

## *Poul E. Wrøbell: Om skonnerten PEDER af Nyborg*

*Forfatteren til denne artikel, P. E. Wrøbell fra Nyborg Lokalhistoriske Arkiv, har i det følgende skildret stenfiskerskonnerten PEDER af Nyborgs skæbne fra stabelafløbning til diverse ombygninger, salg og navneskift. Arkitekt Jes Kroman fra Skibsbevaringsfonden følger op ved at fortælle om restaurering og rekonstruktion af skonnerten.*

### *Tiden i Nyborg*

Det er onsdag den 10. April 1895, dagen før Skærtorsdag. På Fløytrup & Schmidt's skibsværft i Nyborg festes der bravt efter den vellykkede stabelafløbning, af den nye stenskontert PEDER af Nyborg.<sup>1</sup>

Det var det år, »Ølkrigen« mellem bryggeriet »Carlsminde« og et forsøgt nystartet bryggeri »Nyborg« rasede. Det hele endte dog med, at man, efter en mild gaveregn fra »Carlsminde«, samlede sine kræfter bag dette bryggeri. Den første dampmotorcykel kom til Nyborg og blev udstillet hos firmaet Kruse og Bech. Nyborg Slagterforening dannedes. Kielerkanalen åbnedes. Nyborg Sejlforening stiftedes. Nyborg Dampbaads-selskab startede sejlads med dampbåden AGDA på Kajberg, et udflugtsmål på kysten syd for byen. Nyborg fik et fast brandkorps, og for øvrigt havde Nyborg et indbyggertal på 6.325.<sup>2</sup>

Det var skipper N. P. Nielsen, der sammen med flere havde bestilt PEDER. N. P. Nielsen blev også kaldt »Stenkongen«. Dette tilnavn havde han fået, idet han var formand for stenfiskerforeningen i Nyborg. Foreningen talte i 1905 16 skibe, der var hjemmehørende i Nyborg.

Det traditionelle løbegilde blev afholdt på Petersens Hotel, der lå med udsigt til havnen og det nye skib. N. P. Nielsen, part-haverne og skibsbygningsfolkene festede og skålede for den nye skonnert med ønsket om held og lykke i fremtiden. Der var ikke længe til skibet skulle begynde på den hårde hverdag.

Skonnerten var, som alle de øvrige skibe, bygget hos Fløytrup & Schmidt i Nyborg, et solidt og stærkt bygget søskib. Men det var ekstra forstærket, da det skulle indgå i den store stenfiskerflåde, som var hjemmehørende i Nyborg.

PEDER var klipperbygget med smukt udfaldende forstævn og et smukt agterspejl. Skibet havde en lasteevne på ca. 70 tons dødvægt. Den fik ved registreringen den 19. april 1895 kendingsbogstaverne NHGC, som altid fulgte den. Og dog – i 1933 blev disse, som følge af en ny lov herom, udskiftet til OXFL. Skonnerten er ifølge samme målt til 32 <sup>49</sup>/<sub>100</sub> nettoregister tons.

Skibsfører Niels Peter Nielsen, Nyborg.

» Stenkongen«.

Det var ham, der sammen med flere lod PEDER bygge hos Fløytrup & Schmidt, Nyborg, han førte den også selv i flere år. N. P. Nielsen havde i øvrigt interesser i flere af stenskonnerterne fra Nyborg. (Foto, Nyborg Lokalhistoriske Arkiv)

*Shipmaster Niels Peter Nielsen, Nyborg.*

*(»The Stone King«).*

*It was he, together with some others, who had the schooner PEDER built at Fløytrup & Schmidt, Nyborg, and he was also master of the ship himself for several years. N. P. Nielsen also had interests in several of the stone schooners from Nyborg.*

*(Photo, Nyborg Local Historical Archives)*



Da fartøjet var færdigt og afleveret fra værftet, begyndte så det daglige hårde slid med stenfiskeri og fragtsejlads, alt som det nu kunne byde sig.

Skipper N. P. Nielsen var selv fører af »PEDER«, da følgende stod at læse i Nyborg Avis den 18. November 1895 :

»Klokken 11.30 i nat grundstødte galeasen ENIGHEDEN, ført af kaptajn M. Boye af Marstal, på Lindholmgrunden. Den kom fra Blyth, bestemt til Svendborg med kul. Skibet står meget fast og vil næppe komme af, før højvandet indtræffer. Det var nemlig højvande, da den kom på. Skibet, der er et gammelt skib bygget 1839, er tæt og står på stenbund. Switzers dykkerdampskib HELSINGØR indfandt sig i eftermiddags, men hjælp afsloges. Klokken 17.00 var skonnerten PEDER, ført af kaptajn Nielsen af Nyborg, i færd med at lægte galeasen«.

Næste dag skrev avisen, at ENIGHEDEN var kommet af grunden om natten, med

hjælp fra PEDER og fortsatte rejsen til Svendborg. Galeasen havde ikke lidt nogen skade.

