



TS N566

# Wyverns forlis

Bitten Bakke

Sommeren 2013 opplevde vi den mest dramatiske hendelsen i museets historie. Vårt flytende kulturminne Wyvern sank på 50 meters dyp sør for Gotland.

## Forberedelser til Tall Ships Races 2013

29. Juni forlot Wyvern Stavanger med kurs for Danmark for sin syvende deltakelse i Tall Ships Races. Første etappe skulle starte i Århus. Ombord var et mannskap på 9 hvorav 5 var ungdommer fra 16 til 19 år.

Wyvern var i god stand og godt vedlikeholdt. Høsten 2012 ble fartøyet overhaldt, hele riggen ble tatt ned, pusset og lakkert. Deler av tauverket ble skiftet og ny mesanmast ble dreid, pusset, lakkert og montert. Skroget ble kontrollert og pusset opp og gjennomføringer i skroget ble undersøkt og sikkerhetsutstyret ble oppgradert. Det unge mannskapet ble drillet i seiling samt håndtering av fartøyet i eventuelle kritiske situasjoner. Alt var i orden i følge regelverket for deltakelse i Tall Ships Races.

Proviand og personlig utstyr ble tatt om bord og tampene ble løsnet, fartøyet satte kurs sydover. Været var friskt og Wyvern beveget seg flott i havet, stemningen var god og alle gledet seg til å være med i regattaen.

I Århus var det skifte av mannskap. De som skulle seile første etappe kom om bord, fem voksne og fem ungdommer under 25 år. Ungdommene møtte medseilere fra andre deltakende fartøyer og fikk sett alle de 114 fartøyene som skulle stille til start. Spenningen var til å ta og føle på før startskuddet gjekk for første etappe til Helsinki.

Wyvern under seil til Århus, Tall Ships Races 2013.  
Foto: Niels Jørgen Blankholm

Wyvern, 60 fot lystbåt/havseiler er konstruert av Colin Archer, bygget ved Porsgrund Baatbygeri og sjøsatt i 1897. Fartøyet inngår i samlingen til Stavanger maritime museum og står på Riksantikvarens liste over verneverdige fartøyer. Er et nasjonalt flytende kulturminne som gjennom bruk formidler 1800-talls seiltradisjon til unge og gamle. Wyvern har deltatt i Tall Ships Races seks ganger og vunnet to etapper.

## Første etappe, Århus – Helsinki

Søndag 7. juli i 12-tiden forlot Wyvern havna i Århus. Første regattaetappe i Tall Ships Races 2013 var i gang. Vakter ble satt og Wyvern seilte godt og fikk tidlig en god plassering.

Østersjøen er kjent for å være et tøft hav, det kommer av at den er forholdsvis grunn og har lavt saltinnhold, noe som gir grov og uryddig sjø. Om kvelden, onsdag 10. juli, økte vinden voldsomt på, været ble dårligere enn meldt. Det blåste opp fra vest nord-vest til stiv og sterk kuling, med regn, store bølger og redusert sikt. Flere fartøyer valgte å bryte. Wyvern rei kulingen og slo godt i sjøene. Rundt kl. 02.00 natt til 11. juli hadde vinden en hastighet på 18 – 26 knop fra NW. Flere slag kunne merkes i fartøyet.

Klokken 02.45 gikk alarmen på lensepumpene, skuta tok inn vann. Maskinen ble startet for å øke kapasiteten på pumpene. Mannskapet heiv seg over de manuelle pumpene. Det ble først antatt at vannet kom fra sjøer over dekk som rant ned luker og røret for ankerkjettingen. Klokken tre ble hele mannskapet kallet opp på dekk. Vannet var da kommet over dørken. Lensepumpene fikk problemer på grunn av løse gjenstander som lå og fløt og tettet inntakene.

Klokken 03.21 ble det sendt ut Mayday over VHF. Klyver og storseil ble låret. Vannet steg, det var fortsatt problemer med pumpene, mannskapet startet med bøtter. Et nederlandsk konkurrerende fartøy Wylde Swan la seg stand by på nordsiden for å dempe på bølgene. Et frakteskip ble også liggende stand-by på nordsiden.

