BERETNINGEN ER SKREVET FOR MANGE ÅR SIDEN. DET SOM SATTE SKRIVINGEN I GANG, VAR AFTENPOSTENS BILAG «PÅ HJUL» OG INTERESSEN FOR VETERANBILER. MEN DET HELE BEGYNTE EGENTLIG I 1920-ÅRENE I FORBUDSTIDEN. OG HISTORIEN BLE FORTALT RUNDT ET KJØKKENBORD I EN LITEN LEILIGHET PÅ OSLOS NORDKANT.

Start opp Maybach'en!

AV FINN DIBBERN

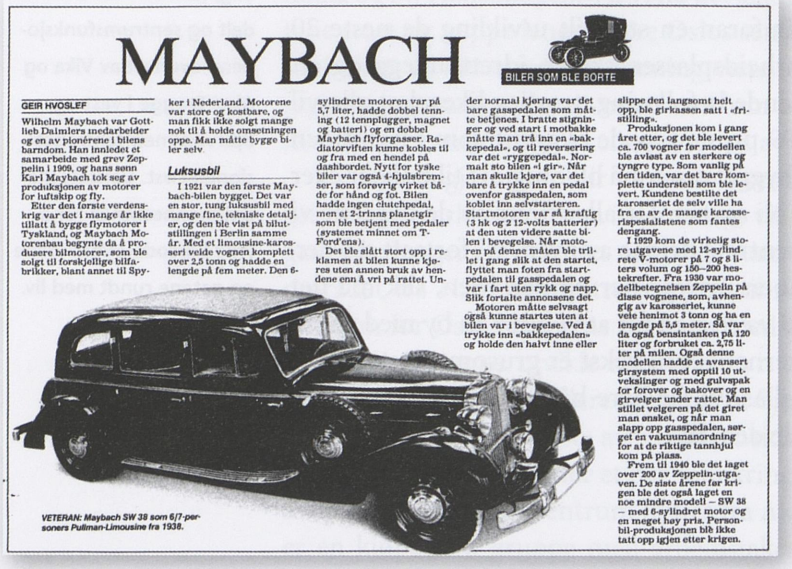
Finn Dibbern, født 1925, har bodd og arbeidet i Oslo hele livet. Bokholder, senere hovedkasserer i Kefas. Friluftsmenneske.

Oppslaget om Maybach under vignetten «Biler som blir borte» i Aftenposten bilag «På hjul» tirsdag 25. januar 1994.

Egentlig hadde jeg glemt hele historien, men så kommer Aftenposten med et mininummer om bilen som en pliktskyldigst må bla igjennom. Bilinteressen er jo så som så, men det kunne jo være noe om piggdekk eller ikke, tips om ett eller annet når en kjører til en skitur eller til hytta.

Og plutselig når en blar, dukker navnet opp på siden. Maybach står det med store bokstaver med bilde av en flott 38-modell 6–7 seters Pullmann-Limousine. Karl Maybach var tysk motoringeniør og bygde 6-sylindrede motorer med dobbelt tennplugger, dobbelt forgasser og 2 12-volts batterier til å starte vidunderet med. Motoren var den kraftigste som noen gang var montert i en bil.

Maybach hadde jeg hørt om bare en gang tidligere, for over tredve år siden. Jeg satt på den ene siden av et kjøkkenbord i en liten leilighet i Oslos nordkant. På den andre siden satt en eldre tungvektig pensjonist med brunbarket ansikt og med glimt i øyet. Ved siden av kjøkkenstolen hvilte en stokk, og på bordet sto to små drammeglass og en halvflaske. Gikta og hundrevis av overnattinger på barmark i Nordmarka hadde satt sine spor på et naturmenneske. Det var ryggen som hadde tatt støyten, og nå måtte det en kole-



MAYBACH

BILER SOM BLE BORTE

GEIR HVOSLEF

Wilhelm Maybach var Gottlieb Daimlers medarbeider og en av pionérene i bilens barndom. Han innledet et samarbeide med grev Zeppelin i 1906, og hans søn Karl Maybach tok seg av produksjonen av motorer for luftskip og fly.

Etter den første verdenskrig var det i mange år ikke tillatt å bygge flymotorer i Tyskland, og Maybach Motorenbau begynte da å produsere bilmotorer, som ble solgt til forskjellige bilfabrikker, blant annet til Spyker i Nederland. Motorene var store og kostbare, og man fikk ikke solgt mange nok til å holde omsetningen oppe. Man måtte bygge biler selv.

