

«To rutebåter se nu bærer det med hele s

For 50 år sia, 30. september 1943, vart hurtigrutskipet «St. Svithun» bomba av engelske fly på Stadhavet og krigsforliste der. Det er eit av dei mest tragiske krigsforlisa vi veit om. Ni av dei tretten hurtigruteskipa som var i fart krigsforliste dei fem krigsåra. Kvart einaste skip fekk ein tragisk slutt. Tyskarane var skuld i at tre av forlisa. Norske motortorpedobåtar senka eitt hurtigruteskip på Hustadvika. Forfattaren Dag Skogheim fortel her om hurtigrutene under krigen og bombinga av «St. Svithun».

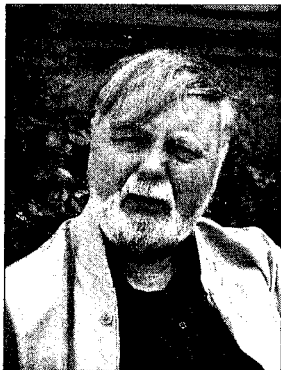


Foto: Bernt Eide

Dag Skogheim

I oktober 1941 vart all hurtigrutesegling mellom Tromsø og Kirkenes innstilt. Frå 22. juni 1941, då Tyskland gjekk til åtak på Sovjetunionen, vart Finnmark med ein gong trekt med i den brutale og nådelause krigen. Tyskarane bygde opp eit heilt armékorps som skulle erobre Murmansk og sikre heile Kolahalvøya, det vil seie med skip til Aust-Finnmark og dei få havnene der. På den måten kom den norske hurtigrutefarten til Kirkenes i dobbel forstand mellom dei krigførande. Frå sommaren 1941 sende ruszarane mest heile ubåtflåten frå havnene på Kola mot kysten av Finnmark og Troms, sette i land utvalde folk med sendarar og våpen for å melde dei tyske konvoyane på nordtur. Etter meldingane vart dei russiske ubåtane dirigerte for å senke skipa. Dei skilde nok ikkje mellom norske hurtigruteskip og tyske forsyningskip.

I september og oktober 1941 vart to hurtigruteskip senka der oppe, og ein fann at ein ikkje lenger kunne sende skipa lenger enn til Tromsø. Frå og med oktober vart difor denne uhyre farlege farten teken over av ishavsskuter og motorkuttarar, heilt til den tyske tvangsevakueringa av Finnmark og Nord-Troms hausten 1944 gjorde slutt på det.

«Erstatningsruta»

Sommar og vinter vart desse små farkostane angripne av fly og ubåtar, nokre av dei vart senka, alle vart meir eller mindre skadde, passasjerar og sjøfolk ombord vart drepane eller lemiesta. Erstatningsruta, som båtane vart kalla, sto under administrasjon av hurtigruteselskapa, men heile tida blanda den tyske okkupasjonsmakta seg inn og ville at dei små båtane også skulle ta med seg tyske mannskap når dei kravde det.

Soga om erstatningsruta er difor ei søge om den farlegaste farten norske båtar hadde under krigen, kor dei no enn gjekk i rute. Det som skippar Edenhart Larsson ombord på M/K «Morild 1» skreiv i dagboka den 20. januar 1942, kan difor vere eit døme på denne dramatiske og tragiske farten.

«Fra Homingsvåg kl. 8.00. Passerte Svaerholdt kl. 10.00. Var oppe på havnen og så etter om «Sørø» mannskap var kommet derfra. «Sørø» var sunket for en time siden, den lå med skorstenen og ene masten over vannet. Passerte «Nordkyn» kl. 13.00, til Mehavn kl. 14.45. Hadde noen kollyer og post hertil. Her fikk vi atter høre at «Vaaland» var skutt i senk utfor Kjølnes i går ettermiddag. To rutebåter på en dag, nu bærer det rak i helvete med hele sulamiten.»

