

STÅL-MOTORSKONNERT „KAREN“ AF FEJØ

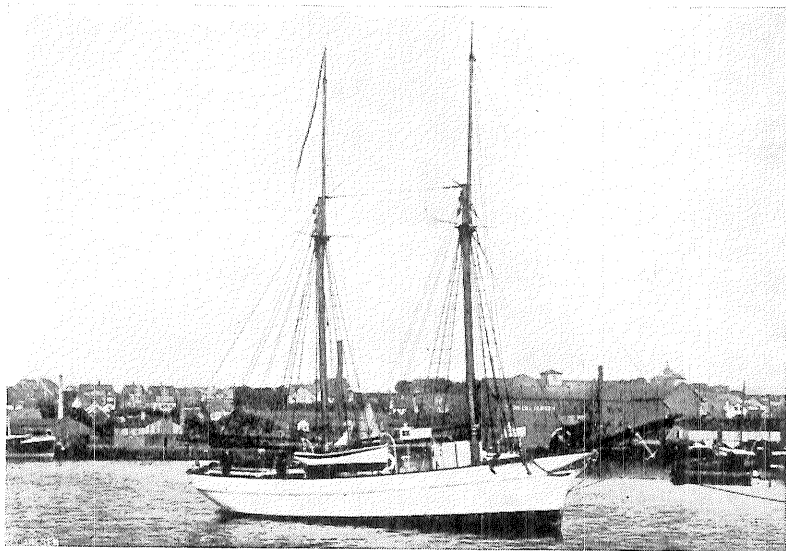
Af

CHRISTIAN NIELSEN

Interessen for gamle skibe og deres historie har i de senere år været stærkt stigende, og Handels- og Søfartsmuseets konservator giver her en praktisk vejledning i, hvordan han har samlet oplysninger om Danmarks første stål-motorskonvert „Karen“, der blev bygget til hans fars farbror 1907, og dens 32-årige historie.

Hos mine forældre på Fejø havde vi et billede af en lille hvid fore-and-aft skonnert ved navn „Karen“, bygget i Svendborg 1907 til min fars farbror, skibsfører A. Rasmus Nielsen på Fejø. Om det var fordi det var en klipper-skonnert med høje stænger, eller om det var det hvide skrog der gjorde det, ved jeg ikke, men den stod altid for mig som det mest fuldkomne skib inden for den danske handelsflåde. Derfor var min skuffelse stor, da jeg i 1930'erne for første gang så „Karen“ i Fejø havn med en last mursten fra Egersund. Stængerne var kortet ned, og skroget var rustent, bulet og sortmalet og tillige ret ramponeret. Tidens tand havde ikke været skånsom mod den lille hvide skonnert. „Karen“s svanesang var slut, da den nu nærmest blev brugt ved havne- og kystsikringsarbejder, og jeg tabte ærlig talt interessen for den gamle skonnert i nogle år.

Tilfældigt en dag i 1953 fik jeg fat i Svendborg Skibsværft og Maskinbyggeri's jubilæumshæfte 1926-1951, og her genså jeg min lille klipper-skonnert „Karen“, bygget som det første skib på Johs. Ring Andersens stålskibsværft i Svendborg i 1907, og denne opdagelse gjorde, at min interesse for skonnerten vågnede påny.



Stål-motorskonnerter „Karen“ af Fejø, tilhørende skibsfører A. Rasmus Nielsen, Fejø. Billedet, der hang i forfatterens forældres stue på Fejø, viser skonnerten under udrustning i Svendborg havn 1907. Agter står skibsføeren.

The steel motor-schooner "Karen" being equipped at Svendborg, 1907.

Ved Svendborgs 700 års jubilæum i 1953 var der på Svendborg Skibsværfts stand opstillet en model af skonnert „Karen“ af Fejø, vedføjede følgende data: Danmarks første stål-motorskonnerter, bygget til skibsfører A. Rasmus Nielsen, Fejø. Længde overalt: 67'-0". Største bredde: 18'-0". Højde: 6'-9". 46 brt., 30 nrt. Dybgående uden last 4'-6". Motor 20/24 hk to-cylindret „Alpha“, Frederikshavn. Fart uden last 7½ knob, med last 6½ knob. Kendingssignal N Q L S.