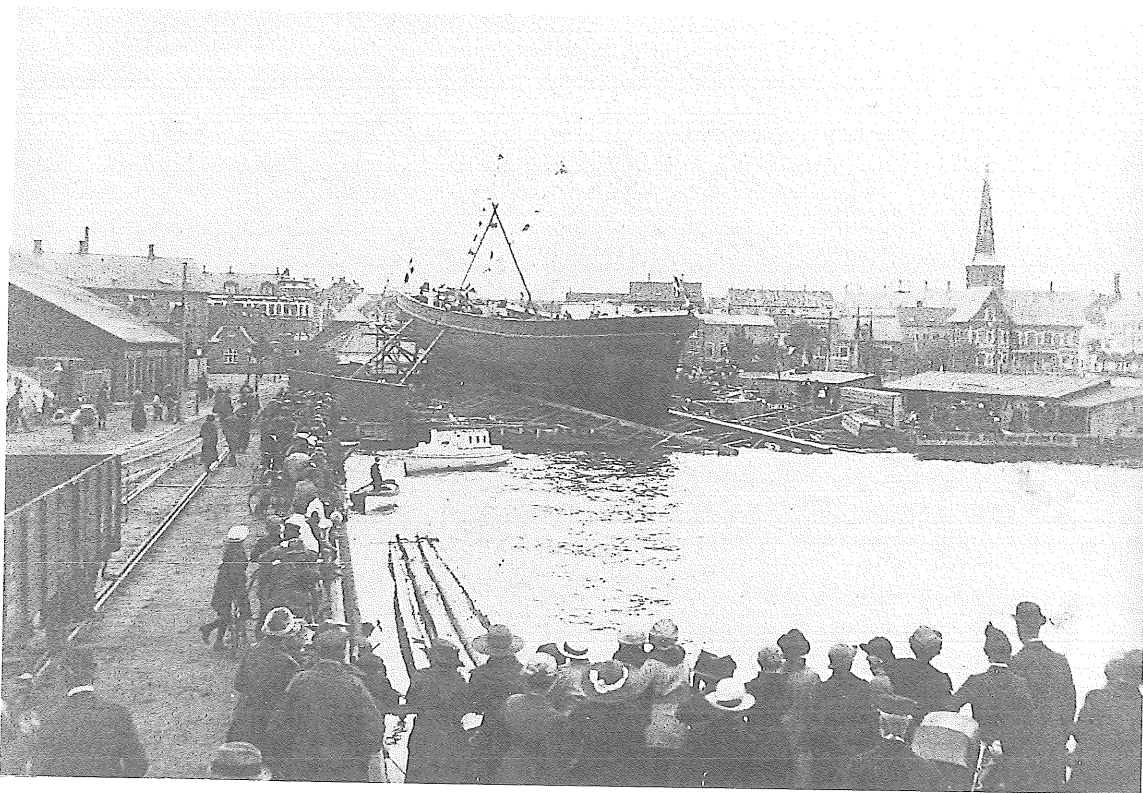
Stenfiskeriet var usædvanligt hårdt arbejde. Normalt var der tre mand om bord, når

skibet var på stenfiskeri. Fritid var der ikke meget af.

Den 26. November 1896 lagde kaptajn Nielsen PEDER op for vinteren her i Nyborg Havn, men allerede den 5. Januar 1897 havde de været ude for at fiske sten og ankom denne dag til Nyborg for at afgå igen samme dag – på ny til stenfiskeri.<sup>3</sup>

Chartersejlads med sejlskibe er ingen ny opfindelse for at finde beskæftigelse til skibene. Også PEDER blev brugt til tursejlads. Nyborg Avis skriver den 8. Juli 1897 :

»Skonnerten PEDER, kaptajn Nielsen, ankom med en besætning af 23 nyborgensiske lystrejsende i dag til Tranekjær efter 3 timers rejse. Modtagelsen var hjertelig«.



Fløytrup & Schmidt's skibsværft i Vesthavnen, Nyborg, som det så ud 1919. Det er skonnerten "MARIE" af Marstal der, repareret efter en minesprængning, løber af stablen den 16-09-1919. (Foto, Nyborg Lokalhistoriske Arkiv)

*Fløytrup & Schmidt's shipyard in Vesthavnen, Nyborg, as it looked in 1919. The photo shows the schooner MARIE of Marstal being launched on September 16<sup>th</sup> 1919, after being damaged by an exploding mine.*

*(Photo, Nyborg Local Historical Archives.)*



PEDER af Nyborg, StF. Nr. 832, vinteroplagt i Nyborg. Billedet er fra før 1928, da man dette år anlagde den endnu eksisterende Fiskeri- og Lystbådehavn.  
(Foto, Nyborg Lokalhistoriske Arkiv)

*PEDER of Nyborg, StF. No. 832, laid up in Nyborg for the winter. The photo is from before the year 1928, which is when the present Fishing and Yacht harbour was constructed.  
(Photo, Nyborg Local Historical Archives.)*

N. P. Nielsen havde hidtil selv ført skonnerten, men i 1901 kom R. P. Rasmussen om bord som fører, og fra 1905 blev skibet ført af P. C. Larsen.<sup>4</sup>

At stenskonnerterne var stærke søskibe viser følgende historie: Da det engelske dampskib OLNA den 10. Januar 1905 sank

på Nygrund ved Korsør, var det stenskonnernten PEDER af Nyborg, der blev udlagt som fyrskib, til skibsfartens sikkerhed. Men da skibet i en storm sidst i Januar drev fra sin station som fyrskib og led havari, blev stenskonnernten CARL af Nyborg udlagt i stedet.<sup>5</sup> Og den lå der stadig den 25. April 1905.<sup>6</sup>

Af Lodsjournalen den 17. September 1914 kan læses, at PEDER førtes af T. H. Christiansen, Nyborg.<sup>7</sup> Samme kilde fortæller, at den 1. Oktober samme år er L. P. H. Jensen, Nyborg, nu fører af fartøjet.<sup>8</sup>

Lars Jensen blev født den 28. Januar 1876 i Nyborg som søn af Johan Henrik Jensen, der var litsenbroder (drager) ved postskibene, og som også sejlede posten til Sprogø.

