

Men et er sikkert og det var at vakthavende underofficer og dekksofficer om aftenen måtte sende folk gjennom hele skibet for å få de besøkende, mer eller mindre påvirkede damer og herrer til fallrepet når siste båten lå klar til å gå iland kl. 21.00. Som regel måtte der tas en båt på slep, og begge var så fullpakket at det så rent faretruende ut. Når man betenker at hver båt kunde rumme ca. 40 personer i almindelighet og der var stuvet 20 til, så skjønner enhver hvor risikabelt det ofte var. Men alt gikk merkelig nok godt og denne skare av glade og tilfredse mennesker kom som sagt stadig igjen.

Dog var der to andre som hadde plikt å komme regelmessig ombord for kontrollens skyld, og det var de virkelig loyale og til sist våre kjære vener fra nøytralitetsvakten, de to overkanonerer Bradtland og Foss. Disse to stod i samme rang som vi dekksofficerer og holdt sig som rimelig var til oss, men var ikke desto mindre like vennlig og lojal overfor hver menig. Nettop av den grunn var begge til sist blitt alles venner og høit aktet.

Disse to herrer skulde nemlig skiftesvis komme hver sin gang ombord i begynnelsen med 14 dagers mellomrum, senere engang om måneden, for å undersøke og konstatere, at vi ikke hadde insatt noen reservedeler i kanonene, så disse var i brukbar stand, og overhale ammunisjonskammeret. Disse staute herrer var til sist rent skamfull når de kom ombord i dette ærend, men vi forstod dem, for ordre var ordre, og der var intet annet å gjøre enn å etterkomme denne, for derefter å avgi rapport. Men latterlig var det. Når man betenker at «Berlin» var godt for-

toiet både for og akter så den nesten ikke kunde rikke sig, og de viktigste kanondeler plus alt som het reservedeler var bragt iland, var det mildest talt en absurd tanke, og hvormed skulde vi bombardere? For tennhetter til ganatene var jo også havnet iland! Dessuten var et stort stykke av hoveddamp-røret i maskinen sendt iland. Husker jeg ikke feil, havnet visst alt sammen på Munkholmen. Som sagt, det hele var så besynderlig som bare mulig og det var derfor intet under at disse to herrer blev litt skamfull når de kom ombord for å kontrollere.

I førstningen anså vakten det for tilfredsstillende når våre båter som bruktes daglig, var heist ca. 2 meter over vannet, i hvilken høide de blev hengende til neste morgen. Men efterat vaktchefen hadde fått greie på hvor mange av besetningen som allerede var rømt, gav han ordre om at båtene skulde heises helt op efter at siste rutinebåten var kommet fra land, mellom kl. 21 og 21.30.

Dette var forsåvidt lurt gjort da hele styrken, som hadde vakt ombord, tok fatt på båtsløperne og «gikk» båtene op, d.v.s. at hele vakten, ca. 50 mann, fordelte sig ved båtsløperne, tok samtidig fatt efter at båten hang i krokene til båtstallene og gikk eller sprang langs båtdekket i hele dets lengde inntil båten var helt oppe. Om vinteren gikk det ofte bare stykkevis (pullvis) når båtsløperne var stivfrossen og i stormvær var det mangel gang vanskelig å få båttallene fast i båten p. g. a. de voldsomme sjøer som kunde stå inn bukten ved storm mellom N.V. og N.

4
Et 25 års-minne:

Fire års internering i Trondhjemsfjorden

Av Gustav Niebuhr.

Erindringer fra livet ombord i hjelpekryseren „Berlin“ i Hommelvik og Lofjorden.

Når jeg nevnte at våre båter måtte heises op kl. 21.00, så var det ikke så å forstå at det ikke gikk flere båter; men efter den tid trådte en motorbåt, som var stillet til rådighet, i virksomhet og bragte ombord dem av befalet som ennå var iland. Tidene var kl. 23.00 og 0.30 natt efter siste togets ankomst fra Trondhjem. Motorbåtens faste fører var herr Brædland, som også siden fulgte med til Lofjorden. Denne mannen var en hyggelig kar og blev tilsist alles venn. I Lofjorden åpnet han til og med en liten butikk, da det var nok så langt til nærmeste handelsmann, nemlig Hopla, og mannskap som var på land i nærheten av «Berlin» behøvet ikke å komme ombord igjen når de var sluppet op for tobakk, sigaretter eller lignende.

