

Restureringsmål 1897 - 1906

Af: Peter Giltoft, Ib Larsen og Ib Schjerlund

Dato: 2010-01-28

Emne: Plan for restaurering af Frederikshavnerkutteren Alvilde samt historisk dokumentation

Ref.: Alvilde-2010-001

Dokumenthistorie

V0.1	Første udkast	Ib/Peter	2010-01-04
V0.2	Andet udkast	Ib/Ib	2010-01-19
V0.3	Udkast til kommentering ved Tom Rasmussen	Peter/Ib	2010-01-28

1 Indhold

1 Indhold	1
2 Bilag	1
3 Indledning	2
4 Renoveringsplan	2
4.1 Skrog.....	2
4.2 Fordæk.....	4
4.3 Midtskib	5
4.4 Agter.....	6
4.5 Rig	7
5 Bilag 1: Udskiftningsplan klædningsplanker styrbord.....	8
6 Bilag 2: Udskiftningsplan klædningsplanker bagbord	9
7 Bilag 3: Lønningshøjde i forhold til rortoppen	10
8 Bilag 4: Målings- Bevis for Sejlskibe (1903).....	11
9 Bilag 5: Målings- Bevis for kibe (1911).....	13
10 Bilag 6: Sejltegnig.....	15
11 Historien.....	16

2 Bilag

Bilag1: Planke udskiftningsplan Styrbord

Bilag2: Planke udskiftningsplan Bagbord

3 Indledning

Dette dokument indeholder plan for restaurering af kutteren Alvide, nybygning nummer 40 fra J.N. Olsens værft i Frederikshavn i 1897. Planen er opdelt på de enkelte områder ombord og kan iværksættes helt eller delvist i den udstrækning som de økonomiske midler er tilgængelige. Der kendes ikke foto fra byggetidspunktet, da skibet var hjemhørende i Sæby (hjemskrevet i Frederikshavn som F 26). Men der forefindes et foto fra ca. 1903 (Figur 1), da skibet var solgt til Grenaa. På dette tidspunkt var skibet ca. seks år gammelt og havde fået installeret motor. I denne forbindelse var der foretaget en lille ombygning af halvruddet agter, som indtil da havde været skipperens lukaf, men som nu rummer motoren. Det omtalte foto giver en række oplysninger om skibets dæksarrangement og rigning og vil danne grundlag for skibets istandsættelse. Fotoet understøttes af målingsbevis fra og med 1897 og frem, samt synsrapport fra 1922. Endvidere vil skibsmodeller af samtidige kuttere bygget på samme værft, som forefindes på Bangsbo Museum, blive benyttet som retningsgivende for detaljer i dæksarrangement og rig. Den grundlæggende tekniske dokumentation tager udgangspunkt i maalingsbevis for skibe af august 1911 med tilhørende påtegninger og bilag, da disse indikerer, at denne opmåling er foretaget med stor omhu.



Figur 1: Alvide1903

4 Renoveringsplan

Planen er opdelt i følgende områder.

1. Skrog
2. Fordæk
3. Midtskibs.
4. Agter
5. Rig

4.1 Skrog

Da bådelaugget beddingsatte Alvide efter overtagelsen blev det konstateret at:

