

fartøyer med brennstoff, smøreolje, ferskvann, proviant, forbruksvarer av alle slag, reservedeler, ammunisjon, torpedoer og liknende samt også i mindre grad til ubåter, var skipet for lite. Det ble derfor overført fra "Trossschiffverband West" til "Technisches Amt der Kriegsmarine für Hilfsschiffe" i Hamburg for å bygges om til rent ubåtforsyningskip til ubåter i Atlanterhavet. Flere skip var under ombygging eller skulle ombygges til "Ubootversorger" og de fikk betegnelsen Z-Schiffe. I tillegg til å kunne forsyne fem store ubåter med det ovennevnte måtte de også ha plass til reserve ubåtmannskaper. Da de også skulle kunne være til havs i minst tre måneder hadde de bakeri ombord som kunne levere slik mat til ubåtene samt vaskeri som tok imot skittentøy og leverte nyvasket sådant. Plass til eventuelle overlevende allierte sjøfolk samt alt som trengtes i den forbindelse skulle de også ha.

### Ombygget i Bordeaux

I begynnelsen av mai ble det gitt ordre om at "Nordvard" snarest skulle ombygges ved Chantiers de la Giro nde i Bordeaux. Dette ville normalt ta 7-8 måneder men verftskapasiteten tillot ikke dette å ta til for ca. 1. september 1941. Da skulle innen 1. oktober alle

tanker være tømt og rengjort, diverse innredning revet og stories og proviant fjernet. Innen 25. september skulle motoren være ferdig overhaldt.

### 90 torpedoer

Det var for store ubåter som "Typ IX" med en besetning på ca. 50 mann at kravene ble stilt. Fem slike skulle kunne forsynes med ialt 90 torpedoer hvorav 60 var G 7e som var drevet elektrisk og med hastighet på 30 knop og rekkevidde 5000 meter, og 30 var G 7a drevet med trykkluft og som ved 44 knop rakk 6000 meter og ved 30 knop hele 14.000 meter, men avslørt av luftboblene de slapp ut. Detonasjon var magnetisk eller ved direkte treff. Av ammunisjon skulle det i alt kunne leveres 1000 skudd 10.5cm, 5000 skudd 3.7cm og 10.000 skudd 2cm.

Hver av de 5 ubåtene skulle også kunne motta 200 kubikkmeter dieselolje, 10 kbm. smøreolje, 15 kbm ferskvann, 500 liter destillert vann, proviant der 2/3deler var av vanlig varighet på 6 uker mens resten var "rask" forsyning av en ukes varighet. Det siste skulle være i pakker på maksimum 30 x 40 x 60cm som uten vansker kunne tas ombord gjennom ubåtens luker. Denne pakkestørrelsen gjaldt selvsagt mange ting så som trykkolje til periskoper,

jernblikk, skurekluter, 2 sett dyne- og putevar, håndklær, bordduker, underholdningslektyre, film med meget mere. Viktigere var selvsagt reservedeler, verktøy, forbruksvarer av alle slag. For ubåt "Typ IX" har vi 12 A-4 ark. Mannskapet på "Nordvard" som skulle være både sivile og militære skulle alle ha klær for begge deler samt tropeklær og tropehjelm.

Detaljert ombyggingsspesifikasjon er det ikke plass til her. Vi viser til tegningene av "Nordvard" som bygget (nederst side 14) og som ombygget (i artikkel 2). Her ser vi at store deler av underrommene ble delt i to med et nytt dekk halvveis opp i rommet. En rekke nye tverrskipsskott ble også bygget og maskinrommet ble forlenget akterover. Midtskips var det tanker for dieselolje til ubåtene i hele underrommets høyde med dobbelt så stor kapasitet som minstekravet. Ferskvannskapasiteten var også stor da foruten å kunne gi ubåtene det de trengte; gikk meget med til eget bruk samt eventuelle fanger som var overlevende fra skip ubåtene hadde senket.

