

DAMPSKIBS

P O S T E N



NR. 43 2/1995

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Oslo og Veteransklipslaget Fjordabåten, Bergen og Veteranskibslaget «Stavenes», Kaupanger.

Foreningene er idelle selskaper til bevarelse av maritim kulturhistorie. Ved å bevare helt intakte damp og motorfartøyer for ettertiden, utfyller foreningene Sjøfartsmuseene på dette området.

Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring.

Opplag 1.000

Styremedlemmer 1995

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO

Tlf.: 22 41 70 41

Formann:	Pr. telefon
Magne J. Hansen	22 18 33 14

Viseformann:	
Bjarne Rostad	66 84 80 72

Kasserer:	
Rolf Nordby	22 71 23 28

Sekretær:	
Asle Tengs	22 71 19 94

Veteransklipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes

N-5024 BERGEN

Formann:	Pr. telefon
Harald Sætre	55 24 33 57

Nestformann:	
Kåre Taule	55 12 10 11

Kasserer:	
Atle Vic	55 24 27 27

Sekretær:	
Jan Strand	53 41 09 72

Veteranskibslaget «Stavenes»

De Heibergske Samlinger/Sogn folkemuseum

N-5880 KAUPANGER

Tlf.: 57 67 82 06

Formann:	Pr. telefon
Halstein Ese	57 67 13 49

Viseformann:	
Atle Raubotn	55 14 04 31

Kasserer:	
Øystein Høyheim	57 68 64 84

Sekretær:	
Peder Figenbaum.	57 67 88 25

Styremedlem	
Christen Knagenhjelm	57 67 82 97

Innholdsfortegnelse

Side

- 3 Formannens spalte
- 4 "Må hell og lykke følge deg"
- 7 Hestmanden
- 8 Messegutt og lettmatros på D/S Hestmanden
- 13 Et lykkelig skip
- 16 Ombord på Vegafjord och U 843
- 19 U 843 og Hestmanden
- 23 Historisk dokumentasjon
- 27 En veteran fra 2. verdenskrig
- 30 Veteranskipsverftet Bredalsholmen

Tegning forside: Karl-Erik Harr

Tegning baksiden: Bård Kolltveit

Stoffrist neste nr.: 1. oktober 1995

ISSN 0333-0281

I redaksjonen: Arne Drage, Korsvikhaven 37, 4638 Kristiansand. Tlf.: 38 04 31 53

Thor Hansen, Teknikergt. 5 - 3912 Porsgrunn - Tlf.: 35 55 52 01

Formannen har ordet

Den 6. mai 1982 hadde Aftenposten et oppslag med foto hvor overskriften lyder: "Hestmanden" reddet med maksimal flaks. Faktum var at klubben vår allerede et par år tidligere hadde hindret at Høvding gjennomførte hugging, ved å kjøpe den i opplag i Sandnessjøen. Men et gammelt skip som har ligget uten vedlikehold i mange år, forfaller fort og vil til slutt havarere.

Bakgrunnen for artikkelen var at vårt styre ved daværende formann Jon Schrøder hadde oppnådd en halv million kroner hos Miljøverndepartementet til bevaring av skipet. Bak dette lå en lang tids bearbeidelse av våre politikere og andre for å få forståelse for viktigheten av oppgaven. Denne marken var den gang ennå mindre pløyet enn den er i dag og det står stor respekt av den innsats som ble gjort. Bevilgningen muliggjorde sleping til Trondheim og dokksetting for å kartlegge, tette og bunnsmøre skipet. Omsider ble også fartøyet overbygget med plater slik at hverken sjø- eller regnvann lenger fritt kunne øve ødeleggelse i noen grad. Skipet var reddet igjen.

Klubben dannet en egen avdeling i Trondheim. Interessen var stor og mange deltok i praktisk bevaringsarbeid i videste forstand. Avdelingen fikk etter hvert stor tilknytning til lærere og elever ved Trondheim Maritime Skoler. Det ble overhålt maskineri, vedlikeholdt og utøvet tilsyn. Det ble også organisert sandblåsing i lasterommene under arbeidsmarkedstiltak osv. I 1986 ble fartøyet dokket igjen for tetting, bunnsmøring og skifting av sinkanoder etc. Imidlertid så vi ingen reelle muligheter for fullstendig restaurering uten betydelige økonomiske bidrag og tilgang på egnet verksted som kunne drive klinking, tømmermannsarbeid og restaurering generelt etter våre behov. Da kaiplassen også ble oppsagt i 1991 og vi samtidig fikk tilbud om å flytte til det nyetablerte Veteranskipsverftet Bredalsholmen i Kristiansand, støttet av Miljøverndep. v/ Riksantikvaren, ble dette vurdert som mulighet for "Hestmanden"s fremtid.

Etter ny dokking ble skipet i juni 1992 slept til Bredalsholmen på rimligste måte av Sjøforsvaret v/Kystvaktskvadronen. Etter ytterligere istandsettelse av "møllposen", rengjøring, tilsyn og ikke minst verkstedets utarbeidelse av pristilbud på restaureringsplan for skipet. Dokken på verftet er nå satt i stand og skipet kan dokksettes og er klart for fagmessige inngrep.

For Norsk Veteranskipsklub som eier, og "Hestmanden"s nærmeste pårørende, er det med stor glede vi i dag konstaterer at også andre i familien har fattet stor omsorg for den gamle sliteren.

Etter ønske fra en gruppe i Kristiansand, etter initiativ fra Ivar Myklebust, formann i Agder Krigsseilerforening, ble det holdt "familieråd" i klubbhuset vårt

den 7. desember 1994 for å forene krefter og organisere arbeidet videre. Det ble nedsatt tre arbeidsgrupper hvorav krigsseiler/forfatter Leif Vetlesen påtok seg å lede "Nasjonal komite for restaurering av D/S Hestmanden". Denne består av en rekke kjente navn med tilknytning til handelsflåten i krig i videste forstand. Disse vil utvilsomt fungere som gode ambassadører i det videre arbeidet med å gjøre det mulig å restaurere "Hestmanden" til et seilende minnesmerke over sjøfolkernes krigsinnsats.

La oss i år sette inn våre krefter slik at vi kan danne et nasjonalt og verdig minnesmerke over innstansen til våre sjøfolk og skip under de to verdenskrigene.

Historien - D/S "Hestmanden", en veteran fra to verdenskriger - som vi bestilte fra Bergens Sjøfartsmuseum i fjor, vil utvilsomt være et godt verktøy i dette arbeidet.

Vi takker alle for initiativ og medvirkning og håper at det snart skal bli behov for det tegningsmateriale, spesifikasjoner etc. som vi gjennom årene har samlet fra BMV, Akers Mek. Verksted, DnV etc.

Første linje i den nevnte artikkelen i Aftenposten lyder: "Hestmanden" er reddet, iallfall foreløpig.

Dette var en riktig presisering som vi kan gjenta i dag.....

Magne J. Hansen

GJØR SOM DINE KOLLEGER:

SETT KURSEN MOT



**DRAMMEN
SKIPSREPARASJON A/S**

PRØV OSS VED:

- FORLENGELSER/OMBYGGINGER
- BUNNHAVARIER
- MOTORHAVARIER
- ÅRLIG VEDLIKEHOLD/KLASSING

FLYTEDOKK 1: L=91 meter, B=13 meter
Løftekapasitet: 1800 tonn

FLYTEDOKK 2: L=165 meter, B=24 meter
Løftekapasitet: 8000 tonn

DRAMMEN SKIPSREPARASJON A/S
P.O.Box 746 - Tangen - Havnegt. 83 - N- 3002 Drammen - Norway
Telephone: + 47 32 81 70 55 Telefax: + 47 32 81 22 30

Vi minner om boken
«Hestmanden – en veteran fra to verdenskrige»
Bestilling: Norsk Veteranskibsklub,
postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO

"Må hell og lykke følge deg"

Da D/S "Hestmanden" gikk av stabelen på Laxevaags Maskin - & Jernskibsbyggeri ved Bergen 23. september 1911, var det lite som tydet på at det skulle bli et "heldig" og "lykkelig" skip. Arbeidet med skipet var to måneder forsinket som følge av streik og lockout. I tillegg hadde nybygget fått et navn som snarere ga bud om ulykke. I følge gammel overtro måtte ordet "hest" aldri nevnes, og selv et bilde av en hest kunne være farlig å ha ombord. Nå hadde riktignok skipsnavnet sitt opphav i et stedsnavn på nordlandskysten. Men stedsnavnet var blitt mistydet av Vesteraalens Dampskibsselskab, som stod som eier av skipet.¹⁾ Til tross for denne noe uheldige starten, kom skipet til å seile i mer enn 50 år uten skader av alvorlig art.

Skipet er en representant for en type frakteskip som ble vanlig i nordiske farvann i de første tiårene av 1900-tallet. Konstruksjonen med maskin og bro akter, gir et stort sammenhengende lastecaral. Skipstypen viste seg å være ideell for frakt av maskineri, jernbanevogner o.l. til den ekspanderende industrivirksomheten nordpå. De gode erfaringene Vesterålske hadde med denne skipstypen, førte til at selskapet i årene fram mot 1930 anskaffet flere skip av tilsvarende konstruksjon.

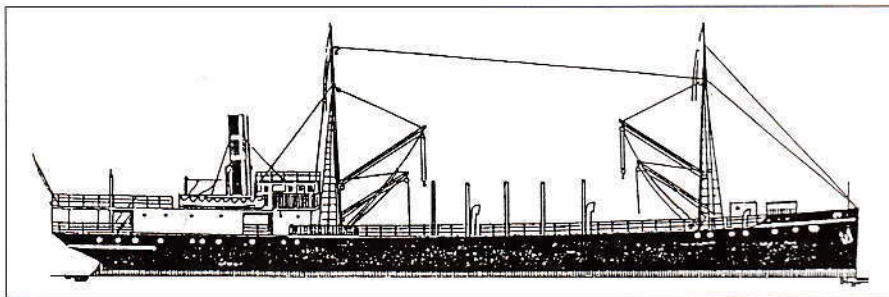
HESTMANDEN gikk tilsammen i mer enn 30 år i norsk kystfart og var et regelmessig syn i de fleste havner langs norskekysten, fra svenskegrensen i sør til Kirkenes i nord. Mest bemerkelsesverdig er allikevel skipets krigshistorie. Mye tyder på at det er den siste flytende representant for Notraships flåte. Sikkert er det ihvertfall at det er det eneste eksisterende norske skip som har seilt i utenriksfart i de to verdenskrigene.