Jeg talte med min far, bådebygger Carl Nielsen på Fejø, og med skibsfører A. Rasmus Niensens børn, datteren Kamilla, som var min fars kusine og som boede på Fejø, og hendes bror, sætteskipper Christian Nielsen, som da boede i Farum; han havde i 1911 fået skonnerten efter sin far.

Sætteskipper Chr. Nielsen fortalte om sin far og om baggrunden for at han lod „Karen“ bygge: Skibsfører Anders Rasmus Nielsen

var født på Fejø 31. marts 1848 og havde sejlet fra han var dreng. 28. sept. 1869 fik han styrmandseksamen fra Bogø Navigationsskole, og senere, 4. okt. 1870, styrmandsbevis fra Magistraten i København. Han sejlede nogle år som styrmand i islandsfarten, fra foråret og hen til efteråret, og var kun hjemme på Fejø om vinteren. Her havde han et lille landbrug, som blev passet af hans kone Karen og deres børn.

Islandsfiskeriet var strængt, og det var lang tid at være væk fra kone og børn, så da min bedstefar, bådebygger Christian Nielsen, i 1894 havde købt en lille skonnert „Niels“, 21 brt., bygget i 1861, fra firmaet C. A. Qvade i Bandholm, der havde haft skonnerten siden 1865, skrev han til sin bror, der på det tidspunkt var på islandsfiskeri, om han var interesseret i at sejle med skibet. Det var han, og da han kom hjem i 1894, søgte han 17. nov. samme år sønæringsbevis på Fejø. Rasmus Nielsen overtog så „Niels“ og sejlede de følgende år med mel og korn for firmaerne A/S Mariebo Dampmølle, Maribo, og C. A. Qvade i Bandholm, men „Niels“ kunne kun lade 420 sække mel og var ved at blive for lille til fragterne. Firmaets ledere talte med R. Nielsen, om han var interesseret i at få et andet skib, da de gerne så ham fortsætte med deres entreprise, idet firmaerne ikke selv ønskede at have eget skib. De tilbød at være behjælpelig med udbetaling og lån.

R. Nielsen havde, efter at han havde accepteret, mange overvejelser med hensyn til, hvad skib han skulle have, men ved samtaler med Johs. Ring Andersen i Svendborg blev interessen for et stål-motorskib vakt, selvom prisen herfor var den samme som for et træskib, der kunne laste det dobbelte. Tilliden til Ring Andersen var så stor, at selv om det skulle være værftets første stålskib, var R. Nielsen ikke bange for at give opgaven til dette, og stål-motorskonnerten „Karen“ blev bestilt. Bilbrevet er dateret Svendborg 1. okt. 1907. Navnet fik det efter skipperens kone.

Det var efter datidens opfattelse et dristigt foretagende, da man kun havde lidet kendskab til stålskibes vedligeholdelse og reparationer. Forbrændingsmotoren var også noget nyt og dens driftssikkerhed

