

DANSKE MOTORSEJLERE AF TYSKE KRIGSSKIBSMATERIALER

Af

FREDERIK FREDERICHSEN

En af vore bedste kendere af danske damp- og motorskibe skriver her om en lille gruppe motorskibe, hvis helt specielle tilblivelse ikke tidligere er blevet behandlet.

I Danmarks Skibsliste fra 1920'erne og flere årtier fremover støder man på en række sejlskibe med hjælpemotor med angivelsen: bygget af Germaniawerft Kiel 1921.

Baggrunden for dette er ret egenartet. Germaniawerft, der hørte ind under Kruppkoncernen og allerede før 1. verdenskrig fortrinsvis beskæftigede sig med bygningen af store dampskibe, havde under krigen hovedsagelig været beskæftiget med bygningen af krigsskibe, blandt andet adskillige u-både.

Da krigen sluttede, var flere krigsskibe påbegyndt, ligesom værftet rådede over større mængder pladematerialer. Man gik derfor i gang med bygningen af nogle større dampere til Krupp's eget rederi, men ved fredsftalerne viste det sig, at disse indeholdt bestemmelser om, at ikke blot de ved våbenstilstanden eksisterende større tyske skibe, men også alle større nybygninger i de første efterkrigsår skulle udleveres til de allierede.

Bygningen af større skibe blev derfor indstillet, og i stedet gik værftet ind for et nybygningsprogram af sejlskibe med hjælpemotor, idet der ikke var afleveringspligt for disse, og fordi der samtidig viste sig et ret stort tonnagebehov for især mindre skibe, der kunne betjene de mindre havne i Nord/Østersøområdet, hvor dels besejlingsmuligheden ikke var særlig gunstig for større dampere, og dels ladningerne heller ikke var af en størrelse, der gjorde dampernes anløb rentabelt.

Programmet bestod af ialt 40 skibe af forskellig størrelse, og værftet gik i gang med bygningen af disse hovedsagelig for egen regning med for-

ventet salg efter færdiggørelsen. Det forlyder, at man i nogle tilfælde benyttede sig af allerede påbegyndte u-bådsskrog, og i hvert fald blev de forhåndenværende lagre af plader o.s.v., der var anskaffet for bygning af krigsskibe, i stor udstrækning anvendt i forbindelse med programmet.

I årene umiddelbart før og under krigen var der jo sket en betydelig udvikling af de forskellige motortyper, og selvom det i princippet var et sejlskibsprogram, man satsede på, gik værftet kraftigt ind for, at alle typerne - selv de mindste galeaser - skulle forsynes med hjælpemotor, idet man anså disse for nu at være så driftssikre, at de med betydelig fordel kunne anvendes også i småskibsfarten. Dertil kom, at stålskrogene netop var velegnet til at klare den dengang endnu forholdsvis høje motorvægt.

De 40 skibe bestod af følgende typer:

- Bygge-nr. 372 - 1 stk. 4-mastet bark - ca. 3200 tons brutto, »Magdale-
ne Vinnen«, der i 1936 blev til det bekendte skoleskib »Kommodore Johnsen« og nu »Sedov«.
- Bygge-nr. 373 - 1 stk. 3-mastet topsejlskonnerter - ca. 400 brt. solgt til
tysk rederi.
- Bygge-nr. 376- 5 stk. 3-mastet topsejlskonnerter - ca. 450 brt. først
380 overtaget af Krupp selv, men efter kort tid over-
gået til andre tyske rederier.
- Bygge-nr. 381- 4 stk. 3-mastet topsejlskonnerter - ca. 192 brt. overta-
384 get af tyske og hollandske rederier.
- Bygge-nr. 385- 4 stk. 2-mastet gaffelskonnerter - ca. 125 brt., tre af
388 disse blev efterhånden danske, se senere.
- Bygge-nr. 389- 8 stk. galioter - ca. 139 brt. - en speciel type med ringe
396 dybgang beregnet for fart ind på de tyske og
hollandske floder.
- Bygge-nr. 397- 12 stk. galeaser - ca. 78 brt. - hovedsagelig købt af søn-
408 derjydske skibsførere.
- Bygge-nr. 420- 5 stk. 5-mastede skonnerter - ca. 1800 brt. leveret til
424 det tyske Vinnen-rederi.

