

DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskipsklub, Veteranskipslaget Fjordabåten, Bergen, Nordhordland Veteranbåtlag og Atløys Venner.

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

Opplag 2.105

Styremedlemmer 2002

Norsk Veteranskipsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO
Tlf.: 22 41 70 41- Båtene 22 41 63 12
Bankkto. 8998.07.36580

Formann: Pr. telefon
Magne J. Hansen 90 57 07 62
Kontor: 22 16 76 90 Fax: 22 16 76 91

Kasserer:
Else Ellila p: 22 68 52 52

Sekretær: Øyvind Ødegård 64 86 82 55
90 03 39 22

Veteranskipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5816 BERGEN
www.fjordabaaten.no

Formann: Pr. telefon
Harald Kvinge p: 53 41 52 14
a: 53 49 13 00

Kasserer:
Arne Lyngtun 55 28 07 31

Sekretær:
Trine Marcussen 55 33 79 75

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 OSTEREIDET
Leiar: Pr. telefon
Tor Bjørgaas 56 35 41 82

Nestleiar:
Vidar Lehmann 55 12 05 67

Kasserer:
Hjørdis Lillejord 56 39 52 45

Sekretær
Ragnar Berg-Hansen 55 29 60 00

Effektforvalter:
Vigdis Markussen 56 35 01 21

Atløys Venner

Danielsvike 23
N-6900 FLORØ

Innholdsfortegnelse:

Side

- 4 Formann har ordet
- 5 Veteranutflukt fra Bergen til Storebø i Austevoll
- 8 «Veteranskipstur langs Sørlandskysten»
- 18 En festning, et kulturminne, et symbol
- 25 Den tunge krysseren "Blücher"
- 27 "Blücher", som modellprosjekt
- 29 Oslo Havn før og nå
- 31 Prospektkortet Del VIII
- 37 KNM "Hitra", en seiglivet ubåtjager
- 44 D/S "Oster" – på full fart forover

Forside: Veteranbåter på rekke og rad. Fra venstre: M/S «Atløy», M/S «Granvin» og D/S «Børøysund» til ankers i Homborsund juli 2002.

Foto: Trine Marcussen

Baksiden: D/S «Oster» sumaren 2002.

Foto: Harry Runderheim

Stofffrist neste nr.: 15. januar 2003

Den nye redaksjonskomiten til Dampskibsposten

Redaktør:

THOR HANSEN

Teknikergt.5

3912 Porsgrunn

Tlf. 35 55 52 01

e-mail: tho-h@online.no



JØRGEN A. BANGOR

Daniel Walstadsvei 1

0493 Oslo

Tlf. 918 63 564. Jobb: Tlf. 22 02 28 51

e-mail: jorgen.bangor@riksarkivaren.dep.no



Trine Marcussen

Nicolaikirkealmening 3

5003 Bergen

Tlf. 55 33 79 75

e-mail: buv-matr@hfk.vgs.no



Jostein Sørensen

Godalsveien 26

5355 Knarrevik

Tlf. 56 32 21 22 mobil: 906 96 973

e-mail: jsorensen@mil.no



Manuskripter, bilder etc. til Dampskibsposten sendes redaktøren, helst på e-mail, men disketter, maskin- eller håndskrevne innlegg mottas også med takk.

Redaktøren forbeholder seg retten til å endre innkommet materiell.

DAMPSKIBSPOSTEN

Selv om man ikke er tilsluttet noen klubb er det fullt mulig å abonnere på bladet.

Dampskibsposten kommer ut med 3 nr. pr år og koster kr. 115.- i året.

Ta kontakt med redaksjonen hvis du vil ha bladet tilsendt.

Formann har ordet

TAKK TIL REDAKTØREN FOR 50 NR.

Ved halvårskiftet fikk vi beskjed fra Arne Drage at han måtte si fra seg redaktøransvaret for Dampskibsposten på grunn av sykdom. Det skjedde skriftlig og ryddig med vedlagt regnskap. Denne legningen har avspeilet seg i selve bladet i alle år, med et smakfullt oppsett og punktlig utgivelse.

Men han har også evnet å skape seriøsitet i innholdet med sitt varierte stoff både om interne saker i partnerforeningene, men også gjennom interessant eksternt marinhistorisk innhold for en stadig økende leserkrets.

De siste årene utviklet han også en løssalgstjeneste til skipsinteresserte utenfor foreningene våre, som for lengst har passert 100 eks. Dette har nok etter hvert skaffet oss flere medlemmer, på hver vår kant.

Da Arne midt på 80- tallet så en utfordring i å ta ansvar for Dampskibsposten var bladet mer eller mindre internt for Norsk Veteranskibsklub med et beskjedent omfang og opplag. Han var kjent for å være systematisk, hadde bakgrunn som skipper og styremedlem i foreningen, styrmann i langfart og hadde vokst opp med fjordabåtene i Hardanger, så vi visste at dette ville gå bra. Men at det skulle bli 50 fyldige nr.og et opplag som passerer 2000, på DUGNADSBASIS, hadde vel ingen våget å tenke ?

TAKK, Arne! Med dette har du skaffet deg plass som en hedersmann i det norske veteranskibsmiljøet!



Samtidig kan vi berolige leserne med at hans medredaktør gjennom mange år, Thor Hansen i Porsgrunn, har sagt seg villig til å overta redaktøransvaret på samme betingelser som Arne.

For å styrke kontakten med partner- foreningene, og sikre stoff, er det nå i ferd med å bli dannet en redaksjonskomite med en representant fra hver.

Vi vet allerede hva Thor er god for – takk for at du er villig og LYKKE TIL!

Magne J. Hansen.



Veteranutflukt fra Bergen til Storebø i Austevoll

Fjorårets Modalstur var i folks minne da de den 26. mai 2002 kunne reise på søndagsutflukt tur-retur med fjordabåter, veteranbussar og biler fra Bergen til Storebø i Austevoll. Hovedarrangør var Veteranskipslaget Fjordabåten, Austevoll Kommune og Bergens Tidende.

Ved Bryggen i Bergen lå tre gamle fjordabåter til kai, med tre rutebiler rett ved, klare for å frakte reisende til Storebø. Der var anledning til å reise med veteranbuss ene veien og båt den andre, eller vice versa. De som vekslet mellom buss/båt, fikk med seg avgangen og ankomsten til båtene, ferge Krokeide/Hufthamar, samt en liten rundtur i Austevoll. Underveis anløp M/S Bruvik Kleppstø, Klokkearvik og Austevollshella, M/S Midthordaland anløp Alvøen, Hjeltestad og Sandtorv, mens M/S Granvin hentet reisende ved Brattholmen.

Om bord var der musikalsk underholdning. Sjøbussene kunne tilby henholdsvis 16 musikanter fra "Løen Storband" og 4 fra "Kystartilleriet", mens lokalrutebåten



Søndagsutflukten til Storebø satte fokus på det yrende livet som var på kaiområdet i tidlig etterkrigstid.



Utenfor Leanaustet fanget en Magirus stigebil fra 1956 stor oppmerksomhet. Vi ser fullt med folk i bakken fra brannbilen og ned til kaien, hvor M/S Granvin ligger.



Avreisens tid nærmer seg. Folk har inntatt sine plasser for hjemreise fra Storebø i Austevoll til Bergen.

hadde Ole Fjeld på trekkspill og Stig Espedal på gitar. Selv om plassen er trang langs rekken, lot noen seg føre hen i valsetakten. Per Alsaker fra Norsk Skipsfartshistorisk Selskap hadde tatt med seg album med gamle sv/hv bilder av HSD-båter fra 1883-1928, og disse viste han velvillig til alle medreisende som var ombord på HSD-båten fra 1931. Sveler og kaffe ble glemt i denne stund. Artig var det også at styrhuset fikk besøk av Bjarne Mehammer, som i sin tid var skipper på M/S Granvin fra 1961 og til båten var solgt i 1968 til Olav Linga. I 1988 kjøpte som kjent Veteranskipslaget Fjordabåten M/S Granvin, og han som var skipper i perioden 1988-1991, Olav Aag, kom også opp i styrhuset. Mye historisk sus over denne turen altså!

Leden langs kysten, den viktigste av alle ferdselsveier, går gjennom Austevoll. Etter to og en halv times ferd, kunne fjordabåtene sammen dra inn til Storebø og legge til kai. I tillegg dukket M/S Haganes fra 1907 opp, samt Colin Archeren "Hardsjø" fra 1952. Med svære havgående fiskebåter i bakgrunn, som et monument på at Austevoll er en av de største fiskerikommunene i landet, var det et overveldende syn sett fra vannsiden.

Foran gamle ærverdige Austevoll kyrkje fra 1891, som det forøverig ble avholdt orgelkonsert i, parkerte de tre bussene og de tre brannbilene. I de nesten 4 timene vi var der, gikk veteranbussene til Gaia Veteran i skytteltrafikk til og fra Hufthamartunet, - et gammelt gårdstun som nå er blitt til bygdemuseum. Nedenfor alt dette, på kaiområdet, var det stor stemning med masse folk som vrimlet rundt på markedet. Der fikk man smaksprøver på havets mange produkter, og man kunne kjøpe hele sider av velsmakende røkelaks fra salgsbodene. Leanaustet hadde dessuten spesialiteten villsau på menyen.

Båtmusikantene inntok scenen og inviterte folkemengden på konsert og bryggedans. Sildakongen dro noen skrøner fra samme scene. Ordføreren i Austevoll skrøt av arrangementet, og berømmet alle deltakende foreninger og lag. Normalt skulle Bergen Veteranvogn-Klubb ha deltatt med sine mange og flotte veteranbiler, men ordføreren kunne opplyse om at de deltok på et stort og tradisjonsrikt arrangement på Voss (VossaRudl'n) denne aktuelle dagen.

Da avgangstiden for søndagsutflukten nærmet seg, rygget de to fanabilene og osbussen ned til kaien og parkerte foran båtene, slik at folk kunne velge hvilket fremkomstmiddel de ville reise hjem med. Totalt var det ca. 400 som løste billett denne dagen. En kan trygt si at det var en vellykket veteran opplevelse fra Bergen med buss og båt til Storebø i Austevoll.

Tekst og foto: Trine Marcussen

"Veteranskipstur langs Sørlandskysten"

Invitasjon gikk ut til mannskaper og medlemmer av Atløys Venner, Norsk Veteranskipssklubb og Veteranskipslaget Fjordabåten om å bli med på sørlandstur den 11.-23 juli 2002 i forbindelse med Forbundet Kystens landsstevne i Kristiansand. I samseiling med M/S Atløy fra Florø, dro M/S Granvin fra Bergen for å møte D/S Børøysund fra Oslo, i Brevik. Sommerferien skulle vise seg å bli noe helt utenom det vanlige for oss 60 som deltok på denne turen.

Etter først å ha avholdt livbåtøvelse samt prøvd livbeltene, la M/S Granvin og M/S Atløy sammen ut fra Holbergskaia i Bergen. Halvannet døgn var estimert seilingstid fra Bergen på direkten sørover mot Porsgrunn. Innenfor leden vår lå snart et svart belte av regn, lyn og torden, men siden vi var i "Faradays bur", var vi trygge. Sol og sommer på Sørlandet skulle nå oppleves!

Skipperne og maskinistene gikk 6-timers vakter, mens vi matroser var på tre team, så vi fikk 4-timers vakter. Til forskjell for vanlig, var skipsførerne navigatører som kun tok roret i trange farvann og når vi skulle legge til og fra kai. Vi matroser hadde rortjeneste og etter beste evne prøvde vi å holde "steady kurs" etter skipsførers formaninger. Min brovaktjeneste begynte kl. 04 om morgenen, hvilket krevde sin søvn i forkant. Vi sov derfor på skift til vi ble vekket for avløsning. Det var fasinerende å styre inn i soloppgang. Som førstereis matros over slik en lang strekning som Bergen - Porsgrunn, var det også spennende å få anledning til å jobbe i team og se hvordan navigeringen foregikk. Skipsførerne hadde på forhånd programmert GPSen og denne kursen skulle vi forholde oss til. M/S Atløy har autopilot, så deres kjølvann viste hele tiden en rett linje. På M/S Granvin styrte vi derfor så ofte vi kunne etter M/S Atløy, i blant etter faste holdepunkter på land, og noen ganger etter kompass. M/S Atløy går litt hurtigere enn oss, utenom i motsjø, så derfor var det også naturlig at vi fulgte trofast etter i kjølvannet deres. En fullgod bein kurs uten for mange graders avvik var vanskelig, i hvert fall for meg som rett før hadde fått matrossertifikatet.

M/S Granvin måtte skifte dieseloljefilter og grovsil underveis, hvilket krevde motorstans. Hva var vel mer hyggelig enn å legge turen innom Hestholmen ved Kristiansand, hilse på og "gå ombord" i D/S Hestmanden, som lå i tørrdokk, - en gammel stykkgodsboat bygget på Laxe våg Verft i Bergen i 1911.

Langesund var neste mål. Der hamstret vi mat, spylte og skrubbet både båten og oss selv, før vi seilte sammen med M/S Atløy inn til Brevik i solrikt vær. Der fikk vi hyggelig gjensyn med D/S Børøysund som kom ut og møtte oss. Alle tre båtene fløytehilste på hverandre, før vi la til kai ved Brevikbroen. Der var det baccalaofestival, og folk spiste baccalao og nøt øl over alt; ved bordene, i veigrøften og oppå midtrabatten, - et nokså kaotisk syn. Deretter gikk turen med passasjerer inn



De like gamle fjordabåtene M/S Granvin og M/S Atløy byttet om å gå i rute mellom Kristiansand og Bragdøya.

