

Olav Tjøstheim

Skudenes

Olav var født 24. juni 1916. Han var sønn av Nils og Lena Tjøstheim. Faren var gardbruker på Tjøstheim. Olav hadde mer interesse av sjøen enn av jordbruk og fant veien til Hermann Simonsen der han fikk hyre.

Olav mønstret som motormann 5.4.1939 i Skudeneshavn og gikk ombord i «Glittre» i Rotterdam. Turen gikk til Texas hvor de tok inn last for europeisk havn. Da krigen brøt ut i Europa, var «Glittre» på vei til Mexico-gulven for å ta inn en last for Italia som på den tid var nøytralt. Det norske flagget ble malt på skutesiden for å markere at båten var nøytral. Turen over Atlanteren gikk uten noen hendelser, men da de nærmet seg Gibraltar, ble de stoppet av en fransk jager. Den morset over at de skulle stoppe, men styrmannen reagerte ikke fort nok, så den franske jageren sendte et skudd for baugen og «Glittre» stoppet momentant. Franskmannen var interessert i hvor de skulle med lasten. Da de hørte at de skulle til Italia, var det ingenting i veien for at de kunne fortsette. Da de passerte Gibraltar-stredet, ble de stoppet av den britiske marine. De ville ikke godta at skipet seilte videre før det forelå en garanti for at lasten ikke skulle sendes videre til



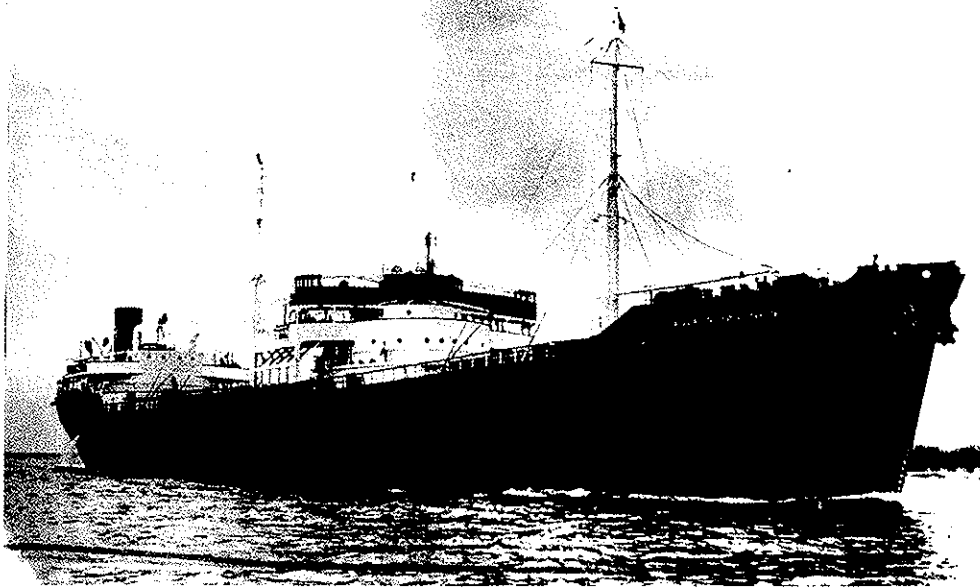
Fødselsnr./ Birth no. F. 24.6.16	Etternavn/ Surname TJØSTHEIM	For- og mellomnavn/ First and middle name(s) Olav
--	------------------------------------	---

Fartøyet navn/ Name of vessel	Stilling/ Rating	Tiltrådt/ Service from	Hyre fra/ Wages from	Fratrådt/ Service to	Hyre til Wages to
GLITTRE	donkeymann	ombord pr. 1.4.40		25.11.40	
ALAR	smører	15.1.41		10.3.41	
MARGRETHE BAKKE	motormann	ombord 12 dager i mars 1941			
TIRADENTES	"	3.5.41		7.9.42	
SKAGERAK	maskinass.	27.11.42	ombord pr.	30.4.46	

Anne B. Hagstrøm

Anne B. Hagstrøm, e.f.





Tyskland. De ble beordret inn til Gibraltar, og britiske soldater ble plassert ombord. De skulle påse at de ikke prøvde å rømme. Etter 10 dager kom garantien, og de fikk tillatelse til å seile videre til Napoli. Med denne opplevelsen fikk de merke at det var krig i Europa. Noen av mannskapet som var nygifte og hadde barn hjemme, ønsket å mønstre av i Napoli for å reise hjem. Dette ble innvilget selv om de ikke hadde stått ut kontraktstiden som var på 18 måneder og med avmønstring i nord-europeisk havn.

