

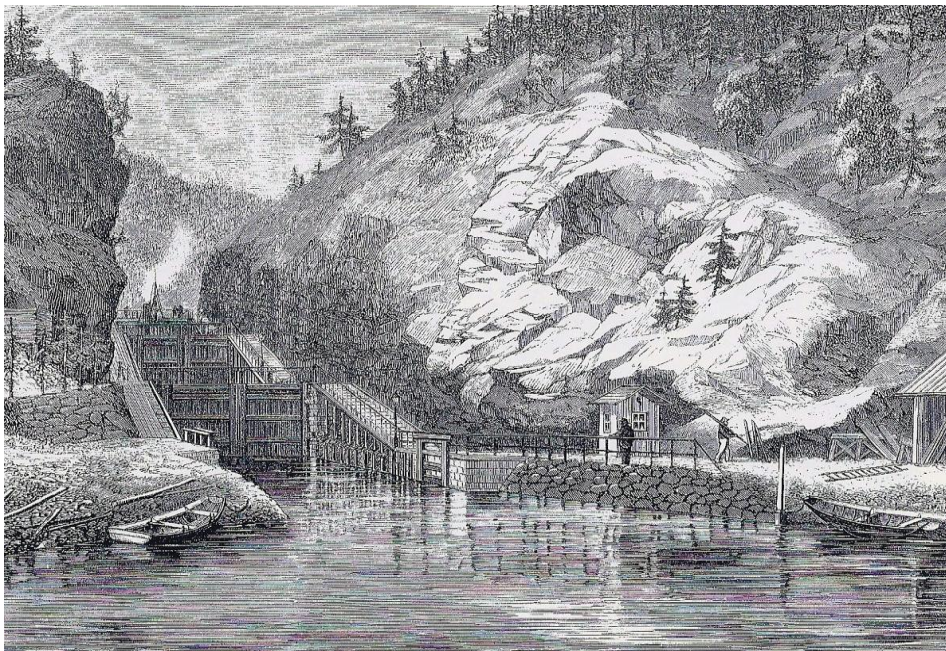
# ”Seilskuter som ble bygget ovenfor slusene i Skien – ferskvannskipene”

av  
Knut Bjerke

## 1 Bakgrunn for historien om seilskipene fra 1864 – 1874

Det er i år 150 års jubileum for åpning av slusene i Skien i 1861 og Telemarksavisa hadde allerede en reportasje om denne historiske begivenhet den 16. april 2010.

Det har i 2011 vært en storstilt feiring av dette med mange historier knyttet til slusene og kanalen.



**Løveid sluser fra tiden etter 1861<sup>1</sup>**

Et av de prosjektene lokalhistorikeren Rolf Thommessen arbeidet med før sin død i 2009, var om seilskipene som var bygd ovenfor slusene i Skien. Spesielt var Thommessen interessert i seilskipenes beskaffenhet, deres sjødyktighet, frakt og til slutt deres endelige skjebne på havet.

I den grad noen av seilskipene som var bygd ovenfor slusene i Skien, hadde tilhørighet i Langesund og omegn så ville han spesielt få frem deres historie.

---

<sup>1</sup> Kilden til bildet er fra boken ”Til Telemark” av Peter Fjågsund utgitt på Landbruksforlaget i 2001.

Rolf Thommessen fikk aldri fullført sin beretning om disse seilskipene, men etterlot seg en del dokumentasjon som jeg har benyttet som grunnlag for denne artikkelen. Det er på folkemunne uttrykt mange historier og myter om disse seilskipene som ble bygd ovenfor slusene i Skien og Løveid ved Skotfoss.

I forbindelse med at jeg arbeidet med lokalhistorikeren Jac Lund-Tangen på begynnelsen av 1970 tallet hadde vi en rekke møter hvor vi drøftet historiske tema med lokal tilknytning.

Jac Lund-Tangen hadde på den tiden intervjuet en rekke lokale sjøfolk som hadde seilt i seilskuteperioden på slutten av 1880 tallet. Jeg kan nå i ettertid huske at han nevnte at flere av de hardbarkede sjøfolkene fra seilskutetiden hadde nevnt skutene som var "bygd i ferskvann oppe i Telemark".

Det var i disse samtalen med seilskutefolkene at skipene som var bygd ovenfor slusene ble benevnt som:

### ***"Likkistene fra Telemark"***

Rolf Thommessen hadde over mange år samlet materiale om disse seilskutene som ble bygget ovenfor slusene.

Hans notater og historisk materiale vekket min interesse om disse historiske begivenheter og med basis i sjømannsforeningens historiske arkiv og andre kilder, har jeg valgt å lage en beretning om det vi vet om disse seilskipene. Vi har ikke gått inn på selve omfanget av seilskipsbyggingen<sup>2</sup>, men har tatt med noe informasjon når det faller naturlig inn i omtale av seilskipene.

Antall skip som påstås bygget ovenfor slusen varierer noe, men 22 seilskip er bekreftet, men i enkelte kilder nevnes også at det ble bygget 24 seilskip. I denne beretningen har vi valgt å presentere de 22 skip som er bekreftet bygd.

I alle tilfeller var det et betydelig antall seilskip som ble bygget ovenfor fossene i Skien.

---

<sup>2</sup> **Se kildehenvisninger til boken "Skipsbygging ved Skien og Norsjø 1864 – 1874 av Per Bernt Tufte, Genius forlag i Skien utgitt i 2005. Boken er et verdifullt kildemateriale.**

**De som har interesse av å studere historien om seilskipene som ble bygd ovenfor slusene, bør skaffe seg denne boken som er historisk interessant lesing. Den er tilgjengelig på de fleste bibliotek i Telemark og fra Forlaget Genius i Skien.**



**Gammelt kart over Skien sentrum med fossene**

Det gikk fire fosser fra Hjellevannet ned til Bryggevannet. Innerst ved Laugstolparken lå Bollefoss. Den ble oppdemmet tidlig og ble seinere vanninntak til Laugstol bruk. Lenger ute lå Langefoss. Der ligger Skien sluse nå. Etter den ligger Damfoss, som er regulert med ei damluke. Lengst sør ligger Klosterfossen. Den er også regulert og har et kraftverk.

## **2 Skipsbyggingen ovenfor slusen**

Det er ingenting i Norges seilskipshistorie som forbinder de praktfulle vannveiene overfor Klosterfossen i Skien med Norges seilskipshistorie.

Det faktum at det i tidsrommet 1864 til 1874 ble bygget minst 22 seilskip i dette området er i seg selv en forunderlighet, men hadde sine rasjonelle grunner som jeg skal komme nærmere inn på.

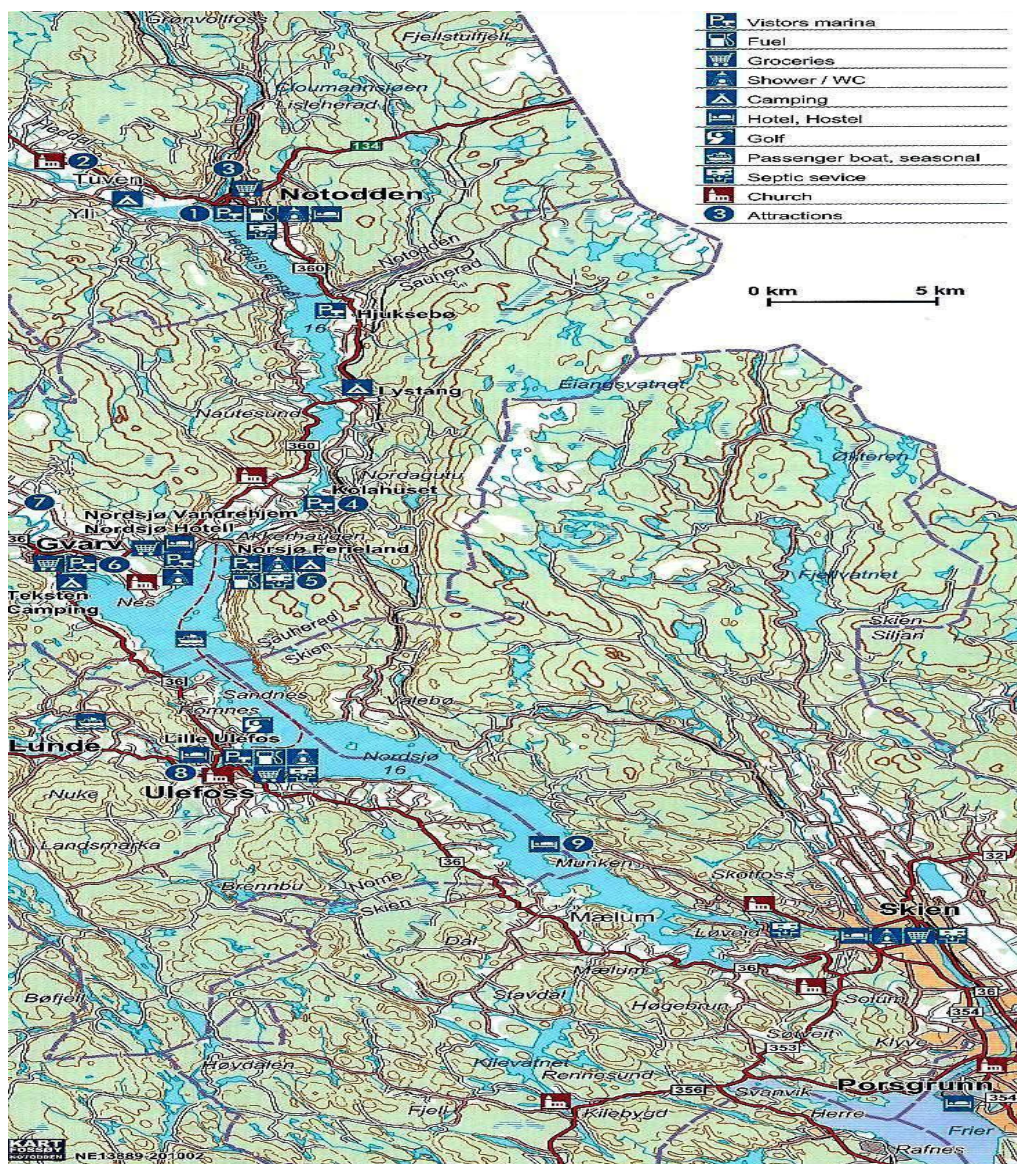
Beretninger om seilskipene som ble bygd ovenfor slusene i Skien, er en del av Telemarks historie som på en måte har gått i glemmeboken. Etter søk i historisk materiale er det nesten ingen informasjon å finne om disse seilskipene og bildematerialet av de 22 seilskipene er det lite med i offentlige medier.

