

– Kystgodsrutene var av vital betydning for forsyningstjenesten under krigen. Og om skipene på norskekysten seilte i norsk eller tysk oppdrag, var seilassen landets farligste arbeidsplass. Nærmere 1200 personer mistet livet ved krigsforlis i hjemmeflåten, skriver Erling Svanberg i denne kronikken.

GODSRUTENE I KRIGSTID

KRONIKK



Av Erling Svanberg

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

Jeg har i to tidligere kronikker omtalt henholdsvis hurtigrutene og de nordlandske lokalbåtene under krig og okkupasjonstid 1940-1945. Det kan da være rimelig at jeg også tar for meg den tredje kategori av hjemmeflåten rute-fart: Kystgodsskipene - nærmere bestemt de som ble drevet av rederier i Nordland. Litt om kystgodsfåtens generelle problemer bør også berøres og dermed helhetsspektivet for hjemmeflåten under krigen.

Lokalt «Nortraship»

Det tyske overfall på Norge natt til 9. april 1940 medførte at rute-skipene for størstedelen ble rekvirert til militære formål. Det gjaldt ikke minst godsbåtene. Distriktskommandoen her nord fikk organisert 40 hurtigrute- og kysttruteskip, som var avskåret fra sine egne rederier, under Vesteraalens Dampskibsselskab som et slags lokalt «Nortraship». De største og beste skipene ble klagtort til militærtransporter. De mindre og eldre ble satt inn i relativt regelmessige kysttruter fra Mosjøen til Kirkenes. Det sørlige endepunkt ble flyttet nordover etter hvert som tyskerne presset på - først til Sandnessjøen, så til Bodø inntil man måtte oppgi å gå over Vestfjorden.

De skip som hørte hjemme i Nord-Norge, ble disponert av sine rederier, i den grad de ikke ble rekvirert. Men ruter utenom de snevreste lokalruter skulle utarbeides av Vesteraalens og godkjennes av distriktskommandoen.

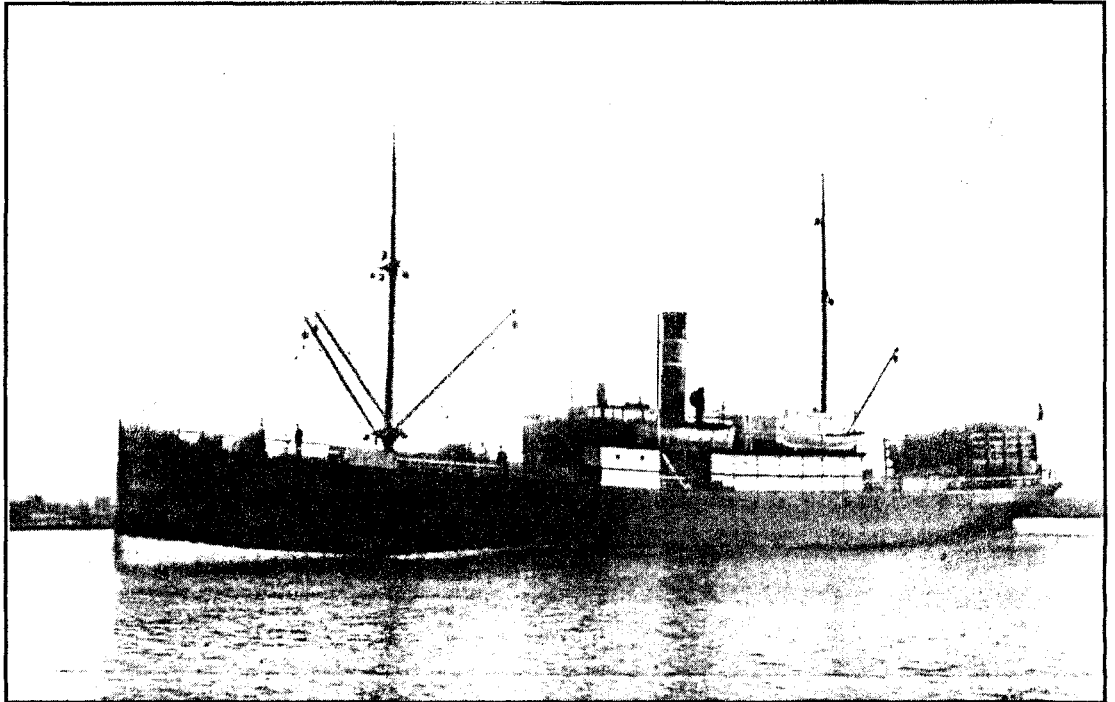
Statlig rederidrift

Etter at regjeringen etablerte seg i Tromsø 2. mai, kom det i stand en ordning med statlig rederidrift for handelsfartøiene i det fortsatt uokkuperte Norge, men den praktiske drift av dem ble i hovedsak overlatt til rederiet på Stokmarknes.

Krigsforlis i kystfart

Ofotens Dampskibsselskab mistet hele 3 skip i hurtigrutefart: «Nordnorge» 10. mai 1940 (i tysk krigstjeneste), «Barøy» i 1941 og «Bodø» (tidligere «Erling Jarl» etter grunnstøting i 1943). I tillegg mistet selskapet i 1944 et innkjøpt skip - et nytt «Nordnorge» - på tur nordover etter ombygging ved verksted. Skipet ble torpedert på Stad, bare 2 av besetningens 13 mann ble reddet.