Under 1.verdenskrig gikk HESTMANDEN for det meste med kull fra Storbritania til Norge og iblant til Frankrike. Skipet gikk i krigsårene også et par turer i norsk kystfart og ihvertfall en tur helt til Arkangelsk. Fra november 1917 ble skipet rekvisisjonert av britene og seilte resten av krigen under britisk flagg med britisk besetning.

Ved den tyske invasjonen i Norge 9. april 1940, befant skipet seg nord for Vestfjorden utenfor tyskernes rekkevidde. Etter et par turer i kullfart på Svalbard og en måneds seilas i militær tjeneste, ble HESTMANDEN i juni 1940 tatt over til Storbritania. Det ble der tatt hånd om av den norske skipsfartsadministrasjonen i London, Notraship, og satt inn i britisk kystfart.

I løpet av de to verdenskrigene ble skipet utsatt for mange tyske angrep både i havn og under fart. Mirakuløst slapp det unna angrepene uten større skader. Mest alvorlig var et tysk flyangrep utenfor Swansea i 1941 da et tysk fly bommet med bombelasten, men traff skipets aktermast med en av vingene.

Til tross for at HESTMANDEN slapp helskinnet gjennom de to verdenskrige-



ne, satte krigshandlingene sine spor. En granatsplint over døra på bestikkklugaren var et minne fra et tysk angrep mens skipet lå for anker utenfor Jarrow on Tyne. Ellers var skipet utsatt for flere kollisjoner både med andre skip og med kaier og moloer. Slike kollisjoner var ofte forårsaket av stor skipstetthet og et hardt tidspress.

Slike skader satte sjelden skipet ute av drift for lengre tidsrom. Mangel på verftskapasitet og tonnasje førte til provisoriske reparasjoner i krigsårene. Ved tilbakekomst til Norge i 1945 var skipet derfor spekket med "minner" både på skroget og overbygget.

De skadene skipet hadde ved krigens slutt, er imidlertid ingenting mot de skadene skipet fremstår med i dag. Et

mangeårig opplag med manglende vedlikehold har ført til alvorlige rustangrep på skipet. Tidens tann ser nå ut til å gjøre den jobben tyske fly og ubåter mislyktes med, dersom ikke entusiastene i Veteran-skibsklubben får midler til et mer planmessig vedlikehold av den gamle krigsveteranen.

Tore L. Nilsen

Slanger – Kuplinger – Kompensatorer



FC Service A/S, en av de fremste norske leverandører av slanger, kuplinger og kompensatorer til shipping og offshore.



Hovedkontor:

Bergen tlf.: 55 34 21 00 - Fax 55 34 23 30

Asker tlf.: 66 98 13 60 - Trondheim tlf.: 73 91 20 00

Ågotnes tlf.: 56 33 52 00 - Ålesund tlf.: 70 12 99 43

Stavanger tlf.: 51 55 63 00

¹⁾ Oppkalt etter øya/fjellet Hestmona på Helgelandskysten. Mange har feiltolket navnet som "Hestmanden", deriblant er HESTMANDEN en feiltolkning av stedsnavnet. Navnet kommer av at fjellet har likhet med en hesteman (manke).

HESTMANDEN og Norsk Skipsfart i Internasjonalt Perspektiv

Det er flere gode grunner til å sikre dampskipet "Hestmanden" for ettertiden.

Mens estetikk og sentimentalitet i høy grad har bidratt til at seilskip og passasjerbåter er blitt bevart, har det vært atskillig vanskeligere å skape en tilsvarende opinion for å sikre en prosaisk lastedrager. I 1968 ble lastedampskipet "Granli" hugget opp i Sarpsborg. Skipet hadde en fortid som Fred. Olsen-båten "Brisk", og deltok under de alliertes invasjon av Nord-Afrika og Sicilia i 1942 og 1943. Spede røster hevet seg om skipets historiske og antikvariske verdi, men det var utenkelig den gang å skaffe midler eller skape en opinion for å hindre at "Brisk" ble skrapjern.

Etter hvert har oppfatningen endret seg både i Norge og i utlandet. Hadde "Brisk" fortsatt eksistert i disse tider, med fokusering på minnene fra den annen verdenskrig, hadde nok diskusjonene omkring en bevaring vært atskillig mer inngående. Fortsatt representerer lasteskip et mindretall i veteranskipenes armada. De oppfattes som store, kostbare, uromantiske og med tilsynelatende begrenset bruksmuligheter og dekorativ effekt. Men tiden arbeider for dem. I Storbritania ble lastedampskipet "Robin", en såkalt "raised quarterdecker" fra 1890, med bro midtskips og maskin akter, ført tilbake fra Spania til Storbritania av Maritime Trust. Skipet ble restaurert og utstilt i St. Katharine's Dock i London sammen med andre historiske fartøyer i 1970- og 1980 årene. I USA er to Liberty-skip, "Jeremiah O'Brien" og "John W. Brown", og ett Victoria-skip, "Lane Victory" fra den annen verdenskrig bevart. Maritimt Centrum i Göteborg har tatt vare på et motorlasteskip fra 1950-årene, og i Hamburg kan man beundre "Cap San Diego" - en praktfull cargoliner fra omkring 1960.

Når et norsk lastedampskip skal bevares for ettertiden, er "Hestmanden" såvisst ikke det dårligste valg. Størrelsen er tross alt overkommelig, og med all innredning akter får lasterommene likevel dimensjoner som på et større fartøy. "Hestmanden" er et tvers gjennom norsk produkt: Det er bygget med rutegående kysttrafikk for øyet, men gjenspeiler samtidig skipstyper som var anvendt i internasjonal fart.

Verdenspolitiske hendelser medførte at "Hestmanden" ble en del av Norges utenriksflåte under begge verdenskriger.

Pussig nok har tre av Norges flytende kulturminner sitt utspring i Vesteraalens Dampskibsselskab på Stokmarknes: "Børøysund" er i enhver forstand blandt veteranene i vår veteranskipsflåte. For kort tid siden forærte Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab hurtigruteskipet "Finnmarken" til Hurtigrutemuseet på Stokmarknes - riktignok uten økonomisk sikkerhetsnett. Og så har vi "Hestmanden". Uten forkleinselse for noen av dem, tør jeg våge påstanden at sistnevnte er den viktigste når vår internasjonale skipsfart i det 20. århundre vurderes i riktig perspektiv.

Bård Kolltveit

Messegutt og lettmatros på D/S "Hestmanden"

Intervju med Einar Mikalsen.

Messegutt og lettmatros på D/S "Hestmanden" ved begynnelsen av den annen verdenskrig.

Bakgrunn.

Mikalsen er født i 1925 på Andenes og vokste opp der. Like etter at han var konfirmert reiste han til Spitsbergen der faren også arbeidet: "Det var nok min første offisielle jobb" sier Mikalsen, "men jeg har vært i arbeid så langt tilbake som jeg kan huske. Mens jeg gikk på skolen hadde jeg jobb i et bakeri. Arbeida både søndag og hverdag. Om morran klokka fire måtte jeg sette fyren, stup trøtt. Søndags morra måtte jeg opp og sette brøddeigen. Transport av melsekker fra butikken i nabolaget var også min jobb. Bakeren hadde dårlig med penger så han kjøpte en sekk mel om gangen. Den sekken bar jeg på min rygg ned i bakeriet. For denne jobben fikk jeg tre kroner uka. Da bakeren gikk konkurs ble jeg hoppende glad - nå var det slutt på det elendige slitet. Men den gang ei - det kom en ny baker og tok over butikken. Og han hadde hørt at jeg var sånn en flink kar, så jeg måtte til igjen. Da fikk jeg riktig nok fem kroner uka, men jeg hadde heller vært dem foruten. Det sier seg selv at dette gikk ut over skolegangen".

Dette slitet var ikke nødvendig for å gi et bidrag til husholdningen, det var foreldrenes ide at jeg hadde godt av å lære noe. Men jeg lærte ikke noe særlig - sier Mikalsen. Men selvfølgelig vennet jeg meg til å arbeide og det kan jo komme godt med.

Så gikk turen til Svalbard. Der fikk han en relativ grei jobb sammen med noen andre gutter. De var "fyrbøtere", holdt fyren på en kjele som sto i messa, der satt de og heiv på litt kull av og til. Ellers var det å slagge fyren og annet nødvendig stell. Da jeg kom til England fikk jeg tittelen "Boiler Fireman".

Jobben på Svalbard ble av kort varighet. Etter noen måneder kom engelskmennene og sprengte kullageret i lufta. Anlegget skulle ødelegges for å hindre at tyskerne fikk adgang til kullet som var viktig for krigsføringen. Dette var i og for seg greit nok. Verre var det at engelskmennene avlivet alt som fantes av katter, hunder og andre firbente skapninger. Dette gjorde et sterkt inntrykk på den unge gutten. De hadde ingen rutine i slakting og avlivingen av dyrene ble en fæl forestilling, med skadeskyting og pinsler.

Mikalsen og hans far ble sammen med de andre medlemmene av det lille samfunnet skipet til England med båt: "Jeg tror det var Empress of Canada" sier Mikalsen. Vi ble sendt til Glasgow og internert-putta bak et gjerde. Og så kom of-

fiserer fra forskjellige våpengrener for å rekruttere folk. Far ville jeg skulle gå inn i hæren, dit ville han. Det angret han på for de fleste av disse folkene ble gående i Skottland hele krigen uten å være med på krigshandlinger. Jeg ville helst inn i flyvåpenet for å bli flyver, men en offiser forklarte meg at da måtte jeg ta skoler og gjennomgå en mengde tester. Derfor valgte jeg handelsflåten.

