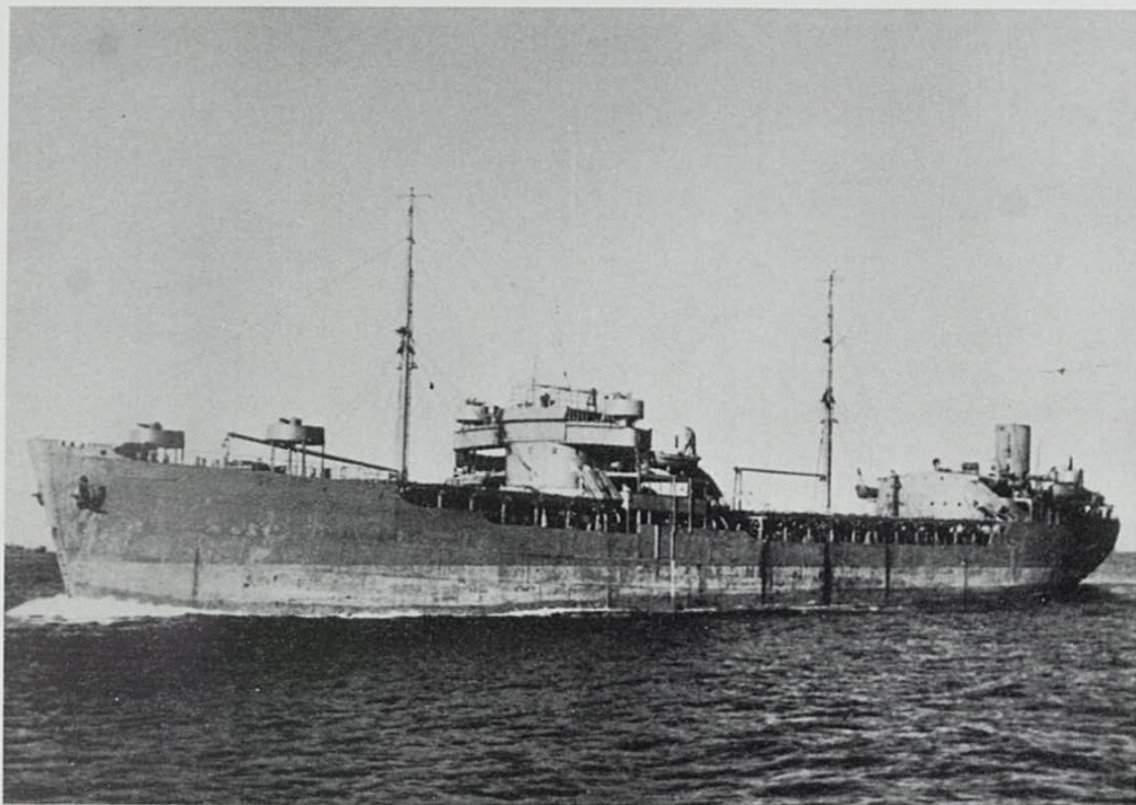
mangel på sjøfolk, og at de måtte se til å ta seg ny hyre innen kort tid.

Den norske tankflåten var nokså moderne allerede i 1940-årene. Det var derfor sjelden at man støtte på steam-tankere. Men det gjorde Arne da han mønstret ut 27.2.1941 på D/T «Arthur W. Sevall». Første turen gikk fra New York via Curacao til Freetown. Alt gikk bra under overfarten. Arne forteller at de ble advart mot ubåter og at de gikk en sikk-sakk kurs når de krysset Atlanterhavet. Tankeren gjorde 10 mil og når man sikk-sakket seg fram, gikk det selvsagt med ganske mange døgn. De gikk alene fordi en var ikke kommet igang med konvoifart i noen stor grad ennå. Etterpå gikk turen fra Karibien opp til lakene i Canada. Han hadde hellet med seg og var ikke utsatt for krigshandlinger. 6.9.1941 gikk han iland og dermed satte Arne en sluttstrek for seiling i handelsmarinen.

Arne hadde nok seilt under en lykkestjerne så langt. Det gikk verre med gamle, gode «Arthur W. Sevall». Fra boken om Nortraships flåte (bd. II) trekker vi fram denne historien: «D/T «Arthur W. Sewall», kaptein Wilhelm Pallesen, avgikk Freetown i ballast for Trinidad den 1. august (1942). Helt ut til omkring 30 grader W var skipet beskyttet av konvoi, men 6. august ble konvoien oppløst og skipet lå alene da det den 7. august kl. 1730 ble torpedert av U 108, kapteinleutnant Bleichrodt, i posisjon 0827 N 3421 W. To torpedoer traff, en i styrbord side under broen og en i nr. 7 tank. Halvparten av mannskapet gikk straks i båtene, resten oppholdt seg ombord en halv times tid til det var på det rene at «Arthur W. Sevall» ikke kunne berges. Like før det mørknet så folkene periskopet av ubåten, og idet de skjult av mørket rodde bort, åpnet ubåten ild mot vraket. Bombardementet holdt på til langt på kveld, og etterpå var det tydelig at ubåten avsøkte havet med lyskastere. Båtene slapp imidlertid usett bort og ble den 10. august tatt opp av det greske D/S «Athina Livanos» som landsatte folkene i Port of Spain den 19. august.”

