

Verfts-Magazinet

3. årgang

Desember 2004

Nr. 4



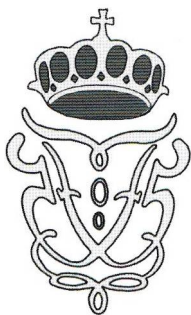
Utgitt av

Fredriksvern Verfts Venner





Foto: Morten Gundersen



Fredriksvern Verfts Venner



Innhold:

Formanden har ordet	4
Et portrett av en veteran	5
Minner fra Fredriksvern Verft	9
Et gammelt brev	11
Norges eldste samling av fartøystegninger – Del 1 ..	12
Festningsporten	25
Rakke fort 1941	29

Foto forside: Verftsklokken i vinterdrakt.
Foto: Morten Gundersen

Foto tittelblad: Rakke 1941 – 12 cm kanon av typen K-370b. Foto: Utlånt av Josef Pfanzelter.

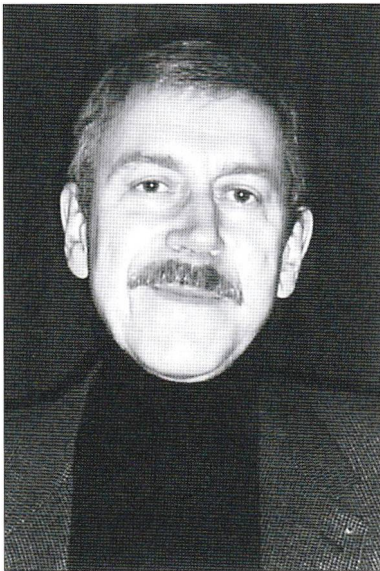
I redaksjonen:

RUNE SØRLIE	Redaktør
YNGVE RAKKE	Fotograf
MARIANNE SØRLIE	Fotograf/medarbeider
SVENN DVERGASTEIN	Fotograf

Medarbeidere dette nummer:
Trond Bergan, Dag-Ivar Rognerød, Hans Støvern

*Neste nummer kommer
ca. påsken 2005*

Formanden har ordet



Året 2004 ebber snart ut og for oss tillitsvalgte i venneforeningen er det naturlig å se tilbake på dette årets virksomhet.

Vi har vært et arbeidende styre som har hatt mange jern i ilden. Resultatene av vårt arbeid bør kanskje andre vurdere, men vi tar oss den frihet å nevne noen av de aktiviteter vi har befattet oss med det siste året.

Informasjonsvirksomheten har også i år vært et viktig satsningsområde. Spesielt i sommerhalvåret har vi hatt mange guidede turer på verftsområdet, men også ellers i året er det mange som ønsker orientering om verftets historie. Våre faste guider har gjort en utmerket jobb og i løpet av vinteren skal vi gi de litt kunnskapspåfyll slik at de er klare for en ny sesong. Som i fjor har vi hatt et eget opplegg for alle 9. klassene i Larvik kommune som en del av «den kulturelle skolesekken». Dette håper vi skal bli et fast opplegg i framtiden.

Vi er i slutfasen i arbeidet med å utgi en informasjonsbrosjyre på engelsk. Teksten er klar etter en omfattende jobb utført av Hans Stovern.

I host har vi hatt en liten vandretstilling med bilder og gjenstander fra Fredriksvern verft ved alders- og sykehjemmene i Stavern. Den startet opp på Buktasenteret, er nå på Grevle og skal senere til Stavern og Brunlanes Bo- og aktivitetssenter. Mange av beboerne på disse stedene har gode minner fra leiren. En eldre dame fortalte meg at hun ofte var på kadettball i leiren, blant annet da kronprins Olav var kadett (1921-24).

Flaggdugnaden går programmessig, selv om det fra tid til annen kan forekomme en glipp.

Vi har i år fått vår hjemmeside www.fvv.stavern.no

operativ. Fortsatt har den et potensial til å bli fyldigere, men det kommer. Arbeidet med å få til en utstilling av Luftforsvarets virksomhet i Stavern etter krigen går framover i Kadettbrakka. Vårt mål nå er å ha den klar til neste sommer.

Værftsmagazinet har blitt et ettertraktet blad. Vi får mange gode tilbakemeldinger. Uten vår redaktor, ildsjelen og lokalpatrioten Rune Sorlie, har det ikke vært mulig på få til et slikt produkt.

Vi må også si oss fornøyd med at medlemsmassen nå ligger rundt 350.

Alle har vel registrert at aktiviteten ved Justissektorens kurs- og ovingssenter er høy. Det synes vi er meget bra. 15. november åpnet UP sitt hovedkvarter (tidligere Skyteskolebygget) med både justisminister, fylkesmann, ordfører og andre gjester til stede. Dette var en viktig begivenhet som vil ha betydning for aktivitetsnivået i leiren framover.

Forsvarsbygg har fått gjort mye på vedlikeholdssektoren også dette året. Vi er imidlertid spent på hva framtiden vil bringe både hva angår Nasjonale Festningsverks organisatoriske plassering og tilgangen på midler til vedlikehold.

Fredriksvern Verfts Venner har hatt et utmerket samarbeid med Forsvarsbyggs lokale ledelse. Vi har et felles mål i å skape et levende festningsverk.

Av de prosjekter vi vil arbeide med neste år er som nevnt etableringen av en ny utstilling i Kadettbrakka. For øvrig vil vi bruke tid og krefter på å formidle kunnskap om verftet ovenfor publikum.

Vi er en ung organisasjon og vi har fortsatt masse entusiasme i behold. Jeg vil takke alle som har vært med på å ta et tak for venneforeningen i året som har gått. Jeg ønsker dere, og alle våre øvrige medlemmer

En god jul og et godt nytt år!

Per Inge Olsen



Et portrett av en veteran

Av Hans Støvern



Birger Johansen

Birger Johansen er en av de få virkelige veteraner. Han tjenestegjorde ved 2. Bergkompani av den norske brigaden i Skottland under krigen. Det var dette kompaniet som ble overført til Murmansk høsten 1944 for å delta sammen med sovjetstyrker i befrielsen av Nord-Norge. Kompaniet embarkerte krysseren HMS Berwick i Rosyth den 30. oktober 1944. Den 1. november gikk eskortestyrken til Scapa Flow. Utenom HMS Berwick omfattet styrken det britiske eskortehangarskipet HMS Campania og 6. britiske jagere. Samme kveld opptok styrken også eskorte av to passasjerskip, hvert med ca. 5000 befrierte russiske krigsfanger. Under overfarten ble et tysk rekognoseringsfly skutt ned og tyske ubåter ble også angrepet med synkeminer. Konvoien ble forsterket med 6 fregatter underveis, og

da HMS Berwick ankret opp i Murmansk den 6. november 1944 hadde overfarten skjedd uten tap.

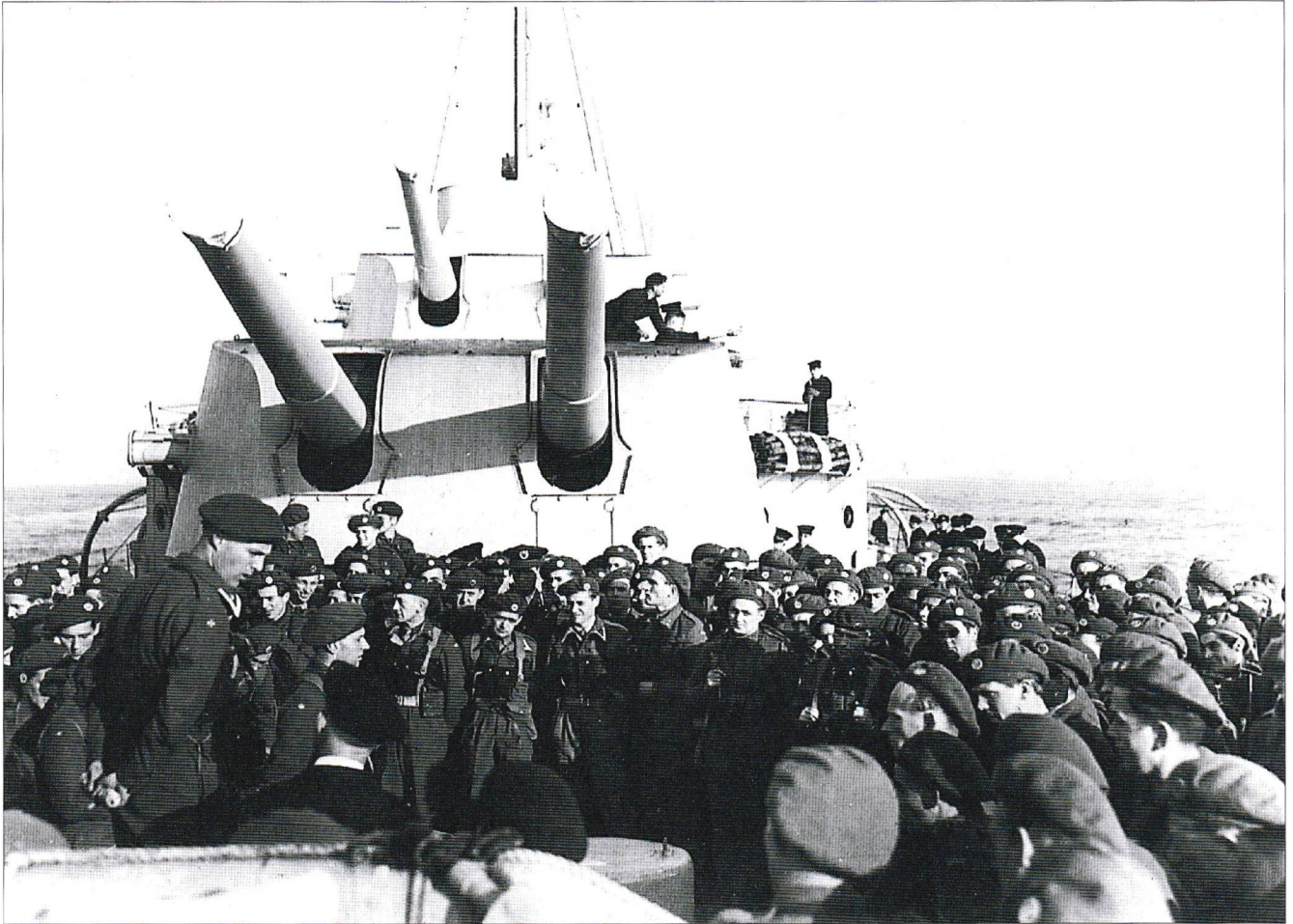
Den 10. november ble kompaniet lastet inn på russisk kystskip og eskortert til Linihamari ved Petsamo. Herfra gikk transporten videre med russiske lastebiler. Den norske grensen ved Boris Gleb ble passert den 11. november kl 0530, og den 18. november ble 2. Bergkompani underlagt 114 Svir divisjon av Røde Fane's Orden og mottok dermed sine ordrer fra denne sovjetiske divisjonen.

2. Bergkompani's operasjoner var farefulle, strabasiose og iskalde. Denne vinteren i Finmark ble senere omtalt som Fimbulvinteren, temperaturen kunne komme helt ned i -45 grader og da kan vi jo tenke oss til at det ikke var så enkelt å forflytte seg, eller å overnatte ute som man ofte måtte gjøre. Tyskerne hadde jo svidd av Finmark etter seg, så hus og varme fantes som regel ikke noen steder. Generallojtnant Tønne Huitfeldt, som den gang var fenrik/oppklaringsoffiser i 2. Bergkompani, skrev senere et meget opplysende brev til Det rådgivende utvalg for krigspensjonssaker. Brevet er datert 9. april 1981 og her kan man bl.a. lese følgende:

«2. Bergkompani avløste den russiske avdeling ved Rustiffjelma til festsatt tid, og iverksatte straks den pålagte oppklaring. 28. november ble det sendt en oppklaringspatrulje mot Nordkynhalvøya, for å undersøke om tyskerne hadde landsatt patruljer, og om mulig tilintetgjøre disse. Patruljen returnerte den 8. desember med omfattende opplysninger av verdi for kompaniets videre fremrykning. Den hadde tilbakelagt store strekninger på ski, tålt svære påkjenninger pga. mangel på mat og overnatting under åpen himmel.»

Om en annen operasjon sier han:

«12 desember startet en sterk kamppatrulje på et raid mot Kautokeino – Masi for å overfalle bilkolonnen som var meldt å ha kjørt seg fast. Raidet var beregnet å ta 3-4 uker, og troppen måtte regne med å tilbakelegge 900 km på ski. All ammunisjon,



2. Bergkompani ombord på krysseren HMS Bervick under overfarten til Murmansk høsten 1944.

forsyninger og utstyr måtte trekkes med på skikjelke. Fra Tana måtte patruljen ta seg frem gjennom stort sett ubebodde og avsvidde strok, uten muligheter for å komme i hus. 12. januar meldte kamppatruljen seg tilbake med viktige opplysninger etter en usedvanlig hard påkjenning, lite mat og streng kulde.»

2. Bergkompani's styrke var ved ankomsten til Finnmark den 11. november i 1944 i alt 233 mann. Virksomheten omfattet et meget betydelig antall kamp- og oppklaringspatruljer, som kunne være av opptil 4 ukers varighet. Den alt overveiende del av personellet deltok i ett eller flere av patruljeoppdragene. Når en tar forholdene i betraktning er det ikke tvil om at 2. Bergkompani var utsatt for en usedvanlig hard påkjenning i tiden fra de ankom Murmansk til frigjøringen var et faktum.

Det bør nevnes at to norske rikspolitikkompanier kom over fra Sverige i januar/februar 1945, og deltok sammen med 2. Bergkompani. Dessuten ble to norske bataljoner – Alta og Varanger- satt opp i desember 1944, og deltok fra da av. Fra tid til annen kom 2. Bergkompani og de øvrige styrkene i kamp med tyske avdelinger.

Kampene og den tyske retretten pågikk hele vinteren, men den 7. mai var hele Finnmark frigjort, og de norske styrkene hadde da nådd frem til grensen til Troms. Dagen etter kapitulerte tyskerne i Norge.

50 år etter krigen, i 1995, ble Birger tildelt en russisk medalje for innsatsen under krigen i Finnmark.

Fra sommeren 1946 er Birger å finne i tjeneste ved Luftvernregimentet som ble gjenopprettet i Stavern på denne tiden. Siden da tjenestegjorde han her helt til han gikk av med pensjon i 1984. Tjenesten i Stavern ble bare avbrutt av et spennende og noe eksotisk FN oppdrag i «Organisation des Nations Unies Au Congo» (ONUC) i 1962-63 hvor en norsk luftvern bataljon ble satt inn, blant annet for å sikre flybasen i Kamina. Da bataljonen ankom var imidlertid lufttrusselen borte og avdelingen fikk mere infanteripregede oppdrag. Han hadde også et annet avbrudd i 1950 da han deltok i et artillerikurs i Eschwege i den amerikanske sonen Vest-Tyskland.

