



# Post- og passagerbåd RØRET

Rekonstruktionsplan

**FORELØBIG PLAN**

SKIBSBEVARINGSFONDEN  
Januar 2010

Titel: Post- og passagerbåd RØRET

Undertitel: Dokumentationsrapport

Forfatter: Jes Kroman

Udgiver: SKIBSBEVARINGSFONDEN

Udgivelsesår: 2009

Sammendrag: Denne rapport beskriver den tekniske tilstand for post- og passagerbåden RØRET og hvordan SKIBSBEVARINGSFONDEN ønsker at fartøjet skal sættes i stand. Grundlaget for istandsættelsen er kulturhistorisk.

## Historie

I slutningen af forrige århundrede begyndte progressive politikere at interessere sig for at gøre Danmarks øer mindre isolerede.

Man ønskede oprettet daglig kontakt med post og passagerer.

I Stege var der en redaktør af Møens Folkeblad ved navn Hans Jørgen Jensen, som med en lille lang træbåd oprettede den første post og passagerrute til Nyord. Denne båd skulle have et navn og det voldte visse problemer. Det var dengang på mode at bruge ravrør ved rygning, og redaktøren stod på det nyhvervede skib sammen med sin ven.

Der er nu to versioner, Den ene: at redaktøren uheldigvis tabte sit ravrør i vandet, hvorefter venen kort og godt foreslog at skibet skulle hedde Ravrøret - den anden: at venen begyndte at nynne det års musikalske landeplage 'Vil du holde mit Ravrør, mens jeg danser med Marie' og redaktøren fandt så pludselig på at båden skulle døbes Ravrøret.

Fisker Jørgen Jansen viser skibsklokken fra "Ravrøret", som i 1902-03 blev solgt til købere i Helsingør.

Hvornår Ravrøret begyndte sine daglige ture og hvor mange år det sejlede ved jeg ikke, men man vil nok kunne finde ud af det ved studie af Møens Folkeblad under lokalnyt, på samme måde, som jeg har fundet frem til følgende kendsgerninger om 'Røret': 27-2-1902 nr.49. Den søværts postforbindelse mellem Nyord og Stege med 'Ravrøret' har i nogen tid været afbrudt på grund af ishindringer.

Tirsdag d. 29-4-1902 (nr.97).

Postbesørgelse til Nyord: Købmand P.Jacobsen påtænker evt. at anskaffe en motorbåd og tilbyde et repræsentantskab bestående af en kreds af Nyordborgere besørgelsen af posten, hvis 'Ravrøret' bliver udtaget af ruten. Mandag d. 5-5-1902 (nr.102). Posten til Nyord.- Den nuværende postfører D. Johansen har bestilt en ny egetræs-benzin-motorbåd hos skibs- og bådebygger Hansen, Nykøbing

Falster Båden bliver 36 fod lang, 8½ fod bred, samt 4 fod dybtgående, fuldt lastet. Forude i båden anbringes en kahyt, således at der bliver 13 fod lastrum mellem den og den 8 hestes benzin-motor, som får plads i agterenden.

Båden skal leveres fuldt færdig d. 1 sept. af mekanikus P. Hansen her i byen. Prisen er 5500 kr.

Fredag d. 11-7-1902 (nr. 158): Den nye motorbåd til Nyord-ruten, vil efter hvad der meddeles os, komme til at hedde 'NJORD', der udtales 'NORD'. Det skal være præsten og højskoleforstanderen J. Boisen, der på sine historiske vandringer har fundet stavemåden. Der er i denne artikel flere oplysninger bl.a et sagn om Nyord .

Lørdag d. 19 juli 1902 (nr 165) Motorbåden til Nyord: Vi løb i går på Mester Hansen fra Nykøbing, som fortalte at den ny motorbåd til Nyord er opklædt.

Søndag d. 14-8-02 (nr.196) Motorbåden 'NJORD' Mekanikus Hansen her fra byen er rejst til Nykøbing for at montere den ny motorbåd til Nyord.

Fredag d.19-9-1902 (nr. 218) (Bemærk 19 dage over afleveringsfristen)

Det nye 'Rør', der bærer navnet 'NJORD' ankom til Nyord i går torsdag d.18-9-02 ved 4½-tiden, efter en heldig rejse fra Nykøbing på godt 7 timer. Båden havde ikke taget spor af vand over sig.

Også efter den første markedsudflugt sejlede "Røret" med flere passagerer end den var beregnet til, her er Venstre i Stege på udflugt til Nyord

Tirsdag d. 14-10-1902 (nr.239) Det nye 'RAVRØR' havde ikke mindre end 60 passagerer med herop (til Stege) den første markedsdag.