Allerede som 6-årig startede Lars sin løbebane til søs, idet han sejlede med faderen. Lars Jensen, der var kendt under tilnavnet »Skipper«, sejlede næsten udelukkende med stenskonnerterne fra Nyborg, indtil han i 1938 gik i land.<sup>9</sup>

Lars Jensens ene søn var den kendte købmand og skibshandler Olav Jensen, Strandvejen, Nyborg.

L. P. H. Jensen har i sin levnedsskildring fortalt om sejladsen med PEDER: »Saa blev det vinter (1921-22/ pew), og vi lagde op, og om foråret begyndte vi igen med sten til Mommark Færgehavn, hvor jeg smed den første sten ud. Senere sejlede vi til Thyborøn med sten til høfderne, og i de følgende aar sejlede jeg sten til Gedser og Lollandskystens diger. Her vil jeg gerne vende tilbage til første verdenskrig, hvorunder jeg også sejlede enkelte laster sten til sidstnævnte diger. Al sejlads var stoppet i Østersøen, og da vi lossede (Maj-Juni 1915/ pew) nær ved de tyske minefelter, blev vi passet op ude fra vagtskibet, hver gang vi lossede. Det gik nu meget godt i begyndelsen, men en søndag, vi havde lossat og skulle sejle til Rødbyhavn, kom der pludselig en motorbaad ude fra vagtskibet, og vi maatte dreje

til. Der var fire mand og en officer ombord, og revolveren laa jo ved siden. De forklarede, at de havde ordre til fra Chefen om, at vi ikke maatte sejle her mere. Vi skulle gaa over til Femern og tage lods gennem deres minefelter. Vi fik en længere diskussion, og jeg forklarede dem, at vi var inde paa dansk søterritorium. Han svarede bare, at det kom ikke ham ved og I ved ikke, hvor vi har lagt miner ud. Jeg bad om lov til at maatte gaa i havn for natten, men det troede han ikke. Saa ankrer vi her, saa kan de gøre ved os, hvad de vil. Vi satte lanternen og gik til køjs. Om morgenen kl.4 kom en trawler og tog os paa slæb og krydsede op langs Femern gennem minefeltet helt op til Staberhuk. Der tudede han og smed los. Jeg raabte over, hvad kurs jeg nu maatte styre for at gaa klar af deres minefelter. » Kender jeg ikke«, raabte han, »God rejse«. Jeg var nu nogenlunde klar over deres minefelter og sejlede ind i Guldborgsund om eftermiddagen«. <sup>10</sup>

Og så den samme historie, oplevet fra land og gennem aviserne:

Nyborgskonnerten PEDER opbragt i Østersøen.

Skonnert PEDER af Nyborg, der sejlede sten fra Nysted til Østersødiget på Sydloolland, er ifølge Lolland-Falster Folketidende i går morges mellem Kramnitse og Rødby Havn overhalet af en tysk trawler. Denne tog straks skonnerten på slæb og førte den ud i Femernbæltet.

Nyborg Avis tilføjer :

»Skibsreder Nielsen, der varetager vore stenfiskeres interesser, havde endnu i eftermiddags intet hørt om PEDERs bortførelse.



PEDER af Nyborg ved Mommærk Færgehavn, 1922. Bemærk: StF. Nr. 832 og den korte topstang på fortoppen. Den samlede besætning ses på dækket, og mon ikke det er Lars Jensen, der ses ved roret.

(Foto, Nyborg Lokalhistoriske Arkiv)

*PEDER of Nyborg at Mommærk ferry harbour in 1922. Note StF No. 832 and the short topmast on the foretop. The entire crew can be seen on deck, and chances are that it is Lars Jensen who can be seen at the helm.*

*(Photo, Nyborg Local Historical Archives.)*

PEDER, der føres af Lars Jensen, har jævnlig haft besøg af tyske krigsskibe, men hidtil har man ladet det danske skib fiske sine sten i fred«.

Næste dag kunne avisen meddele, at PEDER ikke havde været opbragt, men et

tysk vagtskib havde bugseret den gennem minefeltet, og dette var blevet misforstået fra land.<sup>11</sup>

Skonnerten havde sit helt eget særkende, således at den kunne kendes på endog meget lang afstand, dette gør, at man også

i dag altid kan kende skibet på billeder – selv blandt mange skibe.<sup>12</sup>

På et tidspunkt havde man det uheld at knække topstangen på fortoppen, det er jo den slags, der kan ske. Men folkene på skibet savede bruddet rent, lakerede det, riggede forgrejerne lidt om, så var det klaret<sup>13</sup>. PEDER var med ét blevet til skonnerten med den halve topstang på fortoppen og kendt på dette så længe, den var hjemmehørende i Nyborg.

I 1926 og 1927 blev der handlet med PEDER og begge gange var køberen skipper Lars Jensen, der jo tidligere havde været fører af den.