Luksusbil

I 1921 var den første Maybach-bilen bygget. Det var en stor, tung luksusbil med mange fine, tekniske detaljer, og den ble vist på bilutstillingen i Berlin samme år. Med et limousine-karosseri velde vognen komplett over 2,5 tonn og hadde en lengde på fem meter. Den 6-sylindrete motoren var på 5,7 liter, hadde dobbel tenning (12 tennplugger, magnet og batteri) og en dobbel Maybach flyforgasser. Radiatorviften kunne koples til og fra med en hendel på dashbordet. Nytt for tyske biler var også 4-hjulsbremser, som forøvrig virket både for hånd og fot. Bilen hadde ingen clutchpedal, men et 2-trinns planetgir som ble betjent med pedaler (systemet minnet om T-Ford'ena).

Det ble slått stort opp i reklamen at bilen kunne kjøres uten annen bruk av hendene enn å vri på rattet. Under normal kjøring var det bare gasspedalen som måtte betjenes. I bratte stigninger og ved start i motbakke måtte man trå inn en «bakkepedal», og til reversering var det «ryggepedal». Normalt sto bilen «i gir». Når man skulle kjøre, var det bare å trykke inn en pedal ovenfor gasspedalen, som koblet inn selvstarteren. Startmotoren var så kraftig (3 hk og 2 12-volts batterier) at den uten videre satte bilen i bevegelse. Når motoren på denne måten ble trillet i gang slik at den startet, flyttet man foten fra startpedalen til gasspedalen og var i fart uten rykk og napp. Slik fortalte annonsene det.

Motoren måtte selvsagt også kunne startes uten at bilen var i bevegelse. Ved å trykke inn «bakkepedalen» og holde den halvt inne eller slippe den langsomt helt opp, ble girkassen satt i «fristilling».

Produksjonen kom i gang året etter, og det ble levert ca. 700 vogner før modellen ble avløst av en sterkere og tyngre type. Som vanlig på den tiden, var det bare komplette understell som ble levert. Kundene bestilte det karosseriet de selv ville ha fra en av de mange karosserispesialistene som fantes dengang.

I 1929 kom de virkelig store utgavene med 12-sylindrete V-motorer på 7 og 8 liters volum og 150–200 hestekrefter. Fra 1930 var modellbetegnelsen Zeppelin på disse vognene, som, avhengig av karosseriet, kunne veie henimot 3 tonn og ha en lengde på 5,5 meter. Så var da også bensintanken på 120 liter og forbruket ca. 2,75 liter på milen. Også denne modellen hadde et avansert girsystem med opptil 10 utvekslinger og med gulvpakk for forover og bakover og en girvelger under rattet. Man stillet velgeren på det giret man ønsket, og når man slapp opp gasspedalen, sørget en vakuumanordning for at de riktige tannhjul kom på plass.

Frem til 1940 ble det laget over 200 av Zeppelin-utgaven. De siste årene før krigen ble det også laget en noe mindre modell – SW 38 – med 6-sylindret motor og en meget høy pris. Personbil-produksjonen blir ikke tatt opp igjen etter krigen.

VETERAN: Maybach SW 38 som 6/7-personers Pullman-Limousine fra 1938.

kvinter til for å døyve de verste smertene. Han skjenket i glassene og la til at det bare var for medisinsk bruk. Det hadde jeg nok mine egne tanker om. Men etter et par løftinger på korken løsnet tungebåndet på den gamle, og han begynte å fortelle om gamle dager.

Denne gang var det fra Oslofjorden i 20-årene midt i forbudstiden, og forbudstiden var det samme som statlig forbud av import og omsetning av alkohol i kongeriket. Resultatet var selvfølgelig smugling både til lands og mest til vanns, og det var her historien begynte.

Oslofjorden var nattsvart. Ett eller annet sted mellom Bolærne og Færder ble et parti spritkanner langet over til en smekker 25 fots plattgatter med slukne lanterner, og han tvers over kjøkkenbordet sto til rors da båten satte kurs innover fjorden til Oslo. Han holdt seg hele tiden på vestsiden så han kom i skyggen av land. Han visste at det gikk mot høyvann og satte kursen tvers over Drøbaksundet. Den kunstige oppbygde undervannsmolo var bare et par meter under overflaten ved flo sjø. Den var bygget av forsvaret for å bevokte innseilingen til Oslofjorden sammen med festningen på Oscarsborg. Forbi Filtvedt og nordover på vestsiden av Håøya. Da registrerte hans våkne natursans en lyd som ikke skulle være der. Han hadde vært på spilljakt på tiur i Nordmarka. Krypskytting på elg på Nesoddlandet og ørretfiske med oter på bortgjemte fiskevann øverst i Hemsedal, og alle slags naturlige lyder var han kjent med. Men denne nye lyden skurret både i øret og i samvittigheten da han snudde hodet mot akters. Det var der lyden kom fra, og en motordur han minst av alle ville ha bekjentskap med. Han tok ikke feil, det var Tollvesenets båt

Utsnitt av sjøkart over Kristianiafjorden utgitt 1919 av «Norges Geografiske Opmaaling». I dette farvannet foregikk den dristige smuglertrafikken med tollvesenet i kjølvannet.