Messegutt og lettmatros på "Hestmanden"

Det falt seg slik at min far kjente kapteinen på "Hestmanden", Karl Jentoft. Far ba Jentoft å ta vare på meg og det gjorde han i langt større grad enn jeg satte pris på. Jeg glemmer aldri den båten - den var et lite helvete for en ung, grønn og sjøsyk gutt. Lugarene var forut, det var nærmest en ruff der matrosene holdt til på styrbord side og maskinbesetningen på babord. Jeg tror vi var fire mann på dekkssiden, bemanningen ble holdt på et minimum. Der var trangt, men vi hadde jo hver vår køy.... Når det var dårlig vær beveget vi oss mer under enn over vannet og vannet kom styrtende ned i ruffen fra dekk. Jeg som var yngstemann måtte ause ut alt sammen. Når vi kom av vakt fra brua, ventet vi til båten rei høyt på en bølge, så løp vi forover for livet for ikke å bli vaska overbord.

Vi gikk hele tiden i konvoy rundt de britiske øyer og besøkte engelske, irske og skotske havner. Vi skulle styre etter det fartøyet som gikk foran oss i konvoien. Dette var lettere sagt enn gjort for alle båtene var helt mørklagt. Derfor kunne vi ikke stå inne i styrehuset og styre, men måtte helt opp på toppbrua. Den var helt åpen, hadde bare et rekkverk med seildukstrekk rundt. Hver båt slepte på en såkalt "fog buoy", en tåkebøye som laget en synlig skumstripe. Denne styrte vi etter. Der sto jeg og frøs i regn, sludd og vind og det var bikkjekaldt. Jeg var sjøsyk mesteparten av tiden ombord. Av og til måtte skipperen eller styrmannen ta roret for jeg måtte ut på brovingen å spy. En gang i timen fikk vi gå i byssa og varme oss. Han som var på utkikk måtte holde fyr på byssa. Derfra var det et hull ut mot sjøen hvor vi kasta slagget fra fyren. Men var været dårlig slo vannet inn gjennom dette hullet og ilden ble slukket. Da var det å legge seg på alle fire og prøve å få fyr igjen.

"Jeg glemmer aldri den båten. Den sto for det meste på trynet og var mer under vann enn over. Når vi kom av vakt og skulle inn i byssa, kom vi inn aktenfra. Var det litt sjø kom vannet vaskende inn i korridoren som førte forover og slo beina under oss".

Folkene ombord var greie karer alle sammen. Som yngstemann ble han strengt, men reelt behandlet. I forhold til han var resten av gjengen nærmest moden for gamlehjemmet. Den nestyngste var 36 år, resten av karene mye eldre. Båsen sto ombord så godt som hele sitt voksne liv, inklusive to verdenskriger, og betraktet båten som sitt hjem. De eldre karene passet på at Mikalsen fikk en skikkelig "oppdragelse", lærte å vaske tøyet sitt og holde orden rundt seg slik det skal være på en skikkelig båt. Veggdyr var noe denne generasjonen sjøfolk kjente godt,

men på "Hestmanden" fantes det ikke noe slikt. Derimot hadde de et svare strev med å bli kvitt rottene.

Ruffen var svært enkel, "jeg tror ikke vi engang hadde et bord", sier Mikalsen. Men det var skikkelig oppvarming-steam. Messa lå akterut og maten var god. Det var den også på de andre båtene han seilte på under krigen.

Det var greit at matrosene tok seg av en femtenårig førstereisgutt mener Mikalsen, en lærte mye av det. Man kaptein Jentoft tok sin oppdragsgjerning alt for høytidelig. Han var "gudelig" og det verste han visste var fyll. Og det var en del av det ombord. Noe slikt skulle ikke yngstemann være med på så sant det sto til kaptein Jentoft. Han fikk lov til å gå i sjømannskjerka der det fantes en slik. Ellers var Jentoft en kløpper til å spille domino. Så når gutta gikk på land og hadde en pint eller tre, satt unge Mikalsen og Jentoft ombord og spilte domino i kapteiens lugar.

"Jeg var så liten at jeg slapp ikke inn på de fleste steder. Jeg kan huske vi var i Pearl Harbor og jeg var i uniform, men jeg slapp ikke inn på baren sammen med de andre, jeg var for ung. Men det var vel det beste for meg" sier Mikalsen.

Men selv om Mikalsen mislikte å ha Jentoft som barnepike, syntes han at han var en grei skipper. Han var også en tøff sjømann, lot aldri losen ta over under land slik mange skippere gjorde. Det var han som bestemte.

"Hestmanden"'s hell under krigen var legendarisk. "Han hadde noe i seg som gjorde at de ikke kunne røre han" sier Mikalsen. "Kanskje var det Jentoft's nære forbindelse med Vårherre som gjorde det". De gikk alltid i konvoy, det vi si at det var meningen at de skulle gå i konvoy. "Du skjønner vi mista konvoien flere ganger, vi klarte ikke å holde steamen oppe, så vi ble alene. Men vi kom bestandig fram dit vi skulle. Vi var heldige, kanskje vi var så små at flyene ikke brydde seg om oss? Mange av skipene i konvoyene ble angrepet og gikk tapt".

"Det var nesten som det skulle være trolldom" sier Mikalsen. Vi lå i havn, jeg tror det var i Liverpool. Rett foran oss lå en annen båt. Plutselig hørte vi en eksplosjon og båten gikk rett ned mens den lå ved kaien. Vi lå der som vanlig, like hele. En annen gang lå vi i dokka. Da ble det oppdaget ei mine under skutebunnen. Vi måtte ut av dokka så de fikk fjerna utysket, men det gikk bra den gangen også. En annen gang, da var ikke jeg ombord, fløy et tysk fly rett i formasta og falt i havet. Vekk var det, men "Hestmanden" led visst ingen særlig overlast.

I likhet med de fleste handelsfartøyer i krigens første fase var "Hestmanden" nærmest helt ubeskyttet. "Beskytningen" besto av to enkle maskingeværer, disse ble betjent av to engelske skyttere. "Luftskytset" besto av fire rør som pekte mot himmelen og var plassert på hver side av skipet. Disse rørene fungerte som håndgranatkastere. Når skytterne trakk i en snor føk granatene noen meter opp i luften og detonerte. Hvordan man hadde tenkt seg at disse skulle treffe og skade et fly var det ingen som visste. "Jeg tror tyskerne lo av oss" - smiler Mikalsen.



Kaptein Karl Jentoft med familien på besøk ombord i slutten av 1930-årene. Jentoft, som hadde kommandoen på HESTMANDEN da skipet forlot Norge 7. juni 1940 vendte aldri tilbake. Han døde 9. desember 1944 av hjerteslag på et sykehus i Skottland.

Ellers var "Hestmanden" såre enkelt utstyrt, de eneste tekniske hjelpemidler Mikalsen husker, foruten maskinen, var ror og kompass.

Sperreballongene var et karakteristisk trekk i konvoybildet. Det var store gassfylte ballonger som svevde høyt over skipets dekk og var fortløyd med en solid wire. De skulle forhindre at fiendtlige fly ble for nærgående. Ble de det, risikerte de å treffe den wiren som ballongen var forankret i, eller selve ballongen. En gang slet ballingen seg. Været var dårlig og de hadde et svare strev med å få orden på den lange wiren.

En gang forsvant tømmermannen som var fra Andøya mens de låg under land. Ingen visste hvor han var blitt av. To - tre uker senere kom han tilrette. Han fortalte at han var blitt tatt med som kjentmann på et alliert raid i Lofoten.

Jeg gikk i land fra "Hestmanden" i London i 1942, seksten år gammel. Da kom det ene bomberaidet etter det andre. En gang da de begynte bombinga var vi i sjømannskjerka. Der var også Kong Haakon så vi satt sammen i kjelleren under bombeangrepet.

Litt om resten av Mikalsens krigsopplevelser.

I Dumbarton var han bare i to måneder. "Hadde det all right der. Noe jeg husker var at jeg var litt sammen med ei jente. Jeg var bare guttungen og hun kalte meg "school boy". En gang satt jeg hjemme hos henne. Da gikk det flyalarm og

alle løp til bomberommet. Men jeg ble sittende aleine med en baby som de glemte å ta med seg. Men det gikk bra”.

Mikalsen er ikke helt sikker på hvor mange båter han hadde under krigen, 5 - 6 stykker, men han husker navnet på de fleste som: Hestmanden, Petter, Tarn, Solstad og Hammerfest.

De fleste av de var tankbåter og Petter var den første av dem. Der som på alle de andre var han mønstret på som ”gunner”. Til å begynne med var det dårlig med skyts ombord, Petter hadde bare en kanon og det tok bortimot en halv time å få ladet og skutt. ”Mesteparten av tiden gikk vi i konvoy over Nord Atlanteren. Vi lå der å daska med 8 mils fart, de fleste konvoyene gikk meget sakte. En gang gikk vi en spesialtur med ”Petter” til Nord Afrika. Da skjøt konvoyn ned åtte fiendtlige fly mens tyskernes bytte ble en Libertybåt.

”Gunnerne” ble skiftet fra båt til båt forteller Mikalsen: ”Var med over alt hvor de kriget”. En gang lå de i Bari i Syd Italia. Da begynte tyskerne å skyte og bombe. En båt med sennepsgass ombord ble truffet med skjebnesvangre følger for de som var i nærheten. Båten som Mikalsen var ombord på fikk kastet loss og kom seg avgårde til en havn hvor de samlet opp båter fra konvoyene. Mikalsen mener det må ha vært Augusta på Sicilia.

