

## [A. C. D. Petersen.]

er fra 50 helt op til 80 pCt. dyrere end de af Faaborg-Værftet foretagne Reparationer, betyder det ikke, at Holdbarheden af Skibene er blevet større, den er tværtimod blevet ringere.

Jeg nævner, at allerede to Maaneder, maaske kun faa Uger efter, at det Skib, som var repareret paa Orlogsværftet, var udlagt, viste det sig at være læk, og Lækagen tiltog i Løbet af Sommeren. Da man ikke kunde gaa Efteraaret i Møde — Skibet ligger paa en meget udsat Station, med et saadant Skib —, blev Fyrskibet i September Maaned efter Førerens indstændige Anmodning inddraget til Esbjerg, og Fyrvæsenet forlangte Skibet grundigt undersøgt, for at man kunde finde Lækagen. Skibet kom paa Bedding (Statens Bedding), og Marine-ministeriets Skibstilsyn, der havde ført Tilsyn for Fyrvæsenet med Reparationen paa Orlogsværftet, blev tilkaldt. Man prøvede Kalfatringen udenbords ovenom over Kobberhuden, og en Undersøgelse heraf faldt meget uheldig ud. Værker stod meget ujevnt, nogle Steder var der lidt Værk, andre Steder faldt Kalfaterjernet helt i, man fjernede da efter Ordre fra Skibstilsynet en Del af Kobberforhudningspladerne, og Resultatet var det samme. Det blev da bestemt at fjerne de 4 øverste Range af Kobberhuden samt en Del Kobberplader i 5te og 6te Rang, de sidst omtalte Plader blev først fjernet, da saavel Skibstilsynets Direktør Hr. Adolph som Hr. Ingeniør Thorvang og Skibsbygmester Holch fra Orlogsværftet var kommet til Stede, og efter at Naaderne igen var afprøvet, og det syntes, som om Kalfatringen stod noget bedre ned efter mod Bunden, gav man Ordre til at standse Aftagningen af Kobberpladerne og bestemte, at Skibet kun skulde kalfatres ovenom, (over Kobberet), og under de nu aftagne Kobberplader. Senere fjernes en Del Kobberplader i Bunden ved Kølen og Stævnene, flere Naader var ikke gode, men dog bedre end ovenom.

Skibets Fører Hr. Kaptajn Schjørring, Formand for Fyrvæsenets Forening, var ikke tilfreds med, at man standsede Aftagningen af Kobberpladerne her og dermed ogsaa Kalfatringen, ligesom Hr. Skibsbygmester Byberg i Esbjerg, der udførte Arbejdet, ikke kunde eller vilde garantere for, at Skibet blev tæt, da man ikke, hvis man ikke fjernede hele Kobberhuden i Bunden, kunde give nogen som helst Garanti for, at Lækagerne eller Hovedlækagen blev fundet. (Enhver Klassifikationsekspert vilde have forlangt dette ved et privat Skib).

Skibsbygmesteren udførte saa Kalfatringen som forlangt af Skibstilsynet, det androg ca. 11 Naader i hver Side eller 2 300 løbende Naad, og tog Naaderne let gennemsnitlig 3 tykke Værk, nogle Steder 5 Værk (Kaptajn Schjørring), Kalfatringen er ved de nye Planker 6 à 7 Værk og ved Kalfatring af gamle Planker, hvor Værket staar fra tidligere, 3 à 4 Værk.

Yderligere fandtes Fyr (Raaddenskab) i to Planker om Bagbord, de var saa møre i Træet, saa de ganske smuldrede (Byberg skriver: som Kakaopulver), og maatte disse udsponds i en Længde af 5 Fod. Da det maa anses for utænkeligt, at man under Reparationen paa Orlogsværftet har indsat Egeplanker befængt med Fyr, viser det jo imidlertid, at Eftersynet af Skibet har været noget skodesløst udført, da man ved Kalfatringen (det daarlige Træ laa op til Naaderne) absolut ikke kan undgaa at opdage saadan Raaddenskab. Skørnaglen (findes ved Samlingen af Stævnen til Kølen) for sad helt løs og har altsaa heller ikke været efterset, og det er af overordentlig Vigtighed for Skibets Tæthed, at saadanne Skørnagler er absolut gode og tætte.

Spygatterne i Underkant af Spanterne (Vandløb i Skibets Bund for Tilførsel af Lastvandet til Pumperne) var fuldstændig stoppede af Bolte, gammel Kæde, Træstykker o. l. og maatte fuldstændig renses, et Arbejde, som bør gøres efter hver større Reparation, det er ret besværligt, men absolut nødvendigt. Ved Undersøgelsen viste det sig ligeledes, at flere Udspondninger af Kølplankerne ikke var passede ordentlig sammen og var meget aabne indvendig, ligesom de isatte Bolte havde flækket Planken. Støtterne i Forkant af Dækshuset var daarlige, og ligeledes fandtes en stor Skøre (Flække) i Skylightskarmen foran for i Dækshuset. Altsaa har disse Dele heller ikke været efterset, skønt de udgør de mest udsatte Steder paa Skibets Dæk og er paa det Sted, hvor Skibet tager mest Vand over.

Skibet blev efter Reparationen i Esbjerg atter udlagt paa Station og er ikke helt tæt, hvor meget det lækker, har jeg ikke bestemt Oplysning om.

Reparationen maa karakteriseres som at være slet udført, og det er jo nærmest skandaløst, at et Skib lige efter en kostbar Hovedreparation maa inddrages for saadant Eftersyn, noget som aldrig før er sket indenfor Fyrvæsenet. Ved et Hovedeftersyn er en omhyggelig og god Kalfatring noget af det allervigtigste, idet det ikke alene er Tætningen af Skibet, det drejer