

Tekst og fotos: René B. Andersen

Oldenburg, som oprindeligt hed Pungo, blev bygget i 1914 som køleskib til fragt af bananer mellem Cameroun og Tyskland. Men i 1915 kunne det ikke undgå 1. Verdenskrig; kom i tysk tjeneste og blev ombygget til et raider-skib. René B. Andersen giver os her et indblik i skibets spændende historie og tager os med på et dyk til vraget.



Historisk foto af *Oldenburg* i Gdynia

BILLEDER ©2023 TERRAMATRICS, KORTDATA ©2023 GOOGLE, GEOBASIS-DE/BKG [©2009]

Oldenburg

Vrag fra Anden Verdenskrig i Norges Sognefjord

Det var først og fremmest køleskibe, da de var hurtigere end normale fragtskibe, som blev monteret med kanoner og miner og brugt som Raider-skibe. Derefter sejlede de ud under falsk navn og flag med kamufleret bevæbning og besætning. På den måde kunne de snige sig gennem

den engelske blokade, og når de først var ude, var det ikke noget problem at lægge miner eller komme tæt på fjendens handelsskibe for at kapre eller sænke dem.

Efter ombygningen, hvor der blev monteret fire 15-cm kanoner og en 10,5-cm kanon samt to torpedorør

og 500 miner, tog hun i årene 1915-1918 på togter i Atlanten, Kattegat, Skagerrak og Østersøen. I perioden skiftede hun også navn flere gange, først til *Möve* og siden til *Vineta*.

I løbet af denne krigstjeneste opbragte eller sænkede hun 42 skibe. Blandt andet det engelske slagskib

HMS *King Edward VII*, som gik på en af hendes miner, og der er mange flere, som f.eks. det engelske skib *Georgic*, som efter kapring blev sænket med 1.200 heste ombord, og handelsskibet *Otaki*, som var bevæbnet og tog kampen op, men ikke kunne klare sig mod *Möve*. Dette gjorde hende til alle





tidens mest succesfulde raider-skib.

Første verdenskrig slutter i 1918, og efter Versailles-traktaten overgår skibet til engelsk eje som krigsskadeserstatning, hvorefter det igen sejler med bananer, nu under navnet *Greenbrier*. I 1933 køber et tysk shippingsselskab skibet og giver det navnet *Oldenburg*.

Fragtskib i 2. Verdenskrig

I 2. Verdenskrig indgår *Oldenburg* atter i flådens tjeneste. Denne gang med en mere stille opgave som fragtskib mellem Tyskland og Norge for den tyske besættelsesmagt. Skibet bliver dog bevæbnet med skibs- og antiluftskyts. Hun ser ud til at klare sig igennem krigen, indtil d. 7. april 1945, hvor hun ligger for anker i den vestlige side af

Vadheim i Sognefjorden, lastet med fisk til Tyskland. Sammen med et andet fragtskib udgør det en del af en konvoj på fire skibe, som også indbefatter de to forpostskibe, *V-5301* og *V-5302*, som er gamle hvalfangerbåde, der var blevet bestykket med våben.

Oldenburg var således et af de sidste skibe i tysk krigstjeneste, og på dette tidspunkt er skibet gammelt, godt slidt og trænger kraftigt til vedligeholdelse. Der er bare ingen værft-faciliteter til rådighed og selv hvis der var, ville man ikke spille dyrebare ressourcer på en udtjent bananbåd. Skibet skulle bare overleve en måned mere for at klare sig igennem endnu en verdenskrig, men sådan skulle det ikke gå.