Mikalsen opplevde aldri å bli torpedert, men det var omtrent det eneste han ikke var med på. Nord Atlanteren bød på litt av hvert: ”En gang, det var ombord på Petter, skjedde det noe jeg husker godt. Vi gikk i en konvoy, været var fint og vi var midt ute i Atlanterhavet. Vi hadde hatt mye bombing og en av guttene hadde problemer, det holdt på å gå over styr for han. Jeg var ved kanonen og han var i sykkelugaren, men måtte ut en tur og jeg ble bedt om å holde et øye med han. Så ringte telefonen fra brua og mens jeg tok telefonen klatret han opp på rekkverket på kanonplattformen mens han holdt seg i kanonløpet. Plutselig hoppet han på sjøen. Jeg fikk fatt i en bøye og kastet den ut til han. Vi kunne ikke stoppe, men den siste båten i konvoyn fikk plukket han opp, så han ble reddet. Etter krigen sto jeg å snakket med en kar på jobben og fortalte han denne historien. Det pussige var at han hadde vært ombord i den båten som berget gutten.

Etter krigen gikk Mikalsen i land i USA. Han hadde fått nok av sjølivet for en stund. Han begynte å arbeide i bygningsbransjen, men fikk senere en jobb i et firma som innredet kontorer, satte opp skillevegger, dører osv og startet senere for seg selv med samme arbeid.

Mikalsen er en fin representant for krigsseilerne, en meget sprek 70 åring som gjør turen hjem til Norge to ganger i året. En blid og omgjengelig kar som er fornøyd med det livet har gitt han. Men som sagt: Hestmanden var en tøff start på sjømannkarrieren. Helsemessig kom han fint gjennom krigen, men i de senere år har han merket litt til senvirkningen av de påkjenningene han hadde: søvnløshet og nerveplager.

Gøthe Gøthesen

Et lykkelig skip

Brev fra Ragvald Larsen

Vi har mange historier om at "Hestmanden" var et heldig skip. At skuta har overlevet gjennom 84 år, i krigstjeneste, uvær og forsmedelig opplag bekrefter dette. Var det mer enn hell? Holdt høyere makter sin hånd over skuta? Beretningen nedenfor kan tyde på det. Den er skrevet av los Ragnvald Larsen for et planlagt festskrift til rederiets 60 års jubileum i 1941. Så vidt vi vet ble det ikke noe av festskriftet. Vi trykker beretningen her i stedet.

Det ærede V.D.S's kontor, Stokmarknes.

Jeg har mottatt Deres skrivelse og ser derav at De ønsker opplysninger om særlige hendelser i min 28 årige tjenestetid som los i selskapets tjeneste, i anledning V.D.S's 60 års jubileum. Jeg har ikke noget særlig å bemerke, alt har forløpet normalt og det har vært mig en sann glede og fornøielse å arbeide i selskapet. Jeg er alltid blitt høflig og elskverdig behandlet av det ærede kontor, og jeg har særlig merket hvor stor pris selskapets kunder har satt på selskapets funksjoner og båter og derigjennom på kontoret.

Jeg tjenestegjorde som los ombord i D/S "Hestmanden" i ca. 17 år. "Hestmanden" var jo min kjeledegge, et koselig skip som jeg kjente ut og inn, både dets gode og onde sider. Jeg skal nu så godt som jeg kan forsøke å fortelle et par ting som hendte ombord. Jeg selv tilskriver det en god ånd, eller skytshelgen om man heller vil si det. Hver gang noget særlig var på ferde fikk jeg alltid beskjed om det på forhånd. Første gang jeg merket det var, jeg husker ikke årstallet, i begynnelsen av mars, kapteinen var Kampevold. Vi gikk ut fra Honningsvåg og skulde gå direkte til Berlevåg. Det var fint veir, sol og svak vind fra NNV. Vi passerte Nordre Honningsvåg og la da kurs for Nordkyn. Jeg satte mig på benken på styrbord side og så forover. Vi hadde vel gått en times tid da plutselig en ropte mig ved fornavn, høyt og tydelig. Jeg sprang op med en gang og så da en svart banke nord i havet. Jeg svarte momentant: "Takk skal du ha" og ga rormannen ordre om å styre NO til O og ganske rimelig forresten, spurte rormannen om jeg var riktig klok. Jeg tror det viste seg å være riktig. Vi fikk storm og snekave, og da vi langt om lenge passerte Nordkyn har avdriften vært så stor at vi bare stod 2 nautiske mil fra land.

Ja det var dengang. Så var det, jeg tror i 1920 eller 21 de første dager i mars. Fører var kaptein Sandnes. Vi gikk fra Ålesund på tur til Bergen. Kapteinen hadde vakt og han loste selv og gikk Storfjorden. Kl. 1/2 2 blev jeg vekket. Jeg tok da snadden og fikk mig en røik. Plutselig roper det høyt og tydelig fornavnet mitt og



Mannskapsbilde fra HESTMANDEN en gang før 1918. Fyrbøter Martin Lind Martinsen (bakerst til venstre) begynte på maskinistskole i Trondheim etter at skipet ble rekvisisjonert i november 1917. I første rekke til venstre sitter båtsmann Bendik Kristiansen som seilte med HESTMANDEN under begge verdenskriger.

"vær forsiktig". Jeg sprang da op og fikk klærne på meg, men samtidig tenkte jeg på hvad dette skulde bety. Jeg gikk ut på dekk. Veiret var fint og godt da jeg gikk på vakt. Da vi passerte Haugsholmen tenkte jeg en stund på å gi kapteinen beskjed om å ankre, men jeg fant ut at det vilde være latterlig da veiret var nydelig. Vi passerte Stad og Buholmen og da kom NV orkanen med snøkave i all sin kraft. Vi så ingenting, men hørte lyden av bøyn på Gyla. Vi lenset da ut klokketiden med forbehold av større fart, til tvers av Skontenes fyr etter gisning. Vi dreiet da på med full fart, men vi var klar over at skipet ikke greiet å avansere da hun ikke holdt styring. Vi var klar over at det dreiet sig om en kamp for liv og skip. Orkanen raste fremdeles med uforminsket styrke, og snekaven var like tykk, til kl.7 da den lettet litt så vi fikk se en brekning rett akter omtrent halv kabellengde av, men vi kunde ikke se om det var Tømmerflua eller Halsørbåen. Jeg fant da ut at det måtte være Halsørbåen da Tømmerflua har lengere brekning. Vi tok da chansen og la skipet over til bagbord, men orkanen var så sterk at vi fikk ikke styring. Vi gikk forover tvers på veiret til vi fikk brekning i baugen. Vi bakket da, og på den måten

drev vi op mellom Halsørbåen og Røysa. Vi kom da op til Måløy, og den gode ånd bjerget den kjære "Hestmanden" denne gang også.

Så var det en gang i de siste år. Fører var kaptein Mortensen og styrmann Harald Hansen. Vi gikk fra Sortland og til Borkenes i SV bris med litt regn. Styrmann Hansen og jeg var på vakt. Da vi kom forbi Gapøy var vinden frisknet og styrmannen som arbeidet i kontoret kom da op og vi blev da enige om hvordan vi skulde gå til kaien da den er vanskelig å komme fra i SV. Styrmannen gikk da ned og fortsatte sitt arbeide. Vi kom da så langt at jeg slo klart i maskinen og gav fløitesignal. Styrmanden kom da op, men han stoppet da han satte den ene fot inn på broen og stod med den andre i øverste trinnet i lederen. Slik stod han en stund og så frem på broen, snudde så om og gikk ned. Vi fortsatte forover og jeg slo sakte fart og stopp. Jeg kunde ikke forstå hvorfor styrmannen ikke kom op, men slo mig tiltåls med at han måtte ha glemt noget, da han alltid var påpasselig. Jeg satte styrbords anker og la bagbords side til kaien. Da jeg gav ordre "sett fast" gav styrmannen gjensvar fra bakken. Jeg forstod ingenting, men da jeg kom ned i gangen traff jeg styrmannen som kom leende imot mig. Jeg spurte forundret hvorfor han gikk ned og ikke kom op igjen. "Jeg hadde ingenting der å gjøre; der stod jo en mann ved siden av deg som jeg trodde var kapteinen". Kapteinen var ikke på broen, heller ikke andre enn rormannen som ikke hadde forlatt roret.

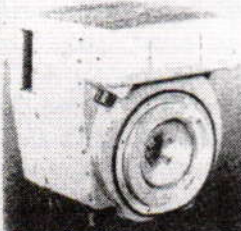
Det var skipets gode skytsengel som viste sig.

Med megen aktelse
Ragnvald Larsen



HATZ SUPRA SILENT PACK

NYHET



Ta i bruk de nye
en-sylindrede, helkapslede
luftkjølte dieselmotorene
2-10 kW 1500-3000 o/min.

- svært støy- og vibrasjonssvake
- full overvåking/Auto-Stop
- leveres også i ukapslet utførelse til enda gunstigere pris
- INTRODUKSJONSTILBUD NÅ!

Med disse motorene «skreddersyr» vi miljøvennlige og lettbygde strømaggregater i størrelsene 3 - 10 kVA.
INTRODUKSJONSPRIS NÅ !!!

**INDUSTRIMOTOR AS**

Postb. 54 Kalbakken, 0901 Oslo - Tlf.: 22 16 52 30 - Fax: 22 16 49 30

Ombord på Vegafjord och U 843

För cirka 35 år sedan fylldes de svenska tidningarna av många rubriker och artiklar, som väckte stort intresse. Sommarvikarier på tidningarna kunde fylla ut sina spalter med fina nyheter.

I Kattegatt hade en norsk bärgningsfirma bärgat en tysk ubåt, som i krigets slutskede hade sänkts av engelskt flyg. Det talades om väldiga skatter ombord i ubåten: guld, smycker, värdepapper, hemliga vapen med mera.

När det meddelades, att U-843, som var ubåtens beteckning, skulle föras in på grunt vatten mellan Hönö och Öckerö i Göteborgs skärgård, drog en ström av intresserade sjöledes ut till Hönö. Ubåten låg på grunt vatten tättad och flytande. Ingen hade dock stigit ner i den.

