

”Solbjørn”

Fra boka ”Fra fyr til jekt og hjulbåt”, av Valdemar Steiro.

M/S "SOLBJØRN" - RÅSEILJEKTA SOM BLE MINESPRENGT



Etter betydelige anstrengelser fikk jeg kontakt med Marit R. Wahl, Trondheim som var så vennlig å låne meg ovenstående foto av M/S "Solbjørn". Marit er datter til Peder Arnfinn Johan Nilsen som både var reder for og skipper på "Solbjørn" i den tiden jeg fulgte med skuta som gratispassasjer og overtallig dekksmann et par sommermåned, invasjonåret 1940.

I Det Norske Veritas skipsliste over skandinaviske motorfartøyer for 1925, figurerer M/S "Solbjørn" som motorlekter. Etter at den gamle jekta fikk motor i 1916 seilte den, hovedsakelig i stilla, ganske enkelt fordi maskinkraften var for liten til at man kunne trosse motvind og uvær. Farten i stille vær var ca. 4,5 knop. "Solbjørn" seilte helt til skjebnen innhentet skuta den 21. mai 1944, da den gamle, forhenværende seileren kom inn i et. minefelt på Indre Folla og ble sprengt i stumper og stykker. Heldigvis kom den fire manns store besetningen fra det med livet. Kanskje først og fremst fordi båtbyggerne oppe i Saltdalen hadde levert et uvanlig solid arbeid da de tømret sammen den store jekta.

"Solbjørn" var 69,6 fot lang og hele 34,6 fot brei.

Bygget i ca 1870?

Motor: Bolinder glødehode, 60 hk.

Reder: Malena Nilsen, Trondheim (Peder Arnfinn Johan Nilsen)

Fra boka ” Lang Kyst, av Trygve Nordanger, side 115:

Solbjørn av Trondheim på 145 brt ble minesprengt på indre folla i mai i 1944. Skipperen forespurte på "hafenuberwachtungsstelle" i Trondheim om et var noen vanskeligheter med å gå op til Kongsmo. Det var det ikke. Tyskerne sa ikke at tre minebelter var lagt ut der eksplosjonen skjedde.

Fra "<http://www.warsailors.com/>"

D/S Solbjørn *	?	145 gt
Built ? Struck a mine and sank in inner Follafjord on May 21-1944. Unable to find further details for the time being.		

Historien som Valdemar Steiro forteller i boka si, "Fra fyr til jekt og hjulbåt.

Som passasjer og overtallig, ulønnet matros om bord i M/S "Solbjørn"

Da tyskerne kom og overtok kommandoen i landet vårt den 9. april 1940, befant jeg meg i Stavanger i egenskap av elev ved den elementær-tekniske dagskole. Min familie bodde i Finnmark, hvor min far var fyrmester på Fruholmen, utenfor Hammerfest. Da krigstilstanden mellom Norge og Tyskland var et faktum, ble selvsagt all kommunikasjon nordover avbrutt. Følgelig mistet jeg den månedlige pengeinnsprøytingen til livets opphold fra min far. Heldigvis var husverten forståelsesfull og gav henstand med husleien. Verre var det med mat. Dette problemet løste seg heldigvis også, i og med at det kristne kirkesamfunnet, Kvekerne trådte til og lånte ut penger til skoleelever som var kommet i knipe på grunn av at de hadde mistet kontakten med sine pårørende. Pengene ble lånt ut med "sikkerhet" i vedkommendes mer eller mindre ærlige ansikt. Det ble bestemt at skolen, som jeg var elev ved, skulle avslutte undervisningen, og mitt opphold i Stavanger hadde derfor heller ikke lenger noen hensikt. Men å komme seg nordover var lettere sagt enn gjort. Omsider fikk jeg snusen i at tyskerne hadde gitt to båter lov til å gå tilbake til sine heimsteder. Det var M/S "Sula" fra Ålesundskanten og M/S "Solbjørn" fra Trondheim. Man påstod at disse to båtene var de første som tyskerne gav fritt leide til å gå nordover langs kysten.