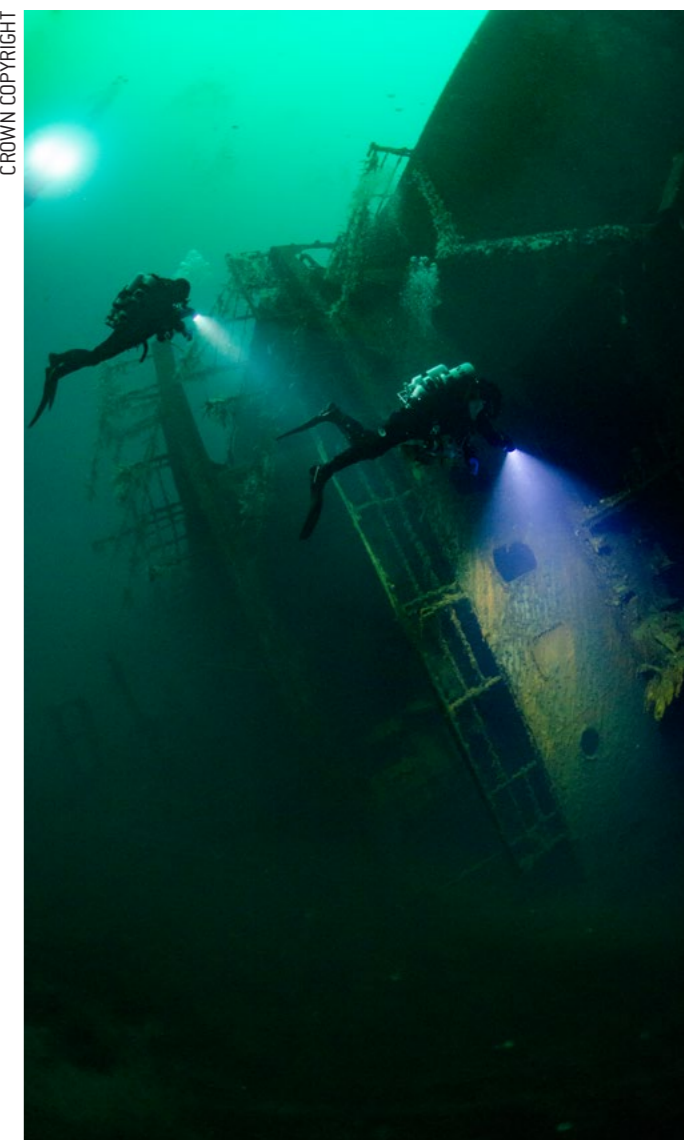
Selv om skibene i konvojen troede eller håbede på, at de ville være

beskyttede af de høje fjelde rundt om fjorden, hjælper det dem ikke.

Om morgenen bliver de angrebet af 21 engelske Beaufighters, som med deres kraftige bevæbning af 20 mm maskinkanoner i næsen, maskingeværer i vingerne samt 3-tommer raketter under vingerne, havde vist sig særdeles effektive mod skibsfart, samt deres eskorte på 6 Mustang- og fire Mosquito-fly. *Oldenburg* besvarer ilden med antiluftskyts, og flere af de angribende fly bliver ramt, om end ikke alvorligt. Det er en ulige kamp, og skibet kæmper forgæves. Først går de britiske fly efter antiluftskyts og sårer syv besætningsmedlemmer alvorligt. Snart er antiluftskyts sat ud af funktion, hvorefter flere raketter, affyret på klos hold, rammer *Oldenburg's* overbygning