Ammunisjons- og torpedomagaset for leveranse til ubåtene lå nederst i underrommet rett foran forre dekkshus. Over dette var det rom for klargjøring av torpedoene samt trykkluftspumper for disse. Fylling av trykkluft i torpedoene foregikk derimot av sikkerhetsgrunner på åpent dekk før de ble overført til ubåtene via transportbåter. Slike båter ble også brukt for overføring av slanger for fylling av brennstoff, smøreolje og ferskvann.

### Utstyrt med kanoner

Til egen beskyttelse skulle "Nordvard" ha kanoner med dimensjoner 10.5cm, 3.7cm og 2cm. Ammunisjonen var i eget magasin helt forut på mellomdekket. Antall og type kanoner ble, som de fleste tyske skip, stadig forandret og ofte forøket. Ellers hadde skipet alarmanlegg, tåkeleggingsanlegg, beskyttelse

**BLIR SLEPT:** Et unikt bilde av "Nordvard" som viser mannskapet på "Pinguin" i arbeid med å opprette slepeforbindelse mellom "Pinguin" og "Nordvard".

mot magnetiske og akustiske miner med mere. I dokk skulle skipet bunnskrapes, rustbankes, mønjes og males. Roranlegget skulle sjekkes og dypgangsmerkene forandres fra fot til meter.

Som nevnt var det flere skip under ombygging til formålet. "Kota Pinang" var først ferdig og 29. september 1941 gikk den ut i Atlanterhavet med blant annet 180 torpedoer. Før den overhodet fikk levert noe som helst til ubåter, ble den oppdaget av et britisk "Sunderland" sjøfly og 3. oktober ble den senket av den britiske krysseren "Kenya".

Den neste "Ubootversorger" var "Python" som forlot Frankrike 6. november 1941 med "fem ubåtforsyninger". Diverse var blitt overført til fem ubåter da krysseren "Dorsetshire" dukket opp den 1. desember og senket "Python".

KNUT H. NÆSS  
tekst

**Artikkel 2 om MS "Nordvard" kommer onsdag 25. februar.**

### Fakta ...

Artikkelforfatter

**Knut H. Næss** (70) bor i Framnesveien på Jeløy. Han var skipsingeniør på tegnekontoret ved A/S Moss Værft & Dokk i årene 1958-1986 (med et par små avbrudd). Næss er nå pensjonist, men besitter stor kunnskap om skipshistorikk. Og er i dag trolig den som vet mest om båtene som ble bygget i Moss. I yngre dager var det flyhistorie som opptok den engasjerte mossingen.

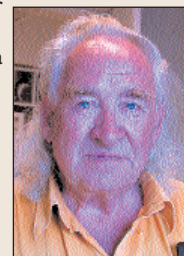
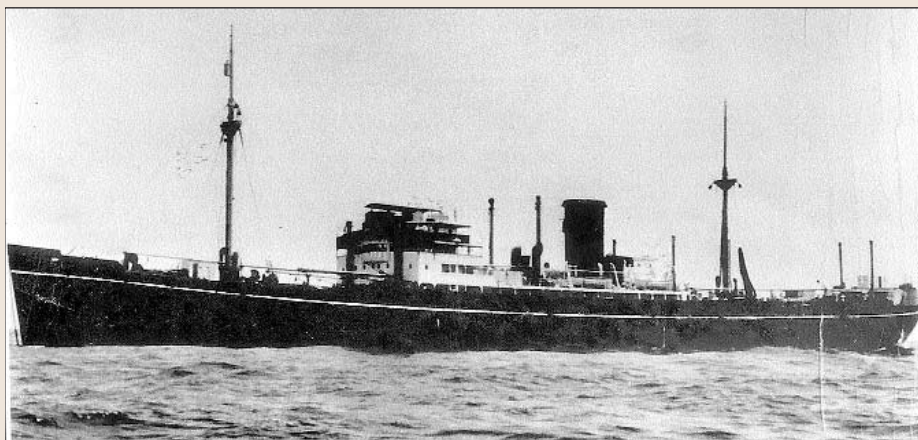


Foto: Bjørn Wisth



**HJELPEKRYSSEREN** "Pinguin" kamouflert som Wilhelmsen-skip.