

50 år med danske motorsejlere

Af

Frederik Frederichsen

De danske motorsejlere har hidtil været oversete i søfartslitteraturen. Måske skyldes det, at de først blev almindelige omkring 1920 og nu allerede stort set er forsvundne igen. Her giver skibshistorikeren Fr. Frederichsen en skildring af baggrunden for de små lastdrageres fremkomst og deres sejlads i dansk kystfart. Man kan næsten kalde det en nekrolog.

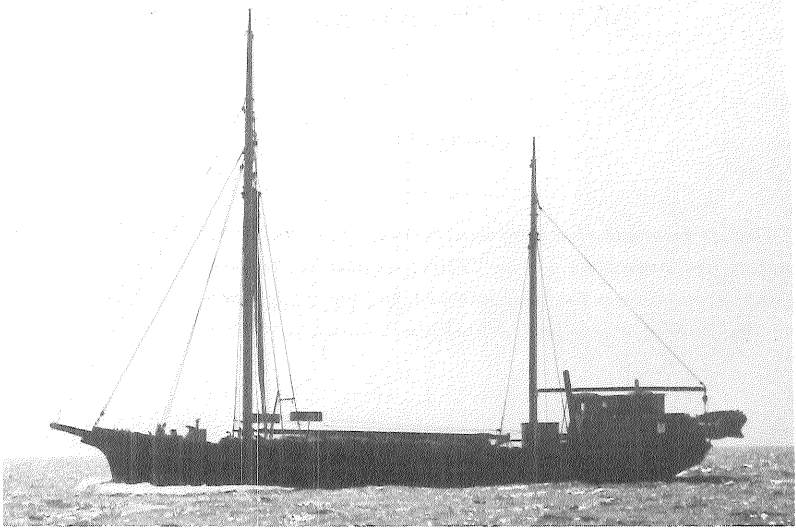
Da man vendte kalenderbladet og skrev år 1900, bestod den danske handelsflåde ganske vist af et ikke ringe antal dampere, men det helt store antal skibe i vor handelsflåde var stadigvæk sejlskibe bygget af træ.

Af dampskibene var en del beskæftiget på verdenshavene, medens et flertal sejlede dels i Nord/Østersøfarten og dels i passager/stykgodsfart mellem danske havne, men næsten alle var allerede på dette tidspunkt bygget af jern eller stål.

Også blandt de største danske sejlskibe var disse materialer efterhånden hyppigt forekommende. I det danske skibsregister fra 1899 finder man således 66 større jern- og stålskibe – fortrinsvis de kendte Fanøbarker – bygget i eller indkøbt secondhand fra udlandet med et par enkelte bygget af Burmeister & Wain og Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri. Sejlskibene under 200 tons brutto bygget af jern eller stål kunne derimod tælles på 10 fingre. Helt nøjeregnende finder man kun syv sådanne fartøjer.

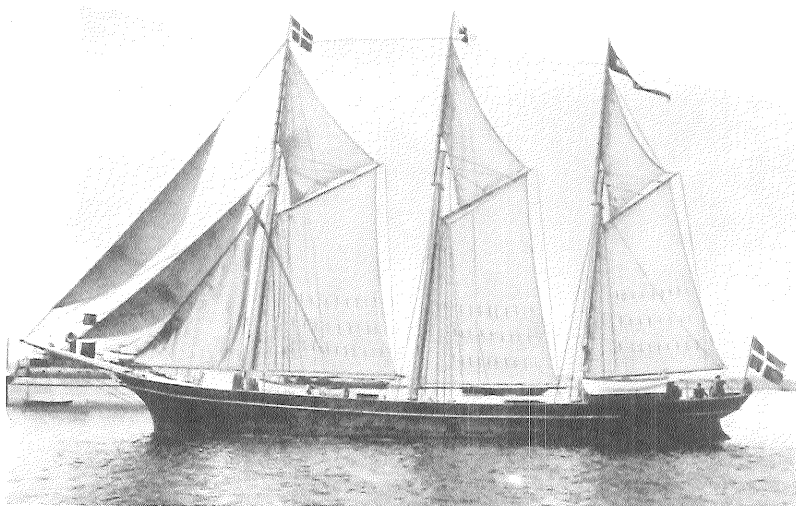
Århundreders tradition i kystfarten mellem danske havne indbyrdes og mellem disse og de nærmeste havne i vore nabolande var endnu ubrudt. Imidlertid var man nu ved århundredskiftet så småt begyndt at tænke i andre baner.

I Rønne havde A/S Bornholms Maskinfabrik, ledet af direktør Herman Blem, stiftet Rønne Jernskibsværft i 1895, og i



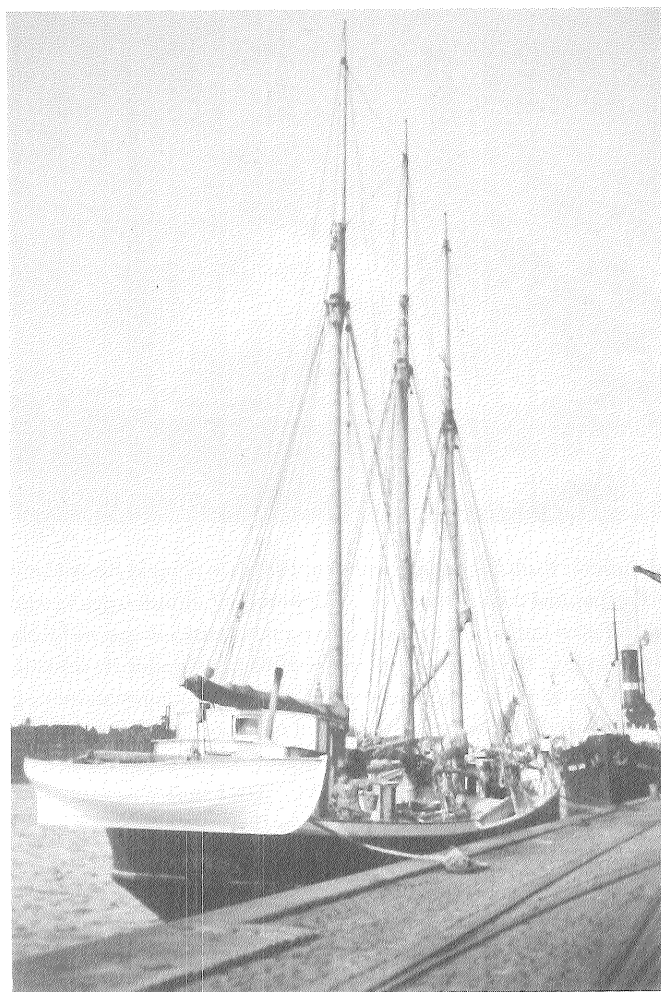
2-mst. skonnert »Freia« af Rønne, 65 brt. bygget af Rønne Jernskibsværft 1897, den anden nybygning af stål til kystsejls. I 1921 installeredes en 33 ihk. motor, der senere to gange udskiftedes med kraftigere motorer. I 1939 nedrigget til galease. Da skibet i 1972 forsvandt fra Danmark, beholdt det alligevel sin tilknytning til Bornholm. Det købtes af kaptajn Jens Lund i Californien, der lod skibet føre tilbage til skikkelsen som 2-mst. skonnert ved en ombygning i Rudkøbing. Samtidig fik det navnet »Freia Rønne« med hjemsted i Panama. (Foto: Ernst Rasmussen). *The 2-masted schooner »Freia« of Rønne, 65 gross register tons (grt.), built by Rønne Iron Shipyard in 1897, the second new steel ship designed for coasting traffic. In 1921 a 33 indicated horsepower (i.h.p.) engine was installed, later to be replaced twice by more powerful engines. In 1939 it was rerigged as a galeass. When the ship disappeared from Denmark in 1972 it still kept its connection with Bornholm. The ship was bought by Captain Jens Lund in California and he had it rebuilt in Rudkøbing and returned to its original form as a 2-masted schooner. At the same time it was renamed the »Freia Rønne« and registered in Panama. (Photo: Ernst Rasmussen).*

årene indtil 1902 søsattes fra dette værft i alt 10 skonnertskibe, hvoraf de to første »Veset« og »Freia« på henholdsvis 82 og 65 brt. vel må betegnes som de første egentlige kystsejlere af stål i Danmark.



