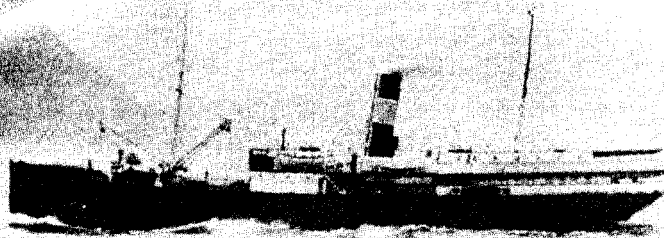


- Fra de taptes saga -

D/S «Richard With»



Vi skal forflytte oss til kysten av Finnmark og ca. 57 år tilbake i tid – til lørdag den 13. september 1941. Det er på formiddagsvakten, og den britiske T-klasse ubåten, HMS «Tigris», som om natten har ligget ute ved Skipsholmen på Revsbotn og ladet batteriene, siger sakte innover mot Rolvsøysundet, da et sydgående skib observeres i Breisundet, oppe ved Havøygavlen. Sjef på ubåten, kapteinløytnant Bone, bringer sakte «Tigris» nærmere kurslinjen til det motgående skibet. Og ca. kl. 1100, på

ca. en n.mils avstand fyrer ubåten av to Mark IV torpedeer innsiktet på motgåeren, hurtigruteskibet «Richard With», som da just har passert sydspissen av Rolvsøya. Den ene torpedoen bommer, men den andre treffer hurtigruteskibet omtrent midtskips, mellom maskinrommet og første plass-innredningen akterut. «Richard With», som føres av kaptein Kristian Dahl Knudsen, brekker i to, og de to delene går ned på under ett minutt, akterskibet først.

Hurtigruteskibet ble torpedert stikk i strid med avtalen mellom norske og britiske myndigheter om at skibene i hurtigrutefart ikke skulle angripes. Og på den klare høstdagen, med god sikt, og på bare ca. en mils avstand, kunne ubåtsjefen ei heller påberope seg vanskeligheter med å identifisere skibet. Det er hevdet i ettertid at kapteinløytnanten fikk en skikkelig reprimande etter torpederingen av «Richard With», men det var det hele, – og til liten nytte for de 103 av de 135 ombordværende som kom vekk under forliset.

D/S «Richard With»

var det andre av skibene som ble spesialbygget for Hurtigruten, etablert i 1893. Først ute var Nordenfjelderne med sin legendariske «Erling Jarl», levert fra Trondhjems Mek. Verksted i desember 1895. Den 24. juni 1909 overtok så Vesteraalens Dampskibsselskab sin «Richard With» fra samme verft. Skibet var bygget etter konseptet til «Erling Jarl», men dog en smule modifisert etter planer utarbeidet av mannen skibet var oppkalt etter – han som regnes som Hurtigrutens far.

Det 193 fot lange skibet, på 905 bрт. var utrustet med en trippel ekspansjons steam-maskin på 1150 ihk, som gav en servicefart på 12 knop. Lasterommene var begge arrangert fornt, og underrommene var isolert med henblikk på føring av ferskfisk (kasset i is). Skibet var sertifisert for 300 passasjerer i hurtigrutefart. To grunnstøtninger, én i 1913 – og én i 1919, samt tap av propellen på Østhavet i 1938, – og dertil en landsetting under flyngrep den 5. mai 1940 – var skibets traumatiske hendelser som er nevneverdige, før hennes endelig den 13. september 1941.

«Jerry» og «Joe», alias Hitler og Stalin, hadde begge planer om at ta rotta på den andre, men Hitler var først ute og gikk til

angrep på Russland søndag den 22. juni 1941, noe som umiddelbart medførte at kystfarten på Finnmarken ble temmelig risikobetonet. For å forsterke russernes kamperedskap i nord, sendte Royal Navy bl.a. ubåten HMS «Tigris» nordover – hvor den skulle operere langs Finnmarkskysten – ut fra den russiske ubåtbasen Polar Noye (Polarynyj) ved Murmansk. Og den 17. august senket den Nordenfjeldernes godsrukseskib «Haakon Jarl» ved Sværholtklubben, hvorved 3 av besetningen, matrosene Gunnar Kleiven og Elliot Nilsen, samt fyrbøter Henry O.T. Karlson, omkom. Den 30. august ble en nordgående tysk konvoy med tropper, hester, muldyr og utstyr – angrepet på Lopphavet og skibene «Bahia Lauro» og «Donau» gikk ned. Mer enn 1500 mistet livet, mens Bergenskes hurtigruteskib «Midnatsol» tok opp over 200 mann. Angrepet ble utført av en russisk ubåt, da det er antatt at «Tigris» da befant seg ved basen i Kolafjorden.

Medio september 1941

Om natten den 12. september ble Ofotens «Barøy» en route mellom Trondheim og Narvik senket utenfor Tranøy på Vestfjorden av en torpedo fra et britisk fly og gikk ned. Av de ombordværende omkom 96 passasjerer, hvorav 37 tyskere – og 18 av besetningen.

Senere samme dag ble Vesteraalens hurtigruteskib «Lofoten», utenfor Syltefjord, på vestgående, angrepet med kanonild av den russiske ubåten «K-2», under kommando av kaptein av 3. klasse, V.P. Utkin. Ombord i denne ubåten var også sjefen for russernes 1st. Submarine Division, kaptein av 2. klasse, M. I. Gadzhiev. Ombord i «Lofoten» åpnet man opp det som var og med faste sjøen subbene inn på akterdekket klarte skibet at unnslipe ubåten og komme seg velberget inn til Mehamn – hvor også kompaniskipet «Vesteraalen», på øst-

gående i Hurtigruten, hadde søkt sikkerhet. «Lofoten» slapp unna, men «K-2» angrep og senket godsrukseskibet «Ottar Jarl» på vestgående utenfor Omgang om aftenen den samme dag, og en av besetningen, båsen Fritjof Kristiansen, omkom. Nok en gang var det Nordenfjelderne det gikk ut over.

