

Anna Elise

af Peter Lauridsen og Kristian Brønd

I hjertet af Københavns Havn, ved Amerikakaj, blandt passagerskibe og krydstogtskibe ligger en smuk, sortmalet, galeaserigget hajkutter og pryder kajen. Området blev tidligere kaldt Søndre Frihavn, men kaldes i dag Amerika Plads. Skibet er fritidsskibet ”Anna Elise”, der ejes af Bådforeningen af 12. april 1978.

Havnen

Frihavnen blev indviet den 8. november 1894. Frihavnen var et af datidens største anlægsarbejder, der blev igangsat af regeringen som modspil til Kielerkanalen (gravet 1887-1895) og frihavnen i Hamborg (åbnet 1888). Kielerkanalen skulle forbinde Hamborg med Østersøen og dermed gøre Hamborg til en alvorlig konkurrent til København. Anlæggelsen af Søndre Frihavn var et imponerende stykke ingeniørarbejde, der fuldt ud kan måle sig med anlæggelse af Øresundsbroen og andre store nutidige anlægsarbejder.



Frihavnen med Langelinie

Skibet

Skibet blev bygget af bådebygger J. Christoffersen i Nordby på Fanø i 1932 til fisker Ole Jensen Rud. Skibet var en træbygget damkutter og fik navnet ”Niels Rud” af Esbjerg, fiskerinummer E 454. Køl og kølplanker var af bøgetræ, spanter og klædning af eg og dækket af fyrretræ.



Nordby med Christoffersens værft og søsterskibene ”Niels Rud” og ”Neptun”. Postkort. Fotograf Hans Pors, Silkeborg.



June Munktell motor



Anna Elises motor løftes ud i januar 2008

”Niels Rud”s motor var oprindelig en en-cylindret June-Munktell på 72 HK. I 1958 fik skibet en ældre to-cylindret 110 HK Hundested motor, som i 1962 blev udskiftet med en fabriksny Hundestedmotor af samme type. Anna Elises motor vejer næsten 6 ton og yder det samme som en lille personbils motor.

I 1995 blev Anna Elise hædret under pinsestævnet med disse ord:

”Blokken går i år til snurrevodskutteren ANNA ELISE, der er bygget på Fanø i 1932, for skibets meget flint restaurerede glødehovedmotor. Motoren, der er en 110 HK Hundested type KK, er en del af sjælen i ANNA ELISE, og står i et velholdt og skinnende motorrum, der er en fryd for øjet.

Desuden tildeles blokken som en biting til Anna Elise’s ejere for et velfungerende skib, hvor der gøres meget for at få nye mennesker ind i et spændende fællesskab omkring et gammelt sejlskib”

Sådan nogle ord kan have en evig gyldighed. Motoren blev totalrenoveret igen i 2008 ved Fregatværftet i Ebeltoft og Dansk Motor- og Maskinsamling i Grenå.

Skibet havde oprindelig en såkaldt dam til opbevaring af fangede fisk om bord. Dammen var et lastrum midtskibs, der var åbent til søen gennem mange borede huller i klædningen, så der hele tiden var frisk havvand i dammen. Fiskene var levende og af første classes kvalitet, når de blev landet. Senere fandt man på at ise fiskene og ”Niels Rud” fik derfor dammen omdannet til et lastrum ved at proppe hullerne i klædningen.

Snurrevodsfiskeri

Skibet blev anvendt til fiskeri med snurrevod, der var en videreudvikling af landdragningsvoddet.

Sidstnævnte blev sejlet ud fra kysten i en båd og halet i land af mennesker eller heste. Snurrevodskuttere anvendte samme teknik fra et opankret skib. Snurrevoddet bestod af et vod (en netpose) og to tove, der var samlet af mange tove i forlængelse af hinanden til to meget lange tove. Midt på tovene sad voddet. Tovene og snurrevoddet blev udlagt i en stor cirkel. Kutteren lå for anker og halede de to lange tove hjem. Fiskene blev skræmt ind i voddets bane, når tovene strammedes og gled ind over bunden mod indhalingsbanen. Fisk fanget af en snurrevodskutter og landet levende gav den bedste kvalitet. Straks, når kutteren var i havn, blev fisken overført til hyttefade. Senere samme dag eller få dage efter blev de levende fisk rensset, håndflået og evt. fileteret.



I en lærebog om fiskeri findes en del billeder af Niels Rud, som er i gang med snurrevodsfiskeriet.

I 1978 blev "Niels Rud" solgt til en fisker i Faaborg. Han ændrede skibets navn til "Anna Ester", fiskerinummer SG103. Fiskeriet med så stort et skib i indre danske farvande var imidlertid ikke rentabelt. Skibet blev derfor forsømt og sat til salg igen. Bådforeningen af 12. april 1978 købte det og 31. januar 1980. Foreningens første skib, kvasen "AVALON" på 19 BRT forliste under en hårhændet bjærgning efter en harmløs grundstødning v. Gotland.