3-mst. skonnert »Rudolph« af København, 198 brt. bygget af B&W i 1898 til Det Danske Petroleums Aktieselskab var også beregnet til indenrigs kystfart, men var indrettet med tanke til fart med petroleum fra tankanlæggene i København til provinshavnene. Skibet solgtes allerede i 1904 til udlandet, da selskabet i mellemtiden havde oprettet tankanlæg ved 55 danske jernbanestationer og derfor fremover benyttede jernbane-tankvogne til transporten. Da man senere skulle distribuere større oliemængder til danske havne, valgte man at anskaffe lægtre og bugserbåde til dette formål. (Foto: H&S). *The 3-masted schooner »Rudolph« of Copenhagen, 198 grt., built by B&W in 1898 for Det Danske Petroleums Aktieselskab. It was also designed for the domestic trade, but it was equipped with tanks for carrying paraffin from the tank installations in Copenhagen to harbours in the provinces. The ship was sold abroad in 1904 as the company in the meantime had built tank installations at 55 Danish railway stations, and they were therefore using railway tankers for the transport of paraffin from that time on. Later on, when it was necessary to distribute larger amounts of oil to the Danish harbours, barges and tugs were chosen for this purpose. (Photo: DMM).*

Bygning nr. 3 »Niels Jensen« og de efterfølgende syv skibe var noget større 3-mastede skonnerter, der også kunne anvendes til langfart. Bygningen af disse skibe viste sig imidlertid at være mindre rentabel, og i 1902 blev værftet atter lukket.



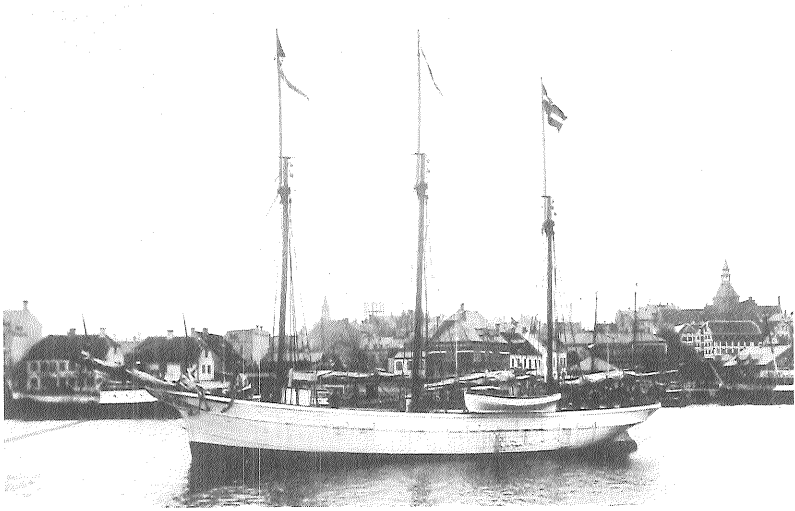
Det skal her indskydes, at selv meget små træskibe endnu på dette tidspunkt også fortsatte i farten til fjernere steder, som de havde gjort det langt tilbage i tiden. Det største antal kunne dog trods livlig fart også til England, Norge og Island konstant henføres til kystflåden.

3-mst. skonnert »Christian« af Bogense. 99 brt. blev leveret af skibsbygmester Hoffmann i Fjellebroen i 1904 som den første nybyggede motorsejler af træ fra dansk værft. Den oprindelige motor på 22 ihk. er udskiftet tre gange, og skibet har siden under dansk flag heddet »Eva«, »Anna« og »Meta Jan«. I 1968 solgtes det til Holland og siden blev det verdenskendt som »Charlotte Rhodes« i BBC's Onedin-serie. Derefter blev det benyttet til anden charter-sejlad, men desværre brændte det op i Amsterdam i oktober 1979. Her afbildet som »Anna«. (Foto: H&S). *The 3-masted schooner »Christian« of Bogense. With a capacity of 99 grt. this ship was delivered by Hoffmann of Fjellebroen in 1904 as the first newly built wooden vessel with an auxiliary engine from a Danish shipyard. The original 22 i.h.p. engine was replaced three times and since then the ship has been named »Eva«, »Anna« and »Meta Jan« while under the Danish flag. In 1968 it was sold to Holland and it later became world-famous as the »Charlotte Rhodes« in the BBC TV series »The Onedin Line«. After that it was used for other charter trips, but unfortunately it was destroyed by fire in Amsterdam in October 1979. It is portrayed here under the name of »Anna«. (Photo: DMM).*

Træskibsbygningen i en lang række danske byer stod da også stadig i fuldt flor, og når denne omend i stadig aftagende omfang har kunnet gøre sig gældende helt op til efter 2. verdenskrig, er årsagerne hertil flere. Det meste træ kunne endnu skaffes fra de danske skove, medens jern og stål skulle importeres til højere priser med tillæg af større fragt – i visse tilfælde også med told, selvom toldgodtgørelse som regel blev bevilget.

Jern- og stålskibsbygningen krævede også flere og nye tegninger samt andre og mere komplicerede og dermed også dyre maskiner. Konstruktører med erfaring i jern- og stålskibsbygning var det heller ikke let at opdrive, og de krævede ofte mere i løn. De større dampskibsværfter var på dette punkt hårde konkurrenter.

Oplæringen af arbejdere til de nye byggemetoder var endnu et problem. Nittere, smede og maskinarbejdere skulle først uddannes i et større antal. Især i mange af provinsbyerne med træskibsværfter skulle de gamle håndværk omstilles til industriel tænkning, førend arbejdet kunne svare sig.



3-mst. M/Sk. »Motor« af Kalundborg, 63 brt. En Ring Andersen nybygning fra 1907 forsynet med 24 ihk. motor. Var trods lidenheden på rejse til Island, da det i 1917 som et af de få mindre danske skibe blev offer for en tysk u-båd. (Foto: H&S). *The 3-masted motorized schooner »Motor« of Kalundborg, 63 grt., a newly built Ring Andersen ship from 1907 equipped with a 24 i.h.p. engine. Despite its small size it was on a trip to Iceland in 1917 when it was sunk by a German submarine, one of the few smaller Danish ships to suffer this fate. (Photo: DMM).*

Forholdene var for øvrigt ikke meget forskellige fra den svenske skibsbygning, og selv i Nordtyskland og i det baltiske område tøvede man med at gå over til det nye materiale på grund af de lettere og større tilgange af træ, f.eks. den bekendte pommerske fyr.

Først når man kommer ned til de sydlige Nordsøværfter i Tyskland og Holland, er billedet et andet. Her var man nærmere ved den engelske, tyske og franske jern- og stålindustri, samtidig med at områderne var mere træfattige. Det var altså naturligt, at man her på et tidligere tidspunkt kom i gang med udviklingen også af de mindre stålskibe. Især den hollandske

værftsindustri blev foregangsmand på dette område. Senere er jo også et stort antal af disse skibe, bygget mellem 1890 og 1910, ved secondhand køb indgået i den danske kystsejlerflåde.

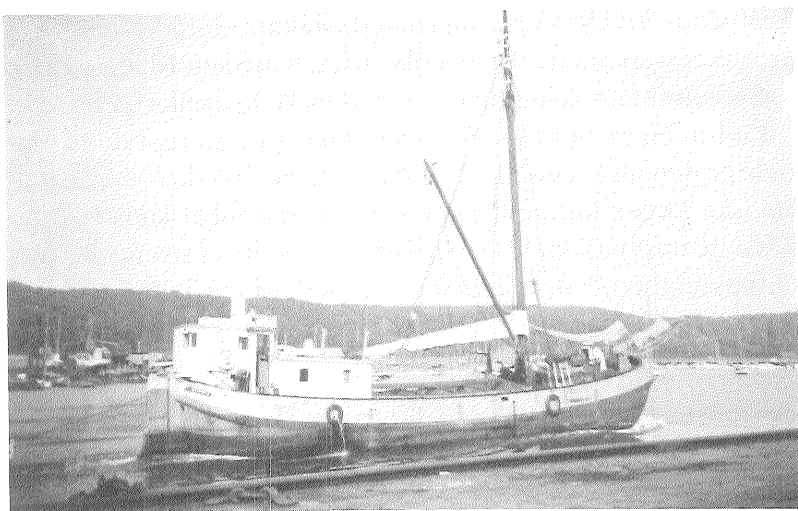
Endnu en grund til den tidlige stålskibsbygning i dette område er den omstændighed, at der til farten på de tyske og hollandske floder kunne bygges skibe af ret enkel konstruktion uden de internationale klassifikationssekskabers strengere krav til sødygtighed. I virkeligheden må flodskibene i »Binnen«-farten – vi har ikke rigtig noget specielt udtryk for denne på dansk – siges at have været fødselshjælpere ved konstruktionen af de søgående kystsejlere.