Min yngre bror och jag, två nyfikna och sjöintresserade tonåringar, seglade också dit i vår snäcka. Med försiktiga slag kryssade vi oss fram bland alla mototbåtar, som låg vördnadsfullt kring ubåten. Bredvid låg en svartmålad ångbåt med vit överbyggnad och hög skorsten. Fartyget var en så kallad bakladdar, maskin och överbyggnad låg akterut. VEGAFJORD läste vi. Ett vackert namn. Så välhållen hon var. Inga rostfläckar här inte. Beundrande betraktade vi henne.

Det var ju dock inte detta fartyg vi var intresserade av utan ubåten. Tänk, en riktig ubåt från kriget, vilken dessutom hade kommit ända från Ostasien! Illa medfaren, beväxt med alger och tång och med rester av fiskeredskap insnärjda i tornet låg hon der, en slående kontrast till den välhållna VEGAFJORD, som var basfartyg för bärgningsfolket.

"Vi frågar norrmännen om de behöver några raska medhjälpare" föreslog min bror.

En god idé! Försiktigt tog vi oss in mellan U843 och VEGAFJORD och fick tag i en nerhängande tamp. Ingen hindrade oss trots att många i småbåtarna såg oss. Ingen kustbevakning, tull eller polis syntes till.

Vi blev djärvare.

"Se för helvete till att ge er härifrån!!" Ett ilsket rop skallade över vattnet. "Vi vill inte ha några snorungar hängande här! Ge er iväg, innan jag kallar på polis!!"

En motorbåt med en ilsket vinkande man kom forsannde. Det var en yrkesfiskare känd för sin aversion mot badgäster. Han var för dagen tydligen en självutnämnd ordningsman, som såg till att ingen obehörig närmade sig den ännu inte öppnade ubåten.

Plötsligt hördes en norsk röst, som ropade till oss och mannen, att det visst gick bra att förtöja vid U 843 och komma ombord i VEGAFJORD. Mannen försvann och vi gick med möda upp på ubåtens fördäck. Det var så spännande, att vi inte såg vare sig norrmän eller andra fartyg.

Så blev vi ropade upp på ångaren, där en vänlig man frågade, om vi kunde hjälpa honom med en del arbeten. Det skulle inte ta så lång tid och vi skulle inte få någon lön men vi skulle kanske få gå ombord i U 843....

Vi blev alldeles till oss naturligtvis och följde mannen till en större hytt. Egentligen skulle vi inte alls få komma ombord. Inga tidningsmäniskor eller andra var där. Man skulle tydligen just gå ner i U 843 och det var nervöst på VEGA-FJORD. Vi fick inte säga till kaptenen, han hette Tost eller liknande, att vi var ombord. Det skulle komma olika myndighetspersoner från Norge, Sverige och Tyskland. De omkomna i ubåten skulle föras ombord i ett tyskt örlogsfartyg och ingen fick störa.

Vi nickade instämmande. Jodå, vi skulle alltså smyga oss på Vegafjord utan att störa.

Medan man gick ner i U 843 höll vi oss på andra sidan i VEGAFJORD och såg oss omkring. Hon sådes vara gammal, byggd redan före första världskriget men det syntes inte tyckte vi. Vålhallen och välunderhållen

såg hon minsann inte gammal ut. (Man bör hålla i minnet, att vid denna tid var det inte alls ovanligt med ångfartyg av liknande slag). Försiktigt smög vi oss in i däckshuset. Vi kände doften av "ångfartyd": varm cylinderolja, ånga hörde ett



U-843 og "Vegafjord".



Ombord på U-843.

stilla pysande någonstans av ånga ... mötte några vänliga norrmän, som inte alls tog någon notis om oss. Tydligen var man van vid att folk kom och gick.

Det var frapperande rent och snyggt ombord. Det lukade gott också. Men inte många syntes till. Senare fick vi veta att man hade gått ner i U 843 och funnit åtskilligt. Vi hörde upprörda röster och förstod, att man hittat kvarlevorna av de tyska sjömännen. Dessa fördes ombord i et tysk örlogsfartyg men arbetet var nog inte särskilt trevligt. Vi stod på VEGAFJORD's styrbordsida och såg rätt ner på ubåten. Det skulle vi inte ha gjort. Några svenskar kände igen oss och sade till polisen som från en båt vinkade till oss at omedelbart lämna VEGAFJORD. Vi vågade inte annat.

När vi sedan kom ner i vår snäcka blev vi överösta av förebråelser från några småbåtar. Det var mycket obehagligt. Vi for hem.

De följande dagarna var vi i VEGAFJORD flera gånger men det må nu förlåtas oss att vi var mest intresserade av U 843 än av gamle HESTMANDEN. Vem skulle tro att cirka 35 år senare kämpar HESTMANDEN/VEGAFJORD för sitt liv och har det svårt trots att fartyget finns i en nation, som till skillnad från sin nabo, förstår att värdesätta fartyg och sjöfart.

Må vi alla hoppas att ännu en gong få se HESTMANDEN röra sig för egen maskin.



Bo Starmark

U-843 og HESTMANDEN

Et langt og spennende liv som vanlig stykkgodsbåt i den norske handelsflåte sluttet da "Hestmanden" ble solgt til Høvding for opphugging. Men Høvding Skipsopphugging fant skipet velegnet til basefartøy ved bergingsoppdrag. Det fikk navnet "Vegafjord" og mer enn en gang bidro gamle "Hestmanden" til å få tyske ubåter inn til sin siste havn. U-64 ble hevet i Bjerkvik og tatt til Sandnessjøen, og i 1958 var turen kommet til U-843.

Bergingen av U-843 er gått over i historien som en klassisk bergingsoperasjon. Den hadde alle former for innebygd spenning. Ubåten var rukket å bli en legende alt før den sank. Det var en teknisk vanskelig bergning av en stor og tung båt på dypt vann. U-843 lå i internasjonalt farvann sørøst for Læsø i Danmark. I undervannsstilling ble den buksert av løftefartøyene til Hønø i Sverige for heving til overflaten og midlertidig tettet. "Vegafjord" slepte den deretter til Moss hvor den ble dokksatt.

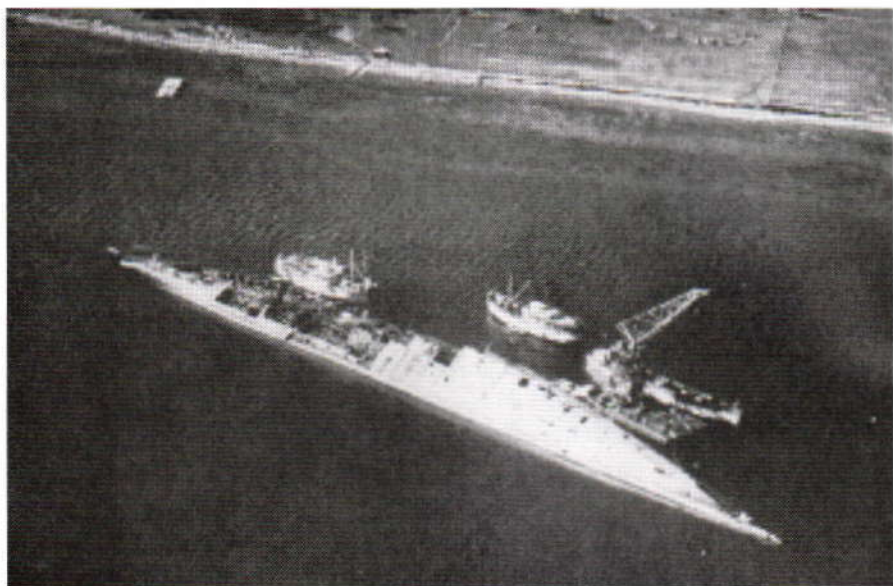
Størst spekulasjon knyttet det seg imidlertid til lasten. Var ubåten virkelig et skatteskib? Mange hadde forsøkt seg på heving av U-843 og blitt ruinert før Høvding tok jobben.

U-843 ble bygd i Bremen i 1942 og hadde typebetegnelsen IX C 40, et deplasement på vel 1200 tonn neddykket og rom for 32 torpedoer. Aksjonsradius var på hele 11.000 nautiske mil med 12 knops fart. Den kunne derfor operere på havet i halvår om gangen.

U-843 hadde rukket å bli legendarisk lenge før den sank. Kanskje på grunn av sin skipssjef som hadde skaffet seg ære og berømmelse og ble beskrevet som en dyktig sjømann og en våghals. Kapteinløytnant Oskar Herwartz overlevde senkingen og lever fortsatt i Tyskland.

Historien om U-843's siste tokt er så spesiell at den fortjener å bli gjengitt i korte trekk. Ubåten forlot flåtehavnen i Lorient i Frankrike i januar 1944 med oppdrag om å operere i Sør-Atlanteren og Det Indiske Hav. I februar senket den 14 000 tonneren "Nebraska" nær St.Helena, men U-843 ble selv angrepet av fly og påført alvorlige skader. I skadet tilstand tok ubåten seg helt til Djakarta i Indonesia og senere til Singapore for reparasjon. Der det lå flere tyske skip.

Ubåtsjefer på Østen hadde stående ordre om å ta med livsviktige råvarer hjem, men japanerne var svært restriktive med å avstå slike varer. Kaptein Herwartz valgte å gå til en lokal storgrossist som etter flere runder lot seg overtale. Det Tyskland så desperat trengte var tinn, wolfram og molybden, samt rågummi og narkotiske legemidler. Det påstås at varene gjennom bestikklser ble hentet ut av de japanske krigslagrene.



D/S HESTMANDEN ble i november 1955 solgt til Høvding Skipsopphugging og navnet endret til VEGAFJORD. Etter krigen hadde Høvding kjøpt rettighetene til et stort antall tyske vrak langs norskekysten. VEGAFJORD ble bl.a. benyttet til å frakte panserstål fra vraket av det tyske panserskipet TIRPITZ som var blitt senket av britiske bombefly like vest av Tromsø 12. november 1944.

Et telegram fra Skagen til marinekommandoen i Kiel like etter senkningen berkrefter at skipet hadde tinn, koffein og opium i vanntette beholdere ombord.