Klokken 04.20 kom to helikoptre, Lifeguard 904 og 907 fra den svenske sjøredningstjenesten. En redningsmann fra det ene helikopteret kom om bord og evakuering av mannskap startet. Vinden løyte noe, bølgene var ikke lenger så krappe og 8 av mannskapet på Wyvern ble heist om bord i helikopteret. Skipper og co-skipper ble igjen for å forsøke å berge fartøyet. Mannskapet ble fløyet til Kalmar og tatt godt vare på av redningstjenesten.

Nye pumper ble senket ned til Wylde Swan fra sjøredningstjenestens helikopter og videresendt med line til Wyvern. Vannet i fartøyet steg, en av de nye pumpene startet, den andre startet ikke.

Klokken 06.00 tok skipper avgjørelsen om å forlate fartøyet. På dette tidspunkt var begge cockpitene fullt av vann. Det ble gitt beskjed til Wylde Swan og redningshelikopteret om at forsøket på å berge Wyvern var gitt opp og at fartøyet ble forlatt. De to siste hoppet på sjøen og ble plukket opp av redningshelikopteret og klokken 08.20 landet de i Kalmar.

## Kontakt med museet

Museet ble kontaktet litt før klokken 07.00 torsdag 11. juli, beskjeden var "Wyvern tar inn vann og synker." Vi tok straks kontakt med svensk sjøredningstjeneste, for å høre hvordan det var med mannskapet. "Åtte av de ti ombord var hentet av redningshelikopteret og fløyet til Kalmar, to mann forsøker å berge fartøyet, men må gi opp og blir hentet nå", var svaret. Redningslederen ga skipperen på Wyvern og mannskapet skryt for utmerket sjømannskap i denne nødsituasjonen.

Sjøredningstjenesten hadde to båter på stedet og det ble vurdert å slepe Wyvern mot land, noe som var vanskelig da den lå svært tungt i vannet. I samtaler med oss ble det bestemt å la Wyvern synke. Havdybden ble målt til ca 50 meter og vi sa at vi kommer og henter den, og fikk til svar "Så ska det låta, det gillar vi."

Klokken 08.30 fikk vi kontakt med skipper på Wyvern, vi pratet om hendelsen og var svært glade for at alt hadde forløpt rolig og behersket. Ingen var skadet, alle var i god behold selv om de var preget av situasjonen. Vi ba de ikke tenke på at Wyvern synker, men fokusere på at den skal opp igjen.

Flere ganger etter dette var vi i kontakt med sjøredningstjenesten i Sverige for å få oppdatering om Wyvern, som fortsatt fløt tungt i vannet.

## En tragedie

Klokken 09.40 kontaktet vi på ny sjøredningstjenesten for å høre om fartøyet fortsatt fløt. De kunne da fortelle at klokken 09.20, en time etter mannskapet hadde forlatt Wyvern, hadde tre personer fra Wylde Swan bordet fartøyet for å forsøke å berge det. Dette ble gjort på eget ansvar, til tross for advarsler fra svensk sjøredningstjeneste.

Klokken 09.37 gikk Wyvern ned. Vi fikk følgende melding: "To mann fra Wylde Swan er reddet, en person har fulgt med Wyvern ned." Det var en ufattelig tung melding å få! En tragedie som kunne vært unngått, så unødvendig, vi som alt hadde startet å planlegge heving.

Det var 22 år gamle Kohn Van Gogh fra Eindhoven i Nederland som omkom, en dyktig maskinist og seiler som var mannskap på Wylde Swan. Tapet av Kohn Van Gogh gikk sterkt inn på oss alle. Det ble sendt kondolanse til Wylde Swan. Skipper på Caroline af Sandnes som også deltok i regattaen, sørget for blomster og kort fra Rogaland fylkeskommune, Stavanger kommune, museet og mannskap til en minnestund i Helsinki.

Rogaland fylkeskommune, Stavanger kommune, museet og mannskapet på Wyvern sendte en stor krans til begravelsen i Eindhoven der skipper og undertegnende deltok. Skipper holdt tale på vegne av mannskapet på Wyvern og museet. Senere på høsten ble det holdt minnestund om bord i Wylde Swan, der skipper på Wyvern deltok.

Kohn Van Gogh`s minne vil alltid følge Wyvern.

## Mediedekning av forliset

Meldingen om forliset ble raskt spredd i alle medier fra inn og utland, vi gjorde så godt vi kunne i starten og svarte på spørsmål selv om vi ikke hadde full oversikt over situasjonen i Østersjøen. Etter hvert som vi skaffet oss oversikt gikk det lettere å håndtere pressen – aviser, radio og TV.