På dette tidspunktet var krigen mot tyskerne ennå i full gang i Nord-Norge. De to frakteskutene lå ved kai i Stavanger og lot seg lett oppspore. Skipperen på "Solbjørn" var en jovial nordlending og lovet meg å bli med skuta til Trondheim uten betaling, men kosten måtte jeg holde selv. En skolekamerat fra Nord-Trøndelag skulle også få lov til å bli med. Vi hentet vår bagasje og installerte oss i den lille lugaren, forut på jekta. Imidlertid var det ikke bare vi skoleelever som på grunn av krigen var kommet i beit for transport. En familie som skulle flytte nordover til Sunnmøre, lastet flyttegodset sitt om bord i "Solbjørn" og fulgte selv med.

Som gratis passasjer med motorjekta

Til sammen var vi seks personer som fulgte med som passasjerer nordover. Heldigvis hadde skipperen en romslig salong akterut i overbygget, slik at det ble plass nok til alle. Som en sikkerhetsforanstaltning, i tilfelle man skulle bli utsatt for krigshandlinger, gikk de to

fartøyene side om side oppover leia. Været var fint på hele reisen med sol fra en nesten skyfri himmel. Rundt Stadt blåste det imidlertid en frisk nordlig bris, og her observerte vi en enslig mann som rodde og slet mot vinden i en liten robåt. Han huiet og vinket, og vi stoppet for å høre hva han hadde på hjertet. Det viste seg å være en sjømann som hadde rodd like fra Bergen. Skipet som han hadde vært om bord i var blitt delvis ødelagt ved kai i Bergen, under det samme angrepet av engelske fly som hadde gjort kål på den tyske krysseren "Königsberg". Det var tredje gangen han hadde forsøkt å runde Stadt i motvind, og han ville nå svært gjerne henge seg bak på "Solbjørn". Skipperen ville imidlertid nødig ha en båt på slep. Dette hovedsakelig fordi skutas svake motor hadde mer enn nok med å gi skuta en smule framdrift mot nordavinden. Robåten ble derfor heist opp på dekk, og sjømannen var sjeleglad for at han nå kunne komme i nærheten av heimstedet sitt ved Kristiansund, uten mere slit med årene. I Kristiansund tok vi farvel med "Sula" som med redusert fart trofast hadde holdt følge med oss helt fra Stavanger. Reisen videre til Trondheim gikk uten noen som helst vidervedigheter, men jeg kan huske at det ikke var et fartøy å se i skipsleia. På denne turen ble også sjø-egenskapene til en nordlandsjakt demonstrert. På grunn av den ekstreme bredden på skuta i forhold til lengden ("Solbjørn" var 69,6 fot lang og hele 34,6 fot brei), arbeidet skuta på en helt spesiell måte i sjøen. Som en bolle rullet jekta til alle kanter, slik at det var meget problematisk å sette sjøbein på "normal" måte.

Som frivillig fange om bord i M/S "Solbjørn"

"Solbjørn" ble liggende i opplag ved kai i Trondheim. På grunn av krigen hadde jeg ingen muligheter til å komme meg videre nordover. Heldigvis forstod skipperen mitt problem og lot meg få lov til å bli boende om bord, sammen med to av mannskapet som ikke hørte heime i Trondheim. Fortsatt hadde jeg litt penger å kjøpe mat for. Jeg led således ingen direkte nød, men det helt uvirksomme livet om bord i jekta tok etter hvert på humøret. På et tidspunkt hadde jeg til og med planer om å leie eller låne en robåt og ta årene fatt nordover. Jeg hadde slektninger på Helgeland og mente å greie en slik rotur, om jeg tok tiden til hjelp. Heldigvis oppgav jeg nokså snart disse litt ville planene, hovedsakelig fordi det kom meg for øre at folk som hadde forsøkt seg på å trosse tyskernes totalforbud mot å ferdes på sjøen uten herrefolkets velsignelse, hadde blitt pepret til døde av tyske vaktposter på land, eller arrestert av tyske vaktbåter.

