

Motorskøyta «Rypa» i krigen

Av Harry Arnesen, Flesnes

Historien om fiskeskøyta «Rypa», som i sin tid var eid og registrert i Kvæfjord, er merkelig nok ikke blitt registrert i noen krigshistorie, ei heller i særlig grad i noen lokalhistorie. Et hederlig unntak er Hadsel Historielag som i sin tid hadde en trykksak om «Rypa». Det er trolig derfor ikke særlig mange i Kvæfjord som kjenner beretningen om denne båten. Kanskje noen for 25–30 år siden leste en kortfattet artikkel om båten i «Vi menn».

Denne historien omhandler i hovedsak turen over til Skottland og de forberedelser som gikk forut for denne. Jeg tar også med litt om kontakten med de gjenlevende fra turen.

«Rypa»s data og eierforhold

«Rypa» ble bygd av tre i 1919 på Bøneset på Vestlandet. Sortland ble båtens heimkommune de første syv årene. Det første målebrevet ble utstedt i Svolve 13. januar 1920 og kan fortelle at båten var 55,1 fot lang, 17,2 fot brei og hadde en dybde på 5,9 fot. Det ble satt inn en Bergsund motor på 28 hestekrefter.

De første eierne av «Rypa» var Bernhard J. Steiro, Sortland, Riddervold Pettersen, Stokmarknes, og Jentoft J. Steiro, Maurnes. Partsrederiet gikk under navnet «Sildfisk A/S» og båtens første fører var Jakob Liland. Disse opplysningene er hentet i Sjøfartsdirektoratet. Da jeg tilskrev direktoratet for å få tilsendt det materialet som fantes om båten, fulgte det et svar med tilbake hvor direktoratet betvilte at de opplysningene de satt med, kunne være om den samme «Rypa» som jeg var ute etter. Hvorfor vil jeg komme tilbake til senere.

Antakelig blei «Rypa» solgt til Kvæfjord i 1927. Den som kjøpte båten var Lökkert Martinussen i Bogen. «Rypa» fikk registreringsnummer T.87.KF. Skøyta ble i flere år benyttet i de årlige og sesongbetonte fiskeriene. Innimellom fiskeriene gikk «Rypa» i frakting med forskjellig slags gods.

Anfelt Arnesen, Bogen, som i flere år reiste som motormann på «Rypa», skrev dagbok mens han var ombord. Her fremgår det at man førte delvis fisk, trematerialer og ikke minst kalk fra Tysfjord.

I dagboka til Anfelt står det noe om en episode som skjedde i et av de første tredveårene i denne perioden man kalte forbudstiden. En gang mens «Rypa» var på tur over Ofotfjorden blei den arrestert, mistenkt for spritsmugling. I triumf ble båten ført til Narvik hvor det var en viss folkeforlystelse på kaien over dette smuglermannskapet som endelig var blitt tatt. Misforståelsen ble snart oppklart, og man kunne forlate Narvik en opplevelse rikere.

«Rypa» var i disse årene som båter flest, til en smule velsignelse for de av bygdefolket som var heldige og fikk seg arbeid om bord og tjente til det daglige brød. Slik var tilværelsen fram til 1940. Ved årsskiftet 1939-40 ble det ved verksted i Harstad satt inn ny motor. Det blei satt inn en Veneren på 35 hestekrefter. Før den nye motoren var blitt innkjøpt, var det blitt krig i landet.

«Rypa» forsvinner fra Bogen

Hva slags forbindelser og hvilke forhold som førte til at nettopp «Rypa» ble valgt til å seile over Norskehavet til Skottland på harde vinterdager, vet ingen i dag. Når denne beretningen skal skrives, må skribenten støtte seg til den beretningen som Hadsel Historielag skrev om «Rypa» i sitt skrift i 1968 og opplysninger fra personer i nærområdet som ennå husker «Rypa», og sist men ikke minst brev fra personer som var med på turen til Skottland.

Forfatterne til historien fra Hadsel Historielag var direktøren i Vesteraalens Dampskibsselskab under krigen, Ole Siem, og lederen for Skottland-ekspedisjonen; orlogskaptein Yngvar Jespersen.