Som det mest træfattige land var hollænderne de første, der udviklede de nye kystsejlere af stål. Hvor man i tidernes løb havde skabt mange forskellige træskibstyper med mange varianter afpasset efter specielle fragtførmål eller lokale besejlingsforhold, måtte man nu både for at kunne opnå gode økonomiske resultater for værfterne, men også for at gøre disse mindre stålsejlskibe bedre konkurrencedygtige over for damperne, finde frem til nogle få typer, der kunne opfylde disse betingelser generelt.

Det blev kufferne, tjalkene og de 2-mastede skonnerter, som hollænderne efterhånden udviklede med stor dygtighed og byggede i et så stort antal, at de daglig fandtes i snart hver eneste havn i Nordeuropa. Enkel sejlføring med deraf følgende reduceret besætning, ofte skipperen selv med familie, så ringe dybgang som muligt for modsat damperne at kunne komme frem til hver en afkrog i fjorde og snævre farvande og endelig større lastrum og kraftigere lastegrej var nogle af de forudsætninger, der skabte disse typers fremgang i kystfarten.

Blandt de første og senere også i Danmark meget kendte værfter, der næsten alle lå i Groningen-provinsen, kan nævnes:

Gebr. J. & G. Verstockt i Martenshoek,
B. Niestern & Co. også i Martenshoek og
Van der Werff, Hoogezand.



M/Tjalk »Familiens Lykke« af Egersund. 89 brt. Denne tjalk var et af skibene, der kom under dansk flag i slutningen af 1. verdenskrig. Det var bygget i Groningen 1902 og indregistreredes i Svendborg som sejskib »Ester«. I 1923 solgtes skibet til Alnor og fik navnet »Familiens Lykke«. Kort efter installeredes en 62 ihk. hjælpemotor. Dets nye navn vidnede om skipperen og hans families nære tilknytning til skibet. Lignende navne som f.eks. »Faders Minde«, »De to Søstre« o.s.v. var karakteristiske for mange familieejede motorsejlere. Skibet er her vist som »Hardy«, hvilket navn det fik i 1946. På en rejse fra Lübeck til Kolding med råjern forsvandt det i maj 1950, men senere fandt man vragester på den tyske kyst, der klart viste, at det 5 år efter krigen var blevet offer for endnu en minesprængning. (Foto: Olaf Kure). *The motorized hoy »Familiens Lykke« (= The Family's Happiness) of Egersund, 89 grt. This hoy was one of the ships which came under the Danish flag at the end of World War I. It was built at Groningen in 1902 and registered in Svendborg as the sailing ship »Ester«. In 1923 the ship was sold to Alnor and was given the name »Familiens Lykke«. Shortly afterwards a 62 i.h.p. auxiliary engine was installed. The new name bears witness to the skipper's and his family's close attachment to the ship. Similar names, such as »Faders Minde« (Memory of our Father) and »De to Søstre« (The Two Sisters) were characteristic of many family-owned sailing vessels with auxiliary engines. The ship is portrayed here under the name of »Hardy«, which it was given in 1946. In May 1950 it disappeared while on a voyage from Lübeck to Kolding with pig iron. Later fragments of wreckage were found on the German coast which clearly showed that the ship had fallen a victim to yet another exploding mine, five years after the end of the war. (Photo: Olaf Kure).*

På disse værfter havde man også på et tidligt tidspunkt påbegyndt bygningen af fiskefartøjer til det hollandske Nordsøfiskeri samt af flodlægtre og havde herved opnået erfaringer med jern- og stålskibsbygning, der kunne udnyttes i den efterfølgende konstruktion af fragtskibene.

Mange andre værfter fulgte efter, som f.eks.:

J.J. Pattje & Zoon, Waterhuizen,

Hendrik Kroese, Hoogezand,

E.J. Smit & Zoon, Hoogezand og Westerbroek,

E. & M. Coops, Stadskanaal og

Gebr. van Diepen, Waterhuizen, og mange flere.

Mest berømt af dem alle gennem tiderne blev måske Gebr. G. & H. Bodewes i Martenshoek, senere også kendt for bygningen af mange bugserbåde. Det var da også dette værft, der i årene 1900 til 1902 leverede de første nybyggede stålskonnerter til Danmark: »Alva«, »Dollar«, »Stirling« og »Dunmore« til Kløvborgs rederier i København samt tre 3-mastede skonnerter til Nykøbing Mors og Løgstør.

I Danmark gik det stadig småt med stålskibsbygningen. Ganske vist oprettedes Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværksted i 1907, men skibene, der byggedes, var imidlertid mindre dampskibe, lægtre osv. – endnu ingen egentlige kystsejlere.

Også i Svendborg oprettes et stålskibsværft omkring 1907. Typisk nok er det J. Ring Andersen, allerede dengang vel Danmarks mest bekendte træskibsbygger, der måske har følt konkurrencen og derfor forsøger sig på det nye felt, men foreløbig bliver det ved tre små skonnerter, »Ruth«, »Vega« og »Asta«; derefter bygges der også her mindre dampskibe, lægtre og lignende. I øvrigt var de første to nybygninger fra det nye værft bygget af eg, men fra leveringen forsynet med motor. Det var »Emmy« og »Motor«.

Dette fører os dermed hen på det andet tema i denne artikel. I årene lige før og lige efter århundredskiftet var motoren som



M/Tjalk »Skjoldnæs« af Marstal – 85 brt. var en typisk hollandsk tjalk med sidesværd, bygget af stål i Martenshoek i 1892. Skibet var allerede forsynet med hjælpemotor, da det i 1928 kom til Danmark, først som »Guldborg« af Nykøbing Falster og fra 1935 som »Skjoldnæs«. Det har vekslet hjemsted flere gange og var i 1978 hjemmehørende i Frederiksværk, da det solgtes tilbage til Enkhuizen i Holland, hvor man havde planer om at restaurere den gamle tjalk. (Foto: Olaf Kure). *The motorized hoy »Skjoldnæs« of Marstal, 85 grt., was a typical Dutch koff with lee-boards, built of steel in Martenshoek in 1892. The ship was already equipped with an auxiliary engine when it came to Denmark in 1928 under the name of »Guldborg«, registered in Nykøbing Falster, and from 1935 under the name of »Skjoldnæs«. It has changed its home port several times and in 1978 was registered in Frederiksværk when it was sold back to Enkhuizen in Holland, where it was planned to restore the old hoy. (Photo: Olaf Kure).*

fremdrivningsmiddel for skibe for alvor kommet på tale. Medens Holland var førende med stålskibe, var det Danmark og Tyskland, der var længst fremme med praktiske muligheder på motorområdet. Allerede før 1900 var man begyndt at installere små hjælpemotorer i fiskekutterne. Det var petroleumsmotorerne, der først vandt frem, tæt fulgt af råolie-motorerne, i de lidt senere udformninger ofte betegnet som semi-diesel.

Medens vi alle ved, at Danmark med Ø.K.'s »Selandia« blev kendt som det første på dieselmotorområdet for oceangående skibe, et det vist næsten glemte, at Danmark også var det første land, der fremstillede glødehovedmotorer af en konstruktion og kvalitet, der frembød tilstrækkelig sikkerhed og fornøden økonomi til, at de for alvor kunne anvendes i mindre skibe, både fiskekuttere og kystsejlere.

Som nogle af de første producenter kan nævnes:

Tuxham (Tuxen & Hagemann),

Dan Motor (A/S P. Jørgensen),

Frederikshavns Jernstøberi (Houmøller) og

Vølund.

Også Callesen med Aabenraa Motorfabrik var med i udviklingen. I det dengang tyske område arbejdede denne fabrik sammen med Hanseatische Motorengesellschaft i Bergedorf, der da også fulgte tæt i de danske pionerers arbejde, og Bergedorf-motoren, som den almindeligvis kaldtes, blev da også meget hurtigt en alvorlig konkurrent til de danske producenter. Også Sverige fulgte tidligt med, bl.a. blev Bolinder-motoren et meget kendt produkt også i Danmark.

Efterhånden opstod der motorfabrikker i mange danske provinsbyer som f.eks.:

Alliance i Slagelse,

Densil i Aalborg,

Hein & Sønner, Randers,

Kramper & Jørgensen, Horsens,

H.B. Hoffmann, Esbjerg,

Grenaa Motorfabrik og

Bukh, Kalundborg.

Det vil føre for vidt i denne artikel at komme nærmere ind på disse mindre motorers tekniske udvikling gennem 1920'erne og 1930'erne, men helt op til årene efter 2. verdenskrig har man kunnet træffe skibe med gode, gamle og driftssikre glødehovedmotorer.

