

M/S "NORDVARD" møter skjebnen i Mossesundet

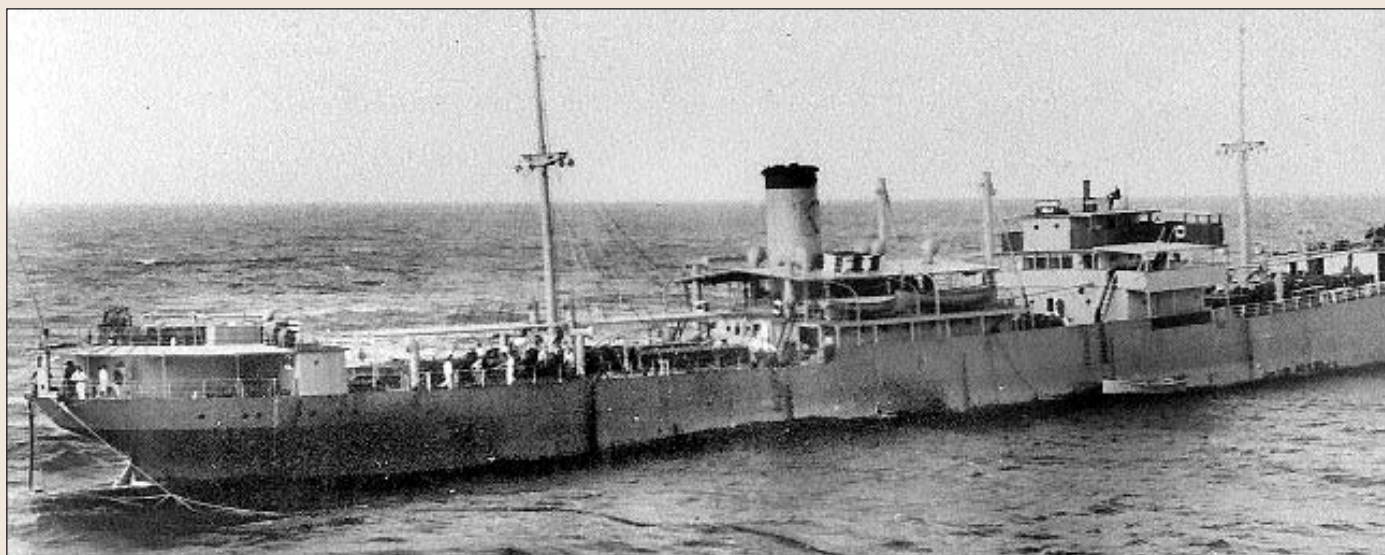
BOMBET I SENK

Dette er tredje og siste artikkel om lasteskipet M/S "Nordvard". Vraket ligger i dag på cirka 40 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 desember 1944 var det mye dårlig vær for flyoperasjoner. Det var overskyet, fra tid til annen regn, snø, disig eller tåke med temperaturer rundt "null". Dette hindret særlig slipp av containere og pakker til Milorg, men også minelegging i Oslofjorden og i noe mindre grad i Kattegat. Minelegging fra fly ble gradvis trappet opp i Kattegat i 1944. I Oslofjorden startet det 5. februar 1944 med et enkelt slipp av miner rundt Oslo og Fredrikstad som forårsaket daglig minesveip med båter, og litt senere også fly til ledene ble erklært minefri 28. mai. Fra 12. september begynte regelrette minelegginger fra fly som stadig økte på. Det at de tyske krysserne "Köln" og "Emden" kom til Oslofjorden mot slutten av året fanget selvsagt de alliertes interesse. Tre ganger i desember forsøkte de å senke dem, og det krevde også godvær.

Jakten på krysserne

Den første muligheten kom 13. desember. Dagen startet med overskyet og disig vær. Men det klarnet snart opp, og utpå kvelden var det stjerneklart. Et britisk rekognoseringsfly av typen "Mosquito" fra 540 skvadron "feide" over Oslofjorden ved middagstider. Andre steder ble også "Spitfire" benyttet. Mineleggingen den kvelden er nevnt i artikkelen om "Perseus" i MD



M/S "NORDVARD": Bildet viser bunkring av dieselolje i Det indiske hav i 1940 fra hjelpekrysseren "Pinguin". Dagens artikkel om "Nordvard" er den tredje og siste fra Knut H. Næss. Den omhandler bombing som førte til at skipet sank i Mossesundet 28. 12. 1944.

17. desember 2003. Så begynte jakten på krysserne.

Da tåken lå tykk over store deler av England der Bomber Command hadde sine baser (fra Cambridge og nordover til Middlesbrough), ble bare fly fra No. 5 Group's tre flyplasser til 54 Base benyttet. 52 firemotors fly av typen "Lancaster" og syv bombe-fly av typen "Mosquito" sto til rådighet, men kun henholdsvis 42 og fem var flyvedyktige og tok av. "No reconnaissance was undertaken". "Mosquito"ene ble brukt som markører. Bortsett fra at "Köln" fikk en rekke mindre skader på grunn av ristingen når bomber eksploderte, var toktet mislykket. Da flyalarmen gikk lå "Köln" nord for Horten og bunkret fra M/T "Utvær". De lot forbindelsen til tankeren gå da lysbombene begynte å falle og lettet anker. Ristingen gjorde at deler av det elektriske anlegget falt ut flere ganger og man fikk ikke koblet inn hovedturbinen. "Emden", som den 9. desember hadde "rotet" seg bort mellom Rauøy og Hankø, var gått kraftig på grunn ved Flateguri. Den lå også nord

for Horten der den losset ammunisjonen da den skulle i dokk i Sandefjord. Den var ferdig losset før angrepet begynte og forlot ankringsplassen. I siksak manøvrerte den sydovert til Fulehuk der den ankret opp.

