

– Det får vel bli en vurderingssak hvor sterkt en finner å belaste britisk marine for angrep på norske hurtigruteskip under krigen. En bør i denne forbindelse huske på at risikoen i krigens rutefart ble skjerpet ved tyske tiltak, skriver Erling Svanberg i denne kronikken.

HURTIGRUTENS KRIGSFORLIS

108405

KRONIKK



ERLING
SVANBERG

Forfatteren har vært samferdselsjef i Nordland. Han har bak seg en betydelig litterær produksjon, og mest om historiske emner.

Johs Sand skrev nylig i Nordlandsposten noen kritiske kommentarer av Churchills forhold til Norge under krigen, bl.a. at han «sendte storparten av den norske torpedoflåt til bunn». Her er Sand ikke riktig.

Det faktiske forhold er at av 25 skip som i løpet av krigen var i hurtigrutefart, forliste 14. Av disse kan ikke mer enn 5 tilbakeføres til britisk ansvar. I det følgende lister jeg kort opp hurtigruteflåtens krigsforlis.

Søkt kamuflert

I 1940 skjedde 5 slike. Det første inntraff 23. april, da «Sigurd Jarl» ble senket av tyske fly ved Molde. Etter at skipet et par dager før hadde vært angrepet uten trefte, ble det forlyttet og søkt kamuflert – derfor gikk ingen menneskeliv tapt.

Langt mer tragisk ble 1. mai, da tyske bombefly senket «Dronning Maud» ved Foldvik i Gratangen. Skipet var da i tjeneste som hospitalsskip, tydelig merket med Røde Kors-flagg. Mye sanitetspersonell var om bord, og av disse og mannskapet mistet 42 mennesker livet – i henhold til Reidar Stavseth i «Nordover med hurtigruten».

Rekvirert

8. mai fulgte det tredje hurtigruteskip i krigsforlis. «Nordnorge» ble rekvirert og kom i tysk tropetransport til Hennesberget. Der ble soldater og utstyr satt i land, tysk krigsflagg ble heist, og det kom til kamp med en britisk styrke. Skipet ble muligens senket av en torpedo fra en britisk destroyers, men tyskerne opplyste senere at de selv åpnet bunnventilene og kastet handgranater i skutebunnen for å ødelegge skipet.

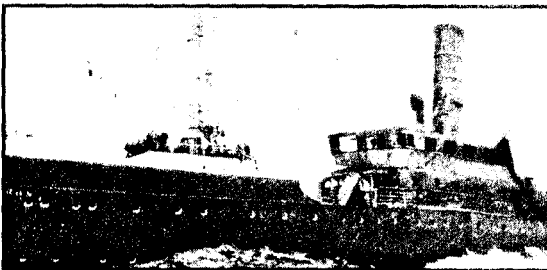
Ved kapitasjonen ble bl.a. «Prins Olav» den 7. juni beordret over til England og gikk ut fra Hamnerfest. Dagen etter ble skipet satt i brann av tyske fly og gikk ned. En av mannskapet ble drept, de overlevende i livbåter ble tatt opp av en britisk jager.

Undervannsmine

Tyskerne forårsaket altså under krigføringen i Norge 4 krigsforlis blant hurtigruteflåtens utenom



Tragisk forlis. Den 1. mai 1940 senket tyske bombefly «Dronning Maud» ved Foldvik i Gratangen. Skipet ble da brukt som hospitalsskip, og 42 av sanitetspersonellet og mannskapet mistet livet.



Satt på grunn. «Sanct Svithun» ble satt i brann av britiske fly på Stadhavet den 30. september 1943. Mannskapet klarte å få skipet satt på grunn, men likevel omkom 45 nordmenn og antagelig 15 tyskere.

vanlig rutefart. Den 23. oktober 1940 kom det første tragiske krigsforlis i ordinær hurtigrutefart, nemlig med «Prinsesse Ragnhild», full-lastet ut fra Bodø med norske passasjerer og tyske soldater. En kraftig eksplosjon på Landegofjorden – åpenbart forårsaket av en undervannsmine – sendte skipet til bunn i løpet av få minutter. Av besetningen omkom 25, av norske passasjerer 54 og ca. 150 tyske soldater. 155 ble reddet av to fartøyer som kom til.

