

M/S NORDVARD

et trampskips noe uvanlige historie (1)

Dette er første artikkel av tre om lasteskipet M/S "Nordvard". Vraket ligger i dag på cirka 30 meters dyp i Mossesundet, nær møllene. Det norske skipet ble bygget i 1925, kapret i 1940 av tyskerne og brukt som forsyningskip under 2. verdenskrig. "Nordvard" ble til slutt senket av allierte fly i et bomberaid over Moss 28. desember 1944.

I begynnelsen av 1920-årene overtok Klosters Rederi A/S (Lauritz Kloster) de tidligere statseide skipene "Folkvard", "Landvard" og "Lidvard". De bestilte i 1924 ytterligere fire motorskip som alle ble levert i 1925 som "Austvard", "Sørvard", "Vestvard" og "Nordvard".

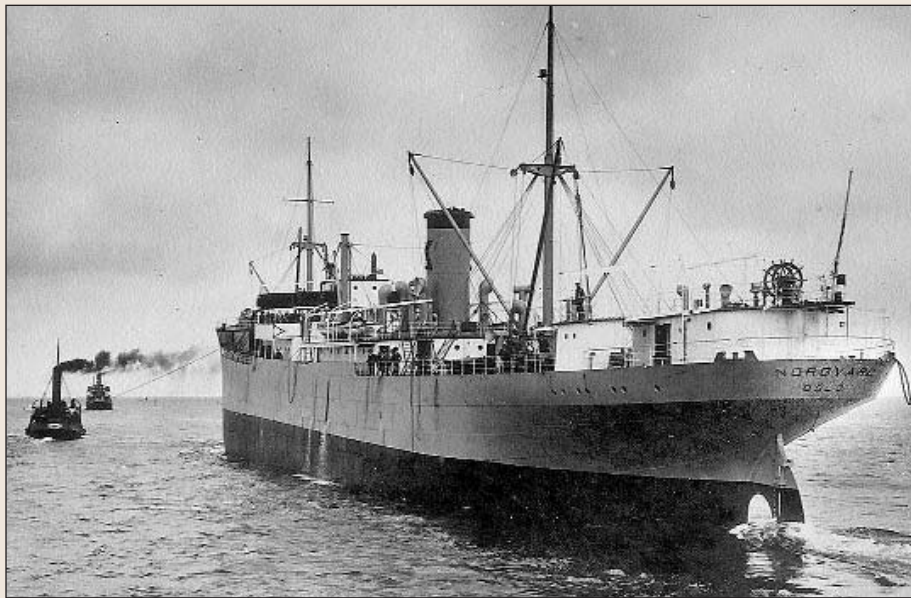
Det siste ble bygget ved Kockums mek. Verkstads A/B i Malmö med deres egen bygde M.A. N. dieselmotor på 2000 bhk. og oppgitt til 7660 tons dødvekt, noe som senere ble korrigert til 7700 tons.

Motorstopp og grunnstøting

Skipet var en åpen shelterdekker med underrom og mellomdekkrom og var verkstedets bygg nr. 145. Tirsdag 11. august 1925 gikk den i ballast tilstand en vellykket prøvetur og dro straks etter for å ta inn sin første last i Arkangelsk i Hvitehavet. Etter å ha vært innom Kopervik gikk det videre nordover og i regntykke ble det av garantimaskinisten slått full stopp til broen. "Nordvard" var da utenfor Sognefjorden. Det var en liten lekkasje i et overflodsror og i virvaret som oppstod slo hovedbryteren ut og strømmen til bl.a. styremaskinen falt ut.

Da de fikk i gang hovedmotoren igjen var de på grunn ved Sogneuxsen med hull i maskinrommet. "Nordvard" kom flott ved egen hjelp og nådde Nåra da maskinen igjen stoppet. Norsk Bjergningskompagnie's "Uræd" og "Achilles" kom til og lenset og midlertidig tettet skipet. Det ble slept til Bergen for midlertidig reparasjon for så å taues av "Jason" og "Salvage" til Malmö der de ankom 30. august.

UNDER: Tegning av MS "Nordvard" slik den ble bygget i Malmö i 1925.



MS "NORDVARD" på vei til Malmö etter grunnstøtingen kort etter levering i 1925.

Etter fullført reparasjon gikk skipet 11. oktober til Hernösand hvor den dagen etter tok ombord sin første last. Skipet seilte nå over hele verden, Europa, Afrika, Asia, Amerika og Australia. Det var kun en gang i sin hjemby Oslo. Etter å ha vært i Sundsvall 5. oktober 1935 gikk "Nordvard" til Montreal der de lastet korn fra og med 24. oktober. Så seilte de til Bergen, videre til Moss der de ankom Moss Aktiemøller 20. november, gikk videre til Kambo Mølle og ankom Oslo 3. desember 1935.

Vi kan følge skipets bevegelser helt fram til august 1939, men da er det stopp. Klok av erfaring fra første verdenskrig da skips posisjoner ble oppgitt til glede for tyske ubåter og overflateskip stoppet all informasjon ved krigsutbruddet 3. september 1939. Die deutsche Kriegsmarine sendte skip til bl.a. sydatlanteren og det indiske hav for å senke flest mulig handelsskip som seilte med forsyninger til det britiske imperium og særlig de britiske øyer. Nevnes kan panserskipet "Admiral Graf Spee" og hjelpekrysseren "Pinguin". Den siste var et ombygd handelskip som på tidspunktet vi er interesserte i, var kamuflert som Wilhelmsens "Trafalgar".