- Stævnørret var løst som følge af råd i den fortagende forstærkning af agterstævnen, foranliggende spanter samt klædningsplanker i styrbord og bagbord.
- Adskillige af klædningens stød under vandlinjen var nødrepareret uprofessionelt.
- Adskillige af de oprindelige dampplanker var tyndslidte og kraftigt sprækkede.
- Der var kraftigt rådgangreb i klædningsplanker styrbord for nr. 10,11 og 12.
- Mange spir under vandlinjen var meget kraftigt angrebet af tæring, nogle endda helt borttæret.
- Kalftringen var i meget dårlig stand, og mange reparationer var ikke fagligt forsvarligt udført.
- Stødfordeling og plankelængder især i de to øverste klædningsplanker i bagbord side var som følge af mange reparationer kompromitterende for skibets stivhed.
- Skandæk var i begge sider i hele skibets længde skåret tilbage til plan med sider. Hvilket har forårsaget rådgangreb i spantender, støtter, klædningsplanker og skandæk mange steder.
- Samlingen mellem skandæk og vaterbord var specielt i bagbord side angrebet af råd.
- Øverste del af yderstævn på forstævn var rådgangrebet.
- Dækskonstruktionen er udført uden hverken horisontale eller vertikale knæ ved dæksbjælkerne.
- Forboltningen mellem klædningsplanker og kraveller ved ruf mangler generelt.
- Limtræskraveller ved ruffet midtskibs er ved at delaminere.
- Bjælkevæger mangler flere steder.
- Lønningen var flere steder rådgangrebet og som følge af mange reparationer opdelt i korte stykker, som visse steder blot var stødsamlet.
- Skanseklædningen – også nederste bræt - var som helhed fastgjort med 3" nagler.

Med baggrund i overstående er bådelauget påbegyndt nødvendige arbejder på selve skroget, da skroget jo udgør det nødvendige 'fundament' for øvrige renoverings tiltag:

- Klædningplanker udskiftes løbende i nødvendigt omfang (ref. Bilag 1 og 2) efter devisen eg for eg og bøg for bøg. Plankerne udskiftes med en tykkere dimension. 55 mm, i henhold til dimissionstabel. Således er allerede 45.5% af BB side og 24.1% af SB side skiftet, denne udskiftning udgør under halvdelen af det der er nødvendigt for at skroget vil være i forsvarlig sejlbar stand se (Bilag 1 og 2). Alle spir under vandlinjen i BB side er eftersat og hovedparten udskiftet. I SB side er kun "grædende" spir udskiftet; resterende spir skal efterses/udskiftes ved næste beddingssætning, hvorefter en 10 årrige rotationsplan iværksættes.
- Skandæk, vaterbord, 17 støtter og 24 spantender udskiftet i BB side, idet datidens håndværkstraditioner er praktiseret. Grundet økonomien er der i SB side kun foretaget en "forfaldsstandsende reparation", idet skandækket er udskiftet med bøg. Både skandæk, vaterbord, 22 støtter og en del spantender bør udskiftes snarest.

- Forboltningen mellem klædningsplanker og kraveller genetableres i forbindelse med nuværende arbejder.
- Manglende bjælkevæger genetableres i forbindelse med nuværende arbejder.
- Horisontale og vertikale knæ ved dæksbjælker genetableres løbende forud for udførelse af apteringsarbejder.
- Spanter/ Spant ender udskiftes i nødvendigt omfang. Samme dimension egetømmer anvendes.
- Forstærkningen af agterstævnen, foretaget som følge af stævnørørgennemføring, udskiftet. 3 foranliggende og 3 bagvedliggende spanter skiftet.
- Lønning fornys i BB side idet nuværende lønningshøjde videreføres, da denne jf. Figur 4 og bilag 3 svarer overens med højden på roret. Lønningen i SB side repareres idet en udskiftning er nødvendig i forbindelse med udskiftningen af støtter. Skansklædning udføres i nåletræ, idet en tidstypisk profilering af kanter foretages. Lønningsforhøjelse og kranbjælker omkring bovspryd genetableres i forbindelse med restaurering af fordæksarrangement (Figur 2).



Figur 2: Bangsbostrand FN46 1898

4.2 Fordæk

Det nuværende arrangement af fordæk svarer ikke overens med den tilgængelige historiske dokumentation:

- Det oprindelige kvadratiske halvrum med skydekappe og vinduer er fjernet og erstattet af en halvrund nedgangskappe i bagbord side.
- Palstøtten er flyttet agterover og ankerspillet er placeret foran denne. Palstøtten er ikke afstivet med den tidstypiske dæksfisk af egetræ understøttet af nedsvalede kraveller.
- Kranbjælker i både styrbord og bagbord side er sløjfet.
- Ankerklyds i styrbord side er sløjfet.
- Æselører fra forstævn til agten for forreste pullert er sløjfet.