Frierfjorden til Porsgrunn. Ved en fyrlykt, ved siden av et gårdstun, kunne vi se kuer og sauer beite på grønn sektor. Vi passerte også Porsgrunn Porselensfabrikk, som ligger i vannkanten mellom to broer, og disse måtte åpne seg for konvoien vår. Bilene på broen måtte pent stanse opp og folk kom faktisk ut av bilene sine for å se nærmere på dette sjeldne synet av de tre flotte fjordabåtene.

Vel-fortøyd kom ankerdrammen frem. Noen benyttet anledningen til å besøke hverandres båter, andre til å se byen, mens atter andre praiet en hyggelig type med tresjekte for å ta gode bilder av veteranbåtene fra sjøsiden. I tillegg tok han oss med på tur oppover elven som leder til Skien. Langt innover fikk vi motorstans, men vi rodde oss ut av situasjonen...

På kvelden var der spleisefest hos D/S Børøysund, og alle båtene bidro med sitt. Verten hadde fantastisk baccalao og koteletter, M/S Granvin kom med kylling, salat og jordbær, mens M/S Atløy brakte med seg ølaggregatet... Vi koste oss ut i de sene nattetimene, og dans på dampskibsdekket var en selvfølge. Kathleen Kallestad fra M/S Granvin spilte torader, Magne Hansen fra D/S Børøysund trakterte trekkspill og Bjørnulf Standal fra M/S Atløy spilte gitar.

Det er 150 år siden hjuldamperen D/S Trafik startet rutetrafikk mellom Skien og



Rett før Kragerøs innseiling passerer Kreppa, en prøvelse for enhver skipsfører, men en nytelse for alle oss andre. Kullfyrbøterne på D/S Børøysund skuffet riktig så godt innpå her, men heldigvis for M/S Atløy gikk røyken i annen retning.

Langesund. Dette jubileet ble feiret søndagen, med åpen publikumstur ut fjorden til Langesund.

I nattens sene timer tas mange avgjørelser over god drikke: Så kl. 11 dagen derpå stilte Granvins maskinist Kurt Vika, restauratør Magnhild Unstad og matros Trine Marcussen opp, klare til å lempe kull på dampskipet fra 1908. Med lånt kjeledress, med svetteklut på baklommen, og vernesko med ullsokker oppi, var jeg kledd og klar for oppgaven.

Med en andektig følelse gikk vi ned lederen til maskinrommet i D/S Børøysund. Det som slo oss der og da, var stillheten fra hovedmaskinen, en maskin med trippel ekspansjon. Både M/S Atløy og M/S Granvin har som kjent Wickmann dieselmotor, og forklaringen på "stillheten" vi fikk, var følgende: Bensin- og dieselmotorer bråker fordi drivstoffet forbrennes hurtig, nærmest eksploderer, inne i sylindrene. Mens i et dampmaskinanlegg forbrennes drivstoffet langsomt utenfor selve maskinen, i en dampkjele. At den originale dampkjelen fortsatt er kullfyr, gir forøvrig D/S Børøysund stor verdi som kulturminne.

Som matros ser man omgivelsene vi passerer og man ser om båten skal legge fra kai i akterspringen eller forut. Som maskinist eller fyrbøter må man tenke seg til hva



Fellesmåltidene ombord i båtene var virkelig en sosial og koselig stund. M/S Granvin byr her på laksemiddag i Kragerø.

som skjer. Melding via maskintelegrafen fra oven var: "agterover sagte". Å ja, tenkte jeg, da er det akterspringen vi går ut fra. Når en ikke ser fra maskinrommet, må en kompensere med å bruke andre sanser. Som fyrbøter fikk vi rake glørne på ristene i kjelen, spa ut fra kullbaks og lempe dette kullet innpå kjelen. Kullforbruket var på ca. 220 kg pr. time, hvilket gir en fart på ca. 9 knop. Det er 1 knop mindre enn hva de to andre båtene kan yte.

Ved kjelen var der varmt, - utrolig varmt. Svettedråpene rant nedover hele kroppen og samlet seg i skoene. Vi prøvde å kompensere vanntapet på denne 4-timers turen med halvannen liter vann, men det var ikke nok. Da D/S Børøysund fløyte én gang, tenkte jeg; å ja, nå passerte vi den ene broen. Neste fløyting var ved andre broen. Ved en senere anledning var der fløytehilsen og en pinglefløyte svarte. Senere var der ingen fløytehilsen før etter to timer. Hva vi passerte i mellomtiden, vet jeg ikke, annet enn at vi sikkert passerte smale farvann etter maskintelegrafen å dømme. Plutselig var der voldsom aktivitet fra oven, og da vi gikk opp etter å ha fått kommandoen "vel" i maskinen, viste det seg at vi allerede lå til kai i Langesund. Vi gikk opp på øvre dekk og spiste ertesuppe, for vi trengte noe salt mat for å forhindre for mye væsketap. Der var vi et kvarter og så var det ned igjen. To nye timer med



Vikarierende fyrbøtere på D/S Børøysund; Magnhild Unstad med vannflaske og undertegnede med kulltilsmusset kjeledress. Skorsteinsrøyken ser tilfredsstillende ut! Foto: Carl Fredrik Torsager.

kullskuffing og raking av glørne hvert kvarter. Herlig! Ryktene forteller at da vi passerte aldershjemmet ved Porsgrunn Porselensfabrikk, ble der stor ståhei og aktivitet på verandaen da dampen gikk forbi. Etter endt dyst fikk vi ikke komme ombord i M/S Granvin igjen før vi hadde trampet av oss kullstøvet. Og så bar det rett i dusjen.

Siden der står i vedtektene til Fjordabåtlaget om "bevaring", benyttet vedlikeholdsgjengen på M/S Granvin tiden til å skrape teak, glatte med sandpapir og lakke brosidene. Børøysundgjengen kom etter hvert ombord, og vi danset til Kleppeviks musikk. Da ble jeg like varm som da jeg lempet kull tidligere på dagen.

Morgenen etter da vi våknet opp, var der ingen krusning på elven. Vi hadde oss en kaffetår i solen, så på dusjkøen som vokste, og vi spiste våre skiver ute på dekk og langs kaikanten. D/S Børøysund våknet etter hvert også til liv, - i hvert fall fyrbøteren, for den svarte røyken steg plutselig til vær.

Etterpå fikk vi omvisning på Porsgrunn Porselensfabrikk av turistsjefen, før M/S Granvin dro over fjorden til omvisning på petrokjemianlegget hos Norsk Hydro på Rafnes.

Utenfor Brevikbroen møttes alle tre båtene igjen. Neste reisemål var videre



Betongslepebåten "Hans Martin" ønsker velkommen til Porsgrunn.

Foto: Thor Hansen.

nedover Telemarkkysten til Kragerø. Like før Kragerøs innseiling passerte vi Kreppa, en prøvelse for enhver skipsfører, men en nytelse for alle oss andre.

Som seg hør og bør, fortøyde D/S Børøysund aller først til kai, før vi andre fortøyde oss utenpå denne. Hver dag hadde vi fellesmiddag ombord i en av båtene og Granvins meny var avkokt laks med poteter & agurksalat samt jordbær med is til dessert til alle. Kutteren Christiana fortøyde seg utenpå oss, og spilte for oss. Danseløvene benyttet som vanlig enhver anledning. Koselig var det også å gå runder i byen kveldstid, med tilhørende nøgenbading nattestid.

Vi forlot så Kragerø for full guffe, slik at vi fikk et forsprang på de to andre båtene. I det rene havet stoppet M/S Granvin i et brennmanetfri område, og skipperen forkynte: "Tid for bading!". Skiven med makrell i tomat ble hurtig forlatt, og hopping fra styrehustaket var en selvfølge! Artig nok fløytet D/S Børøysund til oss badenymfer da de tok oss igjen. Kursen satte vi videre vestover i den sørlandske skjærgård mot Lyngør, - en parademarsj med D/S Børøysund i front. Da vi rundet Den Blå Lanterne, hørte vi skibsklokker fra de mange gamle ærverdige hvite trehusene. For hver en skibsklokke som ga honnør, fikk de en fløytehilsen tilbake. Opplevelsen gikk inn under huden på oss alle.



Omvisning hos tidligere O. B. Sørensen's rederi på Tromøya.

Forbi Sandøya passerte vi M/S Søgne, ved Tromøybroa vinket vi til "Boy Leslie" (tidligere "Ekstrand"), og siden jeg er arendallitt, fikk jeg "tude" til familien langs sjøsiden på vei inn mot byen. Vi likte så godt å fortøye til Arendal Dampskibskai, med sitt historiske sus, så da alle tre båtene var ferdige med å fortøye, kastet vi loss og gjorde det én gang til ... Bygningen til tidligere Arendal Dampskibsselskap fikk på ny svart kullfyrt røyk inn gjennom vinduene sine! Denne kvelden var det M/S Atløy sin tur til å invitere på fellesmiddag, så fiskesuppen nøt vi på dekk alle sammen. Mange benyttet "landloven" til å oppleve Tyholmen, Pollen og Jørgensens Konditori. Om kvelden var der stor stemning under dekk, med allsang til torader-, gitar- og trekkspillmusikk.

Dagen etter tok vi turen ut til Brattekleiv på Tromøya med M/S Granvin. Der ventet omvisning med Birger Smith Sørensen i hans private maritime museum. Tidligere bygget O B Sørensen treskuter der, og man kunne ane atmosfæren fra en svunnen tid i de svære bygningene hvor trebyggerutstyret fortsatt står intakt.

Vi fulgte hele tiden båtens rytme, unntatt i Arendal, for avreisen ble der forsinket grunnet en forsvunnen kokk. Men til slutt, med et fremmed element i form av en handlevogn ombord, kunne vi sette kursen ut Galtesund, vinke til Merdø og se de to Torungenfyrene forsvinne i det fjerne bak oss.

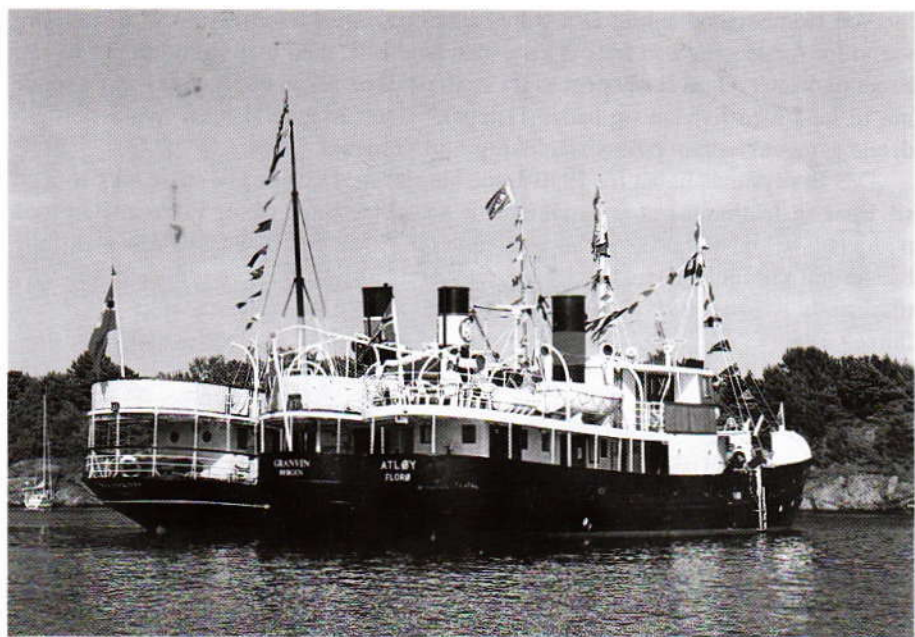
Ved Homborsund ankret D/S Børøysund opp, og vi fortøyde oss til denne. Her var vi for første gang helt for oss selv, uten landfeste, men med sjø rundt oss på alle bauer og kanter. Også her hoppet vi fra styrhustakene når vi badet, mens andre rodde inn til land med livbåter og badet. Dampskibsfører Magne Hansen spanderte også denne gang ankerdrum på oss alle; deilig rom i rom sjø.

D/S Børøysunds livbåt fra 1930-årene ble sjøsatt. Den var gissen og lakk som en sil. Etter en del timers trutning monterte de Seagullmotoren på, og vi ble invitert med på tur. Fra sjøsiden var det et imponerende og majestetisk syn å se disse praktfulle båtene fra alle mulige vinkler; - med deres rett bauger, massive midtskipshus med teakbro og livbåt ved skorsteinen, så vi kjørte i sirkel om båtene mange ganger. Vi fartet videre, inn trange bukter uten synlige utganger. Lokalbefolkningen så oss, stimte til, og lo sammen med oss. Vi som fikk æren av å sitte ved siden av livbåtføreren, fikk ikke gjort annet enn å øse med 10-liters pøsen. Humoren var i en særklasse. Kveldsstid var der igjen tid for båtorkesteret vårt, og vi skralte og sang til det lysnet av dag. Båtene lå forøverig på svai om D/S Børøysunds anker kvelden, natten og morgenen til ende. Rart med fysikkens lover i grunn: Siden båtene sentrerte om ankerytterpunktet, var M/S Atløy halvannen meter nær landkjenning i løpet av natten etter at vinden og strømmen hadde endret retning. Nattevaktene passet på, vekket skibsføreren, men de var skjønt enige om at alt gikk greit.