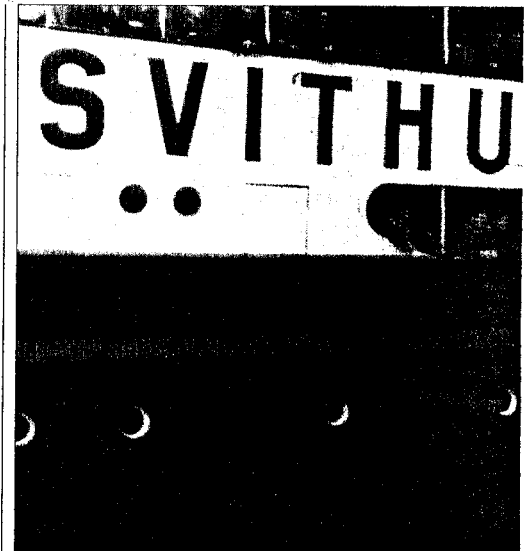
Tragiske forlis

Frå 9. april 1940 til krigen slutta i 1945, krigsforliste i alt ni av dei tretten hurtigruteskipa som var i fart. Kvart einaste skip fekk ein tragisk slutt. Tyskarane er skuld i at tre av dei krigsforlisa, alle i 1940. To vart etter alt å døme senka av ruszarane på Finnmarks-kysten. Eitt av skipa vart skote i senk av engelsk krigsskip utanfor Brettesnes i Lofoten, eit anna bomba i senk utanfor Stad av engelske fly, og eitt vart senka av norske motortorpedobåtar på Hustadvika. Det niande skipet kan ha gått på ei mine, eller vorte senka av ein ukjend ubåt.

I alle fall er kvart krigsforlis ei grufull hending. Hurtigrutene var heilt nødvendige for all transport av varer. Det er heva over tvil at den tyske okkupasjonsmakta nytta seg av skipa under heile krigen. Dei sende troppar og materiell av ymse slag, og i siste del av krigen sette dei luftskytts med fast mannskap ombord i skipa. Luftskytset vart oftast rigga opp over brua eller på bruvingane. Dette førte sjølv sagt til at hurtigrutefarten vart endå farlegare. Dei norske mannskapa fekk ikkje gå frå borde, men måtte stå ombord enten dei ville eller ikkje. Det gjaldt lokalfarten òg.

Troppetransitt

Heilt frå 1940 hadde tyskarane ordna det slik med den svenske regjeringa at dei fekk troppetransitt gjennom Sverige. Den mest kjende saka om troppe-



Hurtigruteskipet St. Svithun legg ut frå kaia i Brønnøysund på sørgående den 6. juni 1943. Skipet var fullt av tyske soldatar og offiserar som skulle heim på permisjon. (Foto: Franz Affolderbach, tysk artillerioffiser og luthersk prest.)

transitt var i 1940, då tyskarane fekk sende militære spesialistar i forseglte vogner gjennom Sverige og opp til Narvikfronten, medan kampane mellom nordmenn og tyskarar enno var i gang.

Den neste store saka om transitt var i 1941, då svenskane, etter påtrykk frå den finske og tyske regjeringa, let tyskarane føre ein heil divisjon – «Division Engelbrecht» - frå Noreg til fronten i Finland gjennom Sverige. Dei tyske soldatane i Noreg reiste gjennom Sverige til Tyskland når dei hadde permisjon. At dette var til stor fordel for dei tyske militære interessene er heva over tvil. For det første fekk titusensvis av tyske soldatar ein sikker reiseveg. For det andre spara tyskarane veldige mengder med skip og fly til slik teneste.

Etter at krigsslukka snudde rundt årsskiftet 1942/43, og tyskarane kom på defensiven, vart svenskane straks meir strikse. Sommaren 1943 ville dei ikkje lenger tillate tyskarane å sende permittentane gjennom Sverige. Det kom til harde forhandlingar, som enda med at tyskarane frå ettersommaren 1943 ikkje lenger fekk bruke Sverige som transittland for permittentane sine. Dei hundretusen av tyske okkupasjonsoldatar i Noreg fekk frå og med denne tid ikkje lenger permisjon for å reise heim til Tyskland. Dei vart i Noreg til krigen slutta.