Bådelauget vil tilbageføre arrangerenmet af fordæk i h.t. ovennævnte mangler / ændringer, jævnført skibsmode (Figur 3) og målingsbevis af 9. Okt. 1903 (Bilag 4). Ruffet opbygges som en stolpe-/rammekonstruktion med fyldninger, hvori indsættes køjer / vinduer. Rufftes ydermål i henhold til bilag XX: 6,0' x 6,1' x 1,1'^A).

^A I 1698 blev foden justeret en anelse, for siden hen at blive ændret igen i 1820. Forordningen var gældende frem til 1906, da den danske måleenhed blev ændret til metersystemet.

Palstøtten flyttes frem, idet dens nuværende dimensioner videreføres. Der indsvales kraveller i bjælkelaget, og der nedlægges dæksfisk fra stævn til forkant ruf. Kranbjælker i naturbøjet eg monteres på støtterne i begge sider ud for palstøtten. Ankerklyds etableres i styrbord side tilsvarende eksisterende klyds i bagbord side. Denne drastiske ændring af hele fordæksarrangementet genetableres i samarbejde med Fonden.



Figur 3: Arrangement fordæk, skibsmodellen *Bangsbostrand*, Bangsbo Museum

4.3 Midtskib

Det oprindelige arrangement midtskibs er ændret som følger:

- Last- og damluger er fjernet og erstattet med et ca 7 meter langt og 3,5 meter bredt halvruft med en høj, halvrund nedgangsskappe. Under dette halvruft er indrettet opholdsbanje, idet skibets funktion er ændret til 'Adventure sejlads' med en besætning på ca 12 personer.
- Den afstivning, som fisken i dækket normalt udgør for stormasten, er ikke videreført i rufkonstruktionen.
- En stor del af afstivningen af dæk og skrog er forsvundet i f.m. etableringen af ruffet.

Bådlaugene vil bygge et helt nyt ruf med skydekappe og skylight, som er 2-3 meter kortere end det nuværende, således at dækket genetableres med fisk og gennemgående bjælker 1-1,5 meter for og bag stormasten. Ruffets kraveller afstives i begge ender af et tværgående skot og midt på af lodretstående stolper. Ruffets sider opbygges som rammekonstruktion med fyldninger, hvori er indsat køjer/vinduer (se Figur 4). Ruffets yderdimensioner afstemmes generalarrangementet, idet højden på det oprindelige ruf agter videreføres, således at ruffets højde følger dækkets svaj. Horisontale eller vertikale knæ ved dæksbjælker genetableres.

Som nævnt er ruffet ikke en del af arrangementet i den tidsperiode, skibet som helhed ønskes tilbageført til, men skibet ville ikke kunne eksistere i sin nuværende funktion uden et større ruf

Omregnet til metersystemet får vi følgende angivelser for den danske tomme-fod-alen:

1 alen = 2 fod (') = 24 tommer (") = 62,77 cm
1 fod (') = 12 tommer (") = 144 linier (") = 31,39 cm
1 tomme (") = 12 linier (") = 2,61 cm
1 linie (") = 12 skrupler (") = 2,18 mm

1 kvarter = 6 tommer (") = 156,9 mm

midtskibs. Ruffet vil derfor blive konstrueret efter samme principper som og i god harmoni med det øvrige arrangement i samarbejde med skibsbevaringsfonden.



Figur 4: Detailbilled af agterruf skibsmodellen OLGA set fra SB agter, Bangsbo Museum

4.4 Agter

Maskinruf (6,3x5,3x1,4' 198x166x44cm) (Bilag 5)

De oprindelige arrangement agter er ændret på følgende punkter:

- Halvruffet over maskinrummet er gjort større og højere samt forsynet med en høj, halvrund nedgangskappe.
- Rorpinden er afkortet, og der er etableret rat med kædestyring.
- Tværgående styrebænk er blevet erstattet af podie-/inddækningsarrangement af ratsøjle.
- Nathus- / pultarrangement ved messanmast fjernet.

