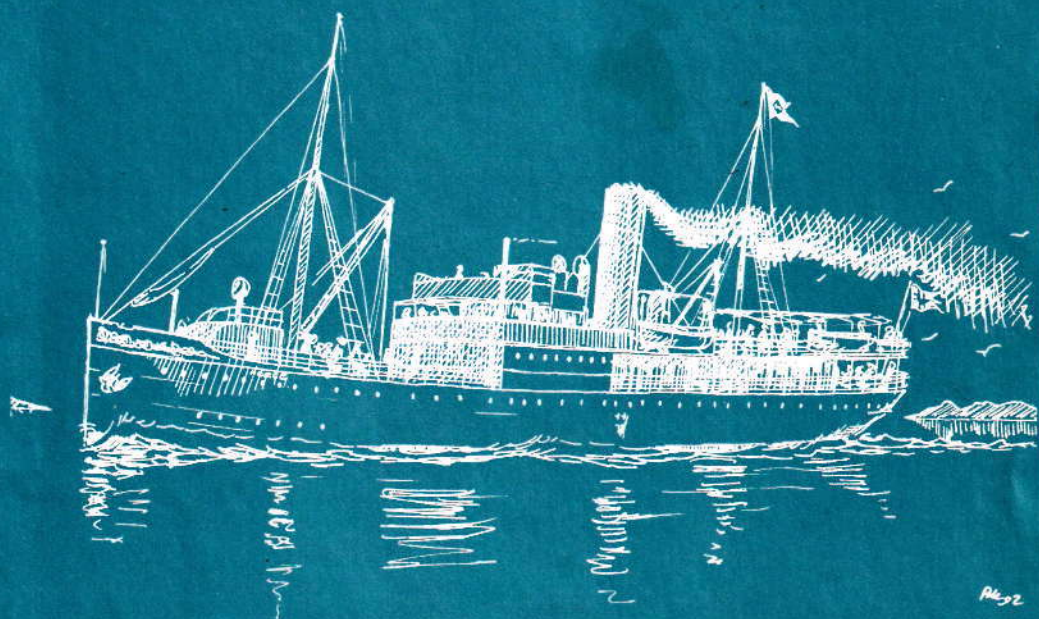


# DAMPSKIBS

P O S T E N



NR. 36 1/1993

# Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Oslo og Veteransklaget Fjordabåten, Bergen og Veteranskibslaget «Stavenes», Kaupanger.

Foreningene er idelle selskaper til bevarelse av maritim kulturhistorie. Ved å bevare helt intakte damp og motorfartøyer for ettertiden, utfyller foreningene Sjøfartsmuseene på dette området.

Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring.

Opplag 1.000

## Styremedlemmer 1993

### Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, 0111 OSLO

Tlf.: (02) 41 70 41

|                 |               |
|-----------------|---------------|
| Formann:        | Pr. telefon   |
| Magne J. Hansen | (02) 18 33 14 |

|                     |               |
|---------------------|---------------|
| Viseformann:        |               |
| Hans Borti Salvesen | (02) 29 12 05 |

|            |               |
|------------|---------------|
| Kasserer:  |               |
| Rolf Norby | (02) 71 23 28 |

|                |               |
|----------------|---------------|
| Sekretær:      |               |
| Erling H. Wang | (02) 80 82 81 |

### Veteransklaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes

5024 BERGEN

|                |               |
|----------------|---------------|
| Formann:       | Pr. telefon   |
| Ole A. Thorsen | (05) 49 44 20 |

|              |               |
|--------------|---------------|
| Nestformann: |               |
| Kåre Taule   | (05) 12 10 11 |

|               |               |
|---------------|---------------|
| Kasserer:     |               |
| Magne Kjeilen | (05) 58 76 88 |

|            |               |
|------------|---------------|
| Sekretær:  |               |
| Jan Strand | (05) 41 09 72 |

### Veteranskibslaget «Stavenes»

De Heibergske Samlinger/Sogn folkemuseum

5880 KAUPANGER

Tlf.: (056) 78 206

|              |              |
|--------------|--------------|
| Formann:     | Pr. telefon  |
| Halstein Ese | (056) 71 349 |

|              |               |
|--------------|---------------|
| Viseformann: |               |
| Atle Raubotn | (05) 14 04 31 |

|                 |              |
|-----------------|--------------|
| Kasserer:       |              |
| Øystein Høyheim | (056) 86 484 |

|                  |              |
|------------------|--------------|
| Sekretær:        |              |
| Peder Figenbaum. | (056) 78 825 |

|                      |              |
|----------------------|--------------|
| Styremedlem          |              |
| Christen Knagenhjelm | (056) 78 297 |

## Innholdsfortegnelse

### Side

- 3 Dampskipsfart i ferskvann
- 8 Utstilling for entusiaster
- 9 D/S «Børøysund»
- 10 Historiske skip
- 11 Skipsklenodium funnet
- 15 «Bjøren» kan bli ferdig til våren
- 16 D/S «Tinn»
- 22 M/S «Henrik Ibsen»
- 24 Det uheldige skipet
- 27 «Ronda», første skip som ble senket
- 29 Havfruer
- 30 «Marie Celeste»

D/S «Norge», tegning 1. side: Bård Kolltveit

**Stoffrist neste nr.: 1. mai 1993**

ISSN 0333-0281

I redaksjonen: Arne Drage, Korsvikhaven 37, 4638 Kristiansand. Tlf.: (042) 43 153  
Thor Hansen, Åfossmoen 11, 3731 SKIEN. Tlf.: (03) 54 53 96



# Dampskipsfart i ferskvann

## Innsjøbåtene er en viktig del av Norges sjøfartshistorie

Bandakkanalen har feiret sitt 100-års jubileum i 1992, og en restaurert D/S "Victoria" har fraktet tusener på tusener av turister fra kystbyen Skien til et telemarksk innland med høye fjell, til Dalen som ligger 70 meter over havet. Ikke rart at dette kanal- og sluseanlegget tidlig ble en turistattraksjon og kjent langt utenfor landets grenser. Her har de reist -kongen av Siam, keiseren av Etiopia og kongen av Belgia etter at anlegget ble åpnet av kong Oscar II. Og selvfølgelig våre egne kongelige.

Men hovedmassen har vært bygdenes egne og skoleklasser, husmorlag, sammenslutninger og enkeltpersoner som ville oppleve romantikken, historiens sus og vakker natur gjennom spennende lange løp, store vann mellom blågrønne fjell og det menneskenes underverk som slusene opprinnelig var.

Og så seilte de på Mjøsa. Verdens eldste hjuldampskip i drift fikk i 1856 navnet "Skibladner" etter guden Frøys kostelige skip. Nå melder selskapet om en rekordartet sesong. Så det er bare å konstatere at det er sommerens færende folk som har overtatt våre innsjøbåter. Og godt er vel det. Uten den voksende turismen ville nok de fleste vært borte, slik så mange stoltheter har møtt sin skjebne - som opphøgd skrot eller nedsunkne vrak. Etter disse små sommervisittene er det på tide å slå fast at norsk sjøfarts-

historie er mer enn utenriksfart og kysttrafikk. Innsjøfarten har en viktig plass i samferdselshistorien og i utviklingen av dette landet. 5 prosent av Norges samlede areal er ferskvann, nesten det dobbelte av det dyrkede arealet. Elver og mer enn 200.000 vann og sjøer som er store nok til å få plass på et rimelig turistkart. Det er klart at dette ble ferdselsveier lenge før veibygging og jernbaner var på tenkt. Det var den tobente gange og den firbente hesteskyssen som var eneste mulighet. Da var elvene og de store vannene gode å ha vinterstid. Og det er som kjent lange isperioder i dette landet. På sommerstid var det å ro eller seile. I dag er det vanskelig å forestille seg hva det betydde av slit og vanskeligheter.

Skulle for eksempel telemarksbøndene til Skien med sine produkter, måtte mange av dem legge veien om Norsjø. Da var det å leie rorskyss. 12 slike rorskift var det over dette vannet, og i motvind og uvær var det bare å overnatte underveis. På land var det kløvhestene som måtte ta over byrdene.

På den 10 mil lange Mjøsa var almuen forpliktet til å holde såkalte "kongebåter" og være rorskarer for prest og fut. Men fra meget gammel tid var Mjøsa også ferdselsåren og den viktige forbindelsen mellom markedene i hovedstaden og det store opplandet. Etter hvert som godsmengden økte, ble det fåfengt å ro og Norges største

innsjø fikk sine føringsbåter med seil. De lastet opptil 10 tonn, og i 1827 skal det ha vært 250 slike båter på Mjøsa. Det var samme året som Norge fikk sine to første dampskip, anskaffet for Postverkets regning for post- og passasjertrafikk langs sørkysten og til København. Når en tur opp og ned Mjøsa kunne ta flere uker med vinden imot og når menneskeliv gikk tapt under forlis og strabaser, var det naturlig at tanken om dampskip også på innsjøene meldte seg hos foretaksomme mennesker.

Det finnes i dag ingen samlet skriftlig fremstilling av innsjø- og elvetrafikken i landet, men det forligger mange lokale skrifter og artikler. Samlet forteller de oss at dampskipsfarten på innsjøene har betydd mye for veksten i norsk samferdsel og norsk næringsliv fra midten av forrige århundre.

Vassdragene var det verre med. Mektige Tana i Finnmark, for eksempel - den kunne stokes med elvebåt sommerstid og kjøres med rein om vinteren. Inntil de møtte Storfossen. Tømmerfløtingen i elvene sørpå hadde også fosser og stryk å stri med, slik som Haldenvassdraget. Men her støter vi på et navn som fikk stor betydning for temming av gjenstridige vannmasser, for bygging av kanaler og sluser. I 1986 kom Engebret Soot på frimerke 200 år etter at han ble født på en husmannsplass i Aurskog. Med litt kristendomsopplæring og litt norsk fra en omvandrende lærer ble denne naturbegavelsen mannen som bygde Otteid-kanalen og Soots kanal. Navnet går også igjen i forarbeidene og utførelsen av kanalanlegg i Telemark, Arendalsvassdraget, Drammensvassdraget og Numedalslågen.

Det var nok av slike oppgaver i landet, og han ble også benyttet til oppdrag i utlandet.