Alt før klokken 11 denne torsdagen hadde vi lagt en plan der vi ba Stavanger Aftenblad om å fokusere på heving av fartøyet slik at vi ikke ble pasifisert av tragedien. Dette ble godt mottatt og vi kunne følge saken på sosiale medier ut over dagen der flere tok til orde for heving av fartøyet. Vi opplevde et overraskende stort engasjement blant folk og bedrifter i Stavanger, også utenfor Stavanger. Privatpersoner og bedrifter ringte og ville gi penger til heving og restaurering.

Rogaland fylkeskommune med fylkesordfører og fylkeskultursjef og Stavanger kommune med ordfører, varaordfører og politikere var rask på

banen og tilbød støtte. Vi fikk bl.a. midler til en prosjektstilling på avdelingen. En engasjert politiker i Stavanger laget på eget initiativ en Face Book side, "Hev og restaurer Wyvern". Det tok ikke mange ukene før den var oppe i over 2000 "likes", og kommentarene og heiaropene strømmet på.

Det var et rørende engasjement ut over hele dagen, kvelden, dagene og ukene som fulgte. Dette skulle vi få til, Wyvern skulle hjem til Stavanger!

## Mannskapet kom hjem

Torsdag kveld var vi på Sola flyplass og tok i mot mannskapet som kom hjem fra Kalmar. Der møtte vi dem, unge og voksne. Det var gledestårer og ungdommene ba oss om å få Wyvern fort opp, for de ville være med å seile neste års Tall Ships Races. Dette gledet oss, ungdommene var ikke skremt og hadde slett ikke tenkt å legge seilingen på hylla. De unge kunne fortelle om et voksent mannskap som med sin trygge og rolige oppførsel hadde gjort hendelsen lite skremmende og slett ikke tatt fra dem gleden av å være på sjøen. Slik skal det gjøres!

## Hvem kunne heve skuta?

Vi startet umiddelbart med å undersøke hvem som hadde kompetanse og mulighet til å heve Wyvern. Det var mange potensielle bergingsselskap som kunne ta jobben og vi var i samtaler med flere.

Vi var i nær kontakt med museets eiere, Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune, som alt samme dag tilbød bistand. Dette var godt å ha i ryggen da vi startet forhandlingene med store selskap om heving. Vi fikk med oss kommunens rådmann, advokat og kommunikasjonsmedarbeider. Personalet på MUST bidrog, både de som ikke var på ferie og de som hadde ferie. Det ble et samarbeid uten sidestykke. Pressen var også tett på, de hadde tatt våre signaler og var med på å snu fokus fra forlis til heving.

Island Constructor, konstruksjons- og brønnintervensjonsfartøy.  
Foto: Nils Olav Nergaard

#### ISLAND CONSTRUCTOR

ble designet ved Ulstein Verft AS i 2008 og var da det tredje brønnvedlikeholdsskipet i verden, – og var det eneste med X-Bow. Nybygget var det første spesialfartøyet fra Ulstein Designs S-serie som ble kontrahert. Fartøyet er 120 m. langt og 25 m. bredt og skroget ble bygget i Polen ved Maritim-Shipyard Spolka. Fartøyet er et av de større konstruksjons- og brønnintervensjonsfartøyene som opererer i Nordsjøen og har hjemmehavn i Ålesund.

## Island Offshore

På kvelden torsdag 11. juli hadde ansatte i selskapet Island Offshore en hyggelig sammenkomst på HansenHjørnet. Det store samtaleemnet var Wyverns forlis. Det ble diskutert om en heving ved hjelp av fartøyet Island Constructor kunne gjennomføres. Etter som kvelden ble mørkere, ble det fablet om å seile Island Constructor inn Vågen med Wyvern på dekk og sjøsette den til jubel av skuelystne mennesker. Slik kunne de gjøre en innsats for kulturminnevernet og Island Offshore ville også få god reklame.

Mandag 15. Juli var jeg på møte i Island Offshore. De hadde tid og fartøy og kunne mobilisere i begynnelsen av august. Det var bare ett hinder, fartøyet var i kontrakt og måtte frigjøres fra den for å kunne utføre oppdraget. Samtaler og forhandlinger ble startet med oppdragsgivere i oljebransjen. Da var det godt å ha ordfører og fylkesordfører med på laget.