Frem til 1985 lå Anna Elise i Rudkøbing, mens foreningen, som talte 16-17 medlemmer foretog en gennemgribende renovering. Nyt dæk, nye ruf, udskiftning af nogle støtter, enkelte spanter og en del klædning samt rejsning af stormast og mesan.

Som et lille kuriosum kan nævnes at det gamle navneskilt "Anna Elise – Esbjerg" havnede på knejpen Heimdal i Faaborg. Herfra blev det under en "Fyn Rundt" sejlads hjemtaget til skibet.



Gl. maskinruf og et vældig tyndslidt dæk er væk. Nyt opstående på vej forår '83

De første dæksplanker. Vigtigt at få det rette drej i starten. Forår '84

Erklæret bevaringsværdig i 2001

Skibsbevaringsfonden har erklæret snurrevodskutteren Anna Elise for bevaringsværdigt fartøj. Formålet med erklæringen er at bevare skibet som et varigt kulturminde. Det hedder i erklæringen, at "Anna Elise på grund af det sene byggetidspunkt oprindelig ikke var rigget som sejlførende snurrevodskutter, men havde en mindre støtterig og et lille styrehus. Skibet er i dag rigget som sejlførende snurrevodskutter fra perioden omkring 1900-1920. Skibsbevaringsfonden finder, at skibet på trods af den "romantiserede oprigning", fortæller en væsentlig historie om snurrevodsfiskeriet". Senere har Skibsbevaringsfonden givet tilskud til renovering af skibets Hundestedmotor, der en af de sidste, hvis ikke den sidste, i drift.

Sikkerhed

Skibet opfylder Søfartsstyrelsens krav til fritidsfartøjer og var under styrelsens tilsyn indtil reglerne blev lavet om, så skibet faldt uden for krav om tilsyn. Anna Elise er udrustet med redningsflåde og redningsmidler til 25 personer, fast installeret brandslukningsanlæg i maskinrummet, brandslukkere, brandalarm, gasalarm, radio, nødsignaler, skibsmedicinkiste og meget mere.

Bådforeningen -forenings Danmark en miniature.

Hvordan fordeler I så weekender og sommerferie i foreningen? Hvem finder ud af, hvilke vedligeholdelsesarbejder der skal udføres? Hvordan udregnes betalingen? Og hvad med dem, der ikke bidrager til arbejdet?

Spørgsmålene er mange fra familie og venner, når man fortæller om Bådforeningen af 12. april 1978 – og med rette. Fællesskabet om at sejle og vedligeholde det 78 år gamle træskib giver udfordring såvel som oplevelse og kan være vanskeligt at sætte sig ind i som udenforstående

Admiralsforsamling

Men det er en vaskeægte forening med årlig ”admiralsforsamling” som det øverste besluttende organ. Foreningen har egne vedtægter, kontingent, kasserer, regnskab – for ikke at egen ”korresponderende” reder. Og som i andre foreninger er der en række udvalg som de pt. 16 andelshavende medlemmer kan deltage i. Et udpluk af udvalgene følger her: Sikkerhedsudvalg, vedligeholdelsesudvalg, koordinationsudvalg, bladudvalg, sejladsudvalg og formidlingsudvalg.

Beslutninger tages løbende på de månedlige bådmøder af de fremmødte og beslutningerne går ofte på tværs af udvalgsstrukturen. Dagsorden på møderne sættes ved mødets start og referater uploades og diskuteres i foreningens Google Gruppe. Det kan af og til være en langvarig proces at tage beslutninger – vi plejer at spøge med at en beslutning skal gennem tre bådmøder inden den føres ud i livet.

Venstredrejet 60'er mentalitet?

Foreningen er af og til blevet karakteriseret som noget venstresnoet 60'er flip på grund af den flade struktur og beslutningsgangene. Og selv om vi har et SF byrådsmedlem i foreningen, afspejler vi et bredt politisk, erhvervs- og aldersmæssigt spektrum.

Beslutningsgangene giver alle i foreningen både indsigt og indflydelse, og det er især vigtigt for nye medlemmer som hurtigt bliver involveret i de løbende og nødvendige overvejelser omkring vedligehold, sikkerhed og sejlads. Og heldigvis er der samlet set en stor viden om skibet, om håndværk, søfart og meget andet blandt medlemmerne.

Foreningen tæller i sommeren 2010 i alt knap fordelt på 16 andelshavere (A-medlemmer), to prøvemedlemmer, B-medlemmer”, som er samboende eller tæt knyttet til et A-medlem samt støttemedlemmer. Det er stort set A-medlemmer, som står for den årlige forårsklargøring. Der lægges mange arbejdstimer i weekender og vores ”arbejdstirsdays”, som regel fra Påske til Pinse.

Foreningen er åben for flere medlemmer. Så tøv ikke med at kontakte os.



Som man ofte møder Anna Elise folkene. I snak med hinanden og gæster, der altid er velkomne. Foto: Andrea, Pinsesævn 2010.