Og det var disse begivenhetene

som førte til tragedien med «Richard With». Skibet var på nordgående i ruten, men etter angrepet på «Lofoten» og senkingen av «Ottar Jarl» ble det besluttet at losse ut og snu i Honningsvåg – og legge sørover igjen derfra. Og da «Lofoten», som etter ruten skulle ha vært på sydgående – og således kanskje kunne ha blitt rammet av kompaniskibets skjebne, – hadde lagt seg til i Mehamn, konsentrerte folk som skulle sørover fra Honningsvåg seg om «Richard With», som avgikk kl. 0530 med alle lugarar belagt, direkte for Hammerfest, uten anløp av Havøysund.

Som nevnt var skibet kommet ca. tvers av sydspissen på Rolvsøy – og klokken var en smule over elleve da skibet ble truffet av en torpedo og brakk i to. Akterskibet sank hurtig, og i løpet av ett minutt forsvant også forskibet.

Redningsutstyret omfattet bl.a. to store, utsvingede livbåter midtskips, mens to tidligere livbåter var blitt erstattet med flåter, og dertil var skibet utrustet med en travaljebåt akterut på promenadedekket. Det ble ingen tid til å sette hverken livbåter eller travaljebåt på sjøen, vraket av sistnevnte fløt imidlertid opp etter at akterskibet var sunket, og en mann og en kvinne, for øvrig den eneste kvinnen ombord som ble reddet, holdt seg oppe på dette vraket. Etter at også forskibet var gått ned fløt en av livbåtene opp med bunnen i

været, og tre mann bjerget seg på denne. De øvrige av de totalt 32 som ble reddet kom seg opp på flåtene – eller klarte å holde seg flytende på vrakgods og tomme melkespann til hjelpen kom.

Hjelpen

kom i form av den 43 fot store seinsnurperen «Skolpen» av Vardø, med syv mann ombord, inklusive eier og skipper Alfred Johan Lind Karlson. Da de hørte smellet og registrerte at hurtigruteskibet var torpedert befant seinsnurperen seg nede ved Bjørnøya og satte straks kursen mot havaristedet, hvortil den nådde frem etter ca. 15 minutter. Den 16-fots store doryen ble bemannet med tre mann som i løpet av kort tid fikk plukket opp de 32 overlevende havaristene, samt to omkomne, og fikk dem ombord i «Skolpen». Her ble de ble plassert og ivarett så godt det lot seg gjøre ombord i det vesle fartøyet. Da det ikke fantes flere overlevende, satte seinsnurperen kursen mot Hammerfest, hvor den ankom ca. tre timer senere. To skiber i tysk tjeneste som utvilsomt måtte ha observert at «Richard With» ble torpedert, fortsatte ufortrødent sin kurs sørover på innsiden av Reinøyen uten at komme til assistanse. Men da bud om ulykken nådde Havøysund, gikk en annen seinsnurper, «Liv II» og legeskøyten i Havøysund sørover til forlisstedet, hvor de plukket opp to lik.

Som nevnt innledningsvis omkom 103 av de antatt 135 ombordværende ved torpederingen av «Richard With». Av disse var 77 passasjerer, hvorav 7 tyskere. Av skibets besetning omkom 26, nemlig kaptein, førstestyrmann, chiefen, en los, stueren, bås- og tømmermann, en matros, en lettmatros, en jungmann, dekksgutt, donkeymann, to fyrbøtere, lempere og smører, tjener, 2 kokk, byssegutt og samtlige syv dampskibspikere.

De dramatiske hendelsene disse septemberdagene på kysten av Finnmarken – og spesielt senkingen av «Richard With», gjorde at man fant det for risikabelt å fortsette seilas i ordinær hurtigrutefart nord for Tromsø. For befordring både av gods og passasjerer videre nordover – og østover helt til Vadsø, ble Ærstatningsruten, eller kort og godt bare «Ærstatninga» opprettet ved hjelp av en flåte av mindre fartøyer, fangst- og fiskeskiber. Og denne ruten kom i gang allerede i slutten av september – og fortsatte helt frem til ultimo oktober 1944, da Finnmarken nesten ble lagt øde ved hjelp av den brente jords taktikk. Dertil fortsatte også Bergenskes godsskiber «Edna», «Canis» og «Kora» – samt Nordenfjeldernes «Henrik Wergeland» i godsarten på Finnmarken med til sammen over 20 turer til Kirkenes etter at den ordinære Hurtigruten var innstilt.

Selv om Tromsø nå var snu-havn for Hurtigruten, ble det dog besluttet at sette gamle «Vesteraalen» inn i en kompletteringsrute mellom Tromsø og Hammerfest, med anløp av mellomstedene Skjervøy og Øksfjord. Men også for den gamle traveren, som den 2. juli 1893, hadde avgått Brattøren i Trondhjem på den første tur i Hurtigruten, rant timeglasset fort ut. Hun overlevet kompaniskibet «Richard With», med noen dager mer enn en måned. Den 17. oktober, ca. kl. 1535 ble hun, på vei til Øksfjord på nordgående, torpedert av en russisk ubåt som tilsynelatende lå og ventet på henne mellom Samuelsen og Øksfjordklubben. Skibet ble nærmest pulverisert og sank som en sten, og 38 passasjerer samt 22 av mannskapet omkom, mens 6 besetningsmedlemmer og en kvinnelig passasjer ble reddet, – med det er en annen historie.

Sjøkaptein Steinar Oppedal