

ET GAMMELT TRÆSKIBSVÆRFT

Rasmus Møllers værft i Fåborg

Ved

HENNING HENNINGSEN

I

Handels- og Søfartsmuseets model af værftet.

Handels- og Søfartsmuseet havde gennem flere år ønsket at lade bygge en model af et typisk dansk træskibsværft. Det var ikke let at bestemme sig til hvilket værft det skulle være, da der jo i tidens løb har eksisteret og stadig eksisterer talrige gamle skibsbygningspladser landet over. Når man i samråd med museets skibstekniske konsulent, ing. Knud E. Hansen, blev stående ved Rasmus Møllers værft i Fåborg, kan det på en måde siges at være en tilfældighed, da man i og for sig kunne have benyttet så mange andre til mønster, men på den anden side var det meget velegnet til formålet på grund af størrelsen, placeringen, indretningen og værftets betydning. Skibsbygm. Rasmus Møller (jun.) holdt op i 1938, og værftet kom på andre hænder. Om det gamle værft gav skibsbygmestren beredvilligt de nødvendige oplysninger, tegnede en plan over pladsen samt flere perspektiviske tegninger og stillede ikke blot en lang række fotografier til rådighed, men overlod også museet hele sin samling af værftets konstruktionstegninger på flere hundrede numre; tegningerne havde nogen tid været opbevaret på Fåborg byhistoriske arkiv. Desværre nåede Rasmus Møller ikke at se modelarbejdet fuldført, da han døde pludseligt juleaften 1955.

Museets konservator og modelbygger, *Chr. Nielsen*, gennemgik i 1955 med Rasmus Møller de indsamlede oplysninger og bilag og opmålte pladsen med de endnu til dels stående bygninger, og i løbet af 9 måneder (1955-56) fuldendte han den detailrige model; den er bygget i skala 1 : 100 og måler i fladen

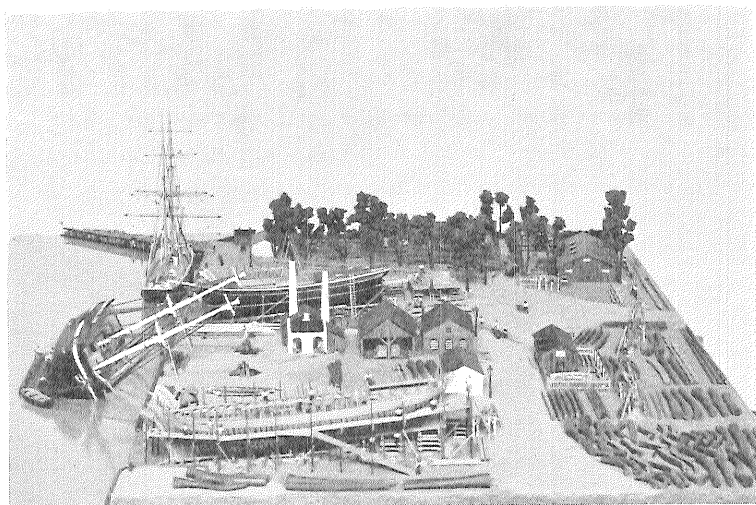
108 × 140 cm. Den blev færdig så tilpas, at den kunne danne midtpunktet i en lille særudstilling om skibsbyggeri, som museet indrettede i den internationale museumsuge i oktober 1956.

Det var museets ønske, at modellen ikke blot skulle vise selve værftets topografiske indretning, men samtidig belyse skibsbyggerhåndværket. For at vise så mange forskellige byggestadier som muligt valgte man at fremstille perioden omkring 1870–80'erne, sammentrængt i én situation; alle fire beddinger ses således besat på modellen, skønt dette selvfølgelig ikke har været tilfældet i virkeligheden, da det af pladshensyn simpelthen ikke lod sig gøre. Af samme grund er der også vist en del flere personer i arbejde, end der nogensinde har været på samme tid; ialt er der på modellen placeret omtrent 75 små figurer (af tin), alle beskæftigede med de forekommende arbejder på en skibsbygningsplads. Dette fromme bedrag må altså undskyldes med, at modellen derved har vundet betydeligt i anskuelsesværdi og kan tjene som en håndgribelig illustration til belysning af det gamle træskibsbyggeris praktiske indretning.

Ved beskrivelsen i det følgende henvises ved tal til numrene på den vedføjede foldeplanche.

De skibe, der er vist under bygning er værftets byggenumre 9–13, nemlig:

- (1) Byggenr. 9: skonnertbrig „*Najaden*“, bygget 1874–75, under udrustning (147½ brt., bygget til agent Lagoni m. fl. i Fåborg; blev senere omrigget til topsejlskonnert; det var det sidste sejlskib i byen, men solgtes 1931 til Viken (Sverige) og senere til Rå (omdøbt til „*Baltia*“, fik installeret hjælpemotor); 1945 solgtes den til Stockholm).
- (2) Byggenr. 10: skonnert „*Rota*“, bygget 1875, klar til søsætning (95½ ts., byggedes til P. Nielsen, Fåborg, solgtes til Island 1885).
- (3) Byggenr. 11: skonnertbrig „*Thusnelda*“, bygget 1876, under opklædning (174 brt.; bygget til N. R. Storm, Fåborg; den blev kondemneret 1887 efter en stranding ved Falmouth på rejse Brasilien-Falmouth, men blev dog repareret



Model af Rasmus Møllers værft i Fåborg, fremstillet af konservator Chr. Nielsen. Til venstre for vejen ses byggebeddinger, beg- og kedelhus, smedje, tørrclade, havnehus og folkenes hus, til højre oplag af kævler og opskåret klædningstræ. I baggrunden bag træerne værksteds-, materiale- og kontorbygninger. Ved bolværket briggen „Hvalfisken“ under kølhaling og bag den skonnertbriggen „Naj:den“ under udrustning.

og sejlede derpå under navnet „Elsie“. 1925 blev den ophugget).