Ulykkesår

1941 ble et stort ulykkesår. Ser vi bort fra et «naturlig» forlis ved at gamle «Erling Jarl» i januar grunnstøtte ved Brønnøysund og sank, forsvant hele 5 andre hurtigruteskip ved krigsforlis. Det første fant sted i februar, da Nordenfjeldske innleide «Ryfylke» (erstatning for «Prinsesse Ragnhild») ble torpedert ved Stad-

etter at den engelske ubåten først skjøt varselkudd og beordret de ombordværende til å gå i båtene, hvorefter skipet ble senket.

En liknende skjebne fikk Bergenskes «Mira» under Svolvær-raidet i mars 1941 ble den senket ved Brettesnes av en britisk jager, som eskorterte landangslartøyene. Etter at «Mira» ikke stoppet for varselkudd (fordi en tysk offiser med pistol i hand tvang skipets fører til å fortsette), åpnet jageren mer ild. Da forlot besetningen og passasjerene fartøyet i livbåtene, for det ble senket.

Tragisk skjebne

En mer tragisk skjebne fikk Ofo-tenes «Barøy», som den 12. september 1941 ble truffet av en flytorpedo i natterpørke ved Tranøy og sank umiddelbart. 59 norske passasjerer omkom, 18 av besetningen og ca. 50 tyskere (ifølge sjøforklaringen). I boka «Castal

Express» (1987) av Mike Bent opplyses at angrepet muligens kan ha berodd på en tragisk misforståelse, idet det kan ha skjedd en forveksling med et stort tysk transportskip som var i farvannet.

Allerede dagen etter gikk «Richard With» til bunn ved Rolvsøy i Finnmark i løpet av et minutt, truffet av en torpedo fra en ubåt (vistnok russisk, ifølge Stavseth). Tapet av menneskeliv ble stort, all den stund man ikke rakk å sette ut livbåter. Ifølge Trygve Nordanger (i «Lang kyst») omkom 71 passasjerer og 28 av besetningen, mens 32 ble reddet, flytende på flåter og vrakgods.

Siste livsdag

Pionerskipet «Vesteraalen» ble satt inn istedenfor «Richard With». Bare en måneds tid senere, den 17. oktober, fikk veteranskippet fra startåret 1893 sin siste livsdag, da det ble torpedert av en sovjetisk ubåt utenfor Nuvsvåg i Vest-Finnmark. Det omkom 38 passasjerer og 22 av besetningen, mens 6 av besetningen og 1 ung kvinne ble reddet (i siste sekund).

Gjennom 1942 klarte hurtigruteflåt seg uten noe forlis. Faktisk i nesten to sammenhengende år. Men 30. september 1943 inntraff en ny katastrofe: «Sanct Svithun» ble satt i brann av engelske fly på Stadhavet. Det lyktes å sette skipet på grunn, hengende på en holme i frådende brenning. Under dramatiske omstendigheter ble mange reddet med hjelp av folk fra Stadlandet. I Nordangers «Lang kyst!» – som gir en detaljert

skildring av dramaet – oppgis 45 norske omkomne og muligens 15 tyske, mens trolig 76 norske og 2 tyske ble reddet.

Feiltagelse

Det siste og vel aller mest tragiske hurtigruteforlis fant sted 13. februar 1944 (morsdagen), da Bergenskes «Irma» ble torpedert i senk på Hustadvika med 61 omkomne, mens 25 ble reddet. Det særlig tragiske var at skipet ved feiltagelse falt for en norsk torpedo, da en norsk MTB i mørket trodde det var et skip i tysk tjeneste, bla. fordi det var utstyrt med luftvernkanoner.

Det får vel bli en vurderingssak hvor sterkt en finner å belaste den britisk marine for angrep på norske hurtigruteskip. En bør i denne forbindelse huske på at risikoen i krigens rutefart ble skjerpet ved tyske tiltak: Dels ved at norske skip på visse åpne havstykker måtte seile i konvoi med tyske transportskip for å beskytte disse, dels ved plassering av luftvernsskyts med tysk besetning om bord i hurtigruteskipene.

Som Reidar Stavseth framholder må de tragiske hendelser som inntraff under hurtigrutens seilas i okkupert farvann, ses i lys av disse inngrep fra tyskernes side.

KILDER:

Reidar Stavseth: «Nordover med hurtigruten» (1967).
Trygve Nordanger: «Lang kyst!» (1975).
Dag Bakka jr.: «Skipene som bandt kysten sammen» (1980).