Da de var ferdiglosset i Napoli, gikk de til Haifa i Palestina og lastet for Constanza i Romania. Tyskerne var ikke kommet så langt øst ennå, og det ble en fredelig tur gjennom Bosphorus-stredet og inn i Svartehavet. På turen tilbake til Karibien fikk de julen i sjøen. Det var første julen ute for de mange unge ombord som måtte unnvære familien. «Glittre» fortsatte i fart mellom Karibien, USA og Canada, og 25.11.1940 mønstret Olav av i New York.

15.01.1941 mønstret Olav som smører på «Alar». Skipet var et av de helt nye i den norske handelsflåten. Fartøyet som gikk i transatlantisk fart hadde en rolig tur/retur til England, og etter to måneder ombord mønstret Olav av i New York 10.3.1941.

M/S «Margrethe Bakke» var en av Knutsens linjebåter som tidligere gikk i Syd-Pacific-linjen. Olav mønstret motormann i New York 28.3.1941 og etter 12 dager ombord, ble han brakt i land på sykehus i Port of Spain 8.4.1941. Han ble værende i Port of Spain til 3.5.1941, da han mønstret på neste båt.

Etter sykehusoppholdet i Port of Spain tok Olav seg hyre som motormann 3.5.1941 på «Tiradentes». Fartøyet var på vei fra USA til Australia og var innom Port of Spain

for bunkring da Olav mønstret på. Da de hadde losset lasten i Australia, gikk de i forsyningsfart fra Australia til Egypt (Se B. Dannevig, s. 137). De kom til Port Said den 18.8.1941 lastet med ammunisjon og krigsmateriell, samt 2.556 sekker post. Skipet ble liggende til 30.8 og var i denne tiden utsatt for angrep i ti netter på rad. Såvidt kapteinen kunne skjønne, gikk flyene etter tre skip som alle hadde ammunisjonslast. Av disse lå ett ved siden av «Tiradentes» med 2.200 tonn TNT og 3.000 miner ombord. Besetningen var oppe alle disse nettene for å betjene skytsene, hvilket de tidligere hadde øvd seg flittig på og nå skjøt med stor nøyaktighet. Om dagen utførte de sitt vanlig arbeide. En natt da bombene falt som verst og brannene lyste fra mange kanter, stod kapteinen på broen og tok opp film.

På tilbaketuren til Australia tok skipet fosfat fra Kosseir for Freemantle og lå der fra den 5. til 26.10. Lossegjengen tenkte øyensynlig ikke på krig. Lasten var for skitten, fant noen ut, andre var ikke interessert i overtid. For ikke å oppholde skipet unødig, losset «Tiradentes» delvis med eget mannskap i 5 døgn, og hadde en dag opptil 14 mann i arbeid. Ved avgangen fra Freemantle var endel av besetningen ikke kommet ombord innen de fastsatte fire timer før avgang. Kapteinen ville ikke ha mer forsinkelser og bad politiet om assistanse til å finne karene. De avsto først, men med et tilbud på fem pund for hver mann som ble brakt ombord, hjalp det øyeblikkelig. Karene var riktignok ikke i stand til å arbeide, så styrmannen la over lukene mens kapteinen tok roret under utseilingen.

Dagen etter holdt kapteinen en skjennepreken og gjorde oppmerksom på at de 5 pund ville bli debitert hver enkelt

konto, og han ville logge (ilegge bot ved å trekke i hyren) for alle forseelser både nå og i fremtiden. Disse pengene ble forøvrig sendt til fondet for krigsforliste sjømenns barn. Etter dette ble skipet av vittige tunger kalt for «Loggadentes», som man bare må ta som et kompliment under de foreliggende omstendigheter.

«Tiradentes» gikk fra Melbourne 8.11.1941. Som nesten alltid ellers tok kaptein Anker Hansen intet hensyn til de seilingsinstruksjoner han fikk av marinemyndighetene, men gikk sine egne veier. Alt gikk som normalt. Senere fikk man høre hva som hadde inntruffet omkring den ruten som kapteinen skulle ha fulgt ifølge ordren. Her hadde den før omtalte tyske hjelpekrysseren «Kormoran» operert inntil den gikk til bunns sammen med den australske krysseren «Sydney». Turen gikk igjen til Middelhavet, denne gangen med 3.338 tonn krigsmateriell for Port Said og 3432 tonn hvete til Beirut. «Tiradentes» ankom Egypt 13.12.1941 og hadde losset krigslasten en uke senere. Men skipet fikk ikke lov til å fortsette til Beirut. De fikk ordre fra Ministry of War Transport om å bli liggende for å laste halmballer til Syrias esler. «Tiradentes» ble dessuten pålagt å holde ombord og betale for 3 gjenger. Den første dagen kom det en lekter og beskjefteget en gjeng i ca. 40 minutter.