Motoren blev således hurtigere end stålet en realitet for danske kystsejlere såvel som for fiskekutterne. Et flertal af sejlskibene fik i ti-året fra 1920 til 1930 installeret motor, d.v.s. en hjælpemotor, thi sejlene beholdt man jo stadigvæk, og udtrykket sejlskib med hjælpemotor eller hjælpeskrue blev da også fastholdt som officiel betegnelse helt op til vore dage.

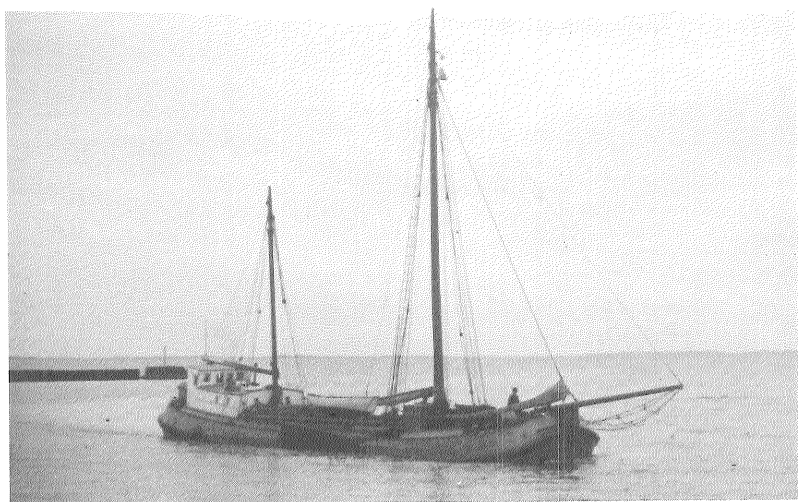
Fra omkring 1930 burde man imidlertid nok have ændret betegnelsen til motorskib med sejlføring, idet motorernes udvikling i denne periode gik så stærkt, at sejlene i almindelighed kun var et hjælpefremdrivningsmiddel. 2. verdenskrig vendte i nogen grad atter op og ned på dette på grund af oliemanglen, men efter krigen var der i de fleste tilfælde kun tale om støttesejl.

At Danmark var tidligt med i udviklingen af skibsmotorer ser man også ved, at den danske skibsliste allerede i 1905 optager et specielt afsnit med motorsejlskibe over 15 brt. – dog næsten alle fiskefartøjer – medens de store, internationale registre først omkring 1912 har særskilte lister over motorskibe.

Som den første nybygning af træ med hjælpemotor leveredes fra skibsbygmester F.J. Hoffmann i Fjellebroen den 3-mastede skonnert »Christian« i 1904, og derefter leverede de danske træskibsværfter en hel del lignende nybygninger til kystsejlerflåden i årene op til 1. verdenskrig.

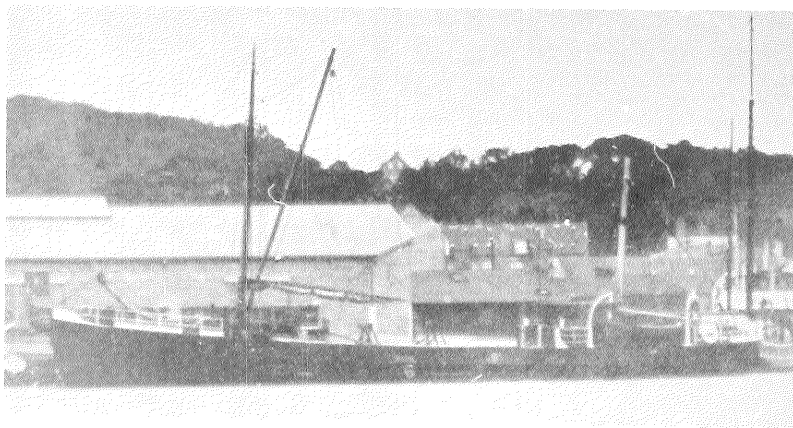
Derimod var der stadig ingen stålskibsbygning af nogen betydning. I 1915 anfører skibslisten stadig kun 8 stålskibe med motor, der med lidt god vilje kan regnes som kystsejlere.

1. verdenskrig skabte imidlertid to forhold, der ændrede på forholdene. Som nævnt var hollænderne ikke så hurtige til at udruste deres skibe med motor. Sejlskibene fandt man derfor i stort antal beskæftiget også i fart på danske, svenske og baltiske havne. I verdenskrigens første år blev en hel del af disse hollændere »indefrosset« i Danmark og Østersøområdet. Det var for risikabelt med sejl alene at komme rundt Skagen, man skulle krydse med risiko for at komme ind i minefelter, og opbringning kunne man jo heller ikke helt udelukke.



M/Kuf »Nauta« af Svendborg. 88 brt. En typisk hollandsk kuf bygget så tidligt som i 1895 af Verstockt-værftet i Martenshook som sejlskib, men var forsynet med motor da den i 1930 købtes til Egersund, hvor den fik navnet »Elise Marie«. I 1944 sejlede skibet som »Norship« på de illegale ruter til Sverige, som skildret af lektor Jørgen Barfoed i Maritim Kontakt nr. 7. Efter krigen hjemmehørende først i Næstved og senere i Svendborg som »Nauta«. I 1964 vendte skibet tilbage til Sønderjylland, hvor det sejlede for A/S Haderslev Kalkværk som »Kalkas«. Efter næsten 80 års sejlads blev det endelig ophugget i 1974. (Foto: Olaf Kure). *The motorized koff »Nauta« of Svendborg, 88 grt. A typical Dutch koff built as early as 1895 by the Verstockt shipyard in Martenshoek as a sailing ship, but it was equipped with an auxiliary engine when it was sold to Egersund, where it was renamed the »Elise Marie«. In 1944 the ship sailed as the »Norship« on the illegal routes to Sweden, as described by Jørgen Barfoed in the journal »Maritim Kontakt« no. 7. After the war its home port was Næstved and later Svendborg, where it was registered under the name of »Nauta«. In 1964 the ship returned to Southern Jutland, where it sailed for AIS Haderslev Kalkværk (a limeworks) under the name »Kalkas«. It was finally sent to the breaker's yard in 1974 after almost 80 years of sailing. (Photo: Olaf Kure).*

Man kunne selvfølgelig komme gennem Kielerkanalen, men måtte så delvis have assistance af tyske bugserbåde, hvad der var både svært og dyrt at opnå under krigen. Dertil kom, at de



M/Gl. »Leif« af Aarhus, 155 brt. var en typisk ombygning fra mellemkrigsårene. Oprindeligt bygget som passager- og stykgodsdamper af stål »Helgenæs«, men i 1935 for gammel og delvis overflødig i farten fra Aarhus. Blev derfor ændret til galease med en 119 ihk. Alpha motor. Ændredes til fiskefartøj 1959 og i 1961 til sandpumper. Først ophugget i 1988 i Nyborg under navnet »Kim Ral«. *The motorized galeass »Leif« of Aarhus, 155 grt., was a typical conversion from the interwar period. It was originally built as a passenger and general-cargo steamer made of steel and named »Helgenæs«. However, in 1935 it was too old and partially redundant in the Aarhus traffic, so it was converted to a galeass with a 119 i.h.p. Alpha engine. In 1959 it was converted to a fishing vessel and in 1961 to a sand-pump dredger. It was finally sent to the breaker's yard in Nyborg in 1988 under the name of »Kim Ral«.*

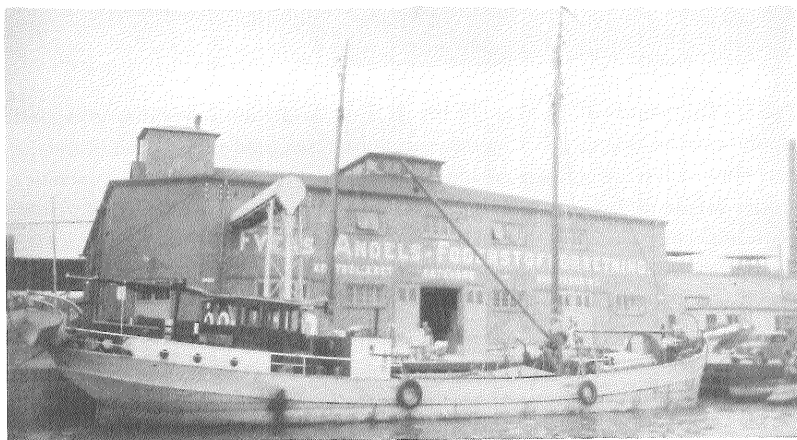
kunne risikere fra allieret hold at blive betragtet som neutralitetsbrydere.