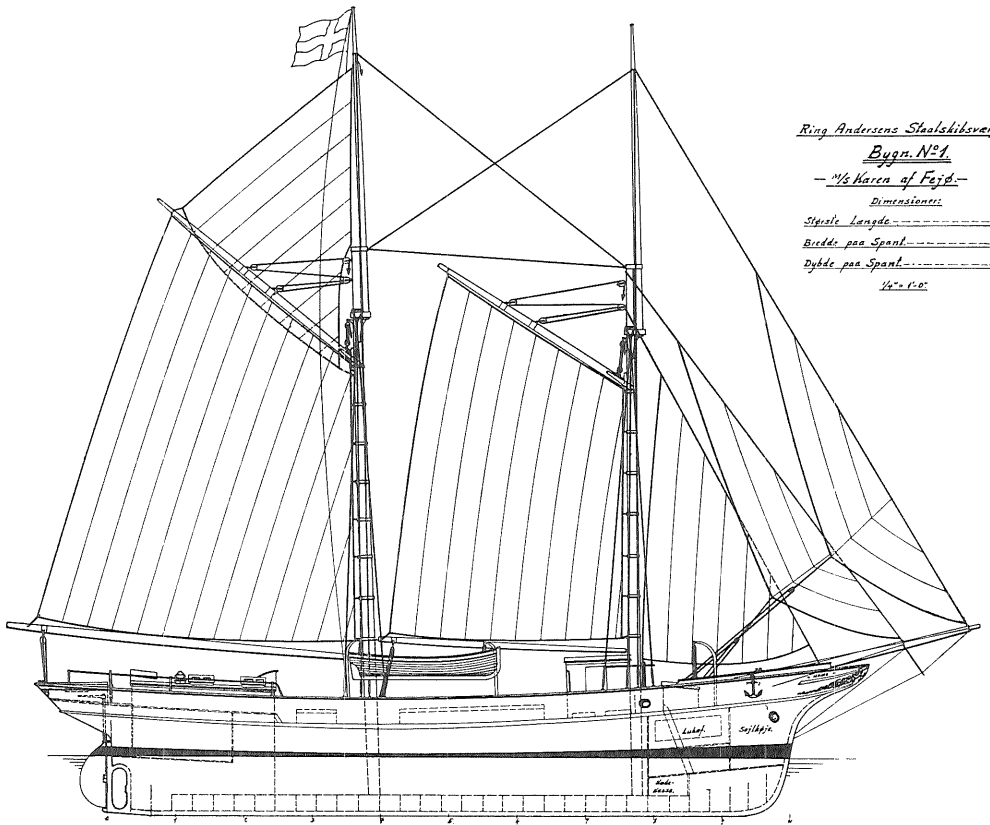


Skibsfører Anders Rasmus Nielsen, Fejø. Portrætfoto fra omkr. 1907, da han lod „Karen“ bygge som Danmarks første stål-motorskonnerter.

Captain Anders Rasmus Nielsen, Fejø, about 1907. He was owner of the first Danish steel motor-schooner „Karen“.

ukendt, men stålskibets egnethed for fart i is var en fordel, man satte højt, da det ville give en længere brugstid. Forårs- og vintersejlad i Smålandsfarvandet og på Limfjorden var ellers vanskelig, da der tidligt på vinteren og langt hen på foråret kunne være is i disse farvande. Denne fordel talte vægtigt, selv om prisen 18.000 kr. var stor. Til sammenligning kan nævnes, at galeasen „Standard“ samme år blev bygget i Bandholm til samme pris, og dette skib kunne endda laste det dobbelte; det havde dog ikke motor.

Skonnerten „Karen“ kunne med motor og sejl holde præcise afgangs- og ankomsttider, og den var med sine 60 tons lasteevne et passende skib til mel- og kornfarten fra Bandholm til såvel havnene på Limfjorden som på Haderslev og Åbenrå.



Ring Andersens Stålskibsverft

Bygn. N^o 1

— 1/2 Karen af Føjed —

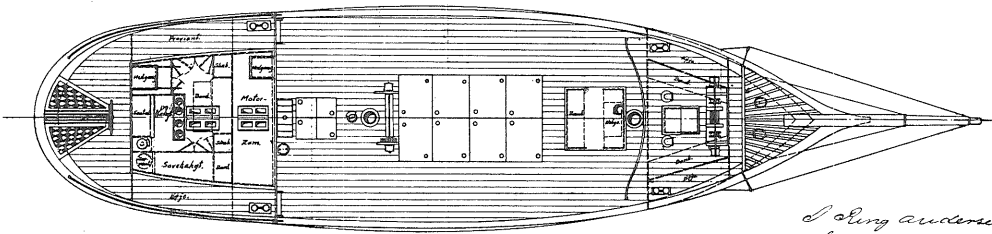
Dimensioner:

Skibets Længde

Bredder paa Spant

Dybde paa Spant

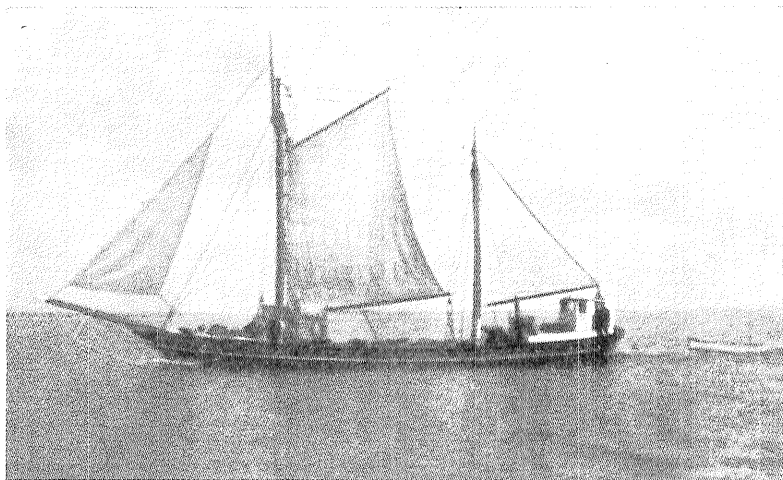
1/2 - 1 - 0



Johs Ring Andersens
Svendborg 6-1-07.