For mange var turens høydepunkt reisen gjennom Blindleia. Også her ga skipsklokker, montert på husvegger, lyd da vi passerte. Vi fløytehilste tilbake. Vi fikk også se flagg senkes og heises til hilsen fra sommerboligene langs leden. Armer vinkende ut fra forbipasserende styrhusvinduer gledet også. Sørlandet har virkelig en fantastisk skjærgård, og mange lot seg blende av den skjønnhet og innbydenhet Sørlandet lokker med en solrik dag.

Det er på mange måter reisen underveis som er det største ved enhver tur, slik også her, uten forkleinelse for noen. Torsdagen til søndagen holdt Forbundet Kysten sitt landsstevne ute på Bragdøya. M/S Atløy og M/S Granvin hadde som oppdrag å gå i fast rutefart morgen til kveld mellom Kristiansand og Bragdøya, med noen avstikkere til Bredalsholmen for omvisning på D/S Hestmanden. De som ikke var mannskap på disse turene, kunne få med seg kystkulturens betydning for landsdelens utvikling og identitet, i form av foredrag, omvisninger, musikk på Bragdøya samt fysisafari med M/S Gamle Oksøy. Fyrstasjonene Odderøya, Grønningen og Oksøy ble da besøkt. I tillegg var der kapproing og seilaser. Siden vi var i makrellens rike, kunne vi også bli med på makrelldorging grytidlig før solen stod opp. Disse ble røket og fremsatt kveldstid, til glede for noen.

Båtskyssen gikk fra Vesterhavna i Kristiansand hver time. Mannskapet på M/S Atløy og M/S Granvin hadde dermed intet slaraffenliv. Koselig var det å vinke til fullriggeren "Sørlandet" hver gang vi reiste til og fra Kai 6. Der fikk M/S Granvin nye forsyninger fra Hansa en dag, og under lastingen havnet tre bruskasser på sjøen, men ved hjelp av en lekehov kom alle flaskene til rette. Som matros fikk vi allsidige



Det er noe majestetisk og flott ved disse fjordabåtene M/S Atløy, M/S Granvin og D/S Børøysund, som her ligger fortøyd om sistnevntes anker i Homborsund: Alle har rett baug, massivt midtskipshus med teakbro og livbåt ved skorsteinen.

oppgaver, slik som det å være billettør. Har du bare et kvarters overfart, og 80 skal betale, går det i hundre, men til tross for det kom allikevel fenderne ut tidsnok. Siste turen hver kveld gikk ved midnatt fra Bragdøya, og først etter det kunne vi mannskap slippe av og oppleve stevnet: Dans i sjøbuanlegget, vin og øl på dekk på båtene, akevittbesøk ombord i redningsskøyten R/S Aril, osv. var opplevelser mange satte stor pris på. Ingen skal mistenke oss for at vi sov bort de lyse lange varme sommernettene!!!...

Under premieutdelingen fikk M/S Atløy en æresbevisning i form av en plankett fra Forbundet Kysten: "Til det best vedlikeholdte fartøy". Velfortjent!

Etter stevnet dro vi inn til Kristiansand for et siste fellesmåltid og avskjed med D/S Børøysund. Det er alltid litt vedmodig å si "på gjensyn" til nye venner. Men i takknemlighet levde vi videre med hverandre i tankene - og via sms: "I dag bunkret 6 tonn kull i Arendal. Høy Pollenfaktor. Deretter østover om Lyngør og Risør til Kragerø. Nu fortøyd."

Vi satte kursen videre vestover, og jo lengre vekk fra Sørlandet vi kom, jo mer uryddig og grov ble sjøen. Skipsførerne Jan Hjellevstad på M/S Granvin og Idar Nordstrand på M/S Atløy vurderte det slik at vi måtte søkte nødhavn i Egersund,

grunnet været og mange bleke ansikter. Der var vi "på vent" i 24 timer. Overalt hvor vi var, ble vi møtt med velvilje, slik også i Egersund. I nattens mørke, fortøyde vi hos Seglem, og om morgenen tilbød han oss landstrøm og bil til fri disposisjon!!!

Da vi neste natt skulle ut fra Egersund, gikk vi med sakte fart, for stakene og landemerkene i det lange sundet, i ly av Egerøya, var vanskelige å se.

De som var mindre sjøsterke, gikk på land i Egersund, og vi plukket dem opp igjen i Haugesund. Etter å ha passert Bloksen, tok vi avskjed med M/S Atløy for denne gang. Disse to båtene sees snart igjen, for vi har mye samarbeid på gang.

Grunnet konkurranser i Kristiansand, førte M/S Granvin med seg en gammel oselver samt en strandebarm. Oselveren ble sjøsatt ved Skogsvågen og overlatt til sin eier i Hope Trebåtlag. Ved ankomst Bergen, var bakstørn unnagjort, så vi kunne forlate skipet umiddelbart og dra rett hjem for å sove ut.

Hva som forøverig skjedde der ute i verden i de to ukene turen varte, vet vi ingenting om. Vi levde der og da. I nuet. Og det var vidunderlig. Helt herlig. Vi koset oss hver en stund.

Tekst og foto: Trine Marcussen.

I neste nr. av Dampskibsposten vil matros på "Børøysund", Jørgen A. Bangor fortelle mer fra Sørlandsturen.

Red.

MEDLEMSMØTE

Vi inviterer til medlemsmøte i OMK's lokaler, skur 28
Nordre Akershus kai.

Onsdag 30. Oktober 2002 kl.19.00

Program: D/S Styrbjørn fortid – framtid.

Vi serverer kaffe og det vil bli informasjon om klubbens virksomhet.

Hilsen Styret, (NVSK.)

En festning, et kulturminne, et symbol

8. april 1940 klokken 0200 gikk den tunge krysseren «Blücher», under kommando av Kapitän zur See Heinrich Woldag, ut fra Kiel, med kurs for Oslo. Ankomst var beregnet til klokken 0500 9. april. Sammen med skipet var den tunge krysseren, «Lützow», den lette krysseren «Emden» og torpedobåtene «Albatros», «Kondor» og «Möwe». Åtte R-båter fra 10. minesveiperflotilje og to hvalbåter hadde gått i forveien. De ville slutte seg til styrken underveis. Til sammen utgjorde de Kampgruppe 5, under kommando av admiral Oskar Kumetz, som skulle innta Oslo, og sørge for at kongefamilien og regjeringen ble tatt til fange.

«Blücher» var det nyeste større fartøyet i den tyske marinen, med en lengde på 206 meter, og et deplasement på over 13.000 tonn. Med dampmaskiner på til sammen 132.000 hestekrefter, hadde hun en toppfart på over 32 knop. Besetningen var på 1380 mann. I tillegg kom en styrke på mer enn 800 mann som skulle overmanne den norske hovedstaden.

Idet styrken passerte Storebelt, ble det kringkastet fra Danmarks Radio at den var på vei nordover. Ute i Skagerak ble de angrepet av den britiske ubåten «Trident». Det ble observert boblebaner fra torpedoer foran baugen på «Lützow», men ingen av skipene ble truffet. Ubåten ble drevet vekk av torpedobåtene.

Da de var på vei inn i Oslofjorden, så de at fyrene ble slukket. Tyskerne visste at de var ventet. Fra «Blücher» ble lanternene på et fartøy som nærmet seg observert. «Albatros» ble dirigert mot det, for å undersøke. Resten av krigsskipene fortsatte inn i et område dekket av kanonene på fortene Rauøy og Bolærne. Alle kampstasjoner var bemannet.

Lanternene tilhørte den norske hvalbåten «Pol III», som var en del av nøytralitetsvernet ytterst i Oslofjorden. Besetningen på «Pol III» hadde observert to mørklagte fartøyer, og gikk for full fart mot dem. Det ene fortsatte nordover, mens det andre stanset, og ble liggende stille i sjøen. Det var «Albatros», og «Pol III», som nå var svært nær, rente inn i babord side på torpedobåten. Hun bakket straks unna, og skjøt opp en hvit rakett sammen med to røde lys – signalet for at fremmede krigsskip trengte inn forbi bevoktningen.

Sjefen på det tyske fartøyet ba kaptein Leif Welding Olsen på hvalbåten om å overgi seg, men fikk nei til svar. Løpet på hvalbåten's kanon ble senket, og tyskerne trodde de var i ferd med å bli angrepet. Det ble svart med skudd fra torpedobåten, og «Pol III»s mannskap hoppet i sjøen. Ikke lenge etterpå ble de plukket opp av «Albatros» – alle bortsett fra kaptein Welding Olsen. Han var den første som falt under det tyske angrepet på Norge.

Bevoktningsfartøyet «Farm» hadde også observert mørklagte skip på vei inn fjorden, og hadde meldt fra om dette allerede før «Pol III» sendte opp sitt signal.



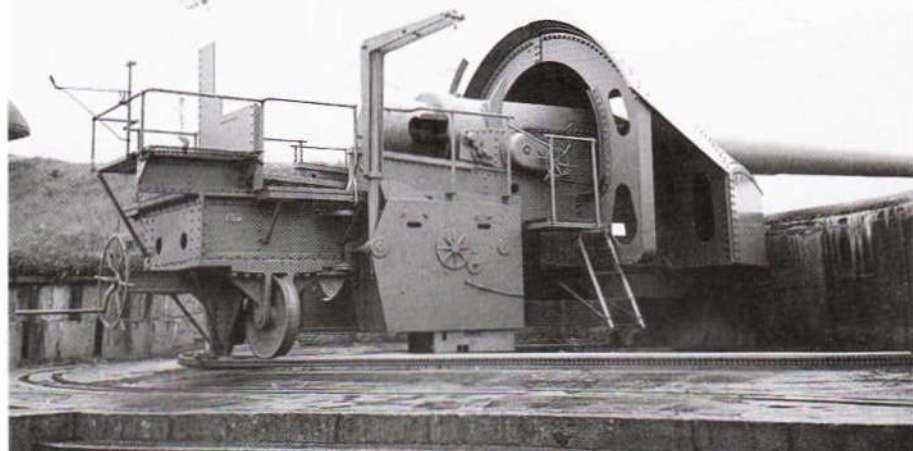
Norsk Veteranskibsklubs medlemstur med D/S "Bjørøysund" til Oscarsborg 12. mai 2002.

Sjøforsvarsdistriktet i Horten og Admiralstaben i Oslo visste at en fremmed styrke var på vei mot Oslo idet «Pol III» ble angrepet. På Rauøy fort var raketten og lysene fra hvalbåten observert, og kanonene ble gjort klar til å skyte varselskudd – som nøytralitetsverninstruksen påla fortet å gjøre. Flere varselskudd ble avfyrt mot de fremmede skipene, som svarte med å rette lyskastere mot fortet. Men det ble ikke svart med kanoner, og da fortets kommandant innså at varselskuddene ikke hadde noen virkning, var krigsskipene langt forbi. Også Bolærne fort ventet med å bestemme seg for å skyte med skarpt til krigsskipene var trygt forbi.

Etter å ha møtt så lite motstand, var admiral Kumetz sikker på at han ikke ville støte på noen større problemer på ferden mot Norges hovedstad. «Blücher»s sjef var ikke like sikker, og foreslo å sende en av torpedobåtene i forveien, for å undersøke reaksjonen fra Oscarsborg festning. Admiralen avsto forslaget. De hadde et stramt tidsskjema å følge.

Oberst Birger Kristian Eriksen, kommandant på Oscarsborg festning, visste litt før midnatt 8. april at ukjente krigsskip var på vei inn fjorden. Han ga ordre til å gjøre festningen kampklar, og varslet politimesteren i Drøbak om situasjonen. Evakuering ble iverksatt.

De to bevoktingsfartøyene «Furu» og «Alpha» møtte like etterpå de tyske skipene, og meldte fra om hva de så og hørte til signalstasjonen på Filtvet. Selv om



Muntre tunger har en historie, at da høyere offiserer skulle fortelle Hitler om Blücher's undergang, var det først en svært trist nyhet, mens den andre var noe mer oppløftende. . . "Blücher har gått til bunns, – ... men den ble senket av tyske Kruppkanoner".

de to fartøyene informerte stasjonen om skipenes nasjonalitet, fikk ikke Oscarsborg vite annet enn at fremmede krigsskip passerte Filtvet for oppgående.

Oberst Eriksen ga ordre til at torpedobatteriet og batteriene på land - Husvik og Kopås - skulle gjøres klare til kamp. Deretter ble hovedbatteriet beordret ladet med stridsammunisjon.

Men bare to av kanonene i hovedbatteriet kunne gjøres klar, og da bare med halvt mannskap. Mesteparten av festningens besetning var blitt sendt hjem omtrent en måned tidligere. Batteriene på land hadde delvis helt fersk besetning, og ble supplert med elever fra befalsskolen på Oscarsborg.

