

1945 Torpedert - men fikk ikke dra hjem

Han hadde vakt ved kanonen, men fulgte sin kollega og venn fra Trondheim av sted for å purre byssemannskapet. Nå gikk han mer eller mindre tilbake i andre tanker. Tenkte på de der hjemme i Norge, og at han nå hadde vært borte snart i seks år. Kompisen hadde nevnt at skipperen hadde snakket om at tyskerne virkelig var på vikende front, og trodde at kapitulasjonen snart kom. Han gikk akterover langs kanonen på styrbord side, og var knapt kommet til munningen av kanonløpet da han ble slynget opp i luften samtidig som han merket et smell som førte til total stillhet. I et kort øyeblikk vises en torpedering seg på netthinnen, og stillheten fortalte at hørselen ble satt ut - samtidig som han visste at nå var det hans tur til å dø. Men plutselig ligger han på knærne en halv meter fra det 50 cm høye rekkverket rundt



plattformen. Vannspruten stod som en vegg og skjulte hele midtskipet. Han registrerer at den 2 000 kg tunge kanonen forlater i hele sin lengde sitt fundament og lander med et brak på babord side av kanonstativet, samtidig som granater slynges ut av ammunisjonsskapet. Han kjenner ingen smerte, samtidig som noe forteller ham to ting: det var ikke over og at han hadde vært en millimeter eller et milliontedels sekund unna å ha blitt drept, men hva nå? Ville han komme fra dette med livet i behold? Det var andre gangen han hadde blitt torpedert. Hvor er livbåtene? - Vi er om bord på M/S «Karmt» av Haugesund ute i den engelske kanalen klokken 05:50 den 18. april 1945. Skytteren Kasper Skjerve fra Skatval i Trøndelag var fortsatt i livet.

Kasper Skjerve ble født den 20. mars 1923 på en gammel husmannsplass kalt Skjervaurbakken (77/12) på Skatval, som



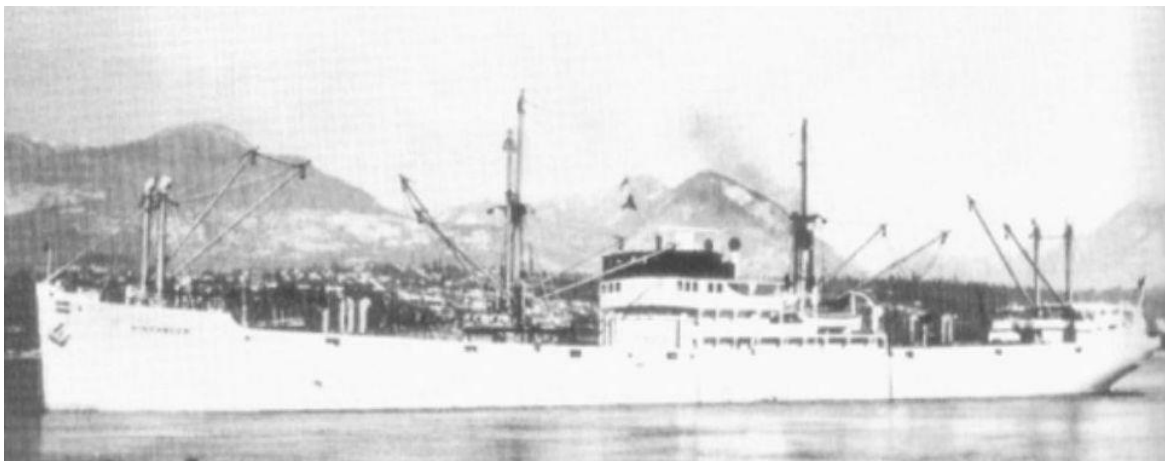
31. mai 2021. Kilde Tom Kennedy

sønn av Jon Skjerve og Johanna Lorine. Kasper er far til John Skjerve i Farsund, og søskenbarn med Tom Kennedy i Stjørdal, mine kilder.



Et uklart bilde fra Skatval. Jon Skjerve, far til Kasper, sitter lengst til høyre og bak ham står mor Johanna Lorine

Kasper var tiltrukket av havet, og han søkte seg til skoleskipet «Statsraad Lehmkuhl». Der mønstret han av den 7. september 1939. Dette var en uke etter at Tyskland angrep Polen, og både han selv og hans foreldre var ikke lengere sikre på at han burde velge sjømannslivet. Mørke og usikre skyer lå over Europa. Men 14 dager etter hjemkomsten fikk han brev fra rederiet Wesfal-Larsen, og på sin fars 40-årsdag, den 30. september, var Kasper på vei med hurtigruten til Bergen. Den 5. oktober mønstret han på M/S «Hindanger» i Dublin. Lite ante han da de kastet los fra den grønne øya at de mørke skyer hadde samlet seg også over hele Atlanterhavet, og at den norske handelsflåten snart skulle bli en av de farligste arbeidsplasser de nærmeste årene. Det hjalp lite at de fikk et lite krigstillegg pr. dag. For en dekksgutt, som i tillegg ble ansett for å være en «skårunge», var betalingen kr 42 pr. mnd, en lettmatros hadde kr 91.- og en matros kroner 170 pr. mnd.