Specielt den lille galeasetype fik altså interesse for dansk småskibsfart. Allerede før 1864 fandtes der jo en betydelig småskibsflåde hjemmehørende i Sønderjylland med Åbenrå, Haderslev og Sønderborg som hovedhavne, men med ret nær tilknytning til en række byer i Slesvig. Denne småskibsfart fortsatte også i den tyske periode, og ved genforeningen eksisterede der derfor i det sønderjydske område en række skipper, der så muligheden for at fortsætte deres virksomhed og måske udvide til en større besejling af skandinaviske havne med den fordel, det

danske tilhørsforhold måtte kunne give dem.

Hidtil var denne småskibsfart udelukkende baseret på rene sejlskibe, men mange af disse var forældede, og krigen havde naturligvis også taget sin toll af flåden. Skibene ejedes i reglen af føreren selv, og en række af disse, der naturligvis stadig fra den tyske tid havde et godt kendskab til tysk skibsbygning, så nu deres mulighed i fornyelse af flåden ved køb af de af Germaniawerft byggede galeaser.

Disse var som sagt bygget af stål og havde et ret karakteristisk udseende med klipperformet stævn. Tonnagen var 76 til 78 brutto, 57 netto og lasteevnen 110 tons dw.

Dimensioner:

Længde p.p.	22,77 m
Bredde på spant	5,63 m
Dybde	2,30 m ned til 2,0 m
Dybgang	ca. 2,275 m

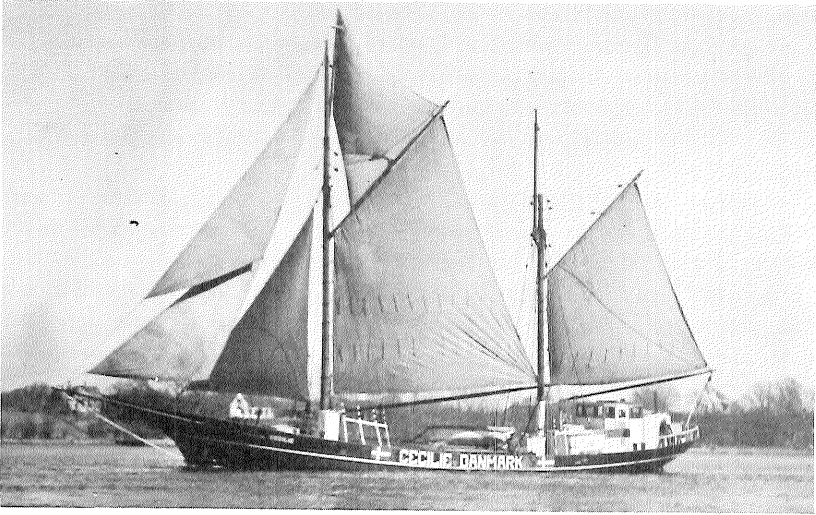
De danske kendingsmål er anført som 78,8 x 18,4 x 6,8 engelske fod.

Sejlfladen udgjorde 225 m², og som hjælpefremdrivningsmiddel var de udrustet med en 2-cylindret 30 ihk glødehovedmotor fremstillet af Hanseat Motoren GmbH, Bergedorf, der kunne give skibet en fart af 5 knob.

Følgende skibe leveredes til danske skipperne:

- »Anna« - reg. 15.10.1921 - skibsfører H.P. Asmussen, Alnor.
- »Luise« - reg. 15.10.1921 - skibsfører C.J.J. Ohlsen, Gråsten.
- »Cecilie« - reg. 18.10.1921 - skibsfører J. Knudsen, Egersund.
- »Cathrine« - reg. 25.10.1921 - skibsfører L.N. Christensen, Trappen pr. Gråsten.
- »Charlotte Marie« - reg. 14.11.1921 - skibsførerne P. Petersen, Dalsgård pr. Rinkenæs og Carl F. Welker, Høruphav pr. Sønderborg.
- »Henny« - reg. 2.12.1921 - skibsfører H.P. Hoeck, Egersund.
- »Emma« - reg. 3.12.1921 - skibsfører J.P. Petersen, Toft.
- »Venus« - reg. 10.12.1921 - skibsførerne H.P. Hvid, Alnor og E.C. Hvid, Skelde pr. Sønderborg.
- »Komet« - reg. 17.3.1922 - skibsfører C.L.W. Marquardt, Egersund.
- »Anne« - reg. 3.5.1922 - skibsfører J.P. Christensen Konrad, Alnor.