Vårt meste kjente sluse- og kanalanlegg er Bandakkanalen, som også er et av Europas fremste. Den stod ferdig i 1892 etter at opptil 500 mann hadde vært i arbeid i 5 år. Da var allerede kanalen mellom Løveid og Norsjø ferdigbygd så tidlig som i 1861. Den hadde åpnet vannveien mellom Skien og Notodden, noe som skulle få enorm betydning for industrisatsingen i denne delen av fylket. Under all planleggingen både her og i Mjøsadistriktet var det sterke krefter som heller ville satse på jernbane. Før Hovedbanen mellom Christiania og Eidsvold ble åpnet i 1854, forelå det også store planer om et gigantisk kanalanlegg som skulle lage en vannvei mellom fjorden og Mjøsa. Men her var det altså jernbanefolket som seiret.

Omkring 1850 ble det fart på Norge. Den lange kysten var overvunnet. Bankvesenet ble bygd ut. Vi fikk jernbane, telefon, frimerker med enhetsporto og store veianlegg ble fullført. Private selskaper overtok statens oppgaver med dampskipene. Også på innsjøene. I 1856 var det 33 dampskip i drift og 11 av dem var innsjødampere. Denne trafikken hadde sin storhetstid fram til 1. verdenskrig, og en undersøkelse i 1906 viste at det var hele 75 båter med passasjersertifikat som traffikerte elver og innsjøer i landet.

Så bli med noen få generasjoner tilbake i tiden og på en tur Norge rundt. Mjøsa er størst, men ble ikke først. Det er Tyrifjorden og Randsfjorden. I 1837 ble "Kong Ring" og "Halvdan Svarte" sjøsatt og ble siden etterfulgt





H/B «Skiblander»

av en hel kongelig flåte med navn som "Olav Trygvesøn", "Oscar II" og "Harald Hårfagre". Fra 1904 var dampskipet "Ringerike" i drift mellom Sylling i Lier og Sundvollen. Den var postførende helt fram til 1926. Samtidig som "Ringerike" pløyde Holsfjorden og Tyrifjorden, var dampskipet "Bægna" i fart på Ådalselven og Sperillen. Det var NSB som satte båten inn i rute etter at Randsfjordbanen var åpnet i 1868. Men også her måtte det et omfattende kanaliseringsarbeid til for å åpne vannveien. Til gjengjeld ble det en viktig rute. En tid var båten nesten den eneste muligheten for den som ville til Valdres uten å bruke hestekyss. Etter hvert som turistene kom, ble båten for liten. Særlig utlendingene likte dårlig å bli fraktet sammen med gods og krøtter. Den nye "Spirillen" hadde både 1. klasse og plass til 200 passasjerer. Den ble siden flyttet over til Krøderen, hvor be-

hovet i takt med bygging av Bergensbanen var blitt større enn dampbåtene "Krøderen", "Norefjeld" og "Halling" kunne ta unna.

-Hvis denne mannen kommer igjen, så slipp ham ikke inn. - Han er gal, skal stattholderen grev Wedel ha sagt etter et besøk av kjøpmann Ludvig Wiese fra Lillehammer. Han hadde foreslått en mjøsdamper bygd av jern. Slik ble det likevel. Da "Jernbarden" ble sjøsatt i 1838, var den Norges første jerndampskip og ble malt av Peder Balke og besunget av Henrik Wergeland. Driften gav et overskudd som er enestående i norsk skipsfart, så det var naturlig at båten ble etterfulgt av flere. "Dronningen" som kom i 1897, hadde også lugarer med køyeplass til 30 personer. Den 10 mil lange Mjøsa var blitt et dampskipshav for alvor, slik den fremdeles er det for kjendisene "Skibladner".

"Skibladner" ble levert fra Motala i Sverige, delene fraktet med båt til

Christiania og med jernbane til Eidsvold og klinket sammen med Minnesund. Flere av de første båtene ble bygd ved britiske verft, men etter hvert kom også norske verksteder med. Dampskipet "Engebret Soot" i Haldenvassdraget var for eksempel byggenummer 1 fra Nylands Verksted i hovedstaden. "Engebret Soot" fikk selskap av flere båter i dette vassdraget, blant andre "Turisten", som helt til våre dager har vært et populært innslag i reiselivet. Tusener av mennesker i dette landet har minner fra skoleturer med innsjø- og kanaldamperen "Turisten".

På landets nest største innsjø var det tidlig stor trafikk, og særlig malmprammene fra Røros Verk var store farkoster. Å ro disse over Femundsjøens 6 mil ble betraktet som det rene slavearbeid. Det var derfor et stort framskritt da dampskipet "Fæmund" gjorde sine første turer sommeren 1887. Båten var bygd ved Øren Mek. Verksted i Trondheim, og det var samme verksted som fikk kontrakten da den nye og større "Fæmund II" ble bygd. Den ble fraktet i plater og spant på jernbane til Røros og derfra med hest og slede til det som skulle bli dens rette element fra 1905 og foreløpig til i dag. Nå var det forlenget stålbygde propellbåter som hadde utkonkurrert de flatbunne- de hjuldamperne av tre. I Trøndelag var det Selbusjøen og Snåsavannet som kunne flutte seg med dampskips- trafikk. På Selbusjøen startet det omkring 1870 med båtnavn som "Telegraf", "Kong Sverre" og til slutt motorskipet "Sverresholm" som var i fart helt til 1963.

Det over 4 mil lange Snåsavannet lå problematisk til for ferdsele- n i Nord-

Trøndelag. Siden 1871 har det vært 6 større damp- og motorskip i trafikk på denne Norges sjette største innsjø. Den lille skruedamperen "Diana" var den første og ble avløst av "Bonden" i 1885. Etter flere forlengelser og ombygginger ble dette en av de største innsjødamperne i Norge. Den hadde to klasser, pen salong og gikk trofast sine turer i 41 år. I 1904 fikk den selskap og konkurranse av motorskipet "St. Olaf", og en tid var disse to båtene en naturlig forlengelse av jernbanen, som var bygget ferdig så langt at skipene kunne overta for den videre ferden nordover.

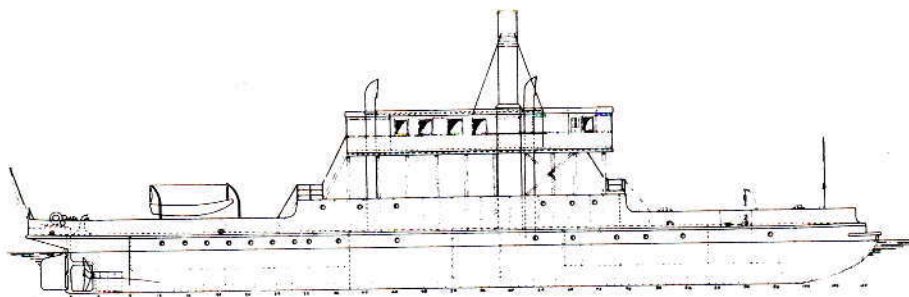
Det er et særtrekk at innsjøfarten startet som et livsnødvendig hjelpemiddel for distriktene omkring og etter hvert trakk turistene til seg. Men motorbåten "Bitihorn" er en ren turistbåt, der den gjør sine turer mer enn 1000 meter over havet, og gir sine passasjerer en sjelden opplevelse av mektige Jotunheimen, uten andre anstrengelser enn å sitte på båtdekket mellom Bygdin og Eidsbugarden.

Turister kan vel også ha hatt glede av en tur på Surdalsvatnet, særlig ved påsketider. Nå har ny vei langs vannet gjort båttrafikken overflødig, men en venneflokk tok i 1978 på seg arbeidet med å bevare dampskipet "Surdal", som var bindeleddet på det 3 mil lange vannet fra 1885 til det delvis ble avløst av bilferjen "Surdalsporten" i 1939.

Sirdalsheiene er et stort rekreasjonsområde for den sørlige og sørvestlige delen av landet. På det nesten 3 mil lange Siravatnet fra Sira til Tonstad har det også vært dampskip. "Fram" ble satt i rute i 1885 og var stor nok til 80 passasjerer.

Da Setesdalsbanen ble nedlagt i 1962 var journalisten Oddmund Ljone med





D/F «Hydro» ble bygget på Tinnoset av Akers mek. verksted og sjøsatt 1914

på siste turen og skrev blant annet dette: "Ved stranden på stasjonstomten ligger det glemte og nedrustede vraket av "Bjoren", en av stålbåtene som opptil 30-årene fraktet gods og passasjerer langsetter Byglandsfjord. Et trist minne om en glemt tid. Men i dag går menneskene foraktelig forbi vraket av gamle "Bjoren" og enser den ikke mer enn som en skam." Å jo, noe av hvert kan vi vel ha å skamme oss over. Sikkert er det også at "Bjoren" og dens feller fortjener sin historie.

Og så er vi tilbake i Telemark - innsjøfylket fremfor noe. I hvert fall 10 av de store vannene har sin skipsfartshistorie. "Statsraad Stang" ble satt i fart allerede i 1852 på Norsjø. Og vi øyner de første turistene i en samtidig avisreportasje: "Dampskipet i fart mellom Fjærestrand og Hitterdal er en så vakker tur at lystreiser ofte har funnet sted." Flere nye skip fulgte, og i 1882 ble dampskipet "Victoria" levert fra Akers Mek. Verksted.

Tinnsjøen lå som en sperre og bygdene omkring var uten samkvem med verden utenfor. Også her ble båttrafikken redningen. Den utviklet seg siden til en jernbaneforbindelse med sine store ferjer. D/F "Hydro" var det

som for alltid er blitt et navn i vår bevissthet etter tungtvannssaksjonen 20. februar 1944.

Øvre Mårvann, Møsvann, Totak, Seljordvannet, Nisser, Vråvatn, Fyresvatn, Tokevann og Farrisvannet - alle har de sin egen skipsfartshistorie med navn som "Dølen", "Myllarguten", "Fjellvåken" og mange andre. Denne båttrafikken hadde selvfølgelig også stor betydning for postgangen. De fleste båtene førte post som en del av inntektsgrunnlaget, men først og fremst som en forbedring av samkvemet mellom menneskene. Og det er det som i sum har vært disse båtenes oppgave. Vi hadde vært fattigere her i landet om vi ikke hadde hatt båter som også pløyde ferskvann i dette landet hvor vann betyr så mye.