Den 30 Marts 1926 afhænder, skøder samt endelig overdrager skipper Niels Peter Nielsen halvdelen af den ham tilhørende skonnert PEDER, der ifølge Registrerings-Certifikat af 14. April 1895 er målt til 32 <sup>4</sup>/<sub>100</sub> Register-Tons Netto og har kendingbogstaverne NHGC med sammes stående og løbende tilbehør til skipper Lars Peter Henrik Jensen. Købesummen var 3.500 kroner, som Lars Jensen betalte kontant.<sup>14</sup>

Den 7. Maj 1927 sælger og skøder A/S Discontobanken i Nyborg i likvidation den banken tilhørende halvdel af skonnerten PEDER af Nyborg til skipper Lars P. H. Jensen af Dyrehaven pr. Nyborg. Parten sælges, som den er, og er køber bekendt uden noget som helst ansvar for sælger. Køber overtager og tilsvarende uden hensyn til forfaldstid alle skibet påhvillende afgifter og assurancepræmie, ligesom han bliver ene berettiget til assurancesummen, risiko, andel i indskud etc. Alt mellem-

værende det hidtidige samejeforhold vedrørende er hermed salderet. Købesummen for parten andrager 2.000 kroner, der af køberen er erlagt kontant.<sup>15</sup>

Lars Jensen blev altså i 1927 eneejer af skibet og var det helt frem til 1938, hvor han solgte for at gå i land. Frem til salget i 1938 var Lars Jensen den sidste skipper i Nyborg, der sejlede for sejl alene, uden motor og med håndkraft, en rigtig sejlskibsmænd.

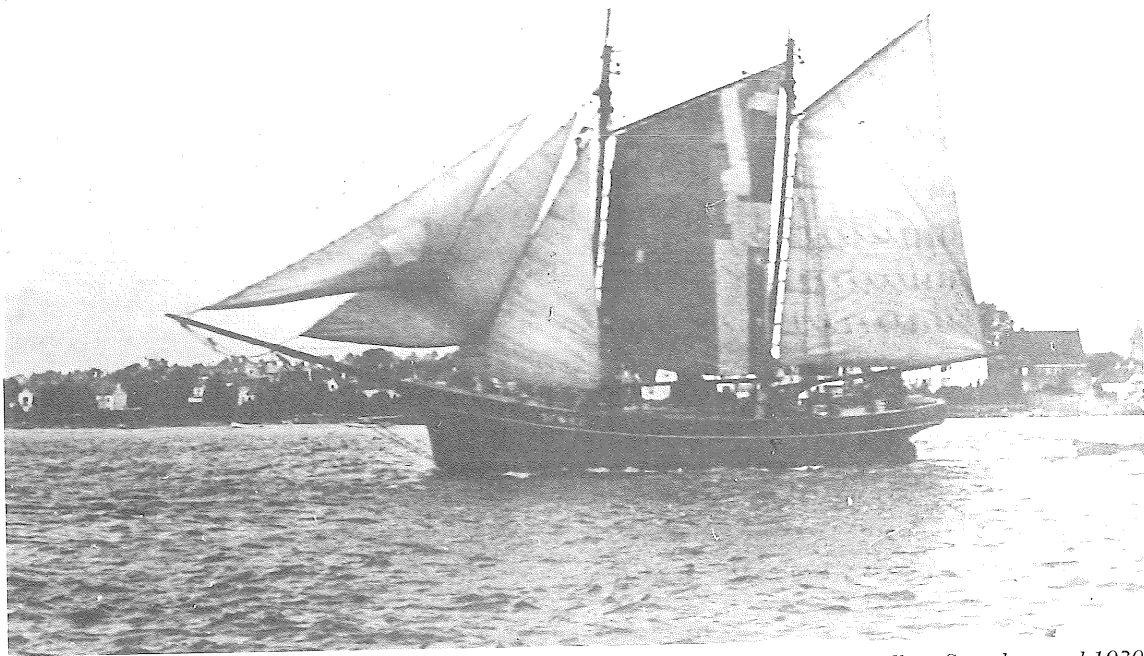
Men i 1938 havde Lars Jensen endelig fået nok og gik i land. Han var da 62 år og havde haft sin gerning på havet i 56 år, altid som sejlskibsmænd. Som det fremgår af overtagelsesbrevet, sælger Lars Jensen sin stenskonner PEDER den 16. Februar 1938 til skibsfører Th. L. Thomsen, Hadsund.<sup>16</sup>

Og hermed begyndte en ny æra for fartøjet.

#### *På mange hænder*

1938 – Ny reder blev skibsfører Th. L. Thomsen, Hadsund, der lagde en motor af fabrikat Grenaa på 42 HK. i skibet. Riggens blev samtidig nedrigget til galease og navnet skiftet til VILY med hjemhavn i Grenaa. Skibsfører Th. L. Thomsen fik nu ikke megen glæde af skibet, da han døde i 1940, og hans enke solgte via Grenaa Havns Motorfabrik skibet til Rødvig.

1940 blev VILY købt til Rødvig som motorgalease, af skipper Niels Peter Villads Hansen. Han købte motorgaleasen af Grenaa Havns Motorfabrik, som havde købt skibet på en frivillig auktion fra reder Feodora F. Thomsen, Hadsund, Grenaa. Hun var enke efter skibsfører Th. L. Thomsen. Navnet blev nu igen skiftet, denne



PEDER af Nyborg i Svendborgsund, ca. 1930.  
(Foto, Nyborg Lokalhistoriske Arkiv)

*PEDER of Nyborg in the Svendborg Sound around 1930.  
(Photo, Nyborg Local Historical Archives.)*

gang til DION, der samtidig blev forsikret i Rødvig Søforsikringsforening for 22.000 kroner – heraf motoren for 8.000 kroner.

1941 blev skibet hjemskrevet i Fakse Ladeplads, med samme reder, da Fakse Kalkbrud helst så at de skibe, der var beskæftiget med sejlads for Kalkbruddet var hjemskrevet i Fakse Ladeplads.