- (4) Byggenr. 12: skonnertbrig „Clara“, bygget 1877, under spanterejsning (179 brt., bygget til A. M. & W. Rønne i København, blev 1884 solgt til Sønderho, 1899 til Sverige, 1915 tilbagekøbt til Danmark (Kalundborg); sprang læk i Nordsøen 1916 og blev kondemneret i Norge, men kunne repareres; blev omdøbt til „Else Marie“. 1918 tilbagekøbtes skibet atter til Danmark (København); det kondemneredes i Hangö omkr. nytår 1919 efter at være havareret på rejse Borgå-Fakse med tømmer).
- (5) Byggenr. 13: skonnert „August“, bygget 1878, under kølstrækning (85 brt., bygget til P. K. Lauritzen, Ærøskøbing; forliste 1903 ved Irland på rejse fra Marokko til Queens-town).

Desuden er fremstillet et fremmed skib, nemlig (6) Grønlandske Handels brig „*Hvalfisken*“ under kølhaling og reparation (bygget 1801 i Kalmar, ex „*Zenogen*“, indkøbt 1802 af Grønlandske Handel, oplagt 1899; 1902–15 udlånt af Grønlandske Handel som klubskip for Københavns Amatør Sejlklub; solgt som øvelsesskib til Sømandsskolen i Svendborg 1916; købt af et entreprenørfirma i Strib 1936; først benyttet som lægter, senere ophugget).

Værftet var beliggende ved nordvestsiden af Fåborg havn, på den oprindelige lille ø *Munkholm*, som ved en stendæmning og opfyldning omkr. 1834 var blevet landfast med fynssiden mod nord. Ud mod havnebassinet (mod øst) er der kaj med bolværk, i hvilket man på modellen tydeligt ser spor efter reparation og af pælenedramning. Ved kajen er der et lille slæbested og to større, hver med to byggebeddinger. Fra det sydlige hjørne går en stenmole, *Munkholm mole* (7) ud, med stenglacis mod fjorden og bolværk mod havnebassinet. Pladsens vestside mod fjorden er beskyttet af et stenglacis.

Selve pladsen havde Møller lejet af Fåborg havn. Mod vest ses et stykke, som er indhegnet af piletræer, hække og stakitværk (13). Indenfor ligger i vestre hjørne en lille indhegnet *have* med blomster, køkkenurter og buske; et par kvinder (skibsbygmesterens hustru og pige) arbejder i haven. I den er der et lille 5-fags bindingsværkshus (8), et oprindeligt kolerasygehus fra 1860, indeholdende to store og to små rum. Møller indrettede det til *kontorbygning*, men havde dog måttet forpligte sig til at rømme det, om der senere skulle blive brug for det som kolerahus. Over døren i gavlen ses klokken, der ringer ved arbejdstidens begyndelse og ophør. En af styrmændene fra „*Hvalfisken*“ er på vej hen til kontoret for at konferere om reparationen af dette skib. Syd for kontoret et langt *træskur* med tegltag (9) for dæksplanker og riggerarbejde; udenfor står slibestenen. Mod nord ligger et bredt *træskur* med sort paptag (10); herinde tilhugges master og rundholter og udføres andet værkstedsarbejde. Mod *Munkholm mole* et *materialscur* (11) samt et mindre *nødtørftshus* (12), tilhørende havnen. På pladsen (13) er udlagt krumtømmer og andet spantetømmer til tørring; det er beregnet

til bygningen af „Clara“. Fire mand med blokvogne er ved at transportere spantetræ til dette skib. Bag skuret (10) er der *oplag* af mastetræ og rundholter, beregnet til „Rota“; en mand er ved at afbarke en stamme og to mand høvler et rundholt op. Et par savbukke ses.

Mod nord er der *oplag* af opskåret klædningstræ og kævler til opskæring, samt maste- og rundholtstræ (14), alt beregnet til „Thusnelda“. To par mand er ved at skære kævler op til klædning med langsaven; kævlerne er løftet med „treben“ (små kraner) op på de høje bukke. Det ene par opskærer kævlen som 10" planker (15a), det andet par arbejder med en kævle, der er væltet om på snitfladen og som tilskæres efter træets naturlige krummede facon, efter at den er blevet indstreget herefter (15b).

For sig selv, ud mod vejen, ligger et lille *bådebyggeri* for skibsjoller (16), bestående af et træskur og en indhegnet plads til træmaterialet og de færdige joller.

Langs den offentlige *vej*, som fører fra byen mod syd og derpå i et knæk langs hegnet ned til Munkholm mole, står der gaslygtepæle.

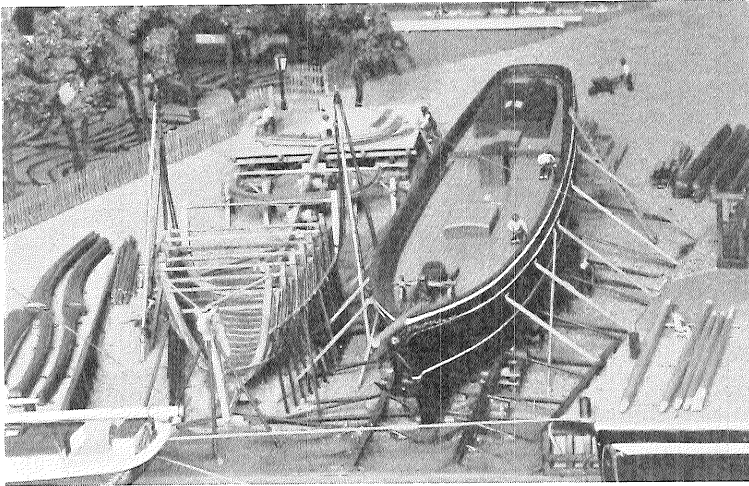
Midt på pladsen ligger følgende bygninger: *Havnehuset* (17) af træ og mursten (det ejedes af Fåborg havn og brugtes som materialskur for havnens redskaber og materialer); foran gavlen er der anbragt klædningstræ. – En åben *tørrelade* (18) med paptag og stående på 12 træstolper (til lagring af fyrretræ; herinde ligger bl. a. dæksplanker til „Thusnelda“). – *Folkenes hus* (19), af træ, hvidkalket (med opholdsrum til arbejderne); foran det en vandpost – en jernpumpe – samt oplag af opskåret klædningstræ og en blokvogn. – *Kedelhus* (20), af træ, med høj hvidkalket skorsten (her fremstilledes den nødvendige damp til svedekisten; træaffald fra „Clara“ er opstablet udenfor som brændsel). – *Beghus* (21), vistnok ældre end værftet, af teglsten, med skifertag og en lille skorsten; indvendig to murede ildsteder til kogningen af begen; begkogerens står i døren. – *Smedje* (22) af træ, med høj skorsten (smedjen brugtes senere også som galvaniseringshus); mellem smedjen og beghuset er der en slippe, hvor man i en snæver vending kan forrette sin nødtørft, – hvad der én der gør. – Vest herfor ses *svedekisten* (23), en lang fir-

