

## Den første dampskipsfart på Norsjø

Tanken om drift av et dampskip på Norsjø og vannveien opp til Hitterdalsvannet, kom offentligheten for øre første gang i en avisartikkel om saken så tidlig som i 1843.

Det var skiensmannen Nicolay Larsen som i Bratsberg Amtstidende for 18. mars 1843, foreslo en aksjetegning for å anskaffe et dampskip på sjøen Norsjø, men responsen uteble. Året etter, i 1844 dukket dampskipssaken på nytt opp, og i 1846 stilte amtmann Falsen seg i spissen for en aksjetegning, og fikk tegnet aksjer for 7000 spesiedaler.

**Kjøpmann Wiese** fra Lillehammer hjalp til med råd og dåd i flere distrikter.

Foto: Fra forfatterens eget arkiv (se Nederst)



I mai 1848 ble kjøpmann Wiese fra Lillehammer bedt om å slutte en kontrakt i England om bygging av et hjuldampskip. Deretter ble det søkt om et lån av statskassen på 10 000 spd. til innkjøp av skipet. Dessverre for de driftige menn som sto bak prosjektet, ble lånet avslått, og dermed ble kontrakten med England kansellert.

Fra januar 1851 begynte imidlertid ting å skje i raskt tempo. Handelsstanden i Skien gikk i bresjen og man averterte i avisen om dampskipssaken. I februar 1851 ble det holdt et møte, og ved slutten av møtet hadde man tegnet 137 aksjer a 25 spesiedaler. I slutten av samme måned hadde aksjetegningen øket, og nå sto det 6625 spd. på listen. Foruten dette hadde man inne i Christiania tegnet 1000 spd.

Hvem var nå disse menn som satset tid og penger på dampskipssaken i Skien? I et møte i april var de der alle sammen, kjøpmann Juul Plesner, havnefogd Vauvert i Skien, prokurator Simon Thorbjørnsen, samt kjøpmann og skipsreder Nic. Larsen. Sistnevnte var det som først hadde luftet tanken om et dampskip så langt tilbake som i 1843.

På møte 2. april 1851 i Skien rådhus hadde man fått tegnet 646 aksjer, til sammen 16 150 spd. Nå ble det på nytt søkt om et statslån, stort 12 000 spd., og dette ble innvilget.

Endelig var det gitt grønt lys for et dampskip på Norsjø.

Den 3. mai 1851 ble den konstituerende generalforsamling holdt i Skien rådhus. Det nye selskapet fikk det omstendelige navnet INTERESSENTSKAPET FOR DAMPSKIBSFART PÅ NORSJØ, men kalles i det følgende bare for «Norsjøselskapet».

Den før nevnte Wiese var litt av en agent for bygging av dampskip på denne tiden. Han sto bak formidlingen av flere dampskipskontrakter med engelske verft. Wiese var i England, men hadde gitt generalforsamlingen et tilbud fra et engelsk verft som man nå skulle ta stilling til.

I slutten av mai 1851 kunne avisen «Correspondenten» meddele at Wiese hadde kontrahert et skip. Leveringsfristen for skroget var allerede 31. juli og maskinen 20. september.

Sommeren gikk, og i slutten av september lå seilskuten «LYNA» nede i Langesund med delene til det nye skipet om bord.

Maskinen kom i desember via Drammen. Alt var levert av det engelske verftet Marshall i North Shields, et verft som for øvrig hadde bygget 4 liknende skip tidligere for norske interesser. Nå ble delene fraktet over Geiteryggen og opp til Gåsodden ved sydenden av Norsjø, hvor skipet ble satt sammen.

Dampskipet var 130 fot mellom stevnene, 19 fot bredt mellom hjulkassene og stakk med 50 passasjerer og 20 tonn gods bare noen få fot dypt.

Det kostet 17 326 spd., men for denne prisen hadde man fått et fint skip. Den tekniske utviklingen gikk meget raskt i dampskipenes pionertid. Således finner vi at dette skipet var utstyrt med røkrørskjele av samme type som i lokomotiver, foruten jernbjelker i skovlhjulene i stedet for de tunge trebjelkene som tidligere skip hadde.

Hva skulle nå skipet hete? Navnene florerte både i avisene og på folkemunne, men man endte opp med «STATSRAAD STANG», til minne om indreminister Frederik Stang, en av foregangsmennene såvel for rikskommunikasjon som for sluseanlegget i Løveid.

MERK BOK:Internt referansenummer:B-000013

*Kilde:***Rutebåtene på Telemarkskanalene**

*Av: Harald Lorentzen*

*Thor Hansen*

*Per Svein Bratsberg*

*Utgitt på "Eget forlag" i 1985*

*Klikk her for å lese om forfatterne*

*Klikk her for å lese forordet*