Flyangrep og granatsplint i nesetippen

Under mitt opphold som gratis "leieboer" om bord i jekta, hadde Trondheim to overflyvninger av engelske fly. Første gangen dette hendte var jeg en tur oppe i byen, og tyskernes luftvernsskyts spilte selvsagt opp for fullt. Jeg registrerte at de som var ute i gatene sprang til nærmeste skjulested for å søke dekning. Imidlertid verken så eller hørte jeg noe bombenedslag, og jeg ble derfor stående som paralyisert å glane opp i luften for å se om noen av våre venner høyt der oppe skulle bli rammet av tyskernes granater. Uheldigvis hadde jeg ikke hørt om noe som heter granatsplinter. Plutselig slo det en splint ned i bakken rett foran meg. Den spratt opp og gav meg et lite kutt i nesen. Skal si at jeg fikk det travelt med å komme meg i sikkerhet. Heldigvis var det et åpent lagerskur like ved som jeg smatt inn i, og situasjonen var reddet. Et annet tegn på krigens alvor ble man vitne til da et tysk slagskip ankret opp med et kjempemessig hull tvers gjennom forskipet. Man påstod at hullet var så stort som et hus, slik at en mindre båt kunne seile gjennom det. Tyskerne var imidlertid smarte. Kort tid etter man hadde ankret, kunne vi se at det ble hengt opp presenninger over hullet av samme farge som skutensiden. På en viss avstand var det derfor ikke mulig å oppdage den engelske ubåten "Clydes" velrettede torpedoskudd mot den tyske marines stolthet, slagskipet "Gneisenau".

Som overtallig dekksmann med hyre, hus og kost, om bord i M/S "Solbjørn"

Skipperen på jekta var også rederen for fartøyet i en og samme person. En dag kom han om bord og fortalte at "Solbjørn" var sluttet for en tur inn i Trondheimsfjorden etter trelast. Ja, nå var gode råd dyre. Penger til å ta inn på et pensjonat i Trondheim hadde jeg ikke, selv om jeg ikke var helt blakk. Nordpå var krigen mellom Norge og Tyskland fortsatt i full gang, og alt som het kommunikasjoner ute av funksjon. Heldigvis forstod skipperen om bord i motorjekta mitt dilemma og tilbød meg å ta hyre som overtallig dekksmann, mot godtgjørelse i form av "hus og kost". Selvsagt hadde jeg ikke annet å gjøre enn å ta i mot tilbudet med begge hendene. "Solbjørn" skulle laste på Trones bruk som ligger i Verdalen, bare en mils vei fra Stiklestad, et av Norges mest kjente historiske steder. Lastingen av trelasten tok forholdsvis lang tid. Dette fordi storparten bestod av høvlede bord som ble langet om bord med handkraft. Omsider var jekta lastet til opp under vinduene på styrehuset og seilte tilbake til Trondheim, hvor lasten ble levert til en trelastforretning oppe i Nidelven. Etterpå ble skuta liggende ved kai i Rosenborgbassenget, like ved Trondhjems Mek. Verksted. Vi om bord i "Solbjørn" ble ikke så lite plaget av bråk fra verkstedet når man klinket sammen skipsplater, en støy som nesten til forveksling lignet maskingeværild. Tidlig en morgen kom det engelske fly inn over byen, og tyskernes luftvern skyts spilte opp for fullt. Alle om bord i jekta spratt øyeblikkelig opp fra sine køyer, bortsett fra maskinisten. Da han omsider kom seg opp, var det en som spurte: "Hørte du ikke det forferdelige bråket i morges?" "Jau, og gjorde då det, men eg trudde de klinka båta". Den karen må ha hatt et godt sovehjerte. Etter hvert ble jeg temmelig lei av den uvirksomme tilværelsen om bord i jekta, hvor den eneste atspredelsen var å spille kort.