Kapteinen gjorde M.W.T oppmerksom på dette sommelet. Den følgende dag var det likedan og kapteinen klaget på ny. Den tredje dagen brakte heller ingen forandring, skipet hadde da sammenlagt fått ombord bare 20 tonn og hatt arbeid for en gjeng i 2 timer ialt. Leif Anker Hansen gikk straks til M.W.T. og brukte noe sterkere vendinger enn før. Han ga uttrykk for at det var skammelig å la et slik skip, som i høyeste grad trengtes i krigsinnsatsen, bli liggende unyttet på denne måten. Han fikk beskjed å følge ordre og ble på en pen måte vist døren.

Da slo konflikten mellom den offentlige sommel og sjømannens innsatsvilje ut for fullt. Kapteinen gikk rett til Naval Control Office og ba om å få papirene for turen til Beirut. På forespørsel om når skipet ville bli ferdig, ble det svart: «I ettermiddag.» Kaptein Hansen strøk deretter til agenten og bad dem ringe M.W.T. om ikke å sende mer halm til «Tiradentes», da skipet hadde fått ordre å gå straks! Hvilket også skipet gjorde. Det lettet anker i Port Said 23.12 og ankom julaften til Beirut. Hveten og eselprovianten ble losset. Kaptein Anker Hansen regnet med å måtte ligge ytterligere 7 dager i Port Said for å få ombord den påtenkte halmen. Ved ankomsten til Port Said 7.1.1942 hørte han intet om hele affæren.

«Tiradentes» fortsatte i fart mellom Australia og Egypt med krigsforsyninger, og Olav mønstret av i Sydney 7.9.1942.

Olav mønstret som maskinassistent i Sydney 27.11.

1942 og turen gikk til Port Said med krigsforsyninger. I Det Indiske Hav var der stor aktivitet av tyske raidere. Senere kom det både japanske og tyske ubåter og mange skip ble torpedert eller kapret, blant disse var det flere norske. Skipene i denne farten hadde ingen eskorte. Distansene var så store at de ikke fikk flystøtte før de nærmet seg land, og til sine tider var ubåtene i seilingsrutene et kort stykke fra land. «Skagerak» gikk fra Madras 28.3.1943 og ankom Melbourne 19.4.1943. Etter å ha tatt inn last i flere havnebyer, seilte de fra Wallaroo i Spencer Gulven og kursen ble satt mot Callao i Peru.

Overfarten gikk uten de store hendelsene, raidere og ubåter hadde i denne perioden sitt operasjonsområde i Det Indiske Hav, hvor utbytte til tider var meget stort. «Skagerak» klappet til kai i Callao 24.6.1943. Etter lossing og nødvendig proviantering ble kursen satt mot Tocopilla i Chile hvor de tok inn last for New Zealand. Nok en rolig tur var i vente, de gikk fra Chile 10.7 og seilte inn i til Wellington den 6.8. Lossingen gikk unna i en fart, og allerede samme dag var skipet på vei mot Melbourne i Australia. Den 15.8 var de vel i havn. «Skagerak» fortsatte sin reise langs den australske kyst og tok inn last i mange havner. Denne gangen var Brisbane siste havn hvor de avgikk 6.9 med Port Moresby på Ny Guinea som bestemmelsessted. Etter det vi tror var det også soldater ombord på denne turen da skipet 28.9 var innom Townsville som var en utskipningshavn for tropper som skulle til fronten i Ny Guinea. Etter et kort opphold fortsatte reisen mot bestemmelsestedet hvor de ankom 3.10. En uke senere var oppdraget utført, og kursen ble igjen satt mot Australia for nye forsyninger av krigsmateriell og soldater. Vi tror «Skagerak» hadde noen slike turer før skipet lastet hvete og stykkgoods i Sydney og avgikk 15.1.1944 for Colombo. Det Indiske Hav var på denne tiden et farlig farvann å seile i. Japanske og tyske ubåter senket i de tre første månedene i alt 29 skip, det var da områdene rundt innseilingen til Rødehavet og Den Persiske Gulf som var mest utsatt, men en kunne aldri forutsi hvor fienden ville dukke opp. Turen gikk uten ubåt-kontakt og de ankom byen 7.2.

«Skagerak» fortsatte i farten på Det Indiske Hav med en avstikker til Middelhavet. Turen gikk via Aden og Suez og skipet ankom Augusta 26.12.1944. Etter lossing gikk turen til Bari og Bona for å ta inn last for Freemantle. Tilbaketuren ble rolig og de ankom Australia 24.2.1945.

I begynnelsen av 1946 var det klart for nok en langtur. Denne gangen var det Norge som var bestemmelsesstedet. Skipet ble lastet med hvete, og etter en lang sjøreise ankom de Sarpsborg 30.4. Olav benyttet denne anledningen til å mønstre av og gå i land.