kantet trækasse, stående på klodser; i hver ende har den en lem, som kan løftes ved lod og trisseværk i en galge; dampen tilføres fra kedelhuset i et underjordisk rør. På begge sider ligger klædningstræ, som skal koges; en varm klædningsplanke transporteres på en blokvogn (24) fra svedekisten til „Thusnelda“, og to mand er ved at læsse en planke fra oplaget ved bådebyggeriet på en blokvogn for at transportere den hen til kisten (25).

På beddingerne ses som omtalt fire skibe i forskellige byggestadier (modellerne er fremstillet efter de originale konstruktionstegninger).

Til skonnerten „August“ (5) er kølen lagt på strøer og krydsklodslag, støttet af sidestøtter; forstævnen med klysstøtter („judasører“) er rejst, støttet af skråstivere. Køl og forstævn er hvidkalkede for at træet kan tørre langsommere. Agten for kølen i højde med dens overkant er „planen“ opklodset; på den er indstregt spanteridset til forskibet (først senere streges ridset til agterskibets spanter op), og her samles spanterne før de rejses på kølen. Ved siderne ligger ikke anvendt afstivningsmateriale til dette skib og til „Thusnelda“.

Skonnertbriggen „Clara“ (4) er noget videre fremme, idet den er under spanterejsning; de første 14 spantesektioner fra forstævnen og agterud er rejst, afstivet med støtter og rettet ind med senter. Det femtende spant er under rejsning ved hjælp af oprejste bukke, fastgjort med barduner; i hver side er en talje til løftning af sektionen; ved hver talje to mand. På kølen står en skibstømrer, der dirigerer arbejdet; i hånden har han en jernstang for med den at styre spantefoden til kølen. En mand med en hammer fæster spantet til de allerede rejste. En bunke granrafter ligger ved beddingens side; de bruges til afstivningen af de rejste spanter. På bukke tværs over kølen ligger en færdig spantesektion parat til at rejses. En anden sektion samles på planen bag kølen; en mand borer, en anden tager mål. Formanden er på vej op ad lejderen ved planen for at overvåge arbejdet. Et par skibstømrerkister står på planen og ved lejderens fod under planen. Nord for planen er et par mand ved at tilhugge bundstok og oplænger. Ved siden en bunke lægttere til tværskibafstivningen af spantesektionerne. Syd for beddingen



Detaille af modellen, visende til venstre skonnertbrig „Clara“ under spante-rejsning; bag den ses planen, hvor spanterne samles. Til højre skonnert „Rota“ parat til søsætning. To skibstømrere i færd med at kalfatre dækket.

er udlagt opskårne planker til „Thusnelda“. På vejen er to mand med en trillebør på vej for at fjerne klodser og spåner fra span-tearbejdet og bringe dem til kedelhuset, hvor de bruges til brændsel.

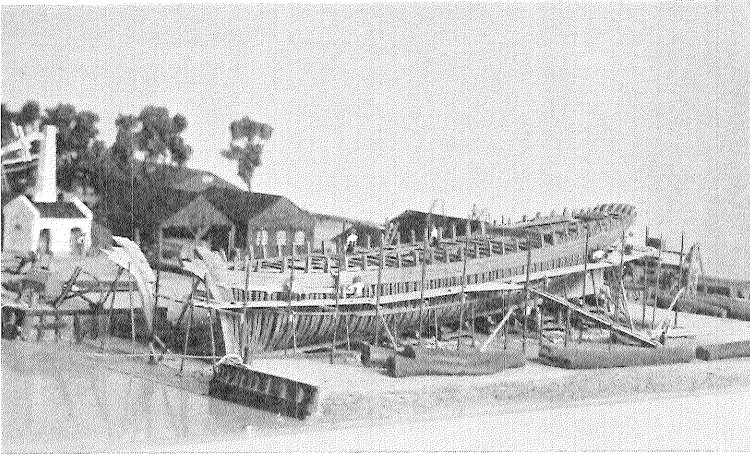
Skonnertbriggen „*Thusnelda*“ (3) ses under oplankning; den er fuldt spanterejst med senter, støttet af sprosser, og de tre øverste range pålagt. Dæksbjælkerne er fuldt lagt. Et stillads er opbygget omkring hele skibet. På dækket er to mand ved at afslette og tilpasse vaterbordet; to andre par afsletter spanterne foroven og ved kølen. Et mindre sjak på tre mand er ved at fastspigre og tildreje (tilpasse) klædningsplankerne, som lige er kommet fra svedekisten og på grund af kogningen lader sig bøje og forme. På stilladset ses redskaber og tømrerkister. Et andet tre-mands sjak venter på den planke, som lige er taget ud af svedekisten (24). Ad den skrå løbebro kommer formanden op på stilladset. Ved siden ligger kævler og opskåret klædningstræ.