Bådelauget ønsker at genetablere arrangementet agter i h.t. foto (Figur 5) og historisk dokumentation.

I første etape sænkes ruffet til den oprindelige højde, som følger dækkets svej, og nedgangskappen erstattes med sidevendt skydekappe forskudt til bagbord efter samråd med Skibsbevaringsfonden.

I anden fase bygges nyt ruf med de oprindelige ydermål: 6,3'x5,3'x1,4' med en sidevendt skydekappe til bagbord samt skylight.

Horizontale eller vertikale knæ ved dæksbjælker samt forboltning mellem klædningsplanker og kraveller etableres.

Styremaskine og rat fjernes og en længere, svungen rorpind genetableres.

En tværgående planke opsættes som styrebænk. (Et omtalt 'Styrehul' har det ikke været muligt at finde i noget materiale om samtidige skibe, bygget på J.N. Olsens Værft).

Et på dækket stående og af messanen fastholdt pultarrangement konstrueres med et tidstro udseende, således at de nødvendige nutidige navigationsinstrumenter kan monteres deri.



Figur 5: Detailbilled af agterruf skibsmodellen OLGA set fra SB agter, Bangsbo Museum

4.5 Rig

Ref sejlarrangement af 17/5 1985 som modtaget af Dir.f.st.sk. j.nr J1144 (Bilag 10)
Den nuværende KETCHRIGNING som er harmonisk i sine proportioner bibeholdes da den ligger tæt op til den traditionelle Frederikshavner-rigning. Der er nogle detaljer omkring stag og disses placering, som ønskes undersøgt, da samtidige skibsmodeller og billeder kun viser et stag samt forhal på mesanmasten. På fordækket (Figur 6) etableres løjgang da dette var en del af standard riggen på denne tid (ref. bogen Danske bådtyper af Christian Nielsen)



Figur 6: Dataibilled af fordæk skibsmodellen OLGA
Bangsbo Museum

Riggen er endvidere i generel god stand, hvorfor Bådelauget for nuværende ingen planer har om væsentlige ændringer af denne.

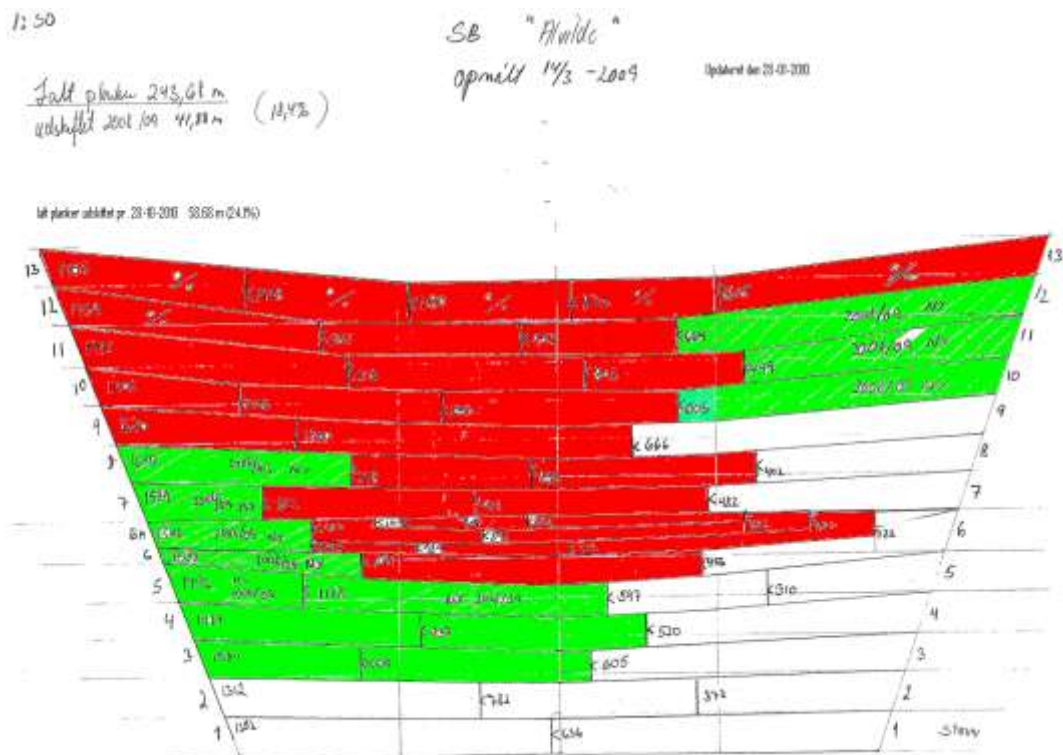
Hvorvidt, Alvide ved bygningen var udstyret med en pælemast eller, som nu, en stormast med topstang, er uklart, men billedet fra 1903 (Figur 1) viser en stormast med topstang. Skulle billedet være yngre end antaget, så siger havarirapporten fra søforhøret november 1905 intet om en knækket stormast, hvorfor det må konkluderes, at stormasten med topstang er oprindelig (ref Statistisk oversigt over de i aaret 1905 indtrufne søulykker side 26 løbenr. 52). Billeder og modeller af samtidige skibe bygget i Frederikshavn viser også, at det var den mest anvendte form.