Som sivilist er det mange som kjenner Birger som den



Den russiske medaljen som Birger mottok i 1995.

ivrige og saklige sportsjournalisten som skrev under pseudonymet Bi-Jo i Østlandsposten. Det var en god grunn til at han var spesielt interessert i fotball. Som ung mjøndøling på 30-tallet opplevde han miljøet og den store interessen for fotball på hjemstedet. Han opplevde å se «bruntrøyene» vinne hele tre norgesmesterskap før krigen. Det var i 1933, 34 og 37, og da var det kanskje ikke så rart at han ble «miljøskadet». Interessen for fotballen har han beholdt til dags dato, og han deltar med en gurus tyngde i diskusjoner om lagoppsetninger, trenere og vindersjanser. Han følger det gamle laget sitt i Mjøndalen med argusøyne, men snakker ikke så mye om det for han er vel kanskje litt skuffet over innsatsen og plasseringen på tabellen for tiden. Etter at han kom til Stavern i 1946 ble nok STAG hans lag. Han har enda sitt hjerte i denne klubben og det er nok ikke så få timer han har tilbrakt sammen med gutta der. Han har vært både aktiv spiller, trener og leder for junior-gutter, smågutter og A-laget i fotballgruppa. STAG kan utvilsomt være meget takknemlig for alt han har gjort for klubben gjennom alle disse årene.

Jeg møter Birger i hans rette miljø i gymsalen i leiren hvor han har sine ukentlige trimtimer og badstuba sammen med «Gymkameratene» for å få noen flere opplysninger ut av ham, og jeg begynner med å spørre:

Hva husker du best fra tiden i Mjøndalen før krigen?

Jeg er jo født i 1924 og var dermed tenåring allerede i 1937. Det var det året at Mjøndalen (MIF) tok sitt tredje norgesmesterskap i fotball på få år. Vi som var unge gutter der den gang så opp til «bruntrøyene» med beundring og respekt. Jeg husker særlig høstene i Mjøndalen på den tiden da de spennende avgjørende matchene ble spilt. Alle i Mjøndalen og i store deler av Buskerud ble revet med, og var med på å heie laget fram til enda et norgesmesterskap

Jeg har hørt mye snakk om det såkalte «maskinlaget» til Mjøndalen. Hva var det?

Akkurat hvorfor det ble kalt for maskinlaget vet jeg ikke, men det var et meget sterkt lag og det fungerte som en velsmurt kraftig maskin som bare feide motstanderen av banen. Taktikken var ubarmhjertig og effektiv og den var ikke så ulik den som «Drillo» ble kjent for 60 år senere.

Fortell litt om grunnen til at du forlot Mjøndalen og dro til England under krigen.

Jeg flyttet til Sande og Berger i Vestfold i 1937. Da jeg ble 16 år i 1940 mønstret jeg på M/T Irania som gikk i kystfart. Det å være sjomann på den tiden kunne være temmelig risikabelt, og det gikk da ikke bedre med oss enn at vi gikk på en mine den 7. september 1941 ved Kavringen nær Oslo havn. To ble drept og mange ble skadet. Jeg klarte meg rimelig bra, men fikk et kort opphold på Oslo Militære Sykehus. Resten av besetningen havnet på andre sykehus i Oslo-området.

Du kom deg over til England, hvordan skjedde det?

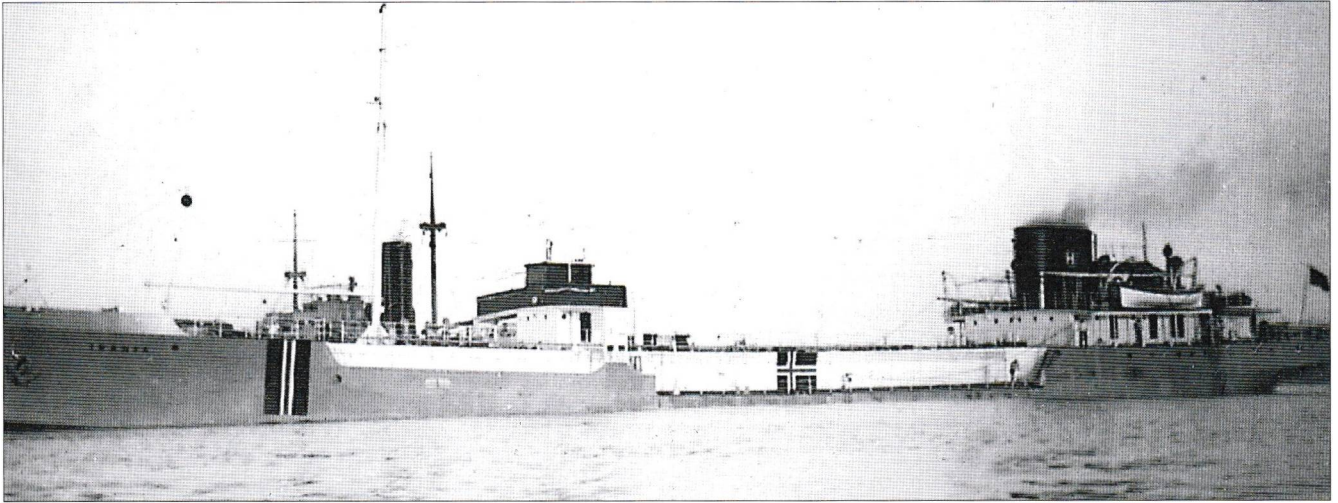
Jeg mønstret på en ny båt som het M/S Trianon. Den var på 10 000 tonn og skulle gå til Rotterdam langs vestkysten av Sverige. Noen av oss snakket om å stikke av, men det var 30 uniformerte tyskere ombord som passet på, så vi måtte vente til det bod seg en passende anledning. Da vi kom ned mot Lysekil satt mange av tyskerne i messa og spiste. På akterdekket der jeg og et par andre oppholdt oss var vi ikke under direkte oppsyn av tyskerne, så vi tok sjansen og hoppet på sjøen for å svømme i land. Tre av oss hoppet, men bare to av oss klarte det dessverre. Litt senere tok jeg meg over til Skottland med «melkeruta» til Bernt Balchen. Dette var i 1943. Jeg meldte meg straks til tjeneste ved den norske brigaden som var opprettet der. Jeg gjennomgikk først rekruttskolen ved St. Andrews og ble etterpå overført til Callander hvor hovedtyngden av brigaden i Skottland lå den gang.

Hvordan opplevde du tjenesten i den norske brigaden i Skottland?

Treningen var hard. Foruten vanlig infanteritrening gjennomgikk vi fallskjermkurs og ingeniør- og pionerkurs med bl. a. sprengningstjeneste og minetjeneste.

Du tjenestegjorde ved 2. Bergkompani som er kjent fra frigjøringen av Finnmark. Hva gjorde mest inntrykk på deg i denne tiden?

Det som gjorde sterkeste inntrykk på meg var tragedien på Hopseidet på Nordkynhalvøya natt til den 6. mai



M/T Irania som ble minesprengt ved Kavringen utenfor Oslo den 7. september 1941.

1945. 30 tyskere ble satt i land fra ubåtene U-918 og U-992 og gikk til angrep på sivilbefolkningen på det lille stedet. Det hele var naturligvis over på kort tid. Da var 6 unge nordmenn drept og tyskerne gikk ombord igjen. De spilte marsjmusikk på høytaleranlegget og erklærte at Hops eidet var tatt uten tyske tap. Noe senere dykket og forsvant U-918 og U-992 i havet. Bare en halv time senere kapitulerte den tyske krigsmakten i Norge. Hops eid-raidet var den siste tyske militæroperasjonen i Norge. Da vi kom fram klokken fem om morgenen den 8. mai kunne vi bare konstatere at 6 uskyldige menneskeliv var gått tapt. Denne hendelsen gjorde naturligvis et sterkt inntrykk på alle i kompaniet den gang, og selv i dag 60 år senere, setter den sinnene i kok i Norge. Ingen av tyskerne som deltok i drapene ble senere straffet for udåden.

Da krigen var over og hverdagen begynte igjen var forholdene i Norge jevnt over ganske fattigslige og primitive sammenlignet med i dag. Hvordan opplevde du de første årene i Norge etter krigen?

Da jeg kom til Stavern i juni 1946 var Luftvernartilleriet i ferd med å flytte inn på Fredriksvern verft. Leiren var i en elendig forfatning etter at tyskerne hadde herjet der i fem år. Det var mye som det skulle ryddes opp i samtidig som artilleriet skulle bygges opp på nytt. Det ble derfor mange lange dager med hardt arbeide. Forholdene var svært primitive og betalingen elendig om en skal sammenligne med dagens forhold. Men vi klaget ikke, det var slik det var for de aller fleste den gang. Når jeg tenker på denne tiden nå så er minnene gode, og det var tross alt en lykkelig tid. Jeg har skrevet noen linjer fra denne tiden under overskriften «Minner fra Fredriksvern verft» på et annet sted her i dette Værftsmagazinet.

Hvordan har det seg at du begynte å arbeide som freelance journalist?

Jeg hadde et innlegg i Ostlandsposten som ble lagt merke til. Det handlet om presten i Stavern som i Menighetsbladet hadde gått ut mot den umoralen som han mente hersket i Stavern. Han hevdet at folk gikk alt for lett kledd om sommeren, osv. Kort fortalt så ble resultatet at Einar Nord i OP tok kontakt med meg for å få meg til å skrive for avisen. Senere dekket jeg sportsbegivenheter og ellers andre lokale hendinger. Jeg måtte for øvrig være ganske allsidig, og sport ble slett ikke alt. Det var minst like mye av andre emner. En gang måtte jeg til og med dekke en mannekeng-oppvisning, og det var jo ikke akkurat min sterke side, men det er jo noe som heter «research» er det ikke det? Det gikk iallfall rimelig bra.

Jeg hadde for øvrig gleden av å arbeide for OP i hele 38 år, og det var mange interessante saker som jeg kom borti i løpet av denne tiden.

Hvordan tilbringer du tiden som pensjonist?

Jeg nyter mitt otium som det heter sammen med kona. Vi trives godt i Larvik hvor vi bor nå selv om det kan være vanskelig å forstå for de virkelige Stavern patriotene. De bruker ofte å si at; det beste med Larvik er at man kan se ut til Stavern. Jo, jeg kan skrive under på at Stavern er bra, men Larvik har også sine gode sider som jeg setter stor pris på. Jeg følger naturligvis med på fotball og annen idrett, og jeg liker å løse kryssord og ellers ha det hyggelig sammen med kona. Joda jeg trives rett og slett godt i området her.

Værftsmagazinet gratulerer Birger hjertelig til lykke med 80-årsdagen som han kunne feire den 2. november. Som de ville sagt i Skottland «Many happy returns Birger».

Minner fra Fredriksvern Verft

Av Birger Johansen

I 1946 hadde Luftvernregimentet sin stab i Rådhusgaten i Oslo. Som infanterist, «fotsvettindianer» fra krigens dager kom jeg dit denne våren for å søke jobb i Luftforsvaret. Jeg ble vel mottatt og generalinspektøren, oberst Husjord undertegnet en kontrakt, og jeg var dermed klar for Stavern.

Oppdraget var en del troppstjeneste, men primært var det å ta vare på både teknisk- og kvartermateriell. To Scania Vabis lastebiler sto klar for transport til Stavern med Sverre og Alf Christensen som sjåfører. Etter hvert som vi nærmet oss Stavern ble jeg svært tiltrukket av området, noe jeg også er den dag i dag.

Fullt så tiltrukket var jeg ikke av forholdene inne på Fredriksvern verft. Tyskerne hadde satt tydelige spor etter seg der, og sporene var ikke vakre. En vaktstyrke var stasjonert på verftet, den kom hovedsakelig fra Østfold og sto under kommando av løytnant Enersen. Det var fortsatt noen tyskere igjen i øvre leir som nå hadde status som krigsfanger. Noe senere på sommeren fikk jeg i oppdrag å eskortere disse til en båt som lå ved dampskipskaia. Derfra skulle visstnok disse, våre siste okkupasjonssoldater, overføres til en større båt i en annen havn for videre transport til Tyskland.

Mye kostbart teknisk materiell lå strødd over hele leirområdet, og jeg så det som min viktigste oppgave å få det låst inn. Jeg fikk avgitt 40 mann hver dag, men allikevel tok det lang tid å få kontroll over alt. Våpen og kostbare motorer ble prioritert. Etter at vi hadde fått lagret det viktigste materiellet ble inventarlistene satt opp på alle forlegningsrom.

Høsten 1946 ble det kalt inn til sersjantkurs som fikk sin forlegning i brakke 13 i midtre leir. (Ved vollgraven nedenfor gymnastikksalen). Disse kurselevne ble virkelige pionerer og de skulle i høy grad komme til å sette sitt preg på Luftforsvaret i tiden fremover. I midtre leir lå også brakkene 10, 11 og 12, men gymnastikksalen var ikke der da, den ble ikke satt opp før i 1954. «Dahlebrakka» som lå i kommandantens hage i nedre leir var kjent av alle. Her var det mannskapsbad og vaskeri. Oberstløytnant Anders Erichsen var den første sjefen ved verftet etter krigen. Han var en fargerik og tem-

peramentsfull herre som virkelig satte sitt preg på tilværelsen. Han var ikke nådig dersom noe gikk ham i mot. I forbindelse med Stavernfesten i 1947 var det en løytnant som opplevde å få sparken tre ganger på en dag. «De kan pakke snippesken!» ble et velkjent uttrykk. En gang gikk den samme oberstløytnanten over streken. Etter hans ordre ble deler av plataet på Minnehallen som vendte mot leiren avsperrret, og det ble satt oppen plakater med følgende tekst:



Tiltaket vakte oppsikt og ble behørig kommentert i Dagbladet. Ikke å undres over, for man hadde de samme muligheter for spionasje-fotografering fra Kikut på Stavernsøya, og fra toppen av Blokkhusfjellet hvor det var fri adgang. Så vidt jeg husker varte det ikke lenge før forbudet ble opphevet. Dessuten hadde vi ingen hemmeligheter å vise fram til eventuelle spioner.

I 1949 ble det også arrangert Stavernfest med oberstløytnant Erichsen og ordfører Schoning som primus motorer. Oppslutningen om disse to arrangementene var enorm, og det er ingen tvil om at en vesentlig del av overskuddet gikk med til forskjønnelse av leiren. Dessuten var oberstløytnant Erichsen bridgemakker med daværende forsvarsminister Jens Christian Hauge, og det ble det vel også noen kroner av.

I 1947 ble aleén mot Kanalbrua plantet. Renovering

av Kommandantboligen ble startet, og det samme skjedde med Kadettspisesalen og Smia. Det ble dessuten satt i gang med omfattende reparasjoner av enda flere bygninger etter tyskernes herjinger.

Materiellet, som ble nevnt innledningsvis, var ikke tilfredsstillende sikret. I den forbindelse tillater jeg meg å nevne et par episoder:

På den tiden anskaffet jeg meg en skarpdressert schæferhund fra Bergen politi. Velferdsoffiser Alf Tvedt, med fortid i Bergen politi, formidlet salget. «King» gikk til sine tider vakt i lagerbygningene. Han var dressert til å slippe folk inn, men slapp dem ikke ut igjen. Det var noe et par innbruddstyver ved et lager i Kadettbrakkka fikk føle. «King» og jeg gikk ofte en inspeksjonsrunde etter mørkets frembrudd. Under en slik runde horte vi det singlet i glass ved et lager vi hadde i galeiskuret lengst mot sør. Jeg slapp hunden med ordre om å

angripe. To karer var kommet inn med båt. De ble skremt av hunden, og i mørket hoppet den ene feil og havnet i sjoen i stedet for i båten. Begge ble pågrepet og fulgt til Vaktstua der lensmann Gusland kom å hentet dem. Det var selvsagt noen i leiren som var redd for «King», og sjefen mottok flere klager, men oberstløytnant Erichsen svarte: «Jeg vil ikke høre et ord mer. «King» er den beste vaktsoldaten jeg har».