KAPITEL V.

Litt om provianthentning.

Som nevnt i begynnelsen, var den første forbindelse med land

etablert ved hjelp av proviantbåten og postordonnansen, og dette var jo også uundgåelig da vi måtte sørge for våre egne livsfornødenheter. Riktignok hadde vi en del proviant igjen, som var kommet ombord før vi forlot Tyskland, men denne minket jo for hver dag mer og mer måtte rekvireres eftersom tiden gikk.

Transporten var nu meget tungvint da alt måtte bringes fra jernbanestasjonen, først langs veien til en trapp som førte til jernbanelegemet, og derefter over skinnene til kaien og ned i båten. Dette gikk alt sammen bra med små kolli, men verre var det med kasser og sekker da der ikke fantes noen heisegrøier. Det varte derfor heller ikke lenge før et andragende om lov til å opsette sådanne blev innvilget, og våre folk opmonterte på sydsiden av kaien en liten kran som greidde de største kolli. Dette var en stor hjelp da alt

før måtte bringes til nordenden av kaien hvor landgangstrappen var.

Om sommeren og i de lyse dagene gikk det forholdsvis bra, men verre var det i vintertiden ved svak belysning og alt var overiset. Da gjaldt det å være påpasselig med å feste de forskjellige kolli så disse ikke skulde gli ut å gå igjennem båten, som lå ret under. Verste jobben hadde mannskapene med alle ølkaggene og det var det mange av, for øl måtte det være ombord, hvis der skulde være fred.

Omsider blev det ordnet slik at hvis der kom en større forsyning av proviant eller ølkagger, blev godsvogner kjørt helt ned til kaien så folkene slapp å transportere hele greia helt fra stasjonen.

I slike tilfeller var det så meget at båten måtte gå både 3 og 4 turer, og det kunde da bli sent på kvelden før alt var havnet ombord og båtene kunde heises. Denne proviantkjøring

Et 25 års-minne:

Fire års internering i Trondhjemsfjorden

Erindringer fra livet ombord i hjelpekryseren „Berlin“ i Hommelvik og Lofjorden.

Av Gustav Niebuhr.

Når jeg nevnte at våre båter måtte heises op kl. 21.00, så var det ikke så å forstå at det ikke gikk flere båter; men etter den tid trådte en motorbåt, som var stillet til rådighet, i virksomhet og bragte ombord dem av befalet som ennå var iland. Tidene var kl. 23.00 og 0.30 natt etter siste togets ankomst fra Trondhjem. Motorbåtens faste fører var herr Brædland, som også siden fulgte med til Lofjorden. Denne mannen var en hyggelig kar og blev tilsist alles venn. I Lofjorden åpnet han til og med en liten butikk, da det var nok så langt til nærmeste handelsmann, nemlig Hopla, og mannskap som var på land i nærheten av «Berlin» behøvet ikke å komme ombord igjen når de var sluppet op for tobakk, sigaretter eller lignende.

KAPITEL V.

Litt om provianthenting.

Som nevnt i begynnelsen, var den første forbindelse med land

etablert ved hjelp av proviantbåten og postordonnansen, og dette var jo også uundgåelig da vi måtte sørge for våre egne livsfornödenheter. Riktignok hadde vi en del proviant igjen, som var kommet ombord før vi forlot Tyskland, men denne minket jo for hver dag mer og mer måtte rekvireres eftersom tiden gikk.

Transporten var nu meget tungvint da alt måtte bringes fra jernbanestasjonen, først langs veien til en trapp som førte til jernbanelegemet, og derefter over skinnene til kaien og ned i båten. Dette gikk alt sammen bra med små kolli, men verre var det med kasser og sekker da der ikke fantes noen heisegreier. Det varte derfor heller ikke lenge før et andragende om lov til å opsette sådanne blev innvilget, og våre folk opmonterte på sydsiden av kaien en liten kran som greidde de største kolli. Dette var en stor hjelp da alt

før måtte bringes til nordenden av kaien hvor landgangstrappen var.

