



Seilas

Redaksjon

Dronningen 1, Bygdøy,
Postboks A Bygdøy, 0211 Oslo.
Fax 2243 8449

Web-sider:
<http://www.seilas.no>

Ansv. redaktør

Henrich Nissen-Lie
E-post: henrich@nissen-lie.no

Redaksjonssekretær

Marianne Hope
E-post: marianne@nissen-lie.no

Faste medarbeidere:

Mikkel Thommessen,
Seilspportredaktør - E-post:
mthommessen@hotmail.com
Knut Frostad, regattaselling
Blirger Kullmann, båtbygging
Nils Nordenstrøm, havkappselling,
Peter T.M. Brandt, KNS-Nytt

Annonser/Abonnement

Norsk Maritimt Forlag AS
Alfheim 7, Postboks 473,
1371 Asker
Tlf. 6690 1610 Fax 6690 0820
Bankgiro 1620.05.07669
Postgiro 0826 0117743
E-post: post@seilas.no

Adm. direktør:

Tor-Kristian Øines

Annonseansvarlig:

Tor-Kristian Øines

Abonnement: Berit Gjeruldsen

Design

Nissen-Lie Consult A/S

Produksjon

A.s Merkur Trykk, Oslo

Abonnementspris

1/1 år (Norden) kr. 360,-
1/1 år utenfor Norden kr. 495,-
Løssalg kr. 60,-

SEILAS utkommer med ni magasiner per år. Abonnementet gjelder fra og med den måned det bestilles og løper til det blir oppsagt. Oppgi alltid abonnementsnummer ved adresseendring og andre henvendelser.

Tekst, bilder og tegninger kan bare gjengis etter tillatelse fra redaksjonen.

SEILAS - Organ for Kongelig Norsk Seilforening og Norges Seilforbund

Copyright:
Norsk Maritimt Forlag AS
ISSN 0803-0553



Blader merket er medlem av Den Norske Fagpresses Forening

fagpressen



Foto: Jan Muren

Opp av graven

Mirakelens tid er ennå ikke forbi. Etter halvannet år dypt nedsunken i mudde-
ret, på 500 meters dyp ute i Norskerenna syd for
Mandal, bryter plutselig mastetoppen på RS
10 *Christiania* havoverflaten. Få minutter senere er hele fartøyet oppe. Litt skjeggete og mose-
grodd og med seilene slurvete beslått. Men
ellers hel, den gamle gode Colin Archer-skøy-
ta. Utrolig nok var hun tett etter at de svære
pumpene hadde tømt henne for vann!

Det har vært hentet opp vrakdeler fra stør-
re dyp enn 500 meter. Men det skal være før-
ste gang at en hel trebåt er berget fra et slikt dyp.
Og aldri før har det vært drømt om å berge en
skute som har ligget så dypt i nesten to år.
Dette er derfor et stykke norsk sjøfartshistorie.
Eieren, Carl Emil *Petersen* og hans tre sønner
nektet å oppgi håpet om å få klenodiet opp
igjen. Det har kostet både penger, tid og utret-
telig oppfølging av alle nødvendige medspille-

re. Mye kan de nok takke skipsreder *Stolt Nilsen*
for som stilte bergingsfartøyet til disposisjon.
Men mange andre bedrifter, institusjoner og
enkelt personer har vært smittet av
Petersenfamiliens håp om å få *Christiania* opp
av graven.

Selv om skroget, de kraftige eikespantene
og bordgangene, synes å ha klart seg bra, var
peleormen i full gang med å ete opp skuta. Det
meste av innredningen skal også være ødelagt
av trykket. Noen enkel jobb å få henne tilba-
ke i sjøklar stand blir det derfor neppe. Men for
Christiania blir det helt sikkert et liv etter døden!