Det frivillige mannskapet på Wyvern deltok i planlegging av heving og mobilisering sammen med Island Offshore. Dette pågikk parallelt med forhandlingene, det var ingen tid å miste skulle vi få hevet fartøyet i den tiden Island Constructor hadde et "vindu". Mannskapet på Wyvern gjorde en fenomenal jobb, mye utstyr måtte mobiliseres. Det ble hektisk møtevirksomhet og Island Offshore planla denne jobben like profesjonelt og nøyaktig som et hvilket som helst oppdrag i Nordsjøen.

To uker etter at Wyvern forliste var plan og kontrakt klar og vi kunne gå til pressen med informasjon om at Island Offshore med sine samarbeidspartnere FMC Technology, Aker Solutions og Oceaneering tok oppdraget. Med dette laget visste vi at operasjonen var i de beste hender. Planen var å seile Island Constructor til Østersjøen i begynnelsen av august for å heve fartøyet. Da kontrakten var i boks var ikke kapteinen sen om å sette kursen for Stavanger og Rosenberg Verft for mobilisering for oppdraget i Østersjøen. Fartøyet befant seg da på oppdrag vest av Shetland.





## Mønstring

Mandag 5. august mønstret vi på Island Constructor. I det vi gikk opp landgangen møtte vi avmønstrende ROV mannskap fra Oceaneering. Litt mutte i humøret, da de ikke ville hjem. De ville være med på dette spennende oppdraget utenom det vanlige, og vi kunne ane en liten misunnelse overfor deres kolleger som mønstret på.

Mannskapet på Wyvern hadde skaffet alt utstyr som skulle til for heving og



Sterkt møte i Østersjøen. Skoleskipene Christian Radich og Statsraad Lehmkühl gjør ære på Island Constructor som skal hente Wyvern hjem til Stavanger.  
Foto: Nils Olav Nergaard

frakt av Wyvern hjem. En krybbe var sveist sammen på Rosenberg Verft og alt var på plass på kaien da Island Constructor la til. Mange større og mindre selskap ga sitt bidrag i form av utstyr og arbeid for mobiliseringen. Det ble et imponerende dugnads- og spleiselag.

## På oppdrag i Østersjøen!

Ombord på Island Constructor kjente vi en elektrisk stemning. Alle var gira på oppgaven og sammen skulle vi på et helt spesielt oppdrag i Østersjøen! Vi var tilsammen 60 mann og kvinner, 8 av disse var fra museet/mannskap på Wyvern. Da vi passerte Helsingør ble en mob-båt sjosatt for å hente en fotograf og en journalist fra Stavanger Aftenblad og en forsikringsagent fra

Survey Association som representerte vårt forsikringselskap Codan.

I Østersjøen, langt fra land, ble vi møtt av skoleskipene Christian Radich og Statsraad Lehmkuhl. De var på vei til andre oppdrag etter å ha deltatt i Tall Ships Races. De visste godt hvilket oppdrag Island Constructor var på og la om kursen for å møte oss i havet. De laget bro og vi seilte mellom fartøyene til jubel, shanty og lydsignaler fra begge sider. Dette var et historisk møte i havet som berørte det innerste i et hvert sjømannshjerte om bord i Island Constructor. En hendelse som viser Wyvern sin betydning innen seilermiljøet, Tall Ship Races og som et nasjonalt flytende kulturminne. Dette forsterket meningen med oppdraget!

Vel framme i posisjon i Østersjøen var mannskapene fra Oceaneering ikke sene om å sende ROV-ene ut på oppdrag. ROV-kontrollrommet ble hjertet under operasjonen og det var her vi oppholdt oss. Her var det mye kunnskap, entusiasme og dyktige folk som klargjorde utstyret og planla detaljene.

Spenningen var til å ta og føle på!

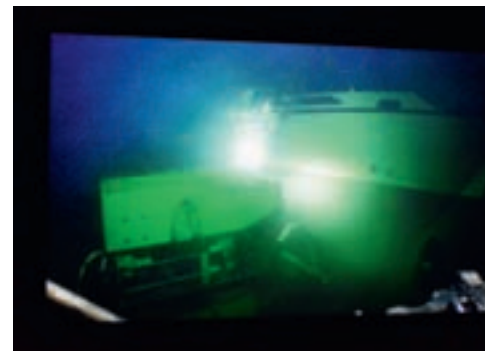
Wyvern ble funnet, fartøyet stod på kjølen med en tanke krenkning mot styrbord. Fokk, mesan, rederiflagg og det norske flagget var oppe. Rydding på dekk og rundt båten ble utført av ROV-ene og graving av grøfter under fartøyet ble utført med to ROV-er.