Etter hvert ble Fredriksvern verft en vakker militærleir, ikke minst takket være at vi hele tiden har hatt sjefer som har innsett betydningen av å skape trivsel både med hensyn til interior og eksterior.

Jeg har hatt gleden av å tjenestegjøre der i ca. 39 år, og jeg benytter anledningen til å takke kolleger for et opphold som aldri går i glemmeboken. Kjærligheten til Fredriksvern verft er fortsatt levende.

BiJo



Et gammelt brev

Til Luftvernregimentet,
v/ herr Intendanten,
STAVERN

Larvik den 15. november 1949.

Deres brev av 12 ds, vedr. Telf.regn.

*De to regningene jeg har fått tilbake er IKKE betalt. Men det går ikke an å kjegle om sånne bagateller i evighet, så jeg tillater meg å vedlegge
Kr. 1,20,-*

Det de anfører i nest siste avsnitt om regninger er bemerket. Imidlertid forholder det seg slik at vi er blitt anmodet om å be om å få de to nevnte herrer i telefonen. Regningene refererer seg til oppl. Om noen sendinger som skulle benyttes ved skarpskyting. Det skortet på ammunisjon og vi her inne satte himmel og jord i bevegelse for å bringe på det rene hvor sendingene befant seg. Den herren som hentet partiet kan i alle fall bevitne at vi ikke lå på latsiden da det gjaldt å redde luftvernets ære.

Som kjent var det danske offiserer tilstede, og vi gjorde vårt for at det skulle bli en løsning, selv om det ikke var noe å si på transporttiden.

Vi ved fraktgodsavdelingen har alltid satt pris på at luftvernet har vært en særdeles hyggelig kunde, og derfor tillater jeg meg at forklare dette så nøye.

Og for ytterligere å gjøre alt klart så var ikke regningen på 29,45,- bare telefonregninger, spesifisert billag ble sendt.

Vi håper at vi fortsatt kan møtes i den største forståelse, og ber Dem bare gjøre anmerkning hvis det er noe vi kan rette på.

*Larvik fraktgodsavdeling
Stykkogodsavd.*

*H. Olsen
Jb.eksp.*

Norges eldste samling av fartoystegninger

– Marinemuseets tegningssamling med 262 originaltegninger fra Fredriksvern Verft 1750-1850 – er i høst vellykket skilt ut i egen samling, ordnet systematisk og digitalisert!

Av Dag-Ivar Rognerød



Dag-Ivar Rognerød, fagforfatter og kultursosiolog

Vi har i det siste registrert både her og der, at mange går rundt og venter på mer resultater og innsats ved Det nasjonale festningsverket Fredriksvern Verft. Riktig bevaring og revitalisering av festningen er noe lokalsamfunnet er opptatt av, det kan vi være glad for. Gledelig er også å kunne presentere en nyhet for venner av den maritime forsvarsarv på stedet. Selve det som representerer kjerneverdien i et Verfts egentlige virke handler om tegninger, en gjenspeiling av det konstruktive virke ved skipsbygginga, i dette tilfelle ved det første norske orlogsverft og base for skjærgårdsflåten fra 1750. Nå er det tatt hånd om, lagt i egen bunke og digitalisert!

Det handler altså om Marinemuseets eldste tegningssamling. Nøyaktig antall var ikke mulig å fastlegge, for oppryddingen i et arkiv av nytt og gammelt var gjennomført. Fartoytegninger, en del originale kart, tegninger av hus, anlegg, maskiner og utstyr, ble sortert i en orden som var mer i tråd med Verftets virksomhet og selvforståelse.

Oppdragsgiver

Denne høsten kjente Norsk kulturråd sin besøkelsestid for den maritime kulturarven, og innvilget en søknad om midler til å digitalisere originaltegningene. Min søknad ble bifalt av kommandorkaptein Hans Petter Oset, sjef ved Marinemuseet.

Norsk kulturråd har støttet prosjektet med Kr. 24.000,-.

Digitalisering av tegningsmaterialet ble i søknaden grunnlagt som et redningstiltak for denne dokumentarven. Det har vært en forutsetning at originalene ble oppbevart avsondret fra daglig virke i framtida og ikke er tilgjengelig når digitale kopier kan gjøre nytten.

Det finnes en annen forutsetning, mitt eget dokumentasjonsprosjekt som jeg har utført ved Norsk sjofartsmuseum i 7 måneder dette året. Historisk fokus har vært på åra 1790-1814 med hovedvekt på Fredriksvern, og med dansk nøytralitetspolitikk på verdens hav og langs kysten vår som kontekst. Det var i den forbindelse jeg fant det rimelig å saumfare tegninger i Horten, og fikk real lyst til å få det eldste materialet skilt ut for seg. Det har jeg fått anledning til som avslutning på hele prosjektet!

Vår viktigste samarbeidspartner var Marinemuseet, som disponerer samlingen i forståelse med Riksarkivet. Det ble i sin tid enighet om å dele materialet ut fra lokale hensyn, kanskje ikke like heldig for forskningen. Riksarkivet har noen kart og tegninger, og alt vanlig arkivmateriale, som bygger til 88 hyllemetre. Mye finnes også i Rigsarkiv, Kbh.

Forutgående studier av Orlogsmuseums store tegningsamling i Rigsarkivet, København har dannet mønster for ordningen. Brukermanualen består av en ringperm med informasjonsark og illustrasjoner i plastlommer, med biografisk og historisk informasjon og en autoritetsliste over seilskipsterminologi med ordforklaringer. Brukermanualen kan leveres til interessenter.

Men hvor komplett er det?

Den samlingen som ennå finnes i behold, er en ukjent brokdel av det som kan ha gått tapt under alliert bombing våren 1945, en ulykkelig hending som rammet museet folbart, og mulig annet bortfall kan ha forekommet. En trykt oversikt som tidligere museumssjef T.K. Olafsen utarbeidet på 50-tallet viser at samlingene synes å være i behold siden den gang. Lykkeligvis er mange av de eldste tegninger fra 1700-åra i behold, med større side- og seiltegninger. Ellers synes samtlige historiske serier å være til stede. Store seil- og sidetegninger og konstruktive deltegninger som del av hele serier, slik det var ved bygginga, har i størst grad falt ut eller er erodert vekk. I Rigsarkivet i København finnes nær komplette tegningssett av de to fartøyer som fra 1814 seilte i 40 år i den norske marine, orlogsbriggene Lolland og Fredriksværn. Tegningene av disse er også det man har mest av i Horten, men de sprer seg over et tidsrom fra 1815 til 1850, og består mest av detalj- og apertingstegninger.

Tegningsmaterialet er tross bortfall et variert og sammensatt bidrag til illustrasjon, forskning og dokumentasjon, og enestående som Norges eldste samling skipstegninger. De 262 originaltegninger fordeler seg på disse områder:

- skips- og fartøytegninger for hele tidsperioden
- kart- anleggs- befestnings- og hustegninger for hele perioden
- maskiner og utstyr for Verftsvirksomheten, mest fra tida etter 1807

Hva omfatter tegningsamlingen?

Samlingen fra Fredriksvern Verft 1750-1850 har grense eller tvilstilfeller som er tatt med i den tidsperiode da det ble tegnet parallelt i Fredriksvern og Horten. Det foregikk i omlag 20 år til rundt 1840. Hovedfigurens Christian Carl Lous samlede bidrag inngår (han døde i 1837), også når han tegnet i Horten. For noen få av de siste fartøyer som framkom i perioden har noe ekstra blitt tatt med for å få fartøy representert fullstendig, liksom alt tegnet for bygging i Fredriksvern. Et unntak er 2 fregattegninger utført i Bergen i 1786, tatt med som unikum.

Prosessens forløp

For en måned tilbake ble samtlige 262 tegninger overført til firma ALLKOPI i Tonsberg for digitalisering. Midt oppe i alle daglige aktiviteter gjorde man en god jobb med de 150-250 år gamle tegningene, som i ikke liten grad ble forsterket med spessaltape for prosessen var mulig å gjøre forsvarlig. Marinemuseets ansatte har deltatt praktisk i framfinninga, og har tatt seg av kjøring og frakt av ferdiggjorte tegningsbunker mellom Horten og firma Allkopi i Tonsberg. Selve leveranse- og scanneprosessen forløp en hel arbeidsuke, med fram- og tilbakekjøring av ferdig scannet bunke hver dag. Dette gikk knirkefritt og under kontrollerte betingelser, alt var lagt i bunker med omslag for hver dag, og organisert i kjorebok med kvitteringsmulighet. Da tegningene igjen var på plass, ble de lagt i stålskuffer og avsondret fra daglig bruk.

Konservering av originalene, og Digitaliseringens neste fase

Fototekniske konsulent Jens Gold fra Norsk fotomuseum uttalte i starten av prosessen, i påhør av kommandorkaptein Oset, ansatte i arkivet og undertegnede, at digitalisering av gamle tegninger er et bra utgangspunkt for etterfølgende teknisk konservering, som gjør underverker med slitne originaler. Brunpletter, fettavsetninger, rifter og løsgjengere vil avhjelpes. Avrevne deler kan limes behorlig sammen med riktig materialbruk. Kostnadene tor vi ikke tenke på, de instanser som føler ansvar bør kjenne sin besøkelsestid. Interesserte sponsorer bes melde fra om sin interesse. Herved er utfordringen lansert!

Digitaliseringsprosjektet har en utvidet dimensjon som omtales i nevnte søknad til Norsk kulturråd, som ikke etterkommes i denne omgang. Det endelige mål er å få alle tegningsdata med tilknytning til Fredriksvern Verft fra 1750 lagt i en digital database som blir tilgjengelig både i Norge og i Danmark. Et utvekslingsprosjekt med Orlogsmuseum/Rigsarkiv vil da bli nødvendig. Da tenkes ikke bare på fartøyer som ble bygd ved Verftet, men også de som ble driftet her, fikk utført vedlikhold og utbedringer, eller var stasjonert for kortere eller lengre tid. Også linjeskip og fregatter blir en del av materialet. Rigsarkiv er ikke uinteressert men mangler scannerutstyr som kan takle så svære tegninger som de har. Marinemuseets mulighet til å skaffe seg komplette fartøyserier svarer til mange modellbyggeres og forskeres behov.

Hva kan tegningene fortelle – om Verftet?

Tegningsmaterialet er et dokumentarisk underlag i forhold til å tyde et verfts virksomhet, og særlig utviklingen og veksten i tegne- og konstruktørvirksomheten framgår av påtegninger og andre data. Konstruksjon er for et verft hva «sentralprosessor» er for en datamaskin, et verft uten konstruktører er en bedding med håndverkere som bygger etter kopi fra et moderverft, slik det var i Fredriksverns første historiske fase. Etter 1807 anes konturer av Constructions Contoiret ved Fredriksvern, en basis for norsk skipsbygging lenger fram. Som et av våre Nasjonale festningsverk, blir det avgjørende å hegne om de faser som hadde nasjonal betydning i tråd med verftets formål, ikke hva det ble som forlegning og ovelsesarena. Det kan være interessant lokalhistorie, men Fredriksvern Verft bidro på mer grunnleggende plan

- historisk til den norske marinens oppkomst, fordi anlegget var base for skjærgårdsflåten,
- til norsk skipskonstruksjonshistorie fordi det var importsted for konstruktør- og tegne-virksomhet, og ble en teknologisk og håndverksmessig bruforbindelse mellom Holmen Verft fra 1807 framover til Gullalderen ved Karljohansvern inntil 1860.

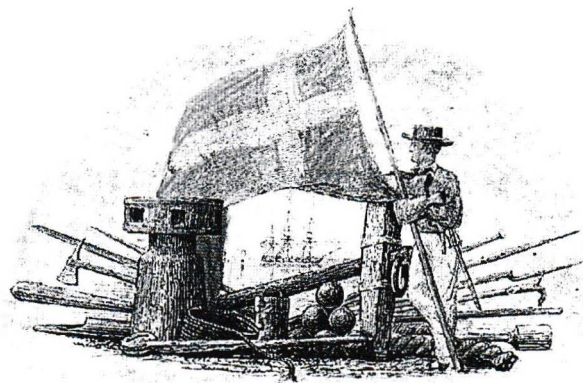
Med et utbygd festningsvern for flåten, dens forlegninger og magasiner som hørte til, hadde Verftet sin glansperiode i den korte 7-årige sjøkrigstida, det er tegningssamlingens klare tale.

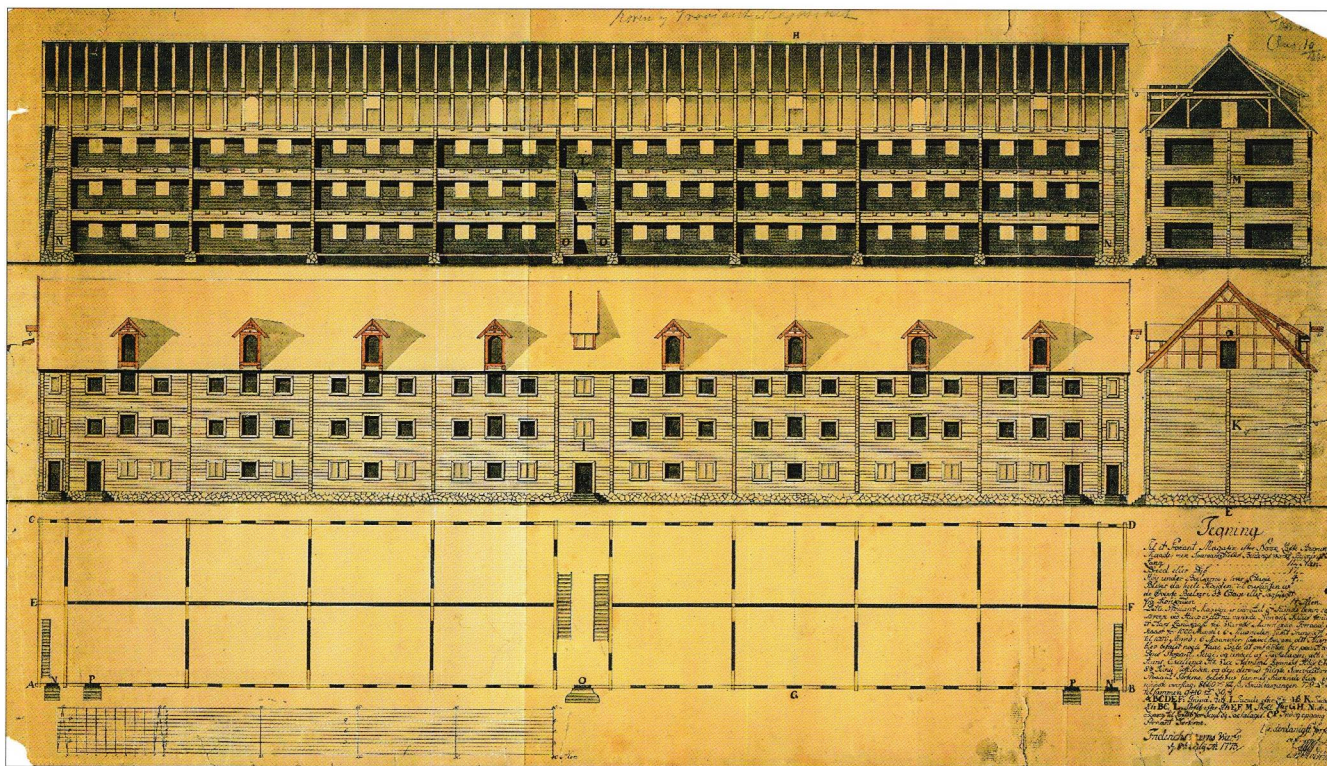
Så vidt jeg kan forstå må det være en god ide å få til en utstilling, kanskje en fast utstilling, i et egnet lokale ved Fredriksvern Verft. Uten tvil vil et representativ utsnitt med gode kopier av originalene være av store interesse for besøkende ved Verftet, og en attraksjon i seg selv.