Seilas har vært så heldig å få Johan *Petersen*
til å fortelle historien om den mirakuløse berg-
gingen. Johan var med under forliset og hele
bergingen. Faste lesere vil huske Johan som
skipper på *Sorgenfri*, båten han seilte jorden
rundt og var helt nede i Antartisk med. Sammen
med vennen og co-skipperen Peder *Krogh* skrev
han fra jordomseilingen i Seilas fra 1991 til
1995.

H. N.-L.





ROV - operatørene gjorde undervannsarbeidet.



Akterenden på monitoren under løftet.

Opp fra Dypet

Bergingen av RS 10 «Christiania»

Av Johan J. Petersen

Stolt Comex skipet Seaway Kingfisher vugger bare såvidt der hun ligger 15 nautiske mil av Sørlandskysten. Solen titter over østhorisonten, det er slående vakkert, og til og med ganske varmt. En svak bris fra nord understreker bare hvor heldige vi er med været, som høyner sannsynligheten for at hele operasjonen skal gå som planlagt. Vi kan se Lindesnes i vest og Ryvingen i nord. Det er tidlig om morgenen mandag 3. mai 1999.

Vi er her fordi vi har vært her før. Men bortsett fra at posisjonen er den samme er kontrastene store.

Natten 9. september 1997 blåste det sterk kuling og kraftige bølger rullet inn over dekket på R/S 10 *Christiania*. Vi hadde pumpet og slåss i fire timer mot vannet som nådeløst fylte båten gjennom en stor lekkasje vi aldri klarte å spore opp. Klokken fire om morgenen, to minutter etter at vi gikk i flåten, sank *Christiania* på den planlagte seilasens dypeste punkt: 500 meter, midt i Norskerenna. Da vi så mastene forsvinne, trodde vi det var siste gang. Nå håper vi å se de samme mastene igjen.

Onsdag morgen ringer Carl Emil. Han har jobbet hardt og lenge for å få til hevingforsøket. -Bertelsen fra Stolt har ringt, forteller han. Operasjonen er frem-skyndet, *Kingfisher* mobiliserer fra fredag morgen.

Lørdag morgen flyr vi til Haugesund. I tillegg til Carl Emil jr og sr og meg selv, er Knut von *Trepka*, ingeniør i Kværner og skipper på RS1 *Colin Archer*, og Jan *Muren*,

ingeniør i Saga og gammelt mannskap på *Christiania*, med. De har vært gode og viktige bidragsyttere i planleggingen av hevingforsøket av *Christiania*. Knut hadde ideen og tegnet første utkast til det løfteskrevet som nå skal brukes. Det var de som først fortalte oss at det i dag er mulig å heve en båt fra slike dyp.

Ingen tilfeldigheter

Vel ombord, i *Kingfisher*, går prosjektsjef Arvid *Bertelsen* og offshore manager Vidar *Østedal* gjennom planen med mannskapet ombord. Arbeidspråket er engelsk, for besetningen er internasjonal. Det er dekksmannskap, dykkere, ROV-operatører, navigatører, cateringpersonale, og andre. Vi er 45 i alt på det snaut 300 fot lange skipet. Selv er vi overlatt til rådgivnings- og beslutningsrollen, noe som føles lett, for mannskapet er profesjonelle til fingerspissene. Vi ser fort at ingenting er overlatt til tilfeldighetene. Alle operasjoner er nøye planlagt, utregnet, vurdert og verifisert. Ethvert avvik fra planen skal godkjennes under møtet, med ny skriftlig plan og sig-

natur fra operasjonsledelsen og eierne.

Aldri før har noe skip vært hevet fra et slikt dyp. At *Christiania*, med en lang og ærerik historie, kan få æren, er riktig. Carl Emil sr sier: -Vi gjør så godt vi kan, så går det som det går. Nå gjør vi ihvertfall ALT for å få henne opp.