DION var i 1941 ifølge Østsjællandssocialdemokrat den 25. April arbejdsplads for en »tyvagtig« sømand. Ifølge avisen anholdt politiet den 24. April en sømand, der var forhyret på skibet, pga. at han havde tilegnet sig en manchetskjorte fra skipperens kahyt, medens skibet lå i havn i Fakse Ladeplads. At man dengang så med alvorlige



øjne på den slags, ses af, at manden blev fængslet for otte dage efter i retten at have tilstået tyveriet. En uge senere fortalte samme avis, at sømanden var dømt 80 dages betinget fængsel for ulovlig udeblivelse fra session – om skjorten fremgik ikke noget.

1944 solgtes DION til skibsfører H. P. Hansen, Stige ved Odense. 1945 blev skibet registreret som stenfiskerfartøj nr. 1218 med navnet EJNER – hjemhavnen er nu Odense.

1946 registreredes fartøjet som DYBVIG af Fejø. Samme år som EJNER af Taars med bestemand O. Rasmussen som ejer. Den nye ejer havde i 1947 uheld med et par havarier. Det sidste var en regulær stranding på Fyns nordkyst. EJNER sank, men blev efter nogle måneder bjerget og repareret.

Reparationen omfattede bl.a. en ny køl, ny bund samt nye master og sejl og kom til at koste omkring 45.000 kroner. Herefter blev skibet udbudt til salg for 70.000 kroner, men der blev ikke handlet i denne omgang. O. Rasmussen sejlede med det endnu i mange år, fra 1953 uden mesanmast.

I 1962 var det endelig slut for EJNER, der atter blev afhændet.<sup>17</sup>

#### *Ak! Blot til lyst*

I 1962 købte civilingeniør Jørgen Hendriksen i Nykøbing Falster skibet og ændrede navnet til SHANTY. Skibet blev indrettet til lystfartøj og igen rigget med to master, denne gang dog som galease.

Den, der mødte SHANTY ude til havs og lagde mærke til det smukke blå albatrosflag under salingen, vidste måske ikke, at dette flag kun føres af en sømand, som har været

rundt Kap Horn med sejlskib. Her ville man dog ikke havet været i tvivl om skipperens søkyndighed, for galeasen var stedse shipshape and Bristol fashion, og den håndteredes overensstemmende.

Civilingeniør Jørgen Hendriksen, der i 1962 blev ejer af galeasen, var dog ikke så traditionsbelastet, at fartøjet i alle enkeltheder blev ført tilbage til 1895-stadiet. Det første års tid efter erhvervelsen blev SHANTY prøvesejlet uden ændringer. De følgende år blev den ombygget til rekreativt formål og rigget således, at indtrykket af et rigtigt sejlskib ikke forstyrredes af det fornuftige styrehus.

Den gamle 43 HK. Grenaa glødehovedmotor blev i 1963 udskiftet med en kraftigere Gardner diesel. Denne type var dengang næsten ukendt herhjemme, fortalte Jørgen Hendriksen, medens den allerede da fandtes i ca. 75 pct. af de engelske fiskerbåde. Ankerspillet med håndsving og trætromle blev samtidig afløst af et elektrisk spil med spillkop, som sparede kræfter og sved ved mange arbejdsprocesser, bl.a. hejsning og katning af ankre, hejsning og nedhaling af forsejl og storsejl, forhaling osv.

Blandt de ting, som var bevaret helt tilbage fra 1895, må nævnes det smukt udskårne og ornamenterede navnebræt på agterspejlet. Den oprindelige tekst blev ændret, men mellem hvide akantusblade og røde flag stod Nyborgs byvåben så detaljeret, at man kunne se vinduerne i slottet og mellem de to tårne en skibstømrer med sin økse.<sup>18</sup>

Jørgen Hendriksen døde i 1990, og SHANTY var tæt på at blive solgt til udenlandske interesser. Men således skulle det ikke komme til at gå!

## Restaurering af skonnerten PEDER

af arkitekt m.a.a. Jes Kroman, Skibsbevaringsfonden

I 1990 blev man i Skibsbevaringsfonden bekendt med, at galeasen SHANTY ex. skonnert PEDER var på vej til at blive solgt til udlandet. Da det var den sidste større velbevarede klipperbyggede skonnert, ønskede man at erhverve skibet og restaurere det, så det kunne få en fremtid under dansk flag. Man rettede derfor henvendelse til Kulturværdiudvalget med henblik på at få udvalget til at indstille til daværende Kulturminister Ole Vig Jensen at han, på trods af at skibet endnu ikke var 100 år, med Kulturværdiloven i hånden forhindrede, at skibet blev solgt til udlandet. Ministeren indvilgede i dette, og lange forhandlinger med den tidligere ejers arvinger begyndte. Sideløbende med dette undersøgte undertegnede skibet, medens det stod på land i Stubbekøbing, og sørgede her for den fornødne første dokumentation.

