

Logbogen

Aarhus Søhistoriske Selskab

9. årgang Nr. 2 maj 2007

Ansvarshavende redacteur: Benno Blæsild.

I redaktionen: K. Aundorf, Tove Barlach, Niels Erik Juul Henriksen og Karl Nøhr Sørensen



Indhold:

Sprøe fyr, foto Hans Nielsen	forsiden	Nyt fra Jakob	side 7
Tall Ships Race 2007	side 2	Århus Søfart	side 8
Destination Storebælt	side 3	"Grundlæggeren af Århus Havn"	side 13
Ispbådstransporter	side 4	Din e-mailadresse	side 14
Storebæltsoverfarten	side 5	Annoncer	side 15
VTS Center Storebælt	Side 6	S/S Clara	Agter spejlet

**Aarhus Søhistoriske
Selskab:**

**Logbogen ISSN:
1603-7626**

**Kasserer &
IT-Ansvarelig**

Jørgen Bargisen
Forteledet 25, st. tv.
8240 Risskov
Tlf.: 86 57 22 58
BG Bank Regnr. 1551
kontonr: 1-680-0317
joergen@bargisen.dk

Redakteur

Benno Blæsild
Randersvej 4, GI Estrup
8963 Auning
Tlf.: 86 54 70 02
bbb@fregatten-jylland.dk

Kurt Brændekilde

Mustrupvej 223
8320 Mårslet
Tlf.: 86 27 36 98
kurtove@barlach.dk

Næstformand

Flemming Jessen
Strandborgvej 42
8240 Risskov
Tlf.: 86 17 81 04
fljessen@mail.dk

Sekretær

Jakob Rønnow
Katterhøjvej 65
8270 Højbjerg
Tlf.: 86 27 11 62
jakob.roennow@mail.dk

Formand

Karl Nøhr Sørensen
Byløkken 40
8240 Risskov
Tlf.: 86 21 02 03
kns@oncable.dk

Arkivar

Søren Tikjøb
Majsvænget 118
8340 Malling
Tlf.: 86 93 24 27
tikjoeb@post8.tele.dk

Tall Ships Race 2007



Arrangementet fylder en del i bestyrelsens kalender i denne tid.

I medierne kommer der mere og mere indtil, Århus havn er fyldt op med "høje skibe", og byens gadebillede bliver indtaget af alle disse skibes besætninger og alle andre interesserede, som i dagene 5. – 8. juli 2007, vil opleve – eller skal vi sige genopleve sejskibstidens "svane-sang".

Aarhus Søhistoriske Selskabs medlemmer har chancen for at opleve dette enestående maritime arrangement på tæt hold. I samarbejde med DFDS CanalTours og Fonden Jakob bemander Aarhus Søhistoriske Selskab 2 Tourbåde, som under de mange skibes ophold i Århus havn før starten på årets kapsejladser i Østersøen 2007 sejler havnerundfart. Her får vi brug for *guider* med forstand på sejskibe, *billetsælgere*, *dæksbesætning* om bord på "Hyrdinden" & Co, *sikkerheds-personale m.v.* på kajen og *besætning* til sejlad med bugserbåden Jakob.

I samarbejde med Bymuseet i Århus etablerer vi en udstilling med temaet: "Sejskibstyper".

Redaktionen tager hul på det arbejde ved på denne side at vise eksempler på vel kendte sejskibstyper. De her viste:

Fore-and-aft-skonnert, Galease (ketch), Yawl m/papegøjemast agten for roret og Kuf, hollandsk fladbundet type m/ sidesværd er fundet i Jens Kusk Jensens haandbog i praktisk Sømandskab.

Der er derfor brug for mange hænder og hoveder. Du kan fortsat mønstre som "forbindelsesofficer". (Se side 15)

Birthe Frost, e-mail: bifrost@mail.dk, tlf. 86 27 10 98 og Karl Nøhr Sørensen, kns@oncable.dk, tlf. 86 21 02 03 sidder klar ved notesblokken, for at notere dine prioriterede ønsker om deltagelse.

Vel mødt til nogle travle og interessante dage i godt selskab på Århus havn.

Venlig hilsen

Karl Nøhr Sørensen

Destination Storebælt, lørdag den 09. juni 2007



I dag kører man over Storebælt. Tidligere gik man over isen eller man sejlede for sejl, damp eller motor.