Seilskipene ble bygget på enkle anlagte verftsområder på bredden av Norsjø fra Falkum og Bakkestranda ved Skien by til Ulefoss, Valebø ved Galten, Farvollen, Heddalsvannet og helt opp til Notodden.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> **På den tid ble området benevnt Hitterdal (Heddal) og to av skipene som ble bygd i dette området fikk navnet "Hitterdal" og Hitterdølen".**



På kartet nedenfor er vist det geografiske område hvor seilskipene ble bygget.



**Vannveiene ovenfor Skien hvor der ble bygget 22 seilskip på slutten av 1800 tallet**

Seilskutene ble i den tid på 1860 tallet som hovedregel ikke rigget ferdig på disse verftene som var anlagt langs Norsjø området, men skroget ble bygget ferdig.

Det var noen viktige forutsetninger for at det kunne bygges seilskip for salg på disse vannveiene:

1. Slusene var bygd og skrogene kunne sluses nedover forbi fossene i Skien til andre sjøfartsbyer hvor spesialkompetanse på riggingen av skutene var tilstede.

2. Det var godt med tømmer av forskjellige slag i området som var egnet for skipsbygging.
3. Det var tilgjengelig med billig arbeidskraft fra bondegårdene i området. Både tømrere og smeder fantes det rikelig av.
4. Skipsbyggmestre måtte imidlertid hentes inn fra andre deler av landet.
5. Det var enkelt å kunne rigge opp en bedding langs vannveiene i Norsjøområdet og ved Heddalsvannet.
6. Det var noen ildsjeler som var villig til å investere i virksomheten.
7. Partsrederimodellen hvor en rekke interesserte inkludert skipperne kunne gå inn med begrenset kapital for å få eierandel i skipet, bidro til finansiering.
8. Pengesterke personer i Ulefoss og Skiens området var villig til å investere penger i byggingen av seilskipene.
9. Rigging og utrustning av skipene kunne gjøres i Grenlandsområdet nedenfor slusene hvor kompetansen på disse profesjonene fantes.

Etter at Skien- Nordsjø-kanalen var ferdig bygget etter 1861 var det knyttet store forventninger til næringsutvikling rundt Norsjø bygdene.

Dette fremgår ikke minst av en artikkel i Skiensavisa "Correspondenten" skrevet i 1854, etter at Stortinget hadde vedtatt å bygge kanalen. Fra avisas innlegg siteres<sup>4</sup> følgende:

*"Byer vil danne sig ved Norsjøs bredder, sjøfart og skipsbyggeri vil utbre sig like til Heddals strender".*

Når det gjaldt seilskipsbygging fra 1864 til 1874 så kan man i alle fall si at avisa fikk rett i sine spådommer fra 1854.

Etter at slusene ved Skien og Løveid var ferdig i 1861 startet planleggingen med å bygge sluser for å åpne vannveien helt frem til Dalen.

Bandak-Nordsjøkanalen ble bygget fra 1887 til 1892. Langs den 17 kilometer lange strekningen mellom Ulefoss og Strengen ble det bygd 14 sluser med en høydeforskjell på 57 meter. Av sluseanleggene er Vrangfoss det største og mest imponerende anlegget.

Det er ikke kjent at det ble bygget seilskip ovenfor dette sluseanlegget.

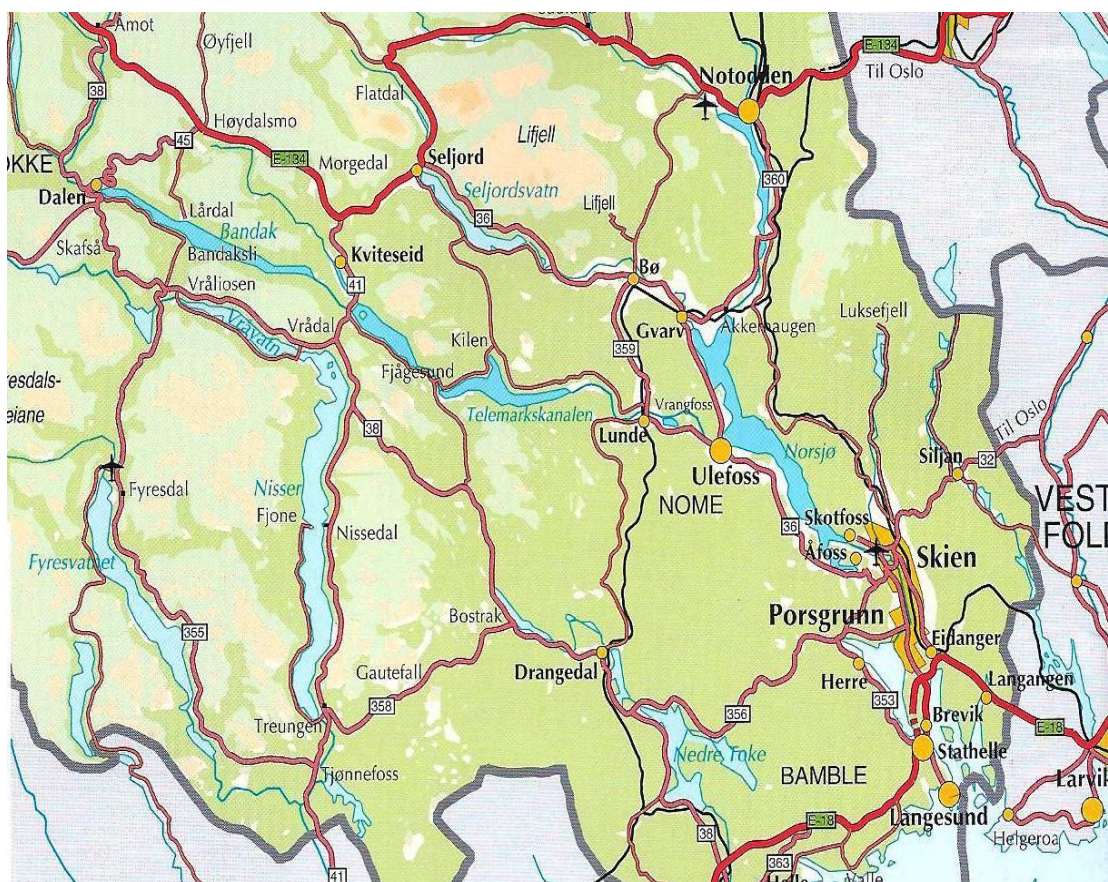
---

<sup>4</sup> Sitatet er hentet fra en avisartikkel i Varden fra 1986 av Gerhard Hedlund.