M/S «Hindanger» (H Larsson-Feddes samling)

Da de entret året 1940, kom det mest som en fimbulvinter, akkurat som om det var noe symbolsk i det. Først kom det nordavind fra alle kanter, og så kom tyskerne. Kasper har i sine erindringer snakket om at han følte han banket av is hele tiden. Ser vi på annen historieskrivning, er det så absolutt ingen myte at året var snørikt og meget kaldt. Det ble derfor også noe symbolsk over de to første gavene han fikk til jul, som de feiret i sjømannskirkene på vestkysten av Amerika. Han fikk først et par Selbuvotter og deretter ei norsk pipe fra G. Larsens Pipefabrikk på Lillehammer.



Skipskattene på «Hindanger»

Den 9. april 1940 var M/S «Hindanger» i Mona passasjen mellom Puerto Rico og Hispaniola. Flere om bord mente de ville mønstre av og dra hjem for å slåss. Men skipperen fikk roet dem ned. Nå ble enhver melding fra gamlelandet viktig. Et par uker senere kom det beskjed om at de, uten helt å forstå det - var blitt en del av et nytt rederi. 22. april 1940, under den såkalte «flukten», vedtok regjeringen på Stuguflåten i Lesja, i form av en provisorisk anordning, å rekvirere hele den norske handelsflåten og danne Nortraship. Gjennom dette vedtaket ble verdens største rederi skapt, med ca. 1 000 fartøy. Dette ble opptakten til The Norwegian Shipping and Trade Mission. Etter noe diskusjon vedtok den norske regjeringen mens de var i Troms den 18. mai 1940, at Øivind Lorentzen skulle få fullmakt som kurator. I oktober 1940 hadde Nortraship 230 ansatte i London. I oktober 1941 var antallet ansatte økt til 350; en tredjedel av dem var norske. Nortraship, avd. New York, hadde tilsvarende over 200 ansatte, hvor mer enn halvparten var nordmenn.

17. mai 1940 var Kasper Skjerve og resten av mannskapet i Tacoma (Seattle) og gjester hos «Sons of Norway». Det ble en del seiling på vestkysten av Amerika, gjennom Panamakanalen – men ofte også tvunget rundt den lange veien via Kapp Horn. Ved Cartagena i Colombia kolliderte de med et annet skip. Det gikk bra med M/S «Hindanger» og alle om bord, med det døde fire mann på den andre båten og skipperen der fikk visstnok sparken. En annen dag som Kasper husket godt var 7. desember 1941. Da nyheten om Pearl Harbor kom, var «gutta» en tur på byen i New York. De skjønnte at dette ble et tidsskille - nå ble det enda farligere ute på alle havene. Tapsprosenten vedrørende norske skip var til å begynne med 30 %. Hva gjaldt amerikanske var den opp i 70%. I de første ni måneder av 1942 ble ca. 500 skip senket. Handelsflåten kunne på lengere sikt ikke fortsette uten eskorte og uten militære skyttere om bord.



Kasper Skjerve holder utkikk om bord på «Hindanger» i 1942

Kasper Skjerve har etterlatt seg mangfoldige maskinskrevne sider hvor han forteller om sine kryssinger av alle de sju hav, om farefulle situasjoner, en konstant usikkerhet, redsel og nervøs spenning – faktorer som kan tære deg opp og gjør deg til et vrak i dobbelt forstand. En liten kuriositet i all elendigheten, var at matros Johannes ble akterutseilt i San Pedro, med den følge at Kasper rykket opp til matros. Det kom godt med i skillingspungen.