Her går det fram at sannsynligvis er det overlege Gunnar Johnsen som først har tatt initiativet til å få tak i en båt til en spesiell ekspedisjon mot Skottland. Antakelig har dr. Johnsen med sin nærhet til krigsinnsatsen våren 1940, blitt kjent med en rekke unge menn fra aktiv krigstjeneste som av forskjellige grunner måtte ut av landet for å unngå å bli tatt av tyskerne. Ut etter høsten 1940 har noen av disse, mer eller mindre blitt holdt skjult.

Navnelisten over de som ble med «Rypa», røper da også at de fleste hadde tilknytning til det norske forsvaret. Ikke mindre enn fem befal/flyvere fra Flyvåpnet og tre sersjanter fra Hæren var med «Rypa». Grosserer Christian Holst i Harstad var også med i planleggingen av turen. Sannsynligvis var det Holst som var kontaktperson til Lökkert Martinussen.

Dr. Johnsen engasjerte en styrmann til å organisere utrustningen til turen. Meningen var at dr. Johnsen skulle delta videre i foretaket, men han måtte av ukjente grunner trekke seg i januar 1941. I den forbindelse ble direktør Ole Siem på Stokmarknes kontaktet og anmodet om å fullføre planleggingen av turen.

Siem påtok seg oppdraget og ble straks etter oppsøkt av den engasjerte styrmannen; 47 år gamle Einar Olav K. Fuhr fra Trondenes. Fuhr kunne berette at «Rypa» lå ved verksted i Risøyhamn og var egnet til formålet.

En del arbeider måtte utføres som skifting av akterstevn, innredning av lasterom til beboelse og ellers forskjellige forsterkninger samt innskifting av nytt tauverk og kjettinger. Motoren var ny og i god stand.

«Rypa» var ført til Risøyhamn ei tid før jul i 1940 for å utføre disse arbeidene. Håkon Hansen, Bogen, var med på denne turen som motorpasser. Som sådan ble han også med på arbeidene ved verkstedet. Styrmann Fuhr opererte allerede som eier av båten. Håkon Hansen ble budt arbeid ombord etter verkstedoppholdet. I realiteten en innbydelse til å bli med til England. Dette visste ikke Håkon som kun hørte at «Rypa» skulle til Narvik havn som losjibåt for tyskerne, noe han ikke kunne tenke seg å være med på.

Disse utbedringsarbeidene var i seg selv nokså utfordrende og ikke minst avslørende dersom tyske myndigheter skulle komme båten for nær. Navn fo-



Helge Mathisen fra Sortland. (Foto utlånt av Arne Aagaard)

rekom ikke i noe skrift i disse forberedelsene. Heller ikke ved verkstedet. Da «Rypa» forlot verkstedet til Aronsen i Risøyhamn, fantes der ikke et eneste ord i bøker, timesedler eller materialsedler som kunne gi en liten pekepinn om at «Rypa» hadde vært der.

Styrmann Fuhr ble den 15. januar 1941 registrert som eier av «Rypa». Men det var dr. Johnsen som redet ut med penger for kjøp av båt så vel som reparasjoner og utrustning.

Fuhr var ansiktet i disse operasjonene. Mens de var i Risøyhamn sendte Fuhr Håkon Hansen i land på telegrafan med et telegram. Det inneholdt en selvsagt en kodet tekst.

Kurervirksomhet

I den tiden da planleggingen gikk, ble det foretatt flere kurerturer til Oslo. Hvem som foretok turene, er ikke kjent. Klart er det imidlertid at personer var innom Sjøfartsdirektoratet og fjernet papirer og opplysninger angående eierforholdet til «Rypa». Andre ting angående forberedelsene til turen over havet, skulle også ordnes i det skjulte. Således fikk kaptein i marinen, Yngvar Jespersen, besøk på sitt kontor i Oslo den 14. januar av en venn ved navn kaptein Gabriel Smith.

Smith kunne fortelle om en fiskeskøyte som lå skjult i en fjord et sted i Nord-Norge med en del unge menn som ville til England. Man manglet imidlertid leder til ekspedisjonen og Jespersen fikk spørsmål om han kunne tenke seg å ta oppdraget. Jespersen hadde ved flere anledninger tidligere prøvd å komme seg til England uten at det hadde lyktes.