**Vannveiene hvor seilskipene ble bygd ovenfor Skien og Løveid sluser.**



**Når slusene var bygget kunne man seile helt til Dalen i Telemark**

Pådriveren for å bygge de første slusene ved Skien og Løveid, var Amtmann Hans Jørgen Chr. Aall (1806 – 1894) sønn av Jacob Aall som drev Nes Jernverk.

Hans Jørgen Chr. Aall var stortingsrepresentant for Telemark og også Stortingpresident. I perioden 1844 til 1877 var han amtmann i Bratsberg. Han var den sterke drivkraften når det gjaldt byggingen av Skien – Norsjøkanalen.



**Amtmann Hans Jørgen Chr. Aall**



**Statuen av Hans Jørgen Chr. Aall ved Løveid sluser**

### **3 Skipstyper som ble bygget ovenfor slusene**

#### **3.1 Innledning**

På grunn av slusenes størrelse og begrensning var det kun noen få skipstyper som var egnet til å bygges ovenfor slusene. De skipstypene som ble bygget ovenfor slusene i Skien begrenset seg til:

- Skonnerter
- Skonnertskip
- Skonnertbrigg
- Brigg

De fleste av de 22 seilskipene ble rigget som brigger, men vi finner og så skonnerter og skonnertskip. Som det fremgår av bildene nedenfor kunne disse seilskipene ha temmelig stor seilføring og det skulle stor kløkt av sjømannskap å tilpasse skipets stabilitet med seilføring og last spesielt i de tilfeller skipene også måtte ta dekkslast.



### 3.2 Skonnerter

Skonnert var en skipstype som hadde typisk to master med gaffelseil og topp-gaffelseil, men seilføringen kunne variere mye fra skip til skip.



**Bilde av Skonnerten "Etoile" som brukes som skoleskip av den franske marine.**



**Bilde av et to mastet skonnertrigget seilskip med gaffelseil, bramseil og røyl på formasten<sup>5</sup>**

---

<sup>5</sup> Bildet er av skonnerten "La Recouvrance". Referansen til bildet er fra åpne kilder på internett.



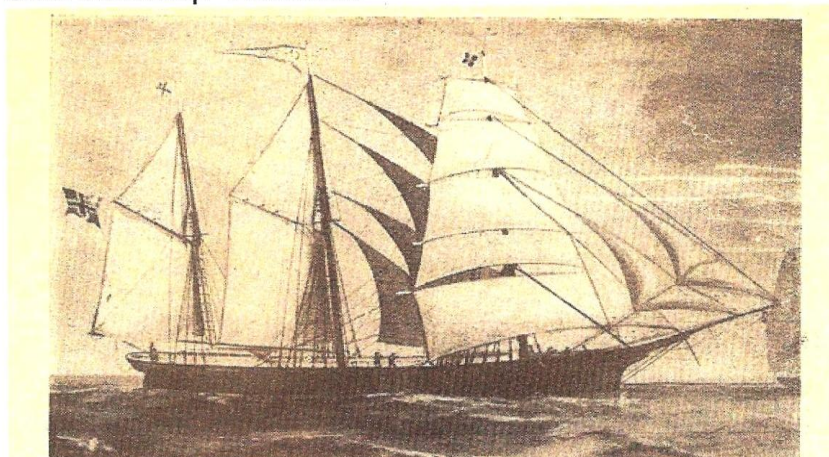
### 3.3 Skonnertskip

Skonnert med tre eller flere master kaltes skonnertskip i Norge. Vi har ikke bilde av noen av de seilskipene som ble rigget som skonnertskip ovenfor slusene, men tar med et typisk rigget skonnertskip bygget i 1876.

Som vi ser er fokkmasten fullrigget med fokkseil, undre mersseil, mersseil, bramseil og forre røyl.

Det er gaffelseil på stormasten og mesanmasten. Det er også stagseil mellom fokkmasten og stormasten. Det er topp-gaffelseil på stormasten og mesanmasten.

Skonnertskip 'Caroline'



Skonnertskipet "Caroline" bygget i 1876.<sup>6</sup>

### 3.4 Skonnertbrigg

Dette er et tomastet seilfartøy. Fokkmasten er fullrigget. Stormasten har gaffelseil og rå-toppseil. Skonnertbriggen førte dessuten stagseil mellom mastene. Skonnertbriggen kaltes også "Brigantin".



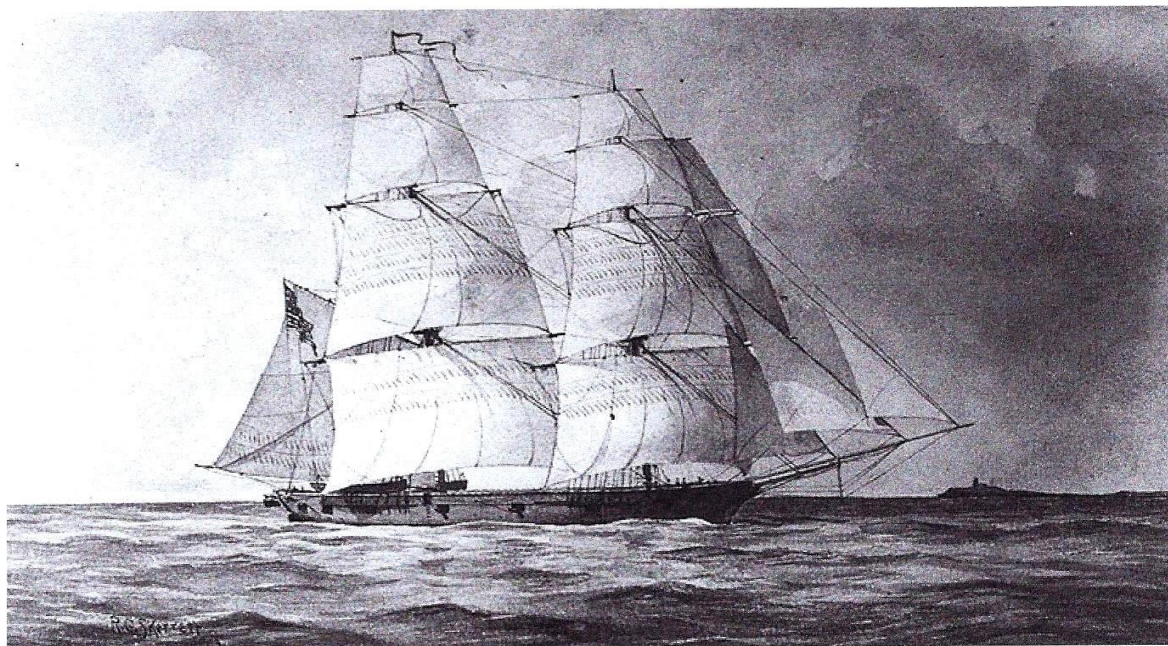
Skonnertbriggen "Iving Johnson"

<sup>6</sup> Bildet er hentet fra boken "Våre seilskip", Fredhøis Forlag 1944.

### 3.5 Brigg

Brigg er et tomastet, mellomstort seilskip med rær på begge master og gaffelseil på den aktre masten. Brigger var vanlig i perioden fra 1850 og frem til århundreskiftet. Skutene lastet godt og samtidig var de raske seilere. Størrelsen gjorde det overkommelig å både bygge og finansiere denne type seilskip lokalt.

Det var da også derfor at de fleste seilskipene som ble bygget ovenfor Skien, var av denne type seilskip.



**Bilde av briggen "Bainbridge" bygget i 1842**

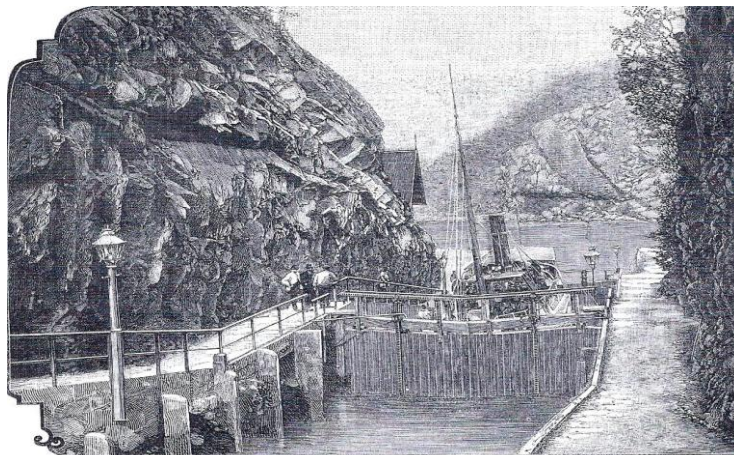
Som nevnt er det kun få bilder, tegninger eller malerier av seilskipene som ble bygget ved Norsjøs bredder.