### *Fra matros til marinegast*

Nå startet en ny epoke i Arnes liv. Da han gikk i land i New York høsten 1941, fikk han følge av en rekke hvalfangere. Det var nå ikke mulig å drive hvalfangst lenger og de måtte søke seg nytt arbeid. Det ble da besluttet at de yngre sjøfolkene skulle slutte seg til de norske styrkene i Storbritannia. For sjøfolkene ble det tjeneste i den norske marinen. Arne ankom Skegness på østkysten av England og ble sendt videre til Campbeltown i Skottland. Der skulle han få opplæring som asdicoperatør. Han gjennomgikk to slike kurs for å få mest mulig innføring i hva dette nye vidunderet hadde å «tilby». På et av disse kursene møtte han sin gamle kamerat Lars Steffensen. Lars var også marinegast og hadde tilhold ombord i jageren «Haakon 7». Lars kunne fortelle at de på en av turene i Nord-



Atlanteren hadde kommet opp i et forrykende uvær og en av mannskapet var skylt overbord, de snudde og gikk tilbake. Plutselig så de et hode på en bølgetopp, de kastet ut en line, som Oddvar Fredriksen fikk tak i. Da de skulle trekke han ombord, glapp taket. De gjorde et nytt forsøk og denne gangen lyktes de i å få han ombord. Hele tiden gikk de med alle lyskasterne på og hadde altså fullt lys til tross for den store risikoen dette innebar midt i en spent krigssituasjon.

Etter endt utdanning ble Arne kommandert ombord i minesveiperen «Horten». Dette var en kvalbåt tilhørende Kosmos som var blitt ombygget til krigsfartøy. De fikk i oppdrag å eskortere troppetransportskip og lastefartøyer til Færøyene, som regel var det tre skip de hadde ansvaret for. Turen før Arne gikk ombord i Horten hadde de vært utsatt for et bombeangrep, og tre mann var drept. Den ene ble skutt på brovingen, en ble skyllet overbord og tredjemann ble kastet opp i luften av trykket, falt ned og slo seg ihjel. Han forteller at de tøffeste turene var da de slepte MTB-båter til norskekysten for at disse skulle spare på drivstoffet. Horten hadde dessuten bensin i jerrykanner på dekk. Den ene kannen var sikkert lekk, for de oppdaget rennende bensin i rennesteinen. Dette var jo mindre hyggelig når man vet at de hadde kullfyrt bysse ombord!

Under et av disse raidene var senere admiral Horve med ombord. Det var dengang de skulle jakte på «Tirpitz». Foruten Arne var Skudenesbuen Lars Johannessen med ombord i minesveiperen som fenrik.

De hadde stasjon på Shetland en tid, og da hendte det at de måtte eskortere passasjerskipet «St. Magnus» på turene fra Shetland til Aberdeen i Skottland. Det var ofte mange

norske blant passasjerene, titt var dette flyktninger fra Norge.

Fra Horten gikk Arne over til «Oksøy» som var en ombygget tråler. Den var godt utrustet med asdic, radar og skyts. Han var fremdeles asdicoperatør og «Oksøy» var nyttet i eskortetjenesten. Han kom til å stoppe ganske lenge ombord i dette fartøyet. Arne sier at det var svært godt kameratskap ombord, men at de nok ikke hadde hatt store sjanser til å bli reddet dersom uhellet hadde vært ute. Alt de hadde av redningsmateriell var en liten livbåt og en redningsflåte. Arne understreker at han hadde utrolig flaks. Ofte var det tåke og dis som hindret tyske fly i å oppdage dem på deres ferd langs norskekysten. De var 20 mann ombord og overfarten tok omlag ett døgn. Hyren som rekrutt var £ 3 i måneden og steg til £ 6 i aktiv tjeneste. Da kom det vel med at skottene var så gjestfrie og spanderte på sine norske gjester.

I juni 1944 kom invasjonen i Frankrike. På denne tiden var «Oksøy» opptatt av å beskytte Scapa Flow mot ubåt-angrep.

Arne kan ikke huske at hverken Kong Haakon eller Kronprins Olav var på besøk hos dem under krigen. Derimot erindrer han at forsvarsminister Oscar Torp avla visitt og håndhilste på dem. Han tilføyer at de bare fikk korte opphold under land, selv når stormen herjet som verst. Nei, da ble de helst kommandert til å gå ut igjen.

Da krigen sluttet, var han ombord i «Akershus». Dette var et spesialutrustet fartøy til bruk ved rydding av havner. De hadde dykkere ombord og nyttet også miner i arbeidet med å renske opp havnebassengene. Arne ble dimittert 10.12.1945.