En ting er sikker, en spændende historie har udspillet sig her. Spændende var også byggeriet af Storebæltsbroen. Fotografiet her stammer fra den epoke. Det viser pylonerne set fra en ankerblok,

inden vejbanen var på plads. Oplev historien, *lørdag den 9. juni 2007*, en smagsprøve bringes på de følgende sider.

Program:

- 08.00 Afgang m/ Abildskous bus fra Århus Havns P-Plads.
Orientering m.m. om VTS-Storebælt i bussen
- 10.30 Rundvisning Isbådsmuseet v/ Kurt Johansen
- 11.00 Rundvisning Korsør By- og Overfartsmuseum v/ Kurt Johansen
- 13.00 Captains Dinér Restaurant Korsør Lystbådehavn
- 14.00 VTS Center Storebælt Rundvisning og orientering v/ CH VTS Jørgen Brandt
- 18.00 Hjemkomst

Pris: kr. 300,- alt iberegnet. Drikkevarer dog for egen regning.

Fortæl venligst Birthe Frost, email: bifrost@mail.dk, Tlf. 86 27 10 98 eller Karl Nøhr Sørensen, kns@oncable.dk, tlf. 86 21 02 03 at du er med på den galaj senest onsdag den 6. juni.

Vel mødt til en god dag i godt Selskab.

Arrangementskomiteen

Isbådstransporter over Storebælt



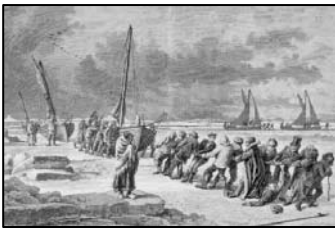
"Mellem Sjælland og Fyn ligger der en meget lille ø, som kaldes Sprogø" fortæller Adam af Bremen omkring 1070 og han fortsætter, "den er en røverhule og en ren rædsel for de forbipasserende".

Fredeligt var det heller ikke under Karl Gustav-krigene, nærmere betegnet den 30. januar 1658, da

Karl 10. Gustavs hær gik på isen over Storebælt. *(Fredeligt var der derimod, da Log-bogen under bygningen af den faste forbindelse, fra afviserfartøjet "Storebælt", tog dette billede af Sprogø med pylonerne og en del af østbroen i baggrunden)*

Fredeligt, men ikke ufarligt var det, da Frederik II i 1569 måtte overnatte på Sprogø uden at kunne få hverken vådt eller tørt. Han befalede derfor, at der skulle bygges et hus på Sprogø, hvor nødstedte rejsende kunne få såvel tag over hovedet som noget at spise og drikke.

Sprogøs historie fortæller, at øen har været brugt til så forskelligartede formål som græsning af dyr, optisk telegrafstation o.m.m.



Hollænderne, englænderne og tyskerne har været der i forskellige perioder.

Bedst kendt er nok Sprogøs rolle som hjemsted for De Kellerske Anstalters pighjem fra 1922-1961 og som støttepunkt for isbådstransporterne over Storebælt.

Efter en vinter, hvor man end ikke har kunnet finde is nok til en lille whisky on the rocks i Storebælt, er det interessant at læse i statistikkerne over isbådssejladserne.

I 1795 f.eks. var der isbådstransport over Storebælt i 74 dage, i 1798-99 i 108 dage og i 1799 – 1800 i 114 dage. Tænk på det. I 114 dage har regelmæssig færgefart ikke været mulig, hvorimod isbådstransporter blev gennemført. Fortsættelse følger i Isbådsmuseet den 9. juni 2007.

Storebæltsoverfarten

Storebæltsskiffen havde ikke det bedste ry. Færgerne derimod var vældig populære, især da folketinget først havde besluttet at bygge en fast forbindelse over Bæltet.

Som nævnt på foregående side var Adam af Bremen på disse kanter for ca. 1000 år siden. En Knarr kan man godt gætte på, at han benyttede til overfarten dengang. I takt med skibsbygningens udvikling ændrede færgerne sig også. Nogle gange var bygning af færger med til at sætte nye mål og standarder for Dansk skibsbygning.