Figur 5: Model af snurrevods kutteren Bangsbostrand fra 1898 Bangsbo Museet

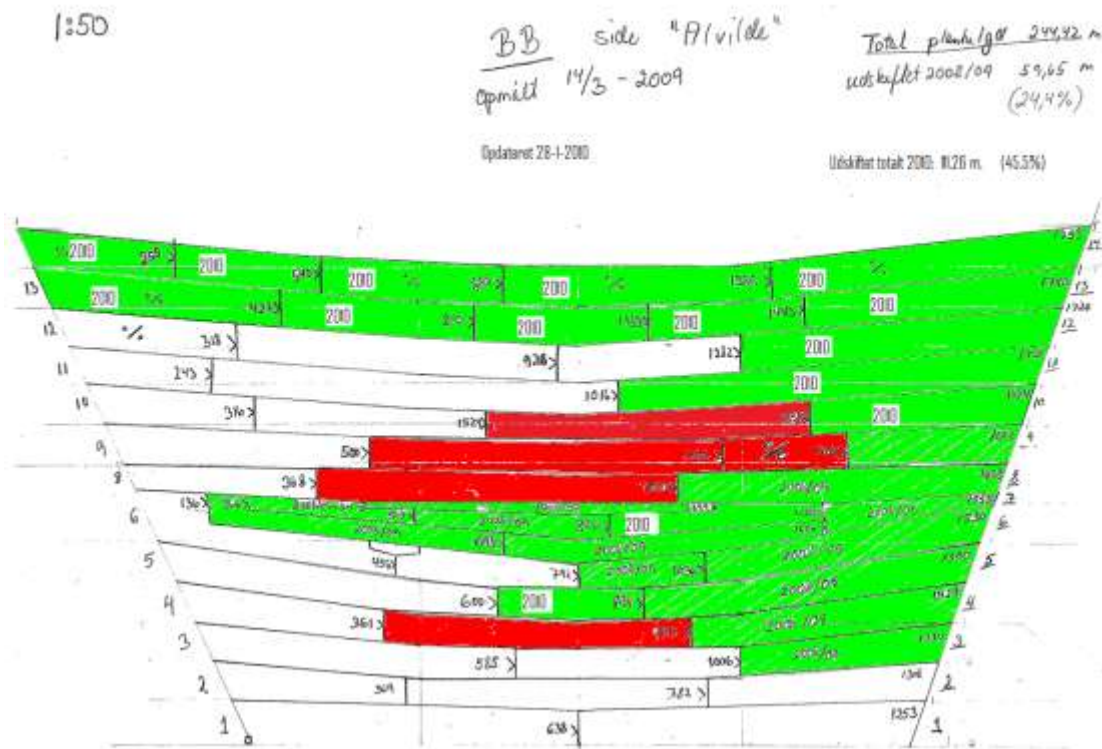
5 Bilag 1: Udskiftningsplan klædningsplanker styrbord