Kartet som kalles Situationen ved Friderichswærn er på flere måter en virkelig godbit i den bevarte tegningssamlingen, fordi vi her får et dokumentert avtrykk av anlegget midt i første byggefase, og samtidig gjenkjenner det som står i dag. Av kart, arealplaner og terrengsnitt, innbefattet havneområdet med øyriket, finnes 6 tegninger i samlingen. Denne måler 36x47 cm, og fargene er forbausende godt bevart. Tekstruta øverst til venstre viser situasjonen i desember 1750, avmerket med røde bokstaver er hva som skal bygges neste år, mens det alt utførte tilkjennegis med liten svart bokstav. Kommandørkaptein Hans Schumacher har påtegnet med sin signatur, mens ingeniøroffiseren J. Vagel omtales i påskriften nede til høyre. Og her har de høye herrer i det samlede Generalitets- og Admiralitets Kommissariats

Collegie (!) satt sine egenhendige signaturer på papiret i januar 1751. Vi forstår at den nye tilvekst til Holmen Verft i København har myndighetenes fulle bevakning, en riktig dansk enklave på norsk jord er det i ferd med å bli, i plan som i bygning. Forunderlig er å se de jordfylte, 4 alen høye jordbastioner som er planlagt, nærmest en pro forma forsiring til verftsanlegget, og helt underlegent alle bergknoller som rager i omegnen. Den norske fortifikasjonsetats erfaringer fra 1600-tallet synes glemte, da man lærte seg til først å beherske høydedrag og klipper (Båhus, Fredriksten). Men et nærforsvar skulle havnen få, et «reveteret tenaljeværk» etter den franske festningsbyggerens Vaubans system, iflg. Carl W. Schnitler (1914), ikke desto mindre avlegs i forhold til samtidas artilleri. Vollene kom først til utførelse noen år etter, det samme gjaldt galleiskurene, som ble bygget da galleiene var satt på vannet. Verftet og orlogstasjonen var det primære, Norge fikk landets mest spesialiserte festningsverk, det siste under dansk tid av noe størrelse. Den norske skjærgårdsflotilje skulle bidra til å utbalansere styrkeoppbygning ved Nya Varvet i Göteborg, samt helst også Ostindiefarerne som påtenkte defensjonsskip.

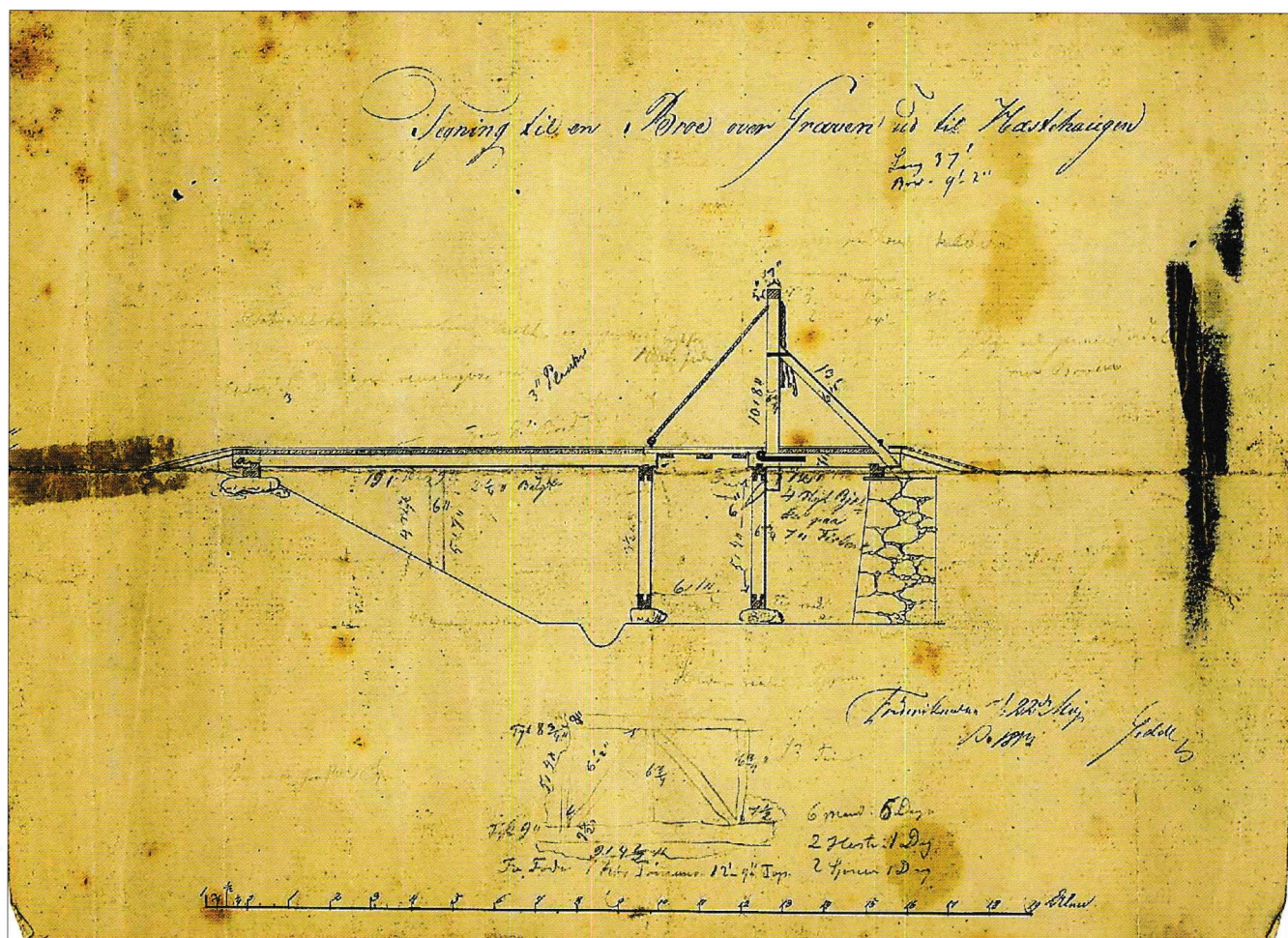
Ikke så mye mindre godbit er denne tegning, Proviantsmagasin efter Norsk LafteByggemaade, 112 alen, datert juli 1773, og dimensjon er 49x52 cm. Det gjelder både reint estetisk, og fordi den representerer det vel eneste som ble oppført i norsk byggeskikk. Det øvrige av bygninger var stort sett i bindingsverk, men fikk gjerne utvendig plank. Mens det ellers bare ble brukt oppsendte håndverkere fra København, tor vi regne med at noen nordmenn fikk prøve seg i dette tilfellet. I anleggsfasen jobbet ellers om lag 150 utskrevne nordmenn som tungarbeidere, men håndverkskyndige var det vanskelig å finne, og likere ble det visst ikke siden. Interessant er også at tegneren var Arent Hansen Moltønder, Skipsbygmester i perioden 1770-79 (til sin død). Han kom opp alt i 1750 som –svend og gikk altså i læra her, og ble visst den siste av «de gamle gutta» som var igjen





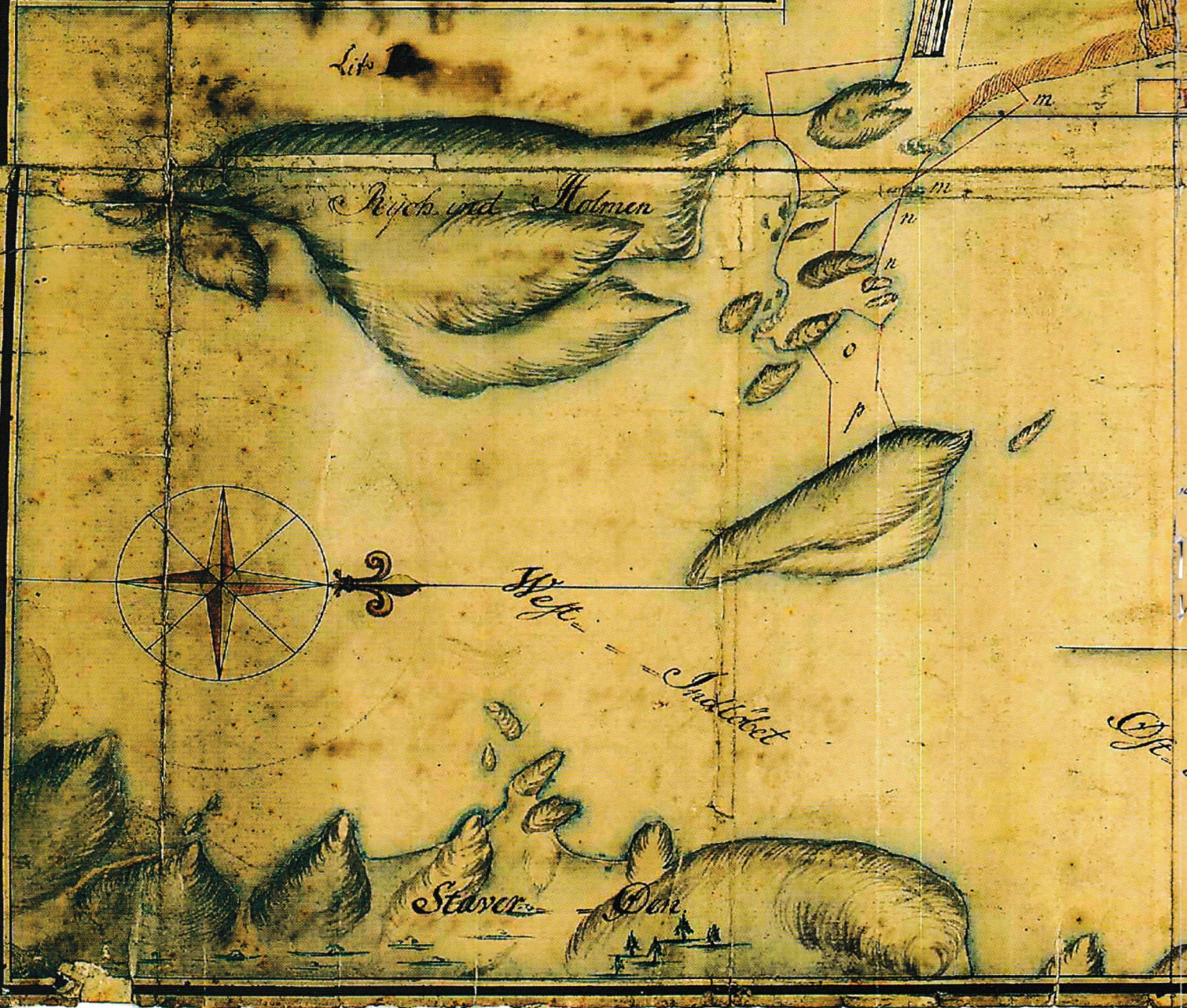
Proviantmagasin efter Norsk LafteByggemaade, 112 alen, datert juli 1773, og dimensjon er 49x52 cm

Broe over Graven du til Hæstehaugen er tegnet av ingeniøren Gedde i Fredriksværn i mai 1814 under det korte frihetsår for unionen med Sverige, akkurat da Fabricius var på Eidsvold og framsatte følgende i Grunnlovsforsamlingen: «Enig og troe til Dovre faller».



Tejning over de del af Sitationen ved Fredericshavn

*E. S. foringer De forsaums Verckets Declination og hvorvidt
 i samme Aar til befredigelse om Verckets Stødet og dens forsaums
 og om det af den forsaums forsaums Driftens ligesom sig sig i de
 A. I det faldt sig og mer til den indseende Aar or Planerit
 B. I det faldt sig og mer til den indseende Aar or Planerit
 C. I det faldt sig og mer til den indseende Aar or Planerit
 a. er et dette Aar oplygt Kalk og Materialer Kieit.
 b. Igeledes et Arbejds Maas i Aar oplygt.
 c. In Arbejds af Sæsonens Verck og Maas, ligesom i Aar oplygt.
 d. et Ironerit Maas oplygt i Aar.
 e. e. e. e. Officer og Gemeen Paraguer af 2 Etagers højde oplygt.
 f. Chofens Maas, hvoraf Grundet er ommauret.
 g. g. g. g. g. Stødet til de forrige Paraguer, som illarer Planerit
 h. h. h. h. h. De gamle indskotte Irs Maas.
 i. h. h. h. h. De gamle Linars mellem Hans Maas og Hr Greve
 af Laurwigs Ejendele.
 D. Caralen som for telekomende Aar skal indgraves
 E. Galley og Skibens Skæns
 F. Tøj og Materialer Maas.
 G. Ironerit Maas.
 I. De h. h. h. h. K. Beding. L. Mejer Maas og Contoir.
 Fredericshavn d. 14 Dec. 1750. M. Schumacher*





Mastab til Grundrit set.



Mastab til Profilet.



Profil over Liniens Get A.

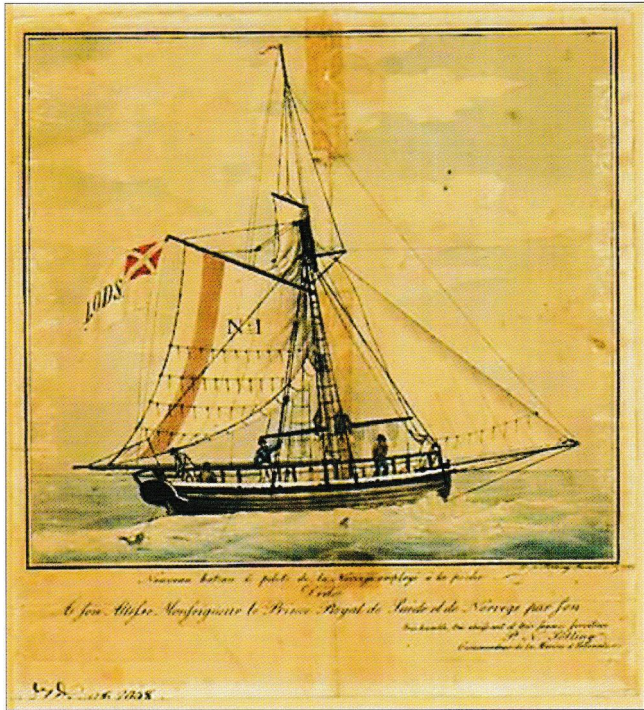
Figur A.

