

Carl Fr. Thorsager
Sjølingstadveien 271

4513 MANDAL

Sjølingstad, 16.02.2025

Agder Fylkeskommune
Postboks 788 Stoa
4809 ARENDAL

Deres ref og datum: 23/15498, 05.09.2024

OFFENTLIG HØRING – FREDNINGSFORSLAG FOR D/S BJOREN – LACX

Det vises til brev til Bygland kommune med ovennevnte referanse. I den anledning skal jeg få komme med noen kommentarer. Det skal også opplyses at jeg var stedlig ansvarlig for restaureringsarbeidet.

FREDNINGSFORSLAGET

Formalia og tekniske spesifikasjoner

Side 3: Fartøyet **navn** inneholder ikke «D/S». Se [Bjoren - Norsk fartøyvern](#)

Side 5: «Korte strekninger» knyttet til «siste halvdel av 1800-tallet». Dette er upresist og litt en uforståelig. I hvert fall «korte» kan vel strykes. Å bygge jernbane til en innsjø foregikk i stor grad frem til bilene fikk overtaket. Hva man «egentlig» mener bør komme tydeligere frem.

«Treungsbanen» er feil. Banen navn er «Treungenbanen».

Side 7: Jeg gjennomgikk i sin tid Akers tegninger da de var oppbevart ved verkstedet, og har aldri funnet flere enn en for båtene Bjoren, Dølen og Sophie. «Tegning» i flertall er oppgitt fire steder. Hvis det er rett at det finnes flere enn det ene GA, hadde det vært interessant å få disse oppgitt.

Side 7: Det finnes en sang fra tiden med Bjoren på Kilefjorden. Sangen dokumenterer en del av Bjorens arrangement. Den bør ettersøkes i lokale arkiver, f.eks hos VAM.

Side 9: Ved restaureringen fant vi KMV ´s ombyggingstegning fra 1897. Denne ble brukt som dokumentasjon ved rekonstruksjonen.

Side 10: Det burde fremheves at Storestraumen sluse ved ombyggingen var tilpasset den planlagte nye båt. Bildet av Bjoren på slippen (foto Dietrich Blanke) er utlånt av meg. Han var tysk soldat under krigen.

Side 11: I avsnittet «Saman med ...» mangler ordet «tatt», altså slik: «... fekk Hauge *tatt* to bilete ...»

Side 12: Personen som kjøpte Bjoren av Olav Frantzen Syrtveit var Torgeir D. Ose.

Side 13:

- De to små bildene t.h. er ikke tatt samtidig. Det øverste kan være tatt i 1972 (ref styrehuset), men det andre er tatt senere (styrehuset er vekk).
- Initiativ til å redde båten kom fra undertegnede. Jeg utarbeidet våren 1977 en mulighetsstudie på Telemark Distriktshøyskole, og skaffet interessert person til prosjektet hos leder i Vest-Agder fylkeskulturstyre, Knut Horverak. Studentoppgaven tok han med opp i dalen og fikk Bygland kommune til å interessere seg for prosjektet.
- De to mindre fotos er tatt på forskjellige tidspunkt. Det ser man ved at; på det ene er styrehuset på plass, på det andre er styrehuset vekk. Jeg har aldri sett båten med originalt styrehus, og så båten første gang ca 1975.

Side 14: Det øverste foto er ikke tatt av meg.

Side 15: De to bildene er tatt av meg i 1981 på Grovane.

Side 16: Bildet er tatt av meg i 1981 på Grovane. Jeg mener setningen med at «Dølen var aldri faktisk hogd opp» bør endres til «--- ble sakte med sikkert ble hogd opp». Det lå rester av den på brygga på Byglandsfjord da vi begynte med Bjoren.

Side 18: Overskriften stemmer svært dårlig med innholdet. Følgende båter er historisk sett ikke ivaretatt som **passasjerfartøy**:

- «Mår» - tømmerrekker
- «Brandbu» - lastebåt
- «Pasop» - tømmerrekker (og står fast på land)
- «Engbret Soot» - tømmerrekker
- «Mette Meng» - tømmerrekker
- «Ara» - tømmerrekker
- «Fyresdølen» er totalvrak og ligger sunket i Fyresdalsvann (sank ca 1954)

Skal listen fortsette slik kan bl.a. disse fartøyene tas med:

- «Hydro» - sunket i Tinnsjøen
- «Tinn» - sunket i Tinnsjøen
- «Finn» - sunket i Tinnsjøen

- «Fyresdal» - på land i Fyresdal
- «Stadthauptmand Schwartz» – på land i Eidsfoss
- «Ekeren» - sunket i Eikern
- og flere

Skal det ha noen verdi med en «oversikt over passasjerfartøy i innlandet» i fredningsdokumentet, vil jeg anbefale at denne siden oppdateres.

Med vennlig hilsen


Carl Frederik Thorsager