Tegningen viser med grønt planker som foreningen har udskiftet til dd. Planker markeret med rødt viser planker der vil være nødvendig at udskifte inden skroget vil være i forsvarlig sejlbar stand.



6 Bilag 2: Udskiftningsplan klædningsplanker bagbord

Tegningen viser med grønt planker som foreningen har udskiftet til dd. Planker markeret med rødt viser planker der vil være nødvendig at udskifte inden skroget vil være i forsvarlig sejlbar stand.



7 Bilag 3: Lønningshøjde i forhold til rortoppen



FN133 Johanne Olsen 1899



Model af FN23 Olga 1894

med Beregnings-Længde af indtil 11688 Fod (se nedenfor under Hovedreglerne).

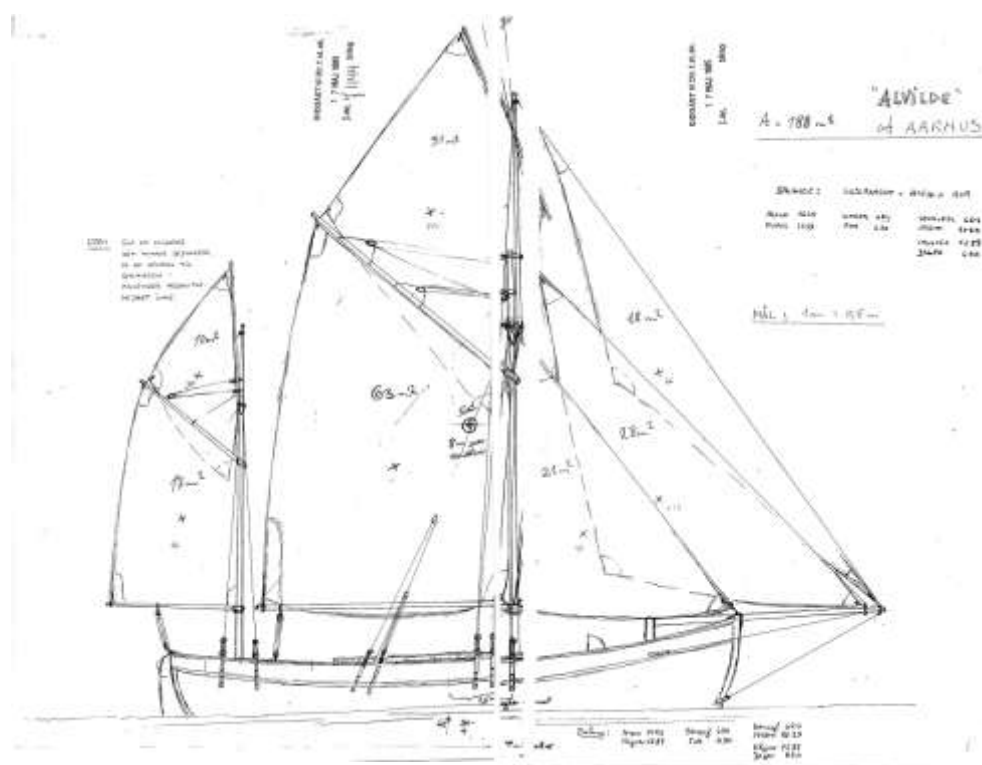
Side 11 af 18

9 Bilag 5: Målings- Bevis for kibe (1911)

[illegible]

Side 14 af 18

10 Bilag 6: Sejltegning



ALVILDE

Frederikshavn 1897 - ??