Skonnerten „*Rota*“ (2) er helt færdigbygget, bortset fra rig-

gen, og står parat til at løbe af stabelen. Skroget er sortmalet med hvide striber, og over klipperstævnen er „krøllen“ malet med gult; på hækken er der ligeledes gulmalede ornamenters, dannebrogssflag og navnebræt. I bagbords side sidder to mand og kalfatrer dæk. Der træffes forberedelser til søsætningen. Ved bovsprydet hænger ankeret, som skal kappes, når fartøjet er kommet i vandet, for at stoppe farten. De øverste kølklodser er allerede fjernede og løbeslisker (løbesko) er lagt under kølen og kilet hårdt op under denne. Under skibets bælg ligger i begge sider bjælker til løbetøjet parallelt med byggebeddingen; disse sideløb er også klodset op på strøer og krydsklodslag og afstøttet med skrå- og krydsstivere samt holdehager. Skroget selv afstives af fem støtter i hver side, og midtskibs er der en skråstøtte, som holder skibet. Agter under gillingen er der på hver side en skråstøtte, afstivet med granlægter og foroven holdende en ters, surret i rorbeslagløggen med kastelinegods. Lige før afløbet fjernes skrå- og sidestøtter, så skroget står i denne surring alene; når den er kappet, løber skibet af. Det løber ud på kølen. Mesteren og en formand under skibets bagbords side inspicerer og godkender løbetøjet. Bag beddingen er oplagt nogle løbeslisker og overskydende tvær- og langstrøer, samt rester af de omtalte granrafter.

Skonnertbriggen „*Najaden*“ (1) ligger fortojet ved kajen og er under udrustning. Det er et stateligt og smukt skib, sort, med klipperstævn og hvidmalet gallionsfigurer, forestillende en najade (efter traditionen skal den ualmindelig smukke kvindeskikkelse være skåret af en billedhugger i Frankrig) og med ornamenteret hæk. Dæksudstyret, med storbåd over lugen, hvidmalede vandtønder, spil osv. er anbragt; masterne er rigget op med stående gods og brasegods. Tre riggere i fokkemasten er i færd med at montere det løbende gods til sejlene, en rigger i stormasten er ved at efterse bændslerne. På dækket flere medhjælpere. På kajen står den kommende fører af skibet sammen med sin kone og fremviser stolt det smukke nye skib for hende. (Føreren af „*Najaden*“ var forøvrigt en tidlang kaptajn Chr. Jensen Birkholm, fader til kunstmaleren Jens Birkholm).

Ved redskabsskuret (11) står et par arbejdsmænd med en



Skonnertbriggen „Thusnelda“ under oplædning. Bag den ses forstævnen med klysstøtter og „judasører“ af skonnerten „August“, hvis køl lige er strakt. Detaille af modellen.

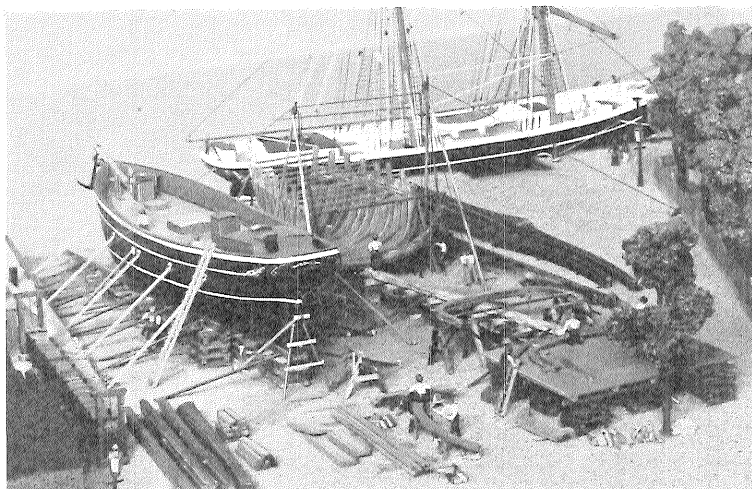
trillebør; de har været henne at hente tovværk til „Hvalfisken“, men benytter lejligheden til at holde en lille ølpavse. På Munkholm mole ses to drenge, der fisker med krog og line.

Nord for „Najaden“ ligger den gamle brig „Hvalfisken“ (6), tilhørende Grønlandske Handel. Den er kommet ind for at reparere. Den grønlandske is har taget så hårdt på den, at nogle planker i isforhudningen under vandlinjen skal fornyes, hvorfor den ligger under kølhaling. Den er fortøjet med trosser for og agter og ligger ca. sin egen bredde ud fra bolværket. Den er nedrigget for kølhalingens skyld, så kun undermasterne (med snaumast) og mersstængerne står. På kajen ligger rundholter og bramstænger, som er blevet skrabet og nu er under lapsalving (et par riggere er i arbejde dermed), endvidere tovværket (skudt op i kvejler), og det løse dæksinventar: vandtønder, sejlkasse, ankre o.s.v. Skibet er krænget over på bagbords side; masterne er understøttede med støtter fra skandækket til mastens kindbakker (med surringer); fra mastens gods over styrbords side under kølen og op over bagbords skandæk til mastefoden går kæder, der er lagt omkring masten og najet sammen; de skal

støtte masten under kølhalingen. Under dækket er der også foretaget understøtninger, som dog ikke ses. For at modvirke skamfiling er der i styrbords side i vandlinjen mellem klædning og omtalte kæde anbragt et klodslag og kiler. Grundtovene er lagt rundt masten og er najet og ført ned gennem bagbords klys under kølen ud til to duc d'Alber, som står i havnebassinnet (26). Fra mastens gods fører svære seksskårne gier, fastgjort til bolte i kajen og ind til to kølhalingsspil (27–28); disse holdes ved hjælp af kædestropper til en bolt, fastgjort i jorden. Ved hjælp af disse gier er skroget blevet kølhalet. Ved spillene ligger nedhalet giegods og håndspager. På kajen står to krydsbukke, én til understøttelse af hver mast; mellem bukkene ligger afstivnings-træ og stilladsplanker. – Ved det ene af spillene (28) står en af briggens styrmænd i samtale med en serveringsjomfru fra et af gæstgiverierne i byen, hvor briggens officerer bor under opholdet.