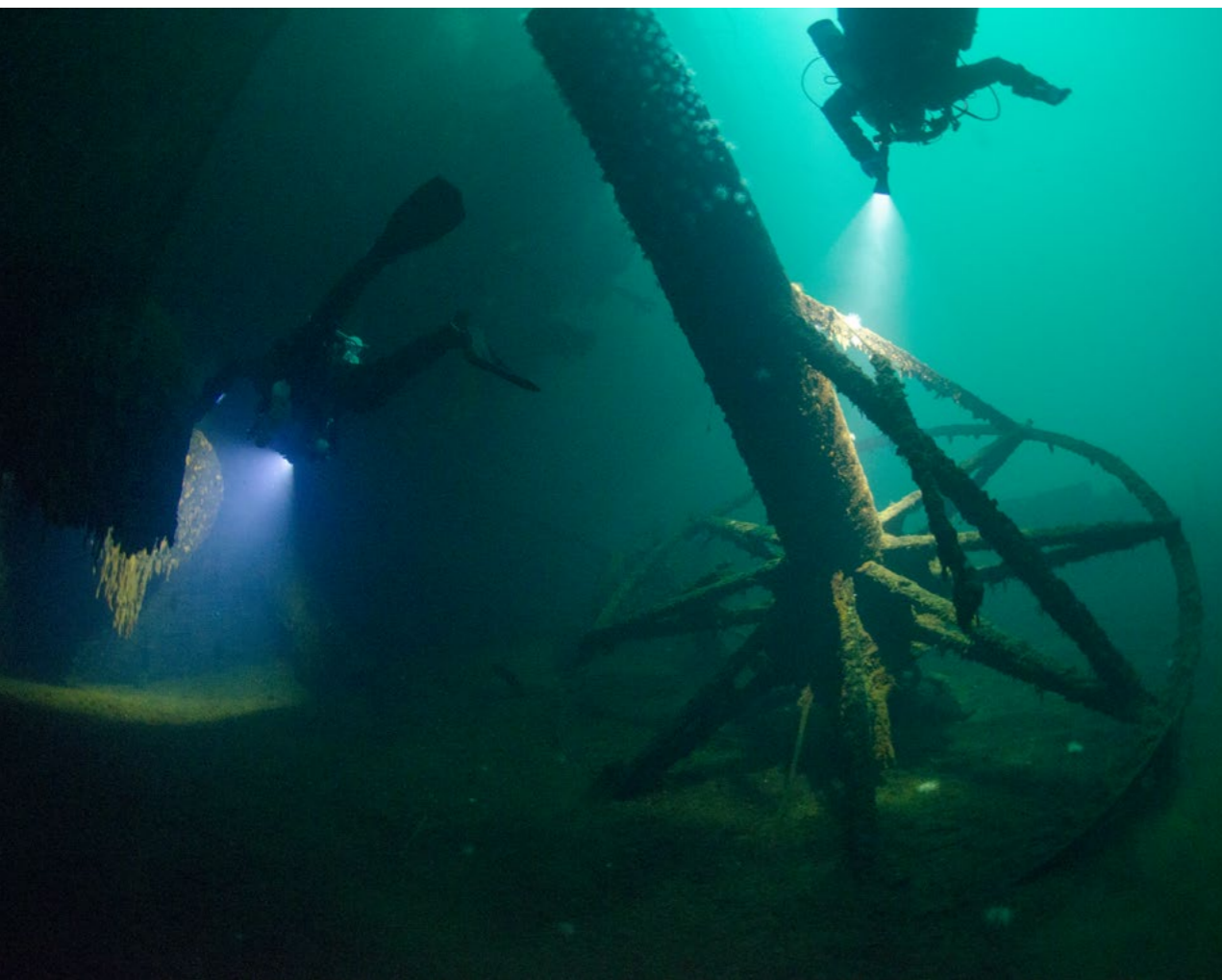


CROWN COPYRIGHT



Agterstavnen på 75 m [øverst til venstre]; Et af de mange kanontårne faldet fra vraget [øverst til højre]; Der er stadig koojer på vraget [til højre]; Luftangreb på *Oldenburg* i Vadheim i 1945 under Anden Verdenskrig [herover]. Før *Oldenburg* sank, brændte skibet voldsomt og efterlod åbne rum, der nu giver adgang indenfor.

og dæk. Raketter rammer også under vandlinjen, hvilket udløser en række voldsomme eksplosioner. Da de endelig dør hen, er flyene allerede på vej væk



Dykkere ved krageren, som er faldet til havbunden (ovenfor); I Vadheim fører en lille vej til en parkeringsplads med hvorfra der er nem adgang til vraget. Bøjen i baggrunden markerer *Oldenburgs* placering (øverst til venstre); Dykker ved *Oldenburgs* agterstavn på 27m (øverst til højre);



og efterlader *Oldenburg* omfattet af flammer og i færd med at tage vand ind.

Besætningen kæmper bravt for at redde det synkende skib, der krænger mere og mere, men efter 45 minutter, bliver der givet ordre om at forlade skibet. Få minutter senere går skibet til bunds. Der er et gammelt billede, hvor hun ligger med slagside og brænder. Udover de syv sårede luftværnssoldater er der kun en yderligere såret.