Den 31. marts 1897 kunne man i FREDERIKSHAVN AVIS under overskriften: ”SKIBSBYGGERI” - med gotisk skrift læse følgende:

”Fra Skibsbygmester N. Olsens Værft i Frederikshavn løber i Eftermiddag atter en nybygget Fiskekutter af Stablen. Kutteren, der koster fuldt udrustet 13.000 kr., er 34 tons drægtig og skal føre Navnet ”ALVILDE”. Den skal have Hjemsted i Sæby, med Fiskehandler N. Larsen af Sæby som bestyrende Reder.”

Sådan begyndte det for det smukke skib ”ALVILDE”. Dette skib som må opfattes som en ypperlig repræsentant for fiskefartøjerne fra starten af det egentlige havgående fiskeri, som tog sin begyndelse i 1880’erne. ”ALVILDE” var med i det man kan kalde ”1. generation” af søgående fartøjer – bygget som den var til fiskeri for sejl alene: Slankt og skarpt undervandsskrog, stormast og mesan med ca. 200 kvadratmeter sejlareal. Dette skib, ad uransagelige veje – gennem hænderne på ikke færre end 15 forskellige ejere – og med 8 forskellige navneskilte – kom efter mange år til at havne i hænderne på en flok mennesker i Århus området i 1978.

Lørdag den 22. marts var det ALVILDE’s 100 års fødselsdag det blev markeret ved en festlig reception i Træskibshavnen i Århus, hvor ALVILDE lå nedenfor ved lavbroen, delvis iklædt fødselsdagsgaven, et nyt sejl på 200 kvadratmeter syet til dagen af Joe Jørgensen og skænket af Friluftsrådet.



ALVILDE A 26 hjemmehørende i Grenå ca. 1903.

ALVVILDE

- en rigtig Frederikshavner.

Der findes kun tilsynsbog tilbage til 1951 for ALVVILDE. Vort efterforskningsarbejde omkring historien har derfor været vanskeliggjort, dette skyldes også at Esbjerg Fiskeriforenings arkiv over fiskefartøjer blev totalt ødelagt under stormfloden i 1982.



E 48 ALVVILDE i forhavnen i Esbjerg. Ca. 1935

Efter ALVVILDES søsætning i 1897 fik hun hjemsted i Sæby, og af bilbrevet fremgår det at fiskehandler Niels Peter Larsen, Sæby, ejer 5/10 parter. De øvrige 5 parter deles af skipper Frederik Lund og 4 fiskere. Skibet får registreringsnummeret FN-26. Allerede i 1903 bliver den solgt igen. Den nye ejer er fisker Chr. Jensen, Venø, og er nu hjemmehørende i Grenå med nummeret A-26.

I 1904 bliver der for første gang installeret en motor. Det er en såkaldt ”cykelskrue”, en 4 HK motor, monteret udvendig på agterenden, til hjælp ved manøvrering i havn og stille vejr.

I 1904 synker ALVVILDE i Øresund. Først 14 dage senere hæves den af Schmitser og slæbes til Grenå. Den er forsat hjemmehørende i Grenå. – indtil 1912, hvor den bliver solgt til Esbjerg.

Så er det slut med Kattegat og Grenå. Den nye ejer er fiskeskipper Andreas Jensen, Esbjerg.

I 1928 får Alvilde en 2 cylindret 4 takts motor fra Brd. Houmøller, Frederikshavn på 38 Hk.

Ovenstående er kun et lille uddrag af ALVVILDES historie – for at høre mere om skibets spændende historie kan man henvende sig til foreningen til bevarelse af ALVVILDE.

Alvilde tilbage i Frederikshavn

I 2006 kom Alvilde igen til Frederikshavn. Den første kontakt var til FDF Frederikshavn Søkreds som desværre ikke kunne financere driften af endnu et skib. Man var imidlertid meget interesseret i at beholde Alvilde i Frederikshavn og derfor blev FORENINGEN TIL ALVIDES BEVARELSE dannet og de er i dag ejere af skibet.