

Konrad Næss

Skudeneshavn

Konrad Næss var av en gammel sjømannsfamilie og som de fleste i mellomkrigstiden valgte han å bli sjømann. Han gikk gradene oppover og tok såvel styrmanns- som skiperskolen. Før siste krig hadde han seilt på Østen, men kom hjem på ferie i 1938. Mot slutten av året, 19.11.1938, mønstret han ombord på S/S «Norse King» som 3. styrmann og avanserte til 1. styrmann.

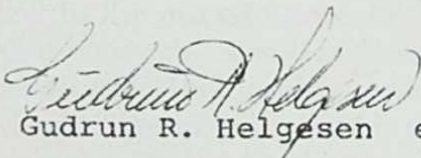
Da krigen brøt ut i Europa i 1939 lå «Norse King» i Thailand og lastet ris for Cuba. Fartøyet lå på et lite sted ikke langt fra Bangkok. Derfra gikk turen gjennom Panamakanalen. Dette ble den lengste turen Konrad noen gang hadde vært med på, det tok 78 dager før de kom fram til bestemmelsesstedet. Skipet hadde ikke vært i dokk på lang tid og den var sterkt begrodd i bunnen og gjorde ikke mer enn fem knops fart. De var nær ved å slippe opp for bunkers før de ankom til Honolulu på Hawaii. Der fikk de en stopp på 4 timer til bunkring og så fortsatte turen til Cuba. Den 78 dager lange reisen var endelig over!


Fra Cuba gikk de til Den Dominikanske Republikk, til byen Santo Domingo. Her lastet de sukker for Storbritannia. Det var i januar 1940. Nå hadde de mange farefulle turer over Nord-Atlanteren. I den forbindelse vil vi nevne konvoi SC 11 (NF I, ss. 89-92). I ly av britiske krigsskip ble de transatlantiske konvoiene nå satt i bevegelse igjen.



21.11.1940 begynte tapsmeldingene påny å strømme inn. 23.11 måtte Nortraship føye to nye skip på tapslisten. Begge disse tilhørte konvoien SC 11. Det norske innslaget

Fødselsnr. / Birth no.		Etternavn / Surname		For- og mellomnavn / First and middle names							
23.07.09		NÆSS		Konrad							
Fartøyes navn / Name of vessel		Stilling / Rating		Tiltrådt / Service from		Hyre fra / Wages from		Fraårdt / Service to		Hyre til / Wages to	
NORSE KING		1. styrmann		19.11.38				13.2.42			
SKOTTLAND		1. styrmann		6.5.42		reddet v/forlis		17.5.42		-	
Avmønstret 26.5.42.											
NORSE KING		1. styrmann		6.7.42		omkom v/krigsforlis					
den 28.12.42.											


Gudrun R. Helgesen e.f.



i konvoien var stort. Foruten de to fartøyene som ble torpedert, var det ytterligere 10 norske skip i konvoien. Langsomt kjempet skipene seg østover i dårlig vær med høy sjø. Svak maskinkraft og dårlige styre-egenskaper gjorde det vanskelig for mange av fartøyene å holde sin plass i konvoien. Andre hadde lite begrep om signaleringen og misforsto commodorens ordrer.

Flere tyske ubåter var på vei mot konvoi SC 11, men været hindret disse. Været var som sagt dårlig med stormstyrke, og flere av skipene kom langt ut av stasjonene sine og seilte i veien for hverandre. Man måtte også tenne navigasjonslysene for å unngå kollisjoner og flere av fartøyene sakkett langt etter konvoien. Ved daggry kunne man konstatere at ni skip var borte. Commodoren fikk en nolenlunde orden på konvoien i løpet av formiddagen, men han savnet ennå ni skip. Noen var torpedert, men han regnet med at andre hadde mistet konvoien. Da kvelden kom, gikk den tyske ubåten U100 til angrep på ny. Med dette angrepet hadde konvoi SC 11 mistet 7 skip til. Noen dager senere meldte et fly at forskipet til «Bruse» ennå fløt med lasten i god behold. En slepebåt ble sendt ut og vraket tauet til lands.

De siste opplysningene om konvoi SC 11 stammer fra «Norse King» som 25.11.1940 hadde reddet en livbåt med 4 mann fra det engelske skipet «Bradfyne». De overlevende ble tatt med inn til Belfast. Det står ingenting om «Norse King» var i en konvoi eller om den var en etternøler fra en konvoi. Men de kom fram til Belfast i Nord-Irland i god behold med både last og overlevende. På turen tilbake til Amerika gikk de til Boston hvor Konrad mønstret av i februar 1942. Han dro til New York og tok seg en velfortjent ferie etter over tre år ombord. Han hadde en søster og en bror som bodde i verdensbyen og nyttet anledningen til å slappe av med dem.

6.5.1942 mønstret Konrad ut på ny og denne gangen var det som 1. styrmann på en Haugesundsbåt. Han reiste til Boston hvor båten hadde lastet trelast for London og turen skulle gå via Halifax for konvoi. Man hadde nettopp avsluttet kanonøvelser og nesten hele mannskapet var på dekk. Det var den 17.5.1942 og alle mann så fram til å feire dagen med en bedre middag. Men dette klarte ubåtkaptein Vogel å forpurre. Han var sjef på U 588 (NF II, s. 95). Kl. 12.10 traff en torpedo i babord akterskip og en i forkanten av fyrrømmet midtskips. Babord livbåt ble smadret, motorbåten kantret under utsettingen, en mann på vakt i fyrrømmet ble drept og ni av den øvrige besetningen såret. Det var med nød og neppe at folkene – 23 mann – kom seg i sikkerhet i styrbord livbåt før mesteparten av skipet etter fem minutter lå under vann. Kl. 12.25 var skipet sunket. Kort etter ble livbåten observert av et fly. En fiskekutter kom etter en time til assistanse og tok mannskapet til Boston.