Denne Tegning er indsejlet Original Major Jagels Arbruds Project som et Sax. Commandeur
 Schismacher til Werners udmærkede Reduktion er indsejlet, blivt fremstillet af Os til Ingeniør
 skolen for i dem indiladningsproberet. Den Combinede Admiralitet og General Commandeur
 Svariat Collegio den 23^{de} Januarii 1751.

og
 indlobet

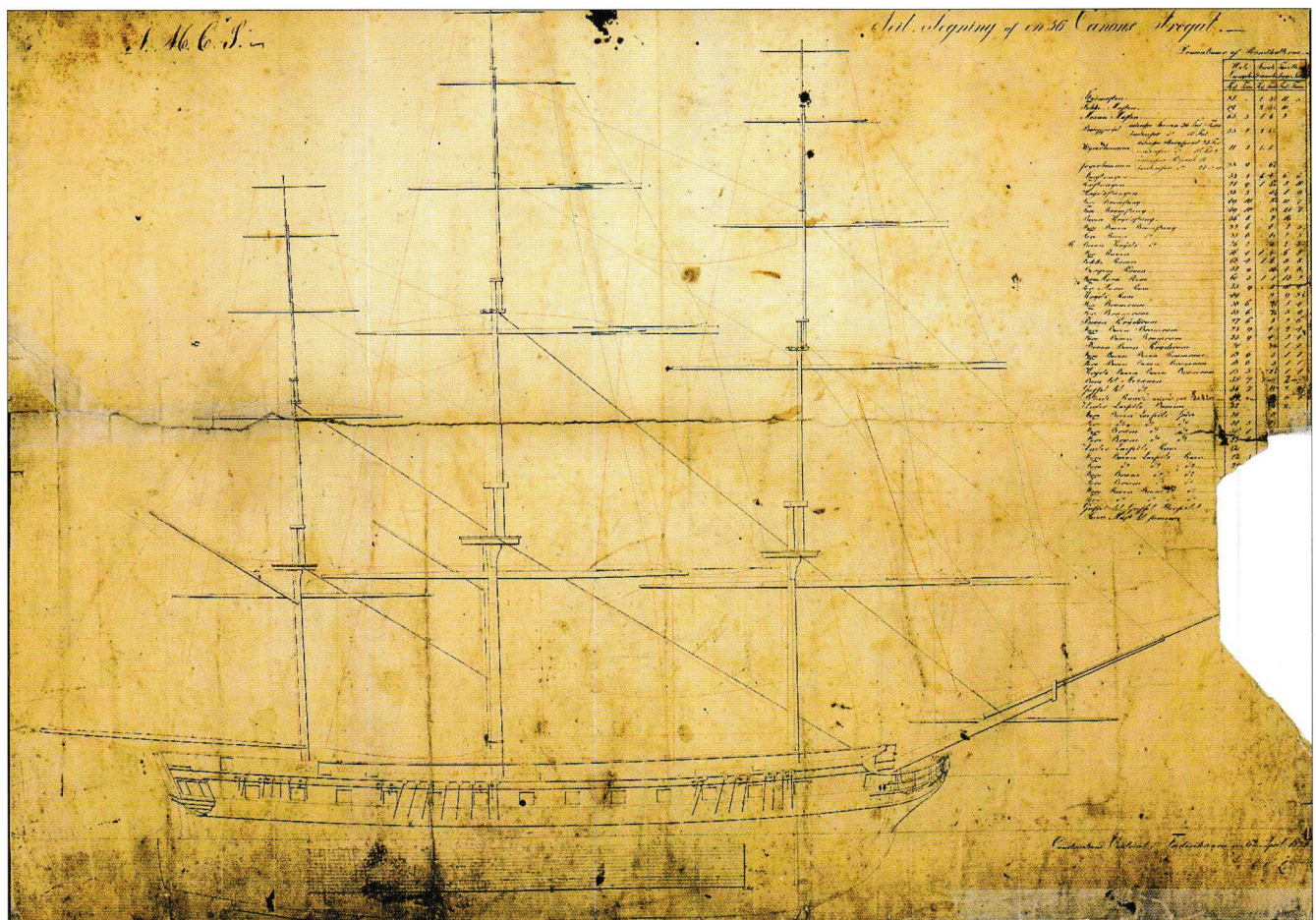
Professorer Arentz, Albrecht, Schoppe, og Linné

Figur



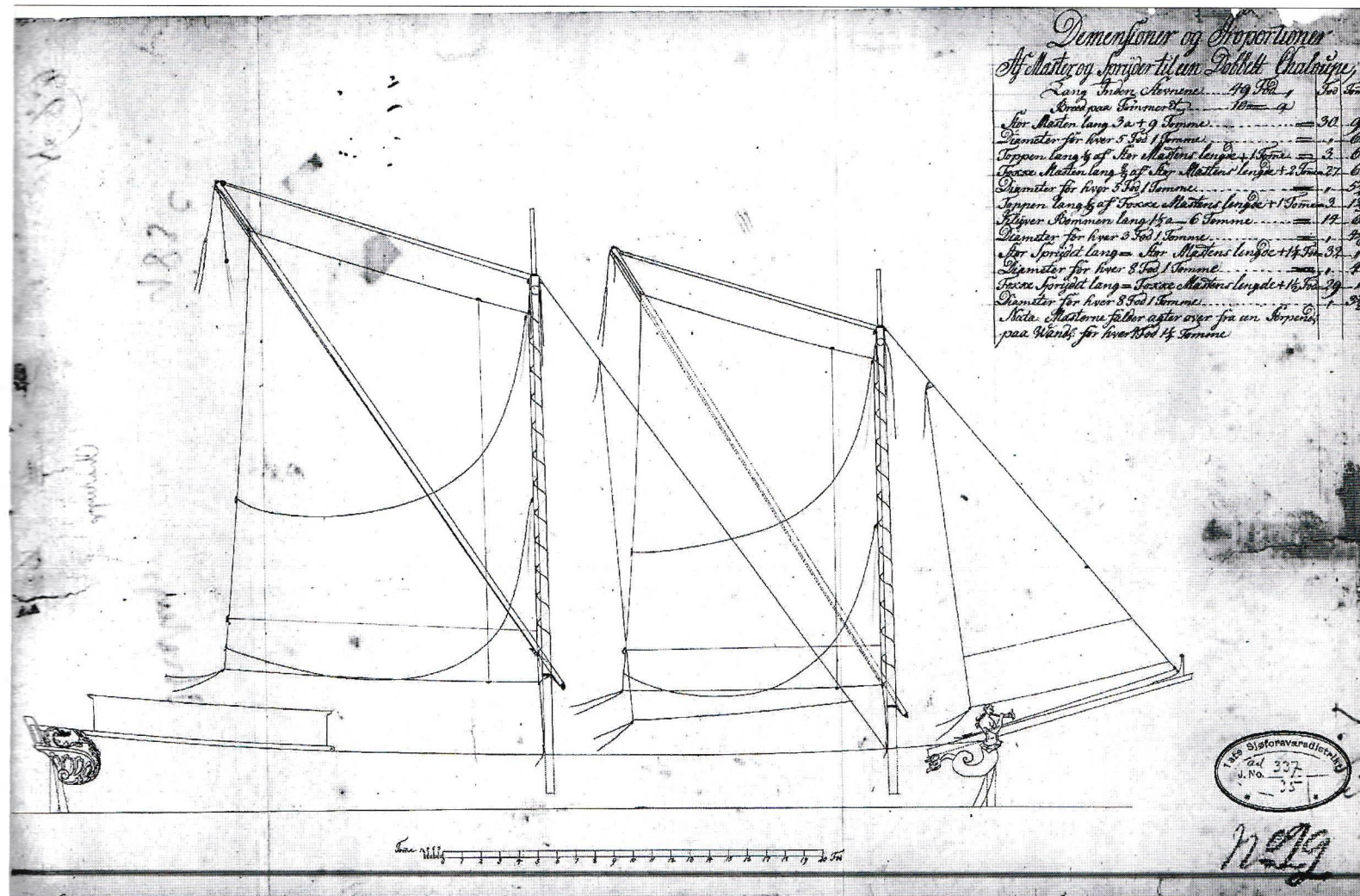
Nouveau bateau de Pilote, ca. 1814. Kommandor Peder Norden Solling, som er anerkjent som «lodsbåtreformator» i Norge, har levert denne tegning av sin «Norske Lods-kutter» som den kaltes i danske flåtelister.

Seiltegning for 36 Canoners fregat (50x70 cm) er signert CC Lous ved Constructions Contoret i 1821.



fra Verftets start. Fra hans side er flere skipstegninger også bevart, både i Horten og ved Orlogsmuseum/-Rigsarkiv, Kbh. Det første han tegnet var den innkjøpte jagt Catharina, 1750, og etter hans tegning ble det bygd nok en, Ravn, ved Holmen Verft. Etter Møltønder gikk det sterkt tilbake med «tegnkontoret», siden verftet ikke fikk oppdrag for marinen gjennom en hel mannsalder, før krigen brøt i 1807!

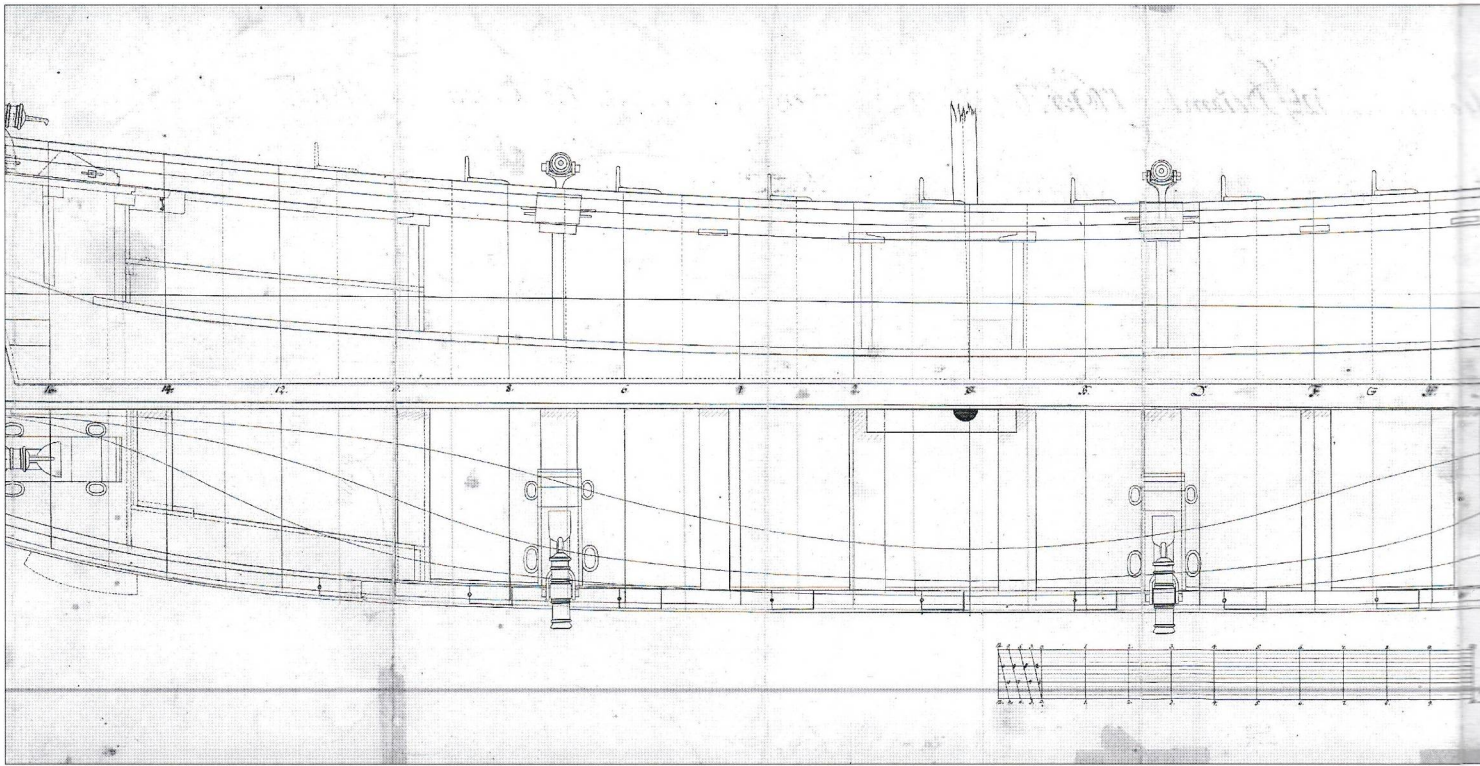
En god ting med vår tegningssamling, er at samtlige fartøytyper er representert, om enn ikke alltid så rikholdig, og heldigvis er den eldste suite av galleier i tre utførelser og de mindre rofartøyer tilstede og i bra tilstand. Vi har valgt å vise den tidligste type av dobbeltsjalupper, Master og Spryder til en Dobbelchaloupe, 49 fot, for den har ornamentering i gammel stil. Tegningen med mål 38x48 cm er udatert og heller ikke signert; men indikasjoner tyder på at året var 1752, og at den ble bygd ved Fredriksvern i 1760-åra. Alt i 1768 kom en helt ny type dobbeltsjalupp fra konstruktør Krabbes hånd tegnet ved Nyholm (Holmen).



Vi har valgt å vise den tidligste type av dobbelt-sjalupper, Master og Spryder til een Dobbeltchaloupe, 49 fot, for den har ornamentering i gammel stil

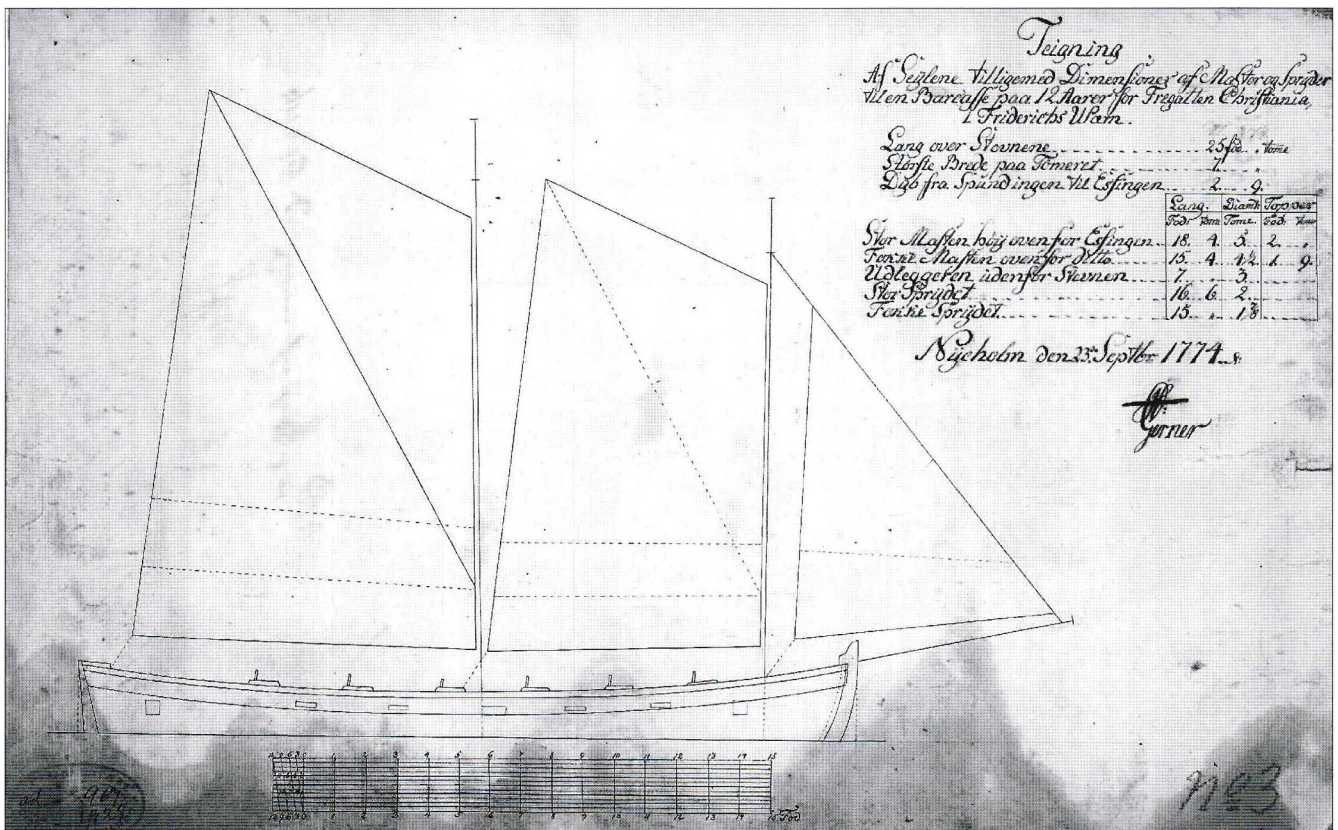
Ennå en, er Dobbelt Chaloupe paa 16 Aarer (i alt 18) fra konstruktøren Stibolts hånd, som ble tegnet i 1795 ved Holmen, og tegningen ble sendt til Fredriksvern i en flåtepolitisk vanskelig situasjon etter utbrudd av krig mellom stormakter to år før. Den er forsynt med sinnrike «svingbasser», av et mye mindre kaliber enn det tunge skyts den svenske konstruktør Fredrik af Chapman utstyrte sjaluppene med i Carlsrona. Etter Tyttebærkrigen i 1788 var danske flåtebyggere i stuss om hva de skulle satse på, galleiflåten viste seg lite egnet. Det ble af Chapmans båttype som revolusjonerte skjærgårdsforsvaret også i Norge, men først fra krigsutbruddet i 1807. Etter alt å dømme ble dobbeltsjaluppen aldri bygget i Norge (men i København). Men Stibolt er interessant i norsk sammenheng, fordi han omkring 1790 på oppdrag for kommisjonen som utredet Den norske kystdefensjon, konstruerte de «Norske skjær-