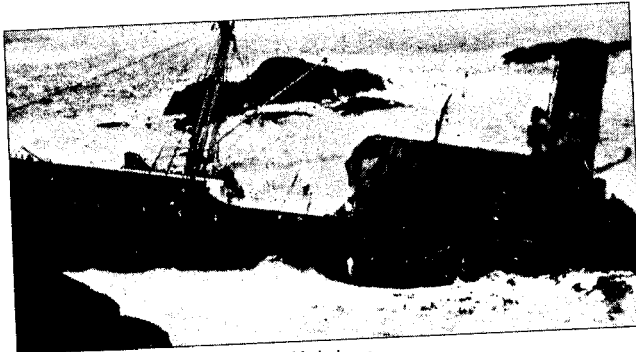
«Urlaub»

Eg hugsar godt hurtigrutene fulle av tyske troppar nordover og fulle av tyske permittentar sørover under krigen. Når dei sørgående hurtigrutene var i min barndoms by, sto vi ungdomane på kaia og såg mange av dei tyske soldatane og offiserane som var stasjonerte i byen gå ombord for å reise til Tyskland på permisjon - «Urlaub». Dei bar med seg kvartel og ottingar med saltsild og pakkar med røyka fisk eller laks, og ikkje sjeldan reinsdyrhorn oppå tornistret. Dei var overhengende med norske varer og bar så dei var heilt skakke.

Vi flirte ofte når vi såg dei gå fullpakka ombord, for det lak ofte av eit kvartel eller ein otting. Langs skipsrekken sto og hang det hundrevis av tyskarar. Alle hurtigrutene hadde nasjonalitetsmerka og nav-

TORSDAG 14. OKTOBER 1993

«enket på en dag, rak i helvete Bulamiten»



St. Svithun – utbrent og herja ved Kobbholmen etter bombinga 30. september 1943.

net på skipet malt med store bokstavar på sidene. Eg hugsar så vel då hurtigruteskipet «St. Svithun» vart senka på Stad den 30. september 1943. Då snakka vi unggutane mykje om at det ikkje var lenge sidan vi hadde sett «St. Svithun» attmed kaia, full av tyskarar, permittentar også frå min barndoms by som gjekk ombord for å reise heim nokre veker.

Fullasta av tyskarar

Så skulle det lage seg slik at eg fekk eit fotografi av ein tysk, luthersk prest, som samstundes var artilleri-offiser. Han følgde nokre av sine soldatar og under-offiserar til kaia i min barndoms by den 6. juni 1943. Der tok han bilde av dei da «St. Svithun» lå frå kai og gjekk sørover. Han vart mange år seinare ein viktig informant for meg, og vi utvikla eit godt venskap innan han døydde ifjor. Fotografiet er eit viktig tids-dokument, for her kan ein sjå for fulle hurtigrutene var av tyskarar.

Godt og vel tre månader seinare vart «St. Svithun» bomba av engelske fly på Stadhavet og krigsforliste der. Det er eit av dei mest tragiske krigsforlisa vi veit om.

Ein bergingsmann

I 1985 var eg i Ervika, den vesle bygda ved Stad der dei såg sjølve bombinga av skipet og seinare sette ut med robåtar for å redde folk. Eg intervjuar Daniel Berstad, ein av dei som rodde ut og fekk berga mange. Han fortalde at det var sørvest kuling med tung sjø og regnbyger den dagen. Dei heldt på med å ta opp poteter i Ervikbygda, og såg «St. Svithun» så snart skipet runda Stad. Snart hørde dei flydur og fekk auge på fem engelske fly i formasjon. Dei svinga og bomba i fartsretninga, men treffe ikkje første gongen. Så gjorde dei eit forsøk til, og då treffe dei i akterkant av midtskipet.