Lørdag d. 4-7-1903 (nr.152) Motorbåden fra Nyord er blevet forsynet med et styrehus, som er anbragt foran maskinen.

Torsdag d, 4-8-1905 (178) Det nye 'RØR' fra Nyord mødte i går på sin ordinære tur hertil med sejlrigning, en meget hensigtsmæssig foranstaltning.

I 1909 overtog den 27 årige tidligere fisker Theodor Nielsen, som ny post, postbåden 'NJORD', der aldrig af befolkningen blev kaldt andet end 'RØRET' og dette misforhold ophævede han ved at omdøbe Postbåden til det navn befolkningen havde givet den - 'RØRET' - og det har den heddet siden, og vi l blive ved med så længe jeg og min familie er ejere af den.

Theodor Nielsen gav 'RØRET' en ny petroleumsmotor og må da have flyttet motoren frem foran styrehuset, som kun nåede til midt på brystet.

Røret uden styrehus o.1930, men med agterruf til "de fine damer"

Og samtidig byggede han et meget fornemt agterruf, til de fine damer.

Således kom 'RØRET' til at se ud som på billedet - det første jeg har fra 1930.

Gennem tiden har 'RØRET' sejlet alt muligt gods, selv biler og traktorer. Døde, der skulle begraves i Stege, blev i kisten sejlet derop, og adskillige gange er der blevet født børn om bord. I en streng vinter blev den fanget af isen på vej hjem til Nyord og drev rundt i mange dage.

Under krigen blev postbåden overtaget, vistnok med magt, af nogle danske soldater efter tyskernes overtagelse af den danske hær, og de flygtede til Sverige med den. Posten måtte så hente den i Sverige nogle dage senere.

Postfører Theodor Nielsen ved Røret før krigen

Kort efter Krigen (i 1946) overdrog Theodor Nielsen 'RØRET' til en ny post ved navn Magnus Jansen, han havde tidligere i sit liv sejlet som matros på de store have, men slog sig nu til ro på Nyord.

Magnus Jansen byggede en lille overbygning oven på det bestående styrehus således at man kunne være i tørvej og i læ for blæsten.

Magnus Jansen med fuldt læs på vej hjem fra Stege, afgang præcis kl.14 og ankomst til Nyord lidt før kl.15

I 1968 blev broen over Ulvshalestrømmen indviet og dermed var 'RØRET' færdig med sin tørn som postbåd. Jansen ville dog nødig skille sig af med Røret, og hans søn Jørgen, der var blevet fisker på Nyord forsøgte at anvende den til fiskeri. Det var den imidlertid ikke velegnet til, da de forskellige postbude, der havde ejet den, havde ombygget skibet så den var funktionel, velegnet til post-og lastbåd.



## SKROG

Skroget der er bygget i eg på eg i kravel, er langt og smalt med ret stævn og rund udhængende hæk. Skroget er et typisk lystådeskrog, som mester Benzon tegnede dem i slutningen af 1800-årene.

Bag alle plankenådder ligger en flad liste mellem spanterne. En typisk Benzon-detajle.

Båden er to gange blevet kraftigt ombygget. Det er uvist, hvornår det er sket første gang, men det er formentlig i den første fjerdedel af århundredet. Næste gang var i 1970-erne, hvor den blev ombygget til lystfartøj, og hele dæksplanet blev i den forbindelse ryddet. Der er således intet andet tilbage af båden end selve skroget.



Der er over årene skiftet en stor del af klædningen. Ud over køl og stævne, er også den langsgående rem under skandækket, skandækket, samt en del spanter og bjælker i forskibet intakte. Det er uvist, om der er originale planker bevaret. Forstævn og køl er dog i en yderst ringe forfatning. Det samme gælder formentlig agterstævnen.

## AGTERRUF

Det oprindelige agterruf fra 1902 er et aldeles atypisk ruf, der ikke er særlig dansk, idet det mest af alt ligner en "løfting" på en norsk nordlandsbåd. Ruffets sider er let krummede og hælder ind i skibet. Ruftaget er meget rundt. På forkanten er en dør og mindst et men sikkert to firkantede vinduer. Det virker som om der ikke er lukket på bagkanten af ruffet, men det er usikkert.

Den første ombygning medførte, at der blev bygget et nyt agterruf og maskinruf. Disse er udmærkede dokumenterede, således at de kan reableres.



