

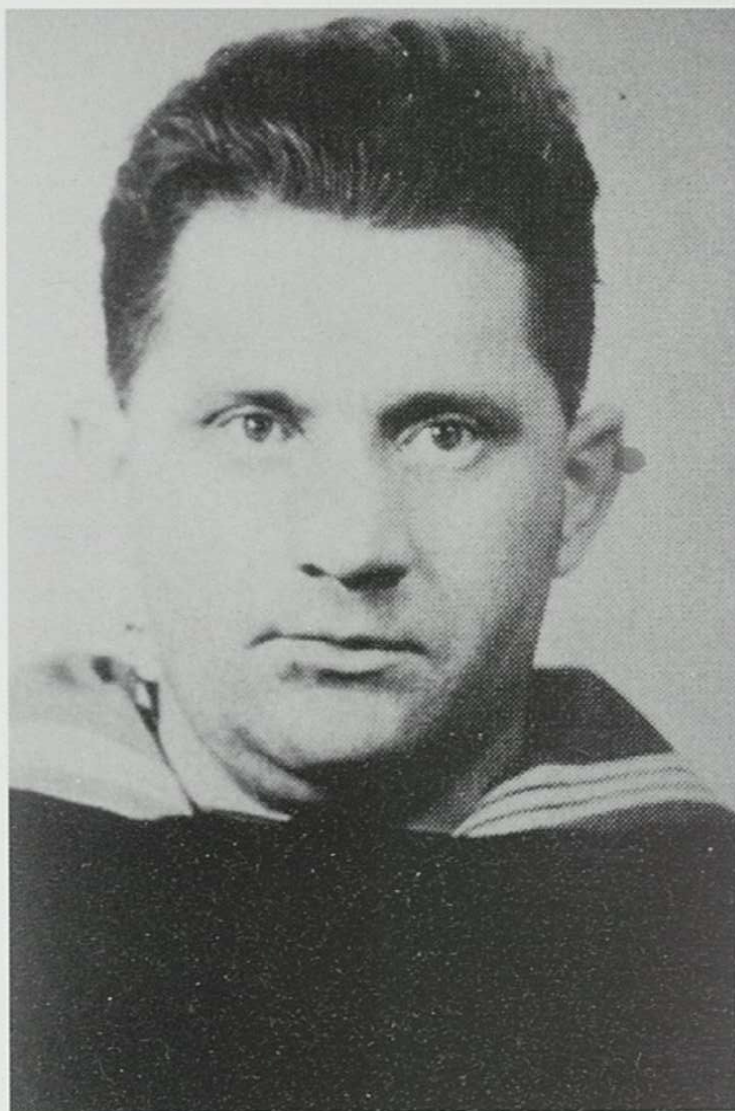
Jakob T. Vik

Skudenenes

Jakob var født 26. oktober 1907. Han var sønn til gårdbruker Truls og Kristiane Trulsen Vik. Han dro til sjøs i ung alder og deltok også under sildefisket og i fraktfart. I ung alder mønstret han på stedets båter, både på fiske og fraktfart, til han i 1932 reiste ut med M/T «Rigmor» til Waages rederi.

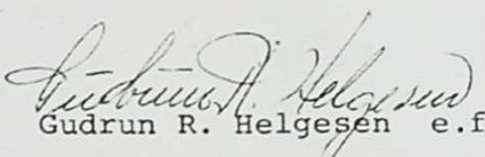
Jakob mønstret som pumpemann på «Barfonn» 15.5. 1939 og gikk til Karibien og lastet olje for Frankrike. Da krigen i Europa brøt ut, fortsatte skipet i fart mellom Karibien og England og og muligens en tur til Italia. De fortsatte i transatlantisk fart. Jakob ble stående ombord til 30.10.1940 da han mønstret av i New York.


Jakob mønstret på «Alexandra Høegh» i New York 26.11.1940, som motormann. Samtidig mønstret broren Abel og en annen fra Vik – Karsten Dahle – så Skudenesebuen var godt representert ombord. De gikk i transatlantisk fart mellom Karibien og England. Den 1.5.1941 ble Jakob forfremmet til maskinassistent. De fortsatte i transatlantisk fart med forsyninger av flybensin til de allierte styrkene i England. Paukschlag ved Cape Hattaras som beskrives i (NF II, ss. 22-26) var et stort slag for den norske handelsflåten. Ikke bare i det farvannet, men nordover østkysten



Fødselsnr./ Sirtt no.	Etternavn/ Surname	For- og mellomnavn/ First and middle names
26.10.07	Vik	Jakob T.

Fartøyet navn/ Name of vessel	Stilling/ Rating	Tiltrådt/ Service from	Hyre fra/ Wages from	Fratrådt/ Service to	Hyre til/ Wages to
BARFONN	pumpemann	ombord pr. 9.4.40		30.10.40	
ALEXANDRA HØEGH	"	26.11.40		30.4.41	
ALEXANDRA HØEGH	mask.ass.	1.5.41	reddet	v/forlis	21.1.42
FENJA	pumpemann	9.2.42		19.7.42	
FENJA	4.maskinist	20.7.42		19.11.42	
25.1.43 til skytterkurs, Camp Norway.					
VELMA	matros/skytter	16.3.43		10.1.46	


Gudrun R. Helgesen e.f.



til Cape Race, var der stor aktivitet av de tyske ubåtene og mellom 21 og 22.1 gikk ti skip ned på østkysten. Fire av dem var norske.