Nr. 297 | Aftennummer

En stor smugler-racer

gaar gjennem Drøbaksund blanke søndag formiddagen.

Har sandsynligvis losset sin last i det indre fjordbassin inat.

Vi er vant til, at smuglerfartøiene forcerer Kristianiafjorden ved nattetid. — i ly av mørket søker de at undgaa politi og toldere. Det er blit sedvane dette, og denne sedvane er nu smuglerne begyndt at spekulere i.

Igaar formiddag har et smuglerfartøi gjort et dristig togt op fjorden. Smuglerne har vel ræsonneret som saa, at midt paa lyse søndags formiddagen kan ikke tolderne mistænke smuglerne for at drive sin frække trafik. Netop derfor har smugler-raceren stevnet op fjorden paa denne tid, — ved elvetiden igaar formiddag passerte den Moss, og kl. 11¾ blev den observert ved Drøbak.

Politi og toldere er varslet og paa jakt efter baaten, men endnu i formiddag var den ikke fundet.

Sandsynligvis har skibet losset sin last inat et eller andet sted i det indre fjordbassin, og raceren holder sig vel fremdeles skjult her inde i fjorden. Det er liten sandsynlighet for, at fartøiet er sluppet uset ut gjennem Drøbaksund igjen.

Førstesideoppslag i Aftenposten mandag 28. mai 1923. Frekke og dristige smuglere gikk gjennom «Drøbaksund» på høylys dag søndag formiddag og var borte vekk.

som var på jakt etter spritsmuglere og som nå regnet med at de hadde «fast fisk».

Ved Håøya gikk han vestenfor mot Dragsundet, der hadde han overnattet mange ganger og observert trafikken på østsiden i ly av skogen. Men nå var det bare å holde avstand til tollbåten og fortsette innover mellom øyene. Ved Langåra skar han mot styrbord. Han ville ikke ta sjansen på det trange sundet mellom Langåra og Brønnøya, og tollbåten kom nærmere og nærmere. Da han var kommet midtfjords igjen, var avstanden til tollbåten blitt så liten at det måtte gjøres noe hvis spritlasten skulle reddes. Fremdeles var det mørkt, og kursen gikk midtfjords mot Nesoddtangen.

Mens den gamle forteller, kan jeg ikke unngå å tenke på at denne trauste pålitelige arbeidsmann og familiefar hadde vært en lokal utgave av dr. Jeckyll og mr. Hyde. Om dagen dirigerte han folk og hester med varer til Oslos kremmere og underholdt kone og barn i en liten leilighet i Oslos nordkant, men i fritiden måtte han få utløp for spenningen. Det var ikke ønske om å komme på kant med loven med tiurjakt i Nordmarka, elgjakt på Nesodden eller spritsmugling i Oslofjorden som var målet. Det var utfordringene, spenningen. Hans måte å vinne en sportslig seier med den innsats han kunne mestre mentalt i mangel av fysisk fortrinn. Hans utfordring lå nå i å unnslippe tollbåten som kom stadig nærmere. Med skrevende sjøbein sto han på styrbords side av båten. På motorkassen dirret tobakkspungen i takt med stempelslagene. Høyre hånd hadde et fast tak om rattet og venstre hånds fingre krøkte seg om en nesten kald krumpipe. Med et siste blikk akters mot tollbåten syntes han at leken hadde pågått lenge nok. Han bøyde seg og åpnet døren til kahytten på gløtt. I bleklyset fra en 12 volts pære skimtet han en skikkelse som satt bøyd over et skinnende blankt monstrum. Da kom det lavt, men skarpt fra rormannen: Start opp Maybach'en!

