

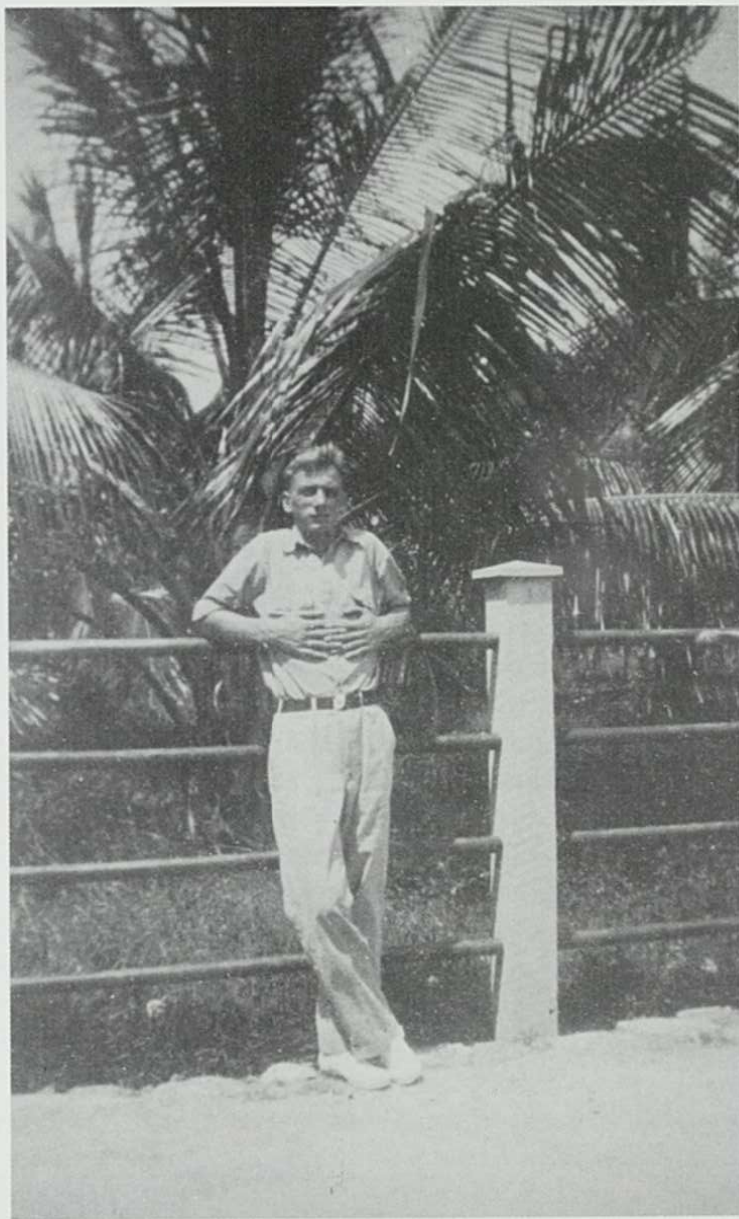
David Vik

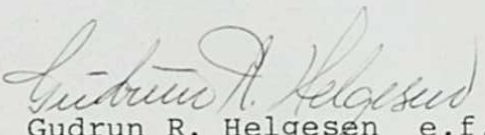

Skudeneshavn

David Vik, født 9. juni 1917, var sønn til Gunda og Anton Vik. Faren var skipsfører. Som de fleste som vokste opp i 1930-årene jaktet David på et passende arbeid. Litt arbeid i sildesesongen var av interesse, men det var kortvarig. Skulle han få noe mer fast, var sjømannsyirket det de fleste valgte. Det gjorde også David. Og da var ikke turen lang til Herman Simonsen i Søragedå. Han hadde avløst kullhandler Ole B. Fredriksen som «hyringsmann», og han prioriterte Skudeneshaven når valget sto mellom flere interesserte.

I oktober/november 1937 var David innom Herman Simonsen og fikk seg hyre som motormann på M/S «Nordvard». Skipet lå i Cork, Irland, der David skulle gå ombord. Reisen gikk fra Stavanger til Newcastle med båt og derfra med jernbane til vestkysten av Storbritannia og ferge over Irskesjøen til Cork. M/S «Nordvard» var allerede klar for avgang, og turen gikk til Nord-Sverige hvor de skulle ta inn papirmasse for USA. Turen over Atlanterhavet om vinteren var stormfull, men de kom vel fram til østkysten av USA. Der ble lasten losset.

Klosterbåtene gikk i fart fra Skandinavia til USA/Japan og med avstikkere til Indo-Kina og vise versa. Fra østkysten av Amerika lastet de skrapjern for Japan. Det var lange turer med en distanse på omlag 10.000 nautiske mil gjennom Panamakanalen. Fra Japan gikk reisen tilbake til



Fødselsnr./ Birtn no.		Etternavn/ Surname		Før- og mellomnavn/ First and middle name(s)	
09.06.17		Vik		David	
Fartøyet navn/ Name of vessel		Stilling/ Rating	Tiltrådt/ Service from	Hyre fra/ Wages from	Fratrækt/ Service to
NORDVARD		motormann	ombord pr.9.4.40	-	skipet ble kapret av tysk raider den 16.9.40. NORDVARD ble ført til Frankrike med hele mannskapet ombord. Ble senere hjemsendt til Norge med ankomst Oslo den 3.5.41.
 Gudrun R. Helgesen e.f.					