Slapp miner på Jeløy

Natten mellom 21. og 22. desember ble det sluppet miner rundt Moss og Horten. Fire miner falt ned på Jeløy. Også julaften ble det minelagt, men denne gangen var det ved Horten og Oslo. Minelegging på Værla var for å forsinke trosskipstransportene til Danmark, mens i Sundet var det fordi det var en meget viktig ankringsplass for krigsskip. Langgrunden ved Horten var meget brukt som oppankningsplass for transportskip som ventet på andre for å gå i samlet konvoi sydovert. Indre havn var ankringsplass for krigsskip. Og nord for byen ble ubåtmannskaper opplært i bruk av snorkel, så det var en livlig trafikk av ubåter til og fra. Noe havneanlegg til bruk for trosskipstransport fantes ikke. Bare i nødssfall ble Horten benyttet til dette.

Den 28. desember startet med skyet og disig vær. "Köln" lå ved Rauøy. Den hadde ikke vært i operativ tjeneste siden 10. desember og var "bedingt Kriegsberett". Skipet flyttet til syd for Jeløy utpå formiddagen. Sjøfen på "Emden" hadde nektet å gå i dokk i Sandefjord da luftforsvaret der var for dårlig. Den var gått tilbake til Horten og hadde tatt om bord og hadde tatt om bord ammunisjonen igjen. Den 22. desember begynte reisen til Tyskland for reparasjon. Her utførte den sitt første og siste eskorteoppdrag mellom Norge og Danmark, og ankom Schichauwerft i Königsberg den 25. desember.

La oss se på trosskipstransporten den dagen.

"Gijon" var kommet til Fredrikstad, mens "Jupiter" var på vei sammen med tankskipet "Orion" som skulle til Oslo. "Hansa I" var på vei til Horten, "Isar" og "Donau" til Herøya, mens "Moltkefels" og "Neidenfels" var på vei til Moss. De to første kom fra Frederikshavn, de andre fra Aarhus. Den motsatte veien gikk "Mars" fra Høysand Bad mot Frederikshavn, "Ulanga" fra Herøya mot Aarhus, mens "Darss" og "Rolandseck" gikk fra Moss henholdsvis kl. 14.30 og 15.30 på vei mot Aarhus. Dessuten var det en konvoi sydover med "4 Transporter, 1 Tanker og 1 Dampfer" og motsatt med "4 Transporter, 1 Tanker og 2 Dampfer". Slik var det daglig.

Fra Aarhus alene ble det i november fraktet 10992 soldater til Østnorge og 11806 den andre veien. I desember 1944 økte antallet sydover til 20221 soldater. Dette fordi divisjon på divisjon av tyskere var blitt drevet ut av Sovjet gjennom Finland til Finnmarken. I tillegg valgte tyskerne stasjonert i Nordfinland denne veien framfor Østersjøen. På forskjellig vis kom de til Oslo og videre til utskipningshavner i Oslofjorden og helt ned til Arendal. Dette var ingen rekord. I august 1943, for eksempel, ble det fraktet 27453 soldater til Østnorge og 24492 den andre veien med skip.

Dårlig sikt

Det klarnet opp utover dagen den 28. desember, og mot kvelden var det fullmåne. Men tynne skyer fra 4500 til 6000 meters høyde kastet skygger på sjøen, noe som ødela en god del for bombetoktet den natten. Uavhengig av hverandre bestemte de allierte seg for slipp til Milorg, mineslipp, samt forsøk på å senke "Köln" og andre større skip rundt Horten og Moss denne dagen. Selvsagt ble det til en viss grad samordnet.

Den kanadiske Troppetransport 6 av Bomber Command sendte 16 firemotors fly av typen "Halifax" med fire miner hver. Disse var tilpasset bombeopphengingen i flyene så disse godt kunne fly på bombetokt dagen etter. Flyene tok av rundt kl. 16.00, slapp minene rundt kl. 20.00 og landet tilbake på 63Base ca. kl. 23.00, altså en halv time før bombeangrepene begynte. To av flyene fra 424 skvadron minela Værla, de to andre Sundet. Alle fire fly fra



DS "ISAR": Troppetransportskipene "Isar" og "Donau" var ofte i Moss. "Isar" ble 2. mars 1945 angrepet av britiske fly ved Færder på vei sydover. Brann oppstod og den gikk til Værlebryggen. Her ble døde og sårede soldater og hester tatt i land - og brannen slukket. Den gikk så til Oslo. Kom deretter til A/S Moss Værft & Dokk for reparasjon 22. mars, og ses her med verftets flytekran og slepebåt "Trygve" på utsiden. I forgrunnen toppen av en av de sunkne flytedokkene.