



1865 DS HILDA

Type: Dampskip, stykkgoods / steam ship, general cargo. Off. nr.: 1052730

Flagg (flag): GRB Havn (port): London

Byggeår (year built): 1865/07 Bnr (Sno).: 3

Bygger (yard): John Reid & Co., Glen Yard, Port Glasgow, Scotland.

Eier (owner): Ytteröen Mining Co. Ltd, London, England.

Disponent (manager): Ytteröen Mining Co. Ltd, London, England.

Klasse (Class).: Lloyd's B1

Tonnasje (Tonnage): 553 brt, 413 nrt.

Dimensjoner (size): L: 176.4', B: 26.6', D: 16.5'.

Lasthåndtering
(cargo handling):

Kjølemaskineri
(Ref. machinery):

Navigasjonsutstyr:

Manøversystemer
(syst. for
manouvering):

Dekksmaskineri
(deck machinery):

Kommunikasjon

(comm.):

Kallesignal (Call sign):

Fremdrift

(propulsion):

Fart/forbr.

(speed/cons.):

Hjelpemaskineri (aux):

Tot. el. kraft (el.
power):

Kjeler (boiler):

Bemanning (crew):

Skipsførere :

W. Sanderson.

Historikk:

1865 Bygget som **HILDA** av John Reid & Co., Glen Yard, Port Glasgow, Scotland for Ytteröen Mining Co. Ltd, London, England. Sjø satt i mai, ferdigstilt 04/07.

1867 Forlenget. Nye mål: L: 205,4'-B: 26,6'-D: 16,5'. Ny tonnasje: 650 brt, 442 nrt.

1875 Sank hurtig 03/07 etter hun gikk på et undervannsskjær i tykk tåke utenfor Kristiansund mens hun var på reise fra Trondhjem til Newcastle, England med pyrite. Mannskap & losen berget.

Fra Nordmøre museum:

S/S "Hilda", forliste ved Øksenvågen, Averøy, 3.6.1875. Et dampskip gikk på skjær-rekka utenfor Øksenvågen på Averøy, drev av og sank. Skjærene ble etter forliset kalt "Hildafallet".

I "Romsdals Amtstidende" for 7. juni 1875 er forliset beskrevet: "Det engelske Dampskip "Hilda" havde Lørdag Aften under en plutselig opstaaende Taage det Uheld at støde paa et af Øxenvaagskjærene, Mitmaalskjæret kaldet, en Undervannsgrund beliggende mellom Stavnæs og Kvitholmens Fyre. Saavel Kapteinen som Lodsens vare paa Komandobrettet da Taagen kom, og ligeledes da Skibet stødte paa Grund; Taagen var saa tyk at de intet kunde se hverken af Landet eller Skjærene; og da de frygtede at komme vel nær grundene som Midtfjordsfaldet med den Kurs de styrede, forandres Kursen lidt,

og der styredes en liden Smule nærmere Land for muligens at faa Landkjenning om Taagen lettete saa meget, da man nu ei visste, hvor man var.

Det var imidlertid ikke gaat langt før Skibet stødte og strax begyndte at synke. Baadene gjordes klare og Mandskabet var netop indskibet, da Fartøiet gik under først med forenden og umiddelbart derefter det hele Skib. Der hengik ikke mere end 10 a 15 Minutter fra Grundstøtet indtil Fartøiet sank og Folkene fik saaledes intet bjerget af sine effekter. Da Kjederne kom under Vand skede en heftig Explosjon, som rimeligvis ganske søndersprængte Fartøiet, thi luger og andet Treværk saas at flyde op fra Dybet. Mandskabet kom med Baadene herind omkring kl. 10 1/2 om Aftenen, og det eneste levende Væsen, som gik tabt med Skibet, var en Kat, som ei findes under det Hastværk hvormed Redningen maatte foregaa. "Hilda" var ladet med Kis fra Ytterøen og skulde nu gaa til England dermed; foruden Besætningen medhadde det nogle norske Matroser, som vilde over til England for at faa Hyre. Skibet skal være sunket paa 30 Favne dybt vand, og dette i Forbindelse med den store Explosjon lader formode, at Skibet ei mere vil kunde bringes op af Dybet, og igjen blive brugbart. Det førtes av Kaptein Shanton (Shatton) og eiedes af et Firma i London." (Det var et hardt liv for skipskatter den gangen også...).

(Feil HILDA!! Lloyds Skipsregister forteller om "Hilda": 653 brt, 444 netto, 192,7 fot lang, 28,4 fot bred, 16,8 fot dyptgående. Den ble bygget i Sunderland, ferdig i 1866, bygget på 6 måneder, for eiere Thomas & Co, hjemmehørende Whitby. 90 hp. 3 cyl. dampmaskin, med skonnertrigg.)

Funnet.