De bilder som det har vært mulig å få tak på er presentert under skipenes presentasjon i neste avsnitt.



#### 4 Slusenes størrelse begrenset skipenes størrelse og form

Det var imidlertid en stor begrensning i forbindelse med skipsbyggingen. Skrogene måtte ikke være lengre, bredere og dypere enn størrelsen på den minste slusen ned til Skien. Det var derfor denne slusens størrelse som var avgjørende for utforming av skrogene.<sup>7</sup>



En kanalbåt i Løveid sluser. Illustrasjonen er fra 1896<sup>8</sup>

Disse begrensningene skulle vise seg å være særlig uheldig for seilskipenes stabilitet. Spesielt utformingen av skroget skulle vise seg å bli dramatisk for en rekke av seilskipene, da de var spesielt utsatt for forlis og havarier. Seilskipene ble smale, grunne, ranke og dermed ganske ustabile sammenliknet med andre seilskip av samme type bygd på samme tid.

Det viste seg at seilskipene på grunn av konstruksjonen, var lite egnet for dekklast og spesielt for lasting av trelast på dekk.

Sjøegenskapene ble derfor ikke spesielt gode og uttrykket "Likkistene fra Telemark" hadde nok sin bakgrunn i deres ustabilitet som medførte mange havarier.

Når disse skipene ble bygget var det heller ingen lover eller forordninger som regulerte mengden av dekkslast på seilskipene. Overlasting på dekk medførte ofte forlis og havarier med tragiske utfall.<sup>9</sup> På den tid var det nok ikke bare fakta om skipene som ble omtalt. Like mye var rykter og myter om disse skipene.

---

<sup>7</sup> I 1855 ble det ved kongelig resolusjon slått fast at slusene ved Løveid skulle bygges for fartøy som er 100 fot (en fot: 30,48 cm) lange, 21 fot brede og som går 8 fot dypt. Samme mål ble godkjent for Skien sluse.

<sup>8</sup> Kildene til bildene er fra boken "Til Telemark" av Peter Fjågsund utgitt på Landbruksforlaget i 2001.

<sup>9</sup> Jeg viser i denne sammenheng til Langesund og Omegns Sjømanns og Skiprederiforenings protokoller fra 1874/1875 hvor et av de viktigste tema i foreningens arbeide på den tid, var å arbeide for få reguleringer av dekkslast på seilskip. Kopi av denne protokollen ligger på Sjømannsforeningens internett side under "Historiske godbiter".



Når man forestiller seg hvordan sjømannsyrket var på den tid med myter og "jærtegn" for den minste detalj og bagatell om bord i skipene, kan man forestille seg hvordan omtalen ble av skip som var bygd ved og sjøsatt i ferskvann. På den tiden var det ikke unormalt at nybygde seilskip seilte i mer enn 40 til 50 år. Men som vi ser av tabellene nedenfor, var det svært få av "ferskvannskipene" som fikk oppleve en slik alder.

**Tabell Nr 1.**

**Levetid for seilskipene som ble bygd ovenfor slusene i Skien – "Ferskvannskipene"**

Levetidsidsepoke etter byggeår	Antall forlis eller havarier i perioden
<b>1 - 5 år</b>	<b>4</b>
<b>6 - 15 år</b>	<b>8</b>
<b>16 - 25 år</b>	<b>4</b>
<b>26 - 35 år</b>	<b>5</b>
<b>Over 35 år</b>	<b>1</b>
<b>Totalt</b>	<b>22 skip</b>

**Tabell Nr 2.**

**Levetid for samme type seilskip bygd i Norge eller utlandet i samme tidsepoke**

Levetidsidsepoke etter byggeår	Antall forlis eller havarier i perioden
<b>1 - 5 år</b>	<b>0</b>
<b>6 - 15 år</b>	<b>1</b>
<b>16 - 25 år</b>	<b>5</b>
<b>26 - 35 år</b>	<b>5</b>
<b>36 - 49 år</b>	<b>6</b>
<b>Over 50 år</b>	<b>5</b>
<b>Totalt</b>	<b>22 skip<sup>10</sup></b>

Tabellene viser antall havarier og forlis i en gitt tidsepoke for samme seilskipstype på slutten 1800 tallet. Sammenlikningen viser en betydelig lengre levetid for de seilskipene som er referert til i Tabell 2. Antall "ferskvannskip" har i denne sammenlikningen en lavere levetid enn sine søsterskip som er bygd andre steder i Norge samt i utlandet. Tendensen i sammenlikningen er temmelig klar. Seilskipene bygd ovenfor slusene i Skien, var mer utsatt for forlis og havarier i tidligere levealder enn de seilskipene vi sammenlikner med i Tabell 2.

<sup>10</sup> Seilskipene i denne tabellen er tilfeldig hentet fra boken *Norske Seilskuter*, utgitt på Fredhøis Forlag i Oslo fra 1944. Dette er ingen vitenskapelig undersøkelse, men et tilfeldig utvalgt brukt som sammenlikningsgrunnlag.

Dette kan ikke være tilfeldig, men sammenlikningen viser etter min mening at det kan være en sammenheng mellom begrensningene i byggeformen dvs. "sluseformen" og havarier av disse skipene.

Som det fremgår av skipstypene som ble bygd, kunne de ha relativ stor seilføring. Kombinasjon av for stor seilføring, ustabilitet og kan hende dårlig vær, kan være en medvirkende årsak til at så mange av "ferskvannskipene" havarerte så kort tid etter at de var nybygd.

En viktig fordel for "ferskvannskipene" var imidlertid at de var nybygde skip med god kvalitet på håndverk, treverk og skrog.

En annen god egenskap disse skipene hadde, var at de var raske seilere. Dette var viktig for mange skipsreder på den tid også. Dette gjorde at disse seilskipene på enkelte farter, kunne konkurrere med langt større skip og av denne grunn var skipene ettertraktet av en rekke skipsredere på slutten av 1800 tallet. Dette økonomiske aspektet ga fordeler til "ferskvannskipene". De fleste av seilskipene ble solgt til større skipsrederier utenfor Norsjø og Skiensområdet. Noen få skip endte opp hos skipsredere i Langesund og Brevik.

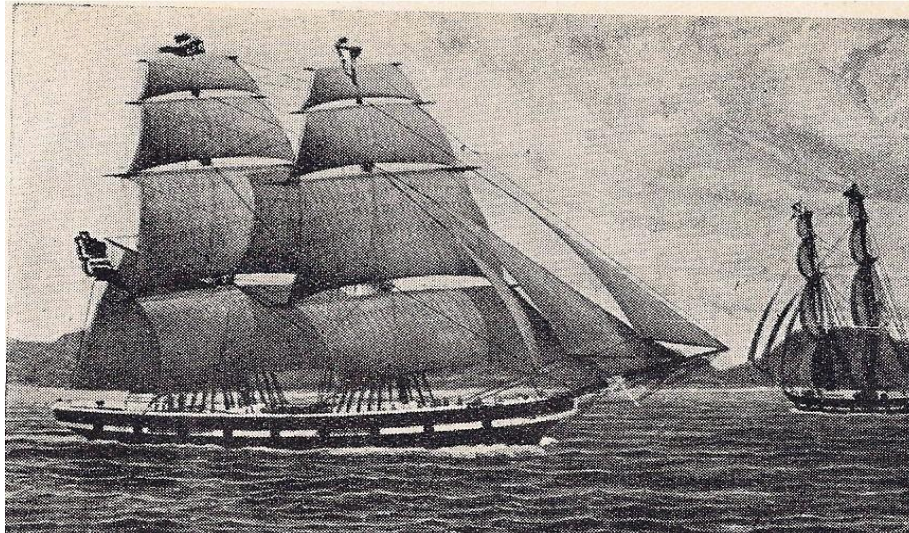
## **5 Spesiell omtale av de 22 seilskipene som ble bygget ovenfor slusene**

Da Norsjø – Skienskanalen ble åpnet i 1861 la dette grunnlaget for en helt ny industri på vannveiene ovenfor Skien. Bygging av seilskip ble etter datidens målestokk en stor virksomhet som tiltrakk seg så vel håndverkere, investorer og godseiere i nærområdet. Etterspørselen etter disse skipene ble på en forunderlig måte også stor blant mange skipredere i resten av landet på 1860- 1870 tallet. Dette utviklet seg til å bli en liten seilskipsindustri som skulle vare i mer enn 10 år.

I denne oversikten tar vi med en kronologisk oppramsing av de skip som vi i historisk materiale og i kilder har kunnet registrere som seilskip bygget ovenfor slusene i Skien. Vi har gitt en kort omtale av hvert enkelt seilskip og deres skjebne på havet. I de få tilfeller vi har fotografi av skipene er det tatt med.