Agter under hækken ligger en flåde; på den er roret lagt. En tømmer ses på den med sin kiste. Langs kølen, fortøjet til skibet og bolværket, ligger to andre flåder, som er surret til hinanden og som let kan forhales. Her er seks mand beskæftiget med reparationsarbejdet. Den øverste del af skibssiden er før kølhalingen tætnet og malet, og underskibet er afskrabet og rensat for begroning. Der er indsat nye planker i isforhudningen til erstatning for de ødelagte. To mand er i færd med at svide den nye klædning (man lod tidligere træets yderflade let forkulle, som en foranstaltning mod pæleorm og begroning). Ilden, der næres ved høvl- og huggespåner, opbevares i et svidetrug. Et par mand sidder på hver sin tømmerkiste, ifærd med at spinde værk til kalfatringen, – de ruller det over låret med hånden. To andre, stående på et lavt stillads på bukke, er i færd med at kalfatre; der ligger kalfatreredskaber ved siden af dem. Ved forstævnen er skibets sortmalede storbåd fortøjet (29); den bruges til transport af folk og materialer fra land til flåderne og retur. Hækjollen, der er hvidmalet, ligger fortøjet ved den ene duc d'Albe (30).

Mændene, der arbejder på pladsen, er for tydelighedens skyld karakteriserede ved deres påklædning, specielt ved de *bukser* de



Detaille af modellen, visende skonnert „Rota“ og skonnertbrig „Clara“. Til venstre svedekisten, hvor plankerne koges. Ved „Rota“s agterstavn ses bukken med surringen, der overhugges ved søsætningen.

har på (hvide og gule *skjorter* veksler uden betydning). Formændene har blå bukser og vest, skibstømrerne blå bukser, arbejdsmændene brune bukser, de mere erfarne og ældre, som halvvejs føler sig som skibstømrere, går dog med gule; riggerne har hvide sejldugsbukser.

For at supplere det allerede i beskrivelsen antydede kan det have sin interesse at give en oversigt over de forskellige *arbejdsjak* på pladsen.

Fire savskærere arbejder med skæring af klædningsplanker.

På „Clara“ arbejder et sjak på seks skibstømrere og otte arbejdsfolk under ledelse af en formand: fire arbejdsmænd transporterer spantetræ til planen; to tømrere tilhugger spanter, to tømrere tilskærer og sammenbolter spantesektionerne på planen; fire arbejdsmænd står ved taljerne; én tømrer dirigerer, en anden sammenbolter.

På „Thusnelda“ arbejder et sjak på otte tømrere og otte arbejdsfolk under ledelse af en formand: fire tømrere afsletter spanter, en tømrer og to arbejdsmænd arbejder ved forreste

planke i bagbords side, et lignende hold står på stilladset i styrbords side; to arbejdsmænd kører planker fra svedekisten, to andre henter planker til kisten; på dækket to skibstømrere.

Da „Rota“ er klar til afløb, er folkene delvis trukket væk derfra og danner et sjak sammen med folkene fra „Hvalfisken“, på syv tømrere, otte arbejdsfolk, en formand samt mester (denne sidste er blåklædt; han går som den eneste med jakke og har tilmed fuldskæg). På „Rota“s dæk er to tømrere ved at kalfatre, og bag skuret (10) høvler to tømrere rundholter op, og en arbejdsmand afbarker en granstamme.

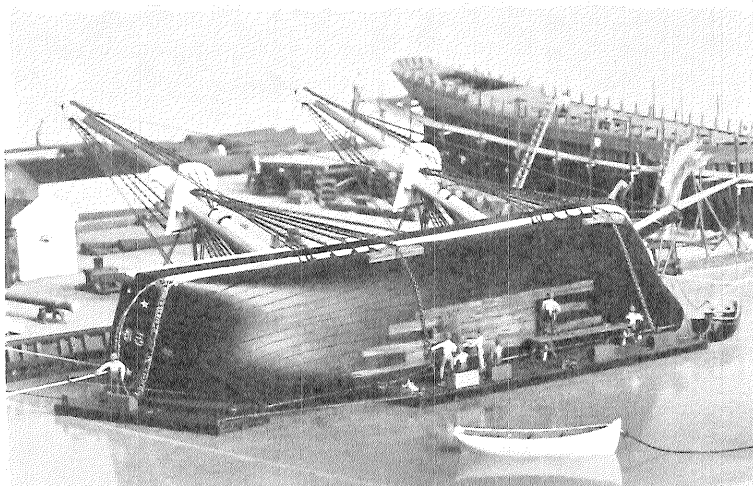
Ved „Hvalfisken“ arbejder én tømrer på flåden agter; to arbejdsmænd svider klædningen, to andre spinder værk, to tømrere kalfatre. To arbejdsmænd kører tovværk (det er dem der holder ølpavse på kajen ved „Najaden“); en arbejdsmand opholder sig i slippen bag smedjen. Til „Hvalfisken“ er endvidere udlånt to riggere fra „Najaden“ (de lapsalver rundholterne).

På „Najaden“ arbejder et riggersjak på seks mand; desuden er der som sagt udlånt to til „Hvalfisken“. Riggerne var tit søfolk, som havde taget arbejde på skibsbyggerpladser.

Af andre personer findes på modellen: to styrmænd fra „Hvalfisken“, én på vej til kontoret, en anden ved køhalingsspillet i samtale med serveringsdamen; en begmand, to hjulbørsfolk, kaptajnen fra „Najaden“ med sin hustru, to kvinder i haven, to fiskende drenge.