Sejl- og arrangementstegning til stål-motorskonnert „Karen“, tegnet på Johs. Ring Andersens Stålskibsværft i Svendborg 1907 og visende sejl, rigning, dæk med luger og ruf. Værftets byggenummer 1.

Sail and arrangement plan of steel motor-schooner "Karen", built in 1907 at Johs. Ring Andersens Steel Shipyard at Svendborg as its construction No. 1.



Den tidligere så smukke skonnert „Karen“, nu „Ormen II“ af Århus, gammel og udslidt, nedrigget til galease med løs stang på stormasten, stumpede sejl, spidst mesansejl og stort styrehus. Efter Danmarks Handelsflaade 1939.

Motor-galeass "Ormen II" of Århus (ex schooner "Karen"), old, worn and rigged down. About 1939.

Da 1. verdenskrig kom, og der blev mindre med fragter med mel og korn, var disse fragter ikke rentable, og sønnen Chr. Nielsen, der som omtalt i 1911 havde overtaget „Karen“, måtte søge andre laster. Han prøvede først med pakETFart mellem Mullerup havn og Nyborg, men her var også for lidt at sejle med. Fra 1915 til 1920 sejlede han pakETFart fra Næstved, og her kom skonnertens lille dybgående til sin ret, da der kun var 7 fod vand på Susåen. Efter få år blev dog landevejstrafikken for hård en konkurrent, og i 1920 begyndte Chr. Nielsen derfor sejladsen på Nykøbing Sj. med forskellige laster for firmaet A/S C. P. Jensen i Nykøbing Sj. Firmaet købte samme år „Karen“, da Chr. Nielsen gik i land og i stedet fik et mælkeudsalg i Gentofte.

I 1924 solgtes „Karen“ til kystskipper Kristen Laursen i Lemvig, og den fik nu installeret en stærkere motor på 30 hk og kom til at sejle med sten til høfderne ved Jyllands vestkyst, hvortil den med

sit stålskrog og ringe dybgående var velegnet. „Karen“ fortsatte i den følgende tid en i forvejen omtumlet tilværelse med vidt forskellige hjemsteder, men dog stadig i de eftertragtede sten- og grus-entrepriser. I 1927 stod skibsfører Rasmus Peter Rasmussen, Frederikshavn, som ejer af „Karen“ med hjemsted i Lemvig. I 1930 var den hjemmehørende i Sønderborg, og det var under dette hjemsted, jeg i Fejø havn så „Karen“ med en last mursten.

I 1934 fik „Karen“ som alle andre danske skibe nye kendingsbogstaver, nemlig O W O S. Den blev hjemskrevet i Mariager og fik ilagt en større motor på 42 hk. Næste år solgtes den til Århus og fik navneforandring til „Ormen II“. Ved samme lejlighed blev den omrigget til galease. Under ejeren, skibsfører Niels Christian Sørensen, Århus, fik den i 1937 en endnu større motor på 64 hk ilagt, og det før så elegante skib fremtrådte nu nedværdiget til galease med stumpe sejl, kort stang på fokkemasten og stormasten spidset til som mesanmast.

Gammelt og udslidt sank skibet i Læsø Rende den 25. marts 1939. I Dansk Søulykke-Statistik fra 1939 står at læse herom: M/Gl. „Ormen II“ af Århus, 45 brt., bygget 1907 af stål. På rejse fra Hals til Ålbæk med sten sprunget læk og forlist 25/3 1939 ved Jyllands østkyst. Søforklaring og søforhør i Vestervig 31/3 1939. Forlisanmeldelse dateret Oddesund 29/4 1939. Kl. ca. 1.30, da „Ormen II“ under en ØNØ-lig kuling med snebyger befandt sig i Læsø Rende ca. 5 sømil ØtN $\frac{1}{2}$ N af Sæby, stoppede motoren. En undersøgelse viste, at der stod vand op over dørken i motorrummet. Ankeret blev stukket i bund for at holde skibet op mod søen. Vandet vedblev at stige i skibet, og da det viste sig umuligt at holde skibet flydende, blev jollen sat i vandet, og besætningen forlod skibet i jollen. Kl. ca. 2.00 sank „Ormen II“ på 57° 25' 10" N br., 10° 41' 15" Ø lgd. på 24 m vand, hvorefter besætningen roede i land. Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at skibet har været overbelastet.