Fisker og vaskerieier Halvor Dyrnes mente å vite hvor vraket lå, og kjente stedet som en god fiskeplass. I begynnelsen av mars 1974 ble jeg med ut i hans fiskebåt "Vågen". Ekkoloddet tegnet skrå bunn med en markert topp. Det så ut til at det sto en del fisk over toppen. Jeg var litt i tvil om at dette var et vrak å dykke på, og det var 55-60m dypt. Været var bra, og sikten i vannet var ypperlig. Jeg gled ned i dypet med signalline i fritt fall som en fallskjermhopper med 2x12 liter flasker på ryggen. Ut fra mørket materialiserte det seg noe stort under meg, et langstrakt vrak hvilte på den hvite sandbunnen. Jeg gled inn over midtskipet hvor en lang skorstein sto rett opp, og med et

lett trykk på draktventilen stanset jeg nedstigningen. Det var en spesiell følelse å vite at ingen hadde sett dette vraket siden det gikk ned for 99 år siden. Sikten var meget god. Fra midtskipet så jeg til begge sider nesten over hele vraket. Tredekket var borte, kun dekksbjelkene sto igjen. Jeg gled akterover og så ned på en 3-sylindret dampmaskin i maskinrommet. Under dekksbjelkene i hekken sto et stort grønt bronse-kompasshus som hadde falt ned gjennom det oppspiste akterdekket. Kompasshuset var en fantastisk konstruksjon, tre fabelfisker holdt kompasskålen med halen. Etter full bunntid gikk jeg sakte opp, og dekomprimerte som planlagt på 9, 6 og 3 meters stopp etter U.S. Divers tabell, 1-4-10 min. på egen dekoline før jeg kunne fortelle Dyrnes om funnet. Fortegningen i skalaen på ekkoloddet gjorde at sandskråningen så brattere ut, bunnen var i virkeligheten en svak hellende sandbunn.

17. mars 1974 ble funnet registrert til DKNVS, universitetet, Museet i Trondheim. Konservator Gaustad tok imot registreringen. Jeg fikk brev tilbake om at jeg kunne beholde de funn jeg gjorde i vraket mot at alt ble registrert til Museet, da vraket lå for dypt for museet. Gjennom mange år dykket jeg på vraket. Kompasshuset ble tatt opp. Skipsklokken datert byggeåret 1865 ble funnet delvis nedgravet etter at den hadde falt rett gjennom den sammenraste baugen og ned i sanden foran ankerwinchen. På styrbord side av brua hadde samtlige lanterner stått (de pleide vanligvis å bli etterfylt med olje og satt ut på sine plasser ved mørkets frambrudd.) Her hadde en etter en av dem blitt tært opp i de 100 år de hadde stått her, kobbereren var borte, glassene lå igjen. Kun en lanterne hadde overlevd galvanisk tæring og tidens tann. De andre lanternene hadde virket som anoder og beskyttet denne ene.

Glasslinsene var halvrunde uten den typiske fresnell-linsen vi kjenner i dag. Nede i akterskipet fant jeg en oktant av messing. På brua fant jeg to forskjellige logger, og en annen dykker fant en tredje type, alle slepelogger. Toalettene ombord var runde, porselenet var blåmalt med blomstermønster inne i den runde skålen. Byssa lå bak brua ved skorsteinen. Her lå det rester etter tallerkener og krus. Felles for alle vrak var de mange flaskene som fantes. I en blank flaske med vid tut var det syltede stikkelsbær! Forskjellige typer brunglaserte krus ble også funnet. I maskinrommet sto en messinglykt mot skottet til kjelerommet. Den var fylt med sedimenter, og så ut som et

timeglass med 100-års visning.

Jeg fant faktisk også et ekte timeglass i akterskipet, også skipets pisspotte med firmamerke "Ytterøen Mining Company Ltd." Samme firmamerke sto det på et nydelig eggeglass, dette kunne man snu for egg i to størrelser. En messinglysestake var et spesielt funn. En fabelisk holdt en kardang-opphenging i munnen. I opphenget satt en vertikal talglysholder i messing, blyinnfelt i bunnen, med skrufeste for et glass omkring veke på lyset. Talglyset i holderen var ennå intakt! Denne lysholderen ville holde vertikal posisjon, uansett slingring. En fjær i bunnen av talglysholderen var beregnet til å presse talglyset oppover ettersom det forbrente. Genialt, slikt lager man ikke i dag! Funnene kan du se i utstillingen i Nordmøre museums lokaler i Storgata i Kristiansund.

"Flipper"-besøk.