Det andet fragtskib, *M/S Wolfgang L.M. Russ*, overlever dette angreb, dog med ét dødsfald. Skibet bliver senere sænket d. 4. maj i dansk farvand omkring Århus på vej til Tyskland med ammunition.

Albert Carr, som var pilot i 489 Eskadrille var med til angrebet. Han besøgte Vadheim i 1987 og berettede da, at de forventede en varm velkomst af

tyskerne, hvilket de også fik. Tyske skibe var som regel godt bevæbnede. Hans fly blev også ramt. Dog ikke mere alvorligt, end at det kunne flyve hjem til basen.

Efter angrebet på skibene kommer de engelske fly i luftkamp over den yderste del af Sognefjorden med tyske fly, der blev opsendt fra en base nær Bergen, og der var tab på begge sider.

Vadheim

For at komme tættest muligt på vraget, som ligger i den vestlige side af fjorden, kører man på E39, og 50 m før floden i den vestlige del af byen går der en lille vej ned til et rødt hus og en større parkeringsplads (GPS-position 61,20875°N 5,81729°Ø). Det er en privat grund, men ejeren har ikke noget imod, at man holder der, så længe man lægger penge i

postkassen, som sidder ved trappen.

Det er en fin ordning, og til gengæld har han sat en trappe op, så det er nemt at komme i vandet. Jeg har snakket med ejeren et par gange, og hans planer er at bygge huset om til udlejning. Hvilket ville være optimalt for os dykkere og en god forretning for ham.

Fra P-pladsen kan man se de 80 meter ud til, hvor vraget ligger, og som regel er der bøje på vraget, som er bundet på i stævnen. Ellers kan man gå ind i Google Maps, zoome ind på fjorden, og dér kan man se bøjen. Det er den, der ligger længst ude; så har man en idé om, hvor det ligger.

Dykning

Når man kommer ned på vraget, er det første, man ser, stævnen på omkring

FOTO: MORTEN STRIDH



En redningsbådsdavit er overgroet med søneller og søpunge (ovenfor); Skibsklokken blev bjærget i 80'erne med dets gamle navn *Möve* (nedenfor); Rattet blev bjærget i begyndelsen af 90'erne og restaureret med flot resultat (til venstre). Det eneste der ikke er originalt er træværket på hjulet og manometerskiver. Restaureringen har taget ca. 100 timer og kostede over 15.000 NOK, ifølge vragekspert Morten Stridh.

Et stykke nede ligger en platform til antiluftskys, formentlig en 20-mm flakkanon, der har en stående stålplade rundt langs kanten. Den ligger på hovedet nede i mudderet, men det ser ud til, at kanonen stadig er der.

Efter det første lastrum står masten og lastarmene, som stikker ned i bunden med nogle af wirene fra rælingen, som er flot begroet. På masten er der stadig en udkigstønde, som sikkert er der, hvor besætningsmedlemmer har stået og spejdet