I slutten av juni 1942 ligger «Hindanger» i Brooklyn, New York for reparasjon. Så blir det lastet inn fly og annet militært utstyr, og de begir seg oppover til Halifax for å slutte seg til en konvoi over til England. Da de i konvoien dro fra Halifax kollidert de med en korvett, og måtte gjøre vendereis. Så var det å vente på en ny konvoi. Det tok en uke, og de kom seg med en konvoi fra New York. Turen over Atlanteren gikk bra, og allerede 4. september etter utlossing fra Liverpool, var de klare til å bli del av konvoien ON127 bestående av 32 skip, 2 destroyere og 4 korvetter. Torsdag den 10. september blir de angrepet av 13 ubåter. Slaget sto på i tre døgn før det kom flystøtte fra Island. Men da var sju skip senket. Eskortedestroyeren «Ottawa»



Over: Sønn av Kasper, John Skjerve, med sin familie under: f.v foran Sigrid og Kasper. Bak de voksne f.v: Katrine, Jon Fredrik, Solveig, Torstein, Tilde og Laila

ble senket siste natten og 100 mann mistet livet. Dagen derpå, 11. september 1942 klokken 15:30, var det Kasper Skjerve og «Hindanger» sin tur til å bli torpedert, sammen med fire andre norske skip: Sveve, Marit II, Fjordaas og Daghild. Motormann Georg Monsen fra Ålesund mistet livet. Det var andre gangen Monsen ble torpedert, første gang var med M/S «Thermypole» underveis til Malta. Flere sjømenn og britiske soldater omkom. Kasper Skjerve ble tatt opp av korvetten «Amherst», og bragt i land på St. John, hvor han ble værende i 14 dager før han kom seg til Halifax med jernbanen. Nå var «tålmodigheten» slutt, dette gikk ikke lenger, mente Kasper. Så etter tre ukers venting i Halifax, gikk han inn i Marinen og tok skytterutdannelse i Lunenburg, fortsatt på Nova Scotia. Etter mange ukers trening mønstret han den 8. desember på som marineskytter nr. 1208 på M/S «Karnt» av Haugesund, som lå klar til å seile i New York. Skipper var Otto Olsvik. Første turen ble ganske så lang, i hele 84



M/S Sun Viking (H Larsson-Feddes samling), som rederiet mottok i 1972 med Kasper Skjerve som kaptein

døgn, gjennom Panama, Kapp Horn, Kapp det Gode Håp, Aden og til Port Said. Så gjør vi et hopp til 12. april 1945. Da forlater de Casablanca, samme dag som president Roosevelt døde og setter kursen mot Dover anchorage hvor de ankom klokken 1600. Ganske så uventet fikk M/S «Karnt» ordre om å gjøre seg klare til å dra over til Antwerpen neste morgen klokken 0400 fra Downs, som ankringsplassen het, i en konvoy på fem skip. Straks etter avgang fikk M/S «Karnt» trøbbel med maskinen og måtte returnere. Etter en time var maskinen klar igjen og ankeret kom opp kl 0530. Det var akkurat i grålysningen, de lå 6 - 7 nm bak konvyen, var meget sårbare i farlig farvann. Det kom et drønn, men ingen melding fra broen. Men så skulle byssemannskapet purres, og vi er tilbake til innledningen i dette kapitlet.

Kasper skjønnte som nevnt at de var torpedert, men hadde åndsnærværelse til å tenke klart. Han forsto raskt at noen var innsperret nede i lugarene, og løp til for å bistå. Men der var det røyk og mørkt. Han måtte finne en lommelykt. Han løp opp på broen. Der var det ingen. Han fant ikke en lommelykt. Og for første gang i sitt liv gikk han inn i «bestikken» (kartrommet), et totalt forbudt område. Der var det en lommelykt. Så løp han tilbake til poopen og ned i



Capt. Kasper Skjerve i 1972

mannskapsgangene, og fikk reddet ut de på barbord side. På styrbord side var det verre, totalt smadret. Fire mann mistet livet der. Skipet hadde blitt truffet i akterpeaken. Mot slutten av krigen var det en tendens til at torpedoene traff akter. Noen mente det var lydsøkende (akustiske) torpedoer. I en av lugarene møtte Kasper tømmermann Pedersen, som så mer død enn levende ut. Det rant blod fra ham i strie strømmer. Skjerve var sikker på at kompisen var ferdig. Men nei da, eksplosjonen hadde revet sundt et skap med maling. Tømmermannen hadde fått mørkerød maling over hele seg. Han var helt uskadd.

Kasper Skjerve reddet flere av sine kamerater den tragiske morgenen. 15 minutter etter at skipet holdt på å bli sendt til himmels, skjøv de fra i tre livbåter. På avstand så de hvordan baugen på «Karmt» begynte å peke oppover. Når vannet begynte å renne ned i skorsteinene gikk det fort, og i løpet av sekunder sto baugen rett opp og skipet seg ned og forsvant. Et sterkt øyeblikk. Da kom ettertankene. M/S «Karmt» sank ca. 2 nm fra N. Goodwin fyrskip, og en vrakbøye ble lagt ut av en