Under et dykk i 1976 flatet jeg ut nede over vraket på 55 m dybde da et stort grått dyr plutselig kom opp på siden av meg. Jeg skvatt så til at jeg holdt på å svelge pusteventilen. Det var en liten hval på 3m lengde. Jeg trodde et sekund det var spekkhogger, men kjente så igjen det blide uttrykket på delfinen. Denne fridykkeren hadde ingen problemer med 60-meteren, og fulgte meg lett. Jeg gled ned i akterskipet mens delfinen la seg på siden oppe på dekkssbjelkene og kikket nysgjerrig ned på hva jeg drev med. Delfinen fulgte med på mine bevegelser. Jeg lurte selv på hva jeg skulle konsentrere meg om, delfinen eller vraket. Det ble delfinen. Under oppstigningen gled den rundt meg, og "neset" borti loddet på dekompresjonslinen og tauet. Et fantastisk dykk med en trivelig dykkerkamerat!

S/S "Hilda" er nevnt i H. F. Backe og Backe & Co.'s jubileumsbok fra Trondheim. Boken viser bilde av et maleri av "Hilda" under seil og damp. Her nevnes at S/S "Hilda" ble innkjøpt av Ytterøen Mining Co. for utskipning av svovelkis fra Ytterøen. Her hadde vært drevet gruvedrift siden begynnelsen av 1600-tallet, og het opprinnelig noe slikt som "Det Ytterøiske Koberværk". Det ble ikke fart i driften før omkring 1860, da "Lysaker Kemiske Fabrik" kjøpte gruvene og begynte med utvinning av svovelkis. Etter 3 år solgte de til et engelsk selskap for 20.000 pund.

Midt i 1860-årene produserte Ytterøen ca. 40.000 tonn svovelkis pr. år, hvilket tilsvarte 40% av verdensproduksjonen.

I 1867 var det 450 mann i arbeid. For å sikre seg regelmessige skipninger bygget gruveselskapet S/S "Hilda", som sammen med et leid skip opprettet en 14-daglig rute mellom Ytterøen/Trondheim og Newcastle. Denne ruten representerte distriktets første regelmessige forbindelse med England. Skipene tok noen passasjerer, og reisetiden Trondheim/London ble derved kortere enn Trondheim/Oslo på den tiden. H. & F. Bachke var agenter for skipene og fikk mye å gjøre med denne virksomheten. Senere styrtet begge de største gruvene sammen, og det hele ebbet ut etter hvert, men driften fortsatte helt til første del av vårt århundre.

Journalutdrag ved Trondheim Sjøfartsmuseum:

"S/S "Hilda" af London, 255 1/2 K.L, 860 tonn, gikk i rutefart paa England-Trondhjem-Ytterøen, siste gang udklareret fra Trondhjem til Newcastle 2/7-1875. Sank udfor Christiansund 3/7-1875. Trondhjems Adr.avis 6/7-1875."

"Ifølge Tellegram til konsul Bachke hersteds er dampskibet "Hilda" dræktig 255 1/2 norske comercelæster og hjemørende i London lørdag aften kl. 8 den 3. dennes totalforlist udfor Christiansund. Det støtte i tyk Tåke paa et skjær og sank nesten øieblikkelig på 70 fv. dybt vand. Mandskabet reddet og ankommet til Christiansund hvor sjøforklaring formodentlig optages. Skibet havde fast Lods fra Bergen ombord og han var anseet, som en ordentlig, paalidelig og erfaren mand. Der vides intet om Skib - Ladning eller Fragt var Assureret. Skibet afgik herfra Lørdags morgen den 3. dennes med 860 Tons bedste sort Svovelkis fra Yterøens gruber.

Da de i flere år har underholdt forbindelse med Newcastle og dette sted, er der ingen tvivl om at denne afbrytelse vil forvolde adskillig ulempe for flere foretningsfolk hersteds. Skibet var ualminnelig sterkbygget og fortrinlig skikket for Kistraden." 6/7 i 1875 ble det avholdt Sjøforklaring i Kristiansund, hvor disse møtte: Captein Shatton, Kjentmand Halvar Knudsen 36 år, 2. mask. Kaners Richardson 28 år, Matros Stephen Winding 23 år, August Heslin 48 år, Consul John Allan. I Amtmannens Femårsberetninger 1861-65, Nordre Trondhjems Amt, side 13, er også "Hilda" nevnt. Skipet skal ha kostet 70.000,- spesidaler i anskaffelse.

History in English:

1865 Built as **HILDA** by John Reid & Co., Glen Yard, Port Glasgow, Scotland for Ytteröen Mining Co. Ltd, London, England. Launched in May, completed 04/07.

1867 Lengthened. New measurement: L: 205,4'-B: 26,6'-D: 16,5'. New tonnage: 650 brt, 442 nrt.

1875 Struck a sunken rock and sank quickly 03/07 in thick fog off Christiansund whilst on a voyage from Trondheim to Newcastle, England with pyrites. The crew and pilot saved..

*Kilde: Lloyd's reg., clydeships, Nordmøre museum
Samlet og bearbejdet av Steinar Norheim.
Sist oppdatert: 05/04-2020 (SN)*