## (1-3) Seilskip bygget i 1864

Briggen **"Normand"** ble bygget ferdig 18. juli 1864 på Blekebakken ved Hjellevannet i Skien og var på 65 kommerselester<sup>11</sup> (83 fot lang, 21 fot bred og ca. 10 fot dyp). Briggen er en av de første skutene som ble bygget ovenfor slusene og ble levert til Skiens rederiet Hans A. Hansen i Skien. Skipet var senere i eie hos redere i Tønsberg og Drammen. Hun forsvinner fra de offisielle registre i 1887 og antatt skjebne er at hun antakeligvis forliser i 1887. Seilte i 23 år.



Briggen **"Normand"** på 282 registertonn bygget 1854 av tre i Grimstad<sup>12</sup>

Skonnerten **"Forsøget"** ble ferdig bygget på Blekebakken i 1864. Skroget som var en av marinens tidligere kanonjoller må ha blitt fraktet opp slusene til skipbyggeriet på Blekebakken. Her ble det ombygget til en liten skonnert, på kun 14 kommerselester. Skipet forsvinner fra registrene allerede i 1869 og må antas å ha forlist. Alder: 5 år.



Kopi av kanonjolle fra 1800 tallet<sup>13</sup>

<sup>11</sup> 1 kommerselest = 2,08 registertonn.

<sup>12</sup> Vi har ikke bilde av Briggen **"Normand"** den første seilskute som ble bygget overfor slusene i Skien. Bilde er benyttet som illustrasjon og viser samme type seilskip, noe større og bygget litt tidligere enn **"ferskvannskipet"**.



Dette er det første seilskipet som ble bygget noe lengre inn i "Telemarken" og er det tredje skipet som er registrert bygget ovenfor slusene i 1864. Briggen "**Thelemarken**" var på 68 kommerselester og var bygget ovenfor Løveid sluser på Valebø ved Galten. Seilskipet var i lokal eie til 1872 da det blir solgt til en skipsreder i Drammen og senere til et rederi i Horten. Skipet forsvinner på en mystisk måte ut av skipsregistret i 1881, antas forlist. Alder: 17 år.

## (4-5) Seilskip bygget i 1865

Historien om briggen "**Hitterdal**"<sup>14</sup> er fornøylig. Den var bygget i 1865 for å skulle gå i fruktfart, men det viste seg snart at dette skipet var bygget for kort og smalt og derfor måtte sendes inn i en annen fart. Problemene med last og fart fulgte skipet i mange år og hadde sin bakgrunn i de begrensinger det lå i å få fraktet skrogene nedover slusene. "Hitterdal" var i eie hos flere Mandals redere før den ble solgt til Sverige og omdøpt til "Gøthe" og rigget som en tremastet skonnert med rær bare på formasten. "Hitterdal" ble kondemnert i 1907 og var det av "ferskvannskipene" som hadde lengst fartstid – 42 år. En gammel sjømann som kjente skipet uttalte: *"Hun var meget sterk og bygd av meget gode materialer"*.

Det andre seilskipet som ble ferdigbygget i 1865 var en brigg med navnet "**Immanuel**" (eller "**Emmanuel**"). Skuten målte 66 kommerselester og ble bygget på Blekebakken ved Skien for Tønsberg-rederen I.K. Larsen. Skipet var i eie hos redere i Tønsberg i mange år. 1885 ble skipet pårent av et dampskip i Themsen. Skipet ble reparert og var i drift helt frem til 1896 da skipet var på reise til Cardian i England med høvlede bord. Under buksering til havn gikk seilskipet på grunn og det ble så skadet at det ble kondemnert. Alder: 31 år.

## (6-8) Seilskip bygget i 1866

Briggen "**Hitterdølen**" ble bygget ved Heddalsvatnet (Hitterdal). Dette var et skip på 86 kommerselester som var bygget for Christiania Rederiselskap som på dette tidspunktet eide 5 skip. Det passerte kanalen i juni 1886 og skal etter sigende vært rigget i Porsgrunn. "Hitterdølen" var i fart i 11 år fem til 1877. Etter dette går det ut av registrene og vi kjenner ikke dets skjebne. Trolig forlist.

Så ble briggen "**Rypen**" bygget. Den var på 94 kommerselester. Det er litt uklart helt nøyaktig hvor skipet ble bygget, men i henhold til Rolf Thommessens notater er skipet bygget på Langelandsstranden i Helgen.

---

<sup>13</sup> Øster Riisøer 3- kopi av kanonjolle bygget etter originale tegninger. Bilde fra Internett.

<sup>14</sup> Hitterdal er det gamle navnet på Heddal

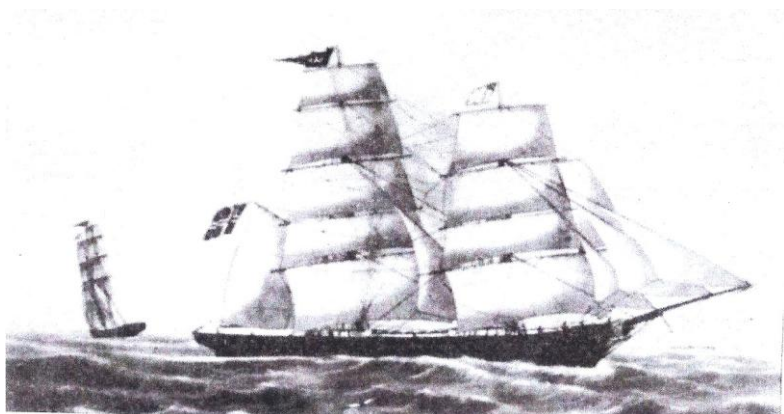
Skroget passerte kanalen i september 1866 og ble trolig rigget opp i Skien før det ble overlevert rederen i Skudeneshavn. Skipet forliste i 1869 og alle om bord omkom i forliset. Vraket ble funnet av engelskmenn sør i Cornwall og ble bygget opp igjen og omdøpt til **"Syren"**. Levetid var: 3 år

Briggen **"Holden"** ble bygget i Vassdalen i Valebø på østsiden av Norsjø. Byggherre var Christen A. Christensen i Brevik. Det var et skip på 97,5 kommerselester som var bygget for Breviks rederne Esmark & Nielsen med Kaptein J. Hansen ved roret. I 1875 hadde J. Hansen selv overtatt skuta og fungerte som reder. Skuta forliste utenfor West Hartlepool (nordøst i England på grensen til Skottland) 24. oktober 1875 på reise fra Brevik til England med trelast. Alle ble reddet. Levetid var: 9 år.

## **(9 – 12) Seilskip bygget i 1867**

Den andre skuten som ble bygd på Ulefoss, var skonnertbriggen **"Tyri"** bygget av Niels Aall. Seilskipet målte 92 kommerselester og var bygget av furu og eik for reder C. Stenberg i Tønsberg, men ble senere overtatt av H. Smebye i Skien som reder og skipper.

Seilskipet forliste natt til 4. desember 1892 utenfor Fevik Pynt ved Grimstad. Skipet var på reise fra Porsgrunn til Newcastle med telegrafstolper. Kaptein Smebye ble reddet, da han drev i land på en planke, mens mannskapet på 6 omkom. Kraftig vind og strøm hadde drevet "Tyri" mot land. Hverken fartøy eller last var assurert. Levetid: 24 år.



**Bilde av briggen "TYRI"<sup>15</sup>**

Vi viser til boken "Siste havn" - Skipsforlis på Sørlandskysten av Hartvig W. Dannevig. I Boken under kappittelet "Viljen" til å leve", er "Tyris" forlis nærmere beskrevet og spesielt skipper Smebyes utrettelige evne og mot til å overleve et skipsforlis i iskaldt vann en tidlig desember morgen i 1892.