Nå kan vi kjøre forbi med tog, utenom med bil eller over dem med fly. Men vannene ligger ikke øde. Snekkene, plastbåtene, cabincruiserne har overtatt. De bringer innsjøfartens historie videre. Deres tid er kommet. Dampskipenes tid er forbi. Men vi bør ikke glemme dem. Da blir vi også en smule fattigere.

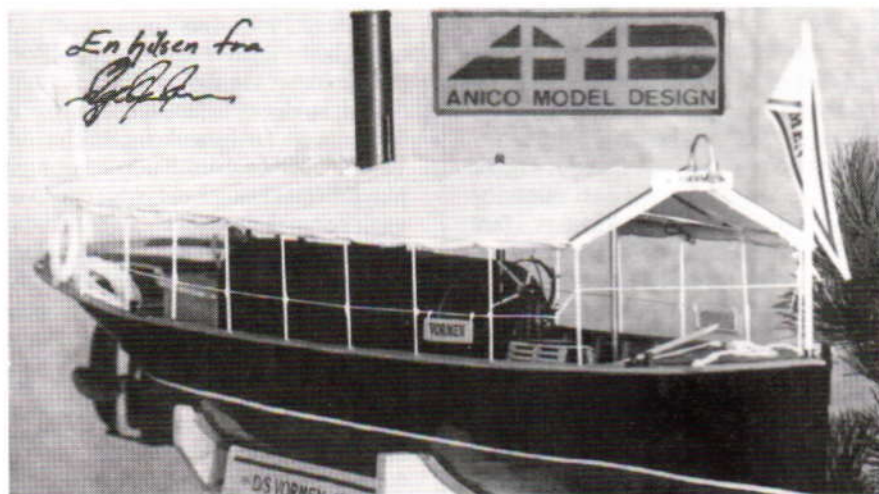
Fra Postverkets tidsskrift "Dialog" nr. 2/92

## Utstilling for dampskipsentusiaster og andre

Torsdag 4. februar åpner Norsk Sjøfartsmuseum på Bygdøy en helt spesiell utstilling. 4 lokale museer og privatpersoner har gått sammen om å presentere innsjøfart på Østlandet. Temaene vil være Haldenvassdraget, Glommavassdraget, Øyeren, Vorma, Mjøsa og Telemarkvassdraget. Det blir vist modeller av bl.a. "Turisten", på Haldenvassdraget, "Krabben" på Glommavassdraget, "Vormen" på Vorma, "Skibladner" på Mjøsa, samt "Løveid" og "Henrik Ibsen" fra Telemarkvassdraget. Av gjenstander vil gallionsfiguren fra Mjøsa's første skip "Jernbarden" også bli presentert. Innsjøfarten i Norge har aldri blitt presentert på en så samlet måte tidligere, og samtidig får de lokale museene vist frem endel av det materiell de viser til daglig. Her vil historien

om Engebret Soot komme, både personen og båten som har fått hans navn og som er under restaurering. Her vil Fletsund lensmuseum vise tømmerdriftens store betydning og et lense anleggs virke. Mjøsa, vår største innsjø, dokumenterer det mangfold av skip som opp gjennom årene har trafikkert. Telemark satser på mottoet "Fra fjord til fjell" og viser bl.a. turistenes og slusenets betydning. Hver helg utstillingen varer (frem til 13. april) vil representanter for et av museene, eller andre være tilstede og fortelle om sitt distrikt, og vise video-film. Torsdag 3. mars kl. 19.00 vil lokalhistorikeren Harald Lorentzen holde lysbildekåseri om innsjøfarten på Østlandet. Ta turen til Norsk Sjøfartsmuseum denne våren.

Harald Lorentzen



Modell av D/S «Vormen» fra 1876. Modellen bygget av Åge Olav Olsen vises på utstillingen.



# D/S «Børøysund»

Styret i NVSK har vedtatt en plan for fullstendig restaurering av Børøysund. Investeringsbehovet er ca. 3,5 millioner kroner. Egeninnsats er ikke regnet inn i rammen, men her er det mulig å spare betydelige beløp. Skipet er delt i 3 seksjoner; Forskip, midtskip og akterskipet. I akterskipet er det aktersalongen med tilhørende lugarer som gjenstår. I de to øvrige seksjoner er vi på "jomfruelig grunn". Det er imperativt at dekkene blir tettet snarest, derfor en fremdriftsplanen. Bro og bestikk-lugar, båtdekket og ytre stålskott i skipperlugar, Post- og billett-kontor fornyes/repareres hos Hansen & Arntzen i høst. Arbeidet er utført og skipet tilbakelevert. Prislappen ble ca. kr. 1.160.000,-. Aktersalongen beregnes ferdigstilt til sesongen 1993's begynnelse. Garnering m/spikerslag etc. er utført av Hansen & Arntzen. Snekkerarbeidet ble utført ved kai i Oslo av snekkermester Audum. NVSK vil gjerne berømme Hansen & Arntzen for den høye fagmessige standard og samvittighetsfulle utførelse av arbeidene. Spesielt fremheves at skipet ble tilbakelevert rengjort og "Ship Shape", t.o.m. skaffetøy og bysseutstyr var vasket. Riksantikvaren uttrykte skriftlig sin tilfredsstillelse med verftet. Prislappen er ca. kr. 500.000,-. Årlig dokking utføres av Drammen Skipsreparasjon. Det må antagelig



skiftes en plate v/kjeleskottet og en, muligens 2 ved pumpene og sjøvannsinntaket. 3 eller 4 spant i samme område må også fornyes. Verkstedsoppholdet beregnes til ca. 14 dager.

Opprinnelig var det meningen og ikke gå lengre enn til værdekket og waterbordsplatene, samt endene på dekk-bjelkene måtte fornyes. Derfor, helt utilsiktet ennu midskipet tettet, t.o.m. værdekket.

I 1994 planlegges fordekket fornyet. Når dekkene er fornyet, kan vi gripe fatt i innredningen, og avhengig tilstanden på waterbordsplater, bjelker og skutesider, må man prioritere områder.

Som det fremgår, har Børøysund et akutt finansieringsbehov. Det arbeides med flere opplegg - all hjelp motas med takk.

Henvend deg til Rolf Nordby, Lettvintvn. 31 C, 0487 Oslo.

Hvis du kan bistå med noe, ta kontakt

# Historiske skip

Noen restaurerer historiske skip; andre skriver om dem. Det siste har Norman J. Brouwer gjort i boken "International register of Historic Ships", som er gitt ut i samarbeid med en forening som heter "World Ship Trust".

Formannen i "World Ship Trust" som heter Frank G. G. Carr skriver i forordet til boken om det franske 2 dekkss linjeskipet "Duguay Trouin". Duguay Trouin ble bygget i 1800 for den franske marine, men ble erobret av engelskmennene tre uker etter slaget ved Trafalgar, hvor hun for øvrig også deltok.

"Duguay Trouin" tjente deretter i den engelske marine i 144 år under navnet "Implacable". I 1949 ble det imidlertid klart at videre vedlikehold av fart-

øyet ville bli kostbart; for ikke å snakke om en full restaurering av fartøyet som ville komme på ca. 500.000£. Dette ble for dyrt, og engelskmennene løste problemet ved å taue dette verdens siste to dekkss linjeslagskip utenfor Portsmouth den 2. desember 1949 og senke det - der ligger hun enda.

"I watched as she was towed to her death. I marvelled at the beautiful way in which her lovely hull slid through the water, causing scarcely a ripple; and I wept when she sank. Never again would human eyes see a line-of-battle ship under way. I was witnessing a tragedy that I swore must never be repeated, and I started immediately to campaign for the saving of the Cutty Sark."

Takket være enkelte mer eller mindre skrullete entusiaster finnes det imidlertid noen historiske fartøyer enda. Brouwer har samlet data om ca. 700 skip fra 43 nasjoner hvorav 21 norske.

Blant de norske finner vi Osebergskipet, Fram, Gjøa, Colin Archer, Skibladner, Christian Radich, Bilfergen og Børøysund, Styrbjørn og Hestmanden. Pussig nok ikke Forlandet; Allikevel - vi kan glede oss over å være i godt selskap.

Bjarne R., Bjørvika Steamers.





# Skipsklenodium funnet

## 52 år siden DS «Løveid» gikk til bunns

Etter flere års leting er den 122 år gamle jernskuta og lokaldamperen «Løveid» funnet i Frier. Det vesle fartøyet kantret og sank etter å ha blitt truffet av en voldsom vindkule rett utenfor Porsgrunnslvas munning høsten 1940. Snart starter arbeidet med å bringe lasten og andre gjenstander opp fra vraket.

Stroppene ligger klare rundt vraket, som om det bare er å heve DS «Løveid» fra 38 meters dyp i Frierfjorden, rett utenfor utløpet av Porsgrunnslva.

Om det blir heving av det forliste

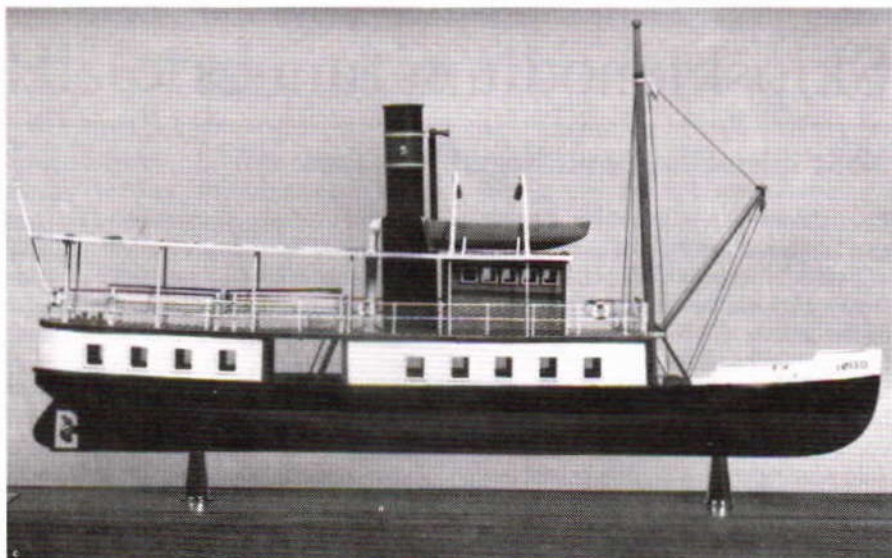
fartøyet må tiden vise. I disse tider er det vel få som satser penger på slikt prosjekt, sier en oppløftet Thor Hansen i Skien, veteranbåtentusiast og modellbåtbygger. Han har interessert seg for den opprinnelige kanalbåtenes skjebne i mange år, og har ivret for leting etter den vesle dampbåten som gikk til bunns i oktober 1940.