Da U-843 var klar, hadde den en last på 144 tonn superviktige varer for den videre krigføringen. Sakene måtte snarest til Tyskland. I den tiden de var i Singapore hadde kapteinen merket seg at mange tyske ubåter ble tatt like etter at de forlot byen. Han ga derfor pliktmessig beskjed om at han ikke var klar, men ønsket å ta båten ut på en teknisk prøvetur like utenfor havna. Dermed stakk han av og unngikk å bli senket av de allierte som ganske riktig fikk melding om avgangen via en spion. Men på returen var en passasjer, krigsreporteren Karl Emil Weiss. Han fikk noen kjente bilder av to tyske ubåter som møttes ute i havet. Historien om U-843 passer på flere punkt bra med beretningen i TV-serien om "Das Boot".

Hjemturen halve jorda rundt ble full av dramatikk. U-843 måtte gå nord om Skottland for å klare seg og stadig måtte den dykke for ikke å bli oppdaget av de mange allierte patruljene med fly og båter som jaget tyske ubåter nådeløst i siste del av krigen. Følgelig tok turen lang tid. Først den 2. april 1945 anløp U-843 Bergen med en syk gast. To dager senere gikk den videre og kapteinen ble lovet assistanse ved Læsø da det var tette minefelt i Øresund.



Den 9.april 1945, kort tid før man ville være hjemme i tysk område etter et tokt på nesten 1 1/2 år, ble U-843 senket i overvannsstilling mens den ventet på assistansbåten som ikke ankom til rett tid. Men den kom tidsnok til å berge 12 mann. Historien om U-843 er velkjent fordi så mange tross alt overlevde.

I to lange verdenskriger unngikk "Hestmanden" gang på gang å bli senket av de grå ulvene. I stedet var det denne gamle damperen som ventet på U-843 da den igjen brøt overflaten i 1958.

Sluttinntrykket fra TV-serien er at historien til U-843 danner mye av modellen for "U-96" og "Der Alte" i denne tyske produksjonen. At legendariske "Hestmanden" skulle bli det fartøy som også berget U-843 passer godt inn i den serien av historier og legender denne spesielle nordmannen er omspunnet med.

Museum og Krigsminne

Fjernsynsserien om den tyske ubåten ble en spennende beretning om livet på en krigsmaskin på jakt etter alliert tonnasje. Vår siste gjenværende utenriksdamper med to verdenskriger på kjølen ligger nå ved Veteranskipsverftet Bredalsholmen i

Kristiansand. Ubåter prøvde forgjeves å senke den, men bommet. Mannskapet så kjølvannsstrepen passere like foran bauen.

Noen av de mange historier om "Hestmanden" går nettopp på skipets fart. Han var kortvokst kapteinen på den antatt langsomste båt på kysten like etter krigen. Men det ble påstått at han vokste flere tommer den dagen båten han førte gikk forbi "Hestmanden". "Han gjorde ikke rare farten, den karen," var hans stolte kommentar om "Hestmanden". Ubåtfilmen var en nervepirrende forestilling. Virkeligheten ombord på de forsvarsløse handelsskipene må ha vært så mye mer nervepirrende og angstfylt. Saktegående gamle lasteskip var "sittende ender" for de gråmalte tyske ubåtene.

"Hestmanden" klarte seg og skal bevares. Damperen fra 1911 er den eneste vi har tilbake. Den ble skutt på fra slagskip, bombet fra zeppelin og kolliderte med fly. Den var stadig truet av minesprengninger og ubåter og overlevde som eneste skip i en hel konvoi.

Skipet er et levende monument over krigsseilas i to verdenskriger. I tillegg kan den bli et flytende museum over Norges krig og spesielt om krigen til sjøs. Rommene som engang var fulle av krigsviktige varer eigner seg godt til utstilling. Lugarene hvor sjøfolk prøvde å få litt søvn kan man titte inn i. Brua og fyrdørken hvor de jobbet mens de ventet på at neste skip skulle bli tatt. Alltid var det et neste skip. Ikke alle var så heldige som "Hestmanden". 729 skip eller nærmere 50 % av handelsflåten gikk tapt bare under den siste krigen.

Aut. Rørleggerbedrift

AUG. LARSEN & S

Etablert 1904

Haslevangen 45B – 0510 Oslo
Tlf.: 22 64 49 00 – Fax: 22 64 59 09

Fortsatt savner denne viktige del av vår krigsdagbok en redigert prestasjon som hver og en kan ta å føle på.

På "Hestmanden" kan det hele gjenskapes og oppleves som en del av det miljøet den engang tilhørte. Det vil være en flott hønør til sjøfolkenes innsats og ingen yrkesgruppe led større tap. De var aktivt med og vant krigen, men tapte da freden kom. De vil få et varig minne gjennom istandsettelse av "Hestmanden".

Olaf T. Engvik

Historisk dokumentasjon

Kva ein kan finna i eit arkiv ?

Når ein arbeider med vern av kulturminner, det vere seg på forskningssida eller i det praktiske vernearbeidet med til dømes restaurering, treng ein eit best mogleg fundament for å kunna slå fast fakta: Korleis vart båten eller skipet planlagt og konstruert, kva låg til grunn for valget av materialkvalitet og -storleik, og kva for endringar har fartøyet gått gjennom i si tid?

Behovet for dokumentasjon melder seg derved svært tidleg i dei fleste vernesamanhengar. Ordet dokumentasjon tyder å føra bevis for noko, finna sanninga om noko. For å finna sanninga om eit fartøy, lyt ein altså dokumentera. Historisk dokumentasjon tyder å leita fram "bevismateriale", som så kan setja noko inn i eit historisk eller utviklingsmessig perspektiv.

Byggiga av trebåtar før århundreskiftet vart like gjerne utført utan teikningar. For båtar av litt storleik hadde båtbyggjaren ofte laga halvmodell først, som han overførte spanteforma frå. Skipstømrarar med kunnskap i teikning var ikkje i fleirtal i den tida. Augemålet og erfaringa var dei viktigaste hjelpemidla.

For jern -og stålskipsbyggginga var det annleis. Medan trebåtbyggjarfaget ofte gjekk i arv frå far til son og læringa, overføringa av fagkunnskapen, skjedde på båtbyggeriet, var det å konstruera eit stålfartøy eit reindyrt ingeniørarbeid. Konstruktørane hadde skulekunnskap som grunnlag for det arbeidet dei utførte. Frå deira hand, eller skal vi seia teiknebord, strøynde kanskje hundrevis av detaljteikningane som gjorde det mogleg å byggja desse tekniske innretningane som skip jo er.

På Hardanger Fartøyvernssenter har vi dei siste ti åra arbeidd målretta med historisk dokumentasjon av fartøy. Gjennomføringa av ei rekke slike dokumentasjonsoppgåver fram til i dag har gjeve oss verdfull røynsle innan dette faget. Gjennom dokumentasjonsarbeidet med jakta Mathilde, hjuldamparen Skibladner, kystuteskipet Gamle Rogaland (ex. Rogaland) og rutebåten Stord I (ex. Stord) kan vi, utan å ta munnen for full, sei at fartøyvernssenteret i Norheimsund ligg framst i landet når det gjeld slikt arbeid. Dokumentasjonsoppgåvene vert utført i tett samarbeid med Riksantikvaren, og dei fleste oppdraga dei seinaste åra har kome gjennom statleg tilvisning.

I 1994 utarbeidde Hardanger Fartøyvernssenter ein omfattande historisk dokumentasjon og ein restaureringsplan for den gamle lokalrutebåten Stord. Den opphavleg 145 fot lange båten vart levert i 1913 til Hardanger Søndhordlandske Dampskibsselskab i Bergen. Båten vart bygd ved Laxevaag Maskin -& Jern-skipsbyggeri i Bergen.

To år tidligare, i 1911, vart eit anna skip levert frå same verkstaden. Det var bygg nr. 110, D/S Hestmanden, til Vesteraalens Dampskibsselskab.

I dei siste femtan åra har D/S Stord I vore det vi kan kalla eit restaureringsprosjekt. Eigarane har i desse åra samla inn ein del teikningar av båten, som dei har nytta som grunnlag for arbeidet med å føra båten attende til ein særskilt tidsperiode.

Då Hardanger Fartøvernseier byrja dokumentasjonsarbeidet i 1994, vart mykje av verksemda retta mot å spora opp nye og ukjente kjelder. Båten var bygd i ei blømingstid i den tekniske industrien i Noreg. Utviklinga av tredje eller fjerde generasjons dampmaskiner i verda førte til ein kontinuerleg perfektjonering av detaljar og utstyr til skip og maskineri, og alt dette som skjedde, fanst det teikningar for. Det er difor naturleg å få klarlagt kva lagnad byggjeverkstaden sitt omfattande teikningsarkiv frå starten i 1883 og fram til våre dagar hadde fått.

Verksemda på Laksevåg var organisert som andre skipsverft. Dei tekniske teikningane var laga på "Skibstegnekontoret". Innreiingsteikningane på snekkerverkstaden. Tusenvis av skisser og detaljteikningar, teikna på papp, kalkérpapiir eller lerret, låg arkiverte i vide arkivskuffer for seinare bruk. Dyre arbeidstimar på teiknekontoret skulle og måtte brukast til beste for verkstaden sin økonomi. Ein teikning av ei rorblokk, ein strupeventil eller eit rekkesepter var grunnlaget for framstillinga av ein tremodell for støyping av den ferdige delen. Alt kunne brukast om att og vart teke vare på.

Laxevaag Maskin - & Jernskibsbyggeri hadde tida si som sjølvstendig verft frå 1883 til 1929. På det meste talte arbeidsstokken over 1500. I 1929 vart det kjøpt opp av Bergens Mekaniske Verksted, men haldt fram som skipsverft.