Nå måtte han ta beslutningen på sparket. Tok han oppdraget måtte han forlate Oslo allerede neste morgen med tog kl. 08.35. Jespersen fikk fem minutters betenkningstid med sterk understrekning av at det allerede brant under føttene på de ombordværende der nord. Han sa da også ja til oppdraget.

Reise mot ukjent adresse

Yngvar Jespersen forlot Oslo uten å ta avskjed med noen i familien. Kun to personer visste om hans avreise. Selv visste han ikke en gang hvor han skulle. Beskjed skulle bli gitt etter hvert. Ved ankomst Trondheim gikk han ombord i nordgående hurtigrute «Lofoten» som var overfylt med last og fullpakket av passasjerer. Ikke minst var det mange tyskere overalt. Han var heldig og fikk seg lugar og dermed skikkelig søvn på turen.

Første morgenen ombord kom Jespersen til spisesalen for å få seg frokost, og tok da kontakt med en sjøoffiser som han trodde var kapteinen på «Lofoten». Det var imidlertid en tysk offiser som han snarest og så ubemerket som mulig klarte å komme seg fra, uten at nærgående spørsmål ble stilt.

Jespersen gikk da til billett-kontoret og ba om billett til Bodø for i det minste å ha et bestemmelsessted for sin reise. 2. styrmannen som betjente kontoret, var tydeligvis forberedt på denne situasjonen. Før Jespersen fikk sagt sitt navn, spurte styrmannen: «Er det ikke Jespersen som er ute og reiser?» Dette ble da bekreftet og han fikk da vite

at han skulle i land på Melbu når hurtigruta ankom dit på kvelden 17. januar.

Klarering for avreise

Kapteinen Jespersen ble tatt med fra Melbu til Stokmarknes av direktør Siem. I Siems heim møtte han styrmann Fuhr som ikke var særlig meddelsom, men han fikk likevel nødvendige opplysninger om «Rypa»s beskaffenhet samt hva utrustningen besto av. Ting manglet og måtte ordnes. Likevel var det farten på «Rypa» som var det store minus. Den gjorde bare 5 1/2 knop, og på turen i sin helhet ville de komme til å ha Golfstrømmen imot.

Bestemmelsesstedet var fra først av Shetland. Distansen var 660 nautiske mil og turen var beregnet å ta 5 døgn i rolig vær. Akkurat været ville derfor være avgjørende for utfallet av turen.

Ombord i «Rypa» var det køyplass for åtte menn i lasterommet og fire menn i lugaren forut. I en liten lugar helt akterut skulle kaptein Jespersen hvile.

Ikke noen fornøyelse akkurat for kapteinen, da denne lugaren både var fuktig og skitten.

Spesialkart over Vesterålsfjordene var ombord, men ikke overseilingskart for Norskehavet. Direktør Siem klarte å skaf-



Halvdan Furøy som hadde ansvaret for maskinen.

(Foto utlånt av Arne Aagaard)



«Rypa» i havn i Skottland. (Foto utlånt av Arne Aagaard)

fe tilveie et ganske velbrukt kart for farvannet Norge-Island.

Det nådde imidlertid helt til nordkysten av Skottland. Selv om det var noe frynsete i kanten, hvor målet for reisen befant seg, gjorde det utmerket tjeneste på overfarten.

Kaptein Jespersen satte før avreise opp liste over de menn som var ombord.

Listen så slik ut:

1. Arne Aagaard, f. 28.01-18, Tromsø, student, fenrik i Flyvåpnet.
2. Per Bugge, f. 22.05-18, Oslo, student, tekn. høyskole, fenrik i Flyvåpnet.
3. Per Frøili, f. 10.08-14, Harstad, student, fenrik i Hæren.
4. Einar Olav Kristian Fuhr, f. 22.11-1894, Ø. Aker Styrmannsskole.
5. Halvdan Furøy, f. 31.08-14, Malangen, gårdbruker, fenrik i Flyvåpnet.
6. Bjørn Grøneng, f. 01.10-14, Skånland, gymnasiast, deltatt i ishavsfiske.
7. Yngvar Jespersen, f. 03.06-1881, Oslo, vpl. Kaptein i marinen.
8. Skjalg Tormod Liljedal, f. 15.07-18, Harstad, student, kvartermester (tolk) under krigen i Norge.
9. Helge Mathiesen, f. 09.09-14, Sortland, student.
10. Henry Mensen, f. 03.04-14, Ballangen, løytnant i Flyvåpnet.
11. Johan Råd, f. 28.03-19, Brein, student ved NTH, ser-sjant.
12. Kåre Stenwig, f. 23.07-16, Ballangen, fenrik i Flyvåpnet.
13. Henning Steira, f. 20.05-12, Ballangen, snekker, verksted-praksis, sjåfør under krigen.