De fleste af skibene blev hjemskrevet i Egersund, og at det har været stærktbyggede skibe bekræftes også af, at mange af dem har opnået en lang levealder under omskiftelige forhold. At sejle med dækslast af træ var måske een af de få laster, disse galeaser ikke egnede sig særligt godt til, som det også vil fremgå af det følgende. De var ret ranke, og når dækslasten tog meget vand ind og blev tung, fik skibene let slagside. Det



Motorgaleasen »Cecilie«, som nåede at sejle næsten 60 år under dansk flag, før den i juli 1980 blev solgt til Gibraltar. Schleimann fot. 1940-45.

»The Cecilie« a motor galeass built at the Germania yard in Kiel in 1920. It sailed for nearly sixty years under the Danish flag before being sold to Gibraltar in 1980.

samme var også tilfældet med de 2-mastede gaffelskonnerter fra samme værft.

»Anna« forblev i familien Asmussens besiddelse indtil 1935, men solgtes da til Sverige, og omdøbt til »Siri« sejlede hun indtil 1950 i cement- og kalkfarten fra Slite på Gotland til havne på fastlandet. Med navnet »Lill-Pia« var hun fra 1950 fortsat svenskejet af forskellige redere i Göteborgområdet indtil 10.12.1966, da hun satte kursen mod Vestindien, hvor nye ejere satte hende i fart mellem Puerto la Cruz i Venezuela og Bequia på St. Vincent. Først i en alder af 50 år bukkede hun under for en af tropestormene i dette område.

»Luise«, der efter salg i 1931 omdøbtes til »Ingeborg«, kom i 1938 også til Sverige og fandtes under samme navn indtil 1950.

»Cecilie« er blevet solgt et par gange, men er det af de 10 søsterskibe, der er forblevet længst herhjemme. Først i juli 1980 solgtes hun til Gibraltar, og endnu foreligger der ikke noget om, hvad hun skal foretage sig i Middelhavet.

»Cathrine«, der i 1939 også fik svensk ejer, blev antagelig offer for kri-

gen. Hun afsejlede i oktober 1943 fra Karlshamn og forsvandt sporløst.

»Charlotte Marie« omdøbtes 1954 til »Rosnæs«, men udgik i 1960.

»Henny« kom allerede i 1930 til Sverige, hvor man øjensynlig også har betragtet disse galeaser som gode skibe. Hun beholdt samme navn indtil 1949, da hun solgtes til en tandlæge i Stockholm med ombygning til lystfartøj for øje.

»Emma« har senere under dansk flag sejlet med navnene »Ulla«, »Modig« og »Christa«, men solgtes i 1969 til Klakksvik og fik navnet »Tim«. Først i 1974 blev hun strøget af registeret.

»Venus« blev i 1922 solgt til udlandet, men kom i 1925 tilbage til dansk flag som »Anna« og ejet af skibsfører L.J. Fabricius i Marstal, der også selv førte skibet. Hun blev solgt i 1949 og blev »Anjobi« af Bandholm, fik senere hjemsted i Juelsminde og solgtes i 1969 til Færøerne, men udgik af registeret samme år.

»Komet« opnåede »kun« at sejle i 25 år. På en rejse fra Räsö til Svendborg med træ forliste hun den 14. august 1946 ved Grundkallen efter at have fået svær slagside, hvorved der opstod brand i motorrummet.

»Anne«, der i 1928 var solgt og omdøbt til »Tekla«, kom allerede den 20.9.1930 ud for samme skæbne i Kattegat, hvor hun sank efter lastforskydning. Lasten var dog i dette tilfælde hvede, der var lastet løst i rummet.