M/F Broen, velkendt fra Århus havn i dag, hører til i den kategori af Storebæltforbindelsens historiebog. Bygget ved Frederikshavn Værft og Flydedok, som bilfærge til Korsør - Nyborg overfarten i 1951-52. Overført til Halskov - Knudshoved ruten i 1957. *"Den smukkeste færge DSB nogen*

sinde har ladet bygge" fortæller Mogens Nørgaard Olesen i sin bog, *"Kalundborg - Århus overfarten gennem tiderne"*.

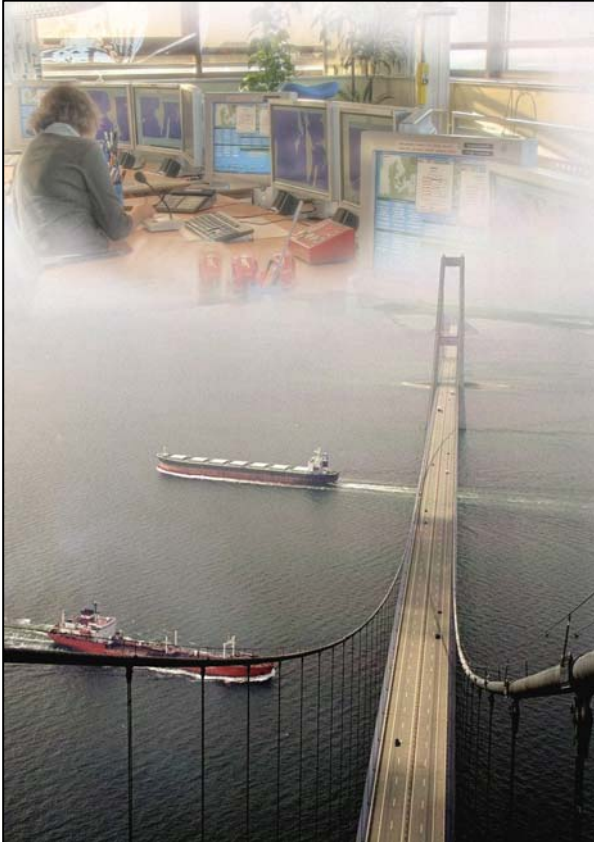
Her kom den til at sejle under navnet M/F Kalundborg fra 1966.

M/F Broen ex Kalundborg, Loa 80,00m, Br. 13,50m D. 4,00m, Dpl. 2150 tons, 1581,51brt., 696nrt, 16 knob. 2 stk. B&W 5.500 HK. Passagertal, 499 – 1000.

Broen er blot én af mange storebæltsfærger, der omfatter navne som Mercurius, Kronprinds Frederik Carl Kristian, Gerda, Freyr, Hermod, Jylland, Freya, Fyen, Sophus Daneskjold-Samsøe, Skirner, Stærkodder, Hjalmar, Korsør, Nyborg, Sjælland, Mjølner, Tyr, Store-Bælt, Christian IX, Odin, Kjøbenhavn, Heimdal, Fenris, Storebælt, Holger Danske, Dronning Ingrid, Prins Christian, Betula, Halsskov, Lolland, Prinsesse Benedikte, Knudshoved, Sprogø, Arveprins Knud, Asa-Thor, Romsø, Dronning Margrethe II, Prins Henrik, Kong Frederik IX, Prins Joachim, Kronprins Frederik, Roro Cimbria, Trailer Express, Espresso Piemonte, Prinsesse Elisabeth, Superflex Alfa, Superflex Bravo, Lodbrog, Kraka, Difko Nyborg, Difko Storebælt, Prinsesse Anne-Maria, Difko Korsør. Glæd dig. By- og Overfartsmuseet i Korsør har mere i posen om det tema den 9. juni.

VTS Center Storebælt

Foto: Peter Dam, VTS Storebælt.



Svenskekrigene og Øresundstraktaten af 1857 *) fik indflydelse på VTS Storebælt's etablering og virksomhed.

**) Traktat afsluttet mellem Danmark og en række stater på en International søfartskonference i 1857, bestemte, at Øresundstolden skulle ophæves og afløses af en 'engangsydelse fra de interesserede stater på 33½ mio Rigsdalere = 67 mio kr. Bestemte endvidere, at Danmark skulle vedligeholde fyr- og lodsmærker og føre tilsyn med lodstjenesten. Endelig blev det bestemt, at Øresund, Store Bælt og Lille Bælt altid skulle være frit tilgængelige gennemsejlingsfarvande for handelsskibe i fredstid. Øresundstolden blev oprettet: 1429, til 1857, ialt 428 år.*

VTS Storebælt, i daglig tale, "Storebælt's trafik" har til opgave at beskytte Storebælt's-broen mod

påsejling, og såfremt fare på påsejling ikke kan undgås, da at alarmere politiet, som derefter vil advare trafikanterne på Storebælt's-broen. VTS Center Storebælt har til huse på Flådestation Korsør.