«Vi såg eldstripene frå flyet og ned i akterkant midtskips, fosforbomber som utvikla ein kolossal varme, så flåmmene sto høgt til vørs. Skipet sto i brann med ein gong, men det var vel steam på kjelane, for skipet passerte Bulholmen, svinga inn og gjekk på grunn på ein mindre holme innanfor

Bulholmen der dei kørde skipet på land. Nesten som på kommando forlet vi arbeidet med potetene, fekk ut båtane, kom oss ut og rekna med at der var folk å berge. Fem, seks færingar var vi, og to seksringar. Då vi kom ut, var det folk i sjøen. Frå skipet fekk dei ei trosse på land og over den klatra dei fleste som redde seg, men nokre fall i hav og omkom. Vi såg folk koma drivande gjennom det smale sundet. Vi såg dei i sjøen, tok opp ei kvinne som låg i livbelte og hadde ein gut på herdane, ein sjuårs gut. Ho, mora, var drukna, men guten levde over. Det var ikkje enkelt å få folk frå Kobbholmen, for det var tung sjø. Vi låg og venta til eit passende høve og så ropte vi – «hopp!». Dei hoppa direkte ned i båten. På den måten vart dei redde. Vi rodde inn til Ervika med dei. På land kom kvinnfolka køyrande ned med hest og vogn og tok folk heim til gardane. I vårt hus tok vi fem, seks. «St. Svithun» var i rute den dagen, og hurtigrutene passerte som regel her ved firetida om ettermiddagen. Det var ikkje vanskeleg å sjå kor skipet var, for det låg og brann der ute ved Kobbholmen. Brannskjeret flakka over hav og holme. Så blei det mørkt, og vi måtte berre slutte med berginga, det var ikkje råd å gjera meir. Vi var heime over høgste natta. Det var ikkje mykje eg sov, og i grålýsinga fór vi ut igjen og skulle få tak i resten av folk. Då vi kom ut låg det ei rednings-skøyte på vika. Rednings-skøyta tok dei som var på holmen og frakta dei til Måløy. Kanskje var det ein femten, tjuu menneske som overnatta på Kobbholmen den natta. Ein far hadde berga med seg spedbarnet, men mora omkom. Barnet er i dag gift med ein redningsbåtskippar.

Etter ein to, tre veker var «St. Svithun» forsvunne heilt. Der ute er det svær sjø, heile Norskehavet innpå her, kolossale krefter. Alt forsvann. Etter ei tid fekk vi her i Ervika beskjed frå rederiet at vi skulle forsøka å berga skipsklokka. Det gjorde vi ein dag det var såpass vær at vi kunne koma ombord. Vi sende klokka til rederiet i Stavanger. Ei tid etter kom ho igjen, men då med ein inskripsjon på:

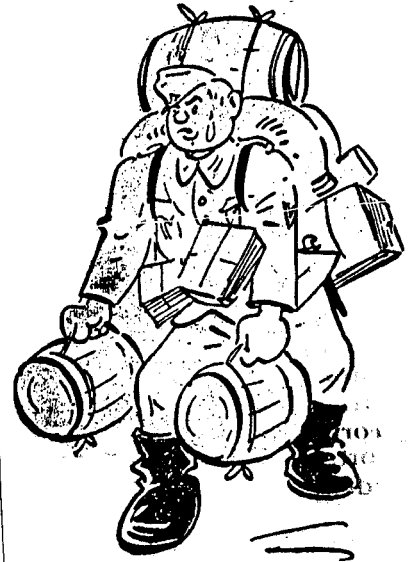
«TIL BEFOLKNINGEN I ERVIK I ERKJENTLIGHET FOR REDNING AV MENNESKELIV VED ST. SVITHUNS KRIGSFORLIS DEN 30. SEPTEMBER 1943.»

Det skulle vera som eit minne. No heng skipsklokka i kapellet her i Ervika.»

Dei namnlause hjelparane

Ein ting er sjølve krigsforlisa og tragediane rundt dei, noko anna er det fine menneskelege som dei namnlause hjelparane gjorde. I kvart tilfelle, på Stad, i Lofoten, på Møre eller på Finnmarkskysten, sette folk ut for å berge medmenneske, utan å anse vær eller vind, utan å vurdere om det skulle «løne seg» eller ikkje. Vi har for oss ei haldning, skapt av livsvilkår som alltid lærte den enskilde at det er avgjerande å hjelpe einkvar i naud om du sjølv skal vente å verte berga når det står om livet for deg ein ulukke-dag.

Dag Skogheim



Tysk soldat på permisjonsreise frå Norge til Tyskland. Soldaten er overlessa med to ottingar og eit kvartal med silde og pakkar med røykt fisk.