Kingfisher har dynamisk posisjoneringsystem (DP), dvs at trustere og propeller sentralstyres og holder skipet på den ønskede posisjonen. Bortsett fra at





Carl Emil Jr., Johan og Carl Emil følger spent med fra broen på "Seaway Kingfisher".

dette er en vital funksjon ved undervannsoperasjonen, kan hun også ligge til kai uten fortøyninger. Ingen har lov til å være på dekk uten verneøvler, hjelm og briller. Kontrollrommet er operasjonens hjerne, der dekker monitører alle bevegelser på dekk, kraner og «moon-pool» og ROV. Månebasenget er et hull tvers gjennom båten, med den største vinsjen over. Slik blir løftet plassert midt i skipet, dess-



uten har man beskyttelse fra bølgene for utstyr som heises eller låses.

Spennende gjensyn

Klokka 16 går vi fra kai. Klokka 04.25 mandag morgen er vi fremme på *Christianias* posisjon. På veien ble den spesialbygde løfteriggen til *Christiania* klargjort. Den store arbeids-ROV'en går ned en halvtime etter. 05.20 er undervannsroboten ved *Christiania*, og vi ser henne for første gang siden vi fant henne i desember 97. Vi har vært spente, for mye kan ha hendt på den tiden, men hun ser like fin ut.

To mann styrer ROV'en som rensker området rundt *Christiania* for løst tauverk og annet som kan sette seg fast i propellene. Robotarmene kutter tauverk. Waterstaget må ha korrodert, for det henger bare fast i den ene enden, og ROV'en skal kutte den andre så vi får den unna arbeidsområdet. I en skuff i magen ligger verktøyet. Robotarmen henter vinkelsliperen, men det er litt vanskelig å holde sjakkelen fast, så den hydrauliske kutteren hentes istedet. Et klipp, og tolv millimeter syrefast sjakkell er historie.

Ankeret henger litt skjevt og utenfor rekka. ROV'en løfter det hundre kilos stokkankeret med en arm, flytter det litt frem og tilbake, før det legges pent på dekket.

Planen er å legge en slynge under baugen og en rundt hekken, som kobles stramt til et løftepunkt på hver side. Roret skal kuttes i to for at stroppen skal komme inntil skroget. Et vinkelsliperblad ryker, og ROV'en må hentes til overflaten. Den tar med seg waterstaget, og vi får den første biten av *Christiania* til overflaten. Strekkfisker går rundt som den skal, greasen holder seg tydeligvis godt.

Da det andre vinkelsliperbladet ryker, forandres planen. Vi samles, blir enige om ny fremgangsmåte, underskriver på forandring av «Task Plan-CHR 001, step 5» (SCV to cut rudder) til «the aft sling will pass through the cut above the prop.shaft». Sikkerhetsstropp D vil dermed kun holde riggen på plass under monteringen.

Utrolig presisjon

Strømmen har i løpet av halvannet år fjernet endel gjørme fra området inntil skutensiden. Vi kan se åpningen til propellen. Ved hjelp av slamsugeren gjøres det større, og slyngen trekkes gjennom og kobles

Stormasten dukker opp. Den gule Rov'en er tilbake på dekk. Foto: Carl Emil Jr.



til masterlinken på styrbord.

I kontrollrommet er det konsentrert, rolig og jevn aktivitet. Ti mann jobber kontinuerlig med ROV'en og operasjonene. Shift supervisor Andy eller Garry styrer operasjonene. Samtidig jobbes det på dekk, med klargjøring av og nedsendelse av deler til riggen. På bruå flytter man *Kingfisher* i riktig posisjon. «Three meters on 280 degrees». Presisjonen er utrolig. Minst én av oss som kjenner *Christiania* er tilstede i kontrollrommet for å svare på tekniske spørsmål om båtens konstruksjon. Vi sover lite, det skjer mye hele tiden. Også for den rutinerde gjengen ombord er dette spesielt, og alle engasjerer seg i utviklingen. Knut innvolverer seg i de tekniske vurderingene, og gir verdifulle bidrag. Prosjektingeniør Johannes regner ut vinkler, løftepunkter og belastninger underveis.