Hvilke hjælpemidler man har til rådighed, og de forhold og omstændigheder VTS Storebælt i øvrigt arbejder under, får Aarhus Søhistoriske Selskabs medlemmer nu mulighed for at høre nærmere om lørdag den 9. juni, hvor Chefen for VTS Storebælt, skibsfører Jørgen Brandt har lovet at vise os VTS Center Storebælt.



Nyt fra Jakob



Renoveringen af Jakob fortsætter uge efter uge. Arbejde i maskinrummet har været intensiveret i vinterhalvåret. En meget vigtig opgave har været at få brandslukningsudstyret fornyet. Udstyret er afprøvet med godt resultat, og som man her kan se, er trykflaskerne nu på plads i maskinrummet.



I bestyrelsen arbejder vi som nævnt i sidste nummer af Logbogen med flere initiativer for at skaffe midler til det videre arbejde. I marts måned f.eks. repræsentere-de KNS Aarhus Søhistoriske Selskab og Fonden Jakob under en minikonference, som Skibsbevaringsfonden afholdt om bord på bramsejlskonneren Maja.

Under Tall Ships Race har vi aftalt med DFDS CanalTours, at man sender to Tourbåde til Århus havn for at give de mange gæster på havnen en mulighed for at se de 100 sejlskibe fra den rigtige synsvinkel, nemlig fra søsiden.



Igen bliver der brug for Aarhus Søhistoriske Selskabs medlemmer. Som KNS skriver på side 2 bliver der brug for både besætningsmedlemmer og guider om bord på Tourbådene samt medlemmer til at sælge billetter og til andre opgaver på kajen i forbindelse med havnerundfarterne. Besætning til sejlads med Jakob er der naturligvis også brug for.



Fonden Jakobs Bestyrelsen har etableret en særlig "Task-Force" til markedsføring, administrativ hjælp og andre opgaver på land.

Vi ser frem til nogle spændende dage, hvor vi – til fordel for Jakobs renovering - kan hjælpe hinanden med at give publikum på Århus havn en positiv oplevelse af Tall Ships Race 2007.

Venlig hilsen

Mogens Ellerbæk

Århus Søfart

Et kapitel fra Aarhus havns historie:

I Aarhus Søhistoriske Selskabs arkiv har Niels Erik Juul Henriksen fundet følgende historiske uddrag.



Sejlsads i Århus Bugt. Sådan gik det for sig dengang. Knarren Imme Aros bemanded med Aarhus Søhistoriske Selskab 9. oktober 2002

AARHUS AAS UDLØB, der nu ved Overbygning tildels er begravet som en anden Kloak, var en Gang Byens Pulsaare. Aaens Munding (ar-oss) har ikke blot givet Aarhus Navn, men er dens Ophav, Grundlaget for den tidligste Bydannelse. Herfra havde vore Forfædre bekvem Adgang til Fiskeri paa Bugten og til Togter op ad Aaen til Brabrand Sø, der tidligere var langt større end nu, og Vadestedet over Aaen (Immervad) fik efterhaanden trafikal Betydning. Som den eneste østiydske By, der laa direkte ved Havet, blev Aarhus ogsaa tidligt Overfartssted til Sjælland; som saadan nævnes den allerede i det 11. Aarhundrede af Adam af Bremen. Og Aaens Munding var selve Havnen, den eneste man havde, indtil Molebygningen i forrige Aarhundrede tog Fart.



Aarhus Havn kan saaledes siges langt tilbage i Tiden at have været Byens Hjerte, og dens Betydning for Handelen var næsten altdominerende i de Dage, da Samkvemmet med Omverdenen for en stor Del foregik ad Søvejen. (*Den her viste type, en kogge, er der fundet spor af i DK mellem 1150 og 1390*) Havnen og Handelens Historie er derfor meget nøje forbundne. I de gode Tider havde Byens Købmænd mange Skibe paa Søen, under Krige og økonomiske Kriser svandt Antallet ind.