Man foretrak derfor at lægge skibene op i de neutrale, skandinaviske havne og se tiden an. De fleste skippere ejede selv skibene, som det var skik i Holland, og som det også var skik, var koner og børn med om bord. Efterhånden som krigen trak ud, og fortjenesten var ringe eller nul, forsøgte man derfor at sælge skibene til danske eller svenske skippere og rederier.

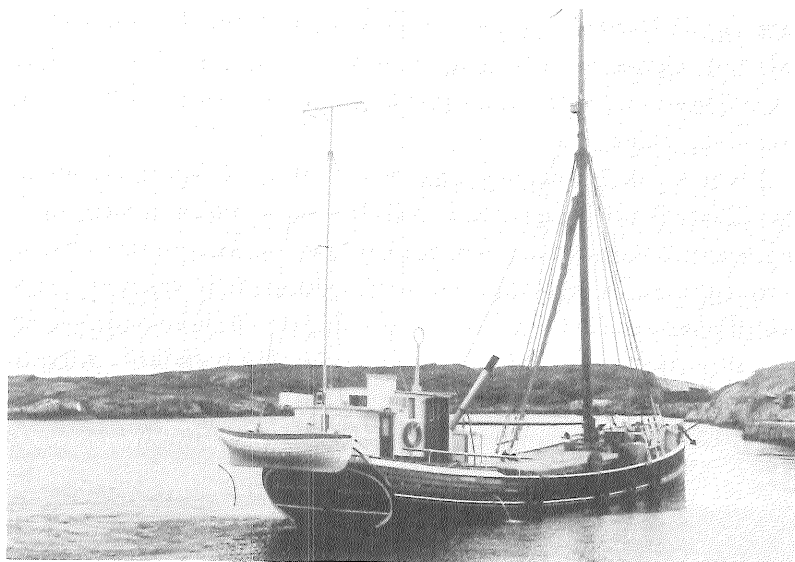
Kommer vi frem til 1919, ser man derfor pludselig i skibslisten ikke mindre end 35 mindre sejlskibe bygget af jern eller

stål, og de fleste bygget på hollandske værfter. De har sikkert alle kunnet købes til rimelige priser, samtidig med at man i intern dansk fart i de sidste par krigsår har kunnet udnytte de høje fragtrater.

1. verdenskrig bragte jo også Nordslesvig tilbage til Danmark og dermed en lang række mindre skibe hjemmehørende i Egernsund, Graasten, Toft, Sønderborg og Aabenraa. Det drejede sig næsten udelukkende om dansksindede skippere, som hidtil havde måttet sejle under tysk flag og på tyske betingelser. Dette havde imidlertid også medført, at de nu ved tilbagekomsten til Danmark ejede tysk- eller hollandskbyggede stålskibe.



M/Gl. »Bente« af Roskilde, 105 brt. Leveret april 1931 fra Holland som den 1. nybygning af stål efter 1. verdenskrig. Fra ny forsynet med 79 ihk. Deutz motor, der i 1936 udskiftedes med en 113 ihk. Vølund diesel. Masterne kunne lægges ned, hvorved største højde over vandlinien androg ca. 4,6 m. Skibet lastede f.eks. 160 tons rug eller 130 tons havre. (Foto: H&S). *The motorized galeass »Bente« of Roskilde, 105 grt. It was delivered in April 1931 from Holland as the first newly built vessel of steel after World War I. It was originally fitted with a 79 i.h.p. Deutz engine, which in 1936 was replaced by a 113 i.h.p. Vølund diesel engine. The masts could be laid down reducing its height above the water line to a maximum of about 4.6 metres. The ship could carry for example 160 tons of rye or 130 tons of oats. (Photo: DMM).*



M/Gl. »Djursland« af Grenaa. 77 brt. J. Ring Andersen i Svendborg byggede denne galease af træ i 1935, og den var da forsynet med en 80 ihk. Vølund motor. Som ny hørte den hjemme i Svendborg, med navnet »Albatros«, men kom under krigen til Aalborg og senere til København med navnet »Jørdahl«. I 1965 blev den »Djursland« af Grenaa, og det sidste danske navn blev »Argus« af Hadsund. (Foto: Ernst Rasmussen). *The motorized galeass »Djursland« of Grenaa, 77 grt. Mr. J. Ring Andersen of Svendborg built this wooden galeass in 1935, and at that time it was fitted with an 80 i.h.p. Vølund engine. Svendborg was the home port of the ship when it was new and carried the name »Albatros«, but during the war it was moved to Aalborg and later to Copenhagen under the name of »Jørdahl«. In 1965 it became the »Djursland« of Grenaa, and its last Danish name was »Argus«, registered in Hadsund. (Photo: Ernst Rasmussen).*

Da registreringsforholdene efter genforeningen var bragt i orden, viser skibslisten for 1923 da også tydeligt den store ændring, der er sket siden ca. 1916. Af motorskibe over 50 brt. findes nu 17 træskibe og 29 jern/stålskibe, og dertil kommer 44 sejlskibe bygget af jern og stål.

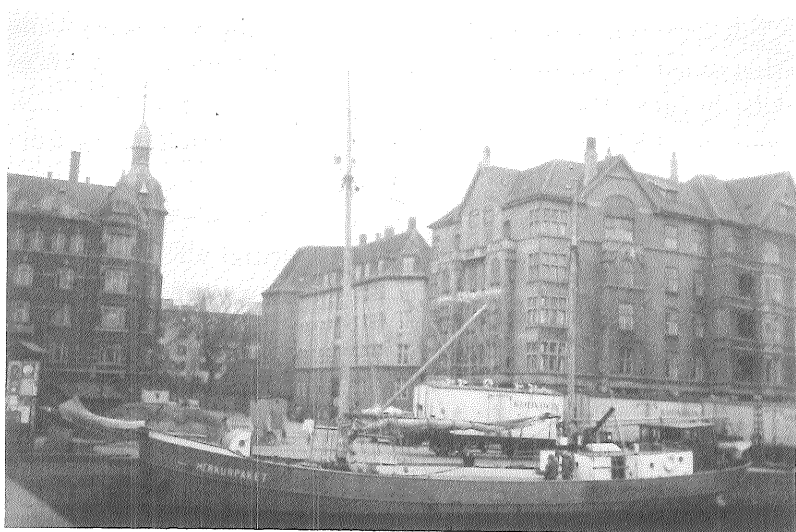
I de resterende år af tyverne forsynes de fleste af sejlskibene i den danske kystsejlerflåde da med motor, både de ældre træskibe bygget i Danmark og de indkøbte jern- og stålskibe. Enkelte var dog forlist i mellemtiden eller for nogle få stykkers vedkommende tilbagesolgt til Holland.

Samtidig ændres sejlskibsrigningen oftest til de for danske forhold bedst kendte. Skibene bliver galeaser eller jagter, dog finder man stadig en hel del tjalke. Det kan også nævnes, at et ganske stort antal både større og mindre sejlskibe i tyverne sælges til Sverige, der stadig kunne anvende dem på de mange indenlandske søer og vandveje.

De sønderjyske skippere havde også udnyttet, at Kruppværftet i Kiel for at komme i gang igen havde bygget en del mindre stålskibe, deriblandt en række galeaser, som de tyske småskippere på grund af markens faldende værdi ikke kunne aftage. Disse skibe blev næsten alle erhvervet af skippere fra Egersund og Graasten. En nærmere omtale af disse skibe findes i museets årbog 1981.

Det var således fortsat hollandsk- og tyskbyggede skibe, som udgjorde hovedparten af de danskejede stålskibe. Under krigen havde det naturligvis også været svært at skaffe stålmaterialer frem til Danmark. Det i slutningen af krigen stiftede Kalundborg Skibsværft, der under direktør Henckels ledelse også havde overtaget Marstal Staalskibsbyggeri, nåede at bygge en række mindre motorskibe, der var beregnet til Nord/Østersøfart, og for første gang byggedes nu rene motorskibe uden sejlføring, men til gengæld lå de tonnagemæssig også på grænsen til den type, som i løbet af 1920'erne udvikledes til egentlige coastere, der jo modsat den egentlige betydning af det engelske ord slet ikke anvendes i den lokale kystfart, og som man i dag ser brugt for skibe op til 5000 tons dødvægt.