Klokken 0402 fikk kommandanten melding fra Stjernås om at skipene passerte stasjonen. 0416 ble de belyst av «Kranfartøy 2»s lyskaster. Oberst Eriksen visste at mannskapene hans ikke ville rekke å lade kanonene på nytt. Da det forreste fartøyet var 1.800 meter unna, ga han ordre om å skyte for å treffe. Klokken var 0421.

Og begge skudd traff. Den ene granaten eksploderte i «Blücher»s ildledersentral i brobygningen. Den andre gikk inn aktenfor skorstenen, og eksploderte inne i skipet. Samtidig åpnet Kopås og Husvik batterier ild. Flybensinen som var lagret aktenfor skorstenen tok fyr, og ilden spredte seg raskt.

Nå åpnet også «Blücher» ild, og oberst Eriksen beordret sine mannskaper i dekning. Samtidig forsøkte krysseren å komme seg unna festningen. Det var bare én vei å gå - videre innover. Og der lå torpedobatteriet og ventet.

På «Lützow» og «Emden» ble det antatt at eksplosjonene fra torpedoene som like etter traff «Blücher» kom av miner som lå ankeret opp i fjorden. De to skipene var under hard beskytning fra kanonene på land da «Lützow» fikk ordre fra «Blücher» om å overta kommandoen over styrken. De to skipene tørnet straks rundt, og gikk for full fart ut fjorden igjen, sammen med torpedobåtene.

Da stillheten etter hvert la seg over området, ble det hørt rop på tysk fra det brennende skipet som var i ferd med å synke ved Askholmene like nord for festningen. Like etter fikk oberst Eriksen en melding fra Horten: «De observerte fartøyer er tyske.»

Takket være oberst Eriksens raske og selvstendige oppfattelse av situasjonen, ble det tyske angrepet forsinket, og konge og regjering fikk tid til å dra nordover. Litt senere forlot de landet, og kunne fortsette å lede den norske kampen for frihet fra utlandet. Det er utvilsomt denne hendelsen de fleste forbinder med Oscarsborg festning, og det den kommer til å bli husket for i fremtiden. For å sørge for at dette viktige minnesmerket over en del av vår historie skulle bli bevart, ble foreningen Oscarsborg festnings Venner stiftet i 1984. Foreningen har bidratt til vedlikeholdet av festningen, og har vært pådriver for å få opprettet et museum over Kystartilleriets historie og den dramatiske natten 9. april 1940.

Medlemmer av NVSK går iland på militærhistorisk minnesmerke

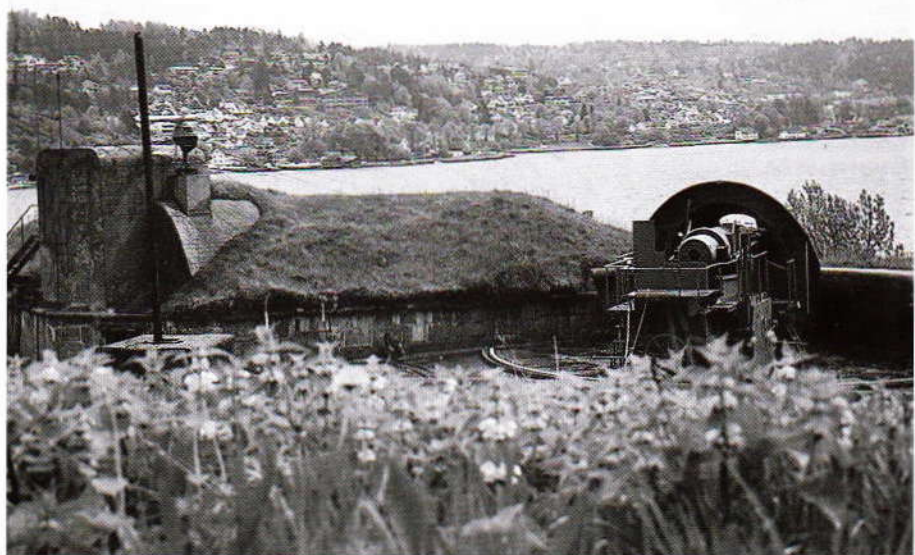
Det var for å besøke festningen og museet et lite skip, som allerede i 1940 hadde nådd en ganske anseelig alder - og som hadde tjent i nøytralitetsvernet under første verdenskrig - forlot Oslo en vårdag i 2002.

Om bord var litt over 80 personer, alle medlemmer av Norsk Veteranskibsklub, og alle invitert med på årets første medlemstur med D/S «Børøysund». Etter et par timers seilas sydover, gikk vi til kai ved Søndre Kaholmen. Der ble vi tatt imot av to grønnkledte, samt to herrer som skulle vise oss rundt på festningen.

Befestningen på søndre Kaholmen hadde en lang historie allerede i 1940. Et blokkhus ble bygget på sydspissen av Søndre Kaholmen i 1643, ved utbruddet av Hanibalsfeiden. Denne krigen var over i 1645, og Norge hadde mistet områdene Jemtland og Herjedalen – men sannsynligvis fortsatte blokkhuset å være befestet gjennom de forskjellige krigen fram til 1660.

På grunn av den sterke dansk-norske flåten ble ikke kystfort sett på som noen nødvendighet de neste 150 årene. Denne forestillingen fikk en brå slutt i 1807, da engelskmennene angrep København, og ødela nesten hele flåten. To av de gjenværende skipene var i Norge, og for å hindre fienden i å ta også disse, ble de lagt i Christiania, samtidig som Drøbaksundet ble bevoktet med noen få kanoner. Litt senere ble skipene stasjonert i Fredrikstad.

I 1814 ble Norge avgitt til Sverige, etter at krigen var tapt for dem som stod på Napoleons side. Men det langstrakte landet – som nå hadde et sterkt kystforsvar bestående av mange små fort og kanonbåter – var ikke lenger villig til å la seg bli



Oscarsborg festning besto skytterprøven 9. april for 62 år siden.

overlevert andre nasjoner imellom. Norge erklærte seg uavhengig, og byggingen av en ny, sterk festning i Drøbaksundet ble begynt; det var ingen som trodde svenskene bare ville stå og se på at krigsbyttet deres forlot dem på egen hånd.

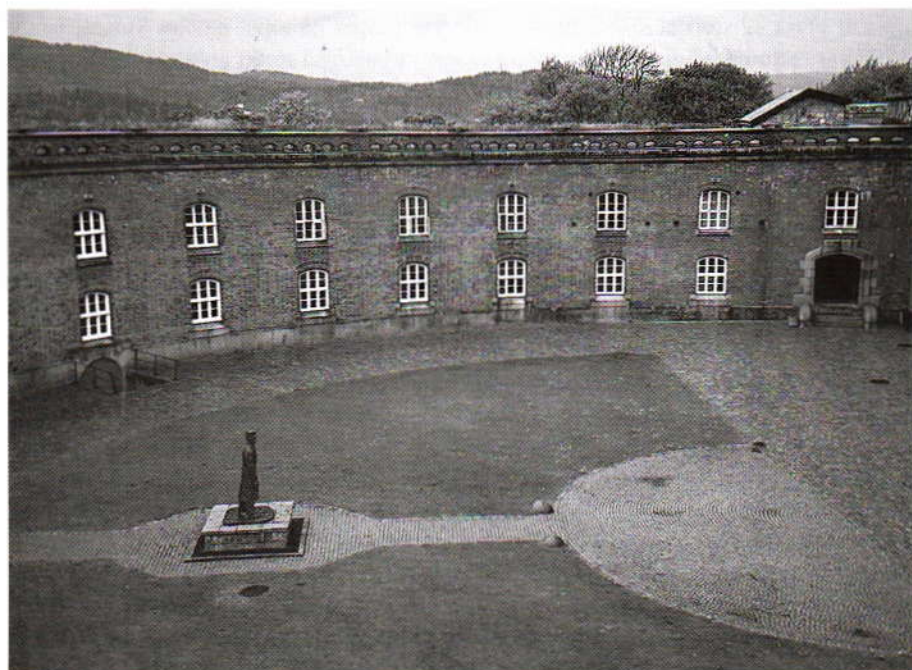
Kanonene ble hentet fra fortet på Hovedøen utenfor Christiania.

Men svenskene overtok likevel, og kanonene ble fraktet tilbake til hovedstaden. Etter hvert som årene gikk, forfalt også resten av kystforsvaret, og på 1830-tallet var alle batterier nedlagt, og kystvernorganisasjonen oppløst.

Først da, i 1837, ble en «Centralcommision for Norges Befæstningsvæsen» nedsatt. Det var nemlig med en viss bekymring en så at landet i praksis ikke hadde noe forsvar lenger. Den svenske flåten, som i teorien skulle beskytte landet, oppholdt seg stort sett i Østersjøen.

Det er solid tradisjon for å vente med å handle til det nesten er for sent i dette landet, og først i 1845 begynte igjen arbeidet med å bygge en befestning i Drøbaksundet. Høsten 1848 var første byggetrinn fullført, og kommandoen ble heist.

154 år senere går vi i samlet flokk opp mot festningen. På veien kommer vi forbi en plattform hvor fire kanonløp ligger utstilt. De illustrerer utviklingen av skytset på festningen gjennom de første 30 årene. Det eldste av dem er kort og glattboret. Det fungerte utmerket mot seilende treskip som ikke var så langt unna. Mot de pansrede



Festningen i Drøbaksundet har for evig skutt seg inn i Norges historie.

skipene som dukket opp under Krimkrigen og den nord-amerikanske borgerkrig var de omtrent like effektive som å kaste sten. Festningen som bare noen få år tidligere hadde vært Nord-Europas mest moderne og sterkeste festning, var håpløst foreldet.

Kanonene ble skiftet ut med riflede løp, og kulene ble skiftet ut med spisse granater.

Festningen som stod ferdig i 1856 består hovedsakelig av en en hesteskoformet bygning, med kasematter for kanonene i den ytre muren - envelopen. Innenfor er en annen mur, med mindre skyteskår. Fra denne kunne kanonene beskyttes fra baksiden, om den ytre muren skulle bli inntatt av fienden. Innenfor der igjen er borggården, hvor det nå står en statue av oberst Eriksen.

Det finnes knapt noe område hvor mennesker viser så stor oppfinnsomhet som når det gjelder å ødelegge hverandre, og da det igjen ble urolig i Europa på 1870-tallet, var en modernisering av festningen høyst nødvendig. En stor sandvold ble bygget opp rundt hovedfortet, og nye kanonstillinger ble anlagt. Det vestre seilløpet forbi festningen ble sperret av en stor steinmur, som fortsatt er der.

Men sakte gikk det. Ikke før i 1891 ble tre Kruppkanoner bestilt fra Tyskland, for å fullføre hovedbatteriet. De kom med skip til Oslo, og skulle der lastes over i lektere for å transporteres til festningen. Under omlastningen falt et av løpene over siden,

med et plask så stort at sjøen ble delt. Muntre tunger ga løpet navnet Moses. I mai 1893 var festningen igjen ferdig, og forsvaret var snart så sterkt at landet igjen kunne tenke på å erklære seg uavhengig.

Ikke før i 1940 fikk kanonene på Oscarsborg vist hva de var gode for, og dét etter at politikere nok en gang hadde klart å ødelegge landets forsvar.

Og igjen ser vi nedleggelsene herje i Forsvaret. Ikke mange ukene etter NVSKs medlemstur, ble Oscarsborg festning nedlagt. All militær aktivitet på Kaholmene har opphørt.

Kanskje er det nødvendig. Naturligvis kan vi ikke akseptere at penger som skal brukes til landets forsvar blir kastet bort på utrangerte festningsverker. Kanskje er de små kampbåtene til Kystartilleriet mye mer effektive i våre dager, hvor krigføring gjerne drives på litt avstand, med raketter og den slags.

Men dette dreier seg om så mye mer enn dét. Dette er vårt nasjons historie. Hvordan kunne historien ha sett ut om Oscarsborg festning ikke hadde klart å stoppe Blücher?

Til tross for denne betydningen finnes det mennesker som har den enestående frekktet å foreslå at festningsområdet skal brukes til hotelldrift. Det er formodentlig de samme som vil ha Akershus slott som en festlig bakgrunn til glasspaviljonger og restauranter på Akershuskaiaen.

Vi som jobber med fartøyvern vet hvilke vindmøller som må nedkjempes for å få aksept for det å bevare utrangerte ting. Hva annet kan vi vel gjøre enn å håpe at politikerne, om enn de vil spare penger i hytt og vær, og nedlegge store deler av Forsvaret, i alle fall ikke vil ødelegge den nasjonale bevisstheten vår ved å legge i grus de få symbolene vi har på vår egen frihet.

Jørgen A. Bangor, 2002.

Kilder

Frank Abelsen: Kampene i Oslofjorden 9. april 1940, Skipet nr. 1 - 1990

Ole F. Berg: I Skjærgården og på havet, Oslo 1995

O. T. Fjeld: Oscarsborg festnings historie fra 1628 til 1990, Oscarsborg festnings Venner 1990

Ole Kristian Grimnes: Oscarsborg festning 9. april 1940, Oscarsborg festnings Venner 1990.

Den tunge krysseren "Blücher"

Den tunge krysseren "Blücher"

9.april 1940 begynte et nytt kapittel i Norgeshistorien. På første blad i denne nye sagaen står skrevet med store bokstaver: "Blücher".