Og så gikk døren lydløst igjen. Det gikk noen få sekunder før en dyp brummende lyd varslet at Maybach'en var startet opp. Skjult for nyskjerrige blikk og Tollvesenets lange arm var den montert som reservemotor under dekk. En sikkerhet for kritiske situasjoner. Plattgatteren skjøt fart, og maskinisten under dekk åpnet alkeluka på gløtt for å få nok frisk luft til begge forgasserne. Kursen sto rett mot

Nesoddtangen, og det tok ikke lang tid før tollbåten ble borte i mørket. Maybach'en ble ikke slått av før båten snodde seg mellom Lindøya, Gressholmen og Hovedøya.

Det gikk stille forbi dokkene på Nylands Verksted på vei oppover Akerselva. Under de lave stålbjelkene ved jernbanebrua ble den slukne lanternemasten tatt ned da det fremdeles var flo sjø. Oppover Akerselva lå småbåtene tett i tett fortøyd på begge sider, og smuglerbåten gikk for halv maskin midt i elveløpet. Under Schweigaards bru og med Kutorvet på styrbord. Under Vaterlands bru, forbi Fjerdingen til den stille la til under Hausmanns bru. Jeg er overbevist om at den gamle på den andre siden av kjøkkenbordet var 50 år tilbake i tiden da han for første gang fortalte til en utvalgt sjel om en av sine hemmelige, spennende og utfordrende opplevelser. Men da var det også slutt. Han grep etter tobakken og den gamle krumpipa, og det ble stille en lang stund. Tobakksrøyken la seg over den lille stua, og han begynte å spørre meg om min siste tur i Nordmarka.

Resten av smuglerturen fikk jeg aldri høre. Det var hans siste hemmelighet. Kanskje han ikke selv visste hvor spritkannene ble omsatt i

Smuglerraceren, som gikk på grunn ved Filtvet.

Den losset adskillig sprit før tolderne kom

Den tyske smuglerracer, som igår strandet på et skjær sønnenfor Filtvet måler 60 fot. Den har tre motorer, to Maybach-motorer hver på 180 hestekrefter og en flyvemotor på 100 hestekrefter. Den har antagelig gjort ca. 30 mil. Av dens sikkert store spritlast var der da tollvesnet kom ombord bare 189 kanner tilbake. En stor del antas å være bragt i land umiddelbart efter grunnstøtningen. Raceren, hvis navn nu er »Olga«, er identisk med den kjente smuglerracer »Frithjof«, som gjentagne ganger, siste gang like efter jul, har gjestet Oslofjorden. Vesentlig på grunn av båtens svære fart har tollvesenet forgjeves jaget den.

Skjæret, som blev »Olga«s bane, ligger i forlengelsen av en landtange, og det var bukten innenfor tangen »Olga« skulde ha gått inn i for å losse sin spritlast.

I mørket har den gjort for liten sving og har gått på skjæret, antagelig med halv fart. Hadde raceren hatt full fart vilde den antagelig ha gått helt over skjæret. Båten er nu halv av vann og har antagelig fått hull i bunnen ved grunnstøtningen.

»Olga« er en sterk diagonalbygget mahognibåt spesielt bygget for smuglerfart. Dens vesentlige verdi ligger i motorene. Antagelig har den kostet henved 100,000 kroner.

Tollvesenets hurtigste båt, »T. 5«, ligger nu ved strandingsstedet. Idag vil »T. 5« forsøke å få trukket »Olga« av skjæret.

En hel del av de spritkanner tollvesenet har funnet ombord er blitt tatt op fra det vannfylte rum ved hjelp av båtshaker. Spriten er bragt ombord i en lastedamper, som er gått til Horten med lasten.

Aftenposten 19. januar 1928. Den tyske smuglerracer som gikk på grunn ved Filtvet var på hele 60 fot og hadde to Maybach-motorer hver på 180 hestekrefter pluss en flymotor på 100 hestekrefter.

FERDINAND L.P. ELSTER/OSLO MUSEUM

Smuglerferden sluttet i Akerselva. Bildet viser en plattgatter på vei nedover elva. Bildet er tatt fra Vaterlands bru i 1942 og mange år etter at vår historie fant sted. Men bildet illustrerer stemningen ved reisens slutt.

mørket fra Chr. Krohgs gate og Klokketorvet, Brogaten, Karl den 12's gate, Vognmannsgaten og Grønlandsleiret ut til Platous gate og Enerhaugen.

Ut på kvelden en tid senere ringte telefonen. Det var stemmen fra kjøkkenbordet. «Vil du ta deg en tur bort til meg? Gjerne med en gang, og ta med deg en stor skrutrekker.» Jeg slengte meg på sykkelen og ringte på døren i første etasje. Ingen lukket opp, men svakt langt der inne hørte jeg: «Kom inn, døra er oppe.» Han satt ikke ved kjøkkenbordet, og jeg gikk forsiktig gjennom en knøttliten entre og stoppet på terskelen til stuen. Den var overmøblert med plysj, pidestall, kakkelovn og et slitt linoleumsteppe. I vinduskroken satt han i en nedslitt lenestol med radio, smijernslampe, tobakk, krumpipe og stokk innen rekkevidde.