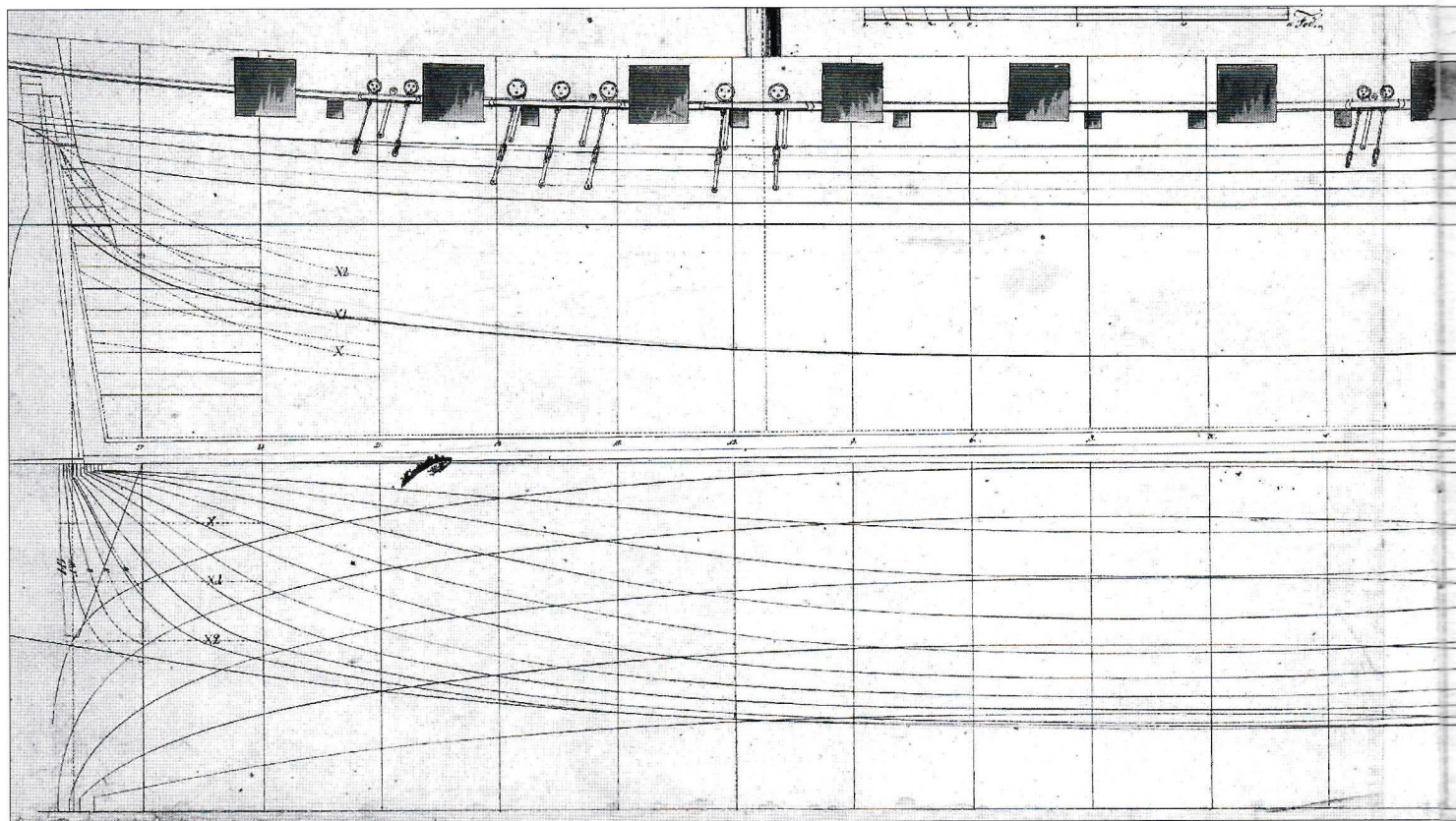
gårdsbrigger», dvs. av Nid Elven og Lougens type. Det tragiske for Fredriksvern og det norske kystforsvar, tross alle utredninger, var at den danske selvherker, kronprins Fredrik, som like etter oppkastet seg selv til preses i Admiralitetet, sendt de fire «sjøværbare» briggene ut på verdenshavene for konvoiering og kaperbekjempelse, mens norskekysten i stedet ble lagt åpen for franske og bataviske kapere, som forsynte seg av engelske handelsskip og solgte dem i norske kystbyer. Vår handelsflåte æste opp, men engelskmennene tok sitt igjen ved det famøse «Flåderanet» i København i 1807. «Lex Norge» kalte kommandør Olav Bergersen det triste fenomen med åpen kyst i sitt 2-bindsværk «Nøytralitet og krig» (Vitenskapers Selskap, 1966), tilsvarende skjedde ikke i Danmark. Inaktiviteten og forfallet som preget Fredriksvern i mange år i førkrigsperioden må forstås i dette lys.



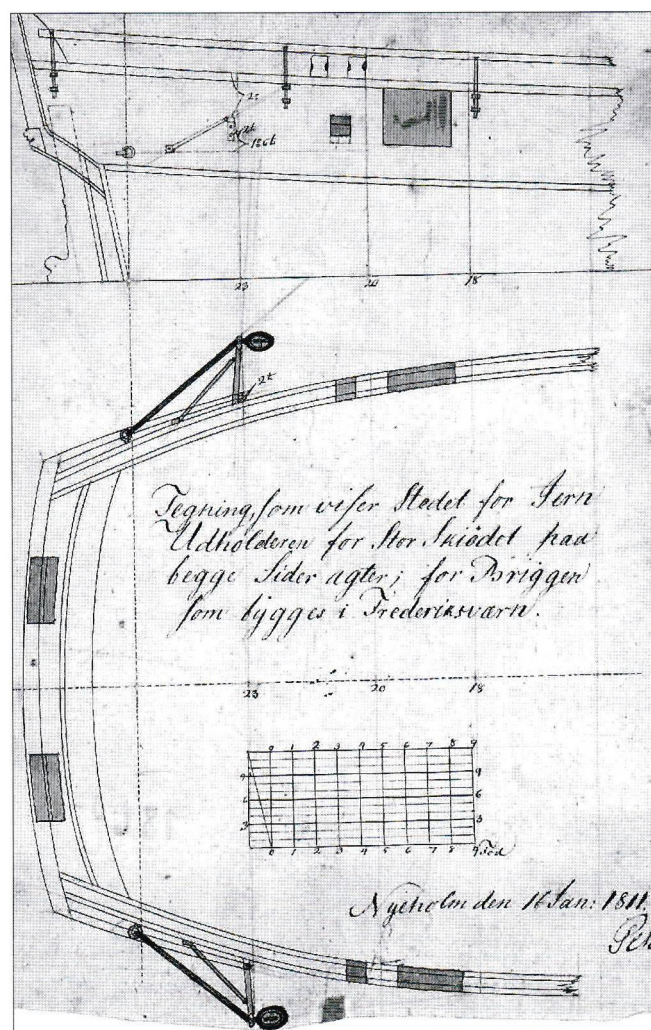
Dobbel Chaloupe paa 16 Aarer (i alt 18) fra konstruktoren Stibolts hånd, som ble tegnet i 1795 ved Holmen, og tegningen ble sendt til Fredriksvern i en flåtepolitisk vanskelig situasjon etter utbrudd av krig mellom stormakter to år før.

Sejlene til en Barkasse paa 12 Aarer for fregatten Christiania i Friderichs Wærn, 25 ft – ble tegnet av den store konstruktør Gerner ved Nyeholmen i 1774.



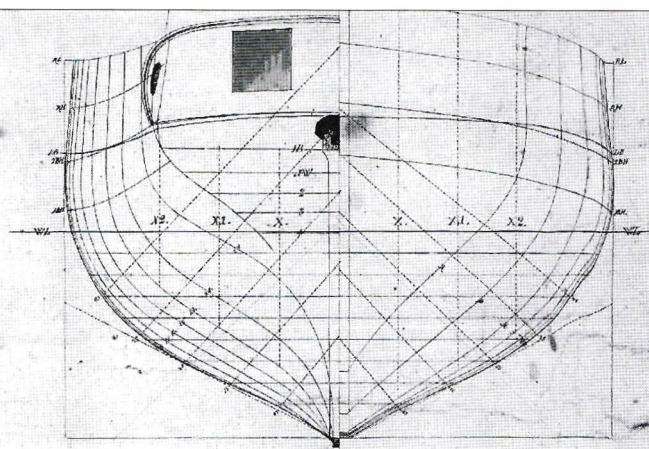
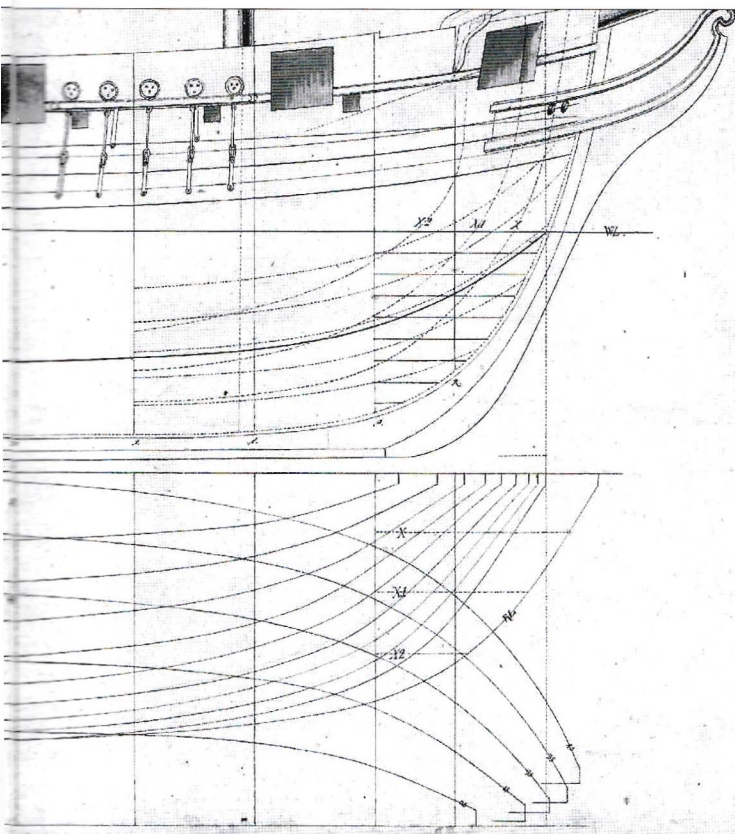


Den erobrede engelske Kriegs Brig Seagull



Tegning som viser stedet for Jern Udholderen for Stor Skiødet Agter er tegnet av Pihl ved Holmen (Nyeholm) i januar 1811, og ble sendt opp til Fredriksvern. Vi kjenner til tilfeller der tegningsforsendelser til Verftet gikk tapt ved forlis i mørketida. Det skjerpet nødvendigheten av egen tegnevirksomhet under den engelske blokade. Størrelsen er 33x20 cm, typisk for detaljtegninger av konstruktive detaljer og utstyrsdeler, her i jern for bedre seilferdighet.

Nouveau bateau de Pilote, ca. 1814. Kommandør Peder Norden Sølling, som er anerkjent som «losbåtreformator» i Norge, har levert denne tegning av sin «Norske Lodskutter» som den kaltes i danske flåtelister. Den kolorerte tegningen var nok beregnet på Carl Johan! Sølling var en propagandist av klasse, og motstanden mot den nye dekksbåt ble tross myten fort overvunnet hos losene, som ved Svenøer. Rettelig bør han også kalles båtkonstruktør og epokeskaper for dekksbåter i alle varianter som fulgte langs kysten, 80 år før Colin Archer. Med bolig i Larvik fra 1801-15, drev han verft for kongelig regning og ordre, med norske byggmestre, som tegnet, konstruerte og bygde skrog. Vi vet ikke hvor mange, det har vært utallige, brukt til postfart på Danmark under Verftssjef Fabricius' styring, i flertall blant private kapere, og i økende grad brukt taktisk i marinen



Tegning

Af den Erobrade engelske Sørges - Krigs - Krigsskib, da forøiede 1650
 med 2 Cannader og 2 lange 6000^{de} Cannoner, som forøiede 1650 med
 Cannoner og 2 lange 6000^{de} Cannoner, og indrettet til 22 Mand. ..