Kl. 4.21 om morgenen ga den halsstarrige kommandanten på den aldrende festningen Oscarsborg den dramatiske ordre: "Ild kan åpnes!"

Store kanoner spilte opp, litt senere også torpedobatteriet. Det stanset eskadren på tre kryssere og en rekke mindre krigsfartøyer – og senket den "usenkbare" "Blücher". Historien ville fått et annet forløp om dette ikke hadde skjedd. Kongen, regjeringen og stortinget reddet seg unna.

Fra Oskar Hasselknippes anmeldelse av boka; Schwerer Kreuzer "Blücher" i VG, mai 1990.

"Blücher"

- Bare navnet er nok til at de fleste godt voksne oppegående nordmenn, vender tanken til 9. april 1940. Det tyske angrepet på Norge, hvor det meste gikk galt, sett med norske øyne. Bortsett fra Oscarsborg Festning, midt i Oslofjorden, ved Drøbak, hvor kommandant Oberst Birgir Eriksen gikk til motangrep, og som medførte at Nazitysklands nyeste tunge krysser gikk til bunns, ved to 28 cm fulltreffere fra hovedbatteriet og senere traff med to torpedoer som gikk inn midtskips, og ble krysserens dødsstøt.

Sett med Kriegsmarinens øyne, en begredelig innsats, som i all ettertid har medført at "Blücher" fra tysk side alltid har vært en av Kriegsmarinens dårligste dokumenterte skip, med ingen ære på sin jomfrutur til å hærta Norge.

Fra norsk synsvinkel blir hele senarioet ganske annerledes. Dette gav, i krigens første fase, et betydelig viktig pusterom for storting, regjering og kongehus, til å rømme nordover. Det sies jo nå endelig, at denne senkningen ble helt avgjørende for at våre myndigheter og kongehus etter hvert fikk etablert seg i Engeland, og dermed fikk lagt grunnlaget for Norges motstandskamp under krigen i Norge. Og, resten vet vi jo, - etter 5 års okkupasjon ble vår kamp kronet med seier!

Tilbake til "Blücher", som fra starten av ble sjøsatt 8. juni 1937. Konstruert med rett baug og uten skorsteinsdeksel. Hele byggeperioden ble en kontinuerlig prosess med modifikasjoner og forbedringer. Derfor er det originale tegningsmaterialet noe komplisert å gjenskape, siden mye har gått tapt. Men det finnes håp i hengende snøre! Diverse nordmenn, i samarbeid med bl. annet tyske veteraner har funnet fram til orginaltegninger av "Blücher". Og det er litt av bakgrunnen for at det i dag bygges



"Blücher", bildet er tatt i Gdynia, Polen (Seebanhof 11.–14.01 – 1940).

to modeller av den tyske krysseren "Blücher", for første gang i Norge, etter dokumentarisk korrekt materiale. Som et apropos, kan nevnes at "Blücher" modellen, som finnes på Oscarsborg Festning i dag, for de som har vært der og sett den, er den for innvidde, å regne som en lekemodell. Den har ingen ting med virkeligheten å gjøre. Den er basert på et modellbyggesett av "Prinz Eugen" fra sekstitallet.

Derfor er det avslutningsvis veldig hyggelig å konstantere at en av modellene som bygges i dag, nemlig "Blücher"modell i 1:100 skala (lengde 208 cm), av Trond Melby, Skarnes, har alle mulige dokumentariske, korrekte data. Se egen artikkel om "Blücher"modellen.

Redaksjonen mottar svært gjerne ytterlige informasjonen fra sine kjære lesere om temaet "Blücher". Er det noen som sitter på noe, og vil si noe om det, er man veldig glad for det.

John Østby.

"Blücher", som modellprosjekt

Vi lar modellbygger Trond Melby (47) på Skarnes, som daglig jobber som rørlegger/mekaniker, selv fortelle hvordan det hele startet og hvordan nå modellen tar form og vokser fram mellom hendene hans.

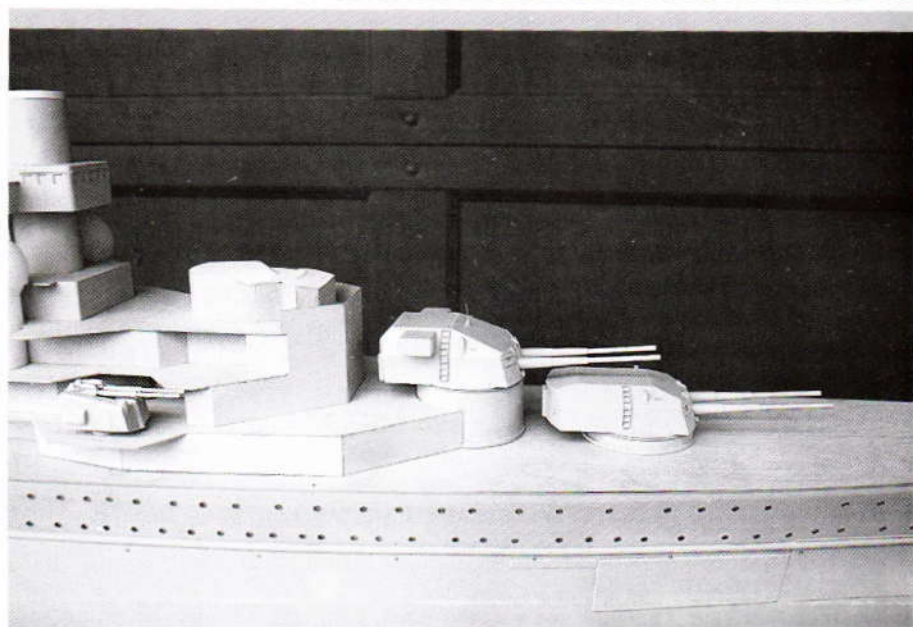
Modellbyggingen kom nesten inn med morsmelken. - Jeg fikk mitt første byggesett som 6 åring. Et Spitfire jagerfly i skala 1:72 fra de populære plastposene til Airfix. Ungdomstiden ble så å si viet til det meste av sortimangtet til Airfix og Rewell sine byggesett. Drømmen om å gå videre å bygge bedre modeller ble bare større og større ettersom årene gikk.

"Blücher" ble vel egentlig en tilfeldighet. Valget kom først etter en repotasje i VI Menn i 1970, hvor Einar Høvdning sitter med en modell av "Blücher" foran seg på kontoret. Siden den gangen har tanken om en modell av dette fartøyet aldri blitt glemt.

Tiden var inne i år 2000, da søket etter tegninger for alvor tok til. Museer og den tyske ambasadene ble kontaktet for å nevne noen, men uten resultat. Nedturene ble mange, så jeg endte opp med et innkjøp med en modelltegning av "Prinz Eugen" (Auro Naut). Det viste seg i ettertid, da originaltegninger kom på plass, at "prinzen"



Trond Melby med sin halvferdige "Blücher" modell.



Detaljer fra forskipet på modellen.

var en helt annen fartøy på mange områder. Klassen var den samme som "Blücher" d.v.s. "Hipper" klasse og "Admiral Hipper" er vel den som er mest lik.

Byggingen ble startet 20. januar 2001 og modellen har i dag ca. 1800 timer bak seg. Etter som byggingen skred fram, fikk jeg se hvor nydelige linjer skroget fikk. Bygging av marinefartøy er alltid en stor oppgave med masse detaljer som skal på riktig plass. Kan nevne at til hovedskytset om bord 20.3cm, er det 150 ting som skal lages og til 10,5 cm skytset endte det opp med 50 deler.

Ser virkelig fram til den dagen da modellen står ferdig om noen år...

Modellen bygges i skala 1.100 og er statisk modell. Lengden er 208 cm og bredden er 21,5 cm. Materialvalget er ; finer, epoxy, plast og messing.

Men fallgrubene er mange, så det gjør jo hele prosjektet mer interessant.

Andre prosjekter som er under arbeid og planlegging er; ubåten "Ula" og dokumentasjonen til KNM "Hitra" ser også ut til å komme på plass.

Jeg vil gjerne få nevne og takke John Østby, som har gjort at guttedrømmen ("Blücher") nå kan realiseres.

Historisk sett ble vel senkingen av "Blücher" en av de største begivenhetene i norsk krigshistorie, - eller som boktittelen sier; "skuddene som reddet Norge"

Trond Melby.

Oslo havn før og nå

Noen inntrykk fra Kristiania og Oslo havn – før og nå. Kristiania fra postkort og dagens Oslo havn fra foto.

John Østby.



Toldboden til venstre. Der nest tårnet til Domkirken. Østbanestasjonen helt til høyre. 22.12.1902.



Bjørvika, Oslo havn mai 2000. Tollboden fortsatt intakt. Tårnet på Oslo Domkirke skimtes så vidt bak nyere bygningsmasse.



2003



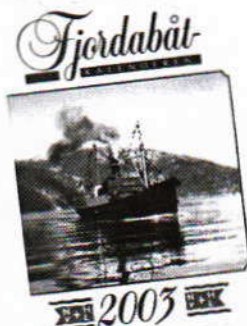
En tradisjon er skapt:

FJORDABÅTKALENDEREN

foreligger nå for 5. år på rad!

2003-utgaven presenterer både gamle og nye bilder av våre kjente og kjære fjordabåter.

Sammen med en kort historikk om båtene og historiske vignetter skulle også denne kalenderen kunne bli et unikt samleobjekt.



*En ypperlig julegave:
FJORDABÅTKALENDEREN
2003*

*egner seg utmerket som
julehilsen til venner og
kjente.*

*Kalenderen kan
bestilles hos:*

- ✧ *Tor Bjørgaas,
telefon 56 35 41 82*
- ✧ *Vigdís Markussen,
telefon 56 35 01 21*

**Pris:
Kr. 100,-**

Prospektkortet Del VIII

Strandkaaien i gammel tid

Strandkaaien i Bergen ble anlagt i årene etter den store Bergensbrannen i januar 1916, og stod ferdig i 1923. I dette området var det ikke kai før, men hele strekningen fra Torvet og ut til den såkalte Blaauw-hopen bestod av en sammenhengende rekke av gamle sjøboder – delvis bygget på pæler ut i Vågen. Det var for øvrig i en av disse sjøbodene at den famøse brannen startet i januar 1916 – en brann som utviklet seg til et inferno som la store deler av det gamle Bergen sentrum i aske. Mellom sjøbodene var der større og mindre hoper, hvor føringsskuter og mindre skøyter kunne gå inn og losse og laste. Ved Blaauw-hopen lå Murebryggen, som var en større kaiutstikker, og her var det at de fleste fjordabåtene som betjente det nære omlandet rundt Bergen (dagrutebåtene), la til. Om Murebryggen var aldri så stor etter datidens målestokk, ble det fort trangt om plassen når mange båter var inne samtidig. På gamle fotografier kan vi derfor ofte se båtene ligge både 2 og 3 utenpå hverandre. For passasjerene ble det derfor å vandre over dekk fra den ene båten til den andre. Og selve Murebryggen var som regel overfylt av alskens varegods som skulle ekspederes i alle himmelretninger. Et florisant skue må nok det ha vært.

Etter at branntomtene var ryddet og Strandkaaien stod ferdig i 1923 ble forholdene naturligvis mye lettere for både passasjerer og dem som hadde sitt arbeid på kaaien. Med en kailengde på 142 meter og en bredde på 27 meter, ble ekspederingen mye enklere. Nå kunne handvogner, kjerrer og lastebiler kjøre helt hen til kaikanten. Etter hvert kom det også vareskur på kaaien. Men fortsatt hendte det på travle dager, at båter måtte legges til utenpå hverandre.

Det var særlig båtene til Nordhordland som dominerte på Strandkaaien, for her lå de til, både Lindaas-Masfjorden sine, Alversund & Manger sine, Alversund & Meland sine og Bergen-Hordaland Fjordbuss sine. I tillegg var det kaiplass for Askøy Dampskibsselskab sine båter. Indre Nordhordland Dampbåtlag sine båter, som tidligere også hadde ligget ved Murebryggen, flyttet derimot over til Tyskebryggen noen år før 1. verdenskrig.

Etter 2. verdenskrig fortsatte Nordhordlandsbåtene sin tilværelse ved Strandkaaien, men nå etter hvert under Bergen-Nordhordland Trafikklag (BNT) sitt flagg og merke. Askøy Dampskibsselskab forsvant inn i Rutelaget Askøy-Bergen (A-B), som hadde kaiplass ved Sukkerhusbryggen.

På dette prospektkortet, som er fra slutten av 1940-tallet, får vi et inntrykk av de rommelig forholdene på Strandkaaien. Her er god fremkommelighet for både last og passasjerer. I høyre billedkant ser vi også kaiskuret som stod frem til begynnelsen av 1980-tallet. Da BNT begynte med buss- og godsruiter fra Bergen, var utgangspunktet Strandkaaien. Fra 1950-tallet og utover ble de karakteristiske, blå kombinertbilene til



Strandkaia på slutten av 1940-tallet. Fremst ligger D/S "Alversund" og D/S "Masfjord" side om side, mens M/S "Fjordbussen" skimtes i bakgrunnen.

FOTO: NORMANN. JOSTEIN SØRENSENS SAMLING

BNT (halvt buss og halvt godsbil) et kjent syn på Strandkaia, før de forsvant inn på Busstasjonen.