destroyer som kom til. Kasper Skjerve hadde stått om bord i 2 år, 4 måneder og 10 dager. Han hadde vært til sjøs siden 1. september 1939 og da han ble torpedert den 18. april 1945 hadde han enda til gode å mønstre av på vanlig måte med pakket koffert og sjøsekk. Men som han selv sa det: *«Jeg var ung, bare 22 år, og var uskadd på kropp og sjel, og det var bare uker fra krigens slutt i Europa»*. Vel, det var vel ingen som med sikkerhet visste at krigen ville være slutt om kort tid. De håpet vel bare. Og dette med «uskadd sjel» viste seg ganske så raskt at senvirkningen kom sigende og nok gjorde store skader nettopp på sjela. En torpedering setter selvsagt sine spor. Men det å seile flere år i en krigssone, være en del av en konvoi hvor en var vitne til stadige torpederinger, sliter og gnager enhver nerve og sjel i stykker. M/S «Karmt» var det tredjesiste norske skipet til å bli torpedert i annen verdenskrig.



Skatvalsbyggen Kasper Skjerve, 50 år som sjømann den 30. september 1989

Nå skulle en vel tro at «krigen var over» for Kasper Skjerve og at han kunne få dra hjem. Men så enkelt var det ikke. Han og noen kamerater ble sendt nordover til Glasgow, og videre ut til Dumbarton hvor skytterskolen lå. I Glasgow møtte han en del flyktninger fra Sørøya i Finnmark. De var så hjulbente husker Kasper, så de måtte nok være av sameblod. Det så ikke ut til at Kasper ville komme seg hjem til Norge, så han meldte seg til trening med tanke på

Stillhavskrigen. Men så en dag mens den pågikk kom muligheten til å få seg jobb om bord i M/S «Heimvard» og han krysset Atlanteren en gang til. Herfra var det pussig nok lettere å komme seg til Norge. Og det skjedde omkring den 22. august 1945, da de krysset forbi Marsteinen fyr og inn til Bergen. Han fikk sendt sin skipssekk hjem til Skatval. Kvitteringen lød på 1 033 km og kostet 30 kroner. Så gikk turen videre via Kristiansand, Moss og til slutt ankom de Oslo fredag 7. september. Nå måtte vel Kasper få komme seg hjem? Men nei da, han tilhørte jo Skytteravdelingen i Marinen, tildelt Handelsflåten. For å gjøre historien kort, så klarte de å få avmønstre fra Handelsflåten, men Marinekontoret ville ikke slippe ham og kompisen. De skulle møte opp i Bergen, og fikk bestillingsseddel for Oslo - Bergen. MEN nå var de besatte på å komme hjem. Kasper hadde tross alt vært borte i seks år, og fem av disse i krigstjeneste. Det måtte være måte på. Så de klarte å trikse på bestillingsseddelen, slik at det sto Oslo - Trondheim. Fredag 21. september 1945 ankom Kasper Skjerve til Trondheim. Klokken 1600 lørdag 22. september gikk han om bord i Steinkjertoget. Etter noen dager hjemme tilskrev Skjerve Marinekommadoen og ba om dimittering. Men det fikk han ikke. Han fikk beskjed om å melde seg i Bergen. Dit dro han med hurtigruten, gikk vaktjeneste i flere dager og ble så kalt inn til forhør. Han ble dømt til 10 dagers fengsel, subsidiært 50 kroner i bot. Han vedtok boten og kom seg ut av Marinen. Han ble dimittert den 31. oktober 1945, og ville ta et par års ferie før han ville søke seg inn på styrmannsskolen. Men allerede før jul var han på Hyrekontoret, og den 10. januar 1946 gikk han om bord i S/S «Romulus» av Halden. Kasper Skjerve seilte i 48 år under norsk flagg, hvorav 30 år som skipsfører (kaptein), i tillegg 9 år som skipper under fremmed flagg, til sammen 57 år.

Kasper Skjerve mistet sin kone, Solveig Teisen, etter 30 års ekteskap i en tragisk bilulykke 11. juni 1985. Den 14. oktober 1992 gifter han seg på nytt, med Petra. I februar 1995 slo tragedien til igjen. Hans nye kone fikk kreft som hadde spredd seg til leveren. De bodde da i Florida. Vi lar det bli med det. Og jeg velger et siste bilde hvor Kasper Skjerve igjen gjør sin plikt. La det ligge noe *symbolsk i bildet* om hans kamper her i livet, og hans - og mange andre sjømenns klare meninger om Norges krigsinnsats, om Nortraship, for ikke å snakke om myndighetenes behandling etter krigen av Handelsflåtens folk som seilte ute. Nærmere 4 500 norske sjømenn mistet livet. Ordet «traumer» var kanskje ikke oppfunnet på 40- og 50-tallet?