Hvorledes Havnen egentlig har

set ud i gamle Dage, er det vanskeligt at danne sig en nøjagtig Forestilling om; men af gamle Kort fremgaar det, at den kun har bestaaet af selve Aaumunden, der var forlænget med to parallelle Moler ud i Havet. I en Omtale af Aarhus fra 1597 hedder det, at »Aaen danner en Havn, som kan rumme mange store Skibe; i de senere Aar er den af Borgerne gjort længere og rummeligere ved nogle Moler og Dæmninger, der er lagte ud i Havet.« Det med de »mange store« Skibe maa dog forstaas relativt.

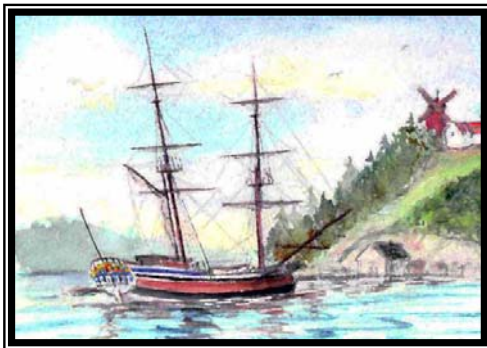
Man hører ogsaa, at Byen faar Tømmer til Udbedring af Havnen. I 1553 erhverver Borgmestre og Raad 60 Bøgetræer, og i 1579 skænker Kongen 100 Bøgetræer til at forbedre »Havn og Minde«. Desuden ejede Byen jo Risskov, hvor der kunde tages mange gode Ege til Havnearbejdet. Men Aarhus Havn var ogsaa stærkt udsat for Vejr og Vind og krævede betydelige Udgifter til Istandsættelser. Byen beklager sig ofte og hævder saaledes i det 17. Aarhundrede, at *»ingen By i Jylland behøver saa stor hjælp til sin Havns Vedligeholdelse som Aarhus, fordi Søen spiller ret oven paa og ofte ved Isdrift, Storm og det vilde Havs Bølger mærkelig Skade og Afbræk tilføjes»* Og da Havnen Indtægter desuden var overordentlig beskedne, er det oftest Jammerklager over Forfald, der lyder op gennem Aarhundrederne. Byens Hjerte fungerede tungt og med Besvær. Hertil kom, at Svenskekrigene i det 17. Aarhundrede for Aarhus som de fleste andre Byer betød katastrofal Tilbagegang; Handelen blev i Aarevis næsten umuliggjort, og Besættelse og Brandskatning af de fjendtlige Tropper og bagefter af de polske Hjælpetropper, der huserede fuldt saa slemt som Svenskerne, tog Byens

sidste Kræfter; da endelig en svensk Flaade i 1659 havde bombarderet den og skudt den i Brand, var Aarhus i en saa ynkværdig Tilstand, at det tog den over en Menneskealder at komme til Hægterne igen.

Før Krigene havde Aarhus haft ca. 5000 Indbyggere, i 1672 var der 3474, og Fremgangen skete kun Skridt for Skridt. For Havnen blev det af særlig Betydning, at Frederik III i 1664 stadfæstede en ældre Bevilling, hvorefter det tillodes at opkræve en Havnetold, hvis ene Halvdel skulde anvendes til reparationer af Havnen. Allerede 1706 er Aarhus den By som næst Hovedstaden ejer de fleste Fartøjer, nemlig 63, der dog tilsammen kun er paa 833 Læster. Men under den store nordiske Krig led Byen atter betydelige Tab;

i Aarene 1711-20 mistedes ikke mindre end 20 Skibe med Ladninger til en Værdi af 78.000 Rdl.

EFTER KRIGENS AFSLUTNING tog man med sædvanlig Sejghed fat paa Genopbygningen. Allerede 1727 er man travlt beskæftiget med 40 Favne nyt Bolværk ved nordre Mindes ydre Side. Det blev lavet af Egepæle og Fyrretømmer med Tang og Jord indenfor.



I 1735 hedder det, at »Søhavnen« - formodentlig i Modsætning til »Kanalene«, d. v. s. Aaen mellem Mindebro og nuværende Frederiksbro - har to store Bolværker eller Brygger, som strækker sig langt ud i Søen, og »mellem dem kan mere end 100 Fartøjer overvintre i Sikkerhed«. Store kan disse 100 Fartøjer dog ikke have været.