P. Ph. Stuhr – det senere Aalborg Skibsværft – og Frederikshavn Værft og Flydedok byggede også nogle stålskonnerter, som under krigen fortrinsvis blev beskæftiget i lokalparten, men



M/Gl. »Merkurpaket« af Rønne. 99 brt. Sejlede i pakETFart mellem Bornholm og København fra 1944 til 1953. Som mange af paketterne havde skibet en broget fortid. Bygget i Leiderdorp i 1915 var det først hollandsk fiskefartøj. Fra 1927 var det tysk fragtskib og hed »Hans Peter«. Som sådan blev det minesprængt i Lillebælt i maj 1942. Vraget blev bjerget og solgt til Rudkøbing og efter reparation døbt det »Lorence«. I januar 1944 kom det da til Rønne, men i forbindelse med evakueringen af de østtyske områder beslaglagde tyskerne det i februar 1945. Kort efter befrielsen blev det genfundet i Heiligenhaven og atter indsat i pakETFarten. I 1954 solgtes skibet til Norge, hvor det endnu i 1980 sejlede som fiske- og fragtskib. (Foto: Olaf Kure). *The motorized galeass »Merkurpaket« of Rønne, 99 grt. The ship sailed in packet service between Bornholm and Copenhagen from 1944 to 1953. Like many of the packet boats it had a confused past. The ship was built in Leiderdorp in 1915 as a Dutch fishing vessel. From 1927 it was a German cargo ship called »Hans Peter«, and while carrying out this function it was blown up by a mine in the Little Belt in May 1942. The wreck was recovered and sold to Rudkøbing, and after being repaired was renamed the »Lorence«. In January 1944 it came to Rønne but was commandeered by the Germans in February 1945 in connection with the evacuation of the Eastern German areas. Shortly after the liberation of Denmark the ship was found again in Heiligenhaven and put into packet service once more. In 1954 the ship was sold to Norway, where it was still sailing in 1980 as a fishing and cargo vessel. (Photo: Olaf Kure).*

dog med så stor lasteevne, at de under normale forhold ikke kunne medregnes til kystflåden.

Nu var stålskibene altså virkelig trængt frem i dansk kystfart. Når vi kommer frem til 1930-skibslisten, er tallet på motorsejlere af stål under 100 brt. steget til 71, medens der kun findes en enkelt evert på 35 tons som egentligt sejlskib.

Med det dårlige fragtmarked i slutningen af tyverne og et godt stykke hen i trediverne blev der dog ikke råd for de mindre rederier eller skipperne til at kontrahere nybygninger. Den videre forøgelse af flåden skete stadig dels ved køb af ældre skibe udefra og dels ved ombygning af mindre dampere.

På dette tidspunkt kunne man allerede konstatere, at bygningen af mindre motorsejlere af stål aldrig var blevet til noget i Danmark. Da de store sejlskibes tid samtidig var forbi, forsvandt mange af træskibsværfterne også, og de, der fortsat eksisterede, beskæftigedes fortrinsvis med reparationer og bygning af fiskekuttere med enkelte spredte nybygninger – skonnerter og galeaser – ind imellem. Kun Ring Andersen i Svendborg havde en mere regelmæssig produktion af nye motorsejlere i hele perioden.

I 1931 tilførtes flåden to nybygninger af stål, men de leveredes begge fra Gebr. van Diepen i Waterhuizen («Bente» og «Nanny»). I 1937 kommer en enkelt nybygning »Arusa« atter fra Holland.

A.E. Sørensen får i 1940 leveret »Mogens S.« fra J. Pattje også i Waterhuizen, men dette skib må betegnes som den første egentlige coasternybygning i Danmark.

2. verdenskrig medførte en kort opblussen af bygningen af træskibe til kystfarten, dels på grund af at træ lettere kunne skaffes fra de hjemlige skove eller fra Sverige, dels på grund af de efterhånden meget knappe olietildelinger, der favoriserede rene sejlskibe. Samtidig frembød træskibene også en mindre risiko over for de mange magnetiske og akustiske miner, som de allierede flyvere nedkastede i danske farvande. I alt byggedes

henved 20 nye motorsejlere af træ i løbet af krigen, de fleste hos Ring Andersen i Svendborg, hos Tommerup i Hobro og A. Nielsen i Holbæk.

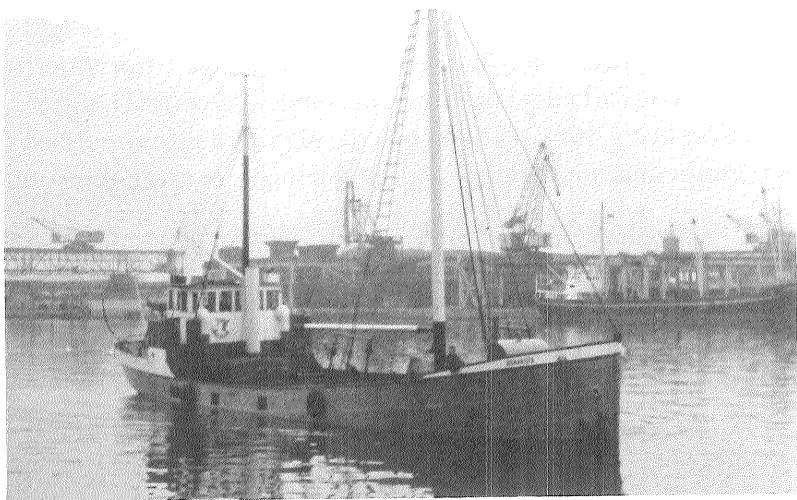
Efterhånden som antallet af disponible biler reduceredes under krigen, blev kystsejlerne en vigtig transportfaktor, bl.a. stod disse skibe næsten udelukkende for brunkulsfragterne. Men med den forøgede sejlads fulgte også et stort antal forlis i modsætning til 1. verdenskrig, hvor kystflåden kun led minimale tab.

Indtil udgangen af 1941 drejede det sig om et så beskedent antal som 8 havarier eller forlis. Til gengæld forliste 82 skibe frem til fredsslutningen eller led i hvert fald alvorlige havarier; de fleste ved minesprængning, og der var virkeligt mange stål-skibe blandt disse tab. Yderligere 20 skibe forliste eller havarede på grund af minesprængning frem til udgangen af 1949.

Allerede under krigen og i årene umiddelbart efter forsøgte man at råde bod herpå ved køb af secondhand tonnager; det gjaldt her bl.a. tyske fiskefartøjer, de såkaldte luggere, som, selvom mange af dem stammede fra århundredets begyndelse, viste sig at være stærke fartøjer, der egnede sig godt til ombygning til fragtskibe med et godt stort lastrum. De fleste af disse skibe havde også i løbet af 1930'erne fået indbygget ny motor, og på denne måde blev den første tonnagemangel afhjulpet.

Da bygningen af nye skibe blev mulig, satsede rederierne først og fremmest på kontrahering af de større egentlige coastere, hvor typen i sidste halvdel af 1930'erne og selv under krigen var blevet stærkt forbedret rent tonnagemæssig og dermed kunne sættes ind i allround fragtfart.

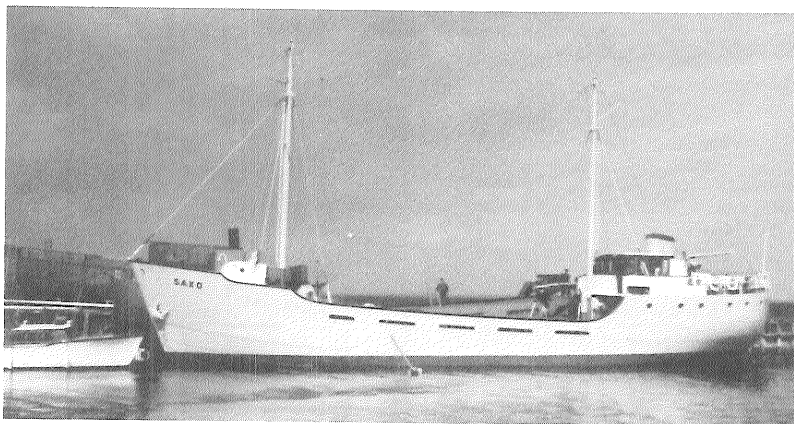
Indtil bilparken igen kunne retableres i fuldt omfang, var der imidlertid også brug for nye, små skibe. Man udnyttede derfor det amerikanske hjælpeprogram, og de i efterkrigsårene så bekendte »Carolinere« blev bygget fra 1951 til 1959, først og fremmest på H.C. Christensens Staalskibsværft i Marstal, der i alt leverede 28 skibe, indtil man gik over til en større type, som