---

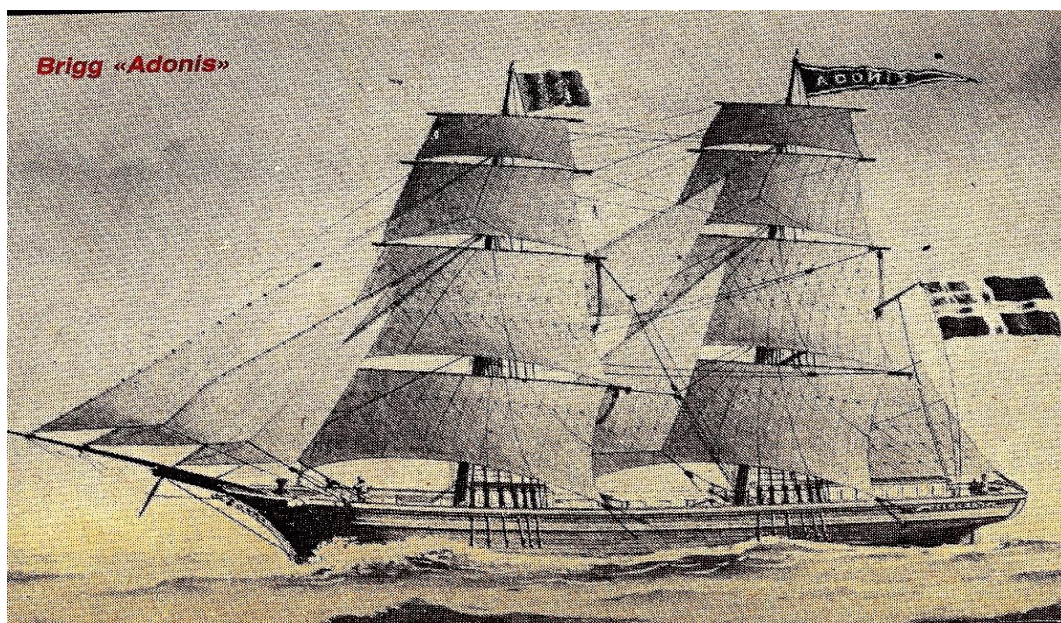
<sup>15</sup> Bildet er fra boken **Skipsbygging ved Skien og Norsjø 1864 – 1874** av Per Bernt Tufte

Hendelsen med Skipper Smebye er beskrevet i flere sammenehnger som som følger:

*“Skonnerten “Tyri” var vakkert gått ut fra Porsgrunn med en last av telegrafstolper for Newcastle. Vinden og strømmen økte på og drev “Tyri” mot land i et forrykende uvær. Riggeren klarte presset fra uværet, men lasten forskjøv seg. Etter å ha hugget inn i tre kraftige “rokk” krenget hun over med stor slagside og selv etter at riggeren var kappet nektet hun å reise seg. På kort tid ble skipet brutt ned.*

*En etter en ble besetningen skyllet over bord fra skipet. Blant de siste som klorte seg til vraket var skipsgutten på 16 år. Gutten forsvant i havet, men Smebye fikk kloret seg fast på noe vrakgods og etter tre timer i det iskalde vannet nådde han land. Halvt bevisstløs klarte han å komme frem til folk og overlevde.”*

I 1867 ble briggen **“Adonis”** bygget ved Tinnesandbukta i Heddal. Seilskipet var på 78,5 kommerselester og levert til et partsrederi i Skudeneshavn. Det var flere eiere av “Adonis” i årene 1867 til 1877 da den grunnstøter utenfor Barcelona i Spania og blir totalt vrak. “Adonis” tid i seilfart ble derfor kun ti år. På den tid var 10 år en ung alder for et nybygd seilskip av tilsvarende type og størrelse. Skipet seilte i fart på Østersjølandene og Middelhavet, Vestindia og Sør-Amerika.



**Briggen “Adonis” som ble bygget ved Tinnesandbukta i Heddal**

Briggen **“Vikingen”** ble bygget med lasteevne på 85 kommerselester på Farvollen i Sauherad. Skipet passerte kanalen i 1867 og ble rigget i Langesund. I kartoteket i Sjøfartsmuseet heter det om skipet at det ble kjøpt av en fremtredende reder i Langesund Georg Jessen Hansen. Skipet gikk i fart på Russland og de baltiske stater med trelast.



Fra et håndskrevet dokument i Rolf Thommessens arkiver kan vi lese:

*"I november 1867 gikk skroget til **"Vikingen"** ned kanalen til Skien og ble slept av slepebåten "Amtmann All" nedover fjorden. Navnet på skipet ble da antakeligvis endret til "Haapet". Rollef Lunde solgte halvparten i skroget til et interesseselskap i Langesund for 40 daler pr. kommerselste i august 1868.*

*Skipet ble først ferdigstillet i november samme år.*

*Rollef Lunde var oppført som byggmester. Han var vanlig bonde i Sauherad og hadde nok ikke greie på skipsbygging.*

*Utførende byggmester var skipstømmermann Antonius Andersen fra Eidanger. Han fikk en datter da han arbeidet med skuta ved Forvolden. Hun ble døpt i Sauherad kirke 30. mai. 1867. Foreldre Skipsbygningsmand Antonius Andersen og Johanne Jacobsdatter fra Eidanger prestegjeld".*

*Det norske Veritas opplyser i brev av 21. august 1981:*

*Vi kan fortelle Dem at "Vikingen" forliste i 1874, men det er dessverre ikke oppgitt årsak til forliset eller hvor det skjedde. Følgende opplysninger er registrert på "Vikingen" av Langesund i henhold til målingspapirene undertegnet i Langesund 30. november 1868:*

*"Brigg Vikingen" drægtig 85 læster, bygget i Forvollen Telemarken. Byggmester Rollef Lunde for Regning af ham self påbegynt 10.12.1866 og fullendt 30.11.1867.*

*Lengde i kjølen 94 fot. Lengde mellom perpendenlarisenrne 96 fot. Lengde over dækket 97 fot. Bredde i Ridset 21,2 fot. Dybde i Risset 12,8 fot.*

*Etter datidens "Adressetidenendes liste over "Fartøier" indpasserende Langesund 29.10.1870 har kaptein Olsen briggen "Vikingen" fra St. Petersburg til Montrose (?) innkommet i nordenvind. Det samme 3. september 1872. Denne gang fra Narva til London med trelast.*

Fra 1874 er P. A. Christensen (Barfod) registrert som reder. I 1874 forliste "Vikingen" ved øya Man i Irskesjøen på reise fra Amerika til England. Levealder var: 7 år.

Briggen **"Walter Scott"** med lastevne 80 kommerselster ble bygget for brødrene skipskaptein Arne og proprietær Thor Jørgensen fra Falkum i Gjerpen. "Walter Scott" var det eneste skipet som ble bygget på dette stedet. Briggen fikk forskjellige redere fram til 1874 og var registrert så vel i Tønsberg som i Drammen. Skipet forliste 6. desember samme år på kysten mellom Sørlandet og Jæren. Det var storm med sterkt snødrev. Besetningen på 8 mann omkom. Levealder var: 7 år

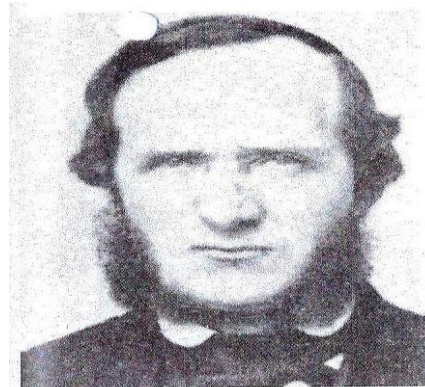
## (13-17) Seilskip bygget i 1868

Briggen **"Primitia"** ble bygget på Langelandstrand i Helgen for interesseselskapet H.C. Siljan. Skipet ble senere etter transport ned slusene og rigget i Porsgrunn. Kort tid etter at skipet var rigget og solgt skiftet det navn til **"Haakon IV"**. Briggen var på 87,5 kommerselester. Skipet ble i 1868 tatt i bruk av H. C. Albretsen<sup>16</sup> m.fl. i Brevik. Kaptein var J. Rasmussen. Senere ble "Haakon IV" også eid av T. J. Wikborg jr. fra Brevik fra 1874. Axel Esmark & Th. T. Sommerville i Langesund overtok skipet i 1877.

"Haakon IV" forliste sommeren 1879. Hele mannskapet omkom, deriblant tre personer fra Brevik. Skipet var da på reise med kullast fra Hartlepool i England til Karlskrona i Sverige. Skipet ble dermed kun 11 år gammelt.



Axel Esmark, medeier i skipet "Haakon IV".



Henrik Carsten Albretsen, eier av skipet "Haakon IV".