Å feste løfte- og sikringsstroppe under og rundt Wyvern var et imponerende presisjonsarbeid som ble perfekt utført. Det ble litt av en jobb, mye mer utfordrende enn først antatt og operasjonen tok noe lengre tid enn planlagt, på grunn av den seige leiren som fartøyet sto i.

Kjært var øyeblikket da kranen ble satt i posisjon og løftet startet. Følelsen når Wyvern kom til syne fra dypet og brøt vannskorpa 11. august, nøyaktig en måned etter forliset, var ubeskrivelig! Et stort øyeblikk som vi aldri vil glemme!

Da fartøyet hang i stroppe over vann fikk vi bekreftet vår antakelse om at det var kjølbolter som hadde sviktet. Vannet rant ut mellom de to nederste bordgangene foran stormasten.

Undersøkelser etter at fartøyet var satt i krybba, viste at det var brudd i to kjølbolter. Skroget ble midlertidig tettet av vår båtbygger på returen til Stavanger samtidig som hovedmotor, hjelpemotor og pumper ble overhaldet av våre folk og dyktige maskinister på Island Constructor.



ROV graver tunneller under Wyvern for å kunne trekke løftestropper rundt fartøyet.  
Foto: Nils Olav Nergaard



Et stort øyeblikk da Wyvern kom til overflaten.  
Foto: Bitten Bakke



Båtbygger Sverre Naustvik tetter lekkasjen før sjøsetting i Vågen.  
Foto: Bitten Bakke

Vannet renner ut over nederste bordgang. Dette viser at det er brudd i kjølbolter.  
Foto: Bitten Bakke

## Mediedekning

Stavanger Aftenblad valgte å "streame" oppdraget i Østersjøen og sendte direkte på internett. Hevingen ble filmet med kamera på ROV-ene og kamera på dekk, det var faste sendinger flere ganger per dag, med intervjuer og opp-tak rundt på fartøyet. Det var veldig mange seere i inn og utland som fulgte sendingene. Det kom inn kommentarer og spørsmål fra seerne som vi for-søkte å svare på underveis så godt vi kunne.

Sendingene fikk utrolig stor interesse! Dette var det flere grunner til, det var sommer og "agurktid", fenomenet "stilleTV" hadde slått godt an i Norge med programmer som "Hurtigruta - minutt for minutt" og "Bergensbanen – minutt for minutt", interesse fra offshorenæringen og til sist også den omfattende in-teressen for Wyvern som verna kulturminne, gjorde at seertallet var oppe i nærmere 100.000 enkelte dager.

## Wyvern hjem til Stavanger

På veg hjem med fartøyet på dekk, jobbet vi lange dager for å rense skuta innvendig. Mye av innredningen var slått i stykker, mat, utstyr og personlig bagasje lå hulter til bulter og ble tatt ut. Alt ble vasket og det som kunne brukes ble skilt fra det som måtte hives. Alle klær og alt skaffetøy ble vasket av mannskap på Island Constructor og gjort klar for bruk. Mye var klart da vi seilte inn Byfjorden onsdag 14. august.

Vi ble møtt av mange flaggpynta fritidsbåter som kom oss i møte og byens brannbåter sprutet med vannkanonene. I Vågen stod folk tett i tett på kaien da Island Constructor skled inn i havnen.

Personalet på MUST og Island Offshore hadde laget et veldig godt program for velkomsten til Stavanger. I et telt i havnen var det satt opp en utstilling om Wyvern og Island Constructor og frammøtte fikk gratis is og pizza.

På en scene i havna stod Sømandsforeningens shantygruppe og sang, ord-fører Christine Sagen Helgø holdt tale og ønsket Wyvern velkommen hjem, det gjorde også skipsreder Håvard Ulstein, direktør i Island Offshore V AS. Skipper på Island Constructor fikk en modell av Wyvern som skal stå i ombord så lenge skipet seiler.

