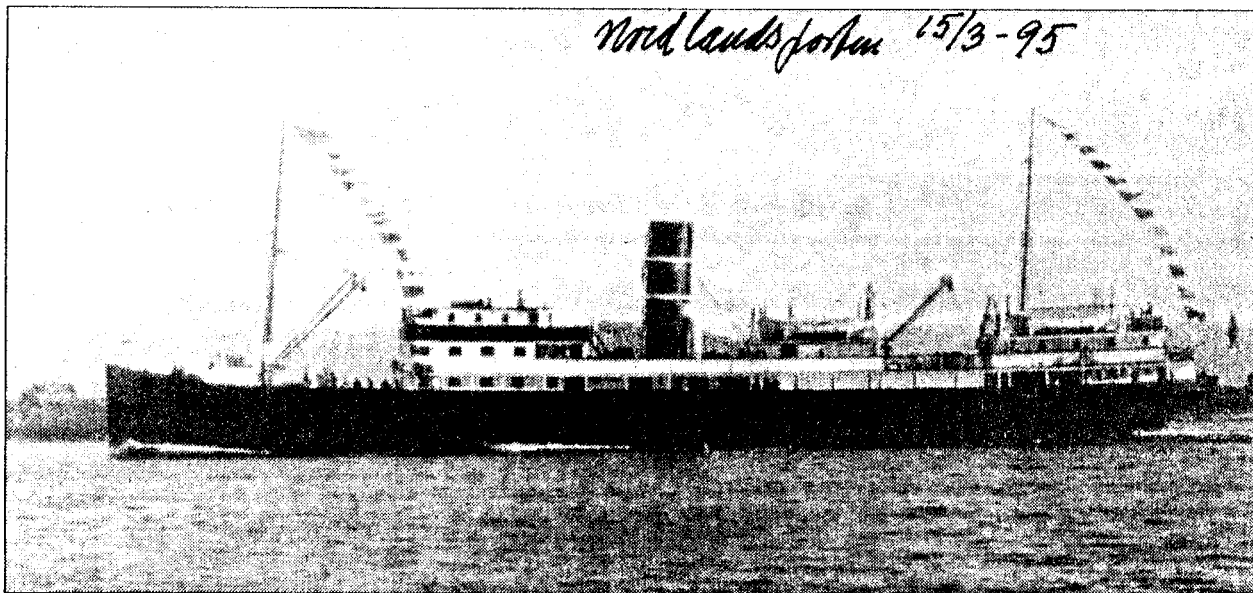


Hurtigruteskipene var godt egnet til troppetransport under krigen, og begge de krigførende parter gjorde det de kunne for å senke motpartens skip. Det gjaldt både før og etter kapitulasjonen i Norge, hevder Erling Skjold, Tverlandet. Han har gjennom en årrekke hatt skipsforlis som hobby.

Hurtigrutas krigsforlis

108404



Ikke hospitalskip. «Dronning Maud» ikke hospitalskip, men troppetransportskip, hevder artikkelforfatteren.

SETT UTENFRA

Erling Skjold

Erling Svanberg har i Nordlands-posten 9. mars en kronikk om hurtigrutas krigsforlis under krigen. Dessverre inneholder denne kronikken mange faktiske feil, og gjentakelser fra «offisiell norsk krigshistorie».

Hurtigruta som transporttjeneste hopperte 9. april 1940, og kom ikke i gang igjen før i juli 1940. Skipene var godt egnet til bl. a. troppetransportskip, og begge sider benyttet seg selvfølgelig av dette. Like selvfølgelig ble det at begge parter gjorde det de kunne for å senke motpartens skip. Ingen av de tidligere hurtigruteskipene som ble senket i løpet av kampene i 1940 var i sivil tjeneste, og må regnes som regulære skip, og ikke som hurtigruteskip. Derimot blir det helt annerledes etter juli 1940, da hurtigruta igjen kom i drift. **Det er en kjensgjerning at alle hurtigruteskip tapt ved krigsforlis i rutefart, ble senket av desallerte.**

«Dronning Maud» var ikke hospitalskip, slik det ble påstått, derimot i tjeneste som troppetransportskip. I tillegg hadde skipet militære lastebi-

ler som dekkslast. Det er svært strenge krav til maling og merking av hospitalskip. Et hospitalskip skal være hvitmalt, med tydelige røde kors på skrog, skorstein og dekk. Selvfølgelig var det en tragisk senking, men legitim. Derimot var tyskernes senking av «Ariadne» (korrekt merket som hospitalskip) en klar krigsforbrytelse. Både «Dronning Maud» og «Ariadne» var i militær tjeneste ved forlisene. «Prinsesse Ragnhild» seilte på en engelsk mine, utlagt av engelske destroyere 8. april 1940. «Ryfylke» ble oppbrakt av engelsk ubåt HMS «Sealion», og skutt i senk (ikke torpedert) i.h.t. gjeldende regler for senking av handelsskip.

«Mira» ble ikke tvunget videre av noen tysk offiser. I henhold til sjøforklaringen var kun styrmann og los på brua, da skipet ble truffet. HMS «Bedouin» åpnet ild på lang avstand (ca. 3,6 kilometer), og var ikke sett fra «Mira». Ombord på «Mira», slo man straks full fart akterover, ankret opp og slapp ut dampen for å stanse så fort som overhodet mulig. «Richard With» ble torpedert av engelsk ubåt HMS «Tigris». «Vesteraalen» ble torpedert av sovjetisk ubåt «SCH-402».

«Irma» ble torpedert av den norske torpedobåten «MTB-627», som opererte sammen med «MTB-653». «Irma» ble torpedert på så lang avstand (1 kilometer om natten), at

det ville være umulig å se luftvernkanonene. En slik begrunnelse fremkommer heller ikke fra MTBene. Derimot bestemte styrkesjefen (norsk) at «ethvert passende mål skulle angripes». Ubekreftede opplysninger (ref. Lang Kyst) sier i tillegg at mannskapene på «MTB-627» identifiserte skipet som hurtigrute før torpedoene ble avfyrt.

Ingen av hurtigrutene (eller andre ruteskip) som ble senket i rutefart seilte i konvoi. Derimot seilte de konsekvent alene, med lanterner og tydelig merket med nasjonalitetsmerker. De allierte, bortsett fra Sovjet, satte sterke restriksjoner på sitt personell for å forebygge senkninger, men til liten nytte. Luftvernet, tvunget ombord siden 1942 etter flere flyangrep på ruteskip, var minimalt. Omkring fem luftvernartillerister var normalt, mot 20-30 på en lastebåt.

Det som er interessant, er at når allierte styrker brøt angrepsforbudet, ble handlingene straks bortforklart ved hjelp av åpenbare (bevisste?) usannheter (som f. eks. at «Mira» ikke stanset, eller at «Irma» seilte mørklagt i konvoi) for å forsvare handlingen i stedet for å holde offiserene ansvarlige. Det vil være naivt å tro at hurtigruta skulle unngå krigshandlinger, men for bl. a. «Sanct Svithun» og «Irma» var senkningene unødvendig brutale ved at lugarområdene ble kraftig beskyttet.