



SFJ00219301420001 FIRERN med ekspedisjonsflyet utenfor Lars Christensens Land hvor landstigningen ble foretatt. Bilde fra boken Thor Dahl A/S

## 1930 DS/Hvb FIRERN(1) (SFJ002193014)

### [LINK](#)

<b>Type</b>	Dampskip, hvalbåt steam ship, whale catcher	Off.no (IMO):	51663
Flagg (flag):	NOR	Havn(port):	Sandefjord
Byggeår (year built):	1929/08	Bnr (Sno):	442
Bygger (yard):	Akers mek. Verksted, Oslo		
Eier (owner):	A/S Odd, Sandefjord		
Disponent (manager):	A/S Thor Dahl, Sandefjord		
Klasse (Class):	DnV +1A1 Hvalfanger		
<b>Tonnasje (Tonnage):</b>	257 brt, 85 nrt		
Dimensjoner (size):	Loa: 116,32'-Lbp: 115,7'-B: 23,9'-Dypp.: 13,5'.		
Lasthåndteringsyst. (cargo handling.)			
Fangstutstyr:			

(catching equipm.):

### **Navigasjonsutstyr:**

Manøversystemer

(syst. for manouvering)

Dekksmaskineri

(deck machinery):

Kommunikasjon

(comm.):

Kallesignal (Call sign.): LDHV

**Fremdrift**  
**(propulsion):** 1 x stempel dampmaskin (steam reciprocating), type triple exp., 3-sylindret, syl diam.: 14"-22"-37,6", slag/stroke: 24". 141 NHK. Bygget ved Akers mek. Verksted, Oslo

Fart/forbr.

(speed/cons.):

Hjelpemaskineri (aux):

Tot. el. kraft (el.  
power):

Kjele(r) (boiler): 1 x dampkjel (ildrørskjel/fire tube boiler) oljefyrt med dim.: 14,3' x 11,5' og 3 fyganger. Heteflate: 2.383 ft<sup>2</sup>. Damptrykk 200 psi. Bygget ved Akers mek. Verksted, Oslo

**Bemanning (crew):** pers,

**Historikk:** **1929** Bygget som hvalbåt **FIRERN** ved Akers mek. Verksted, Oslo for Hvalfangerselskapet Atlas A/S (Chr. Nielsen & Co. A/S), Larvik. Satt i fangst med Fl/k **SOLGLIMT**.  
**1930** Hvalfangerselskapet Atlas A/S ble slått sammen med A/S Odd, og driften av båten overtatt av A/S Thor Dahl, Sandefjord.  
**1938** Fanget for **SOLGLIMT** sesongen 1938/39.  
**1939** Bortleid 27/09 til den norske stat v/ 1. sjøforsvarsdistrikt som nøytralitetsvakt i 1939/40.  
**1940** Ifølge boken "NORGES KRIG 1940-45 bind 1 (Oslo 1947) s.133 er nevnt at natten mellom 08/04 og 09/04 var bevokningsbåten **FIRERN** i Kirkehamn på Hidra utenfor Flekkefjord. Ble forlatt av eget mannskap 29/04 ved Rasvåg, Hidra grunnet maskinhavari. Funnet av tyskerne 02/05 og tatt på slep til Kristiansand. Ble ombygget til eskortefartøy. Omdøpt til **NK 08 (KANONIER)**.

**1941** Senket 19/07 av torpedo fra engelske fly vest for Sirevåg, under eskortering av dampskipet **HELGA INA** til Stavanger.  
*MERK: Det er litt sprikende opplysninger om denne båtens endelikt. I følge Nils Eivind Olsen, hvis far var maskinsjef om bord forteller: Far fortalte mye om tiden som nøytralitets vakt. Han sa de ble tvunget til og oppgi båten etter Norge hadde kapitulert. Båten ble fyra med dieselolje. De tappet dette, pluss smøreoljen og gav dette til distriktets fiskere. Maskinen ble så slått i stykker med slegge, båten senket, og så gikk de på beina hjem til Sandefjord. Etter en stund ble han arrestert av tyskerne og satt i tysk fangenskap på Grini. For denne episoden. Vel slik fortalte han, historien.*

#### History in English:

**1929** Built as whale catcher **FIRERN** by Akers mek. Verksted, Oslo for Hvalfangerselskabet Atlas A/S (Chr. Nielsen & Co. A/S), Larvik. Caught for FI/F **SOLGLIMT**.

**1930** Hvalfangerselskabet Atlas A/S merged with A/S Odd, and management taken over by A/S Thor Dahl, Sandefjord

**1938** Caught for **SOLGLIMT** season of 1938/39.

**1939** Hired 27/09 by the Norwegian government as a patrol vessel. Used on neutrality watch for the Royal Norwegian Navy in 1939/40.

**1940** According the book "NORGES KRIG 1940-45 Vol.1 (Oslo 1947) s.133 it is mentioned that the night between 08/04 and 09/04 the patrol boat **FIRERN** was at Kirkehamn on Hidra, outside Flekkefjord. Abandoned by the crew at Rasvåg, Hidra 29/04 following engine trouble. Found by the Germans 02/05 and taken by tug to Kristiansand. Converted to escort vessel. Renamed **NK 08 (KANONIER)**.

**1941** Sunk by a torpedo from an English aircraft west of Sirevåg on 19/07-1941, while escorting the steamer **HELGA INA** to Stavanger.