Torgutstikkeren og Zachariasbryggen

I venstre billedkant ser vi sjøgårdene på Torgutstikkeren og Zachariasbryggen slik de fortonet seg like frem til 1960-tallet da mesteparten ble revet. Den store trebygningen med den gapende åpningen frem mot sjøen, er naustet til sjøbrannsprøyten. Her lå nemlig en av byens to brannsprøytebåter klar med lunk på kjelen – i fall det skulle bli behov for hurtig utrykning også til vanns. Og det skjedde mer enn én gang. Både under Nøstebrannen i 1930 og under brannen på Bryggen i 1955, ble sjøbrannsprøytene brukt for å bekjempe ilden fra sjøsiden.

Torgutstikkeren var for øvrig kaiplass for båtene til Ytre Midthordlands Dampskibsselskab (YMDS) og Hjelme & Herdla Dampskibsselskab (senere Øygarden & Sotra Rutelag), før de siste flyttet over til Strandkaia da selskapet tok steget over i hurtigbåtaldren.

D/S "Alversund"

Midt på bildet ser vi tre Nordhordlandsbåter fra tre av de selskapene som senere slo

seg sammen i Bergen-Nordhordland Trafikklag (BNT). Båten ytterst til venstre er D/s "Alversund" som var den siste dampdrevne lokalrutebåten på Vestlandet, og som derfor svært mange ennå har personlige minner fra.

D/s "Alversund" var levert til Alversund & Manger Dampskibsselskab fra Mjøllem & Karlsen Mek. Værksted og Patentslipper 24. august 1926 som verkstedets byggenr. 60. Hun var som ny på 178 brt og målte 117,1/20,2/10,5' Maskinen var en tripple expansion av verkstedets fabrikkat på 320 ihk. "Alversund" gikk straks inn i selskapet mest trafikkerte ruter, og med sin store lastekapasitet og hurtighet, ble hun raskt meget populær. På høstparten 1939 ble "Alversund", sammen med en rekke andre lokalrutebåter, rekvirert av Marinen og utrustet som vaktbåt for nøytralitetsvernet.

Da krigen kom til Norge 9. april 1940, ble båten seilt sørover til Sunnhordland. 25. april ble hun senket av egen besetning i Valvatneågen på Stord, mens ennå steamen var oppe. Enhver kan jo tenke seg hvilken sjokkartet virkning det kalde vannet hadde på den glovarme kjelen. At kjelen ikke blåste opp var bare et under, men i alle år siden slet båten med ettervirkningene etter dette. Etter en tid ble "Alversund" funnet av tyskerne, som hevet båten og satte henne inn igjen som vaktbåt etter en nødtørftig reparasjon. Gråmalt, med tysk mannskap og med hakekorsflagg fikk båten nå navnet "Biene II" og pennant no. NB16 påmalt.

Krigens år medførte ingen spesielle dramatiske hendelser for ex. D/s "Alversund", og etter freden i 1945 ble hun, sterkt nedslitt, tilbakelevert rederiet. Båten ble straks sendt til Mjøllem & Karlsen for grundig renovering og modernisering. Det var således en totalt forandret "Alversund" som i 1946 igjen tok opp rutetrafikken på Nordhordland. Salonger og passasjerbekvemmeligheter var kraftig modernisert, og tonnasje var øket til 226 brt. Kjelen var omlagt til oljefyring. Etter manges mening var "Alversund" nå blitt en adskillig penere båt enn før.

Så gikk D/s "Alversund" jevnt og trutt i rutene år etter år - fra 1951 med merket til det nystartede BNT på skorsteinen. Mens de andre dampbåtene forsvant én etter én utover på 1950- og 1960-tallet, fortsatte "Alversund" i daglig rutetrafikk. Imidlertid ble det etter hvert problemer med tiltagende vannlekkasjer på kjelen, noe som medførte hyppige og dyre reparasjoner. Senkningen i 1940 samt stormfyring og vanskjøsels fra det tyske mannskapet under krigen hadde satt sine spor. De nye, kraftige oljebrennerne som ble innsatt i 1946 gjorde ikke situasjonen bedre. Kjelen hadde en tendens til å "dra" seg etter den fyrgangen som var i bruk, noe som medførte at kjelen lett "slapp vannet". For å unngå dette, ble ofte begge brennerne brukt samtidig, hvilket heller ikke var gunstig. "Alversund" var således kjent for å stadig "blåse på topp".

Så en vårdag i 1966, mens båten lå ved Strandkaia med steamen oppe, ble verkstedsfolk budsendt fra Mjøllem & Karlsen. I maskinrommet møtte det dem et sørgelig syn; vannet rente i strie strømmer ut på fyrdørken og en betuttet maskinist visste ikke sin arme råd. Her var bare én ting å gjøre; komme seg til verksted, ta ned

steamen og foreta en grundig kjeleinspeksjon. Resultatet var i grunnen gitt, og selskapet ville ikke spandere mer på denne 40 år gamle båten, som nå ble lagt opp.

I mai samme år ble gamle "Alversund" solgt til Ivar Matre i Åsane, som bygget den om til dieseldrevet frakteskute med navnet M/s "Alverstrømmen". Fremdeles kunne alle se opphavet, for styrehuset var det samme, bare flyttet lenger bak.

24. august 1973 ble imidlertid "Alverstrømmen" så brannskadet at båten ble kondemnert. Nye eiere kjøpte det utbrente skroget, satte det i stand og gamle "Alversund" kom i fart igjen under navnet M/s "Kiloran".

Etter en tid i opplag i Ølen, ble "Kiloran" på 1980-tallet kjøpt av Nordhordland Veteranbåtlag med tanke på restaurering tilbake til dampskipet "Alversund". Elendig forfatning på skroget gjorde at prosjektet måtte oppgis, og "Kiloran" ble senket på dypt vann. Sic transit gloria mundi.

D/S "Masfjord"

Går vi tilbake til bildet igjen, ser vi at innenfor D/s "Alversund" ligger en noe større båt med et annet skorsteinsmerke. Det er D/s "Masfjord" til Lindås – Masfjorden Dampskipslag (LMDL). Dette var en eldre båt med en fortid både i Tyskland og i Oslo før LMDL kjøpte den etter krigen til erstatning for den "Masfjord" som forliste i 1944.

Skipet var levert i mai fra Stettiner Oderwerke AG som D/s "Stubbenkammer" til Sassnitzer Dampfschiffahrt GmbH i Sassnitz. Hun var som ny 172 brt., med målene 103/21,8/9,5' og drevet av en velvoksen tripple expansion dampmaskin. I juli 1930 ble "Stubbenkammer" innkjøpt av D/s A/s Asker, Røken & Hurum i Oslo, og fikk der navnet D/s "Sætre".

Høsten 1939 ble "Sætre", tilliks med så mange andre lokalrutebåter rundt om i landet, rekvirert av Marinen til bruk som bevakningsbåt, med stasjon ved Ferder. 14. april 1940 ble båten tatt av tyskerne som fortsatte å bruke den som vaktbåt.

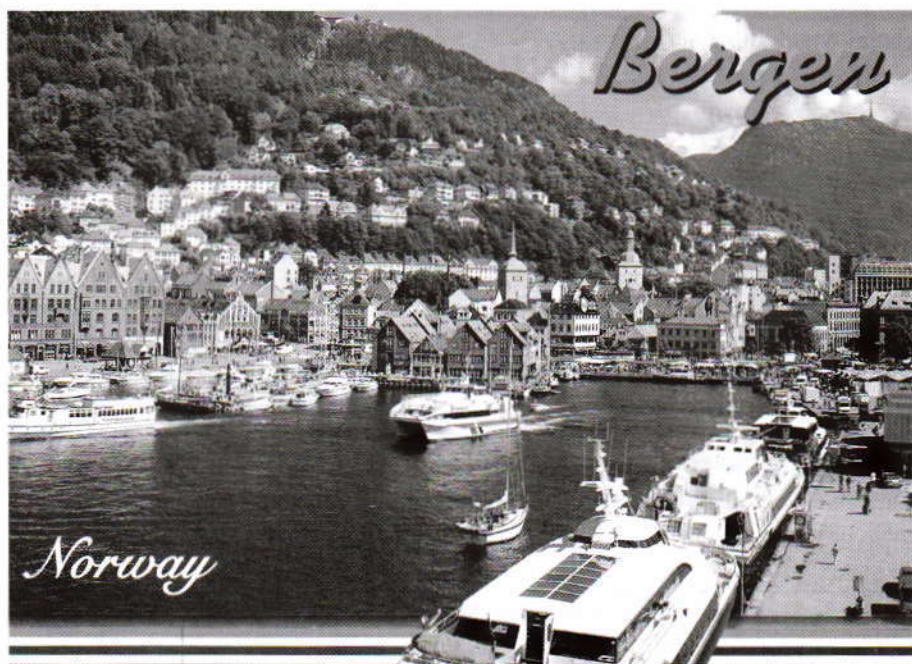
Etter krigen ble så D/s "Sætre" solgt til LMDL som hadde stort behov for ny tonnasje. Prisen var kr. 205 000,-, og under Lindås-selskapets flagg og merke fikk båten nå navnet D/s "Masfjord". Etter en grundig ombygging og modernisering i 1946 kom tonnasjen opp i 233 brt.

I 1951 kom "Masfjord" inn i det nye storselskapet BNT, men ble heller lite brukt her. Stort sett ble båten liggende opplagt som reserveskip. I 1953 var det slutt, og i juli ble den solgt til P/R Trygve Tveita i Røyksund for kr. 50 000,-.

Ombygget til dieseldrevet lastebåt fortsatte gamle "Masfjord" under flere forskjellige eiere frem til 1979, da båten ble kondemnert.

M/S "Fjordbussen"

Bak "Alversund" og "Masfjord" skimter vi det hvite styrehuset på en mindre båt. Det er nykommeren M/s "Fjordbussen" til selskapet Bergen – Hordaland Fjordbuss. Denne båten var opprinnelig kontrahert ved Kristiansands Mek. Verksted i 1941, men



Strandkaia 50 år senere. En ny type båter har overtatt arenaen. Fremst ligger M/S "Kommandøren" og M/S "Fjordprins" til Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane. Deretter følger M/S "Vingtor" til Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap, mens M/S "Baronessa" nettopp har lagt i fra og setter kursen ut Vågen. I venstre billedkant: Sightseeing-båten "White Lady" med en fortid som tysk patruljebåt under krigen.

FOTO: DINO SASSI / NORMANN. JOSTEIN SØRENSENS SAMLING.

ble før ferdiggjøringen rekvirert av tyske myndigheter. Som M/s "Nixe" ble den under krigen brukt som transportbåt på Oslofjorden. Tonnasjen var 103 brt. og målene var 92,1/18,4/6,1'. Båten hadde to 6-sylindrede Södertälje dieselmotorer på 300 bhk.

I 1945 ble båten kjøpt tilbake av Bergen – Hordaland Fjordbuss for kr. 110 000,- og satt i stand under sitt planlagte navn M/s "Fjordbussen". 16. november kunne den så gå presentasjonstur til Alversund.

I juli 1947 ble selskapet overtatt av Alversund & Manger Dampbåtlag, og "Fjordbussen" fikk AMDL sine farger på skorsteinen. I 1949 ble maskinene byttet ut med to 6-syl. GM diesel.

Etter at båten i 1951 kom inn i BNT, ble den i 1954 sendt til Storemøllens Slip hvor nytt og større styrehus ble montert. Samtidig fikk båten nytt navn: M/s "Flatøy".

I 1973 var imidlertid gamle "Flatøy" kommet til veis ende – i hvert fall på våre kanter. Men ennå skulle båten ha en fremtid foran seg, denne gang på de finske sjøer.

Som M/s "Vinkeri II" går hun nå, sterkt ombygget, som turistbåt på innsjøen Nurmes, eiet av Matti Turunen Co.

Strandkaaien i dag

På midten av 1970-tallet var det blitt heller tynt med fjordabåter langs kaiene – så også ved Strandkaaien. Etter hvert som veier, bilferger og senere broer kom til, forsvant fjordabåtene en etter en. En kortvarig oppblomstring i trafikken kom riktignok med de moderne hurtigbåtene av katamarantypen, og Strandkaaien ble nå kaiplass for hurtigbåtene til Bergen Nordhordland Rutelag (BNR) og Øygarden & Sotra Rutelag (ØSR). På begynnelsen av 1980-tallet ble det gamle kaikurett revet og erstattet med Strandkaiterminalen, med moderne publikumsfasiliteter som billettkontor, venterom, toaletter og kafeteria.

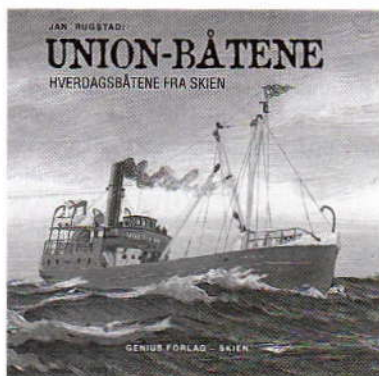
På 1990-tallet var det imidlertid slutt med all båttrafikk mellom Bergen og Nordhordland og mellom Bergen og Øygarden. Strandkaaien ble nå overtatt av hurtigbåtene til Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane (FSF) og Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD) – våre dagers langrutebåter – så Strandkaaien er altså fortsatt et viktig knutepunkt for den sjøverts kommunikasjonen mellom Bergen og distriktet, noe dette prospektkortet av nyere dato bekrefter.