Af hensyn til det restaureringsprojekt, der senere skulle udarbejdes, var det vigtigt at kende skibets sundhedstilstand, og i den forbindelse fik vi assistance af en af Søfartsstyrelsens bedste skibsinspektører. Der blev først foretaget en gennemgribende undersøgelse af skibets konstruktioner i det omfang, det var muligt at komme til. Desværre var problemet, at SHANTY var gennemarteret fra ende til anden, og under apteringen sad garneringen. Da skibet endnu ikke var erhvervet endeligt, kunne vi jo ikke så godt brække det hele fra hinanden. Vi måtte således koncentrere os om de dele, vi kunne komme til, og det stod efterhånden

klart, at skibet var i temmelig dårlig stand. Disse første undersøgelser blev naturligvis også udslagsgivende for købsprisen, som var væsentligt lavere end den først forlangte pris. De lange forhandlinger blev endelig afsluttet, og Kulturværdiudvalget erhvervede skibet og overdrog det til Skibsbevaringsfonden. Vi havde nu mulighed for at udfærdige en lidt mere detaljeret tilstandsrapport, der skulle danne grundlag for hjemtagning af tilbud. Der blev lavet et så detaljeret udbudsmateriale, som det var muligt uden at gøre skibet usødygtigt. Tre værfter blev bedt om at afgive tilbud på restaureringen, og det blev Rødvig Skibs- og Bådebyggeri, der fik den store opgave.

SHANTY skulle derfor flyttes fra værftet i Stubbekøbing, men det kunne kun ske på en dispensation fra Søfartsstyrelsen. Styrelsen ville dog kun give lov, hvis det skete i stille vejr, og hvis der samtidig var ledsagefartøj med. Under forhandlingerne med styrelsen om dette, viste det sig at skibet ikke havde været synet i årevis.

Transporten til Rødvig gik fint, og det var en stor oplevelse at sejle med det smukke skib, selv om det foregik for motor. Efter nogen tid kom skibet på land i Rødvig, og i den forbindelse fik vi det første fingerpeg om, hvad der ventede os, idet beddingsvognen, som skibet blev løftet op på, var for kort. Skibet var blødt som smeltet chokolade og begge ender hang slapt ned.

SHANTY blev løftet af vognen og sat op på et klodslag. Her blev det opmålt og doku-

menteret efterhånden, som værftets folk begyndte at skille det ad. Der blev nu åbnet for de dele af konstruktionen, som vi ikke tidligere havde haft adgang til, og med den nylige sejltur op gennem Bøgestrømmen i frisk erindring, var det en rystende oplevelse at se, i hvor dårlig stand skibet egentlig var.

Efter at have fjernet dækshusene og dækket, blev apteringen pillet ud, og vi kunne nu konstatere, at der var svampeskader flere steder. Prøver blev sendt til analyse på Teknologisk Institut, og det viste sig, at der var tale om flere slags svampeangreb. Næste skridt var at fjerne garneringen, og vi kom herved ind til spanterne, som lå meget tæt, da SHANTY var bygget som stenfisker. Vi kunne umiddelbart se, at spanterne ikke var i god stand, men havde dog stadig en vis optimisme i behold, da skibsinspektøren den 17. februar kom for at foretage syn på resterne af skibet. Han startede med at konstatere, at ud af 61 spantesæt kunne seks stykker måske anvendes igen, resten var rådne eller knækkede og blev derfor kasseret. Næste skridt var klædningen, som udefra så helt fin ud. Den viste sig at være rådnet, så der kun stod en skal på ydersiden. Jeg husker endnu, at skibsinspektøren efter at have gjort disse opdagelser, opgivende huggede sin kniv i agterstævnen, der så overraskende frisk ud. Der blev et lille hul og ud af dette dryssede et fint gult pulver. Også denne var angrebet af svamp!

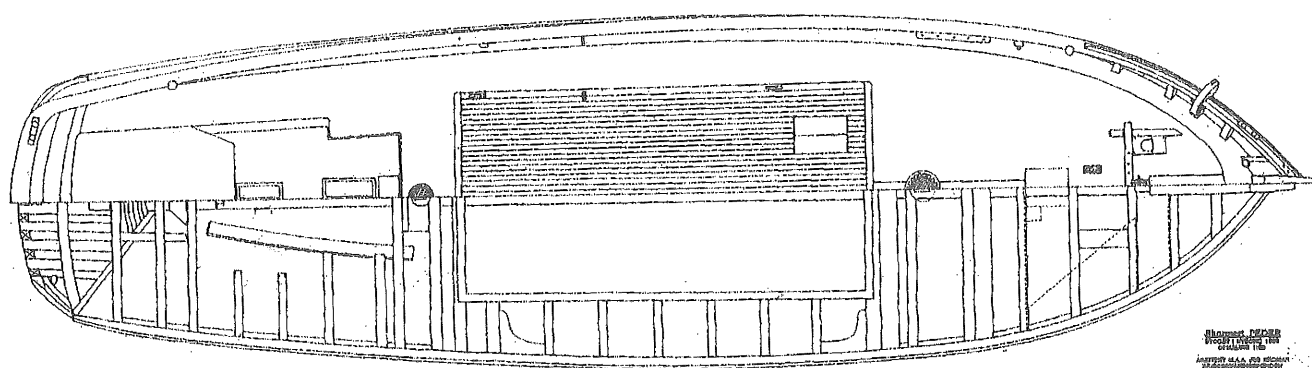
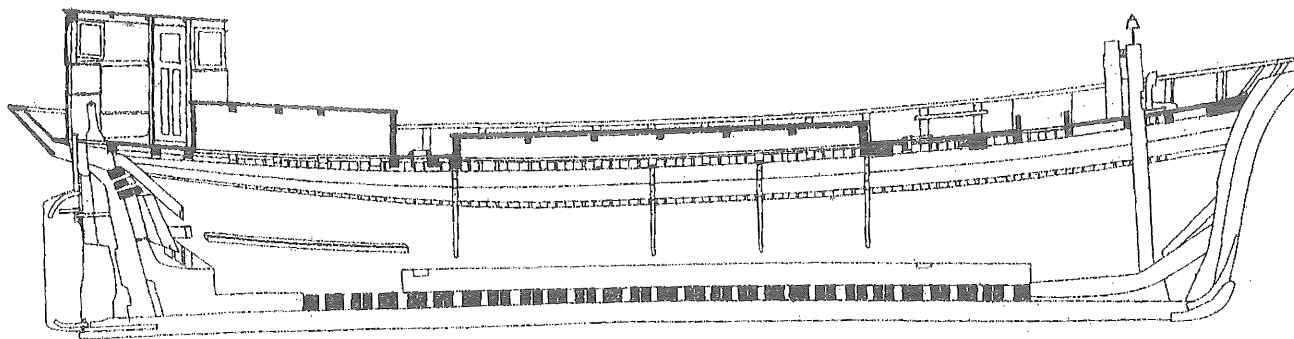
Vi stod således med resterne af et skib, hvor der skulle foretages overvældende fornyelser. Jeg gav straks værftets folk ordre til