USA, der de tok inn en last med biler til Sør-Afrika. Senere var de en tur til Indonesia og lastet ris for Cuba. Fra Cuba gikk reisen til Europa med sukkerlast. Straks denne var losset, fortsatte de til Sverige og tok inn papirmasse for USA. Påny tok de inn skrapjern for Japan og hadde en lang reise foran seg. Fra Japan gikk turen til Vancouver i Canada der de lastet inn trelast for Sør-Afrika. «Nordvard» holdt fram i samme farten, og den 9. april 1940 lå de i Yokohama i Japan. De fortsatte nå i fart på Østen og Australia og i september 1940 lastet de hvete i sekker fra Bunbury i Vest-Australia til Port Elizabeth i Sør-Afrika.

Samtidig som «Nordvard» lastet i Australia for Sør-Afrika, lå den tyske hjelpekrysseren «Pinguin» i farvannet sør av Madagaskar. 26.8.1940 ble skipets fly – kamuflert med britisk merke – sendt på vingene for å rekognosere nordover (NF I, s. 102). Piloten fikk øye på et tankskip som ikke hadde navn eller nøytralitetsmerke på skutesiden og som derfor var lovlig vilt. Flyet kretset lavt over tankskipet flere ganger og kastet ned på dekket en melding, som bokstavrett etter den tyske kilden lød slik: «On account of vicinity of enemy raider alter cours to 180 gr. distance 140 miles. From that point take up cours directly to 31 N 37 E. Then you get further information. Do not use wireless. S.N.O.» Mannskapet på dekket vinket til flyet åpenbart i god tro om dets britiske nasjonalitet. Og de som leste meldingen festet seg heller ikke ved den språklige eiendommelighet. Det var den norske tankbåten M/T «Filefjell» på reise fra Abadan til London med 10.000 tonn bensin. Den ble senere senket av «Pinguin» (NF I, s. 103). Et annet norsk skip – M/S «Morviken» – ble senere kapret av samme raideren.

12.12 overfalt «Pinguin» et britisk skip sydøst av Madagaskar og trakk seg østover til havs. Klokken 0904 om morgenen den 16.9 i posisjon 30.31 gr. sør 69.09 gr. øst kom et skip i sikte forut på møtende kurs. Det var M/S «Nordvard», kaptein Henry M. Hansen, på reise fra Bunbury, Vest-Australia, til Port Elizabeth i Sør-Afrika med 7.000 tonn hvete i sekker (NF I, s. 104). 50 minutter senere detonerte et prosjektil i sjøen foran «Nordvard» samtidig som «Pinguin» heiste stoppesignal. Kort etter var skipet på tyske hender uten at nødmeldingen ble sendt ut.

Kapitan Kryder hadde nå god bruk for et uskadet skip. Han hadde 189 fanger ombord i hjelpekrysseren. Det tærte hardt på provianten og var en belastning på mange andre måter. Nå hadde han anledning å bli kvitt dem. Løytnant Neymeyer ble gitt kommando over «Nordvard» med ordre om å føre skipet til Frankrike. Alle fangene med unntak av ti hardt skadede briter ble sendt ombord i «Nordvard». De ble stuet ned på mellomdekket mens prisemannskapet la beslag på lugarene midtskips. 19.9.1940 begynte M/S «Nordvard» sin lange og farlige reise til Europa, tilbakela Det Indiske Hav, Sør-Atlanteren, Nord-Atlanteren og Biskaia, før de ankom til Bordeaux 22.11.1940. Selve

seilasen foregikk langt sør i Atlanterhavet for å komme klar britiske marinefartøyer og rekognoseringsfly, de var helt nede i Antarktis før de satte kursen nordover.

På grunn av lite bunkers gikk de for det meste med halv fart og til tider rigget de til seil av lukepresenningene som de strakte mellom to lastebommer, som de heiste opp. Dette reduserte forbruket av bunkers fra 8 til 5 tonn i døgnet. Av de 179 fangene ombord var det 85 norske inkludert mannskapet fra «Nordvard». De andre norske kom fra «Filefjell» og «Morviken», de resterende kom fra «Domingo de Larrinaga», «British Commander» og «Benavon». De sneget seg oppover Atlanterhavet og nådde Girondmunningen den 22.11.1940. I mørket og i usikkbart og blåsende vær var den tyske prisekapteinen usikker på innseilingen og anmodet kaptein Nordbye om å overta. Han nektet først, men etter at en deputasjon som representerte alle fangene ombord hadde anmodet han om å ta skipet inn, da det bare risikerte å bli torpedert ved å ligge utenfor, gikk kaptein Nordbye på broen. Der var ingen fyr tent, men han fikk i grålysningen tak i ledbøyen og førte skipet vel i havn. I betraktning av alle de allierte liv som sto på spill, gjorde kaptein Nordbye utvilsomt det riktige.

De 85 norske krigsfangene passerte gjennom forskjellige leirer i Frankrike og Tyskland til de 3.5.1941 gikk iland fra fangeskipet «Donau» i Oslo og ble frigitt. Om de opplevelsene de kaprede nordmenn gjennomgikk, forteller Magne Stokka ganske detaljert i sine dagboksopptegetninger. Vi viser til hans historie (ss. xxx-xxx).