I huse og skure må desuden tænkes flere personer, som ikke ses, f. eks.: riggerformanden, flere riggere, et par tømrere til „Najaden“, et par bådebyggere (tømrere) ved det lille bådebyggeri, smede, en arbejdsmand til udlevering af materialer, samt kontorpersonale. —

Som man forstår byder modellen på en rigdom af interessante enkeltheder, ja det kan siges, at jo mere man fordyber sig i den, jo flere morsomme og oplysende ting opdager man, og jo mere må man glæde sig over skarpsindigheden i konstruktionen og den dygtighed, den rent teknisk er udført med. Imidlertid kan man ikke se sig til alt; den her givne forklaring har til formål at opridse den nødvendige baggrund, så man får det fulde udbytte af en betragtning af modellen.



Briggen „Hvalfisken“ under kølhaling og reparation. På flåderne ses tøm-
rere og arbejdsfolk i færd med at svide den nyindsatte isforhudning og
kalfatre klædningen. Detaille af modellen.

II

Træskibsbygning i Fåborg.

Fåborg har så langt tilbage i tiden man kan skønne været en søfarende by. I forrige århundrede lå den således hvad tonnage angår på andenpladsen af de fynske søfartsbyer (efter Svendborg) og som nr. 6 i hele kongeriget.

I 1870'erne var der om vinteren hvert år oplagt 60–70 skibe i den lille havn. De fleste af de hjemmehørende skibe sejlede på Østersøen, en del på Middelhavet, ja enkelte gik også på de store verdenshave.

Byen havde i 1800'erne tre store købmænd: Lagoni, Voigt og Ploug, og disse var alle tillige redere. Ved siden af var der mange skippere, som ejede deres skibe selv, og talrige partsrederier. En stor del af de enkelte parter ejedes af sydfynske landboere, og når de om vinteren kom til Fåborg til generalforsamling, udbetaling af udbytte og spising, var der fest i byen. En særlig glans stod der om det vinterlige *skipperbal*, hvor alle byens spidser og

omegnens sydfynske adel var med. Der var flere timers spisning med skåler og taler, og derpå dans for de unge til morgenstunden, mens de ældre samledes om punchebollerne.

Et par tal viser byens voksende betydning som søfartsby tiår for tiår, indtil den kulminerede i 1880'erne:

1843:	24	fartøjer på ialt	658	commercelæster	(1316	rt.)
1853:	59	„ „ „	1034 $\frac{1}{4}$	„	(2068 $\frac{1}{2}$	rt.)
1862:	83	„ „ „	1901	„	(3802	rt.)
1873:	82	„ „ „			4178	rt.
1883:	77	„ „ „			4528 $\frac{1}{2}$	rt.
1893:	57	„ „ „			3417	rt.
1903:	49	„ „ „			1740	rt.

I tidens løb er der bygget en del skibe i byen, dog synes det oprindeligt at have været indkaldte skibsbyggere – især fra Tåsinge, hvor skibsbyggeri og skibsfart blomstrede – der byggede. I Falsled og i Strandhusene (ved Fjellebroen) blev der også bygget skibe.

Først 1836 tog en skibsbygmester borgerskab i Fåborg, nemlig *Rasmus Rasmussen Dyreborg*. Han var født i Horne ved Fåborg 1805. Han byggede i sin tid talrige større og mindre fartøjer. Fra han startede og op til 1864 søsattes der fra hans skibsbyggeri 86 skibe på ialt 2220 clstr. De fleste af dem var selvfølgelig mindre fartøjer, men der var dog også flere større iblandt, som f. eks. briggerne „Kronprins Frederik“ (1840, 60 clstr.), „Dannevirke“ (1854, 96 clstr.) og „Thor“ (1855, 105 $\frac{1}{2}$ clstr.).

Foruden ham var der 1850 to andre skibsbygmestre. Den ene gik fallit 1857, og 1864 nævnes da også ialt kun to skibsbygmestre samt desuden to bådebyggere. Det kan tilføjes, at der samtidig var to sejlmagere og tre rebslagere. – 1860'erne var forøvrigt ret sløje for skibsbyggeriet. Dyreborg beskæftigede således kun 17 mand i 1865.

5/12 1868 nedsatte skibsbygmester *Rasmus Hansen Møller* sig i Fåborg. Han stammede fra den berømte og vidt forgrenede skibsbygger-slægt Møller fra Troense, af hvilken flere end 25 medlemmer har drevet skibsbyggeri gennem årene, ikke blot i Troense, men også i Bandholm, Svendborg, Falsled og Fåborg. Han var født 27/6 1845 i Troense som søn af skibsbygmester



Porcellænsterrin med skibsbygmester Rasmus Dyreborg og hustrus monogrammer. Udført 1840 i anledning af søsætningen af briggen „Kronprinds Frederik af Danmark“ af Ærøskøbing på Dyreborgs værft i Fåborg.

Skibet, der er afbildet på terrinens side, målte 60 commercelæster. –
Handels- og Søfartsmuseet.

Hans Rasmussen Møller (1820–57) og blev udlært på faderens værft; senere opholdt han sig for uddannelsens skyld på et træskibsværft i Aberdeen i Skotland og på Orlogsværftet i København.

På den vestlige side af Fåborg havn lå en lille ø *Munkholm*, som man ved udfyldningsarbejder i 1830'erne havde udvidet og gjort landfast med Fyn. Her lå et gammelt beghus og et kolera-sygehus fra 1860, opført for kolerasmittede, der kom ad søvejen til Fåborg (jfr. beskrivelsen af modellen). På dette forholdsvis begrænsede område finder vi på dette tidspunkt Fåborgs to skibsbygningspladser: Dyreborgs og Møllers. Førstnævntes plads lå nordligst, op mod byen; før han flyttede herhen, havde han en tidlang haft sin plads ved stranden øst for byen på den opfyldte såkaldte Blegeplet.

Omkring 1879 overtoges Dyreborgs værft af skibsbygger *Carl Frederik Wang*, der var født i Ålborg 1848 og tog borgerskab i

Fåborg 1879. Dyreborg var død 1873, men hans enke, Elise Dyreborg, fortsatte driften nogle år endnu. Kort efter gik det hele dog over til Rasmus Møller, idet Wang opsagde sit borger-skab 1882.