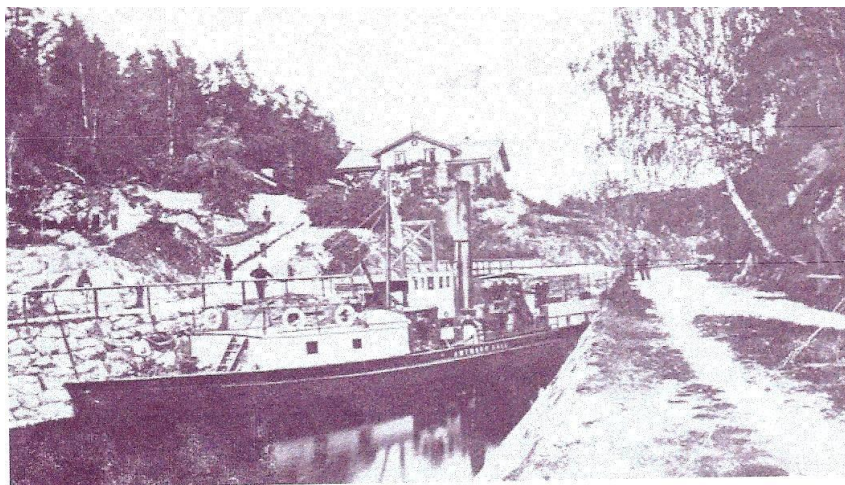
Briggen **"Vinterflid"** ble bygget ved Ulefoss med en lasteevne på 84 kommerselester som var omtent på samme størrelse med de andre seilskipene som ble bygget ved Ulefoss. Skipet ble bygget for Niels Aall og passerte kanalen i juli 1968. Hun ble tauet til Lyngør, rigget der for så å være i Lyngør rederes eie i flere år. "Vinterflid" skal ha forlist i februar 1875 nær Calabria i Italia etter kun 8 år i seilfart.

Briggen **"Fjeldgutten"** var på 85 kommerselester og som ferdig rigget målte den 102 fot lang og 21 fot bred. Skuten var bygget for Th. Jensen i Kragerø. Skroget passerte kanalen i juli 1968 og buksert ned til Porsgrunn av dampskipet **"Amtmand Aall"**. Skipet var i forskjellige Kragerø rederes eie frem til 1890.

---

<sup>16</sup> Bildene er fra boken **Skipsbygging ved Skien og Norsjø 1864 – 1874** av Per Bernt Tufte

Skipets siste ferd var i 1890 da det forsvant på reise til Kristiania laset med byggkorn. Levealder: 22 år.



**Bilde av DS "Amtmann All" på "seilas" i slusene<sup>17</sup>**

Skonnertskipet **"Johanne"** tidligere **"Thelemaksgutten"** var på 78 kommerseselester og bygget ovenfor Løveid sluser på Valebø ved Galten i Heddal for Ole Olsen Haave. Han bygget "Johanne" samt tre andre skip. Skroget til Johanne passerte kanalen på sen høsten 1868 og skipet skal på grunn av for stor bredde satt seg fast i slusen. Etter mye strev fikk de skipet løs og hun ble så buksert ned til Porsgrunn for rigging. Skipet ble frem til 1876 disponert av redere fra Stavanger. Skipet forliste i 1886, 17 år gammelt uten at detaljene om forliset er kjent.

Skonnerten **"Sterling"** tidligere **"Therese"** hadde en lasteevne på 65 kommerseselester. Skipet ble bygget i Ulefoss for godseier Niels Aall. Dette var et av skipene som passerte kanalen ferdig rigget. Skipet ble levert til redere i Lyngør og gikk både i Nordsjø- og Europafart. I følge opplysninger fra Sjøhistorisk database forliste skipet allerede i 1870 i Atlanterhavet. Leveår: 2 år.

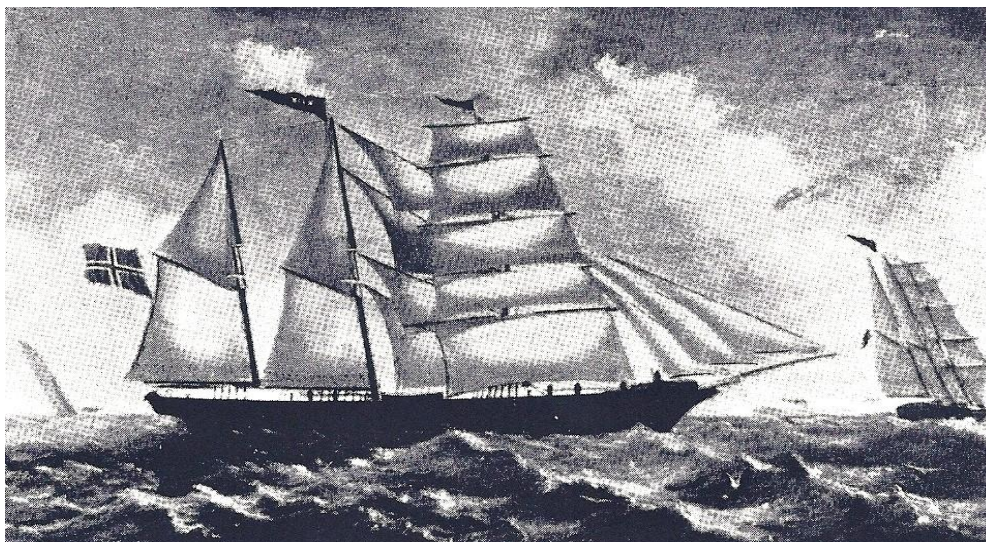
## **(18) Seilskip bygget i 1869**

En annen av Hitterdalsskutene het **"Kvik"**. Den ble bygget som skonnertskip for Ole Olsen Haave. "Kvik" var den siste skuten som Haave lot bygge. Skipet ble buksert til Kragerø og rigget der. Skipet ble senere overtatt av T. M Wikborg i Kragerø. Seilskipet forliser i 1872 i nærheten av Langesund og blir vrak, men hele mannskapet blir reddet. Skipet ble kun 3 år gammelt.

---

<sup>17</sup> Dampskipet "Amtmand All" på vei ut av Løveid-kanalen. Bilde er fra åpne kilder på internett.



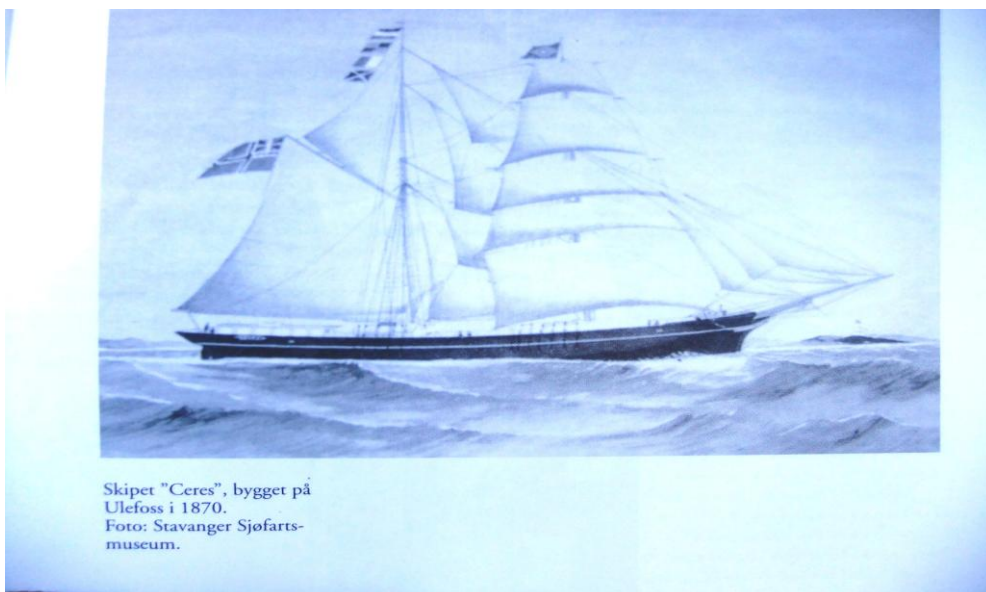


Skonnertskipet "KVIK" et av de få seilskipene vi har bilde av

## (19) Seilskip bygget i 1870

"Ceres" er en brigg, men har også fått betegnelsen skonnertbrigg. Lasteevne på 86,5 kommerseselester. Skipet ble bygget som nr. 4 på Ulefoss for Niels Aall. Skipet passerte kanalen i januar 1870 og var ferdig rigget senere på året. "Ceres" gikk i fart på Østersjøen og Nordsjøen. Fra 1872 var skipet i eie hos redere fra Stavanger. Fra 1892 til 1897 var skipet i eie hos redere i Kristiansand og Lillesand.

Skipets siste ferd var med trelast fra Larvik til Shields i England. Skipet strandet i 1897 på Østkysten av England, ble kondemnert og solgt som vrak. Levetid var: 27 år.



Bilde av briggen "Ceres"

## (20) Seilskip bygget i 1871

**"Parry"** er bygget som en skonnert. Skipet hadde lasteevne på 85 kommerselester. Skipet er bygget som nr. 5 på Ulefoss for Niels Aall som reder. Arbeidet med "Parry" startet i 1870, men den passerte kanalen i 1871 og ble rigget i Skien. Skonnerten skiftet eiere en rekke ganger og tilhørte redere i Arendal og Farsund frem til 1894. Fra 1894 ble Conelius Røe mfl fra Brevik eiere. Skipet var i hans eie frem til forliset i 1899. Skippere i den perioden skipet var registrert i Brevik var Christopher Anker Røe og Gunder Hansen.