Ved en feiltagelse drar ROV'en ut en splint som sikrer sjakkellbolten. Skiven ramler av og bolten sklir halveis ut. På tre kvarter klarer ROV-operatørene å montere bolt, skive og splint tilbake.

Ti tonns løftekraft

Klokka 22.33 er løfteriggen ferdig montert, inspisert og godkjent. Vi kan løfte!

Løftet på vinsjen økes til tre tonn. Vi



«Christlanla» på land i Mandal

«Lykkelig og takknemlig»

Christiania legges på tredve meter for en siste inspeksjon. Gummibåt med dykkere og pumper ligger stand by. Klokken er ni.

Vaierne beveger seg, og noe bryter overflaten. Masten kommer langsomt opp. Dykkerne fester et flagg. Sakte men sikkert kommer *Christiania* til overflaten. Vi ser på med åpne munn og smilende ansikter. –Jeg er lykkelig og takknemlig, sier far, med adresse til dem som har gjort dette mulig.

Etter masten kommer de skjeggete fallene, mesanmasten, gaffelen, bommen og tilslutt kapper og dekk. Dykkerne hopper ombord, legger fortøyninger og monterer pumper. Strømmen fra en propell treffer akterenden av *Christiania*, og baugen slenger inn mot *Kingfisher* så klyverbommen sprekker.

Snart er hun tom for vann. Og hun flyter, nesten uten lekkasje! Riktignok ligger hun dypt og er ti tonn tyngre, med trykkimpregnert treverk, madrasser og utstyr, men hun flyter av seg selv!

Dykkerne kaster rare ting opp til *Kingfisher*. En pose vakumpakket kaffe og Chilinøtter ser bra ut. Alle de rare tingene vi har spekulert over, hva som egentlig skjedde, hvordan det har gått med alt fra salonglampa til cd'ene, får vi snart vite.

Sidelengs mot land

Det har blåst opp til frisk bris og bølgene bygger seg opp. Ved normal gange vil babordsiden, der *Christiania* er, vende mot vind og bølger. Du får bakke mot land, sier jeg bekymret, men på fleip til kap-

er redd for at skroget sitter godt fast i gjørma, men alle bekymringer gjøres til skamme, baugen rører på seg. Ved 10 tonn har baugen lettet. Ved 13 tonn forlater *Christiania* hullet hun har ligget i i halvannet år. I tråd med planen henger hun nesten loddrett, med klyverbommen pekende mot overflaten.

Ti minutter senere er hun på 200 meters dyp. På hundre meter stopper løftet. Vi puster ut. Her skal hun rigges opp med to sikkerhetsropper til, og rettes opp før det siste løftet til overflaten.

Operasjonen tar noen timer, det er mange nye forbindelser og koblinger som skal på plass. Noen klarer å sove litt. En liten ROV (Sea Hawk) sendes ned for å supplere. Den kan kjøre helt inntil bunnen av *Christiania*. Kan vi finne årsaken til lekkasjen?

Sea Hawk'en kryper meter for meter langs bordgangene. Jeg hadde ventet en sprikende bordgang. Men nei, etter å ha saumfart hver kvadratfot flere ganger, er vi like kloke.

Klokken fem er den nye riggen klar. *Christiania* skal rettes opp. Vekten skal samtidig overføres til løftekranen på babord. Det er nervepirrende når den ene vaieren legger seg inntil stormasten ved fokkestaget, og presser hardt. Vi er redd for

at stormasten skal ryke under presset, men det går bra.

Redningskøyta *Øivind Lorentzen* er kommet ut. Ombord er blant annet bror Børre. Vi forteller hvordan det ligger an, og at det er kort tid før *Christiania* er oppe. Vi har sett henne i et døgn og rukket å venne oss til tanken om at hun snart bryter overflaten. Fra *Øivind Lorentzen* ser de bare *Kingfisher* og en vaier som forsvinner i havet.



«Christianla» blir forsiktig slept inn mot land.