Om sommeren og i de lyse dagene gikk det forholdsvis bra, men verre var det i vintertiden ved svak belysning og alt var overiset. Da gjaldt det å være påpasselig med å feste de forskjellige kolli så disse ikke skulde gli ut å gå igjennem båten, som lå ret under. Verste jobben hadde mannskapene med alle ølkaggene og det var det mange av, for øl måtte det være ombord, hvis der skulde være fred.

Omsider blev det ordnet slik at hvis der kom en større forsyning av proviant eller ølkagger, blev godsvogner kjørt helt ned til kaien så folkene slapp å transportere hele greia helt fra stasjonen.

I slike tilfeller var det så meget at båten måtte gå både 3 og 4 turer, og det kunde da bli sent på kvelden før alt var havnet ombord og båtene kunde heises. Denne proviantkjøring

var spesielt om vinteren i sterk kulde et nesten farlig arbeide, da transporten som regel fant sted mellom kl. 18 og 20 og med to båter, d.v.s. en båt på slep. Alt var overiset og derfor vanskelig å håndtere. Så snart båtene lå ved skibssiden, blev lossebommene svinget ut, vinsjene var gjort klar på forhånd, og man gikk i gang for å få det over så snart som mulig. Var det derimot tung sjø, måtte ofte provianten og lignende bli liggende over til neste dag.

Senere skal jeg komme tilbake til en munter episode m. h. t. en større forsyning øl i fat under transportarbeiderstreiken i 1917.

KAPITEL VI.

Vann- og kullforsyningen.

Enten man er på land eller sjø, så er det viktigste ved siden av mat — vann. Det er vi vel alle enige om, og da «Berlin» jo lå godt fortøiet og ikke kunde seile til kilden måtte vannet likesom all annen proviant leveres ombord. Denne transporten var overdratt Trondhjems Lekterkompani som benyttet båten «Øger» med den nuværende agent og befrakter Knut Hassel som kaptein. En båt med vel 400 manns besetning bruker jo ikke så lite, og «Øger» kom derfor hele første halvåret 1 gang i uken med vann fra byen til oss.

Men alle skjønner vel at denne vannleveransen kostet mange penger og var således en stor utgiftspost, som ikke kunde fortsette i lengden. Vi måtte derfor pønse på en annen utvei,

og den var at vi satte oss i forbindelse med en brukseier i Hommelvik som eiet elektrisitetsverket og av den grunn også noen dammer som bruktes som reservoarer. Vannet fikk han fra Stavsjøen, og vi mente at her var også vann nok til oss.

Brukseieren viste sig ved handlinger om vannleveranse ikke avvisende; men der manglet jo en vannledning ned til kaien og ombord. Da han ikke vilde koste på en sådan, bestemte kommandanten at våre egne maskinfolk skulde grave en grøft på land og selv nedlegge vannrør helt fra verket. Dette blev også gjort. Det var jo forsåvidt en adspredelse, og folkene tjente sig en liten ekstra skilling. Jeg husker ikke, hvor mange meter vannrør det gikk med; men det var adskillig meter da ledningen måtte legges helt ombord. Mellom kaien og «Berlin» måtte den senkes ned på bunnen. Hvorvidt denne vannleveranse blev billigere enn den første, vil jeg ikke uttale mig om. Jeg for min del antar dog, at det nesten gikk op i op, for brukseieren måtte jo ha en passende godtgjørelse som han også fikk. I hvert fall var vi nu ikke mer avhengig av vannbåten «Øger» og hadde vann til stadighet. Var vanntankene ombord fylt, stengtes bare kranene ombord. Av to onder tar man som regel det minste og vann måtte vi ha. Det er vel ingen tvil om, at også lækterkompaniet tjente godt på leveransen.

(Forts.)