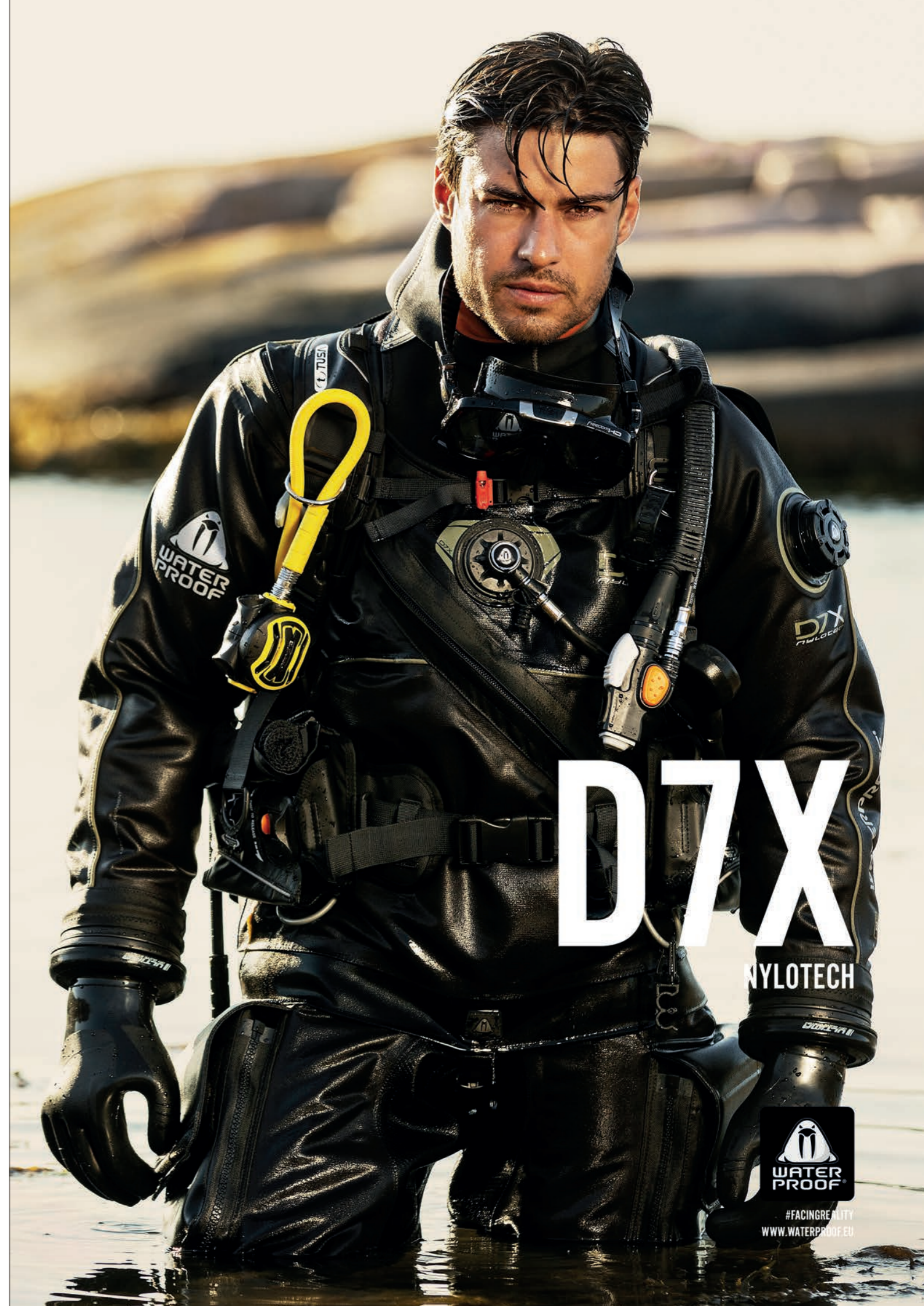
efter skibe på deres raids. Skibsklokken blev bjærget sidst i 80'erne. Den var svær at finde, fordi den sad i masten ved udkigsposten, hvor ingen havde tænkt på at søge efter den.

Selve overbygningen, som ligger omkring de 45 meter, står flot og stadig i to etager med ræling rundt langs kanten; der er endda stadig glas i nogle af vinduerne. Men styrehuset mangler, eller rettere sagt, det ligger i en bunke på bunden, da det har været



FOTO: MORTEN STRIDH

27 meters dybde, og det er tydeligt at se, hvordan hun ligger på styrbords side. Stævnen med de store ankerhuller hæver sig et par meter over bunden, og det virker, som om skibet er gledet ned ad skråningen. Selve ankrene eller kæden er ingen steder at syne, men spillene står stadig på fordækket. Det er dog kun et spørgsmål om tid, før kombinationen af korrosion og tyngdekraft får dem til at falde ned.