Bilde tatt fra redningshelikopteret rett før "Christiania" gikk til bunns. (Over til høyre).

Perlemark har angrepet dekk og kapper.



Forhåpentlig stigende barometertrykk.

tein Rummelhoff. Har tenkt på det, svarer han.

Og slik blir det. I én knops fart bakker vi mot Mandal. Når selv det blir litt voldsomt i den økende vinden, kjører vi sidelengs. Med DP er alt mulig.

Sent på kvelden er vi i Mandal. Familie, venner og presse venter på kaia. Den fantastiske besetningen på *Kingfisher* har gjort sitt. Vi takker det vi rekker, går i land og vinker farvel. *Christiania* fortøyes til kaia, og nye løftestropper monteres. En time senere, drøye to døgn etter at vi forlot Haugesund, er hun på land. *Christiania* er berget!

Alle er beruset på lykke. En flaske champagne går på rundgang. Det er over midnatt, ingen har sovet særlig på to døgn. Drikkevarene fra *Christiania* var også preget av oppholdet; vann hadde trengt seg inn der også, så ankerdrammen kom fra land.

I dagene som fulgte vasket og ryddet vi *Christiania*. Treverket har varierende skader, både fra vann og perleorm. Dekket må åpenbart av, og innredningen ut, vann og perlmarkskadene er for store. Men skroget, som er av eik, ser bra ut. Vi vet langt fra all ennå, men det ser ikke ut som om perlemark har angrepet der.

Hvorfor gikk hun ned?

Det er utrolig mye gjørme og ødelagt masse overalt. Vi graver og vasker. En søppelkonteiner fylles raskt. Madrassene vei-

er 50 kilo og heises greiest ut med fallene fra masten som er gode. Det er merkelig å finne båtenes utstyr og personlige dingser overalt. Solbrillene til Carl Emil, kameraet mitt, lampen til far. Salonglampen, som han reddet fra *Rundø*, er like fin. Musikken på laserplater er like god.

Girkassen, propellaksel og styringskonsoll er bra, men motoren må kasseres. Metallbeslag har klart seg overaskende godt, ankerspillet går rundt og sjakler like så. Seil og tauverk holder glimrende stand. Noen av ølboksene var like fine, og lesker under arbeidet i sørlandsolen. Vi finner gjest- og logg-boka, den kan kanskje berges til senere seilaser.

Og lekkasjen, hva hendte egentlig da vi forliste i Nordsjøen på vei mot England i september 1997?

Vi tror vi vet svaret: I området rundt stormasten står nederste bordgang på begge sider noen millimeter ut, i omtrent tre meters lengde. Sannsynligvis har kjølsvinet, som stormasten hviler på, gitt etter over tid, den var 102 år gammel. Den store bølgen vi traff har vært utløsende årsak. Kjølsvinet har sviktet litt, muligens har

spantene løsnet i innfestningen, nederste bordgang har sprikket litt utover. Drevet må ha løsnet og vannet fosset inn over tilsammen seks meter.

Dette er hva vi nå tror, endelig svar får vi ikke før vi har tilgang overalt.

Nå skal *Christiania* nordover til Hansen Armtzens verft i Stathelle. Med mindre ødeleggelsene er mye verre enn det vi nå vet, skal hun restaureres og tilbake på sjøen. Ambisjonen er å seile *Christiania* neste sommer.

Vi takker alle som har bidratt til å gjøre hevingen mulig. Vi vil i denne omgang særlig nevne Stolt Comex Seaways og besetningen på *Seaway Kingfisher* for den svært profesjonelle håndteringen av et sær-egent og utfordrende oppdrag.

Vi skylder takk til så mange at vi blir ydmyke av all den takknemlighetsgjeld som nå påhviler oss!

Hele bergingen ble dekket med bilder og tekst på <http://www.uio.no/~jonnyb/rs10/> All informasjonen ligger der fortsatt, om du vil vite mer om denne utrolige historien.

Red.