### Funnet i høst

Vraket ble funnet i september i fjor av tre sportsdykkere fra Stavern, Tor R. Odberg, Yngve Rakke og Gudmund Olsen. Trioen samarbeider med Sjøfartsmuséet i Oslo om oppsporing



Slik så den gamle kanalveteranen ut rett før den la ut på sin siste reis i 1940.



Denne modellen, laget av Thor Hansen, viser hvordan D/S «Løveid» tok seg ut i all sin prakt.

av skipsvrak. Det var under saumfaring av sjøbunnen innerst i Frierfjorden ved Hydro at «Løveid» ble funnet. Eller rettere sagt gjenfunnet. Fartøyet ble raskt lokalisert etter forliset for drøye 52 år siden. Bergingsstroppene under skroget stammer fra den tiden, men krigshandlingene stanset planene om å heve skuta. Siden gikk «Løveid» helt i glemmeboka.

### Mye å berge

Selv om ikke selve skuta kommer opp i første runde, kan mye annet interessant fra vraket tas hånd om. Dykkertrioen har tatt en mengde undervannsbilder, og registrert gjenstandene som ligger strødd på bunnen. Utpå våren engang håper man starte arbeidet med å få opp disse. I løpet av de halvt hundre årene er det forøvrig skjedd et «rederskifte»: vraket og lasten tilhø-

rer i dag Porsgrunn Bymuseum. Gjenstandene som etterhvert tas på land vil med tid og stunder inngå i museets samlinger.

### Kjapt forlis

Forliset skjedde på et øyeblikk. DS «Løveid» var på vei til Langesund, etter å ha lastet både i Skien og Porsgrunn. Straks utenfor munningen av Porsgrunnselva ble den lille dampbåten (50 tonns deplasement og 26 m lang) tatt av en sterk vindkule. Fartøyet la seg så kraftig over at flere av de åpne vinduene kom under vann. Dermed var skjebnen beseglet. «Løveid» kantret og sank i løpet av kort tid. Men alle de fire ombord slapp med skrekken, selv om de ikke fikk berget med seg noe. Verst var det for den 15-årige fyrbøteren, Arne Kristensen, som mistet både sykkel og konfirmasjonsdressen sin. Kristen-





Her er baugen til den 122 år gamle jernskuta som er i overraskende god forfatning. Bauen stikker et par meter opp fra gjørmebunnen. Foto: Yngve Rakke.

sen, som bor på Heistad, er eneste gjenlevende fra det dramatiske forliset, sier Hansen.

### Verdifull last

Mens fartøyassuransen lød på bare 7000 kroner, var lasten mer kostbar. Verdien av den ble anslått til 25000 kroner, en respektabel sum den gang. Lasten besto blant annet av et tonn skotøy, flere tonn margarin og mel, en mengde kumlokk, støpejernssruller og kalksekker, samt noen elektriske komfyrer fra Beha. Og framfor alt 28 kasser med porselen, stuvet ombord ved Porsgrunds Porselænsfabrik like i forveien. Mye av lasten sto på dekk, og bidro til at skuta ikke klarte å rette seg opp igjen.

### Gammel skute

DS «Løveid» representerer i seg selv en betydelig kulturhistorisk verdi, om

det før eller siden skulle lykkes å bringe den flott. Bygget av jern på Akers Mek. Verksted i 1870 for å settes inn på kanalfarten i Telemark, og oppkalt etter Løveidkanalen som åpnet allerede i 1861. Seinere i lokaltrafikk i grenlandsleia, der skipet ble kjent som en trofast traver med både gods og passasjerer. Til alt hell var ingen passasjerer med på den skjevsvangre turen.

I motsetning til andre gamle travere fikk «Løveid» aldri byttet ut dampmaskinen med de nymotens og støyende dieselmotorene. Det gamle maskineriet er litt av et klenodium, og vil gjøre «Løveid» til en formidabel attraksjon om vraket berges og istandsettes. Størrelsen er som skreddersydd for en passe gjeng med veteranbåtbasiller i blodet, påstår Thor Hansen.

# Salg av porselenet?



Foto: Yngve Rakke.

PORSGRUNN: Mesteparten av PP-porselenet ombord i «Løveid» er hvitt og udekorert. –Gjennom et samarbeid med PP bør vi kunne lage en spesiell dekor på porselenet som henspiller på forliset og at det er tatt opp etter et halvt århundre på sjøbunnen.

Et slikt servise bør kunne bli en lekkerbiskken på salgsmarkedet. Inntektene kan gi et solid tilskudd for å dekke utgiftene med eventuell berging av DS «Løveid» og istandsettingen av vraket, sier en optimistisk Thor Hansen.

De 28 kassene som ble tatt ombord fra PP inneholder tusenvis av middagstallerkener og andre servisedeler. Formodentlig nok til en mengde komplette serviser.

En slik variant av PP's tradisjonsrike produksjon burde gjøre seg godt på et hvilket som helst festdekket bord!



## «Bjoren» kan bli ferdig i år?



D/S «Bjoren».

BYGLAND: Under føresetnad av tilgang på midlar, kan restaureringa av dampbåten «Bjoren» verte ferdig i løpet av vinteren. Staten har til no dekket alle utgifter via løyving av ekstraordinære sysselsettingsmidlar med i alt 3,5 millionar kroner. Det ligg no føre tilbod frå skipsbyggjarverkstaden i Drammen, som arbeider med med båten, om å gjera den ferdig innan ei kostnadsramme på 2,4 millionar kroner.

På lokalt hald vert det arbeidd aktivt for å få ei avklaring med nye sysselsettingsmidlar. Neste oppgåve blir så



D/S «Bjoren» etter fotografi i «Vårt yrke» nr. 3 - 1962.

å få i stand eit opplegg i samsvar med prosjektplanen. Det er her tale om å etablere eit driftsfond, som kan gje årleg avkastning til balanse for driftsutgiftene. Dette er anslått å måtte vere ca. 2 millionar kroner.

Då restaureringsprosjektet vart sett i gong, oppretta det dåverande arbeidsutvalet eit grunnlag for å kome attende til opprettig av eit slikt driftsfond. I 1989 gjorde m.a. Aust-Agder Næringselskap vedtak om å delta med 350.000 kroner i aksjekapital i eit nytt driftsselskap. Andre ville kome attende til bindande løyving når båten var ferdig. Dersom «Bjoren» kan verte klar i løpet av denne vinteren, er det om å gjere at driftsfundamentet vert etablert før fartøyet ligg på vatnet, går det fram av rådmann Ola Tolstads utgreiing i saka.

Klipp fra «Fedrelandsvennen»

# D/S «Tinn»

Tinnsjøen . . . de fleste forbinder den med D/F HYDRO som var lastet med tungtvann da den ble sprengt 20. november 1944. Men den dype Tinnsjøen skjuler flere skipsvrak. I 1988 ble D/S "Tinn" funnet på 102 meters dyp av Thor Olav Sperre, Nuex. Ved hjelp av en R.O.V. ble vraket lokalisert og filmet. Et unikt vrak kom til syne på minitoren.

Etter 80 år i dypet bar vraket svært lite preg av oppholdet under vann. Treverket ombord var meget godt bevart, og både kompass og skipsklokke sinte i blank messing!!! Var det mulig for oss å gjennomføre et dykk på D/S "Tinn"?

Vi ble tidlig enige om at målet vårt ikke var å komme ned på D/S "Tinn" for enhver pris, men å komme opp igjen uten skader. Målet ble rett og slett å se hvor store sikkerhetstiltak vi var i stand til å mobilisere, og ut i fra det vurdere om vi var villige til å ta den risikoen dykket ville kreve.

På grunn av den store dybden kunne vi ikke bruke luft som pustegass, men en eller annen blandingsgass. Vi kontaktet dr. John Hjelle, som til daglig arbeider med å løse problemer ved bruken av blandingsgass, for å få råd om hva slags gass som ville egne seg best.

Han ble satt inn i planen. Tross at han ikke anbefalte oss å gjennomføre dykket, sa han seg villig til å gi oss generell medisinsk veiledning i tillegg til å vurdere den medisinske siden av dette dykket.

Nå var vi meget godt i gang med

planleggingen og kunne begynne å velge deltagere. Vi måtte være fem mann i teamet. En mann på overflaten, to hjelpedykkere og to blandingsgassdykkere.

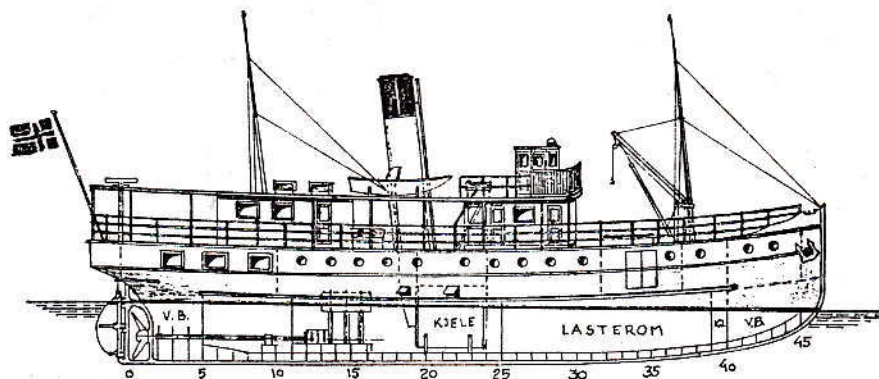
Vi kontaktet Thor Olav Sperre som har et idealistisk forhold til D/S "Tinn", og er interessert i alt som kan bringe den gamle damen opp til overflaten igjen. Det er nemlig hans drøm å se dampskipet "Tinn" med vannet fossende rundt baugen på vei fra Tinnoset til Vestfjorden som hun var tiltenkt å gjøre for 80 år siden.