Vesteraalens Dampskibsselskab led store tap ved de krigsforliste



Senket under felttoget. «Skjerstad» fikk sitt endelikt på Rognan den 24. mai 1940, da skipet ble angrepet av tyske bombefly. Skipet sank, men ingen omkom.

hurtigruteskip «Richard With» og «Vesteraalens». Ellers var VDS sterkt engasjert i kystgodsrute-fart. Her fikk selskapet et alvorlig tap da «Nordland» 19. oktober 1942 på Saltenfjorden ble truffet sannsynligvis av en ubåt-torpedo. Det omkom 17 mennesker, mens 5 overlevde.

Bombefulltreffere

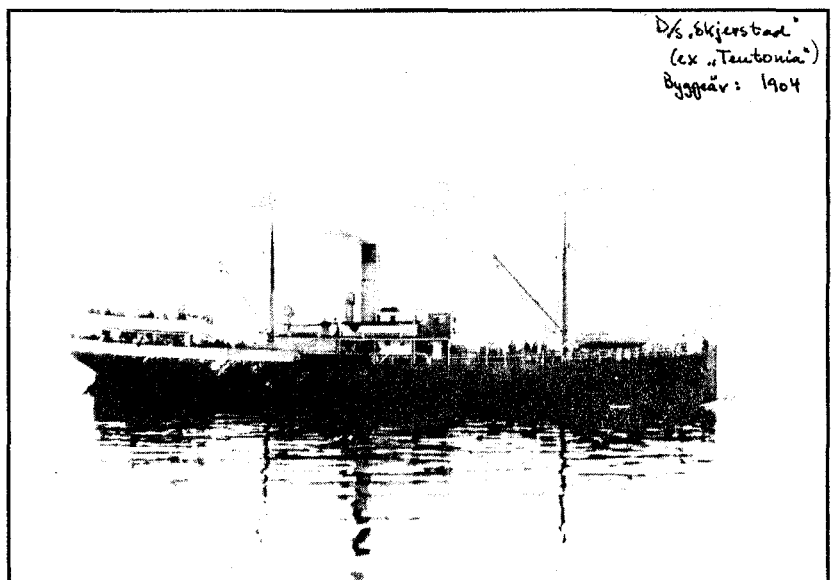
Mindre alvorlig var tapet av «Vaagan» 4. oktober 1943, da skipet ble senket nord for Sandnessjøen. Utrolig nok ble hele mannskapet reddet, til tross for flere bombefulltreffere. Endelig led «Senja» - med tysk bemanning den forsmadelige skjebne 4 mai 1945, like før frigjøringen, å bli bombet ned av allierte fly nær Harstad. Skipet ble hevet etter krigen.

Det rene kysttruterederiet Narvik Dampskibsselskab fikk en nyervervelse i 1941, som fikk navnet «Narvik». Skipet var på nordgående med vanlig stykkogods og noen pasasjerer, da det den 22. mars 1944 ved Sleipnesodden i Rødøy ble torpedert i senk av en ubåt uten synlige nasjonalitetsmerker. Av de 25 mennesker om bord omkom 17.

De her nevnte skipene møtte altså sin skjebne i løpet av okkupasjonstiden. Det Nordlandske Dampskibsselskaps «Skjerstad» fikk sitt endelikt allerede under felttoget i 1940. Skipet lå på Rognan den 24. mai - rekvirert av engelskmennene til ulike oppdrag og ble angrepet av tyske bombefly. Det ble ødelagt og sank, men heldigvis uten at noen ble drept.

Lærerdeportasjonen

Selskapet skaffet seg et nytt skip, som også fikk navnet «Skjerstad». Det ble i 1941 rekvirert til den uhyggelige lærerdeportasjonen til Kirkenes. Den er blitt en kjent og



Ubåt-torpedo. «Nordland» ble senket på Saltenfjorden den 19. oktober 1942, antagelig av en britisk ubåt. Det omkom 17 mennesker, mens 5 overlevde.

dramatisk del av vår okkupasjons-historie.

Kystrutene måtte gå

Kystgodsrutene måtte - som hurtigrutene og lokalrutene - holdes i drift under okkupasjonen. De var av vital betydning for forsyningstjenesten. Og hva uten skipene på norskekysten seilte i norsk eller tysk oppdrag, var seilassen landets farligste arbeidsplass. Nærmere 1200 personer mistet livet ved krigsforlis i hjemmeflåten.

Ruteskipene tjente hovedsakelig norske sivile formål. Noen av

godsskipene bidro til seilass mellom Norge og Tyskland. Dette var neppe av noen avgjørende betydning for tyskerne, men derimot for å sikre livsviktige forsyninger fra Danmark og Tyskland til den norske sivilbefolkningen.

Et utidig ledd

I standardverket «Hjemmeflåten» utdyper Lauritz Pettersen denne problemstillingen. Han understreker klart at kystfarten var et viktig ledd i arbeidet med å opprettholde liv og virksomhet. Uten sjøtransporten ville mye nærings-

virksomhet ha stoppet opp, og «forsyningssituasjonen for store deler av befolkningen vært prekær».

Jernbanen ble sterkt belagt av tyskerne, veitransport ble kraftig innskrenket av drivstoffmangel, sjøtransporten måtte overta stadig mer. Som Trygve Nordanger sier det i «Lang kyst!»: «Skipene seilte, og de måtte seile, om vi i by og bygd skulle overleve».

D/S «Skjerstad»
(ex «Tautonia»)
Byggeår: 1904