ding- smaal 1	Navn & Fører 2	Art & Takling 3	Byggested 4	Bygge- aar 5	Mate- riale 6	Motors H. K. 7	Dybde midtsk. 8	Register- Brutto 9	Tons Netto 10	Rederi & Hjemsted 11
V H B	Jylland, R. Rasmussen	2m Ff.	Frederikshavn	99	E.	12	6.2	29	9	N. Kongsbak, Sæby.
L S	Karen *	Sk.	Svendborg	07	Stl.	20	5.8	46	30	A. Nielsen, Fejø.
V E H	Karen *	2m Ff.	Svendborg	97	E.	4	—	36	14	J. Jensen, Skagen.
V R	Karen Margrete, M. Madsen	2m Ff.	Frederikshavn	00	E.	4	5.7	28	10	(Akties.) J. Thyrring, Frdhvn.
R H	Karia, J. Hendriksen	2m Kv.	Humblebæk	85	E.	20	—	36	12	C. Geisnes, Skagen.

Udsnit af Danmarks Skibsliste („Flagbogen“) 1913 med bl. a. skonnert „Karen“s data nr. 2 i rækken.

Detail from a page in the official Danish ship's list, 1913, with the dates of schooner "Karen".

Efterskrift

De fleste af ovenstående oplysninger er samlet hos pårørende til R. Nielsen samt bragt som bemærkninger i A/S Svendborg Skibsværft og Maskinbyggeris jubilæumshæfte 1926–1951. Danmarks Skibsliste 1909–39 og Dansk Søulykke-Statistik 1939 har givet værdifulde data og oplysninger.

Ved brug af skibslister må man kende skibets type, navn, byggested og -år og kan derefter finde kendingsbogstaverne, som ikke ændres, selv om det skifter navn. Således kan man nemt følge skibet i dets danske indregistreringstid. I 1934 fik alle danske skibe nye kendingsbogstaver, men da kun få skibe skifter navn, og skibets eventuelle ex-navne anføres, i hvert fald i de ældre lister op til 1950 (senere kun første gang de optræder med det nye navn), giver dette som regel ingen vanskeligheder.

Danmarks Skibsliste (populært kaldet Flagbogen på grund af de korslagte flag på omslaget) er publiceret i årene 1871, 73, 74, 75, 78 (+ tillæg 1881), 83, 85, 87, 89, 91, 93, 95, 97, 99, 1901, 03, 05, 07, 09, 11, 13, 15 og derefter hvert år frem til i dag, med undtagelse af 1943, 45 og 47.

Der er her givet et eksempel på, hvorledes man kan følge et skib gennem dets levetid uden større arkivstudier. Hvis man ønsker flere oplysninger, end Flagbogen kan give, kan man på de pladser, hvor

skibet har været hjemmehørende, søge videre oplysninger hos stedlige søfolk, havnefogeder og mæglere, og af dem måske endda igen få yderligere adresser på skippere og ejere.

STEEL MOTOR SCHOONER "KAREN" OF FEJØ

Summary

The schooner "Karen" of Fejø, built 1907, was the first steel motor schooner to be built in Denmark, and the first steel ship from the yard of Johannes Ring Andersen, Svendborg.

It was daring of Captain Rasmus Nielsen, who was then 59 years old, to want a steel motor vessel. Until then there had been very little experience of steel vessels or internal combustion engines, their running and upkeep. It shows his confidence in Ring Andersen as a shipbuilder, because he could have got a wooden ship, without an engine, but twice as large which would have carried twice the amount of cargo, for the same price. But it meant a great deal to Captain Nielsen that a vessel with a steel hull could be used longer during the winter to transport flour and grain from Bandholm to harbours on the Limfjord and in South Jutland. And with an engine it was more likely to arrive on time.

During the First World War it was not possible to keep the schooner on this route and various other goods routes were tried, unsuccessfully. In 1924 the "Karen" was contracted out for harbour and coast protection work for which it was ideally suited because of its steel hull and shallow draught. But unfortunately this earlier so proud schooner became old and neglected before its time and in 1937 was rigged down to a galeass.

It was wrecked off Læsø in 1939, only thirty-two years old.