Det seje træk med vedligehold

Foreningens medlemmer er forskellige steder i arbejds-, familie- og "Anna Elise"-liv. Det betyder også en vis spredning i arbejdsindsatsen, når man ser isoleret på en enkelt sæson. Der er forskel på ambitionerne, på den "frie tid", på den ønskede finish, på lysten til rengøring om læ osv.

Indtil nu er det lykkedes at håndtere disse forskelle – og indtil nu er det lykkedes at få skibet gjort præsentabel til – ja ikke altid til Pinsesævn, men altid til sommersejladsen. Under sommerens sejladser sker der hvert år en forunderlig fordampning af forårets stres og jag.

Motorrenoveringen i 2008, som blev gennemført med et lån på 250.000 fra skibsbevaringsfonden, affødte en lang række følgearbejder, som skulle udføres af foreningen, mens skibet lå i Ebeltoft. Alle disse weekender resulterede ikke kun i et renoveret skib, men også et konsolideret fællesskab.

På togt med Anna Elise

Vi sejler togtet med op til 13 ombord, fordelt i tre kahytter. I forskibet er en kahyt med to køjer, agter er "bjørnegrotten" med tre køjer. Gæt selv, hvem der sover der. Midtskibs er "salonen", der også rummer kabys med otte køjer. Når man efter en lang dag på havet er krøbet ind og har trukket gardinet for, er det formentlig som i forrige århundredes alkover. For selv om vi er tæt på hinanden – og det er en væsentlig del af charmen – kan man trække sig tilbage bag gardinet i sin køje og være helt sig selv.

I 2009 og 2010 har vi haft gode oplevelser på langfart. I 2009 var skibet af sted i 7 uger: Stockholm, Ålandsøerne, den Finske skærgård til Helsinki og retur. I 2010 var sommertogtet 5 uger, hvor Norges sydkyst blev besøgt.

Fremtiden

Skibet nærmer sig 80 år og en række større vedligeholdelsesarbejder bliver uundgåelige inden for de næste år. Skandæk, vaterbord, lønning og en stor del af støtterne står for udskiftning, hvis skibet skal bevares. Økonomien er problematisk da foreningskontingent og indskud kun dækker den løbende mindre vedligeholdelse.

Vi står over for nogle udfordringer, som kan sammenfattes til:

- Kan vi (og vil vi) fordoble eller tredoble medlemstallet for på den måde at sikre både økonomi, arbejdskraft og sejltimer nok?
- Kan vi rejse fondsmidler i størrelsesordenen ½ – 1 mio. kr. over de næste 5-8 år?

Mere info:

Hjemmeside: www.anna-elise.dk

På Facebook: [facebook.com/AnnaEliseOWUM](https://www.facebook.com/AnnaEliseOWUM)

På Youtube: Søg Hundested engine



Foto: Karsten Petesen. Fyn Rundt 2008

Faktaboks:

Tekniske data

Navn	"Anna Elise", ex. Niels Rud, ex. Anna Ester
Hjemsted	København
Ejer	Bådforeningen af 12. april 1978
Kendingsbogstaver	OWUM
Anvendelse	Fritidsfartøj
Byggeår / -nr.	1932 / 1
Værft	J. Christoffersen, Fanø
Længde pp. skrog	16,29 meter (53 fod)
Længde (Loa) skrog	18,59 meter (61 fod)
Længde med bovspryd	25,00 meter (82 fod)
Bredde	5,02 meter
Dybdegang	2,35 meter
Sejlareal	240 m ²
Højde over havet	22 m
Tonnage	37,95 BRT / 19,61 NRT
Hjemsted	København, Danmark
Skrog materialer	Eg på eg (køl og kølplanker bøg)
Dagture:	Redningsmidler til 25 personer
Togter med overnatning:	18 personer i tre kahytter (8 enkeltkøjer og 5 dobbeltkøjer)

Indretning om læ beskrevet forfra:

Forpeak med storesrum og kædekaske

Mellemgang med adgang til dæk og toilet

Forkahyt (2 køjer)

Kombineret salon, kabys og køjerum (8 køjer) og med opgang til dæk

Maskinrum med adgang fra dækket

Agter Bestiklukaf/kahyt (3 køjer)

Maskineri m.v.

Bevaringsværdig 2 cylindret, 2-takt, 110 HK (82 kW), mellemtryk dieselmotor fra A/S Hundested Motorfabrik, 1962 (den med den "rigtige" lyd og én af de sidste i drift). Totalrenoveret i 2008.

Vendbar/justerbar propel

Styring, rat med kæde til rorkvadrant

Hjælpemaskine Lister Diesel, trækker generator og lænse-/spulepumpe

Navigationsudstyr m.v.

Søkort mv.

Magnetkompas

GPS (Garmin GPSMAP 162)

Ekkolod med fiskerifunktion, temp. m.v.

VHF og radiomodtager