Antallet af Byens Skibe er paa dette Tidspunkt 53 med ialt 690½ Læster; de største gik i Fart paa Norge med Korn og Fedevare. Lasten tilbage var Tømmer, Salt, Sild, Torsk, Tran, Tørfisk, Jern, Tjære osv. Endel Skibe besejlede ogsaa Østersøen og hjemførte Hør, Hamp og Blaar. De smaa Fartøjer for »imellem Provinciernes« med Korn og Træsko. (*Snaubrig "Trofast, 56 1/3 læster, bygget i Närpes 1777. Tegnet ved Neapel 1795*) Trods denne tilsyneladende blomstrende Skibsfart var Havnen ingenlunde tilfredsstillende, særlig var dens Dybde utilstrækkelig, og Byens større Fartøjer maatte losse ved Pramme og søge Vinterleje i Kaløvig eller Knebelvig, fordi de ikke kunde gaa ind i Havnen. Da Christian VI i 1733 var paa Besøg i Aarhus, maatte han fra Fregatten, som bragte ham hertil, gaa

i Land i en Baad, fordi Havneindløbet næsten var opfyldt med Sand, Tang og Renovation. I den Anledning lovede han at skænke Byen en »Muddermølle«, som ogsaa ankom i 1737; men da Havnen var yderst fattig, og det kostede 400 Rdl. at faa Muddermaskinen overført fra København og andre 400 Rdl. at have den i Virksomhed en kort Tid, var Gaven af tvivlsom Værdi.

Byens Myndigheder er imidlertid ved at blive klar over Havnens Betydning for Handelen og dermed for hele Byens Velfærd. I et Memoriale til Borgerne udtaler Havneinspektionen: »Byens og Indbyggernes Konservation, fra den bedste Borger til den ringeste Daglønner, bestaar i Havnens Vedligeholdelse, thi om Havnen blev øde, var Byen ruineret ...«, og Borgerne er i de kommende Aar stærkt interesserede i Forbedringer af Havnen. Men Foretagsomheden lammedes af Pengemangel. Udgifterne til Muddermøllen med dens Overførsel fra København havde indtil Foraaret 1738 været 1372 Rdl. Opmudringen i resten af Aaret samt Bolværkets Reparation havde kostet 710 Rdl. Opmudringen i 1739 og Kørsel af Sten til



Lods P.A.Gruelung forærede i 1924 dette fotografi af Aa-havnen til "Lodshuset" i Århus. Tidsmæssigt tilhører det en senere epoke, men lokaliteten er rigtig nok.

nordre Bolværk 232 Rdl., ialt c. 2414 Rdl. Disse Penge var skaffet til Veje dels ved Tilskud af Konsumtionspengene og dels ved Laan.

En Opgørelse fra 1743 over Havnens Indtægter og Udgifter viser, at mens de aarlige Indkomster anslaaes til 2-300 Rdl., har Udgifterne i de foregaaende Aar været 800 til 1000 Rdl. Det maa under disse Omstændigheder forbaavse, at Gælden kun beløber sig til 800 Rdl. »til Haandværksfolks Betaling« og 300 Rdl. til Materialer.

Om Havnens almindelige Situation skrev Magistraten: »Havnens Distance i Lengde fra Mindehovederne op til Mindebroen er over 170 Favne. Til høist fornøden Istandsættelse af Bolværker og Mindebroen udfordres 3000 Rdl., men til en ordentlig Istandsættelse meget mere«. Det søndre Mindehoved truede med at styrte ud og spærre Sejlløbet; Havnen kunde ikke reddes, medmindre Kongen vilde skjænke den 1500 a 2000 Rdl.

Det, som forarsagede de stadige Udgifter, var især den megen Tang og Sand, som dreves ind af Sydøstvinden. Naar Aarhus Mølles Sluser aabnedes, kunde nok en del af Tangen drives ud; men det skete kun til enkelte Tider. Noget hjalp det paa Finanserne, at man 1745 ved kgl. Bevilling fik Lov til at forhøje Bro- og Havnepenge, og 1761 blev det nordre Mindehoved, efter at være fuldkommen ødelagt under en voldsom Storm i 1760, udbygget og sat i god Stand, men alligevel er Forholdene i sidste Halvdel af det 18. Aarhundrede miserable, Skibsfarten er desuden gaaet meget tilbage, og Aarhus Havn saavel som de øvrige Provins havne har ondt ved at klare sig; Byens Handelsflaade var paa dette Tidspunkt kun 28 Skibe.