Utpå kvelden 18. januar, i tett snøvær, kastet de loss og forlot Stokmarknes ved ti-tiden. Direktør Siem vinket farvel idet «Rypa» strøk forbi østre hjørne av Nykaia. Registreringsnummeret T.87.KF., var stort og tydelig på begge sider. Man må tro dette var gjort med hensikt. Men hadde «Rypa» blitt arrestert ved kysten, ville nok tyskerne likevel funnet fram til Lokkert Martinussen som den tidligere eier, må man tro.

Forsiktigheten foran turen, gjorde at en svigersønn av Lokkert Martinussen, Bjørn Auli, som var sjøoffiser og også interessert i å komme seg til England, ikke ble med. Han fikk sannsynligvis ikke være med fordi en ville unngå at han skulle settes i forbindelse med Lokkert og eierforholdet. Her var flere personer i tillegg som ikke måtte røpes.

Johan Råd forteller at han og noen flere av de som ble med «Rypa» prøvde å komme seg fra Norge i juli 1940. De skulle da kjøpe et vikingskip som het «Roald Amundsen», og etter planen skulle de seile til Shetland. Men samme dag som avreisen skulle finne sted, ble de

fleste arrestert. De fleste ble sluppet fri etter ei kort tid, men Shetlandsturen ble det ikke noe av.

Overfarten

Første natten fikk de kuling fra sydvest med regn. Vinden grov opp en krapp sjø som resulterte i at et vindu i styrhuset ble knust. Utpå formiddagen løyet vinden, og det ble stille og pent vær. Noe man slett ikke ville ha, så nær kysten man enda var. Lofotveggen syntes ubehagelig nær.

Heldigvis frisknet det til med vind fra nordvest mot kvelden igjen. Samtidig tetnet det til med snø. Begge deler var kjærkomment nå som «Rypa» var kommet klar av kysten.

Det var ikke seil til mesanmasten ombord. Derimot fikk manskapet heist tryseil og fokk i formasten. Imidlertid røk faller på tryseilet. Ombord var det nytt tauverk i reserve og Bjørn Grøneng entret masten og fikk skåret inn det nye faller. Før det ble mørkt denne andre kvelden, var begge seilene satt.

Etter hvert vokste sjøen til ganske høye bølger. «Rypa» viste seg å være en god sjøbåt. Styringen med vinden akterinn var vanskelig fordi roredningen var for slakk. I løpet av turen ble kjettingen kortet inn atskillige ganger, men bra ble den aldri. Dette skyldtes sikkert at det måtte være skiftet inn ny kjetting i Risøyhamn, noe som normalt alltid førte til at den strakk seg og ble lengre før den ble innkjørt.

Å holde stø kurs var derfor nokså vanskelig. Farten var etter forholdene likevel upåklagelig. Utseilt distanse på et døgn var på det beste 154 nautiske mil.

Fly eller fartøy av noe slag, ble ikke observert. Derimot passerte de en dag kloss forbi en svær tømmerstokk som lå på tvers av kursen. Jespersen bedømte denne situasjonen til at «Rypa» neppe ville ha tålt å stifte noen nærmere bekjentskap med «slike vesener». Det gjaldt derfor å holde nøye utkikk, dag som natt.

Etter seks døgn i sjøen, så de endelig høye fjell rett forut. De var for høye til å kunne være Orknøyene. Det måtte derfor være Skottland. I skumringen denne dagen den 25. januar trodde man en stund å ha observert en undervannsbåt til borbord. Det ble imidlertid klassifisert til å være et skjær.

Ved middagstid dagen etter, kom Halvdan Furøy, som hadde ansvaret for motoren, opp og meldte at det ikke var vann igjen til mer enn fire timer. Motoren var nemlig av en type som trengte ferskt vann til kjøling på spisen.