at standse arbejdet, og der skulle nu en række overvejelser til for at klarlægge de økonomiske konsekvenser.

Det stod med det samme klart, at Skibsbevaringsfonden ikke havde mulighed for at løfte denne tunge opgave. Da det samtidig lå uden for Kulturværldudvalgets beføjelser at yde støtte til selve restaureringen, måtte der skaffes eksterne midler. De kommende tre måneder blev således brugt til at forsøge at skaffe den fornødne kapital til veje. Desværre uden held, og skibet måtte opgives. PEDER blev derfor i foråret 1992 hugget op på havnen i Rødvig. Et fantastisk maritimt kulturminde forsvandt, denne gang ikke solgt ud af landet, men derimod hugget op efter et dristigt redningsforsøg, der havde alle chancer for at lykkes. Der manglede desværre bare lige de sidste økonomiske midler, som Skibsbevaringsfonden på daværende tidspunkt ikke havde økonomisk styrke til at yde.

Resultatet var, at en maritim kulturhistorisk perle var tabt for evigt. Tilbage stod kun den omfattende dokumentation, der var foretaget. Man ville i det mindste være i stand til, på grundlag af denne dokumentation, at bygge en god kopi af skibet. Det ville i grunden heller ikke være det værste, idet en restaurering under alle omstændigheder ville have været temmelig hårdhændet, således at der ville have været tale om et næsten nyt skib.

Desværre har det ikke siden været muligt at skaffe de ca. 5-6 mio. kr. der skal til at bygge et nyt skib. Det betyder, at der i vores samling af eksisterende fartøjer netop mangler en sådan større klipperbygget skonnert.



Skonnert PEDER  
 1895  
 1895

Skonnerten PEDER opmålt og tegnet af Jes Kroman.

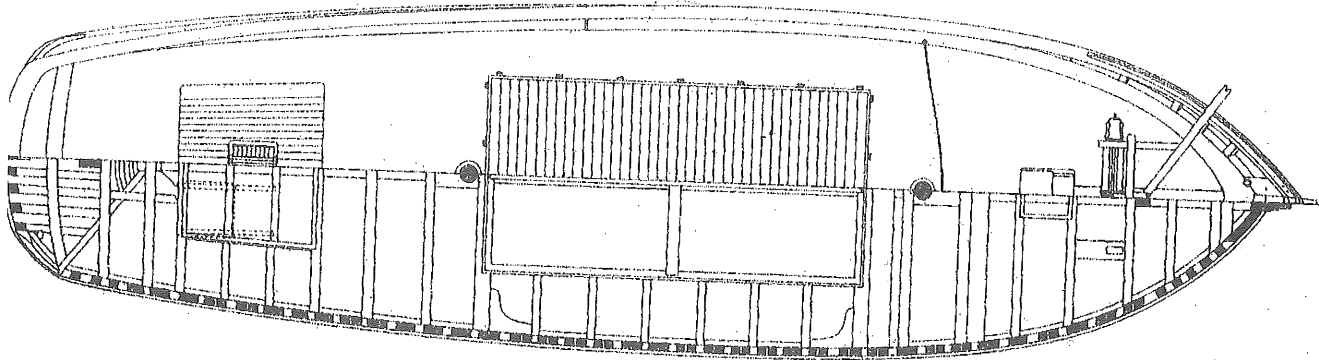
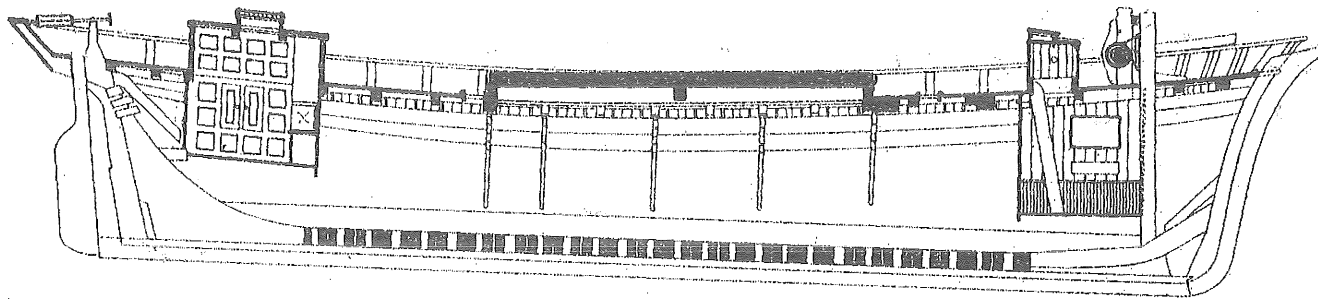
*Measured up and drawn by Jes Kroman.*

### *Rekonstruktionen*

I den lange periode inden skibet endelig blev hugget op, blev der arbejdet ihærdigt på at udarbejde en rekonstruktion, der skulle ligge klar, når man var klar til at begynde at restaurere skibet. Den første fase var naturligvis at skille skibet ad, således at man kunne få fjernet de elementer,

der ikke kunne reddes. Næste fase ville være at genopbygge selve skroget. Herefter ville man kunne gå videre med dæksesteriøret og apteringen.