Som en hilsen til Tall Ships Race 2007 bringes dette fotografi af 4 mastet bark "Viking" nr. 1 fra venstre, i selskab med to søstre i Aarhus havn 1920.

Niels Erik Juul Henriksen

"Hr. Sørensen Grundlæggeren af Århus havn"?

Århus kunsthandel henvendte sig for kort tid siden til redactionen og spurgte, om vi kendte den her portrætterede Hr. Sørensen?

På maleriets bagside findes disse oplysninger:

"S. H. Phillipsen. Olie på lærred.

Portræt af Hr. Sørensen

grundlæggeren af Århus havn.

Bosiddende det meste af sit liv på Frederiksbjerg.

Sign. S. H. Phillipsen 1906. 47 x 36 (72 x 63)

Har været i familiens eje i tre generationer.



1924

AARHUS BYRAAD har været i svære Vanskeligheder ved Bèsættelsen af Stillingen som Havnemester, som havde trukket 59 Ansøgere til.

Spørgsmaalet var, om man skulle ansætte en Mand med maritime Kvalifikationer eller en Mand fra Aarhus!

Valget faldt paa den 51 Aarige Lodsformand Jens Sørensen fra Aarhus, som har et godt Indblik i Havnens Forhold. Jens Sørensen har været ansat ved Havnevæsenet i Byen siden 1906 - samme Aar som Havnen er hvervede Bugserbaaden "Aros".

Redactionens første tanke var et stort spørgsmålstegn, idet Århus havn efter vor opfattelse ikke er grundlagt af en bestemt person. Århus havn, Ar-oss har været her altid, eller i hvert fald siden man begyndte at sejle på havene.

Så faldt tanken på Jens Sørensen, tidligere havne-assistent, lods, lodsformand og havnemester. Fhv. lodsformand, Jørgen Nielsen, hvis far, lodsformand N. C. Nielsen var gift med Jens Sørensens datter, mente bestemt ikke, at der kunne være tale om, at maleriet forestillede Jens Sørensen.

Han, Jørgen Nielsen, havde imidlertid et avisudklip med en "interessant" formulering fra Jens Sørensens ansættelse som havnemester i 1924. Her er måske et spor?

Kan Logbogens læsere kaste lys over "Hr. Sørensens identitet, grundlæggeren af Århus havn. Hvem er han? Hvad er hans relationer til Århus havn og hvad er årsagen til det sigende prædikat: "Grundlæggeren af Århus havn"?

www.aarhussoehistoriske.dk og "din e-mailadresse".

Redactionen har modtaget denne mail fra Poul Erik Juhl:

"Hej! se hvad man kan finde, når man sidder og kigger lidt på internettet".

August 14 th 2004, the three ex US Army tugs, *North Africa*, *Lundys Lane* and *San Sapor* which have been laid up in the River Itchen for many months departed for the Rijnwaal Shipyard, Hardinxveld Gissendam in Holland under their own power. It is understood they have been purchased by the Nigerian Port Authority and have been renamed **Ogbomoso**, **Balali** and **Irrua** respectively. They are part of a 35 ship consignment which have been purchased / renovated by the shipyard for the Nigerian customer.



Aarhus Søhistoriske Selskabs ekspert udi bugserbåde, Flemming Jessen, kvitterede for disse oplysninger med billedet her af *Balali* med frisk maling og en bemærkning om at det drejer sig om US Army LT-tugs bygget 1952 - 54 med dimensioner 32,9m x 8,1m x 3,66m med 2.150 bhk i maskinen.

Det er ikke en forudsætning for at være medlem af Aarhus Søhistoriske Selskab, at man har en computer til rådighed.

Imidlertid kan vi give en ekstra service til de medlemmer, der går ind på www.aarhussoehistoriske.dk og fortæller webmasteren, hvilken e-mail-adresse man har. Her kan man også komme med forslag til webmasteren.

Vil du vide mere om bugserbåde, prøv da www.lekko.org

Er du til både lokal og generel skibsfart, kan vi anbefale Ole Ryolfs hjemmeside: <http://www.oleryolf.webbyen.dk/>

God fornøjelse

kns

Topsejlskonnert "Lilla Dan"

Bygget 1951, J.Ring Andersen, til
Kogtved Søfartsskole. 95 BRT.
Sejlareal 275 m².