Vi var fem gutter som satt forventningsfulle rundt TV'n hos Neux for å se video-opptaket Sperre hadde fått av vraket noen måneder tidligere. Samtlige ble helfrelste! Vraket var jo fullstendig intakt! Den kvelden skisserte vi en timeplan prosjektet skulle følge. Høsten 1990 skulle selve DYKKET gjennomføres, men det var fortsatt en god del usikkerhetsmomenter forbundet med prosjektet.

## De første forberedelsene

Hva var motivasjonen for å bli med på et slikt prosjekt? Å gjennomføre et slikt dykk ville høyst sannsynlig medføre reaksjoner enten prosjektet ble vellykket eller ikke. De spørsmålene vi stilte hverandre måtte vi ha gode svar på. Etter vår mening stilte vi høye krav til hverandre når det gjaldt erfaring og kunnskaper innen dykking, men også innstilling og holdninger ble prioritert høyt. Vi ville være sikre på at vi hadde med oss seriøse idealister som trodde på det de engasjerte seg i.





Tegning av D/S «Tinn»

Etter hvert som tiden gikk ble planene om et treningsdykk på vraket D/S «Edith» til. En meget nøye skriftlig planlegging ble sendt til Dr. Hjelle som vurderte det hele og kom med sin vurdering.

Vårt første blandingsgassdykk ble gjennomført uten noen tekniske problemer, men mentalt merket vi at dette var nytt for oss. Tanken på at det ikke var luft på flaskene, men en «ny» gass gjorde at opplevelsen ble en psykisk påkjenning. Vi fikk erfaringer som var veldig viktige å ta med seg opp i Tinnsjøen.

Vi gjennomførte tre blandingsgassdykk på D/S «Edith» i løpet av seks måneder. Fra erfaringene vi gjorde ved hvert dykk forandret vi små detaljer til neste dykk. Disse dykkene var på alle måter en fin oppkjøring til dykket på D/S «Tinn», som ville kreve at hele teamet var godt samkjørt og at den mentale formen var på topp.

Etterhvert som tiden gikk, samkjøringen av teamet ble bedre og erfaringene med blandingsgass økte, ble vi klar over at risikoen ved å gjen-

nomføre dykket i Tinnsjøen ikke var spesielt stor. Utfordringene lå i teamets samarbeidsevne, den enkelte deltakers mentale kapasitet og i grundige forberedelser.

### **Tinnsjøen 1910-1990**

Vi sto på land ved Sigurdsrud og tittet utover sjøen der D/S «Tinn» skulle ligge. Det var en rar følelse å endelig stå så nær, men dog så fjernt fra målet vi hadde tenkt mer eller mindre på i 1 1/2 år.

Tankene vandret tilbake til dengang D/S «Tinn» ble fraktet i deler fra Kristiansand Mek. Verksted og satt sammen akkurat der vi nå sto, på Sigurdsrud. Ved sjøsettingen 24. august 1910 gled den som planlagt ut på vannet. Rett etter at den var fri fra slippet krenget skipet kraftig over til babord side, og begynte å drive hjelpeløst utover. Det 98 fot lange fartøyet sank før det fikk oppleve å krysse Tinnsjøen. Hva var det som hadde gått galt? En mekaniker kunne fortelle at han hadde løpt ned i maskinen med en gang båten fikk slagside, men ingen lekkasje var å se. Derimot



D/S «Tinn» går ned like etter stabelavløpningen i 1910.

strømmet det vann opp fra et av klossettene ombord. Han hadde fortvilet forsøkt å stoppe vannstrømmen med både jakken sin og håndklærne på toalettet, men til ingen nytte. Vannet steg og han måtte til slutt løpe opp og i sikkerhet. I det samme sank det stolte skipet og etter en stund sluttet boblene fra dypet å komme. Vannet var igjen helt stille.

Og helt stille var det nå også ganske nøyaktig 80 år senere. Vi ønsket inderlig at det skulle boble igjen ute ved vraket, men denne gang skulle det være helioxbobler og ikke luftbobler som kom fra dypet.

### **Murphy's lov**

En måned senere sto vi igjen på Sigurdsrud. Vi startet med lokaliseringen av vraket samme dag vi ankom. Thor Olav Sperre satt seg ned foran monitoren og styrte spent R.O.V.'en mot vraket. Tross i at vi

visste posisjonen, gikk hele dagen. Sent lørdagskvelden lokaliserte vi nok en gang vraket, og R.O.V.'en ble tatt opp. I det den skulle tas ombord forskjøv tyngdepunktet seg og båten krenget kraftig.

To mann havnet på hodet i det mørke iskalde vannet. Ingen hadde lys med ut i båten og det gjorde situasjonen vanskeligere enn nødvendig.

Kursen ble satt mot land og to våte og kalde gutter hoppet i land. I tillegg hadde R.O.V.'en hatt lekkasje, og var satt ut av drift. I følge Sperre hadde vi fått vår første påminnelse om at D/S «Tinn» ville være i fred...

Dagen etter startet Trygve og Magne flyttingen av to moringer som tilsammen veide 1.000 kg i vann. Disse og to andre moringer skulle henge under våtklokka på 9 meters dyp for å motvirke våtklokkas oppdrift på 1.700 kg. På den måten kunne vi sitte tørt under store deler av dekompresjonen.



I det gutta tappet ut lufta av heveballongene som moringene hang under, sank de pent og rolig ned på nesten flat bunn på 7 meters dyp. Bunnen var nok tydeligvis ikke flat nok, for 4 stk. 500 kg heveballonger bundet fast i 2 moringer forsvant ned i dypet! Det var ingen tvil om at prosjektet hadde fått en trang start. Diskusjonen gikk på om tidspunktet ville holde. At vi i tillegg hadde fått med oss en kompressor hvor luftfuktighetsfilteret ikke var skiftet, slik det skulle ha vært, gjorde ikke saken bedre. Mange pusteventiler og flasker var fuktige og resultatet lot ikke vente på seg. Vi fikk frysing av pusteventilene hver gang vi dykket. Den kvelden var det en sliten og litt lei gjeng som satt samlet rundt matbordet.

Mandag 10. september var alt rigget, og flåten var med våtklokka hengen- de under, lå ankret opp uteved vrakposisjonen. Nå skulle tiden jobbe for oss. Ved å la alt ligge ute noen døgn, ville vi fort se om f.eks. forankringen av flåten var bra nok. I løpet av 3 døgn ville vær og vind teste om våre beregninger holdt stand mot påkjenn- ingene.

### De siste forberedelsene

Torsdag 13. september var "dagen". Nå skulle vi forsøke å ta oss ned til vraket.

Ronny: Da jeg sto opp den morgenen, kjente jeg en pirrende følelse av spenning i kroppen! Om og om igjen tenkte jeg gjennom hva som lå foran oss, hva som kunne skje og konsekvensene av det.

Steinar: Selve risikoen følte jeg ikke var spesielt stor. Til det var forberedelsene for grundige, men tanken på å ha 100 meter vann over hodet var like frastøtende som tiltrekkende. At det

var i ferskvann gjorde ikke saken rent mentalt.

Ronny: Vel fremme rigget vi opp de- kompresjonsopplegget på land. Samtlige fortalte hva de hadde å gjøre i de forskjellige situasjonene som kunne oppstå. Det beroliget meg å høre at alle kunne leksa si 100% De siste forberedelsene før dykket tok ca. 3 timer. Trygve, Ove og Magne be- gynte å ta på seg draktene da jeg spurte: "Skal vi gå en tur Steinar?". Det ville han gjerne. Vi spaserte bort- over veien mot Rjukan og gikk nok en gang igjennom dykket sammen. Steinar: Da vi satt oss ned på autover- net og kikket utover Tinnsjøen kjente jeg dragningen mot vraket for fullt. Følelsen var god og intens, men ble avbrutt av plutselig tvil. Uansett for- beredelser var tvilen der "Hvis jeg ikke føler for det, snur jeg", sa jeg til Ronny, som med en gang var enig. Vi hadde sagt det hundre ganger før, men det hjalp å si det en gang til.

Ronny: Det føltes godt at Steinar var så innstilt på å snu. Målet vårt var, som tidligere nevnt, ikke nødvendigvis å komme ned, men å komme opp uten skader og med følelse av at dette var skikkelig gjort ut fra våre krav til sik- kerhet.

Steinar: I det jeg reiste meg for å gå tilbake sa Ronny spøkefullt: "Nå lengter jeg etter tippeskampen! Tenk deg noe så trygt og sikkert som tippe- kampen. Hvorfor er jeg ikke heller hjemme og ligger halvt sovende i so- faen med fjernkontrollen i den ene handa og den andre bak hodet? Er du enig Steinar"? Jo, jeg var enig, ingen tvil om det.

Det hersket en egen ro i leier'n da vi kom tilbake. Litt senere hoppet vi ombord i lettbåten og kjørte ut til flå- ten.

### På 102 meters dyp

Det siste utstyret ble tatt på, og vi hoppet i vannet. Med oss var Magne. Han skulle følge oss ned til 20 meters dyp og motta OK-tegn. Videre skulle han returnere til overflaten og rapportere om hvordan nedstigningen gikk. Ronny: De første 20 meterne gikk fort. Vi stoppet opp, ga Magne OK-tegn, og fortsatte. Det gikk saktere nedover etterhvert som dybden økte. Jeg følte meg rolig og hadde fullstendig kontroll. Med ujevne mellomrom ga jeg OK-tegn til Steinar som besvarte med en gang.

Steinar: Det var et nydelig grønnskjer i det klare vannet rundt oss og over oss. Under var det svart. Etterhvert som vi sank dypere sank vi ned i mørket og grønnskjeret ble svakere og svakere. Mørket liksom steg opp på siden av oss, og da vi passerte 80 meter ble det svarte lokket lagt over oss. Vi merket ikke lenger lyset fra overflaten. Følelsen var helt utrolig!