Jostein Sørensen

BOK OM UNION-BÅTENE

Hverdagsbåtene fra Skien

JAN RUGSTAD fra Skien er forfatteren som står bak boken «UNION-BÅTENE» – Hverdagsbåtene fra Skien –. Det var rederiet A/S Transitt, Skien som sto for driften av alle Union-båtene fra I til VII. Det var ruten mellom Skien til Oslo som var hovedtyngden, Union-båtene lastet ca. 150 tonn og brukte omkring 12 timer på turen til Oslo. Union-båtene var ca. 95 fot lange, 19 fot brede og ca. 8 fot dype. Bokformat: Br. 21 cm, høyde 20 cm og 72 sider med mange bilder.



Sendes: Genius Forlag, Lagmannslia Nord 51, 3715 SKIEN. Tlf.: 35 52 31 57 e. kl. 15.00.

Kan også bestilles på e-mail: post@geniusforlag.no

www.geniusforlag.no

Stivbind - Pris kr. 198,- porto betalt

Antall eks.:

Navn

Adr.:

Postnr.:

Underskrift

KNM "Hitra", en seiglivet ubåtjager

Alle kjenner til Shetlands-Larsen og gjengen hans. Beretninger fra krigsårene med "Shetlandsbussene" er preget av lidelser og mye dramatikk. Flyktninger med tyskere i hælene ble loset om bord i små fartøyer i nattermørket og lommekjente mannskaper lurte tyskerne gang på gang. – Folk ut, - opplærte sabotører, våpen og annet materiell tilbake.

Vinteren 1942-43 ble det klart at man ikke lenger kunne fortsette med den farlige skøyetrafikken. Skøytene gikk for sakte og tapene ble for store. Frådende naturkrefter og tyskere som stadig ble mer og mer ble oppmerksom på virksomheten. Ble de oppdaget var de gjerne fortapt. Den vinteren ble hele 10 fartøyer, 44 besetningsmedlemmer og mer enn 60 sivile borte.

Samtidig var man smertelig klar over at nordsjøtrafikken var svært viktig på så mange måter.

Så åpnet det seg en fantastisk hjelp for karene som tok på seg disse farefulle turene. Fra USA kom 3 nye "Shetlandsbusser" og den 26. oktober 1943, heiste de norsk kommando og fikk navnene "Hessa", "Vigra" og "Hitra".

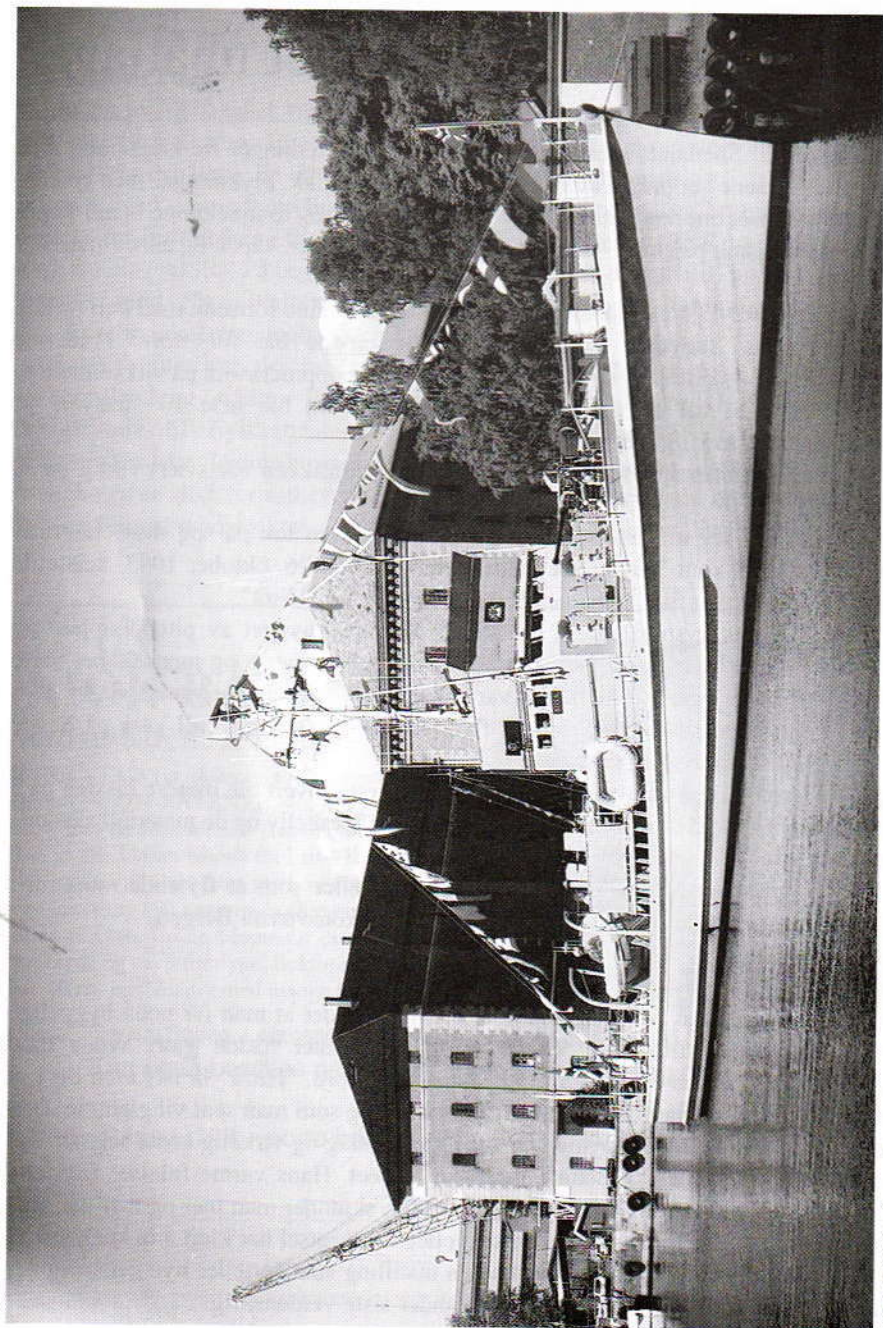
Disse 112 fots kystubåtjagere var smale og raske, bygget av pitchpine-hud på eikespant. "Hitra" var den første som kom i operativ tjeneste og mannskapet lærte raskt å lure tyske jagerfly. Taktikken var enkel, - da de skjønnte de var oppdaget gikk de rett fram på for sakte fart og idet flyet angrep ble det gitt full gass på begge motorene og så dreie skarpt av.

"Hitra" hadde også så mye ildkraft at tyskerne etter hvert ble mindre hissig på å angripe. Hele 45 tokt utførte "Hitra" uten tap av menneskeliv og de materiell skadene var minimale.

I dag er fartøyet Marinemusèets eiendom og seiler som et flytende museum i sommerhalvåret. Ellers er "Hitra" stasjonert på Haakonsværn i Bergen.

På besøk om bord

Når man er opptatt av vår maritime historie, hender det at man får noen hyggelige invitasjoner av og til. Gode venner og båtentusiaster hadde gjort avtale med kapteinløytnant Johan Fr. Alden om et besøk om bord. "Hitra" lå i Horten og i et strålende forsommervær fikk vi en guidet omvisning som man sent vil glemme. Den spreke pensjonerte kapteinløytnanten var i kjempeslag og virkelig koste seg når han kunne fortelle historien til dette fantastiske museet. Hans varme følelser for dette legendariske fartøyet som han lever og ånder for, skjønner man mer og mer når man vandrer rundt og får fortalt at verken krig eller vanskjøtsel har klart å ta knekken på klenodiet. Om bord kan man nå beskue en utstilling som forteller nye generasjoner om frigjøringskampen og shetlandsfarten under siste verdenskrig.



KNM "Hitra", ved Marinemuseet i Horten våren 2002.



Kapteinløytnant Johan Fr. Alden.

Under vår vandring om bord ble jeg gjort oppmerksom på et innrammet dokument som henger i styrhuset. Det har også sin historie... Det gjalt en avtale fra 1968 om salg av ex-marinefartøy M/F "Hitra" og var undertegnet av Peter G. Zwillgmeyer som selger og Ingemann Nordfjellmark som kjøper. Jøss, - tenkte jeg, - Ingemann kjenner jeg, - vi er jo gode naboer hjemme i Porsgrunn.

Ingemann forteller...

Ingemann humrer og ler når han tenker tilbake på sin "Hitra"-tid. Det var nok noe vill periode i mitt liv, men jeg tapte ikke en krone og fikk en del moro ut av det hele... – Vi var tre gamle kjente fra handelsflåten som ønsket oss et eldre marinefartøy. Tankene var et fartøy som kunne bygges om til lystbåt og kanskje til å ta noen spesialturer. En velformet annonse kom inn i Aftenposten og snart etter fikk vi kontakt med en Fredrikstadkar som hadde et marinefartøy tilsalgs i Karlskrona i Sverige. Han hadde nok noen planer om å benytte fartøyet til skjærgårdsturer langs svenskekysten, men det hele buttet nok imot. – 40.000,- kr. forlangte karen for fartøyet. Mine to kompiser trakk seg umiddelbart, da vi regnet på at i tillegg ville det kanskje komme på rundt 400.000,- kr. å få den i orden.

Selv fikk jeg ikke båten ut av hodet, for jeg hadde registrert at de to Scandiamotorene så brukbare ut og at skroget, som var bygget av de aller beste materialer, virket sunt og robust.

AVTALE SALG AV EX - MARINEFARTØY

M/F HITRA

Undertegnede herr Ingemann Nordfjellmark som kjøper
og herr Peter G. Zwilgmeyer som selger har truffet
følgende avtale:

Kjøperen overtar fartøyet M/F Hitra fra selgeren for
en pris kr. 600,00 -kroner sekshundre 0/00. Fartøyet er
overtatt av kjøperen fra og med den 3 oktober d.å. hvor
det ligger(i Oljehamnen, Karlskrona) og i den tilstand
det er på stedet.

Betalingen skjer kontant ved undertegnelse av denne avtale.

Kjøperen overtar den fulle eiendomsrett straks, og selgeren
bevitner at fartøyet ikke er beheftet med noen form for
skyld eller heftelser ved tiden for denne avtale.

Fredrikstad, den 3.10.1968

Ingemann Nordfjellmark
Ingemann Nordfjellmark
som kjøper

Peter G. Zwilgmeyer
Peter G. Zwilgmeyer
som selger

Som vitne:
underskrift bevitnes!

Perik Skru
overbåret



Så gikk det en tid og påny ringte eieren og nå kunne jeg få hele herligheten for 20.000,- kr.

Nei, det blir nok for dyrt for meg, måtte jeg bare svare.

En ny telefon og nå var prisen kr. 6.000,-. Da dro jeg til Fredrikstad, for nå skjønte jeg at det kanskje kunne bli en handel likevel. Dette var vel ikke mer enn hva propeller og messingskrap kunne innbringe. Diskusjonen startet og spenningen steg..

Hvor mye er du villig til å gi for båten da? ble jeg spurt.

Jeg kan gi deg 600 kr. for den, - da tar jeg båten som den er med alle problemene og det hele... I samme øyeblikk kom kona inn i stua og fikk mannen sin med ut på kjøkkenet, hvor diskusjonen gikk heftig i lengre tid. Kona var nok på laget mitt, så jeg fikk båten for 600 kr.!

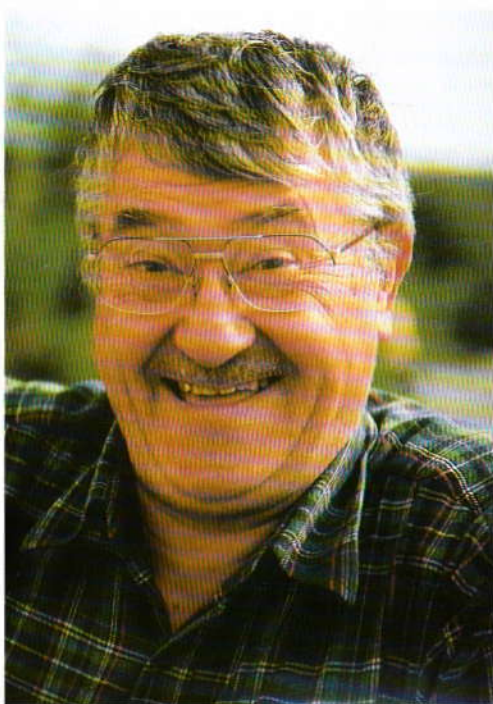
Da var jeg ikke sen om å foreslå å ta turen ned til Fredrikstad politikammer for å få avtalen skriftlig og bekreftet med en gang.

Plutselig var jeg blitt reder og eier av et gammelt krigsskip. Dro hjem og sa til kona, at nå selger vi huset og bygger opp Norges flotteste lystbåt! Kan ikke huske hun var direkte blid for denne tanken.

Så gikk det slag i slag. Dro til Karlskrona, fikk leiet en slepebåt som dro fartøyet inn til en egnet brygge, fikk heist motorene ut og fraktet de hjem med jernbanen til Porsgrunn. Der fikk jeg startet begge motorene med bulder og brak og jeg røykla vel halve byen.