Island Constructor la seg noen meter ut fra kaikanten, og sjøsatte Wyvern til



Mange lystfartøyer møtte oss i Byfjorden for å ønske Wyvern velkommen hjem.  
Foto: Bitten Bakke

Skuelystne sto tett i tett på Strandkaien og på scenen sto Sjøemandsforeningens shantygruppe og sang.  
Foto: Bitten Bakke

stor jubel fra frammøtte tilskuere. Motoren ble startet og fartøyet gikk for egen maskin til Naustvik slipp for reparasjon.

Drømmen til gutta fra Island Offshore torsdag kveld 11. juli på HansenHjørnet ble til virkelighet. Mer elegant går det ikke an å gjøre det!

Etter sjøsettingen gikk Island Constructor til kai og frammøtte fikk omvisning i skipet.

På Stavanger maritime museum ble hjemkomsten feiret med mat, drikke og taler for ca. 100 inviterte gjester. Når festen sluttet på museet, fortsatte feiringen i Nortun AE 87 der hele mannskapet på Island Constructor ble invitert. Det ble trangt og hyggelig om bord og festen holdt på til tidlig neste dag.

## Imponerende teamwork

Arbeidsmiljøet om bord på Island Constructor var preget av samhold, stolthet, kreativitet og profesjonalitet. Det var imponerende å oppleve samarbeidet mellom selskapene som var involvert i operasjonen. Island Offshore, FMC Technology, Aker Solutions og Oceaneering har gjort en kjempejobb med en oppgave som har krevd kreativitet, dyktighet og kjappe beslutninger. Det har vært en glede for oss å bli kjent med alle involverte og spesielt mannskapet fra Oceaneering som utgjorde selve heveoperasjonen. Som piloter for ROV-ene, var de våre øyne og arbeidshender ombord og fokus var til enhver tid rettet mot dem.

Museum Stavanger, Stavanger maritime museum vil takke alle som har hjulpet oss, våre eiere Rogaland fylkeskommune, Stavanger kommune, det frivillige mannskapet på Wyvern, mannskapet ombord i Island Constructor, på land hos Island Offshore, Oceaneering, FMC Technology, Aker Solutions, større og mindre bedrifter i Stavanger, Stavanger Aftenblad, privatpersoner, alle som tok del i dette dugnadsarbeidet med å få Wyvern hjem til Stavanger. En drøy måned etter forliset var Wyvern hjemme i Stavanger takket være et fantastisk dugnadsarbeid, uten slik hjelp ville aldri dette vært mulig! Vi skal være stolte av den kompetansen, handlekraften og interessen for kulturvern som finnes i regionen! Vi klarte det sammen!!





## Restaurering av Wyvern

Vel hjemme i Stavanger ble Wyvern satt på slipp hos Sverre Naustvik. Her ble det foretatt reparasjoner på skrog og tre kjølbolter ble skiftet. Mannskapet på Wyvern la ned mye dugnadsarbeid for å klargjøre fartøyet for seilassen til verft for restaurering.

Det ble utlyst anbudskonkurranse på Doffin og det kom inn tre tilbud hvorav to var fra Norge og ett fra Danmark. Ved en samlet vurdering av tilbudene var det Hvide Sande Skibs- og Baadbyggeri AS i Danmark som kom best ut.

I januar 2014 seilte Wyvern på egen kjøll til Hvide Sande for restaurering. Vi følger restaureringen tett og det vil bli laget en rapport over arbeidet som blir grunnlag for neste artikkel om Wyvern.

Wyvern er ventet hjem igjen til Stavanger i midten av juli 2014.







Mannskap om bord på Island Constructor under operasjonen i Østersjøen. Foto: Nils Olav Nergaard

## Wyvern Shipwrecked

In the summer of 2013 Wyvern sank to a depth of 50 metres south of Gotland in the Baltic Sea. Wyvern is a 60 foot yacht, designed by Colin Archer, built by “Porsgrund Baatbygeri” and launched in 1897. The vessel is part of the collection of Stavanger Maritime Museum and on the Norwegian Cultural Heritage list of protected vessels. Wyvern has participated in the Tall Ships Races six times, winning two stages.