Ronny: På ca. 90 meter var spenningen økt til nesten det uutholdelige. Jeg lyste ned for å se om jeg kunne skimte noe av vraket, men så ingenting. Boblelyden fra Steinar hørtes tydelig rett over meg og jeg vendte meg mot ham. OK-tegnet ble utvekslet og jeg snudde meg ned mot dypet igjen og skvatt til!!! For der bare en meter fra meg, pekte en slammeste mastetopp opp fra det mørke intet! Toppen var knekt. Hjerterefrekvensen økte og lysstrålende fra lyktene våre søkte ned langs masten. På grunn av den spente situasjonen vi befant oss i, gjorde den knekte mastetoppen et voldsomt inntrykk på oss.

Steinar: Plutselig kom vraket til syne under oss. Det var et imponerende syn. Ronny stoppet opp ved dreggfes-

te på 95 meters dyp. Som avtalt sank jeg ned ved siden av ham og ga ham tauet vi skulle sikre dreggen med. Da det var gjort, sjekket vi bunntiden og merket oss at det var gått 10 minutter siden vi forlot overflaten. Vi hadde 5 minutter igjen og de skulle nytes fullt ut. Ronny slapp rekka og sank videre nedover. Jeg fulgte etter.

Ronny: Bunnen kom nærmere og jeg fylte luft i drakta for å unngå å virvle opp mudderet. I det jeg kom ned tittet jeg på dybdemålerne og de viste 102 meter! Jeg sto 5-6 meter fra vraket og lyste opp på rekka. D/S "Tinn" skulle "bare" vært 30 meter lang. Det føltes som om det var "Andrea Doria" som lå foran meg. Jeg hadde god utsikt over store deler av styrbord side.

En ting var det unike vraket som lå foran oss, en annen ting var følelsen av å være der nede. Noe så uverkelig! Svømme vektløs omkring på 100 meters dyp, uten å merke pustemotstand fra pusteventilene og uten at hjernen var helt bedøvet av dybderus. Ikke var jeg for kald, ikke for varm. Alt fungerte som planlagt og jeg tenkte et øyeblikk på gutta der oppe. Det var synd de ikke fikk delta i vår opplevelse... Den ville bli umulig å gjengi senere.

Steinar: Ronny svømte rolig opp til rekka og skled inn på nedre dekk, men øvre dekk som et tak over seg. Som avtalt ble jeg igjen på utsiden av rekka, og fulgte ham derfra. Sammen svømte vi bortover og lyste inn de store firkantede vinduene. Inne i vraket lå det endel stoler og bord i en haug, dekket av et tykt lag med slam. Vi svømte videre. For et vrak!!!

Ronny: Bunntiden var omme og vi startet oppstigningen. De 5 minuttene vi hadde hatt til rådighet på vraket var de lengste minuttene i mitt liv.





Skipsklokka til D/S «Tinn»

På 85 meters dyp så jeg et lys langt over oss. Det var Magne som lå på 1. dekompresjonsstopp og lyste ned mot oss. 4 minutter senere var vi oppe hos Magne på 45 meters dyp, og skulle skifte pustegass. Vi hadde akkurat skiftet pusteventiler da det oppstod en ventilklikk! Etter utånding fikk jeg ikke mer gass og byttet straks over til et nytt separat gassystem som var beregnet til nødbruk. Det føltes godt å fylle lungene igjen, og konstatere at 1 1/2 års planlegging ikke var bortkastet.

Nøyaktig 237 minutter etter at vi hadde forlatt overflaten forlot vi våtklokka på 9 meters dyp. 3 minutter senere lå vi på overflaten. Fysisk var vi i god form, men vi var slitne. Timene før dykket og de sterke minuttene nede på vraket hadde krevd sitt av tenke-

boksen. Vi jublet ikke, bare gikk og bearbeidet inntrykkene inne i oss. En herlig ro fylte kroppen da vi tittet ut over Tinnsjøen. Vi hadde gjennomført vår drøm, og fått minner for resten av livet...

Hvor lenge vi satt og stirret ut over Tinnsjøen skal være usagt, men plutselig reiste Ronny seg og sa: "Steinar - nå skal jeg hjem til sofaen og tippekampen".

Kilde: "Innlandsbåtene på 10 Telemarksvann". Harald Lorentzen, Thor Hansen og Per Svein Bratsberg.

Ronny Arnesen

Redaksjonen vil også minne om at i nr. 22 2/1988, hadde vi en artikkel om D/S "Tinn"s historie.

## M/S «Henrik Ibsen», ny båt på kanalen



«Styrsö» på prøvetur i Bandakkanalen, her er den i Vrangfoss sluser.

Foto: Tom Holland

Nå er det ikke noe nytt at man i Telemark kjøper kanalbåter fra Gøteborg. En av de mest kjente D/S «Inland» ble jo kjøpt derfra så tidlig som i 1882, og den ble jo på kanalene helt til i 1950-årene. Reddet ble den jo også, men dessverre så falt planene om å restaurere i fisk for båten som nå het «Nessvåg» og lå i Skien for noe tid tilbake. Noe mindre kjent er kjøpet av den svenske båten «Elfprinsen», i 1882 også den fra Gøteborg. I 1887 kjøpte man oppe i Kviteseid det svenske dampskipet «Braaviken» og ga det navnet «Dalen» og vi må jo ikke glemme «Telemarken» som ble innkjøpt fra

Stockholm skjærgård for et par år siden.

Denne gangen er det altså motorskipet «Styrsö» som er tiltenkt kanalen, skipet ble bygget ved Eriksberg mek. Verkstad i 1907 for rederiet Gøteborg Nya Ångslupsbolag, i badetrafikk fra Gøteborg og sydover. Dampskipet som ble døpt «Styrsö» var 30,91 m lang og 6,45 m bred. Den hadde en 2 cyl. dampmaskin som ytet 282 IHK og dette ga båten en fart av 11,8 knop. Skipet ble bygget for å konkurrere med to fartøy som bar navnet «Styrsö I» og «Styrsö II». Begge disse båtene ble snart solgt til Nesodden Damp-





«Styrsö» 1907

skipsselskap i Oslo, og «Styrsö I» ligger faktisk i dag ved Akerselva munning som lastebåten «Reigun».

I 1952 byttet den ut dampmaskinen med en dieselmotor. Hver sommer siden 1907 har «Styrsö» betjent reisende i Gøteborg's skjærgård. I daglig rute hele sommeren, helt frem til 1970.

Fra 1970 har «Styrsö» tilhørt A/B Gøteborg-Styrsø skjærgårdsstrafikk og gått i chartertrafikk, i passasjerturer

til Marstrand og til skjærgården syd for Gøteborg.

På 1980 tallet fikk den tilbake sitt gamle utsende med høy skorstein og to master.

Harald Lorentzen, Nesodden

Gamle foto: Bertil Söderberg,  
Styrsøbolaget «Gøteborg»



«Styrsö» 1967

# Det uheldige skipet

Etter at Det Bergenske Dampskibsselskab var stiftet i 1851, og Stavangerske i 1855, tok skipsreder Emil Kallvig og Julius Stephansen initiativet til et dampskipsselskap her på Sørlandet, nærmere bestemt Arendal.

Med en kapital på 8.750 spesiedaler ble selskapet stiftet den 9. mars 1857. Rederiets første skip var "Nedenæs" på 33,5 kommerselsester (1 kommerselsester = 2,1 net.reg.tonn), men selskapet ekspanderte, og ble siden et av de toneangivende på ruten Oslo-Bergen. ("Nedenæs" ble i 1864/65 solgt til Parafinfabrikken på Risøbank, og ble på den måten Mandals første dampskip.)

Et av selskapets skip var D/S "Norge", på 793 brt., bygd ved Fredrikstad Mek. Verksted i 1910. Er det noe som heter heldige og uheldige skip, må dette skipet i sannhet sies å ha tilhørt den sistnevnte kategori.

## "Norges" første forlis

Den 21/8 1928 rundt midnatt gikk "Norge" ut fra Haugesund med kurs nordover. Kaptein Knutsen hadde vakt. Han var fra Hisøy ved Arendal, og hadde vært i ADS de siste 25 år. Han var en meget erfaren sjømann, med et utmerket kjennskap til kysten. Klar av land satte kapteinen maskin-telegrafen på full fart. Like etterpå får han øye på en rød lanterne. Rormannen for ordre om styrbord ror. Etter passeringen legges kursen tilbake til den opprinnelige kurs. Rormannen er en med langt større

kvalifikasjoner enn å holde i et skipsratt. Han hadde seilt styrmann, og han hadde til og med skippersertifikat, så skipet var i aller høyeste grad i trygge hender.

Rormannen gjør kapteine oppmerksom på en skygge forut. Han bekrefter, og sier at det må være røyk fra skipet som nettopp hadde passert. Like etter smeller det. Skipet hadde med 12 mils fart gått rett på Trollholmen. Skipet legger seg over på siden, og vannet fosser inn over rekken.

Under dekk sitter en arrestant. Han har båtsmann Thorvald Abrahamsen fra Farsund ansvaret for. Båtsmannen var kjent for sit personlige mot. Et år tidligere hadde han vært med på å redde mannskapet om bord i et svensk fiskefartøy som forliste på Tvisteinen, vestenfor Mandal.

Denne gangen gikk det ikke. Han var blant de omkomne, men døren til arresten var åpen, og fangen borte. Dette kom for dagen da skipet senere ble tatt opp.

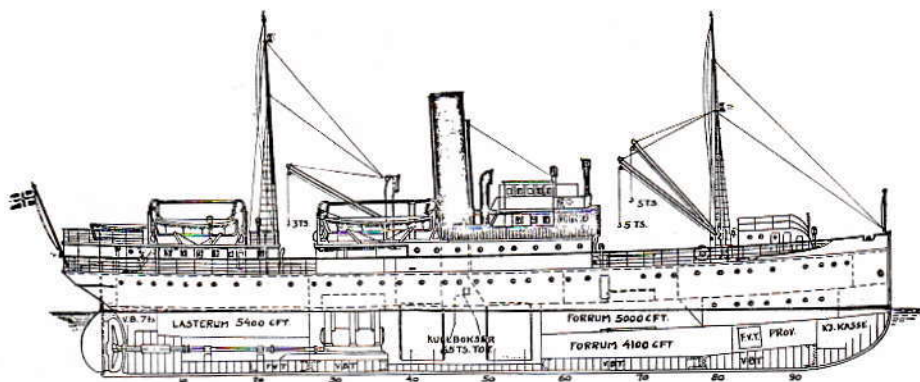
Annenstyrmann Sigurd Jakobsen fra Arendal utførte på egenhånd en heltmodig innsats. Han delte ut redningsvester og annet redningsmaterieell til passasjerene, helt til han selv måtte hoppe på sjøen uten redningsvest.