Man lette seg da til land, og gikk inn i en pen bukt hvor «Rypa» ble ankret opp. Stedet var ikke langt fra en liten landsby som het Durness. Vann ble hentet fra en bekk i denne bukta

som hette Balnakil Bay. På Durness var det en liten forretning hvor man fikk tak i proviant. Telefon var der ikke. Innehaveren kjørte Jespersen hele 40 km rundt en fjord ved navn Lock Eriball for å få telefonert til London. Her fikk Jespersen beskjed om å ta «Rypa» inn til Thurso.

En barsk østavindkuling sørget for at «Rypa» ble liggende ved Durness i tre døgn. Den 29. januar løyet vinden så pass at ankret ble lettet og turen fortsatte mot Thurso. Hit kom man på morgenen den 30. januar. Turen fra Stokmarknes til Thurso tok i alt 11 dager og 15 timer, derav åtte dager og 14 timer i seilings-tid. Den utseilte distanse var etter bestikket på 954 nautiske mil. Seilasen var lykkeligvis slutt.

En av disse kveldene, mot slutten av januar, kunne «stemmen fra London» lese en melding om at «en liten hvit «Rype» var landet i Skottland».

«Rypa»s endeligt

«Rypa» ble fortøyet til kai i Scrabster ved Thurso. Kaptein Jespersen ble beordret til London, og de øvrige skipskameratene ble innlosjert i Thurso. Allerede mens manskapet ennå bodde i Thurso, kantret «Rypa» ved lavvann og sank. Man hadde øyensynlig ikke tatt nok hensyn til den store forskjellen som var mellom høy- og lavvann på de kanter da båten ble fortøyd til kaien. Sansynligvis endte «Rypa» sine dager her i Scrabster.

En flaske brennevin av merke John Haig som direktør Siem hadde overrakt Jespersen ved avgang fra Stokmarknes, ble gjenglemt i en tom køye i den bakre lugar hvor den ble med til bunns. Avskjedskålen med skipskameratene ble aldri tømt fordi Jespersen så hurtig måtte foreta avreise til London.

Kaptein Jespersen skriver i sine erindringer om disse unge menn som var med «Rypa», at de var lite sjøvante og ble plaget av sjøsyken særlig de første dagene. Men de hadde godt humør og var alltid tjenestevillige. De hadde den innstilling som folk som ferdes på sjøen bør ha: De var klar over at de alle var i samme båt.

Etterord

To av dem som var med «Rypa», ga sitt liv allerede tidlig under krigen. Skjalg Liljedal falt ned med et fly ved Island og Bjørn Grøneng gikk ned med en kanonbåt i Kanalen.

Denne siste ferden til «Rypa» er lite kjent og ble registrert som den første ekspedisjon over til Skottland og England. Vel å merke startet registreringen den 15. januar 1941 og fra den dag til krigens slutt, kom det 219 båter over med 2322 nordmenn ombord.

Kaptein Jespersen understre-

ker at de hadde mye hell med seg på turen. Provianten holdt til de nådde Skottland, og det var akkurat nok ferskvann ombord til å kjøle motoren med før de nådde land. Å blitt fri for vann et døgn tidligere, kunne blitt fatalt for utfallet av turen.

En annen og viktig side ved turen var de opplysninger som Jespersen hadde fått overlevert av direktør Siem. Han bar disse i en konvolutt på innertrøylomma. Det var inngående opplysninger om tyskernes anlegg i Nord-Norge, om deres virksomhet og planer der. I konvolutten lå også ei lita jernplate som en sikkerhet for å kunne synke fort ved nærkontakt med tyskerne.

Disse opplysningene var det som ga støtet til og som dannet grunnlaget for det første Lofotraidet så vel som for det andre raidet, samt angrepet på Måløy.

Om man skal bruke uttrykket ærefull innsats, kan man vel med rette bruke det om manskapet på den stolte fiskeskøyta «Rypa»: Med sin farefulle ferd over Norskehavet disse januar-dagene i 1941, brakte den de fremgangsrike unge menn trygt over til England. Det står glans av den innsats disse menn gjorde i sin aktive krigstjeneste.

Kontakt med gjenlevende

I mitt arbeid for å bringe fram opplysninger om hvordan det gikk med noen av dem som var med «Rypa» disse vinterdagene i 1941, kom jeg omsider i kontakt med Arne Aagaard. Aagaard er 74 år og bor sammen med sin kone Irene i Beaconsfield i Canada.

