

PRESSEMEDDELELSE

8. juli 2008

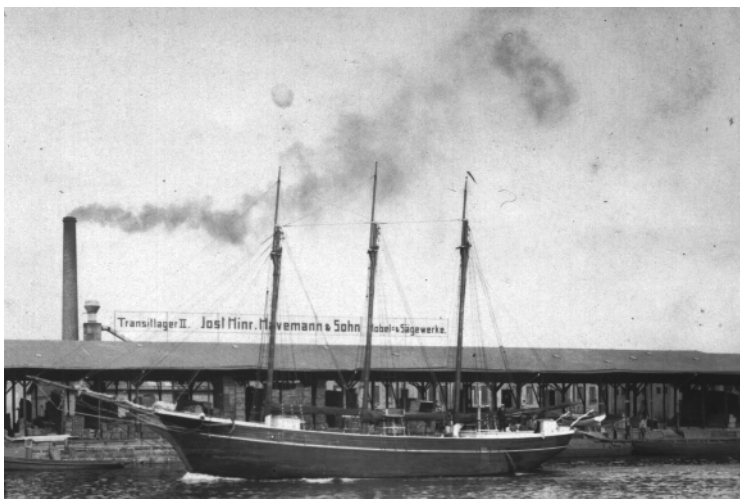
Så er motoren på plads i LOA

Restaureringen af det gode skib LOA er nu så langt, at motoren er kommet på plads i motorrummet.

- Der er tale om en maskine, der er en god del større end hvad skibet tidligere har haft. Faktisk var der de første små 10 år af LOAs liv tale om et rent sejlskib, for der blev først installeret motor i 1931. Denne motor – en Vølund på 98 hk – havde skibet indtil 1957, hvor det blev udstyret med en tocy-lindret Hundested på 123 hk. Og nu har vi altså installeret LOAs tredje maskine, der er en Iveco på 320 hk, hentet fra en ophugget fiskekutter og i nogen grad bygget om til vores formål, fortæller projektleder Herluf Stærk Christensen.

Omkring 1922, hvor LOA blev søsat, fik langt de fleste nybyggede fragtskibe under sejl installeret motor og med tiden mistede mange af dem sejlføringen. LOA vedblev dog at være et sejlskib gennem hele sin erhvervsaktive periode, altså frem til 1971.

Maskinen blev brugt når det var nødvendigt, når der ikke var vind nok eller når den havde en forkert retning. LOA sejlede for eksempel for motor for at komme ud gennem Limfjorden fra Aalborg til Hals Barre, men når man nåede åbent hav og en god vind blev sejlene sat, fortæller LOAs historieudvalgsformand, museumsinspektør Jens Thidemann.



De første år sejlede LOA i fragtfart i blandt andet Nord- og Østersøen, men efter få år blev skibet sat ind på den såkaldte Newfoundland-fart. Jens Thidemann fortæller:

- Farten på Newfoundland var en af de sidste ruter, der var rentabel for traditionelle sejlskibe som LOA. I 1920'erne var dampskibsfarten ved at få overtaget på langt de fleste ruter og fragter, og sejlskibene blev trængt ud, eller blev omriggede, motoriserede og indsat på den mindre indlandsfart. Men ikke LOA, der altså med en besætning på fem mand frisk og frejdigt tog turen over Atlanten – udelukkende for sejl.

Den primære last var tørret saltet fisk, der skulle fragtes fra Newfoundland til Spanien og Portugal. Undervejs kunne man være heldig at få anden last med – træ til Island eller salt retur fra Middelhavslandende til Newfoundland – ellers måtte man sejle med ballast og altså uden indtjening.

- På Newfoundland samlede LOA last op på de mange små fiskepladser. Det var ikke altid, at skibet kunne blive fyldt på én plads, og det måtte derfor gå videre til den næste. Det kunne tage op til en måned inden LOA var fuldt lastet. På mange af de små fiskepladser var der ingen egentlige havne, måske bare en mole eller en bro. Men det var netop disse forhold, der gjorde, at ruten langt op i tiden vedblev at være forbeholdt sejlskibe som LOA og ikke fik den samme konkurrence fra dampskibene. Det var simpelthen for dyrt at have et dampskib til at ligge over i så mange dage og vente på last eller at sejle mellem havnene få at tage små laster ombord. Og havneforholdene på de små fiskepladser var slet ikke udbyggede til at modtage dampskibe, der stillede langt større krav til havneanlæg end sejlskibene, både med hensyn til kajplads og dybdegang. De langt større skibe havde også større behov med hensyn til bunkring af kul og vand, uddyber Jens Thidemann.

Nordatlanten var et barsk farvand at besejle, navnlig når man nåede hen sidst på sæsonen og efterårsstormene satte ind.

- Havde man ventet længe på den sidste last på Newfoundland, kunne man komme hen mod vinter før man kunne begive sig af sted. En af de største farer ved at sejle i Nordatlanten var isbjergene. De garvede søfolk kunne sejle deres skibe og ride hårde storme af, men et isbjerg, der pludselig dukkede og af disen eller nattemørket, kunne få fatale følger. Det er højst sandsynligt, at det er sådan de mange skibe, der er sporløst forsvundet i Nordatlanten, har fundet deres skæbne. Ufarligt var frostvejret heller ikke, når skibene blev overisede og tyngede under isens vægt og risikerede slagside. At det har været hårde vilkår at være sømand i Danmarks sidste sejlskibsflåde, kan der ikke herske nogen tvivl om, siger Jens Thidemann.

LOA havde to søsterskibe og deres skæbne giver et billede af den farlige sejlads: Centaurus fra 1919 forsvandt sporløst i Nordatlanten i 1923 og Bastian fra 1920 blev efter en grundstødning ved Newfoundland kondemneret, hvilket vil sige, at den blev erklæret så ødelagt efter strandingen, at en reparation ikke kunne svare sig. Af disse tre nåede kun LOA hel hjem.

I 1930'erne var de sidste rene sejlskibe ved at være trængte af motorskibene. For LOAs vedkommende betød det, at der for første gang blev installeret motor i 1931 – og Newfoundland blev skiftet ud med Nord- og Østersøen, hvor der hovedsageligt blev sejlet med træ fra Norge til England og kul retur eller korn og træ fra Finland eller Sverige. Efterhånden blev den hjemlige transport af korn og foderstoffer også betydelig, og senere ikke mindst cement.

FAKTA

LOA er et eksempel på en lang dansk skibsbygningstradition, og restaureringsarbejdet foregår derfor i respekt for skibets historie og det gode håndværk. Den praktiske restaurering gennemføres af lønnede og frivillige. Dertil kommer et større antal frivillige, der tager sig af blandt andet økonomistyring, finansiering, planer for indretning af skibet samt disponering af dets anvendelse. I alt er omkring 75 personer involveret i arbejdet med LOA. Se mere på www.loa.dk.