## FORRUF

I bådens forende ses et lille lavt rhombeformet ruf. Der er måske en nedgangskappe, men denne kan ikke ses på billedet. Der er formentlig ikke ændret på forruffet, da båden første gang blev ombygget.

## LASTRUM

Båden er åben mellem de to ruf. Dette rum brugtes til lastrum.

## RIG

Der kun er bevaret to billeder af båden som den oprindeligt så ud, og det er svært, på grundlag af disse, at sige noget detaljeret om den oprindelige rigning. På det bedste billede ses, at båden har én mast med to vant i hver side og et forstag. Sejlet sidder på en gaffel med patenttrække og uden underlig. Det er lidset til masten med lidseline.

Denne rig gik igen på den senere version af båden. Det er uvist om det er den oprindelige rigning der har overlevet, eller om det er en ny, der er kommet til.

## MOTOR

Båden blev fra starten udstyret med en lille 8 hestes benzin-motor. Denne motor er senere udskiftet flere gange.

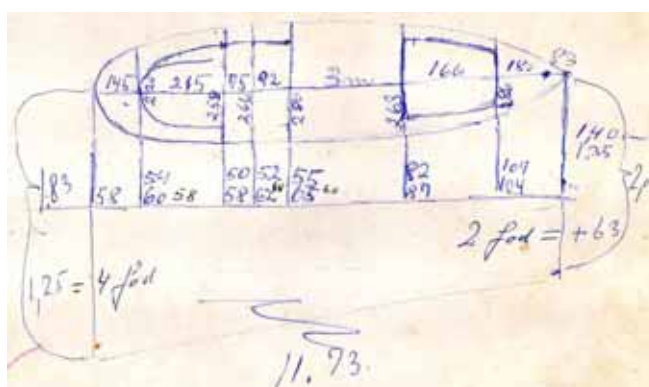
# Rekonstruktion.



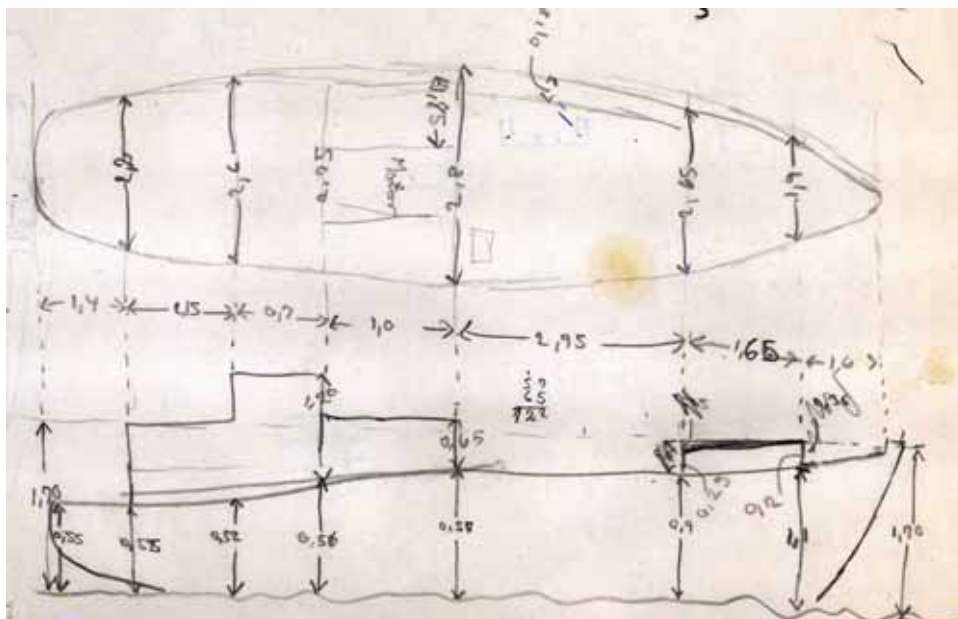
I forbindelse med indsamling af dokumentation er det kun lykkedes at skaffe tre billeder af båden, som den oprindelig så ud i 1902. Disse billeder er ikke anvendelige til en gennemført rekonstruktion til oprindeligt udseende. Det er desuden et ønske fra ejernes side, at båden rekonstrueres til et udseende, den har haft i nyere tid. Grunden hertil er at det er nødvendigt med en forankring af båden i lokalmiljøet, og det kan kun ske med en båd folk kender.

Der ses således i denne gennemgang bort fra den oprindelige version af båden og der fokuseres således på bådens udseende efter anden ombygning.

Bådens ejere har indsamlet en mængde rigtigt gode billeder af båden, som den så ud efter den anden ombygning. Desuden er der bevaret to skitser, som den sidste ejer havde udført inden den tredje ombygning til lystbåd. Disse er særdeles vigtige for det videre arbejde.