Denne model var nu afdøde lods Finn
Møller i sin tid i færd med at
reparere.

Som billedet viser, blev han ikke
færdig med den opgave. Medlemmer
med flair for den slags sysler og lyst
til at fuldende Finn Møllers arbejde
skal være mere end velkomne i
model-rigger-værkstedet *kns*



Annonce:

TSR – Tall Ship's Races 2007 er i Århus havn 5. – 8. juli 2007

For arrangementet står **STI** – **Sail Training International** – en velgørende organisation med det formål at tilbyde unge mennesker uddannelse og udvikling via "Sail Training".

Med i arrangementet er **DSTA** **Danish Sail Training Association**. **DSTA** arbejder for at fremme danske sejlskibes deltagelse i større nationale og internationale sejladsere.

På Århus kommunes vegne står *Visit Aarhus Events* for planlægning og afvikling af sejlskibenes besøg i Århus havn 2007.

- Vil du være med som forbindelsesofficer?
- Har du interesse for Sejlskibe?
- Kunne du tænke dig at tilbringe tiden 5.- 8. juli ombord på et sejlskib i Århus havn.
- Kan du løse enhver opgave eller påtage dig enhver udfordring, som besætningen på "dit skib" stiller dig overfor?
- Kan du formidle informationer mellem skibsbesætningerne og STI og gøre "din besætnings" ophold i Århus til en god oplevelse?
- Vil du deltage i det forberedende arbejde omkring forbindelsesofficerernes opgaver.
- Har du svaret "Ja" til disse spørgsmål, så henvend dig til Karl Nørh Sørensen via kns@oncable.dk eller tlf.: 20 60 52 28.

Læs mere om sommerens oplevelse på www.tsr07.dk og
www.sailtraininginternational.org og www.aarhussoehistorske.dk

Vel mødt

Karl Nørh Sørensen

”Returneres ved varig adresseændring”

Afsender:

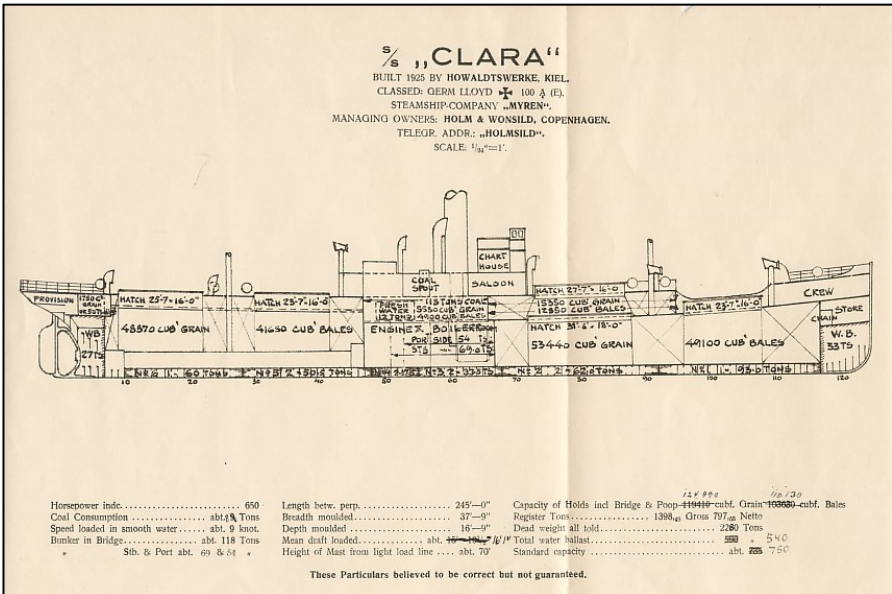
Aarhus Søhistoriske Selskab

V/Karl Nøhr Sørensen

Byløgken 40

8240 Risskov

Agterspejlet



I sidste nummer af Logbogen bragte vi en tegning af en steamer i forbindelse med annoncering af filmen om en berømt ditto. Vi bringer her hele tegningen med flere afslørende detaljer. Tegningen stammer fra A.C.Fabers samling.

www.aarhussoehistoriske.dk

Tryk: Werks Offset A/S. Århus