Kapret av "Pinguin"

16. september 1940 fikk "Pinguin" et skip i sikte i det indiske hav. Dette var "Nordvard" som var på vei fra Bunbury

i Australia til Port Elisabeth i Syd Afrika med 7187 tons hvete i sekker. Den fikk beskjed om å stoppe etterfulgt av et skudd foran baugen samt et nytt skudd da man ikke var sikre på om den hadde stoppet. Prisemannskap ble like etter satt ombord i "Nordvard". Via flaggsignal gav de "Pinguin" alle detaljer om skipet, dets last og at det var egnet til fangetransport.

Hjelpekrysseren hadde til da senket fem handelsskip hvorav "Filefjell" og "Morviken" var norske, resten var britiske. De overlevende sjøfolkene var fanger ombord i "Pinguin" og tok opp mye plass samt tærte på provianten. Det var faktisk ikke plass til flere fanger da mange rom var fulle av miner som skulle legges ut rundt Australia.

"Nordvard" fikk derfor ombord ialt 179 fanger inkludert egen besetning samt et tysk prisemannskap på 21 hvorav Leutenant zur See d. H. R. Neumeyer fikk kommandoen. Han hadde ordre om å føre skipet til Frankrike med fanger og last. De måtte selvsagt få ombord nok brennstoff, ferskvann og proviant for reisen og natten mellom 18. og 19. september begynte "Nordvard" på denne turen. Melsekkene på mellomdekket var stuert om så de hvite fangene befant seg foran maskinrommet og de fargede aktenfor. Offiserene var "stuert" sammen i lugarene i dekkshuset over maskinrommet og i mannskapsinnredningen akter. Prisemannskapet oppholdt seg i forre dekkshus.

Utplasserte sprengladninger

Sprengladninger ble plasserte rundt omkring slik at skipet kunne senkes i løpet av fem minutter. De hadde også fått ombord noen flere livbåter samt flåte. Disse ble alle forsynte med "hartbrot og frischen wasser" mens kun livbåtene fikk ombord "konservenfleisch, fisch in dozen und milch". Disse skulle jo ha ombord prisemannskapet og de hvite fangene dersom nødvendig. Flåtene var til de fargede sjøfolkene. Alle fanger ble tildelt et nummer samt hvilken båt/flåte de skulle ombord i. Ved fire lange støt i fløyten var det livbåtmanøver.

Det var andre signal for "vekking", "fanger på dekk", "skip i sik-

te, fanger under dekk og lukene skalles" og så videre. Ett for fangene ukjent signal var "klargjør sprengladninger" dersom "Nordvard" skulle senkes. Ruti neplaner ble bl.a. hengt opp, en for offiserer, en for hvite fanger og en for fargede. Alle oppslag var på tysk, engelsk og norsk. Rutinene var i kortet: "Vekkes, køyer res, 2 mann henter vann på dekk, alle vasker seg, 2 mann henter brød, kaffe, marmelade samt oppskjær for aftensmaten, sengeklær ryddes, vannhenterne opp på dekk for å kaste overbord skittent vann, frokost, opprydding og rengjøring av skaffetøy, fangene på dekk (ingen fra ett sted fikk komme i kontakt med fanger fra et annet sted), tilbake til "oppholdsrommene", 2 mann henter mat, etter måltidet vaskes opp, feies og skittent vann kastes overbord, alle mann på dekk, alle under dekk igjen, 2 mann henter kaffe, te eller kakao. Inntil klokken 17.40 kunne toalettene på dekk benyttes, kl. 18.00 ble lukene skalket og fra kl. 19.00 til 06.00 var det røyking forbudt.

Ble overmalt

Den 29. september lå "Nordvard" stille da det ble skiftet dyser til motoren. Skipets brennolje var oppbrukt og oljen overført fra "Pinguin" hadde en annen viskositet. Så den 2. oktober ble navnet "Nordvard" overmalt og forandret til "Vestvard". Sistnevnte var senket 27. september da den var helt alene 350 sjømil vest av Irland. At mannskapet overlevde og kom iland 1. oktober viste ikke tyskerne.

Det oppstod flere forsinkelser under reisen så som vann i oljen og 18. oktober fikk de se to master så de dreide straks hardt babord og unngikk et møte. Lykastere ble senere sett og igjen flyktet skipet fra dette. 20. oktober henge starteventilene seg opp men da vinden var gunstig så heiste de seil. 16 timer senere ble de firt. Da de en gang så mastetopper som beveget seg med stor hastighet ble signalet "Alarm, schiff klar zum versenken" gitt.

Eskortert av minesveipere

Den 23. oktober falt en mann overbord, fangene ble sendt under dekk og livbåter satt på vannet. Opplyvningsforsøk var forgjeves. Etter å ha unngått møtene skip tre ganger neste måned, fikk de den 21. november kontakt med fiskefartøyer, seilbåter og dampskip vest av Royan helt ytterst i Girondefjorden i Frankrike. Dagen etter bad et Heinkel-fly om identifikasjon og forsvant. Kort tid etter kom et annet fly som signaliserte at de skulle gå mot Royan. Neumeyer som aldri før hadde vært her bad om los, noe han ikke fikk og satte kursen mot La Coubre fyrlykt lenger nord. Herfra ble de eskortert av tre minesveipere til ankringsplass. Det synes som om prisemannskapet straks gikk i land og overlot skipet med fanger til andre. Reisen hadde da vart i 64 dager 16 timer og 50 minutter og utseilt distanse var 10.319 sjømil.

Die deutsche Kriegsmarine fant fort ut at "Nordvard" kunne ombygges til forsyningskip. Til "Trossschiff" som var skip som kunne forsyne overflate-