M/Gl. »Bonavista« af Marstal. 150 brt. Som et eksempel på ombyggede tidligere tyske fiskefartøjer kan nævnes ovennævnte skib. Det byggedes som damplogger i Bremen i 1908 med navnet »Fuchs« og indkøbtes til Graasten i 1939, hvor det fik navnet »Irmgard«, samtidig med at det blev ombygget til motorsejler med galeaserig. I juni 1943 sank det under navnet »Vitus Bering« ved Anholt efter en minesprængning, men blev atter hævet, og samtidig med reparationen blev størsteparten af klædningen fornyet. Fra 1951 var navnet »Palnes« af Rødvig. Derefter kom det fra 1953 til 1961 i svensk eje, men i 1961 vendte det tilbage til Danmark som »Bonavista« af Marstal. Mange danske motorsejlere har på lignende måde skiftet navn og hjemsted adskillige gange, og ikke så helt få er som »Bonavista«, der blev solgt i 1975, endt ude i Vestindien. (Foto: H&S). *The motorized galeass »Bonavista« of Marstal, 150 grt. This ship is an example of former German vessels which have been converted. It was built as a steam lugger in Bremen in 1908 under the name of »Fuchs« and purchased to Gråsten in 1939. Here it was given the name »Irmgard« at the same time as it was converted to a motorized galeass. In June 1943 under the name »Vitus Bering« the ship sank off Anholt after hitting a mine. However, it was raised from the bottom, repaired and had most of its plating renewed. From 1951 it was named the »Palnes« of Rødvig. After that it was in Swedish ownership from 1953 to 1961, but in 1961 it returned to Denmark as the »Bonavista« of Marstal. Many Danish sailing vessels with auxiliary engines have changed names and home ports several times in a similar way, and no few of them have ended up in the West Indies, just as the »Bonavista« did when it was sold in 1975. (Photo: DMM).*

må henregnes til de egentlige coastere. Da behovet senere faldt, og konkurrencen blev hårdere, blev adskillige »Carolinere« ombygget og forlænget og kunne dermed også sættes i langfart.

Fra omkring 1965 tegnede billedet sig mere og mere dystert for motorsejlerne. Bilerne og jernbanerne overtog mere og

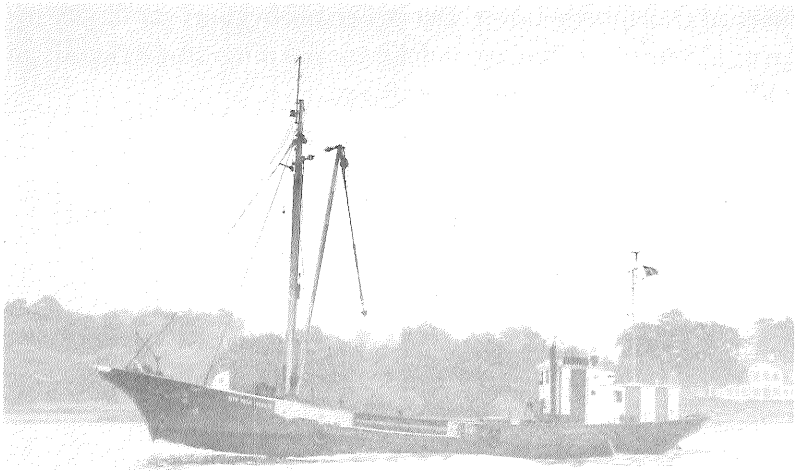


M/S »Saxo« af Nørresundby. 150 brt. Skibet hørte til den lange serie af sejlskibe med hjælpemotor, som H.C. Christensens Staalskibsværft i Marstal byggede i årene 1951 til 1959 med støtte i den amerikanske Marshallhjælp. Carolinerne, som de blev kaldt efter »Caroline« – det første skib i serien – blev kendt i hver en dansk havn, og de gjorde god fyldest som erstatning efter de mange tab af motorsejlere under krigen. Mange af seriens skibe blev senere forlænget og ombygget til egentlige coasters, og adskillige er forsvundet til fjernere himmelstrøg. »Saxo« er f.eks. nu i fart mellem havne i Salomon-øgruppen. (Foto: Olaf Kure). *The motor sailer »Saxo« of Nørresundby, 150 grt., was one of the many sailing ships with auxiliary engines which H.C. Christensen's Steel Shipyard in Marstal built during the years 1951-1959, subsidized by the American Marshall Help programme. The Carolines, as they were called after the »Caroline« – the first ship in the series – became known in every Danish harbour, and they acquitted themselves very well as replacements for the great losses incurred during the war. Many of the ships in this series were later lengthened and converted to proper coasters, and several have disappeared to distant lands. The »Saxo«, for example, is now in service between harbours in the Solomon Islands. (Photo: Olaf Kure).*

mere af transportbehovet. Det øgede brobyggeri var også i disfavør af søtransporten, og endelig var pakningen af stykgods på paller heller ikke de små skibes livret.



M/S »Lisbeth Munch« af Hasle, 123 brt. købtes så sent som i 1960 af I/S Munch i Hasle. Betegnedes officielt som sejskib med hjælpemotor, men som fotoet viser, var der næppe et sejl om bord. Skibet stammede helt tilbage fra 1891, bygget af Rijkee & Co., Rotterdam som fiskelugger »Voorlooper« VL. 146 af Vlaardingen. 1919 ombygget til fragtskib, 1928 solgt til Tyskland efter havari ved den norske kyst. Solgtes 1974 til Southampton, men kom 1976 tilbage i dansk eje som »Andreas Bjørn« og blev oplagt som værkstedsskib i København. (Foto: Gunnar Olsen). *The motor sailer »Lisbeth Munch« of Hasle, 123 grt., bought as late as 1960 by the shipping company I/S Munch in Hasle. It was officially classified as a sailing vessel with an auxiliary engine, but as the photo shows it hardly had a single sail on board. The ship dates all the way back to 1891 and was built by Rijke & Co. of Rotterdam as a fishing lugger called »Voorlooper« VL. 146 of Vlaardingen. In 1919 it was converted to a cargo ship, and in 1928 it was sold to Germany after being damaged off the coast of Norway. In 1974 it was sold to Southampton, but in 1976 it returned to Danish ownership as the »Andreas Bjørn« and was laid up in Copenhagen as a workshop ship. (Photo: Gunnar Olsen).*



M/Gl. »Cecilie« af Egersund – 76 brt. var en af »Kieler«-galeaserne, som direkte fra Germania-Værftet indkøbtes til Egersund i 1921 af skibsfører J. Knudsen. Skibet var i familiens eje helt frem til 1958. I de sidste år under dansk flag benyttedes »Cecilie« som stenfiskerfartøj Nr. 1614 med hjemsted i Fredericia. I juli 1980 solgtes det til Gibraltar, og det er her fotograferet i Pilekrogen ved Troense umiddelbart før salget. (Foto: Kaj Lund). *The motorized galeass »Cecilie« of Egersund, 76 grt., was one of the Kiel galeasses, purchased directly from the Germania Shipyard to Egersund in 1921 by Mr. J. Knudsen, a ship's master. The ship remained in the possession of the family until 1958. In its last years under the Danish flag the »Cecilie« was used for fishing up boulders and was registered as nr. 1614 with its home port in Fredericia. In July 1980 it was sold to Gibraltar and this photo was taken in Pilekrogen near Troense immediately prior to the sale. (Photo: Kaj Lund).*

Omkring 1975 var deres rolle stort set udspillet i Danmark, og motorsejlernes tidsalder kom altså til at strække sig over et så beskedent tidsrum som 50-55 år. Det havde været en periode med livlig sejlads og mange muligheder for udnyttelse af alle de ældre, indkøbte skibe, og også med mulighed for manganen en skipper selv at eje sit skib og være sin egen herre.

Ikke så få af skibene var stadig i god stand, og man forsøgte derfor på forskellig vis endnu at udnytte disse. Stenfiskeri og raloptagning er et af de områder, hvor man endnu i dag kan træffe de gamle galeaser og jagter. Derudover er det jo fortrinsvis en del ældre oprindelige sejlskibe, der har kunnet udnyttes til lystfiskeri og til fritids- eller sociale formål.

Hvad sejlede man med i disse 50 år? Selvfølgelig alt, hvad der skulle flyttes fra et sted til et andet. Selv inden for disse skibes område kan man tale om både trampfart og liniefart. Enhedslaster som kul, korn, gødningsstoffer, træ, cement, mur- og teglsten og lignende var dagligvarer i trampfarten, men en hel last beholdere, maskindele eller skrot forekom også meget ofte.

Mur- og teglsten sendtes i utallige skibsladninger fra teglværkerne på Broagerland via Egersund til en række af havne i Danmark såvel som til Sverige og Tyskland. Cementlaster fra fabrikkerne ved Limfjorden og i Mariager var en anden god beskæftigelse. Adskillige skibe var i årenes løb fast chartret til disse transporter.