Det hele stod på i noen få minutter fra skipet grunnstøtte til det sank. Sju av mannskapet omkom, deriblandt kapteinen, båtsmannen og tre passasjerer.

## Nytt navn

Da skipet ble tatt opp igjen, kom man i tanker all uhygge navnet "Norge"





D/S «Björgvin», Arendal Dampskibsselskap.

hadde bragt med seg. Så da skipet igjen var klar til tjeneste, stod det fram som D/S «Björgvin».

Nå skulle vel alt være såre vel, og videre seilas problemfri.

Klokken 23.00 den 16/2 1929, altså knappe fem måneder etter forliset ved Haugesund, legger «Björgvin» ut fra kai i Kristiansand. Vinden fra nord-øst, frisk med kuling i bygene. Tre timer senere ankommer den Mandal. Etter lossing og lasting der, legger den igjen fra kai. Neste havn er Farsund. Skipet er 27 timer forsinket. Etter passering av Hårknipa ble farten satt ytterligere opp. Forut lå Ytre Mannevær og på vestsiden et lite skjær med det merkelige navnet Dreda. Skipet kommer for nær land, det blir gitt ordre til hardt styrbord ror, men roret lystre ikke straks, og «Björgvin» renner opp på Dreda. Skipet legger seg over på siden, og minnene om ulykken foregående år stod for mange helt klart, men ingen panikk. Livbåter ble straks gjort klare, men kapteinen, som ikke hadde vært på broa under sammenstøtet, kommer stormende opp. Han gir or-

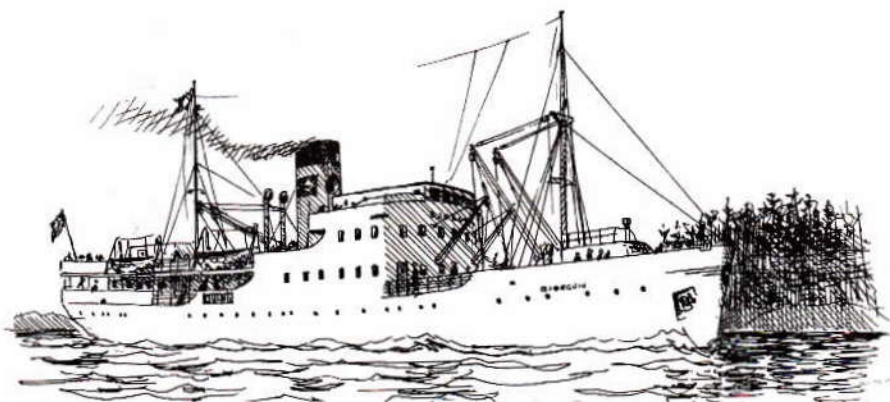
dre til full fart akterover. Litt skurring under kjølen, så var skipet brakt flott. Han returnerer straks til Kleven, han vil ha sjøkyndige personers bistand i de videre undersøkelser av skipet. Her kommer sjødyktighetsattest og assurance inn i bildet. Han vil ha alt dette i orden før videre seilas. De sjøkyndige kommer ombord, men finner at skipet ikke har tatt skade av grunnstøtningen. Han kan fortsette reisen. Senere blir skipet dokksatt i Bergen. Ingen skader blir oppdaget, og snart er skipet tilbake i ordinær rute.

### Tar det aldri slutt?

Nå kom mange gode år for «ulykkeskipet». Alt går som det skal. Sommer som vinter går ruten Oslo-Bergen uten større problemer.

Den 9. april 1940 kommer krigen til landet vårt, men kystruten må holdes i gang.

Klokken 07.05 den 13. oktober 1941, etter overnatting i Kleven (Mandal), legger «Björgvin» fra kai. På Mannefjorden har «P.C. Halvorsen», en Bergens-båt, ligget natten over. Nå er den i ferd med å lette anker. Fra broa



«Bjørgevinn»

Tegn. Bård Kolltveit

ser de kystruta komme ut fra Kleven, de får den på babord side. De har ennå ikke fått ankeret inn, men skipet siger forover.

Fra «Bjørgevinn»s bro ser de skipet, men tror det ligger stille, ankerkulen hanger fortsatt oppe, noe som bekrefter dette. (Et sort ball-liknende merke, som blir heist opp når et skip ligger for anker. Det skal låres øyeblikkelig når skipet begynner sin ferd.)

Kaptein Lars Johan Paulsen om bord i «Bjørgevinn» er nettopp kommet seg ut av køya, har kledd seg og er på vei opp på broa. Så smeller det...

Han blir kastet ned på dekk, en er like hel. Hadde han derimot ha ligget i køya ville han aldri ha overlevd. Hans lugar var nemlig der «P.C. Halvorsen» traff med slik kraft at «Bjørgevinn»s styrbord side revnet fra overbyggingen midtskips og ned.

Mannskapet på 25 og noen av passasjerene gikk straks i livbåtene, men noen få av offiserene ble igjen ombord for å forsøke å berge skipet inn til land. De rakk inn til Hattholmen-Hårkniba hvor «Bjørgevinn» la seg til ro på en sandbanke. Da var kun baugen og brooverbygger over vann. Bedre

var det gått med «P.C. Halvorsen». En del av baugen var slått inn, og forpiggelyt med vann.

### Atter en gang

I 1947 kom skipet tilbake i rute. Nå i en helt ny skikkelse. Baugen hadde fått et mer moderne utseende, og hele overbygningen var forandret. Det ble et meget populært skip. Glemte var alt som hadde med havari å gjøre, og mange var det som helst ville reise med «Bjørgevinn».

Femtiårene var forandringens tid for passasjertrafikken. Bilen ble allemannseie. Rutebiler, tog og fly ble en mer attraktiv reisemåte for de fleste. Mer og mer av lasten gikk også denne veien. Men kystruten gikk.

«Bjørgevinn» var feriebåt nummer en, og fremdeles var det stor stemning på bryggene sommerstid.

Men timeglasset var i ferd med å renne ut for dette skip. Den 1. mai 1960 forliste «Bjørgevinn» etter grunnstøting sørøst for Tønsberg Tønne. En av kystens hvite svaner var gått ned, et kapittel i kystruten ugjenkallelig slutt.

Aage A. Wilhelmsen



## «Ronda», første skip som ble senket

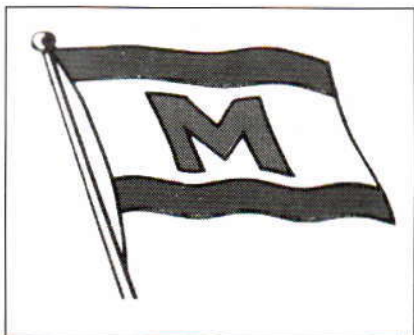
Det grorser i alle, og kanskje mest i dem som hadde opplevd 1. verdenskrig redsler på havet, da de om morgenen på radioen hørte at Hitler's bombefly hadde satt i gang et overraskende angrep på flyplasser og byer i Polen kl. 0440 om morgenen. Den 2. verdenskrig var innledet, noe som skulle påvirke en hel verden i 6 lange år.

Den norske handelsflåten kom til å spille en helt sentral rolle i det 6 år lange marerittet. Norge erklærte sin nøytralitet på samme måte som under den 1. verdenskrigen. Selv om Norge var nøytralt helt til 9. april 1940, var dette en periode hvor vår handelsflåte og våre sjøfolk måtte lide store tap. Hele 55 skip krigsforliste, enten torpedert, gikk på miner eller forsvant på havet uten at en med sikkerhet kan si om de ble offer for krigsmaskineriet. Mest sannsynlig ble de offer for krigens handlinger.

Det første skip og mannskap som møtte denne tragiske skjebne var M/S "Ronda" som tilhørte A/S J. Ludw. Mowinkels Rederi i Bergen.

"Ronda" var levert fra Deutsche Schiff und Maschinenbau A.G. Weser i Bremen i April 1937. Hun var utstyrt med 2 M.A.N. dieselmotorer på til sammen 3600 BHK og hadde en tonnasje på 8425 DWT. "Ronda" la ut fra Antwerpen den 13. september og skulle starte opp rederiets linje mellom Europa og New York. Denne linjen hadde ligget nede helt siden 1. verdenskrig. På denne åpningsturen fra Antwerpen til New York skulle skipet gå via Kristiansand for å skifte mannskap og ta ombord diverse redningsutstyr.

Ved middagstid den 13. september var "Ronda" utenfor Terschelling.



A/S J. Ludw. Mowinkels Rederi's rederiflagg

Ved et merkelig sammentreff var det nesten 25 år siden det første norske krigsforlis skjedde under 1. verdenskrig og det var i akkurat det samme farvann og på samme måte, idet begge skip uforvarende var kommet inn i et minefelt som var lagt ut av tyskerne. Det var ingen som visste om at så var skjedd. Plutselig rystet skipet av 3-4 kraftige eksplosjoner. Luker og skjærstokker fløy til værs og skipet tok inn vann i store mengder og sank meget hurtig.

Mannskapet forsøkte straks å sette ut livbåtene, men de forstod snart at de ikke hadde tid nok til å klargjøre dem. Det var bare å kaste seg i sjøen og komme seg så langt bort fra skipet som mulig for å unngå dragsuget som ville oppstå. Dessverre var det ikke



«Ronda»

alle som kom seg unna. Av de 37 som var ombord omkom 14 av mannskapet og 3 av passasjerene, i alt 17 personer. De overlevende klore seg fast til vrakrester så godt de kunne da livbåtene hadde fulgt med skipet i havets dyp. Men heldigvis, etter en stund fløt det opp en travaljebåt. Med store anstrengelser klarte de å lense den, men båten var selvsagt ikke utstyrt med nødproviant og annet utstyr som finnes ombord i en livbåt. Dessuten var travaljebåten bare beregnet på å ta 12-15 personer. For å lette på belastningen klarte de å samle sammen en del lasteluker som fløt i vannet. På den måten klarte de å lage en "flåte" som de festet til siden av båten og på den måten reduserte belastningen.