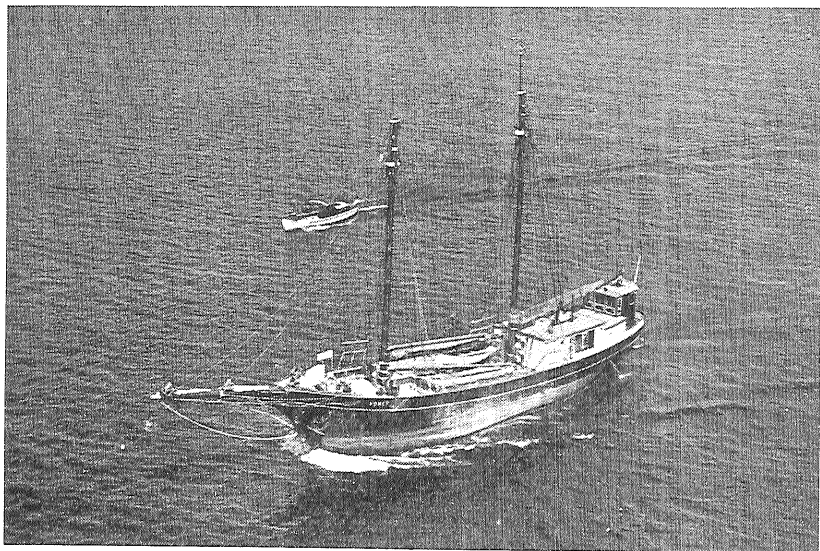
Også een af de tomastede gaffelskonnerter fra Germaniawerft - bygge-nr. 388 - kom hurtigt til Danmark og blev 11.4.1922 indregistreret som »Familiens Haab« af Egersund tilhørende skibsfører H.W. Wulff i samme by samt P. Mathiesen i Alnor.

»Familiens Haab«, der målte 125 tons brutto med en lasteevne på 175 tons dw, forblev nu kun godt et år i danske eje, men hun er vel nok det af de 40 skibe fra Kiel i 1921, der har fået den mest eventyrlige skæbne.

Ligesom »Anna« kom hun til Slite, og med navnet »Komet« sejlede hun lige til 1950 i cementfarten fra Gotland - til samme fart købte Slitebolaget i øvrigt et søsterskib fra Tyskland i 1926 - bygge-nr. 386, der fik navnet »Meteor«, og som først solgtes i 1959. »Komet« kom imidlertid i 1950 til Trollhättan og sejlede fortsat med svenske ejere indtil 1972, hvor man i november måned kunne se hende i Søby/Ærø. Det derværende værft havde af en ny ejer: Lahaina Restoration Foundation i Maui på Hawaii fået betroet at gøre hende skikket til sejladsen ud til Stillehavet.

Hun afgik først på sommeren 1973 fra Søby, og efter 104 dages rejse via Madeira og Panamakanalen nåede hun Maui den 7. september 1973.

Det var imidlertid ikke fragtfart, men helt andre planer, man havde med vor gode »Familiens Haab«. Efter nogle års forløb blev hun om-



Tomastet skonnert »Familiens Haab« fotograferet under svensk flag som »Komet«, før den i 1972 blev solgt til Hawaii.

The two-masted schooner »Familiens Haab«, built at the Germania yard in Kiel in 1920. Here photographed under Swedish flag and renamed the »Komet«.

bygget og omtaklet, således at hun nu fik udseende som en af de gamle hvalfangerbrigger. I Maui findes nemlig museet »The World of the Whale«, og den tidligere danske skonnert er nu fast stationeret i Maui i forbindelse med museet og omdøbt til »Carthaginian II«. Fonden ejede et ældre sejlskib »Carthaginian«, der forliste i 1972, men begge skibe er formentlig opkaldt efter en ældre brig, der virkelig har jagtet hvaler i Sydpolarhavet.

Endnu en skonnert af samme type kom, efter kort tid at have sejlet som tysk »Christa«, til Danmark i november 1922, købt af skibsfører A.M. Eriksen i Marstal, der omdøbte skibet til »Fulton«. »Fulton« fik dog kun en sejltid på 5 år i dansk eje. Også hun kændrede med en last træ - den 26.8.1927 i nærheden af Rügen på rejse fra Kotka til Saksøbing.

Endelig var en tredje af samme type dansk fra 1935 til 1938 som »Birgitta« af Ålborg og tilhørende N.K. Strømberg. Oprindeligt var hun hollandsk og hed »Baldur«, kom til Sverige i 1932 og omdøbt »Birgitta«, og efter de tre år under dansk flag blev hun atter svensk, denne gang som »Prins Georg« af Göteborg.