## SKROG

Stævnene er i begge ender lagt uden på kølen. Det er endnu uvist, hvordan konstruktionen er lavet. Det kan først ses, når skibet er adskilt.

Forstævnen er ret ned til vandlinjen, herefter knækker den i en vinkel på ca. 45 gr. Stævnen er lavet af ét stykke.

Kølen er meget lav. Dette er formentlig originalt. Der er senere lagt en stålbjælke under. Denne stålbjælke løber agterud og danner en hæl hvorpå roret står. Roret, der er det originale, har tidligere stået ned på en stålskinne, der var boltet fast på kølen.

Agterskibet har et temmelig langt udhæng. Forneden løber de nederste 4 planker ind på siden af stævnen i en spunding. De resterende planker opefter løber sammen udenpå stævnen, således at den ikke kan ses.

Forstævnen er meget hårdt medtaget og flækket ned langs spundingen. Der er på et tidspunkt påsat en jernskinne, som blev sat på, for at man kunne sejle i is med skibet. Denne skinne har senere holdt sammen på det hele.



Det er uvist om agterstævnen er i bedre stand, men den skal formentlig ligeledes skiftes. En indikation herpå er, at hele hækken er sunket kraftigt ned. Dette sås tydeligt, da båden var på land i Rødvig. Her måtte hele agterskibet understøttes og kiles op.

Agterskibet er bygget op således, at klædningen i de nederste planker løber ind i en spunding på stævnen. De næste planker løber sammen uden på stævnen, således at denne er skjult. Klædningen styres af en bundstok, der er boltet på stævnen. Plankerne løber ud i en spids. Den øverste planke, der det meste af vejen er lodret, falder i agterskibet mere ud ligesom de underliggende planker. Ovenpå klædningen ligger, inde i skibet, et rammeværk rundt langs klædningens kant. Ca. 2,5 meter fra enden er rammeværket lagt ned i den øverste planke. Rammen er lodret på kanten, og der dannes herved en vinkel i overgangen mellem planke og ramme. Denne vinkel er større hvor det er plankeenderne, som løber op mod rammeværket.



Skroget er kavelbygget i eg på eg. Bag alle plankenådder ligger en flad liste, mellem spanterne. Nogle af listerne er spigret på udefra, medens andre er nittede. En del af disse er dog i tidens løb fjernet, og skal i forbindelse med restaurering af skroget reableres, ligesom de dårlige skal udskiftes. Denne detalje er uhyre speciel og ses meget sjældent i dag.



Den største del af klædningen er formentlig skiftet over årene, og en del her af er udskiftet med lærk. En stor del af klædningen skal udskiftes, og det skal ske med egeplanker, således at man vender tilbage til det oprindelige klædningsmateriale. Planker, der ikke skiftes i forbindelse med denne restaurering, skal på længere sigt udskiftes med egeplanker. Klædningstykkelsen er 36 m/m. Bådens spanter, der er af eg, varierer i dimension, men ligger generelt omkring 70 x 80 m/m. I bunden af båden ligger to slanger, der måler 100 x 100 m/m. Længere oppe ligger to kimmingsvægere, der måler 100 x 100 m/m.

Rundt langs bådens inderkant, på indersiden af spanterne, ligger en kraftig bjælke der måler ca. 78 x 100 m/m. Der er ikke fundet perlestaf på denne. Der ses stadig spor af de gamle bjælker, der har været tappet ind i bjælken. Det er endnu uvist hvorvidt de oprindelige bjælker har været svalet ind i bjælken.

På toppen af bjælken, spantetoppene og klædningen ligger skandækket, som vel nærmere er en essing. Denne måler ca. 50 x 200 m/m.

Ved fordækket er der en tynd svineryg, og i rundingen agter ligger der en tynd liste i samme facon som svineryggen. Denne strækker sig fra der, hvor agterruffet begynder at krumme og rundt til modsatte side.

Udvendigt, et stykke nede på klædningen, ligger en bred fenderliste, der måler X x X m/m.

### DÆKSPLAN

Den tidligere ejer har i forbindelse med ombygning af båden opmålt dæksplanet og ruffenes højde/bredde. Med baggrund i disse skitser og sporene i den langsgående bjælke, er det muligt at bestemme den nøjagtige dimension på bådens dækshuse, som bden så ud i den anden version. Med udgangspunkt i tidligere ejers opmåling ser dæksplanet således ud.