D7X

NYLOTECH



#FACINGREALITY
WWW.WATERPROOF.EU



en simpel trækonstruktion. Man kan stadig se boltehullerne efter rorkonsollen, der blev bjærget i starten af 90'erne. Med en vægt på 240 kg har det ikke været let. Ved et tilfælde

fik jeg kontakt til vragekspert Morten Stridh, som var flink at sende et billede af det i perfekt restaureringsstand og et billede af klokken med dens gamle navn, *Möve*.

Dele af trædækket er rådnet væk, og der er også store huller, man kan svømme ind i. I betragtning af vragelets alder og den løse mudderbund skal man være forsigtig. Der er en dykker, der mistede livet i 1990 på dette sted.

Efter styrehuset oplevede vi, at der var en mælkehvid tåge, som forsatte nedefter og begrænsede udsynet. Måske skyldtes det ferskvandet, der kommer fra elvene.

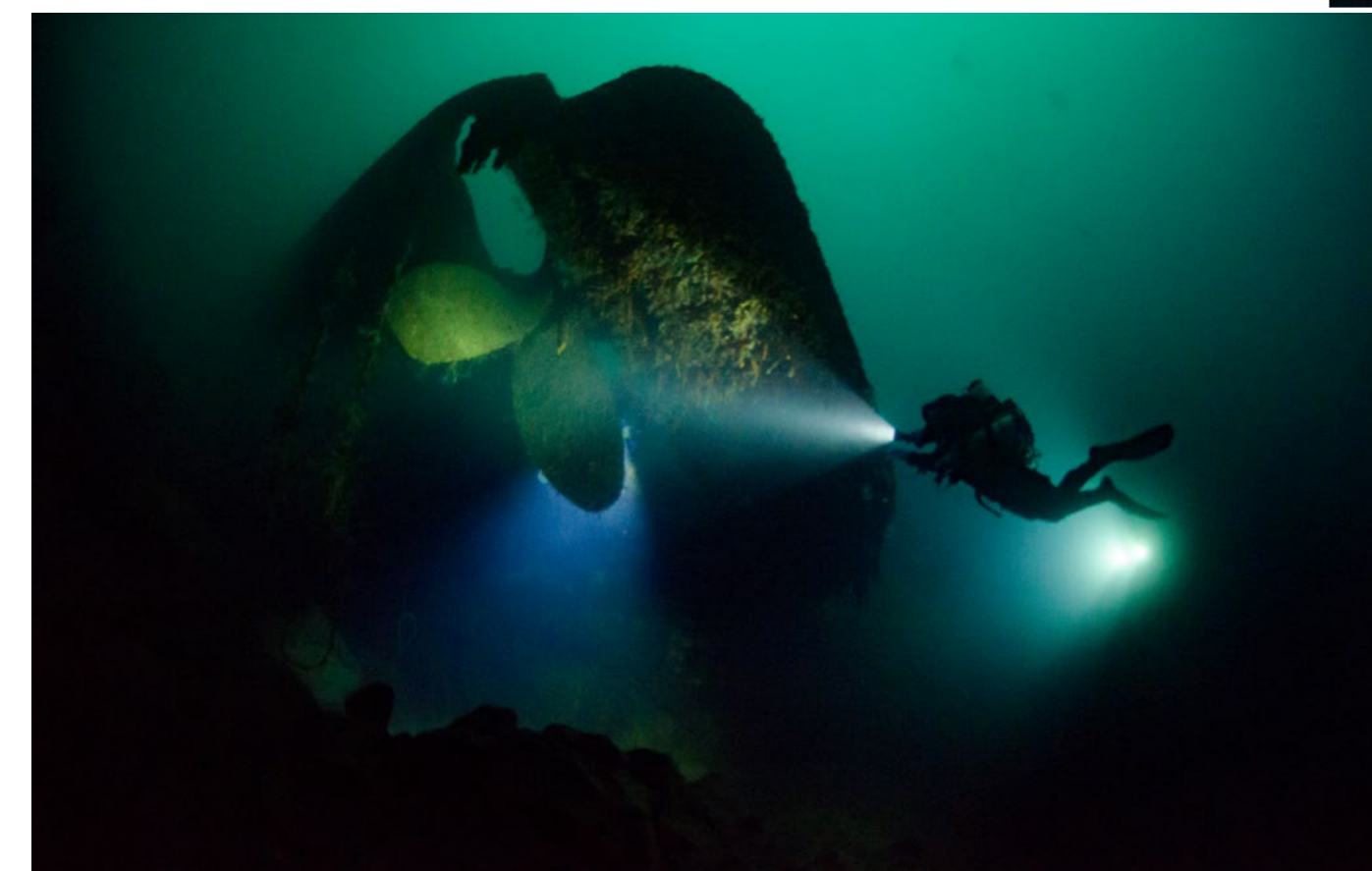
Der står flere davider fra redningsbåde, som er flot begroede. Der kommer også, hvad jeg troede var en overbygning. Men når jeg kigger på de gamle billeder, kan jeg se, at det er dér, hvor skorstenen har stået. Jeg må indrømme,

