

Stor fondsdonation fremtidssikrer LOA

Det har længe været et stort ønske hos det gode skib LOA af Aalborg at gennemføre en udskiftning af kobberforhudningen og gennemgå kalfatringen – og takket være en betydelig fondsdonation kan drømmen nu blive til virkelighed.

”Vi har netop fra A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal fået den glædelige besked, at Fonden har valgt at give 640.000 kr. til fremtidssikring af LOA. Det gør det muligt for os at gennemføre et af vores helt store vedligeholdelsesprojekter, hvor vi skal gennemgå kalfatringen – det vil sige tætningen af sammenføjningerne i skibet. Ved samme lejlighed vil vi udskifte LOAs beklædning med kobberplader, så vi også på dette punkt har det bedst tænkelige skib”, siger projektkoordinator Leif Ervolder.

Om det at kalfatre et skib fortæller Herluf Stærk Christensen, der var ansvarlig for LOAs restaurering 2004-2009 og selv har årelang erfaring i dette specielle maritime håndværk:

”Kalfatring går ud på at fylde værk i mellemrummene mellem plankerne og dermed gøre dem vandtætte. Det er en arbejdsmetode, som i LOAs tilfælde er anvendt både på dækket og overalt på skroget. Kalfatringen udføres med kalfatrejern, der er forskelligt udformede værktøjer. Nogle har skarpe kanter, mens andre har en v-formet udskæring, og jernenes tykkelse varierer alt efter det mellemrum, der skal bearbejdes. Værket, der traditionelt består af tjæret hamp, opkradset tovværk eller blå, drives ind i mellemrummene med kalfatrejern og træhammer. Det kræver stor øvelse at kalfatre rigtigt, for bliver værket for løst, kan kalfatringen ikke holde vandet ude – og gøres det for fast, sprænges plankerne. Dertil kommer, at det er et arbejde, der kræver både tålmodighed og udholdenhed, for erfaringen viser, at der skal slås omkring 450 slag pr. meter. Når værket er slået i bund, bliver mellemrummet beget – og efter hærkning skal det overflødige beg skræbes af og skroget skal males, mens dækket skal have træbeskyttelse.”

Projektet omfatter også en udskiftning af LOAs forhudning i form af 240 kvadratmeter kobberplader. Om denne del af projektet, der blandt andet består i at demontere de eksisterende plader, proppe alle sømhuller, besmøre træet med bruntjære og montere tjærefilt, inden der bliver sat nye kobberplader på, siger Herluf Stærk Christensen:

”Før i tiden var det et udbredt fænomen, at træskibe mistede store dele af bunden og forliste, fordi deres planker blev angrebet af pæleorm. Der fandtes ikke effektiv maling og kun med en bekostelig forhudning af kobber kunne man forhindre pæleormene i at nå ind til træet. Det er samme sikringsmetode, vi anvendte under restaureringen af LOA, der fik tynde kobberplader sømmet på bundplankerne.”

Kobberforhudning er i tidens løb ikke mindst blevet anvendt på træskibe, der skulle sejle under varmere himmelstrøg, men det kendes også i forbindelse med isforstærkning af fiskeskibe i træ. Her har man dog ofte nøjedes med en kobberforhudning i vandlinjen.

En del af arbejdet kan udføres af LOAs store stab af frivillige, men hovedparten kræver professionel assistance på fremmed værft.

”Det fordrer ekstra kapital, som vi ikke umiddelbart har kunnet øremærke til dette formål, men med donationen fra Danmarks største fond er vi nu i den lykkelige situation, at vi kan sætte processen i gang”, siger Leif Ervolder.

LOA kan i år fejre 100-året for skibets søsætning, hvilket blandt meget andet bliver markeret med deltagelse i hele 2022-udgaven af The Tall Ships Race. Der er start fra Esbjerg i begyndelsen af juli, hvorfra der sejles til Harlingen i Holland. Efter et stop i Antwerpen i Belgien går det atter nordpå med Aalborg som sluthavn de første dage i august.

”Man kan roligt sige, at vi har et særligt forhold til Aalborgs engagement i The Tall Ships Race. Initiativet til restaureringen af LOA fulgte i årene efter det første værtsskab i 1999, vi åbnede det første LOA Værft kort før det andets værtsskab i 2004 og vi var aktivt deltagende i både 2010, 2015 og 2019, hvor Aalborg igen var værtshavn”, fortæller Leif Ervolder.