Det var på grundlag af de foretagne undersøgelser i skibet, samt den indsamlede dokumentation muligt at fastlægge skibets oprindelige udseende fra 1895.



Skonnert PEDER  
 Rekonstrueret af  
 Jes Kroman  
 1980

Skonnerten PEDER rekonstrueret og tegnet af Jes Kroman.

*Reconstructed and drawn by Jes Kroman.*

Dokumentationen bestod først og fremmest af en opmåling af hele skibet, som det så ud, da det kom på land i Rødvig. I den forbindelse blev alle konstruktive detaljer analyseret og mærket op på opmålingstegningen. Det blev f.eks. markeret hvilke bjælker, der var profilerede, om der var oversavede lugekarmsbjælker, om der var malingsspor fra den originale aptering

etc. Spor, der kunne indikere en flytning af riggen, blev også noteret.

Det er en uhyre spændende proces at lave en sådan dokumentation, idet man, når man første gang kommer ombord på skibet, har særdeles svært ved at orientere sig i det sammensurium af ombygninger et 100-årigt skib nødvendigvis må indeholde. Men efterhånden falder brikkerne på plads

som en slags puslespil, og når man har fået separeret de originale dele ud, tegner der sig til sidst et klart billede af det oprindelige skibs konstruktion.

Som regel er der dog uklarheder, man må have verificeret på anden måde, og sideløbende med den primære dokumentation pågik et omfattende eftersøgningsarbejde i Søfartsstyrelsens registre og i diverse arkiver og museers samlinger. Herunder dukkede helt uventet en sejlmagerbog fra sejlmageren i Nyborg op. Det viste sig, at dette værksted på et tidspunkt havde leveret

sejl til skibet, og i denne bog var skitser til PEDERs sejl bevaret.

Det indsamlede materiale blev langsomt stykket sammen til et særdeles dækkende billede af det oprindelige skib, stenfiskeren PEDER af Nyborg.

En del af resultatet af anstrengelserne ses her for første gang offentliggjort, og det er stadig mit håb, at der en dag inden for en overskuelig fremtid kan skaffes midler til at få bygget en tro kopi af et af landets smukkeste sejlskibe, skonnerten PEDER af Nyborg.

## Noter

Alm. forkortelser :

KLA – Korsør Lokalhistoriske Arkiv.

NLA – Nyborg Lokalhistoriske Arkiv.

<sup>1</sup> Nyborg Avis, den 10. April 1895.

<sup>2</sup> *Niels Egebjerg*: Nyborg Avis gamle årgange, bind 2, 1935, side 155-164.

<sup>3</sup> Nyborg Avis.

<sup>4</sup> Danmarks Skibsliste.

<sup>5</sup> Korsør Avis, KLA.

<sup>6</sup> *Niels Egebjerg*: Nyborg Avis gamle årgange, bind 3, 1937, side 99.

<sup>7</sup> Nyborg Lodseris arkiv, NLA.

<sup>8</sup> Som note nr. 7.

<sup>9</sup> Lars Peter Henrik Jensens arkiv, NLA.

<sup>10</sup> Som note nr. 9.

<sup>11</sup> *Niels Egebjerg*: Nyborg Avis gamle årgange, bind 4, 1942, side 219.

<sup>12</sup> Olav Jensen, Nyborg.

<sup>13</sup> Som note nr. 12

<sup>14</sup> Som note nr. 9.

<sup>15</sup> Som note nr. 9.

<sup>16</sup> Som note nr. 9.

<sup>17</sup> Generelt til dette afsnit, *Kaj Lund* : Vinden er vor 6, Gamle og nye danske veteranskibe, 1983, side 78. Bent R. Rasmussens arkiv, NLA. Niels Christiansen, Fakse, i brev af den 20. Februar 1992 til NLA.

<sup>18</sup> Generelt til dette afsnit, *Kaj Lund*: Vinden er vor 6, Gamle og nye danske veteranskibe, 1983, side 78.

## The Schooner PEDER of Nyborg

### *Summary*

When the schooner PEDER was launched at Fløytrup & Schmidt's shipyard in Nyborg on Wednesday 10th April 1895 it was in the middle of a hectic period with enormous development in Nyborg.

The vessel was built for skipper N. P. Nielsen who was known as the »stone king« because for many years he was chairman of Nyborg Stonefishing Society. The ship, which was heavily built, was of course built from the start for the fishing up of boulders from the seabed.

The PEDER had a long and colourful career, which at times was marked by drama and unusual

assignments. Such as in 1905 when the ship was laid out as a lightship on Nygrund near Korsør after the British steamer OLNÄ was wrecked there.

In 1938 Lars Jensen, who owned the ship at that time, sold the PEDER away from Nyborg. Up until then the ship had functioned as a stone schooner and had only been under sail.

After a chequered career the PEDER was sold in 1962 as a pleasure craft. In 1990 it was taken over by Skibsbevaringsfonden (The Ship Conservation Fund) with the aim of restoring it to its original appearance from 1895.