En enkelt af galioterne, bygge-nr. 396, kom også ved et tilfælde under dansk flag. De fleste af denne type kom naturligt nok under hollandsk flag - een hed »Zeemeeuw« af Groningen og strandede den 3.2.1927 ud for Thyborøn på rejse Leith - Nykøbing Mors.

I løbet af sommeren blev skibet bjærget, men blev derefter den 29.11.1927 registreret som »Christian« af Sønderborg tilhørende skibsfører Hans P. W. Belkin, der selv var fører af skibet.

I 1935 blev hun »Siri« af Svendborg, og med dette navn klarede hun sig godt gennem hele anden verdenskrig for derefter den 30.10.1946 at blive svært beskadiget ved en minesprængning på rejse Køge-Hamburg med grøntsager. Hun blev lappet sammen igen, for derpå den 27.1.1949 at opleve sit tredje forlis ved endnu en minesprængning ud for Gedser på rejse Ålborg-Nysted med cement. Denne gang sank hun, og desværre omkom en mand af besætningen.

Men gamle »Christian«s skrog var stærkt. Tyske bjergere fik hende op igen, og i 1951 solgtes hun til I/S Arvi i Marstal og fik samme navn som rederiet. I 1963 kom hun til Allinge som »Hammerodde«, i 1968 blev hun til »Else Gitte« af København, og senere blev hun hjemskrevet i Skagen og Frederikshavn. I november 1977 solgtes »Else Gitte« til Portsmouth med ombygning til sejlskonnert for øje. Hvor langt disse planer er nået, foreligger der endnu ikke noget om.

Men endnu eksisterer altså flere af 1921-årgangen fra Kiel - og der kunne også godt spindes en ende om andre af de 40 skibe, blandt andet om bygge-nr. 377, der blev til rotorskibet »Buckau«. Jeg vil imidlertid slutte her med omtalen af de danskejede skibe. Det kan tænkes, at der ad åre blive mere at berette om de endnu overlevende.

Litteratur:

Schiffahrt International juli 1977, juli 1978 og juni 1980.

Svensk Sjöfarts Tidning, div. årgange.

Samling af registrerede anmeldelser til rederiregistret, div. årgange.

Danmarks Skibsliste 1921-1979.

DANISH MOTOR SAILERS FROM GERMAN WAR MATERIAL

Summary

After the First World War Germany had by agreement to hand over to the Allies all her ships, including new buildings in German yards if they were large steam or motor vessels. However, the Krupp owned Germania dockyard in Kiel worked out a construction programme for 1919-20 comprising forty sailing ships in all, with auxiliary engines, as such vessels were not covered by the agreement mentioned above.

These forty ships, all of steel, were of the following categories:

One four-masted bark and five five-masted schooners of 3200 and 1800 GRT respectively, for the Vinnen Company in Germany.

Ten three-masted topsail schooners of c.192 GRT, for German and Dutch companies.

Four two-masted topsail schooners of c.125 GRT.

Eight galliots, c.139 GRT.

Twelve galeasses, c.78 GRT.

In carrying out this construction programme the yard was also able to make use of the metal plates it had obtained during the war for use in naval vessels, including U-boats. This material resulted in the motor sailers being so strongly built that many of them have had a very long life.

Ten of the twelve galeasses were sold to Danish owners, particularly shipmasters in that part of southern Jutland which after the First World War was returned by plebiscite to Denmark. This particular type of vessel was regarded as especially suitable for Scandinavian and Baltic waters.

In 1922 one of the two-masted schooners (yard no. 388) was also sold to Denmark, where it was given the name »Familiens Haab«. The very next year, however, it was sold to Sweden, where it was renamed the »Komet« and used for many years for the transport of cement. In 1972 the »Komet« was acquired by the Lahaina Restoration Foundation, Hawaii. After being overhauled in a Danish yard, at Søby, it sailed to Maui on Hawaii in 104 days, via Madeira and the Panama Canal. It was renamed »Carthaginian II« and in the next few years re-rigged after the fashion of the old whaling brigs, after which it remained at Maui as part of their museum: The World of the Whale.

Two more of the two-masted schooners and one galiot of those built in 1919/20 have also at a later date been registered in Denmark.