Møller startede under forholdsviis gunstige vilkår. Som det fremgår af den senere anførte liste over hans skibe byggede han i 1870'erne en række skonnerter og skonnertbrigger. 1872 beskæftigede han 18 mand. Var der ikke noget at bestille om vinteren, lod han sine folk spinde værk, skære propper osv. som vinterarbejde. Var fortjenesten derved ikke stor – 1872 angives den til 20 rdlr. – var folkene dog beskæftigede.

1880'erne var noget sløjere, idet der mest blev bygget mindre skibe, men ind imellem dog et par ganske store fartøjer. I 1890'erne blev der nok bygget nogle skonnerter, men dog var det mest småfartøjer, der var brug for. Efter 1900 byggedes der en række statelige 3-mastede skonnerter, og kort efter fulgte værftets glansperiode, idet det kom ind på at specialisere sig på at bygge fyrskibe. I tidens løb blev der bygget to almindelige fyrskibe og fire motorfyrskibe, lige som otte fyrskibe blev helt ombyggede her.

Man mener, at det var det gode arbejde, der blev leveret med det første fyrskib (nr. 20), som Rasmus Møller byggede i 1908, der gav værftet den bedste reklame. Fyrskibet var udlagt på Vyl grund i Nordsøen og blev i en voldsom orkan kastet ind på den jyske vestkyst i dec. 1909; trods kæntring og ublid medfart kom skibet takket være dets solide konstruktion meget lempeligt derfra og kunne bjerges i maj 1910. Møller fik derpå overdraget bygningen af de følgende fyrskibe.

1911 fik værftet en moderne rullebedding med elektrisk spil, så det kunne foretage reparationer ved ophaling. Der blev også knyttet et savværk til værftet med båndsav, der kunne skære i smig, så man undgik at hugge med bindeøkse, hvad der sparede meget arbejde og materiale.

Rasmus Møller var en jævn og bramfri, men dog på sin vis aristokratisk mand. Han indtog en fremtrædende stilling i byen og deltog med interesse i dens offentlige liv.

1885 valgtes han ind i byrådet som konservativ kandidat, og



Skibsbygmester *Rasmus Hansen Møller* (1845–1922), grundlæggeren af træskibsværftet i Fåborg. – Foto i privateje.

her blev han til 1900; han var bl. a. virksom med hensyn til byens hygiejniske forbedring med nyt vandværk og sygehus. Flere år var han næstformand i repræsentantskabet for Fåborg Spare- og Laanekasse; han var formand for Fåborg skipperkasse og var direktionsmedlem for Dampskibsselskabet Ellen og Sydfyenske Dampskibsselskab. 1897 var han medstifter af A/S Bryggeriet „Sydfyn“.

I sine sidste år var den virksomme mand bundet til sengen. Han døde 27/2 1922.

Værftet overtoges og videreførtes af hans søn *Rasmus Hans Møller* (født oktober 1879). Han havde lært håndværket på faderens værft og havde videreuddannet sig i ind- og udland. Først var han i Flensborg, hvor han lærte jernskibsbygning. I København fik han teoretisk uddannelse, og senere arbejdede han i kortere perioder på tegnestue på værfter i Antwerpen og Glasgow, hvorefter han var på Helsingør Jernskibsværft og på Orlogsværftet. 1908 kom han tilbage til Fåborg og arbejdede sammen med faderen til dennes død. I denne periode blev der

bygget 6 fyrskibe og desuden galeasen „C. Stylsvig“ (af hvilken Handels- og Søfartsmuseet 1958 fik en meget fin model, – se årsberetningen), skonnerten „Prøven“, lodskutteren „Esbjerg“ og flere pramme til D.F.D.S.

Efter faderens død var der så godt som intet nybyggeri, bortset fra nogle få motorbåde, en sejlbåd o. lgn. Derimod var værftet fuldt beskæftiget med omfattende arbejder med ombygning af fyrskibene nr. 10, 12–16 og 18–19. I en snes år specialiserede værftet sig, som omtalt, i fyrskibsbygning og opnåede meget tilfredsstillende resultater. Det var solidt og godt arbejde, der blev leveret.

Da krisen satte ind sidst i 1920'erne, kom der drøje tider for værftet. Bortset fra en enkelt lille fiskekutter i 1930 („Ramona“ af Christiansø) var der ikke tale om nybygninger, kun reparationsarbejder. Da Rasmus Møller endelig i 1938 fik bestilling på en nybygning (3-mastet skonnert „Jutlandia“), var de økonomiske forhold så anstrengte, at han måtte standse værftet, som blev overtaget af skibsbyggerne Johansson & Dyreborg. Havde han kunnet klare sig 4–5 år endnu, havde han haft store muligheder, idet opbygningen af den nye flåde af fiskekuttere gav arbejde til mange danske værfter.

Da værftet blev opgivet, havde det i hans og faderens tid bygget omkring 70 fartøjer og ombygget 8 fyrskibe, ligesom det havde foretaget mange reparationsarbejder.

Rasmus Møller var en fremragende konstruktør og havde ofte leveret tegninger til andre værfter. Efter at han havde opgivet værftet fortsatte han med at udføre konstruktionstegninger til en lang række værfter og var på den måde med til indirekte at skabe den nye kutterflåde. Til skibsbygger Carl Andersen (overalt på Fyn kendt under det populære navn „Carl Jolle“), der havde sit skibsbyggeri liggende på vestsiden af Munkholmhalvøen, leverede han således talrige tegninger til kuttertyper i forskellige størrelser. 1953 kom han, 73 år gammel, som konstruktør til Johansson & Dyreborg, der stadig drev værftet på den gamle plads og med dygtighed arbejdede det op igen; bl. a. byggede de en del fiskekuttere på 40–50 tons. Længe skulle han dog ikke sidde i sin gamle hyggelige kontorbygning; 24/12 1955,

mens han var i gang med en tegning for E. Eriksen i Marstal, døde han pludseligt. Lige til det sidste havde han været meget optaget af den model, Handels- og Søfartsmuseet havde i arbejde af hans og faderens værft.