at jeg ikke fik kigget efter, om den lå på bunden nogen steder. Der er skylight ned til maskinrummet på begge sider, og der er stadig glas i de fleste koojer, og nogle af lågerne står åben, så det er muligt at kigge ned, men da jeg koncentrerede mig om at få billeder af vragelet, fik jeg ikke kigget derned.

Længere nede ses der en overbygning mere, og foran den står der, hvad der ligner en trykbeholder, og fra dette stykke fra styrehuset og ned ser jeg flere kanonplatforme. Så den har været kraftigt bevæbnet med antiluftskyts; desværre er der ingen kanoner på dem. Men næste gang vil jeg kigge noget mere på bunden.



Dykker ved vragelets skrue (øverst, ovenfor og til venstre).



Nummer 2 mast er også flot dækket med masser af børsteorme. Men nu er dybden omkring de 60 meter.

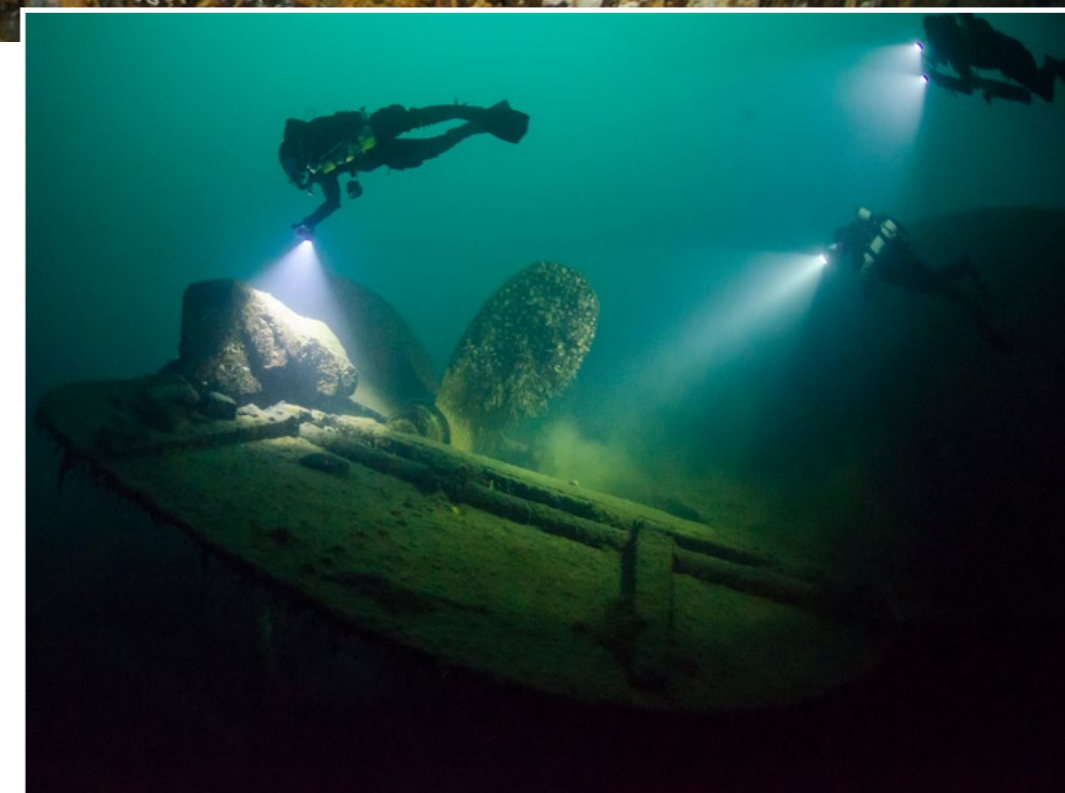
Nede på agterenden er der en gangbro, som går ud til begge sider på rælingen, og bagved er der et par overbygninger, som jeg skal kigge nærmere på næste gang. På