Sang inden Kejnene i øverste
 Vandline 39 2/3^{de} alm
 Største Ende, paa ydersantien af
 Tommeret 25 - 7
 Middel Porten over Vandet 11 - 10
 Christiansand 9/15 Novbr 1808

Dybgaaende med 2^{de} Stilling
 Aftre 25 2/3^{de} alm
 For 10 - 4
 Stigledet 11 - 10
 Dyblen Spundings overant i Tridene
 til Buelkens overant i Bord 1/2 1/2 1/2 1/2

MARINEMUSEET
 KAT 623.823.5
 MMU 60 128

C. Louis

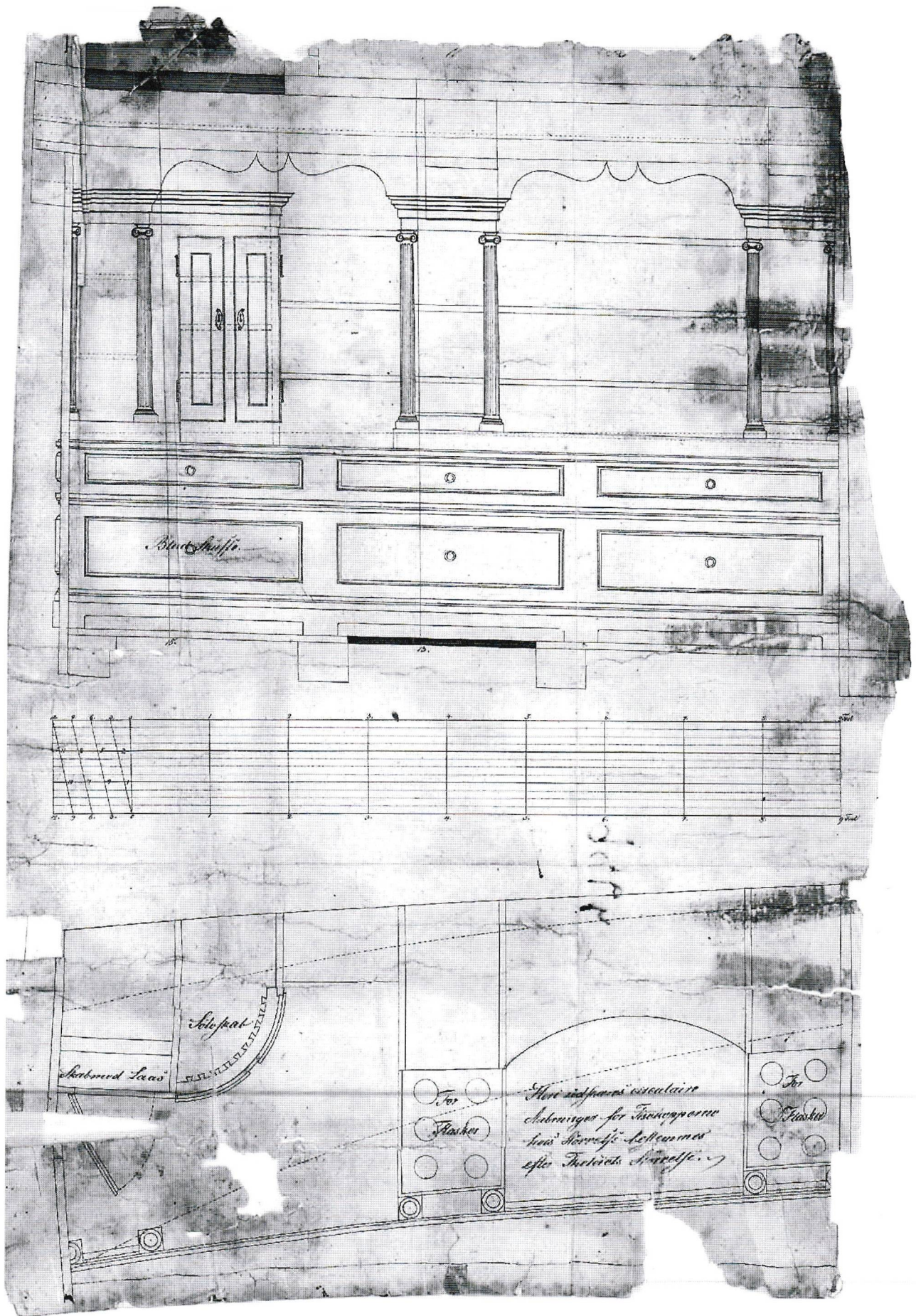
J. Pihl

av norske månedsloytnanter. Mange ble sendt til Danmark, og Lodsbåd Allart No 5 ble forært til Tsaren av Russland! Verftets kopibøker i Riksarkivet påviser at tommeret ble levert fra Fredriksvern, som overtok ferdige skrog. Solling fikk lagt dem inn på kanalen, og der ble de taklet til og forsynt med utstyr og armering. Vi mer enn aner konturer av et fungerende anneks til Fredriksvern, men med egen kompetanse på skrog. Dette tor ha vært ukjent for de fleste Fredriksvern-Venner til denne dag. Derfor tok vi perspektivtegningen ned av veggen i Marinemuseet, et relikvie som har hort til i samlingene fra langt tilbake, fullt berettiget til å inngå i tegningssamlingen! Vi håper å ha bidratt til å «hjemføre» den Sollingske Lodskutter til der den først kom fra – Larvik og Fredriksvern! Dessuten: hadde kronprins Fredrik og danske sjooffiserer fulgt de taktiske anvisninger kommandør Solling framsatte i 1801 for bruk av loser og dekksbåter i krigstid, ville tragedien med fregatten Najaden ved Lyngør i juli 1812 aldri ha forekommet.

Kahyttens Indretning, med Solvskab (42x30 cm) fra 1808/09 (uten tekst, men kopier finnes også i København) er en meget sliten tegning, som illustrerer tilstanden for flere tegninger. Ennå en erobring fra fienden, nå av den danskbygde Allart, tatt i København året før, skjedde ved Fredriksværn i august 1809. Det burde

rettelig ha vært verftets merkedag! Erobringene satte i gang en liten teknologisk revolusjon ved Constructions Contoiret og Verftene. Britene var teknologisk ledende til sjøs, og innførte forbedringer, som nå ble kopiert, først til de gamle Stiboltske brigger. Av særlig interesse var nye offisersbanjere med messe og lugarer, utstrakt bruk av jern- og smedearbeid, pumper og maskineri til seilduk. Tegningen er utført i Nyholm av en dansk konstruktør som ble viktig også ved Fredriksvern, Jens Jørgen Pihl, som utviklet De Pihlske Krigsbrigger fra 1808. Briggen Lolland ble prototyp for den nye serie, og er den kanskje best dokumentert av alle fartoyer med utspring i Orlogsflåden – 70 tegninger i enestående god kvalitet finnes i Rigsarkiv, Kbh. Briggserien omfattet «Briggen som byggedes i Norge», orlogsbriggen Fredriksværn, som fra 1809 ble forsøkt bygd men ble ferdig først i 1815. Foruten mangel på konstruktiv tre hadde man kapasitetsproblemer, med større utbedringsinnsats og et større antall fartoyer i drift enn noen gang. Etter krigen gikk det bratt nedover. I 40 år kom Lolland og Fredriksværn til å seile i marinen, et flertall av tegningene relaterer seg til dem, og stadig teknisk forbedring av utstyret på de nær eneste seilende fartoyer man hadde i årevis, har etterlatt detaljtegninger, men lite av det konstruktive tilfang til byggearbeider, og av store seil- og sidetegninger finnes bare to slitne eksemplarer.

(Del 2 fortsetter i neste nummer).



Kahyttens Indretning, med Solvskab (42x30 cm) fra 1808/09 (uten tekst, men kopier finnes også i Kobenhavn) er en meget sliten tegning, som illustrerer tilstanden for flere tegninger.

Festningsporten

Skrevet av festningsforvalter Trond H Bergan



Som en naturlig innledning til denne artikkelserien om verftets bygninger og anlegg, har jeg valgt ut festningsporten eller på dagligtale kalt hovedporten eller verftsporten, som første dypdykk. Foruten de omkringliggende voller, er verftsporten det første inntrykk med verftet de besøkende opplever på vei inn i de historiske omgivelser.

Som kjent for de fleste medlemmer i FVV, utgikk den 29 januar 1750 kongens ordre om etablering av Fredriksvern med de innledende ordene «Vi have allernaadigst resolveret, ved Staværn under det Navn af Fridrichsværn at lade anlegge et Verft, og samme at lade forsiune med fornodne Defensions Verker...»

Bakgrunnen for denne ordre, kom som følge av en nedsatt kommisjons konklusjoner for det best egnede sted for etablering av en flotilje med tilhørende verft og opplagshavn i Syd Norge, som vinteren 1748 og utover i 1749 ble sendt til Norge for å sonderc. I denne kommisjon satt for øvrig verftets første kommandant, kommandør Hans Rejmert Schumacher.

Innledningsvis er å berette at dagens port ikke er den originale. Dessverre. Således kan vi ikke sole oss i glansen ved å ha en 250 år gammel autentisk festningsport. Endringer gjennom årenes løp har gitt oss den vakre port som vi i dag er så stolte av.

Sjefen for festningsarbeidene, ingeniormajor J Vagel, ga i 1752 uttrykk for at et anlegg som Fredriksvern burde ha en ordentlig port, og oversendte derfor et forslag med tegning til kollegiet (Det Combinerede Admiralitets og General Commisariats Collegium) i København. Forslaget viser en tradisjonell port i klassisistisk utforming, med buelvelvet gjennomgang, valmet tak og toscanske pilastre. Den ble forkastet som for høy og dermed skjemmende. Sjefen for den danske fortifikasjonsetat, oberst C.S.Gedde, foreslo isteden at det ble murt opp en profilmur på begge sider av inngangen med en tofløyet port i samme høyde som retranchementet. Nye tegninger etter disse retningslinjer ble utformet av samme Vagel og godkjent av kollegiet.

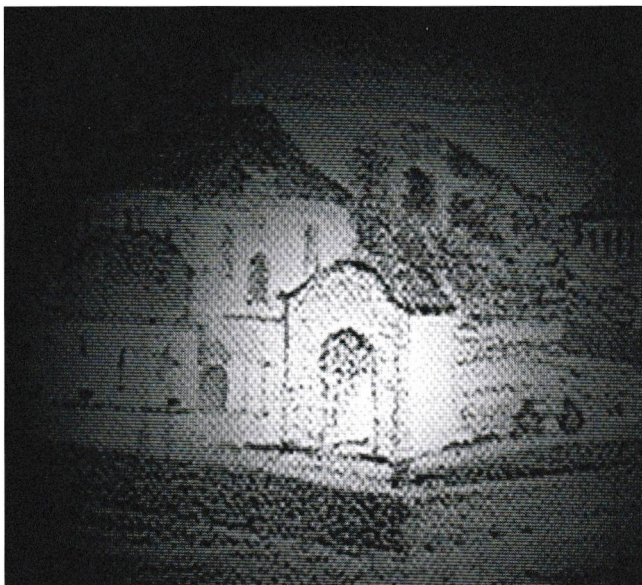
Den opprinnelige porten var ferdig oppført den 15 november 1753. Porten i sin opprinnelige utforming kjennes bare gjennom murmesterens regning for oppførelsen, der den beskrives slik: «opført en af mursteen lagt i kalk, med buelvelvinger og med Leshiner udziiret Port/efter given Tegning/til igiennem fart ved difensionsværket med murede flygler for Profilerne inden for Porten, af graaesteent lagt i kalk(...)» Ifølge murmesterens regning skal pillarene ha hatt lisen-er, vel liggende inntil selve portbuen.

En akvarell av verftet fra 1758 synes å bekrefte uttalelsen om portens utscende: den skildrer en port bestående av to pillarer med en lisen på midten av hver piler dekket av en sementgavl.

Til «Ziratherne ober Værvets Port», ble det høsten 1756 oversendt en tegning til billedhugger professor C.F. Stanley i København med anmodning om et over-slag. Zimmer (kommandant 1756-1774) utarbeidet etter dette siratene, som ifølge hans regning bestod av: «et stort skildt med Krigs Armatur, 2de Postementer med brandkugler ».

Samme år har skipsbyggmester Ludvig Olsen «beklædt med bly over inngangsporten til verftet».

I 1757 mottok verftet siratene fra professor Stanley i København, og ble ferdig montert den 21 juni. Dersom



leveransen var i henhold til Zimmers bestilling, skulle den ha bestått av tre elementer: De to postamentene med brannkuler (hvorav det ene vel er montert på portgavlens sydside) samt det store «Skildt med Krigs Armatur», som antagelig tilsvarer kartusjen som i dag står (i kopi) på gavlens nordside. Dersom dette stemmer, er altså ett av postamentene kommet bort. Det kan tenkes at postamentene har vært anbragt på hver sin side av portgavlen, og at kartusjen muligens har hatt en mer beskyttet plassering i selve portbuen. Spørsmålet er i så fall om det har vært plass til å passere under med hest og vogn?

Blant de karter og tegninger som admiral Kaas (kommandant 1774-1775) etterlot seg, fantes en «Tegning av den nye port, som i året 1760 er oppbygget». Dette, antar vi, må dreie seg om den endelige ferdigstillingen av den opprinnelige porten. Tegningen er ikke kjent i dag.

Deretter går den noen år for kildene igjen omhandler verftsporten. Forts i 1793, nevnes det i en oppgave om dette året, at den forrige porten er nedrevet og en ny er bygget «i skikkelse med den Toscanisce orden af grundmur» Porten anføres å være bygget i 1760 og reparert i 1793. Dette tor forstås dit hen at den første porten bare fikk stå i syv år, fra 1753 til 1760. Denne nye porten fra 1793 kjennes gjennom flere prospekter fra sent 1700- og tidlig 188-tall. Bla synes en tegning av «FyrDiriks» (Edv. Diriks), fra 1842/-43 å vise en hvitkalket port med stikkbuert overdekning, utsveifet over pillarene som synes å ha kvadratisk tverrsnitt. På denne tegning kan man også klart se kartusjen over portåpningen i buehvelvingen mellom de to pillarer, og vendt mot byen.

På tegninger fra 1784, prospekter fra 1786 og 1835, vises den som en dyp, massiv buert portal. Den stod hvitkalket med blått tak.

I 1849 fremkommer det at en ny port er oppført. I

Brestrup sin hovedoppgave, gjengis en tegning fra Distrikstingenioren i Horten som viser en port som motsvarer dagens, men pillene har lav pyramideformet avdekning og det er intet imellom dem. Av dette må man kunne slutte at dagens senklassisistiske port ikke opprinnelig er laget med tanke på montering av de gamle dekorelementer, og at disse må være montert mellom 1849 og 1914.

I 1914 omtaler C.W.Schitler i sin bok Fredriksværn. Et norsk militæranlæg fra rokokotiden et toppstykke på portalens nordside (mot byen) «dekorert med utskaarne emblemer fra klassicistisk tid (ca 1800)». Det må være det samme toppstykket som er avtegnet på oppmålingstegningen fra 1931 (gjengitt nedenfor) det er ikke kjent om dette toppstykket eksisterer i dag.

I 1921-22 ble dekorasjonene over porten helt fornyet. (Fortegnelse over Statens eiendommer ved utgangen av 1930) I et brev fra Armeen til Riksantikvaren datert 6.9.1920 fremgår det at Riksantikvaren har anbefalt kopien utført av treskjærer Borgersen, noe som antagelig ble fulgt.

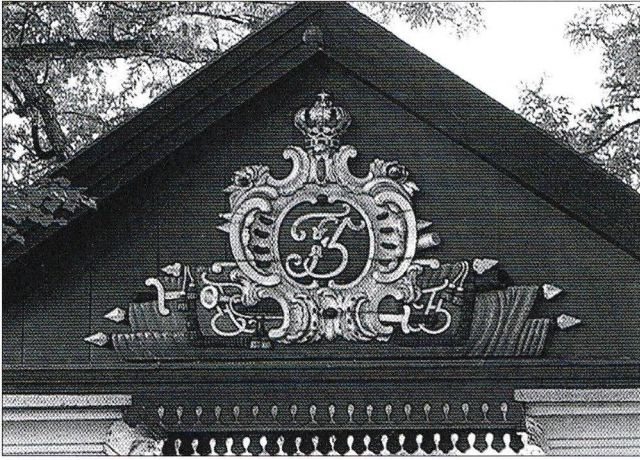
I 1931 ble porten oppmålt (kan ha skjedd tidligere men oppmålingstegningen er datert sommeren 1931). På tegningen ses senempirebekroningen med Bernadottevåpenets fascies i ovalt skjold. På baksiden var det nå montert en kopi av rokokokartusjen fra 1757.