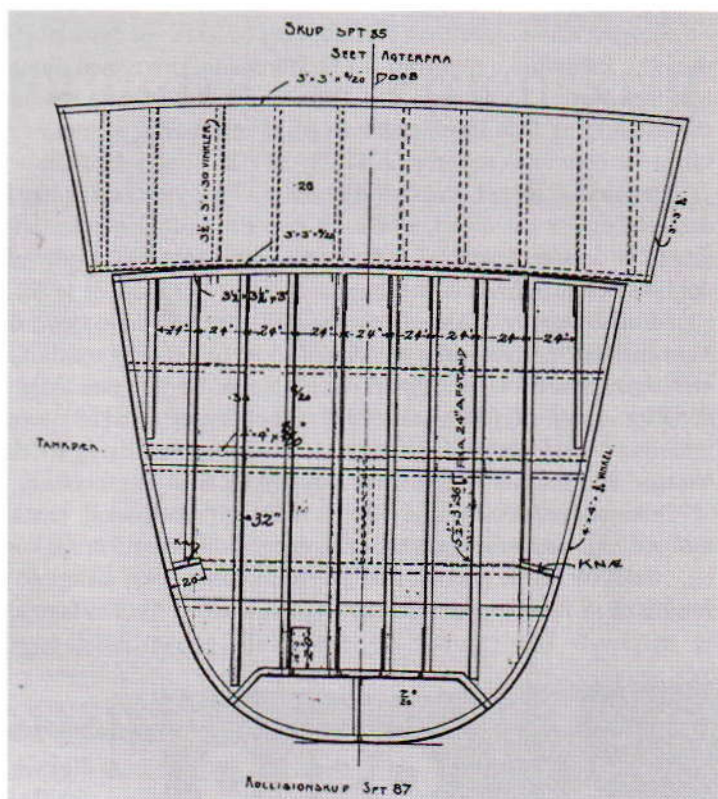
Mange år seinare, i våre dagar, gjekk også BMV over ende. Ei usikker tid følgde, før drifta vart sikra gjennom oppkjøp.

I slike situasjonar skjer ofte det fatale, sett i kulturhistorisk samanheng. Nye eigarar kjem inn og vil starta med "reine ark". Det tyder ofte at gamle arkiv vert brutalt sanerte. Det som har lege trygt i arkivskuffer gjennom kanskje hundre år, ligg ikkje trygt lenger.

Slik gjekk det til at teikningsarkivet til Laxevaag Maskin - & Jernskibsbyggeri ein dag havna på fortauet utanfor administrasjonsbygget. Conatinerane sto klare for vekkøyring til bosplassen. Kontorutstyr som tida hadde sprunge ifrå, arkivmapper, halvmodellar og ymse anna "verdlaust rask" var rydda vekk for å gje plass for den nye tida på Laksevåg.

Men nokon ville det annleis. Folk på Laksevåg hadde mange år tidlegare skipa Laksevåg Kulturhistoriske Forening, eit forum og ein samlingsstad for menneske med haldningar til fortida si. No slo dei til, og i eit "lynåtak" vart arkivskap og modellar redda for framtida. Bak metertjukke betongvegger i ein krigsbunker ligg teikningsarkivet i dag kanskje tryggare enn nokon gong.

For arbeidet med dokumentasjon av Stord tydde oppdaginga av dette arkivet



Kollisionskup
& Baugbaad.

cit vendepunkt. For det var inntil då ikkje noko som tydde på at det framleis fanst andre teikningar av skipet enn det som var kjent då vi byrja arbeidet. No hadde vi truleg funne kjelda som kunne gje oss svar på dei fleste av spørsmåla våre om båten si oppbygging og utrusting.

Dokumentasjonsarbeidet avdekket at mange av teikningane for D/S Stord hadde vore brukt før. HSD fekk bygd D/S Rosendal på same verftet i 1909, og mange teikningar hadde same byggenummer for begge båtane.

Dei fleste teikningane til dampmaskineriet hadde vore nytta svært mange gonger. Det kunne vi sjå av dei lange rekkene av maskinnummer som sto skrivne på teikningane. Dei syntest at mange teikningane hadde vore nytta for støyping av maskindeler til begge dei før nemte HSD-båtane, men også til maskin nummer 155.

Maskin nummer 155 vart installert om bord i D/S Hestmanden. Det er ofte slik når ein leitar etter noko. Enten finn du ikkje det du leitar etter, men noko anna som også har vore sakna. Eller du finn meir enn du hadde vona på. Eller som i dette høvet, der vi vart overraska av eit rikt kjeldemateriale kring D/S Hestmanden og søsteskipet D/S Raftsund medan vi leita etter D/S Stord.

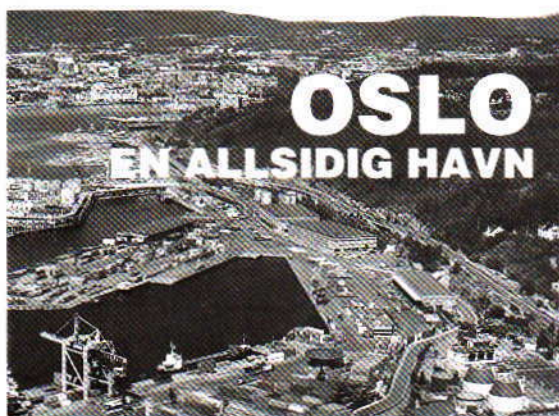
Til nå er teikningsarkivet frå Laxevaag Maskin - & Jernskibsbyggeri lite systematisert, knapt noko registrert. Ei lita foreining, drive med uløna krefter, har ofte nok med berre å halda seg i live. Difor er det vi veit i dag om omfanget av arkivmateriale kring D/S Hestmanden bygd på registreringar som er gjort av oss i søkinga vår etter anna materiale.

Men mykje veit vi, tross alt. Hardanger Fartøyvernssenter har kopi av minst 35 detaljteikningar av skipet, skips -og maskinspesifikasjonane, samt indikatordiagram for dampmaskinen si yting under prøveturen i november 1911. I tillegg er det funne ein halvmodell av skroget.

Samanlikner vi dette dokumentasjonsmaterialet med det som Norsk Veteranskibsklub har samla om skipet tidligare, ser vi at mest ingen av dei nyfunne teikningane frå Laxevaag-arkivet er kjente frå tidligare. Med andre ord opnar dette for ei større forståing av skipet si oppbygging og meir kunnskap om skipet si innreiing i 1911. Spesifikasjonane gjev framifrå beskriving av detaljar i det opphavlege utstyret om bord, i fleire høve til og med om fabrikant eller leverandør.

Dokumentasjonsarbeid er ofte eit spørsmål om tålmod. Det er også eit spørsmål om å sjå samanhengar. Andre moment i slikt arbeid er fagkunnskap, interesse og - flaks. Vi hadde god tru på at vi skulle finna noko materiale om gamle HSD-rutebåt då vi vart låste inn i bunkeren på Laksevåg. Men vi fann altså meir.

Tom Rasmussen Hardanger Fartøyvernssenter



For ytterlige opplysninger kontakt

OSLO HAVNEVESEN

Postboks 230 Sentrum, 0103 Oslo

Vippetangen, Oslo

Tlf. 22 41 68 60 Fax. 22 41 67 51

- fleksible Ro/Ro-anlegg
- container-terminaler
- spesialkraner opp til 40 tonn
- topp maskinpark og trenet mannskap
- serviceverksted
- veg-, jernbane- og kystverts forbindelse

En veteran fra 2. verdenskrig

Historien om "Shetlandsbussen", KNM "HITRA"

Med tanke på de mange liv som gikk tapt, men allikevel de mange liv som ble reddet, er det ikke vanskelig å forestille seg hvor stor betydning "The Shetland Busses" hadde for Norge og nordsjøtrafikken under siste verdenskrig. Av avgjørende betydning for at så mange livstruete ble reddet ut fra Norge de siste krigsårene, var den store gaven vi fikk fra USA da vi aller mest trengte den, nemlig overføringen av 3 ubåtjagere (Sub.Chasers) til NNSU (Norwegian Naval Special Unit) eller bedre kjent som "Shetlandsgjengen". Fartøyene heiste norsk kommando den 26. oktober 1943 og fikk navnene KNM Hessa, KNM Vigra og KNM Hitra.

Da Hitra ble funnet delvis sunket utenfor Karlskrona i Sverige i 1982 og restaurert, ble Hitras Venneforening stiftet med tanke på historien om "The Shetland Busses". Venneforeningens oppgave var å samle ressurser for å bringe "Hitra" hjem til Norge og restaureres til sin originale versjon, KNM HITRA.

Nordsjøtrafikken startet allerede så tidlig som i 1941 og varte hele krigen ut. Mannskapene besto hovedsakelig av fiskere og sjøfolk som var kjent på Norskekysten. Fra begynnelsen var de organisert som sivile irregulær gruppe med base på Lunna Voe, men fra 1942 i Scalloway. Senere ble den omdannet til en organisert halvmilitær enhet. Fra 1943 ble de organisert under Den kongelige norske marine som en spesial enhet, NNSU (Norwegian Naval Special Unit) med base i Scalloway. Hovedoppgaven for "Shetlandsgjengen" var først og fremst å bringe agenter, sabotører og militært utstyr til motstandsbevegelsen i Norge. Deretter å bringe livstruete flyktninger, agenter, sabotører og nordmenn som ville gå inn i alliert tjeneste for å kjempe for friheten over til Shetland. Etterhvert som tyskerne ble oppmerksomme på denne illegale fiskeskøyte-trafikken, ble det satt inn flere patruljebåter og fly i de aktuelle områdene. De saktegående lite bevæpnede fartøyene hadde lite å stille opp mot denne overmakten og ekstremt vær, så etterhvert ble tapene store.

I løpet av vinteren 1942-43 var tapene totalt 10 fartøyer. 44 av mannskapet og mer enn 60 flyktninger omkom i tyske angrep og storm i Nordsjøen. Av denne årsak ble det besluttet at trafikken måtte stoppe til man eventuelt fikk anskaffet hurtiggående og bedre beskyttede fartøyer.

Det ble sett på en rekke fartøytyster i Storbritania uten å komme frem til noen god løsning. Dette kom sjefen for de amerikanske marinestyrker i Europa, admiral Nimitz, for øret. Han var redd for å miste de verdifulle etterretningene om tyske marineoperasjoner langs norskekysten, så han anmodet president Roosevelt om å gi nordmenn 3 små ubåtjagere (sumarine chasers). Disse fartøyene ble fraktet



over til Skottland i august 1943, modernisert og heiste norsk kommando den 26. oktober 1943.