På jakt etter en jobb som endte på hyrekontoret

De få illegale nyhetene som man kunne snappe opp om hvordan det gikk med våre landsmenns tapre kamp mot tyskerne nordpå, gikk ut på at krigen kunne komme til å vare lenge. Jeg fant da ut at det fornuftigste jeg etter omstendighetene kunne gjøre, var å forsøke å skaffe meg en jobb i Trondheim. Jeg troppet opp på arbeidskontoret og svarte også på annonser om ledige jobber i avisene. Imidlertid hadde jeg ikke hellet med meg. På grunn av krigen gikk all virksomhet på lavgir, og mine sparsomme kvalifikasjoner gjorde meg ikke videre ettertraktet på arbeidsmarkedet. Min "kassabeholdning", som stammet fra kvekernes religiøse samfunn, var på det nærmeste oppbrukt. Jeg måtte innse at jeg nå var havnet i en virkelig knipe.

Men akkurat på dette for meg så kritiske tidspunktet, kom nyheten om at nordmennene, sammen med sine allierte, var blitt nødt til å kapitulere ovenfor tyskerne i Nord-Norge. For meg var dette både en trist og en gledelig nyhet. Trist, fordi vi nå var havnet under den tyske jernhælen. Gledelig, på den måten at jeg nå kunne få kontakt med min familie oppe i Finnmark per telefon. Heldigvis var alt i orden med mine pårørende, og gleden var gjensidig over at alle hadde sluppet fra krigen i Norge uten en skramme. Flere skip, som på grunn av krigen hadde ligget i opplag i Trondheim, skulle nå settes i fart igjen. Jeg tenkte da som så at det burde være mulig å få seg jobb om bord i en av disse båtene, og vandret forventningsfull opp til hyrekontoret. Jo, ganske riktig, der hadde man bruk for folk, det vil si sjøfolk, men jeg var jo ingen sjømann. Min smule praksis i et lite motorverksted pluss "elementær-teknikken" måtte imidlertid ha gjort inntrykk på de ansatte ved hyrekontoret. Jeg ble sendt om bord i et motorfartøy hvor det var en ledig jobb som motormann. Maskinmesteren der om bord hadde imidlertid en annen mening om mine kvalifikasjoner enn hyreformidleren. Jeg ble veiet og funnet for lett og forlot slukkøret skuta. På hyrekontoret hadde man heldigvis andre muligheter. Man sendte meg til maskininspektøren for Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab på Nordre Verft, rederiets reparasjonsverksted oppe i Nidelven. Her lå hurtigruteskipet "Kong Harald" i opplag, men skulle nå rustes ut og settes i fart. Jo, inspektøren mente han kunne

bruke meg som smører om bord i "Harald". Etter denne oppløftende hendelsen, min første ordinære jobb som sjømann, satte jeg glad og fornøyd kursen til det verkstedet som "Solbjørn" i mellomtiden var gått til for å slippsettes. Jeg skulle hente mine få eiendeler. Ved porten til verkstedet ble jeg imidlertid møtt av en tysk soldat, bevæpnet med en maskinpistol. Jeg kunne ikke et ord tysk, og da jeg med geberder og fakter forsøkte å gjøre rede for mitt ærend, siktet han resolutt på meg med våpenet. Heldigvis hadde skipperen på "Solbjørn" sett hva som foregikk og kom meg til unnsetning. Min "hyre", først som gratis-passasjer, og deretter som ulønnet dekksmann om bord i den digre nordlandsjekta, hadde vart i omkring halvannen måned. Jeg har all grunn til å være takknemmelig ovenfor skipperen på skuta, Peder Arnfinn Johan Nilsen, for at han tok seg av meg, slik at mine problemer som følge av krigen tross alt ble minimale.

Modell av en råseiljakt fra Nordland. Trolig har "Solbjørn" sett omtrent slik ut som seilskute. En jekt som ble satt opp i fjæra på mitt heimsted i Lofoten i mine guttedager er av sjø, vind og vær blitt redusert til restene av ankerspillet. Det var vanlig at man kvittet seg med utrangerte båter på denne måten i gamle dager.