Så sent som i 1934 befant rokokokartusjen seg på Fredriksvern, men nå innendørs i spisebrakken. Kartusjen er siden innlemmet i Marinemuseets samlinger.

Under okkupasjonen 1940-45, ble de gamle portbladene skiftet ut med stakittporter, slik at vaktsoledatene kunne se gjennom.

Etter all sannsynlighet ble de gamle portbladene brent eller på annen måte odelagt under krigen. Brev av 8.1.1948 fra Luftvernartilleriets skole- og øvelsesavdeling, peker ihevertfall i retning av full rekonstruksjon: «Hva selve porten angår, så har det lykket oss å skaffe tørre, fine ekematerialer, så vi mangler i grunnen bare (oppmålings) tegningene av porten (fra 1931) for å kunne sette i gang arbeidet».

I et brev fra Vestfold-avdelingen av Fortidsminneforeningen datert 10.11.1945, får vi vite at senempirebekroningen (jfr tegningen av 1931) har falt ned under krigen og trolig er blitt hugget opp. Kartusjen består imidlertid, men blir tatt ned og foreløpig lagret i kirken fordi den truer med å løsne. Den fikk «et par mindre skader» under nedtagningen, men disse kan botes lett. Om det er denne samme kartusjen hvis tilstand utdypes i et brev fra arkitekt Wilhelm Swensen datert 18.9.1946, vites ikke sikkert: «Treverket ser ut



til å være ytterst skrøpelig og delvis molesteret (odelagt)» Kartusjen «har man i all hast måttet fjerne og den er nu lagret i Kongestolen i kirken».

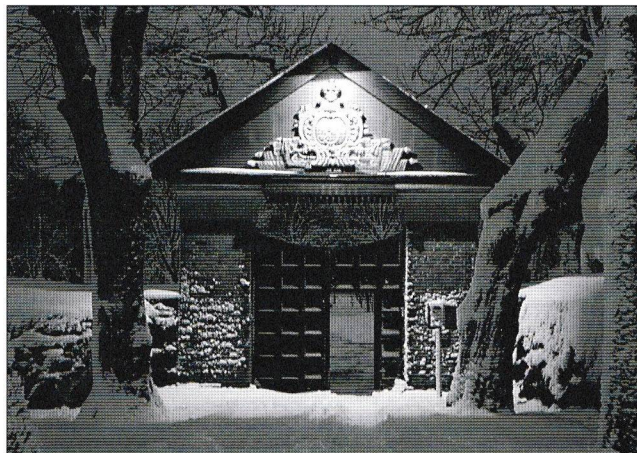
Både dette «i all hast» og betraktningene om tilstand stemmer dårlig med opplysningene som gis i Fortidsminneforeningens brev, og kan tyde på at det i 1945/46 fantes to kartusjer oppbevart i kirken: originalen fra 1756, som kan ha blitt gjemt i kongestolen ved invasjonen, og kopien fra 1921-22, som da nettopp var tatt ned. På toppen av det hele meldes det i et brev fra Luftvernartilleriets skole- og øvelsesavdeling, datert 10.12.1947, at kartusjen er gjenfunnet (det nevnes ikke hvor) i meget ramponert stand. I førstnevnte brev fra 1948 finner vi så indikasjoner på at det var originalen som til sist ble satt opp, etter lengre innendørsopphold i hhv Vinkelbrakka (som brant i 1945; det var kanskje derfor kartusjen måtte fjernes «i all hast») og kirken: Man har nå «lykkes i å få satt sammen de gamle dekorasjonene fra 1756 og regner med at restaureringen av denne vil være ferdig iløpet av en 14 dagers tid». Hvis dette stemmer, må man spørre seg hvor det ble av kopien fra 1921/22. Men brevet fra Swensen kan også tyde på at han forholder seg til kopien i den tro at det var originalen. Han skriver nemlig: «Den vakkert skårne bekrøning på verftsporten...», noe som kan tyde på at det dreier seg om den kartusjen som var montert på

verftsporten, mao kopien. I så fall har kunnskapen om at kartusjen på porten var en kopi gått tapt mellom 1921 og 1946. Til tross for gjentatte forespørsler fra Forsvarsbygg, har Marinemuseet ikke fremskaffet opplysninger om når kartusjen ble innlemmet i samlingene, noe som kunne ha kastet lys over saken. Forskningsoppgave for interesserte????

Ifølge en rapport fra konservator Odd Helland i 1975, var kartusjen nå igjen kraftig medtatt. Helland mente det ville være mest skånsomt å restaurere det på stedet etter nærmere gitte anvisninger. Det fremgår ikke om dette ble gjort.

Dagens utgave av kartusjen ble laget i 1983, med kopien fra 1920 som forlegg. Kopien ble utført av treskjærer Ole Henden Mathiesen, mens «vår egen» Fritz Helge Nyegaard stod for dekorasjonsmalingen. I 1985 ble overbygget over portalen satt opp.

Som sikkert mange obsvante lesere har sett, har kartusjen i perioder stått på innsiden av porten (mot syd) dette ses bla klart fra bildet i boken til Schnitler side 2 samt i boken til Rune Sørli, Stavensminner bok 1 side 126. Sørli har også registrert på enkelte bilder at pillarene på eksisterende port, har hvert hvite. Dette skyldes etter all sannsynlighet at de enten har hvert malt hvite eller hvittet m kalk. Nå fremstår de som teglpillarer som originalt.



Fakta om dagens verftsport:

Porten består av to massive, firkantede murstenspillere med skarpt profilerte og sterkt fremskytende hulstavesimser. Pillene har klassisistisk karakter og er fra 1849. På disse hviler en klassisistisk pedimentgavl i tre som mot nord (bysiden) bærer et midtstykke dannet av en rokokko-kartusj i tre med Fredrik Vs kronede navnetrekk hvilende på krysslagte faner og våpen. På motstående side finnes et hvitt tekstrelieff på et halvsirkelformet, sortmalt bunnfelt. Teksten lyder:

*Tør Fiendens Flag
mod vores Wærn og Fæstning vaie
Saa vil min Tordenmund saa gloende ham praie
at han forglemme skal at komme nærmere
mig femte Fredrik saa kicekt forbedrede
Aar 1756*

Feltet krones av tre utskårne bomber, antagelig fra klassisistisk tid. Over selve portåpningen finnes på begge sider et utskåret, nedhengende tungemønster, såkalt lambrequin.

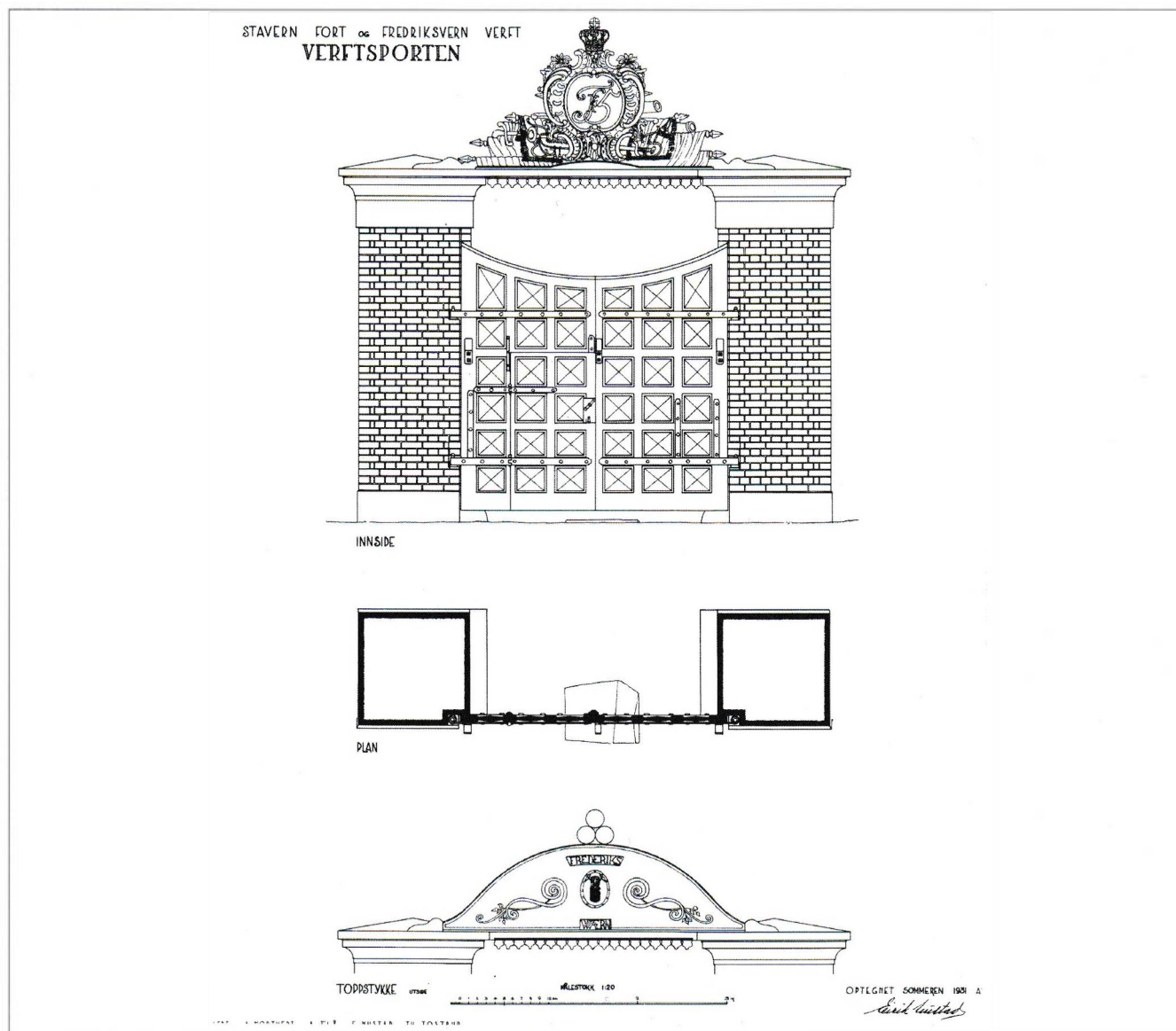
Mht vern, vil hele porten bli vernet i verneklasse 1.

Porten rangeres av Schnitler som Norges vakreste festningsport fra rokokkotiden. Selv om den i dag fremstår som en syntese av kopierte deler (i hvert fall kartusjen og tekstfeltet), en mulig rekonstruksjon eller praktisk forantaltning (pedimentgavlen) og uoriginale deler (pillene), må den karakteriseres som verdifull.

Om noen av leserne sitter på historisk dokumentasjon om verftsporten, hadde jeg hvert takknemlig om dette kunne tilflytte Nasjonale Festningsverk.

Simon Carl Stanley (1703-61), danskfodt billedhugger. Ansatt som billedhugger for flaten under Fredrik V. Ble i 1752 opptatt som medlem av Kunstakademiet; i 1754 ble han en av dets professorer. I egenskap av hoffbilledhugger (fra 1755) utførte han bla malerirammer og modellerte dekorasjonene på de kongelige vognene. Stanley skal også ha utført alterfigurene i Fredriksvern kirke.

Kilder: Pågående arbeid med verneplan for Fredriksvern verft.



Rakke fort 1941

Redaktøren av Værft-magazinet kom i høst i kontakt med en tysk fotosamler, Josef Pfanzer, som hadde fotoalbumene etter en tysk offiser som tjenestegjorde på Rakke fort fra 1941. I forbindelse med arbeidet med boken Stavernsminner 3 stilte han disse bildene til disposisjon. Her følger et knippe historiske «snapshot» fra disse albumene.





Zur Erinnerung
an die
Kriegsweihnachten 1944
in Norwegen
Hauptmann und Batteriechef.

Lein

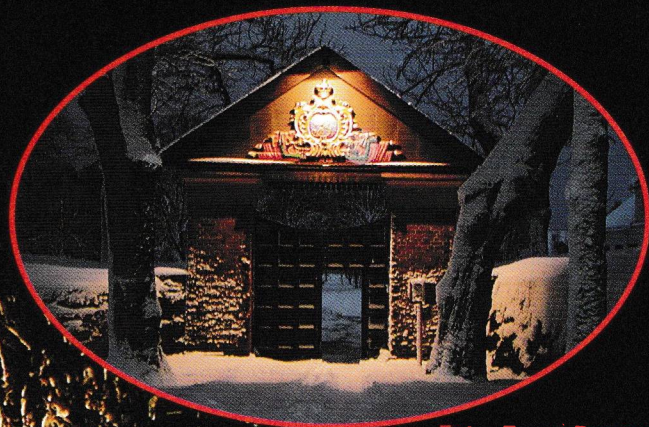


Foto: Trond Bergan

*Redaksjonen takker for
2004, og ønsker God Jul
og Godt Nytt År!*

*Rune Marianne
Yngve Svenn*



Foto:
Øyunn Winther

Siden 1841 har vi vært "BANKEN" i Stavern

Stavern seilera for øst den 24. juni 1967.
Foto: Rune Sørlies fotografiering



Alt på ett sted - du får det hos oss i Stavern.

Det er med stor glede vi kan ønske deg som kunde velkommen i moderne og kundevennlige lokaler. Her vil kompetente medarbeidere med god lokalkunnskap sørge for at du får levert alle tradisjonelle bankprodukter som finansiering, innskudd, kortprodukter, valuta, regningsbetaling m.m. I tillegg får du råd om alternative plasseringer og livs/skadeforsikring.

EiendomsMegler 1 tilbyr alle tjenester innen eiendomsmegling: Salg - kjøp - rådgivning. Kort sagt - du får alt på et sted i Staverns tradisjonsrike bank.

Selvbetjening

MiniBank - nettBank og myntteller vil være tilgjengelig dersom du ønsker å benytte deg av vårt selvbetjeningsmiljø.

Engasjert i lokalsamfunnet

Honnørordet "Lokalbanken" betyr noe for oss i Stavern. Vi har engasjert oss i et stort antall arrangement både av kulturell og idrettslig art. En aktiv medspiller i "Glade dager", sponsor for musikkorps og idrettsforeninger samt bidragsyter til en rekke andre tiltak i lokalsamfunnet Stavern.

Vi håper at du setter pris på dette og også for fremtiden vil gjøre dine bankforretninger hos oss.



Sidsel E. Andersen



Turid Selvig



Trond Morten Istre



Hanne Sandene

Historisk tilbakeblikk

Siden 1841 har vår bank betjent lokalmarkedet i Stavern med banktjenester. Mangt og mye har skjedd siden den tid, men "banken" i Stavern er fortsatt i god drift og betjener også i dag både privatpersoner og bedrifter med et variert og komplett tilbud av finansielle tjenester.

Tidene forandres, folks behov og ønsker endres, noe vi i SpareBank 1 Vestfold har tatt konsekvensen av.

Noen å snakke med

Hos oss i Stavern vil du alltid finne noen å "snakke" med. Hos oss finner du engasjerte medarbeidere med lang erfaring og stor kunnskap. De er der for deg. Vi har "banket" for Stavern siden 1841.

Alt du trenger på ett sted:

- Økonomisk rådgivning
- Lån til alle formål
- Plassering/aksjer og fond
- Skade- og livsforsikring
- Kortprodukter
- Betalingsformidling
- Kjøp og salg av bolig

Velkommen inn du også!
Tlf. 02480 - www.sparebank1vestfold.no

Vit at vi er der.

SpareBank 1 Vestfold