Etter noen dager i Thurso hvor han etter en uke var klarert for aktiv tjeneste. Han ble da sendt tilbake til Skottland som administrerende offiser for en gruppe sjøfolk som skulle inn i den norske hær. Deretter ble han adjutant for den norske jagerskvadron 331 på Orknøyene. Mot slutten av 1942 begynte Aagaard som aktiv flyver.

Etter trening som radar/navigatør kom han til 604 RAF skvadron/nattjagere. Her traff han igjen to fra kameratflokken på «Rypa», nemlig Johan Råd og Per Bugge som begge var flyvere. I alt var det fire norske besetningsmedlemmer i denne skvadronen som alle kom fra krigen med livet i behold.

I 1944 ble Aagaard sendt til Little Norway i Canada som instruktør. Her møtte han en kvinnelig flysoldat som het Irene Wenneberg, også hun født i Tromsø. De giftet seg i Oslo i 1946. Aagaard ble da sjef for flykontoret på Fornebu for DNL/ SAS. Senere ble han stasjonssjef for SAS i London, men emigrerte til Canada i 1950. Der tiltrådte han stillingen som teknisk direktør for International Air Transport Assosiation i

Montreal. Aagaard ble pensjonist i 1987. Ekteparet har tre sønner.

Ellers har Arne Aagaard gitt følgende opplysninger om resten av kameratene fra «Rypa»:

Per Bugge: Ble gift i England. Etter krigen var han test-flyver for de Havilland. Senere startet han muligens en møbel-forretning i England.

Per Frøili: Kom sannsynligvis inn i Linge kompaniet under krigen. Ingen flere opplysninger.

Halvdan Furøy: Fortsatte i flyvåpnet etter krigen og fløy Catalina sjøfly med 333-skvadronen på Sola.

Johan Råd: Han ble operativ sjef for Braaten Safe etter krigen og lever og bor i Oslo.

Kåre Stenwig: Han fløy som navigatør på bombefly under krigen og gjorde en enestående innsats som pathfinder over Berlin, og kom fra det med livet i behold. Etter krigen fløy han en tid som navigatør for SAS, men gikk så over til Luftforsvaret hvor han tok utdanning på krigsskolen og ble senere sjef for Luftforsvaret.

Helge Mathiesen: Var med på invasjonen i Frankrike. Der mistet han ni av sine kamerater. Etter krigen var han en tid stasjonssjef for Skattøra Sjøflystasjon i Tromsø. Senere fløy han ambulanseflyging med Norsmanfly i Tromsø. Var en tid i Texas. Hans karriere sluttet i Bodø hvor han tjenestegjorde som major på Reitan.

Henry Mensen: Kom fra Hestnes i Ballangen hvor han i en søskenflokk på 15 var blant 14 som vokste opp. Under krigen deltok han som navigatør på bombefly. Var med på to-tre bombetokt over Berlin. Giftet seg med en dansk dame, Karin Due, mens han var i England. Etter krigen gikk han over til Hæren hvor han tjenestegjorde som oberstløytnant i Intendanturet. Henry Mensen bodde i Oslo og døde 27.12.1989.

Henning Steira: Reiste til Canada tidlig i krigen. Kom senere tilbake til England. Deltok i invasjonen over Kanalen. Kom til Gardermoen etter frigjøringen hvor han fortsatte tjenesten i Flyvåpnet. Kom senere til Bodø flystasjon som teknisk sjef. Avsluttet sin aktive tjeneste som kaptein med tjenestested i Bergen. Steira ble gift i England straks før frigjøringen med en engelsk dame ved navn Freda Puds. (Artikkelen har tidligere vært trykket i Årbok for Kvæfjord 1992.)

Kilder: Målebrev. Hadsel Historielag, artikkel fra 1968. Arne Aagaard, brev og bilder. Samtaler med: Johan Råd, Kåre Stenwig, Henning Steira, Iva Lean og Einar Martinussen. De to sistnevnte er datter og sønn av Lokkert Martinussen. En takk til alle disse.



Land i sikte – vi ser Cape Wrath. Frøili på dekk. (Foto utlånt av Arne Aagaard)