Den 11. mars 1899 blir "Parry" forlatt i Nordsjøen etter en kollisjon med den engelske dampbåten "Champion". Hele mannskapet ble reddet. "Parry" var da på reise fra Brevik til Scarborough med is. Levetid: 28 år.



Maleri av skonnerten "Parry"<sup>18</sup>

Takket være mannskapet på "Parry" ble mannskapet på skonnerten "Elise" av Porsgrunn reddet under dramatiske omstendigheter i 1893. Fra skipsjournalen til "Elise" fortelles følgende om det tragiske forliset:

***"Torsdag ettermiddag den 28. september 1893. Etter havnemasters ordre forlot vi West Wemyss Dock (Skottland).***

***Barometeret var stadig fallende og lavt. Kapteinen hadde egentlig ikke lyst til å gå ut, da været var svært truende.***

---

<sup>18</sup> Bildet er fra forsiden på boken "Skipsbygging ved Skien og Norsjø 1864 – 1874 av Per Bernt Tufte.



**Vinden var sør-vestli med tykk luft og regnbyger, men da Havnemasteren hadde sendt los om bord og befalte skipet ut, var vi nødsaget til å gå. Kviterede losen en kabellengde av piren. Satte alle seil og styrede kurs Syd-ost.**

**Fra kl. 8 om aftenen var vinden stadig tiltagende til stiv kuling med svært hav. Tok inn seil. Pumpene i gang hele natten.**

**Kl.8 neste morgen oppdages en svær lekkasje akter i rorkisten. Kapteinen holdt skipsråd og man ble enige om å lempe lasten over bord for å lette skipet akter. Fortsatte å lempe last til kl. 6 om ettermiddagen da fartøyet tok en svær overhaling og forriggen brakk under og bare fokkmasten ble stående tilbake. Da fokkkriggen brekte tok den med seg gaffeltoppseilstangen og toppen av stormasten og alt falt over bord på babord side.**

**Sjøen var fremdeles tiltagende og skipet rullet forferdelig. Vi hadde et besværlig arbeide med å kutte riggen.**

**Nå truedes stormasten ved å gå over bord da masten ingen støtte hadde fra forut.**

**Lekkasjen i skipet tiltok og vi måtte pumpe hele tiden. Mannskapet var nå utslitt etter mer enn 24 timer i havsnød og ved pumpene. Kl 11 om aftenen besvimte Båtsmann Abraham Andreassen av utmattelse.**

**Vi holdt oss til pumpene gjennom hele natten. Om morgen kollapset lettmatros Petter Pettersen, da så det mørkt ut for oss.**

**Klokken 0630 såes en seiler akterut og vi ble enige om å heise nødflagg, som da straks ble gjort.**

**Omtent kl. 8 om morgenen var seileren under vårt akterskip og det viste seg å være skonnerten "Parry" av Brevik. Kaptein var Christopher Anker Røe på reise fra Brevik til Shields (Skottland). Han ville redde oss fra havsnød.**

**Skipet var eid av Cornelius Røe i Brevik som var fetter til skipperen.**

**"Parry" satte ut båt med styrmann A. Thorsen fra Brevik og 2 mann om bord. Båten fra "Parry" b orede under le av oss og i et gunstig øyeblikk ble tre av mannskapet tatt om bord. Da der ikke var flere å se av mannskapet tok båten seg tilbake til "Parry" og 3 av mannskapet på "Elise" var reddet.**

**Båten med samme mannskap gjorde et nytt forsøk på å redde kapteinen og styrmannen som var de siste som var igjen på vraket. Dette lykkedes i et heldig øyeblikk og de ble landet om bord i "Parry".**



***Om bord i "Parry" ble vi mottaget og hjulpet på enhver måte. Styrmand A. Thorsen fra Brevik skal især ha mange takk av oss alle for sin sjømannskap og åndsnærværelse til å redde oss.***

***Alle var reddet omtrent kl. 12 middag, lørdag den 30. september 1893. Like etter sank "Elise", men alle om bord ble reddet. Kaptein på "Elise" var O. Christian Pedersen fra Porsgrunn. Han var også eier av skonnerten.***

## **(21) Seilskip bygget i 1872**

**"Vera"** ble bygget som brigg med en lasteevne på 86 kommerselester. Den ble senere rigget til en skonnertbrigg. Skipet er bygget som nr. 6 på Ulefoss for Niels Aall som reder.

Skipet passerte gjennom kanalen i september 1872 og ble rigget i Porsgrunn. "Vera" gikk bl.a. i is-fart fra Norge til Østkysten av Amerika. Seilskipet var aldri i lokale rederiers eie, men hadde tilhørighet i Lyngør, Kristiania, Drammen og Sandefjord.

I 1898 var "Vera" på reise fra Kristiania til New Haven med is-last da den i Nordsjøen kolliderte med briggen "Pollux" av Fredrikstad. Vera fikk så store skader at den sank. Levetid 26 år.

## **(22) Seilskip bygget i 1873**

**"Ross"** ble omtalt som både skonnert og skonnertbrigg og hadde en lasteevne på 85 kommerselester. Skipet ble bygget på Ulefoss for godseier Niels Aall. Dette var skip nr. 7 som ble bygget ved Ulefoss og således også det siste seilskip som ble bygget overfor Klosterfossen. "Ross" ble rigget i Skien. Skipet var i eie hos flere redere i Larvik fra 1876 før det kom til Brevik i 1886 eid av L. J Berg i Brevik. Senere ble skipet overtatt av rederiet O.J. Berg & Nielsen fra 1893 til 1897.

Fra 1898 var rederiselskapet AS Ross v/Z. Halvorsen i Brevik eier av seilskipet. Det var kjøpmennene Lars A. Larsen og Sophus Østvedt som sto bak foretaket. Det var Thomas O. Østvedt som var kaptein.

"Ross" forliste i Nordsjøen 28. november 1901 på hjemreise fra England lastet med kull fra Hull bestemt for Horten. Skipperen Otto Østvedt og styrmann Kristen Severin Kristoffersen samt stuerten, alle fra Brevik omkom. 4 av mannskapet gikk tapt, 3 ble reddet. Levetid var: 28 år.

## 6 Etterord

Seilskipsbyggingen ovenfor slusene i Skien gikk mot slutten i første halvdel av 1870. Høykonjunkturperioden hadde vart i nærmere 15 år fra slutten av 1850 tallet, men nå gikk de lyse tider mot slutten.

Lavkonjunktur preget næringslivet fra begynnelsen på 1870 tallet og dette satte sine spor i form av lavere byggevirkosomhet for "ferskvannskipene". Investorene falt fra og prisen på skipstransport sank til et lavmål. I 1874-1875 var det definitivt slutt for denne type skipsbyggerier overfor slusene i Skien. Ny og annen virksomhet oppsto langs Norsjø og Heddalsvannet og historiene om "ferskvannskipene" gikk langsom over i historien og ble vel nærmest glemt.

Langesund og Omegns Sjømannsforening håper at vi kan være med å skape nytt liv i interessen for disse seilskipene. Ikke minst hadde det vært fint om vi kunne fått tilgjengelig flere bilder, malerier og historier om disse flotte seilskipene.

### Kilder til historien

1. Lokalhistorikeren Rolf Thommessens kilder som er gitt i gave til Sjømannsforeningen.
2. Boken "Skipsbygging ved Skien og Norsjø 1864 -1874. (Genius Forlag – Skien 2005). Boken anbefales lest av alle som har interesse for Telemarks historie og ikke minst bør den leses av personer med interesse for sjøhistoriske tema og begivenheter. Boken er i salg fra Genius Forlag Skien, men den kan også lånes fra biblioteker i Telemarksområdet.
3. Artikkel i Varden av 15. oktober 1979 "Stolte seilskuter ble bygget ovenfor slusene" av Harald Lorentzen.
4. Artikkel i Varden i 1986 "Da skutene kom til Ulefoss" av Gerhard Hedlund
5. Boken " Norske Seilskuter", Fredhøis Forlag 1944.
6. Bokserien "Våre seilskuter" (Bind I-V), Brevik Historielag.
7. Boken "Siste havn – skipsforlis langs Sørlandskysten" av Hartvig W. Dannevig, Duray Offset 1992.
8. Norsk Maritimt Museum – Malmstenregisteret
9. Sjøhistorisk database – Lillesand Sjømannsforening
10. Åpne kilder fra internett.