Utover natten økte vinden og sjøen begynte å bli kraftig og da de ikke hadde årer ombord bare drev travalje-

båten og flåten etter vind og vær. På grunn av de økende bølgene fikk de store problemer med å holde båten lenset. De måtte ta i bruk de midler som fantes og både 1. og 2. styrmannen måtte ofre sine uniformsluer og de som hadde sko måtte ofre de tilausekar. Med store anstrengelser klarte de å holde båten noenlunde lenset, men det var en kontinuerlig kamp med sjøen som stadig brøt inn over båten.

Utover natten og mot middag neste dag den 14. september bare økte vinden og sjøen. Anstrengelsene for de overlevende ble tyngre og tyngre. Den provisoriske flåten klarte ikke påkjennningene og ble revet i stykker og folkene måtte taes ombord i travaljebåten som var overlastet fra før. 20 personer ombord i en båt som var beregnet på 12-15 personer sammen med den økende sjøen gjorde at anstrengelsene med å holde den lenset



ble stadig tyngre og tyngre. I tillegg økte vinden og sjøen ytterligere utover ettermiddagen og natten. Det var vanskelig å holde motet oppe.

Om morgenen den 15. september passerte et fly over skipet. De vinket og gjorde alle anstrengelser for å påkalle flyet sin oppmerksomhet, men dessverre, flyet fortsatte uten å ha registrert de nødstedte.

Etter 58 timer kom et skip opp i nærheten og de klarte å få skipets oppmerksomhet takket være styrmannens signalflytte. Det var det italienske skipet "Providensja". Alle ble tatt ombord og i sikkerhet og siden brakt inn til Vlissingen.

For noen av de som opplevde denne tragedien var det bare starten på en periode med nerver i høyspenn, dag for dag i kampen om å få fred og frihet i verden og på de 7 verdenshav. En kamp som skulle koste over 4000 sjøfolk livet.

Ombord på "Ronda" denne turen var billedhuggeren Johannes Iden. I 1938 hadde han laget et utkast til et monu-

ment i forbindelse med en konkurranse om et Sjøfartsmonument. Iden var en av de som omkom da "Ronda" gikk ned. Han skulle arbeide seg hjem fra Antwerpen og var mønstret ombord som messemann.

Monumentet hans, "Havblikk" viser tre sjøgutter som beveger seg fremover i en samlet gruppe. Noe som symboliserer fellesskapet blandt norske sjøfolk. Monumentet står i dag nedenfor Nye Sandvikskirken og symboliserer på mange måter også det samhold som mange norske sjøfolk i tillegg måtte vise ombord i de mange livbåter og flåter etter å ha blitt utsatt for torpedering eller andre tragiske hendelser under den 2. verdenskrig. Tross i lidelser og påkjenninger, de norske sjøfolkene holdt sammen og såg fremover.

Fred over minne til de som fulgte "Ronda" i den våte grav og alle de som led samme skjebne på de syv verdenshav under den 2. verdenskrig.

Arne Drage



## HAVFRUER

Naess Shipping (Holland) B.V. ønsker kontakt med norske Havfruerforeninger eller personer som har vært aktiv i slikt foreningsarbeid og som kan være støttekontakter i forbindelse med stifting av lignende foreninger på Filipinene.

Vennligst ta kontakt med:

Knut Bjerke  
Naess Shipping (Holland)  
Ditlaar 1-3 1066 ee Amsterdam  
095 31 20 6692226

# «Marie Celeste»

## - skuta som seilte uten mannskap

Barken "Gratia" var i 1872 på vei fra New York til Gibraltar. På reisen oppdaget de en merkelig skværrigger som seilte planløst omkring. Så snart vinden skiftet retning skiftet skuta retning. Skuta seilte planløst alt etter hvilken retning vinden hadde. Gjennom kikkerten kunne mannskapet ombord på "Gratia" ikke se at noen sto til rors ombord på skuta. De ga signaler flere ganger, men det kom ingen reaksjon fra skuta.

Etter en tids seiling kom de så nært opp til skuta at de kunne se navnet som var "Maria Celeste".

Mannskapet på "Gratia" satte ut en båt og rodde bort til "Maria Celeste" og kapteinen og styrmannen gikk ombord i skuta. De gjennomsøkte hele skuta og kunne bare konstatere at det ikke var et eneste menneske ombord. Det stod ingen til rors, ingen på dekk og det var ingen under dekk. De gjennomsøkte hele skipet, men ikke et menneske var å oppdage. Klokka var 3 om ettermiddagen den 5. desember 1872.

Det var så merkelig at alt ombord var i orden, seil, rigg og master var i den beste stand. Ingen synlige tegn på ulykke, hærverk eller uvær. Det eneste de fant som var litt merkelig var et dypt økschugg i rekken, samt at en del av ytterkledningen var hugget vekk på begge sider av baugen. Merkene i baugen var ikke tilfeldig, de var nøyaktig plassert i forhold til hverandre, men på hver side av bau-

gen. All lasten i lasterommet var urørt og forsvarlig surret. Det var likeledes nok av mat og ferskvann ombord. I ruffen lå alle ekstra klær og personlig utstyr til mannskapet helt urørt. I kapteinens lugar var det dekket til et måltid og det så ut som om det oppdekkede bord var forlatt mitt under et måltid og i byssa sto det fortsatt gryter med rester av et måltid som ikke var ferdig. I salongen og i styrmannens lugar var det det samme inntrykk av at noe hadde skjedd og at mannskapet hadde forlatt skuta i all hast. På et bord lå det en papirlapp med en uavsluttet kurs og posisjonsberegning. I skipets pengeskap lå gullsmykker og penger helt urørt uten merker etter forsøk på å bryte opp skapet.

Mannskapet på "Gratia" var sikker på at det hadde vært mytteri ombord, men skipets livbåter hang fremdeles i davitene og alt var så ryddig ombord. Hvordan kunne mytteristene ha kommet seg vekk og hadde det ikke vært noen motstand ombord?

I en av lugarane ble det imidlertid funnet en huggert med rester som lignet blod, og liknende flekker ble funnet på rekka. Men under den senere sjøforklaringen var det ingen som festet tillit til dette. I skipsjournalen var den siste opptegnelse 25. november, ti dager før skuta ble funnet. Da hadde "Maria Celeste" seilt i hele 10 dager uten mannskap og styring. Da skuta ble funnet seilte hun med vinden fra styrbord, men "Gratia" som hadde

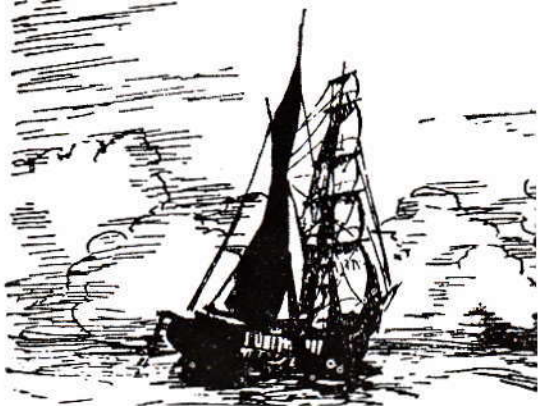


fult en liknende kurs fra Azorene, og de hadde måtte seile med vinden inn fra babord.

Hvem hadde seilt skuta til den posisjonen der skuta ble funnet den 5. desember? Den siste fortegnelse i journalen var jo 25. november. Under den senere sjøforklaringen som ble holdt i Gibraltar ble det konstatert at skuta i følge Lloyd's register var hjemmehørende i New York. Det ble likeledes konstatert at skuta hadde 10 personer ombord. Kapteinen - et mannskap på syv personer og kapteinens hustru og datter. Den halvferdige observasjonen tilsa likeledes at observasjonen den 25. november stemte ganske overens med posisjonen til "Gratia" på den samme dag, bortsett fra at "Gratia" var noe lenger vest. Men tatt i betraktning av at "Gratia" ble styrt hele tiden tilbake la den en lenger distanse.

Men hvor var det savnede mannskapet blitt av? Hva som hadde skjedd ble aldri klarlagt. Alt fra mytteri, angrep av kjempeblekksprut, tornadoer og bølger som hadde veidd alle på havet, ble forslått, men ingen av disse hendelsene kunne dokumenteres.

I 1913, hele 40 år etter fikk en løsningen på gåten: I en artikkel i strand Magazine i London, ble det gjengitt en fortegnelse av en død lærer, Abel Fosdyk. I disse fortegnelsene ble det i detalj forklart hva som hadde skjedd. Abel Fosdyk hevdet i sine notater at han hadde vært ombord som hemmelig passasjer. Dette var etter spesialtaltale med kapteinen. Fosdyk forklarte at kapteinen hadde fått tømmermannen til å bygge en bred plattform i baugen på skuta til sin lille datter. En dag hadde kapteinen og styrmannen diskutert hvor lenge de kunne svømme med klær på.



Kapteinen hadde hoppet uti for riktig å vise hva han kunne. To av mannskapetne hadde fulgt etter på en svømmetur rundt skuta. Plutselig lød det et skrik fra en av mannskapet som var med på svømmeturen. Han var blitt angrepet av en hai! Alle ombord, inklusive kapteinens kone og datter hoppet ned på plattformen fremme i baugen på skipet for å hjelpe. Plattformen brøt sammen på grunn av overvekt og falt i sjøen. Alle ble spist opp av haiene - bare Fosdyk berget livet ved å klamre seg til restene av den flytende plattformen. Han drev vekk fra skuta, men kom seg omsider iland etter flere dager på Nordvestkysten av Afrika.

Men . . . var dette sannheten, var det slik det skjedde? Fosdyk ga ingen forklaring på hvordan "Marie Celeste" var kommet dit den var da den ble funnet og han overdrev størrelsen på skuta ved å oppgi at den var på 600 tonn, mens den egentlig var på 200 tonn. Han nevner at mannskapet var engelsk, mens det i virkeligheten var nederlandsk mannskap ombord.

Noen bedre forklaring selv om den virker utrolig, er ikke funnet. Og etter mer enn 100 år, seiler historien om "Marie Celeste" videre, skipet som seilte uten mannskap og uten passasjerer.

Arne Drage

Returadresse:  
Postboks 1287 Vika,  
0111 OSLO  
Tlf.: (02) 41 70 41