bunden kan man se en masse vragrester, som sikkert er væltet ud fra bygningerne, efterhånden som de ruster væk. Svømmer man forbi og rundt om bunden af skibet, kan man se skruen og roret lidt længere oppe. De er begge i perfekt stand, og det er et flot syn. Med den måde, vraget ligger på,

står det helt frit i vandet. Man kan svømme under det, men en ting, der fanger mit blik, er den store klippesten, som ligger på roret. Hvordan er den dog kommet til at ligge dér?

Dybden er nu 75 meter, så tiden går stærkt, og efter 7 minutter siger computeren, at der er 30 min. til overfladen med deko. Der er også ting, vi skal se på vejen op, og hvis man følger vraget op og kommer op til stævnen, skal man bare holde retningen. Så kommer der en ledeline, som går op til 6-8 meter, og man ender lige ved trappen, hvor man også kan lægge sine stageflasker; der er ingen grund til at belaste kroppen med at bære det hele op på én gang efter deko.

Fordelen, frem for at lave fri opstigning, er, at man kan svømme langs kanten, og med 30-40 min. deko går tiden lidt hurti-



Hvordan endte sten og en kampesten dog på roret? (ovenfor) Vækst på overbygningen (øverst højre og venstre); Dykker ved propel (til venstre)




Dykkere udforsker dækket (herover); Dykker ved stævnen (øverst til højre) – skibet ligger på dets styrbord side; Pære på vraget er stadig intakt (i midten); Kugleventil (helt til højre); Kapstan (spil) på vraget (nederst til højre)

gere, når man kan kigge på de ting, der er smidt på bunden. Det lykkes også at spotte et par nøgensnegle.

Jeg havde tidligere dykket på *Oldenburg* på luft, hvilket begrænsede mig til de 40 meter. Denne gang dykkede jeg med rebreather, hvilket gjorde det muligt at få set hele vraget ned til de 75 meter. Der var dog stadig så mange detaljer, jeg ikke fik set – som f.eks. maskinrummet, agterenden med dens overbygninger, kanonerne på bunden, overbygningen ved styrehuset, evt. penetrere nogle af de huller, der er i vraget, og der vil helt sikkert være flotte fotomotiver.

På denne tur fik vi tre dyk, så på næste tur skal vi have flere dyk, og der er også vraget *Inger Seks* i nærheden i samme størrelse, som jeg ikke har dykket på endnu. Men det er en anden historie.

Jeg synes, at det er imponerende med et så flot vrage på den dybde, som kan dykkes som stranddyk, og når man har læst dens historie, får man lyst til at tage af sted igen. Vraget bliver dog stadig mere medtaget af tidens tand, og metallet bliver stadig mere skørt, så det er vigtigt at omgå det med forsigtighed og undgå at støde ind i det. 

KILDE: TOFT, M. (2003). *HAVET TOK*. SELJA FORLAG

Se vrageets placering på kortet her: dykkepedia.com/wiki/Oldenburger

Den danske tekniske dykker og forfatter René B. Andersen er en prisvindende undervandsfotograf som i 2019 vandt prisen for årets fotograf i vragekategorien. Han fokuserer primært på teknisk vragedykning og har for nylig udgivet en bog om vrage i Skandinavien med titlen *Legends Beneath the Waves: Scandinavia*, bind 1 & 2. Yderligere information kan findes på hans hjemmeside: uvgalleri.dk