Overraskelsen var sikkert stor da Konrad etter 14 dager

banket på døren til sine søsken på Staten Island. Men størst var nok gleden over at Konrad var en av dem som hadde kommet seg velberget fra torpederingen. Etter en tur innom hospitalet etter disse påkjenningene, var han nå igjen hyresøkende. På hyrekontoret fant de ut at han hadde vært førstestyrmann på «Norse King», som nå lå i Boston og ventet på en 1. styrmann. Konrad kjente skipet ut og inn og var meget skeptisk til å mønstre på igjen. Det var et gammelt fartøy som hadde vansker i konvoiene med en fart på fem knop. Det var det samme som etternøler eller strugle som det kaltes på konvoispråket. De kunne bli et lett bytte for ubåtene. Men som den samvittighetsfulle sjømann Konrad var, lot han seg overtale og tok jobben. Men ikke med glede etter uttalelse fra de som snakket med han før han reiste ut igjen.

Konrad gikk på som 1. styrmann 6.7.1942, da var det gått 5 måneder siden han mønstret av i Boston. Han var på vei til samme by og samme båt for på ny å ta fatt på konvoifart i det urolige Nord-Atlanteren. Så lenge tyske ubåter på den amerikanske østkysten og Karibien ga tilfredsstillende resultater, var det forholdsvis rolig i Nord-Atlanteren. Konvoiene behøvde ikke å seile den lange og kalde omveien oppunder Grønland (NF II, s. 128).

S/S «Norse King» var nå klar for avgang fra Boston – man var kommet til midten av juli måned. Skipet var lastet med krigsmateriell for Storbritannia. Den hadde hatt flere turer mellom Boston og Nord-Irland og sannsynligvis skulle de ta den samme ruten også denne gangen. Turen gikk innom Halifax for å slutte seg til østgående konvoi. Tyske ubåter hadde gjenopptatt sine aktiviteter i Nord-Atlanteren med et større antall nye ubåter og med avanserte metoder for å uskadeliggjøre skipene, slik at de ville synke meget hurtig og gjøre det vanskelig for mannskapet å komme i livbåtene (NF II, s. 134).

Skipet sluttet seg til en 5-7 mils konvoi som kom ut fra Halifax. Tyske ubåter hadde som nevnt øket i antall fra juni måned og faren for torpedering var større nå enn for noen måneder siden. Konvoien sneglet seg avgårde og kom fram til Belfast uten å være utsatt for noen form for angrep. I det samme farvannet der «Norse King» hadde kommet seg helskinnet gjennom, var det flere konvoier som hadde vansker med ubåter og mange skip og mange menneskeliv gikk tapt, deriblant var det to norske skip. Det så nå ut for at tyskerne for alvor satte store styrker inn for å ta knekken på forsyningslinjen til Storbritannia.

«Norse King» gikk med krigsmateriell til Belfast og hadde kull med tilbake til Boston. Man antar at den gikk fra Belfast i september i konvoi for Halifax og senere til Boston. På denne tiden var det stor aktivitet i Nord-Atlanteren. Og i en av konvoiene som var i samme farvannet som «Norse King» ble 15 båter senket, derav fem norske. To av disse var de hurtiggående norske frukt-båtene som seilte alene – M/S «Olav Fostenes» fra Hauge-

sund og M/S «Vibrand» fra samme sted (NF II, s. 141). S/S «Norse King» daffet avgårde i en 5-mils konvoi, kom til Boston og losset lasten. Det ser ut for at skipet har gått i samme ruten igjen, for 19.12.1942 lå den ferdiglastet i Belfast og ventet på ny konvoi for Boston (NF II, s. 149).

S/S «Norse King», kaptein Lorentz Tveit, avgikk Belfast i konvoi ONS 154 19.12. 1942 lastet med 5.000 tonn kull for Boston. Konvoien besto av 45 skip eskortert av en kanadisk jager og fem korvetter. Over 20 ubåter ble satt inn mot denne konvoien. I et 3-dagers slag mellom 27. og 29.12 gikk 14 skip og en ubåt til bunns. «Norse King» ble utpå kvelden 28.12.1942 truffet av en torpedo som sannsynligvis kom fra U 591 og mannskapet ble tatt opp av eskortefartøyet. Dette holdt seg i nærheten av «Norse King», og da det så ut for at fartøyet kunne berges, rodde besetningen ombord igjen. De satte maskinen i gang og styrte etter ordre for Azorene. D/S «Veni» meldte kl. 06.45 at den hadde observert «Norse King» i posisjon 43-25 N

og 27-18 W med ca. 6 knops fart og båtene klare. Det var det siste man hørte fra «Norse King» og besetningen på 35 mann.

Tyske opplysninger forteller imidlertid at ved middagstider samme dag, 29.12.1942, «Norse King» atter torpedert av U 435 og deretter lagt under artilleri-ild. Opplysningene forteller ingenting om det norske mannskapet. Ubåten gikk til bunns et halvt år senere.

Det som forundrer oss er det motet som mannskapet viste da de gikk tilbake for å berge båten. Det var observert flere ubåter i nærheten. Konrad kjente skipets mange svakheter etter den lange tiden ombord og visste sikkert at de gikk i en dødsfelle. Men hva ville hendt om de hadde nektet? Var det mytteriloven de ble skremt med? De fikk ingen eskorte av korvetten som lå ved siden. Og kort etter ble den påny torpedert og beskyttet med maskingevær.

Den historien får vi aldri høre. Det var en av krigens mange smertefulle hendelser.