Rasmus Møller var den 25. og sidste skibsbygger i den berømte træskibsbygger-slægt, som har præget flere århundreders skibsbyggeri på Sydfyn.

Handels- og Søfartsmuseet ejer en stor oversigtstegning, smukt udført af Rasmus Møller jun. og visende alle de skibe, der er bygget på værftet, i nøjagtige, farvelagte tegninger i skala 1 : 384. Efter denne er følgende liste over værftets produktion opstillet. Museet ejer som omtalt mer eller mindre fuldstændige sæt konstruktionstegninger til de fleste af disse skibe. — De med „jagt“ betegnede fartøjer har jagtstævn og spejl.

*Liste over de på Rasmus Møller & Søns værft i Fåborg
byggede skibe 1869—1928.*

Byggenr.	Type og navn	Byggeår	Tons
1.	skonnert „Marie“	1869	14
2.	skonnert „Anna“	1869	16
3.	skonnert „Enigheden“	1871	100
4.	skonnert „Maren Christensen“	1872	130
5.	bramsejlskonnert „Heimdal“	1872—73	130
6.	skonnert „Salome“	1872—73	84
7.	topsejlskonnert „Johanne“	1873	114
8.	skonnertbrig „Hansine“	1873	144
9.	skonnertbrig „Najaden“	1874—75	144
10.	bramsejlskonnert „Rota“	1875	114
11.	skonnertbrig „Thusnelda“	1876	162
12.	skonnertbrig „Clara“	1877	162
13.	topsejlskonnert „August“	1878	112
14.	bramsejlskonnert „Elise“	1879	144
15.	jagt „Actio“	1880	24
16.	topsejlskonnert „Sylfiden“	1881	85
17.	topsejlskonnert „Lille Alida“	1882	85
18.	skonnert „Johanne“	1882	30
19.	galease „Sct. Jørgen“	1882	16
20.	bramsejlskonnert „Valdemar Sejr“	1882	142
21.	barkentine „Danmark“	1883—84	225
22.	skonnert „Fortuna“	1884	24

Byggenr.	Type og navn	Byggear	Tons
23.	barkentine „Hans“	1886-87	244
24.	galease (jagt) „Christine“	1889	42
25.	galease (jagt) „De to Sødskende“	1889	32
26.	galease (jagt) „Gotfred“	1890	42
27.	jagt „Marie“	1891	16
28.	topsejlskonnert (jagt) „Venus“	1891	105
29.	topsejlskonnert „Noah“	1892	119
30.	topsejlskonnert „Abba“	1893	115
31.	topsejlskonnert „Concordia“	1894	115
32.	galease (jagt) „Agnes“	1895	48
33.	galease (jagt) „Bertha“	1896	33
34.	skonnert (jagt) „Mathilda“	1896	31
35.	kvase „Embla“	1896	4
36.	galease (jagt) „Neptun“	1897	24
37.	galease (jagt) „Marie“	1897	32
38.	skonnert (jagt) „Mira“	1897	38
39.	galease (jagt) „Apollo“	1898	38
40.	galease (jagt) „Haabet“	1898	22
41.	skonnert (jagt) „Elona“	1899	55
42.	galease (jagt) „Fremad“	1899	48
43.	skonnert (jagt) „Halmø“	1900	58
44.	3-m. bramsejlskonnert „Vesta“	1900-01	171
45.	3-m. bramsejlskonnert „Husavik“	1901-02	171
46.	3-m. bramsejlskonnert (jagt) „Mercur“	1901-02	174
47.	3-m. topsejlskonnert (jagt) „Svalen“	1902-03	120
48.	3-m. bramsejlskonnert „Bonavista“	1904	143
49.	yawl „Energi“	1905-06	42
50.	} pramme til DFDS	1906-07	59
51.			
52.	} pramme til DFDS	1910-11	
53.			
53.	fyrskib N° 20 „Vyl“	1907-08	
54.	galease (jagt) „C. Stylsvig“	1909	38
55.	båd „Karla“	1909	9
56.	} pramme til DFDS	1910-11	
57.			
58.	} pramme til DFDS	1910-11	
59.			
59.	fyrskib N° 21	1910-11	
60.	lodskutter „Esbjerg“	1912	
61.	} pramme til DFDS	1912	
62.			
63.	motorfyrskib N° 1	1913-14	
64.	skonnert (jagt) „Prøven“	1915	98
65.	motorfyrskib N° 2	1916	

Byggenr.	Type og navn	Byggeår	Tons
66.	motorfyrskib N ^o 3	1916-17	
67.	motorfyrskib N ^o 4	1919	
68.	vagerbåd	1926	
	fyrskib N ^o 13 ombygget	1922	
	fyrskib N ^o 15 ombygget	1922-23	
	fyrskib N ^o 10 ombygget	1923	
	fyrskib N ^o 12 ombygget	1924	
	fyrskib N ^o 16 ombygget	1925	
	fyrskib N ^o 18 ombygget	1927	
	fyrskib N ^o 14 ombygget	1927	
	fyrskib N ^o 19 ombygget	1928	

K I L D E R

Aage F. Blomberg: Faaborg Bys Historie II (1956). — (*Jørgen Møller*): Skibsbyggerlægten Møller fra Troense (1949). — Dansk Skibsbygning II (1921-22), hft. 4, s. 20. — *E. Blytmann & R. Fjeldborg*: Det kgl. danske Fyrvæsen (1927). — Danmarks Skibsliste (forskellige årgange). — Dansk Mercantil-Calender (forskell. årgange). — Fyns Tidende 31/5 1953. — Oplysninger af *Rasmus Møller* jun.; ing. *Finn Frydensberg*, Frederikshavn; skibskonstruktør *Otto Benzon*, København; underdirektør *Vald. Jørgensen*, Helsingør; cand. pharm. *Hans Brandt*, Fåborg byhistoriske arkiv. — Beskrivelsen af modellen udarbejdet i samråd med konservator *Chr. Nielsen*, Handels- og Søfartsmuseet.