*REMARKS: The information regarding this ship's final fate is very unclear. According Mr Nils Eivind Olsen, whose father was the chief engineer on board that time, telling: My father told me much about the neutral watch keeping duty. He said, they were forced to abandon and destroy the ship after the surrender in April. The ship was fuelled by diesel oil. The crew tapped the ship for diesel oil and lube oil and gave it to the fishermen in the area. The engine was destroyed by sledgehammers, and the skip was scuttled, and then on foot they went home to Sandefjord. After a while the Germans came and arrested him. He was*

locked up at Grini for this episode. Well, that was how he told the history.

Kilde: Narve Sørensen, DnV. Norske Rederier Gjennom 50 År, T. Berge "Senkninger og Forlis Fra Åna Sira til Haugesund 1939-1945"

Samlet og bearbejdet av Nils Eivind Olsen og Ragnar Iversen

Sist oppdatert: 10/04-2015 (RI/PS)



SFJ00219301420001 FIRERN med flyet utenfor Ingrid Christensens Land. Bilde fra boken Thor Dahl A/S

## **DEN NORSKE MARINES BEVOKTNINGSBÅT FIRERN**

En historie om FIRERN'S krigstjeneste 1940, slik min far Nils Erling Olsen fortalte den:

Nils Erling Olsen var født i 1910, og reiste første gangen til sjøs i 1928. Han seilte i maskinen på forskjellige hvalkokerier. I 1939 hadde han 5 års læretid ved skipsverft (verkstedtid), og 6 års fartstid. Han hadde avlagt alle maskinist eksamener, og var sertifisert maskinsjef både i motor og damp. Han hadde avtjent verneplikt i den Kongelige Norske marine som elektriker/motormann på undervannsbåten **B2**.

Høsten 1939 ble han innkalt til mobiltetstjeneste, og tjenestegjorde som Maskinsjef (Chief) på hvalbåten **FIRERN** som var bortleid til Den Norske Marine som vaktbåt.

**FIRERN** patruljerte Norskekysten, Skagerak, sørlandskysten, og vestlandskysten som nøytralitetsvakt.

Februar 1940, var fartøyet i nærheten av Jøssingfjorden og slutta seg til to andre Norske marinefartøy. Disse to forfulgte et større tysk tankskip, som viste seg å være **ALTMARK**. I nærheten av **ALTMARK** dukket flere engelske mellomstore marinefartøyer opp.

Mannskapet på **FIRERN** visste ikke hva de var på vei mot, om kvelden den 15.februar. Engelskmennene fyrte flere varselskudd, men **ALTMARK** neglisjerte alle forsøk på å få skipet til å stoppe, og smatt inn i Jøssingfjorden. En engelsk destroyer fulgte etter

**ALTMARK** inn iden trange fjorden.

Min far beskriver det gnyet og gnistregnet som oppstod da de to skipene støtte sammen, Etter glimrende manøvrering, greide den engelske destroyeren **COSSACK** og presse det tyske skipet, slik at bording ble mulig. Det var også mulig og høre ropene fra alle de frigitte fangene. Dette var sjøfolk fra den engelske handelsflåten, som var tatt til fange av lommelagskipet **GRAF SPEE** i Sydatlanteren. Engelskmennene visste nok om dette og hadde søkt lenge etter **ALTMARK**.

Far forteller at de hadde ordre om å skyte hvis engelskmennene brøt Norsk nøytralitet, men beskjeden fra **COSSACK** var klar: **STAY OFF!** Hva som videre hendte er klar historie, dette var en fjær i hatten for engelskmennene, men Hitler ble så provosert av hendelsen at han fremskyndte invasjonen av Norge.

**FIRERN** ble i dette farevannet og ved krigsutbruddet den 9. april var skipet i nærheten av Flekkefjord. De øvrige Norske styrker overga seg til den tyske okkupasjonsmakten etter hvert, jeg tror bare kampene i Narvik pågikk. Far forteller videre at det kom oppfordringer om og overgi båten, og han sa at det ville bli tatt represalier hvis de ikke overgav båten. De holdt det gående i tre uker etter okkupasjonen.

Han fortalte videre at grunnet stort press om replisalier besluttet de og oppgi båten. Men først ble smørølje og dieselølje (båten ble fyra med diesel) tappet opp og gitt til lokale fiskere Deretter ble maskinen ødelagt med slegge og båten sunket. Deretter gikk de på beina, hjem til Vestfold og Sandefjord, mesteparten av tiden om natta.

Dette er så langt hans historie Jeg ser at det er en annen offentlig versjon., men til slutt vil jeg nevne tre ting som underbygger min fars historie. Det ble nevnt at mannskapet forlot båten grunnet maskinhavari. Dette nekter jeg og tro var grunnen. Dette var erfarende hvalbåtmaskinister som kunne takle de meste havarier. Og de var mestere i allslags improvisasjon.

Senere i krigen ble min far arrestert mistenkt for motstandsarbeide av tyskerne, men hoved tiltalen var hva som skjedde med marinens bevoktningsbåt **FIRERN**. Han satt lenge i fangenskap på Grini for dette.

I flere år, etter krigen, mottok vi en stor pakke med kokt hummer fra Flekkefjord. Dette husker jeg godt for jeg måtte gå til posthuset og hente pakka. Og det spesielle som gjør at jeg husker episoden, var at det rant vann av pakka.

Grunnen til at jeg skriver historien nå er at jeg har kommet over opplysninger om **FIRERN** hos LARDEX.

*Kodal, 9.februar 2007*

*Nils Eivind Olsen*