Teknisk direktør for de Svenske Järnvegen i Örebro ble kontaktet og han kunne fortelle at de hadde to tyske MAK lokomotivmotorer hver på 3200 HK for salg. Prisen var kr. 4.000,- pr.stk. Påny måtte jeg ty til Aftenposten med en annonse og denne gangen averterte jeg for salg de to Scandia rekkemotorene på 200 HK hver, som nå sto lagret hjemme. Telefonen sto nesten ikke stille og det haglet på med samtaler fra alle landets kanter. Salget gikk raskt og greit og til en god pris.

Alt så lyst ut til at dette skulle bli et lystbåtprosjekt i stjerneklassen!



Ingemann Nordfjellmark, Porsgrunn, en gang eier av marinefartøyet "Hitra".



I 1983 ble den gamle "nordsjøbussen" hevet, satt på en lekter og slept hjem til Norge.

Foto: ukjent.

- Så ringte telefonen: Dette er från havnkaptenen i Karlskrona. Det gjelder ditt skepp....

- Nu skall jag få meddela er at skeppet ditt har sunkid ock ligger på botten. Två 14 åriga pojkar har tuklat med kölvatnintaket så vatnet har strömmad in og tilslutt har trossorna bristtas. – Om ni inte omedelbart får fjernat skeppet vil det bli en polissak...

- Grovt regnat vil det kosta 18.000,-. Sv kr. å få skeppet opp.

Jeg ringer i morgen fikk jeg fram til svar. Her måtte det tenkes ...!

Plutselig slo ideen ned i meg. A-ha, båten måtte jo være perfekt til bombemål for den svenske marinen. Like godt å starte fra toppen tenkte jeg og fikk nummeret til den svenske Østersjøflåten base i Karlskrona og spurte etter kommanderende admiral.

Han kjente allerede til saken og jeg la fram mitt generøse tilbud; - dere kan få fartøyet gratis, hvis alt mitt ansvar er ute av verden.- Og slik gikk det. For selv etter en noe trist slutt kunne jeg smile, noen tusen kroner hadde jeg jo tjent på prosjektet.

Ingemann besøker "Hitra" igjen

Årene gikk, men i 1982 ble "Hitra" funnet ved en tilfeldighet. Det var da den sovjetiske ubåten av whiskyklassen gikk på grunn utenfor Karlskrona. Denne saken

fikk stor mediadekning og ved en anledning ble "Hitra" filmet på TV, sunket med baugen over vann og i meget dårlig forfatning. Tidligere skipssjef, kommandørkaptein Ingvald Eidsheim og bestyrer på Marinemuseet, kommandørkaptein Stein Moen, reiste til Karlskrona, for å finne ut om det var den tidligere KNM "Hitra". – Og det var det! Da nyheten om at "Hitra" var funnet, ble en venneforening stiftet og man skjønte snart at "Hitra" hadde mange venner. Penger ble samlet inn og originaldelene og utstyr kom fra fjern og nær.

I 1983 ble den gamle "nordsjøbussen" hevet, satt på en lekter og slept hjem til Norge.

Den 8. Juli var atter "Hitra" tilbake på Vestlandet til Oma Baadbyggeri på Stord. Her ble det gjort en fabelaktig innsats med å restaurere båten.

Ca. 10 år senere sitter noen karer rundt lunchbordet på et bilverksted og speider utover Skienselva. – Nå kommer jammen båten din Ingemann, sier plutselig den ene. De andre kikker og kikker, men kan ikke se noen båt, bortsett fra et krigskip på vei opp elva.

Joda, det var gamlebåten til Ingemann, nyoppusset og fin.

En journalist som hadde bilen sin til service fikk snappet opp dette og spurte Ingemann å kjøre hjem etter kontrakten, som han fortsatt hadde.

De troppet opp på brygga i Skien og spurte gjesten ved gangveien om han kunne få tak i skipssjefen?

- Du skjønner jeg vil gjerne ta en tur om bord å se på skipet mitt, smilte Ingemann lurt.

Skipssjefen kom og så vel nærmest ut som et spørsmålstegn og lurte på hva dette skulle bety.

Ingemann klarte å beholde maska og dro fram fra lomma kontrakten på at han var eier og kjøpt den for 600 kroner.

- Båten var nå så flott at det nå kansje var på tide å ta den i bruk.....

I dette øyeblikket visste vel ikke skipssjefen om han skulle le eller gråte omgitt av alvorlige menn, med en ekte kjøpekontrakt stemplet på Fredrikstad politikammer.

- Jammen, vi har jo fått fartøyet av den Svenske marinen, svarte han noe betenkt, - du kan jo ikke bare komme her....., å forlange å overta båten!!!!

- Kan du vise tilsvarende og nyere kjøpekontrakt? kom det fra Ingemann.

- Vel,- nei-, men... , - men da brast den fargerike tidligere eieren i latter og fikk satt seg på en puller. Ta kontrakten som en gave fra en sivil Porsgrunnsmann, som er stolt av å ha eiet et stykke levende norsk krigshistorie. Dagen etter kom denne historien på 1. side i lokalavisa og mange humret og lo nok av skøyeren, som holdt leven med Den Norske Marine.

Tekst og foto: Thor Hansen.

D/S "OSTER" – på full fart forover

Sidan seint i oktober 2001 har restaureringa av D/S OSTER stått ein ny, lang distanse. Då gjekk D/S OSTER til Mastrevik Mek AS i Austrheim og låg der under plasttak til midt i april 2002. Herfrå gjekk vegen til Hardanger Fartøyvernssenter i Norheimsund, der innreiingsarbeid vart utførde fram til 12 juli .

I Mastrevik vart maskinromskotta gjort ferdige, resten av den gamle lastebåtluka tatt bort og ei ny av beste originale merke sett inn. Nedgangskappa på fordekket vart samstundes vølt og plassert på sin rette stad, og stålarbeidet for frontskott og bysseromet rett bakom, over kjelen, vart gjort .

På båtdekket vart det tillaga nye rennesteinar, bærebjelkane til båtdekket vart kompletterte og dei to davitpara; gåve til laget frå Knut Arild og Oddgeir Stamnes, vart sette fast. Saman med teikningar og foto vart restane av det gamle dekkshuset nytta til mal for eit nytt, som så vart løfta opp på fundamentet, under velfortent merksemd både frå laget og media.



I sitt rette clemnt: D/S OSTER sumaren 2002.

Foto: Harry Runderheim.



Ved bryggja i Bergen dar ligg da ein båt (15. september 2002).

Foto: Vidar Lehmann.

På hovuddekket rett under vart stålarbeida til postlugar og damesalong fullførde, og mot ytterskotta vart det laga rom til tre toilett med ståldører. Viktig utstyr vart her spandert av Jets Vakuum ved Eimund Øvsthus. Etter semje med Riksantikvaren vart det atterste toilettet på babord side utvida noko i høve til det som før var, slik at det kan gje rom for rullestolbrukarar. At den gamle "kyraplassen" samstundes vart litt mindre, får så vera. I staden for, som før i tida, å la septiken gå direkte over bord, har ein av miljøomsyn nå funne det naudsynt å montera ein mindre, klinka septiktank nede i skroget. Elektrisk utstyr og installasjon vart ytt av Mongstad Elektro ved Hans Brandtun.

Flunkande nytt båtdekk/promenadedekk, tak på dekkshuset og tilslutningar av dekket rundt lasteluka vart så lagde etter kunstens reglar av Tor Tveit frå Svanøy Båtbyggeri, med dekksplank levert av Steinar Gravdal i Mundheim.

Så langt har ein funne det naudsynt å behalda styresystemet frå fraktebåttida, og det vart utbetra for å sikra trygg manøvrering. Til all god slutt vart to livbåtar med tverr hekk plasserte under davitane, en eine gjeven av Ivar Iversen, den andre av Sjur og Magne Eikanger

Nordhordland Veteranbåtlag er svært nøgde med arbeidet i Mastrevik, og ikkje



Kaptein Magne Angelskår og rormann Jens Kåre Fløholm med faste hender på maskintelegraf og ror.

Foto: Vidar Lehmann.

mindre med den store velviljen, interessa, generøsiteten og tålmodet med dugnadsgjengen som vart synt av leiaren, Svein Mostraum og hans folk.

Nysmurd i botnen, for eiga maskin og med eit optimistisk mannskap gjekk så D/S OSTER frå kai ein tidleg vårdag til Hardanger. Etter tetting av kapteinslugar- og styrehustaket og andre justeringar starta så tillaging av dører og vindaugo og innreiing av dei to dekkssalongane, damesalongen og post- og kapteinslugaren. Nokre originale skuffer og skap vart pussa opp og brukte, og ein heldt seg elles så langt ein formådde til den innreiingstil som var der då båten gjekk ut av passasjerdrift i 1963-4.

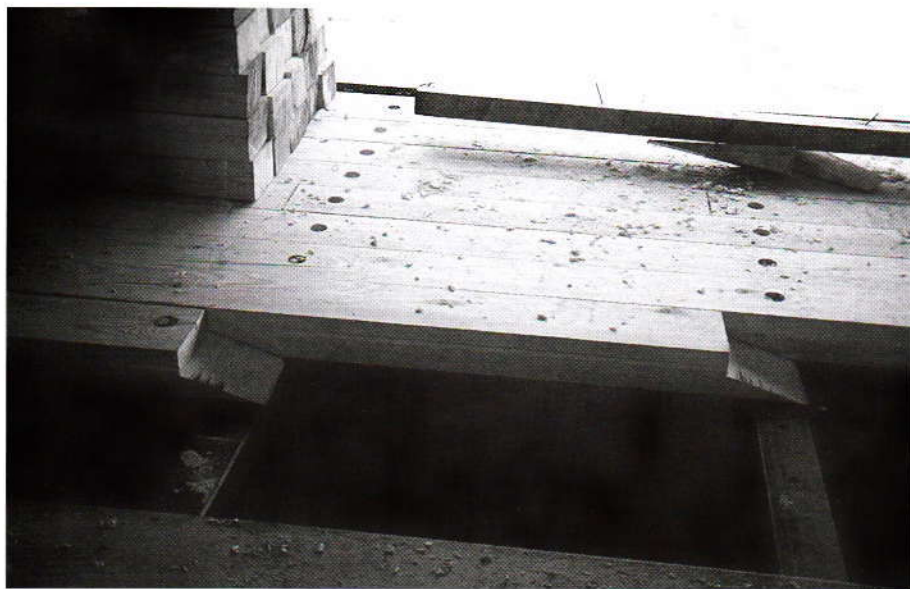
Vindaugo fekk slipte glas, lokalitetane har skinnsete og i dekkssalongane er montert krokar til oppheng- stroppar på ryggstøa, slik at dei, om det trengst, kan nyttast til ekstra køyplass. Plass for vaskar er

avsette, men ennå saknar me fleire små Shanks-vaskar eller liknande, utan kraner på. Skulle nokon ha til overs eller veta om slike, ville ein vera takksam for tips.

Det meste av teakrekka på promenadedekk og bru vart og fornya, dels av senteret sine folk, dels av Roald Kaland frå laget og hans hjelparar. I rekkeportane er framleis nytta teak frå passasjerbåttida.

Sjølv om ein god del ennå er ugjort, kan ein nå sjå at hovudtyngda av innreiingsarbeida over dekk er fullførde, med godt resultat. Maskinromet er for det meste klart, men under dekk står ennå att å laga til to store salongar og seks lugarar. Mellom mykje anna må det og monterast tilsaman 32 lysventilar i skutesidene og etterklinking utførast i midtseksjonen av ytterskotta på hovuddekket.

I sumar har båten hatt avgrensa passasjerløyve og har vore med på fleire



Legging av dekk – ennå er ikkje kunsten gløymd.

Foto: Tor J. Bjørngaas.

tilstelningar. Eit giftarmål på fordekket var eit av høgdepunkta. Den 14. september var det veteranbåtsamling i Bergen, og dagen etter fellestur med passasjerar inn Oster- og Sørfjorden til Modalen.

I stålande seinsumarvær og saman med 5 andre veteranbåtar, sekundert av veteranbilar og -bussar vart det ein ugløymande tur. D/S OSTER med sine 85 passasjerar og mannskap segla prikkfritt, bles i fløyta så det ljoma i fjella innerter fjorden og heldt rutetidene innom fleire av sine gamle stoppestader. På brua regjerte kaptein Magne Angelskår og under dekk maskinsjef Tor J. Bjørngaas. Til og med ein klassisk uniformert postmann var å finna i den nyinnreidde postlugaren, og frå byssa dufta det ertesupe, kaffi og wienerbrød.

Nå ligg båten i på sin faste plass i Bjørsvik. Framom ventar dugnadsarbeid og førebuing til vinteropplag. Så er det berre å gå i gang med vidare framdriftplanar.

Nordhordland Veteranbåtlag er svært glade og litt krye over denne framgangen, og vil og her nytta høvet til å takka alle som på kvar sine måte, så vel i stort som i smått, har vore med og hjelpt.

Riksantikvaren har også hjelpt oss svært godt i år.

Dar kom dampen, og datta var sanneleg gildt!

Ostereidet 20 september 2002

Vidar Lehmann (sign)

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