Wyvern was well maintained and in good condition. Everything was in order and in accordance with the rules for participants in the Tall Ships Races. Sunday 7 July 2013 Wyvern left the harbour in Aarhus for the first of the Tall Ships races 2013. The moderate wind blew from the west north-west and by noon had increased to gale force. At 2.00 a.m. during the night of 11 July the wind reached speeds of between 18 and 26 knots from the NW. The vessel was subjected to a severe pounding from the sea

At 2.45 a.m. the alarm sounded on the bilge pumps. The ship was taking in water. The engine was started to increase pumping capacity. At 3.00 a.m. the crewmembers were called up on deck. The water was now above the cabin floorboards. The bilge pumps were continuously clogging due to loose objects floating in the interior. At 3.21 a.m. a Mayday call was sent over the VHF radio. A Dutch ship participating in the race, Wylde Swan, came to assistance and stood by windward to create shelter from the waves. At 4.20, two helicopters arrived from the Swedish sea rescue service and initiated the evacuation of the crew. The skipper and co skipper stayed behind in an attempt to salvage the vessel. At 6.00 a.m. the skippers also abandoned the vessel. At this point, both cockpits was filled with water. It was broadcasted over VHF to the Wylde Swan, and the rescue team that the vessel was now abandoned. At 8.20 a.m., the whole crew was safely berthed

in Kalmar. The Maritime Museum in Stavanger, the owner of the vessel, was continuously in contact with Swedish sea rescue services during the entire rescue operation. Already at this stage, we had communicated that we would return to raise the vessel.

At 9.20 a.m., one hour after the crew had abandoned the ship, three people from Wylde Swan boarded Wyvern in an attempt to salvage the vessel. These actions were at their own risk and conducted in spite of warnings from the Swedish sea rescue services. At 9.37 a.m. Wyvern sank. Two of the men from Wyvern were rescued. Sadly one man was trapped, and dragged down with Wyvern. This was a tragic event that could have been avoided. It was Kohn Van Gogh from Eindhoven in the Netherlands, crew member of Wylde Swan, who drowned. The loss of Kohn Van Gogh deeply affected all of us. The tragic outcome will always be remembered.

We immediately started to investigate who could raise Wyvern. On Monday 15 July we were invited to a meeting with Island Offshore who are the owner of amongst other vessels, Island Constructor, a large vessel that could undertake the salvage operation in early August. The vessel was on contract but could be released to perform the salvage mission. Negotiations started and two weeks later, the contract was signed, and the salvage plan for rescuing Wyvern was ready. Island Offshore with partners from FMC Technology, Aker Solutions and Oceaneering undertook the assignment free of charge. Island Constructor with its characteristic X-Bow design, commissioned for construction and well intervention in the petroleum industry, had all the necessary facilities. On Monday 5 August, we sailed from Stavanger. On arriving in the Baltic Sea, Island Constructor was greeted by the two Norwegian sail training ships Christian Radich and Statsraad Lehmkuhl in honour of the mission of bringing Wyvern back to Stavanger.

Wyvern was located and found standing upright on its keel embedded in clay. Excavation of two trenches under the vessel was carried out using two ROV's, enabling lifting and securing straps to be attached under and around Wyvern. On 11 August, exactly one month after sinking, Wyvern broke the surface again! When the vessel was lifted out, hanging in the straps, we saw that water poured out between two boards near the bottom in front of the mainmast, indicating a breakage in the keel bolts. Our boat builder temporarily sealed the hull and the crew gave the main engine a full overhaul during the return voyage to Stavanger.

On Wednesday 14 August, Island Constructor sailed into the port of Stavanger accompanied by numerous local boats and yachts. In the town centre hundreds of spectators filled the quayside waiting for Island Constructor and Wyvern's arrival. The Mayor of Stavanger was present to welcome Wyvern home. Island Constructor positioned itself using its Dynamic Positioning System in the centre of the narrow harbour and launched Wyvern right in front of all the spectators who gave a huge round of applause for the achievement. Wyvern's engine started up on the first attempt, and the vessel sailed under its own power to Naustvik Slipway for repairs.

Stavanger Maritime Museum would like to thank everyone who has helped us, local industries, ordinary supporters of Wyvern, the volunteer crew of the Wyvern, the crew aboard the Island Constructor, Island Offshore, Oceaneering, FMC Technology, Aker Solutions, larger and small businesses in Stavanger, all whom took part in this joint effort to get Wyvern home to Stavanger, only one month after she sank.

We are very proud and grateful of the expertise, vigour and interest in cultural values that exist in the region!

In January 2014 Wyvern sailed on its own to Hvide Sande in

Denmark for a complete restoration, and is expected back home in Stavanger in July 2014.