Jeg måtte fortelle om siste søndagstur i Nordmarka. Han ventet ingen beretning fra Sognsvann til Ullevålsæter og Hammeren. Syd for Bjørnsjøen var ingen tur, det var vi begge enige om. Det måtte være fra Sandungen, Katnosa, Daltyven, fra Elgstøa eller Branntjern, hvis ikke jeg hadde vært på Magotraktene og Gørja den siste søndagen. Det gikk en liten halvtime da han løftet stokken og pekte på salongbordet: «Ta fram skrutrekker'n din og skru av plata på bordet.» Det var et solid salongbord med stor fot og bare ett tykt utskåret ben. Jeg la meg på kne og fant de solide skruene. Platen var tung da jeg løftet den av og satte den opp mot veggen. Av gammel erfaring hadde jeg ikke spurt om noe hele tiden, men jeg følte at noe spesielt var i ferd med å skje. Bak min rygg skjenket han opp i glassene på nytt. «Stikk

A.B. WILSE/OSLO MUSEUM

Nordmarka et sted nord for Kikut en dag i 1930. Fotograf Wilse har oppgitt Sandungen på postkortet, men Oslo Museum mener Katnosa er stedet. Uansett har skiløperne på bildet i likhet med artikkelforfatteren sans for lange turer.

handa di ned og se om du kjenner noe – ». Jeg gjorde som den gamle befalte. Armen forsvant dypt ned i det hule bordbenet. Der nede fant jeg 15–20 dagbøker av typen 7' sans. «Ta med deg disse hjem, jeg vil ikke at de skal være her. Det står mye i dem som jeg ikke har sagt til et eneste menneske og litt om deg også.» De små bøkene lå i en haug på gulvet da jeg satte bordplaten tilbake på plass.

Vi tømte glassene, og jeg skulle til å gå da han igjen pekte med stokken, denne gangen mot ovnskroken. Og der mellom koksboksen og vedbæreren lå det en haug han hadde samlet sammen. «Ta også med deg det som ligger der. Du er den eneste jeg kjenner som alltid er ute i marka og som kan bruke den redskapen. Slit den med helsa». Jeg sa ingenting, men så bort mot ovnskroken. Der lå det to grønne ørretgarn, et grått bekkegarn og en oter. Det blinket også i glasset til et hjemmebrenningsapparat, og mot veggen sto en dobbeltløpet hagle. Jeg måtte opp på loftsbua for å hente en pappeske å ha det i.

Det ble ikke sagt stort mens jeg pakket det hele sammen. Jeg visste ikke hva jeg skulle si, og han hadde sikkert sitt å stri med da han skulle ta farvel med sine kjæreste eiendeler og tiden som nå bare ville være minner. Da jeg snudde meg i entredøren med pakken under armen, sa han stille: «Du kan bare la døra stå åpen, kanskje det kommer en som vil se innom.»

Jeg var glad det var halvmørkt da jeg syklet hjemover med pappesken på bagasjebrettet og hagla over skulderen. Jeg hadde en anelse om at jeg bar på en generasjonsarv og noen klenodier jeg var tildelt ansvaret for å forvalte. Den halvtause og fortettede stemningen den kvelden har siden aldri helt sluppet taket i meg.

Det var siste gangen jeg så ham. Da jeg kom hjem fra fjellet den høsten, var han borte. Han hadde fått skyss til en slektning på Hedmarken og satt i solveggen hele sommeren med duft av syrin og nyslått høy. I en mild aftensol ved en gammel løe hadde han vandret til de evige jaktmarker. Sjelen ville han ha til evige tider, men hans corpus hadde han testamentert til Universitetet.

Dette var for mange år siden. Ørretgarnene har vært på fjellet. Det har vært stekeørret til kveldsmaten og rakørret oppunder jul. Hjemmebrentapparatet har vært en kilde til fristelse når rakørreten skulle fortæres og noe å skylle den ned med. Hagla henger på veggen og er taus om sine turer i Nordmarka. Og dagbøkene er hans og min hemmelighet.

Men ingen spør etter Maybach'en som reddet spritlasten en mørk høstkveld. Den er borte sammen med han som ga ordren til maskinisten: Start opp Maybach'en! ■