KNM Hitra hadde sin første tur til Norge allerede 17. november 1943 til Skorpesund på Sunnmøre. Etter at disse fartøyene ble satt i drift, ble tjenesten adskillig mer effektiv. Av totalt 114 turer utførte KNM Hitra 43. 98 av det totale antall turer var vellykket.

Ingen menneskeliv gikk tapt og de materielle skadene var minimale.

Fra 1941 til frigjøringen i mai 1945 hentet "SHETLANDSBUSSENE" 373 flyktninger fra Norge, landsatte 192 agenter og 383 tonn militært utstyr i Norge.

Mange har bidratt sterkt til at shetlandstrafikken ble så vellykket som den ble. Disse personene nevnes ikke her, men en person må likevel nevnes, Leif Andreas Larsen, kalt "Shetlandslarsen". Han gjennomførte en rekke heltmodige og dristige tokt mellom Shetland og Norge. For sin inn-

sats ble han den høyest dekorerte norske marinesoldat under 2.verdenskrig. Nevnes bør også Ingvald Eidsheim og Peter Salen som delvis var skipssjefer på KNM Hitra og KNM Hessa. Til slutt må nevnes Mr. Moore som eide slippen og skipsverkstedet på Scalloway. Han var til uvurderlig hjelp for å holde fartøyene operative.

I 1959 ble alle 3 fartøyene avhendet. KNM Hessa og KNM Vigra gikk over i privat eie og er nå tapt for alltid, mens KNM Hitra ble "solgt" for NOK 1,- til Croftholmen Sjøguttskole ved Brevik. Der lå den i 3 år og ble brukt til undervisning i sjømannskap, men aldri seilt for egen maskin. Deretter gikk den over i privat eie og skulle bygges om til lystbåt, men prosjektet ble gitt opp av flere eiere. Det er lite vi vet om fartøyets historie frem til 1968 da den ble kjøpt av porsgrunnmannen Ingemann Nordfjellmark for NOK 600,-. Fartøyet lå i Karlskrona, og eier var fredrikstadmannen Peter Zwilgmeyer. Nordfjellmark skulle montere 2 stk. lokomotivmotorer hver på 3000 HK som han hadde kjøpt for NOK 4.000,- fra det svenske jernbaneselskapet.

Motorene ble aldri installert, for i mellomtiden hadde 2 svenske ungdommer åpnet bunnventilene så båten sank. Det ville koste 18.000,- svenske kroner å heve den, så Nordfjellmark overlot fartøyet til Den svenske Marine.

I 1982 ble den funnet sunket med bare baugen over vann utenfor Karlskrona, og i en meget dårlig forfatning. Til alt hell var de originale motorene tatt i land før fartøyet gikk til Sverige. Det er de samme motorene som er ombord i fartøyet i dag.

Da nyheten om at KNM Hitra var funnet, ble "Hitras Venneforening" stiftet. Venneforeningen begynte straks arbeidet for å få KNM Hitra hjem til Norge og restaurert. At KNM Hitra og hva fartøyet sto for hadde mange venner, var åpenbart. Penger ble samlet inn, informasjon, deler/reservedeler og tegninger etc. kom fra marinen, privatpersoner, England og spesielt fra Shetland og USA.

I 1983 ble fartøyet fraktet hjem til Norge, nærmere bestemt til Oma Baatbyggeri på Stord, som hadde fått i oppgave å restaurere fartøyet til original versjon. Penger til restaureringen var skaffet til veie ved innsamlinger og bevilgninger av Stortinget.

Fartøyet ble ferdig restaurert våren 1987, og har siden seilt langs kysten som et levende museum til minne om Shetlandstrafikken under krigen. Fartøyet har også besøkt Shetland ved to anledninger, senest i 1993. Da besøkte fartøyet Scalloway, Mr. Jack Moore, "Crown Prince Olav Slipway" og en rekke personer fra "Shetland Norge venneforening".

KNM Hitra, eller VDS-16 "Hitra" som fartøyet heter i dag, er det eneste gjenværende marinefartøy fra 2. verdenskrig som fortsatt er under norsk kommando, men tilhørende marinemuseet.

Veteranshipsverftet Bredalsholmen

NÅ VIRKER ALT. KOM MED OPPDRAG!

Etter over to års iherdige restaureringsarbeider er dokkanlegget på Bredalsholmen i Kristiansand klar til drift. Ny dokkport er bygget, pumper overhaldt og kraner sertifisert. Verkstedbygninger og maskiner er satt i stand, foruten at det også er investert i en splitter ny platehall med mye godt utstyr. På plass er også det viktigste av alt; -FAGFOLK som kan skip.

I løpet av 1995 gjør Stiftelsen Veteranshipsverftet spranget fra sysselsetningsprosjekt til fartøyvernsenter med særlig kompetanse på skip i jern og stål. Nå kan gammel kunnskap føres videre til nye folk. Vi har sikret oss førsteklasses instuktører fra det gamle verftsmiljøet i Kristiansand, og i disse dager ansettes to nye fagarbeidere som går umiddelbart inn i et opplæringsprogram i bl.a. klinking.

Som en del av kursopplegget i skrogarbeider vil det bli satt i gang restaurering av D/S Fram, bygget på KMV i 1884. Båten trafikkerte Sirdalsvannet fram til 1946 og skal få hjemmehavn på Tonstad også i framtida dersom alt går etter planen.

Men det er D/S HESTMANDEN vi regner med skal bli den store utfordringen i de nærmeste åra. Verftet er i gang med en tilstandsundersøkelse av kjeler og maskin, en del sikrings- og malerarbeider er også utført. Parallelt med dette samles og systematiseres tegninger og annen dokumentasjon som er nødvendig for å kunne gjøre jobben. I tillegg arbeider verftet meget aktivt for å skaffe midler til restaurering av skipet og er således blandt initiativtakerne til innsamlingsaksjonen i anledning frigjøringsjubileet: Gi krigsseilerne et verdig minnesmerke. Fartøyvernet har mange uløste oppgaver som venter. På Bredalsholmen håper vi å kunne tilby såvel håndverks- som rådgivningstjeneste i framtida. Vi håper at vi skal kunne samle både kunnskap og nødvendige maskiner og utstyr og ellers være et hyggelig og lærerikt sted å komme til for såvel ihuga fartøyvernere som andre besøkende.

Gunnar Eikli



D/S "Fram" ankommer Bredalsholmen.

KUNSTMAPPEPROSJEKTET

Norsk Veteranskibsklubs fond til bevaring av eldre fartøyer

Fondet ble stiftet i 1986 med formål å skaffe midler til restaurering og bevaring av Norsk Veteranskibsklubs fartøyer, først og fremst:

D/S "Hestmanden", D/S "Børøysund" og D/S "Styrbjørn".

Fondet er basert på en "kustnergave" til klubben av fem anerkjente grafikere som har bidratt med hver sin litografi til kunstmappen. Hver litografi er trykket i 200 eksemplarer (unntatt ett, der opplaget er 225), signert og nummerert.

De frem kunstnerne er:

Karl-Erik Harr
Hans Gerhard Sørensen

Dag Rødsand
Bjørn Willy Mortensen

Geir Kleppan

Fondet disponerte ved starten av 200 kunstmapper for salg. Pr. i dag er det solgt over 80 mapper. Overskuddet fra salget skal i henhold til vedtektene bli fordelt med minst 25 % til D/S "Hestmanden", 25 % til D/S "Styrbjørn" og 25 % til D/S "Børøysund". Fondet står noe friere i fordelingen av de siste 25 %, men i realiteten vil også disse midler tilfalle de 3 fartøyene. Fondets regnskap revideres av statsautorisert revisor. Fondet har i de siste år bidratt med ca. NOK. 250.000,- til restaurerings- og bevaringsarbeid tilknyttet klubbens skip i en periode hvor NVSK's økonomi har vært meget anstrengt. Foruten direkte bidrag til konkrete arbeidsoppgaver ombord, vil vi trekke frem at Fondet også har finansiert utarbeidelse og trykking av D/S "Hestmandens" historie. Vi regner med at Fondet vil være en helt nødvendig og vesentlig bidragsyter til de restaurerings- og bevaringsarbeider klubben vil iverksette i de nærmeste år. Fondets muligheter til bistand til klubben vil naturligvis være direkte knyttet opp mot salget av de resterende 120 kunstmappene.

Mappesalget har frem til nå vært rettet mot en lukket gruppe bestående av medlemmer i NVSK og firmaer/organisasjoner med spesiell tilknytning til klubben. Resposen fra denne gruppen har vært god og vi har fått svært gode tilbakemeldinger på kvaliteten av arbeidene og flere kjøpere har kommet tilbake og kjøpt en ekstra mappe.

Motivene på litografiene har som tema sjø og kystkultur. Bildene er varierte og stemningsfulle og passer like godt på kontorveggene som i "godkroken" hjemme i stuen. Av spesiell interesse for Veteranskibsklubs medlemmer er Karl Erik Harrs' litografi som viser D/S "Hestmanden" i skipsleia med øya/fjellformasjonen Hestmanden i bakgrunnen.

For å få større fart på salget, vil vi nå gå ut og tilby mappen til interesserte også utenfor NVSK's rekke. Prisen på mappen er NOK 7.000,- + 3 % kunstneravgift, totalt NOK 7.210,-.

Mappen kan bestilles ved henvendelse til Fondet, eller ved å betale inn salgssummen direkte til Fondets bankkonto. Er du interessert eller vet om noen som er det, vennligst ta kontakt og adressen er:

Norsk Veteranskibsklubs Fond til Bevaring av Eldre Fartøyer
P.O. Box 1287 Vika, 0111 OSLO. Bankgiro: 6011.05.18482.
NB. Oppgi tydelig: Navn, Adresse og telefonnummer.

Returadresse:
Postboks 1287 Vika,
N-0111 OSLO
Tlf.: 22 41 70 41