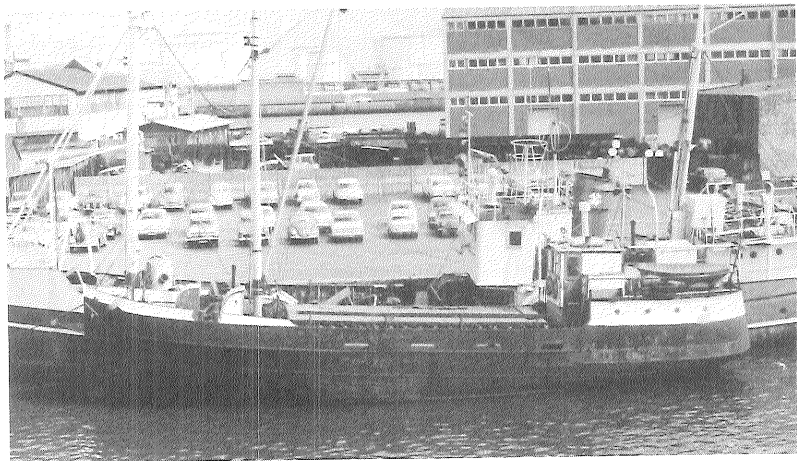
Træ fra Finland og Sverige var hyppige laster for danske skibe, men på dette område måtte man konkurrere med finske og svenske – ofte fra Danmark indkøbte sejlskibe, der efter salget fik motor installeret.

God beskæftigelse var der også tit, når de store motorskibe og dampere lossede korn eller gødningsstoffer fra oversøiske pladser i København eller Århus. Direkte omladninger af delpartier bestemt for provinshavnene til kystsejlerne var en næsten daglig begivenhed. Også i Ålborg skete dette hyppigt til de andre Limfjordsbyer.

Til de mindre pladser ude i landet kunne det ikke sjældent betale sig med omladning af engelske kul- og kokslaster fra de større dampere. Skipperne udviste i det hele taget stor opfindsomhed for at beskæftige deres skibe.

Liniefarten, ja det var naturligvis de mange paketter, der havde deres faste ruter, de fleste mellem København og så-

danne havne i provinsen, hvor DFDS' dampere ikke kunne finde gods nok, eller f.eks. den kombinerede passager- og stykgodsfart fra København via Grenaa til Anholt. Ligeledes fandtes jo i tidens løb faste forbindelser fra Aalborg til de større købstæder i Limfjorden.



M/S »Bølgen« af Mårup. 72 brt. Mellem de traditionelle sejlskibe med hjælpemotor findes også enkelte af mærkelig oprindelse. »Bølgen«, officielt betegnet som jagtrigget, er bygget op på bundpladerne af et vrage, som tyskerne efterlod i 1945, og hvis herkomst ikke kendes nøjagtigt. Vraget købtes af skibsfører Johan Rysz i Hadsund, der selv forestod genopbygningen, og skibet blev sat i fart i 1950 som »Karl Johan«. To år senere kom det til Mårup på Samsø, og med navnet »Bølgen« sejlede det indtil 1971 på en paketrute mellem Århus, Samsø og Tunø. I 1973 solgtes det til Southampton. *The motor sailer »Bølgen« (= The Wave) of Mårup, 72 grt. Among the traditional sailing ships there are also one or two with remarkable backgrounds. The »Bølgen«, officially registered as a sloop rig, is constructed on the bed plates of a wreck which the Germans left behind in 1945 and whose origins are not known exactly. The wreck was bought by Johan Rysz, a ship's master in Hadsund, who took charge of the rebuilding himself, and the ship was put into service in 1950 as the »Karl Johan«. Two years later it came to Mårup on Samsø and sailed under the name of »Bølgen« on a packet route between Aarhus, Samsø and Tunø. In 1973 it was sold to Southampton.*

Mange i søfartserhvervet kan i dag beklage, at biler og jernbaner sammen med containeriseringen har gjort kystsejlerne overflødige. I miljømæssig henseende ville de også i dag have haft flere fordele. Så længe de sejlede, var de med til at gøre hverdagslivet i vore havne både spændende og mere indholdsrigt for de mange, der havde deres arbejde der. De nøjedes ikke med at losse eller laste på 6 timer og derefter efterlade havnene, som et sted der i resten af døgnet ligner et område, hvor livet er gået i stå.

Kilder

K. Thorsen: Rønne Skibsfarts Historie. 1939.

Det Danske Petroleums Aktieselskab 1889-1939, København 1939.

Danmarks Skibsregister: Diverse årgange.

Samling af Søforklaringer over krigsforliste danske Skibe i Aarene 1914-1918, København 1921.

Fortegnelse over krigsforliste og krigshavarede danske skibe 3. september 1939–31. december 1949, Ministeriet for handel, industri og søfart, oktober 1950.

Joachim Kaiser: Segler in der Zeitenwende, Norderstedt 1977.

50 Years of Danish Coasting Vessels with Auxiliary Engines

Summary

At the beginning of the 20th century the major part of the smaller coasting vessels trading between Danish ports as well as ports in the Baltic Sea were still wooden sailing ships, schooners, galeasses and sloops.

In Rønne, on the island of Bornholm, the iron and steel yard Rønne Jernskibsværft had been established in 1895, and this yard delivered two sailing

schooners of steel in 1896 and 1897 named the »Veset« and the »Freia« of 82 and 65 gross register tons (grt.) respectively. They were the first vessels of this type built in Denmark.

Additional ships of the same type were not built in Denmark until 1907, when the famous builder of wooden sailing ships, Mr. Jørgen Ring Andersen of Svendborg, from a new special yard delivered three small schooners, »Ruth«, »Vega« and »Asta«, but now fitted with auxiliary engines.

Only eight small coasting ships of steel are mentioned in the Danish Ship Register from 1915, and during the twenties and thirties it became clear that the building of coasting sailing vessels of steel, even if fitted with auxiliary engines, did not interest the Danish shipbuilding yards.

The reason for this is quite clear; wood was much easier to obtain from the Danish forest and cheaper too, while the Dutch and later on the German yards, which had specialized in the building of steel vessels, were more competitive with such vessels. They could more easily buy the steel from the steel works in England, Germany and France, whereas their own countries were often treeless in the vicinity of the yards.

The number of coasting vessels rose suddenly, however, during the years 1916 to 1923. The register from 1923 now listed 17 wooden-built and 29 steel vessels with engines, ranging from 50 to 200 grt., and to these can be added 44 sailing vessels built of iron or steel.

There are two reasons for this. Many Dutch vessels were prevented from sailing cargo home from ports in the Baltic area during the last two years of World War I. As the vessels in most cases were owned by the skippers themselves the Dutch skippers preferred to sell their ships to Danish or Swedish skippers and return to Holland by land.

Secondly, in 1920 the Northern part of Schleswig, or Southern Jutland as it is called in Denmark, was handed back from Germany to Denmark after the plebiscite. On this occasion several skippers in the small towns of Egersund, Graasten, Toft, Sønderborg and Aabenraa became Danish citizens again and brought with them their sailing ships built in Germany prior to the war, the majority of which were built of steel.

In contrast to the case of steel-built vessels, auxiliary engines were brought into use very early in Denmark. Before 1900 paraffin motors were already installed in fishing boats and other small vessels. Danish engine constructors such as Tuxham, Houmøller, Dan and Vølund were the first to make safe and economic hot-bulb engines, although German and Swedish engines followed soon after.

During the post-war years almost all Danish sailing vessels in the coasting trade were equipped with auxiliary engines. In 1930 the fleet amounted to 71

steel vessels of less than 100 grt., and only one single sailing ship, a ketch of 35 grt., was left.

Many of these vessels had been bought second-hand during the period, mainly from Holland or Germany.

During World War II and right up to 1949 not less than 82 of these vessels were lost in Danish or Baltic waters, most of them hit by mines. As replacements second-hand vessels were again bought from Holland and Germany, but already in the early fifties the competition from railways and trucks and also from the full-powered coasters with larger holds was becoming quite serious.

By about 1975 the freight-carrying sailing vessels with auxiliary engines had practically disappeared from the local coasting trade. Many were scrapped or sold abroad. The remaining ones were used for the fishing up of stones and boulders or for social purposes and as pleasure crafts.

For about 50 years they brought much life and activity to the cargo regions of the Danish ports, which today are silent and deserted areas, except for the six hours when the container ships are discharging and loading again.