Det er karakteristisk for disse krigsforlisene at tapene av menneskeliv i alle tilfellene var store. Opplysningene er tilsvarende sparsomme, men det ser ut til at de strenge klimatiske forhold i disse farvann, der ingen Golfstrøm mildner vinterkulden, har knekket svært mange av dem som reddet seg i livbåtene. Blant de som ble torpedert i dette farvannet, var den norske båten «William Hansen», som ble torpedert av U 754 kl. 22.33 den 21.1 1942 i posisjon 46.56 N.-52.47W. Tolv nordmenn, en svenske og en estlender, satte livet til. Samme kveld ble «Alexandra Høegh», kaptein Anton-Breda Heien, torpedert av U 130 i posisjon 40.53.N 65.56.W i nærheten av Shelburne på vestkysten av Nova Scotia. I dette tilfellet ble hele mannskapet på 28 mann reddet og etter 36 timer brakt i land i Halifax.

Jakob mønstret på «Fenja» som pumpemann i Halifax 9.2.1942. Fartøyet gikk i transatlantisk fart med bensin fra Karibien til England. M/S «Charles Racine» av Stavanger, i ballast fra Clyde til Texas, seilte 9.3 inn i operasjonsområdet til de italienske ubåtene og ble torpedert av «Finzi» kl. 23.10 i posisjon 23.33.S 60.10 W. Den første torpedoen traff forkanten av maskinrommet, vannet strømmet inn og motoren stoppet. Kort etter traff en ny torpedo i babord side. Alle mann kom velberget i båtene og rodde klar. Den 12.3 ble de tatt opp av USS «Moffet» og landsatt i San Juan, Puerto Rico. De fem tyske ubåtene hadde skutt seg tom for ammunisjon lenge før den planlagte avslutning av toktet i Karibien. Sammen med sine italienske forbundsfeller hadde de i løpet av en måned senket 38 skip på ca. 200.000 brutto register tonn. En etter en satte de kurs for Europa. De siste meldinger av norsk interesse er en lakonisk opplysning fra 13.3.1942 om at M/T «Fenja» den dagen hadde observert en ubåt i 1820 N 7450.W, altså i Windward Passage, hadde åpnet ild mot den med sin 3" kanon og tvunget den til å dykke.

Det ble stille en stund i Det Karibiske hav fordi den tyske sjøkrigsledelsen ikke hadde avløsninger til de returerende ubåter. Men det skulle vise seg at det var stille før stormen (NF II, ss. 39-41).

20.7.1942 avanserte Jakob til 4. maskinist. De fortsatte i fart med bensin til de sårt trengende allierte styrkene i England. Jakob fortsatte ombord til 19.11. 1942, da han mønstret av i Portland, Maine. Her tok han seg en velfortjent ferie før han 25.1.1943 meldte seg til skytterkurs i Camp Norway i Lunenburg, Nova Scotia. Etter kurset mønstret han som matros og skytter på M/T «Velma».

Jakob mønstret som matros og skytter i Halifax 16.3. 1943. De gikk i transatlantisk fart, og været på den tiden var det verste i manns minne og en hard påkjenning for skip og mannskap. Utenom været var ubåtene til stort hinder for konvoiene som stampet seg avgårde. De som ikke klarte å holde sine posisjoner i konvoiene, de såkalte etternølere som ble uten beskyttelse, var et lett bytte for ubåtene og et stort tap for de allierte. Når man ser på den aktiviteten som de tyske ubåtene drev i Nord-Atlanteren i begynnelsen på 1943 og utover året, og den farten som «Velma» opererte i, må man si skipet var blant de heldige. I Birger Dannevig's bok «Skip og menn» forteller forfatteren om M/T «Velma» av Oslo, ført av Agvall Bertrand Henriksen, som gikk klar av angrep av alle slag.

Kaptein Henriksen var blant mange skipsførere som gjennomgående var tilfreds med mannskapssituasjonen under krigen, men som fikk de verste problemene da han i 1945 fikk nye folk hjemmefra. Da først meldte vanskelighetene seg, skriver han.

M/T «Velma» fortsatte i transatlantisk fart ut 1943 uten noen hendelser. Jakob var fremdeles matros og skytter ombord. Vanligvis skiftet skytterne fra båt til båt etter behov, men det så ut for at «Velma» var en båt som gikk klar de store vanskelighetene. Jakob ble stående ombord i 1943 og fortsatte ut 1944. Vi kan ikke finne at de var oppe i noen store hendelser, selv om de gikk i farefulle farvann.

Under invasjonen av Normandie den 6. juni 1944 antar vi at «Velma» forsynte den alliertes krigsmaskin med flybensin og annet krigsmateriell som jagerfly som de hadde plassert på dekket. Den norske tankflåten fraktet et betydelig antall tonn flybensin og brenselolje til de allierte styrker og fikk stor anerkjennelse for det.

Jakob var ombord i fem tankbåter under krigen. Det var ikke mange som foretrakk tankbåtene, da de hadde sett resultatene av torpederinger med mannskapet svømmende i brennende olje og uten mulighet til å bli berget. Det så ikke ut for at det hindret Jakob i å seile med disse båtene, selv om han hadde vært med på en torpedering med «Alexandra Høegh» som heldigvis gikk bra, fortsatte han på «Velma» ut 1945, og mønstret av 10.1.1946 i Liverpool.

Fra Liverpool var han med en av de norske korvettene til Bergen og ankom 28.2.1946 hvor han dimitterte fra S.S.H. (Handelsflåten's skytterskole). På kaien sto konen med sønnen og tok imot han, en gledelig hjemkomst etter alle disse årene. Samme kveld reiste de med natrutten fra Bergen og ankom Kopevik 29.2.1946 etter seks og et halvt år i utlendighet. En lang og slitsom reise var slutt.