Beskrevet agterfra og fremefter er der et agterdæk, der er ca. 145 cm. langt. Der skulle efter sigende være plads til 9 mælkejunge.

Foran agterdækket er et agterruf med rund agterkant. Dette er ca. 215 cm langt.

Foran ruffet er der en ca. 75 cm. bred mellemgang, hvor bådføreren står. (på foto under styrehus)

Foran mellemgangen er et lille ruf, der er ca. 92 cm. Langt. Dette rummer maskinen.

Foran maskinruffet er der et åbent lastrum, der er ca. 300 cm. lang.

Foran lastrummet starter et fordæk med et meget lavt ruf, der er ca. 166 cm. langt.

Foran ruffet er et fordæk der er ca. 180 cm. langt.

Det samlede dæksplan vil blive udtegnet efter opmåling af de oprindelige spor i båden.

### BJÆLKEPLAN

Det viser sig ved en nøjere gennemgang af båden, at der desuden findes spor efter store dele af bjælkelaget, således at bjælkernes oprindelige placering kan reetableres.

I agterskibet er der spor af den agterste hovedbjælke 142 cm fra yderkant af agterskibet. Desuden er der spor af en bjælke 77 cm fra yderkant af agterskib.

I forskibet findes flere originale bjælker.

Agterste eksisterende originale bjælke i forskib 70 x 70 m/m

Næste bjælke 60 x 60 m/m

Næste bjælke 50 x 50 m/m

Bjælkerne har alle en meget fin lille perlestaf på kanterne, de såkaldte ”røvballer”. De er desuden ådrede. Dette kan indikere, at hele averteringen på et tidspunkt har været ådret.

## AGTERRUF

I bådens agterende er et passagerruf, hvis sider løber parallelt skandækket. Vertikalt er siderne svagt indfaldende. På agterkanten runder det i samme facon som bådens hæk.

Rundingen løber ca. 145 cm fra hækkens agterkant.

Højden på ruffet er agter målt til 170 cm over vandlinjen. På forkanten af maskinruffet er højden målt til 65 cm. over skandækket. Det må antages, at det er samme højde på agterkanten af agterruffet.

Rufsiderne består af lodretstillede notede (5/4 ”)

fyrretræsbrædder med perlestaf, der formentlig sidder på en træramme både foroven og forneden.

Taget, der ligger på bjælker, har en meget svag bjælkebugt, og er lavet af notede fyrretræsbrædder med løs fjer. Det er beklædt med sejldug, der er malet med rødbrun oliemaling.

Midt i taget er et skylight med fire glas og uden ristværk. Det er malet i samme farve som taget.

På de tidlige billeder ses det, at der ikke er køjer. På sene billeder er der tre køjer, ét i hver side og ét agter. Dette må dog være i de allersidste år, hvor riggen var reduceret til et stålstativ. Der laves ikke køjer, idet de er senere end den valgte version af skibet.

Dørken i ruffet er forsænket et trin i forhold til styrehusdørken. For at få adgang til skrueakslen er der en lang smal gulvlem, der kan løftes ved hjælp af et nedfældet ringbeslag. Dørken består af fyrretræsbrædder på revler. Plankerne ligger på langs. Dørken kan være malet lysegrå. (?)

Adgang til lugaret sker gennem nogle små fløjdøre med fyldinger, og sker via styrehuset.

Langs kanten af ruftaget sidder håndlister, så passagererne har noget at holde fat i. Dette er en detalje, som først er kommet til senere, men dog på et tidligt tidspunkt.

I lugaret er der, langs ruffets sider, en hesteskoformet træbænk med stofbetrukne hynder (rødbrune ??) Hynderne er tredelte, d.v.s. at der er en på hver langs side og en i rundingen. På forkanten af bænken er der profilbrædder ned til dørken.

Indvendige rufsider var formentlig på et tidligt tidspunkt ådret, men er senere blevet hvidmalede. (?)

I loftet sidder en 12 volt lampe.

I stb. side, lige når man kommer ind i lugaret, er der opad skottet til styrehuset, et skab med redningsveste. Åbningen er på agterkanten. Der er enten en låge eller et forhæng. (?)

På dækket agten for agterkahytten er der plads til 9 mælkejunger.

Agterdækket ligger rundt langs agterkanten af ruffet. Det giver nogle ”spidser” i dækket, og der må her lægges kraveller under, inden der lægges dæk.

## STYREHUS

Styrehuset er beliggende mellem agterruffet og maskinruffet. Der var oprindeligt ikke tale om et styrehus, men blot om en arbejdsplads mellem de to ruf. Båden styres fra et rat i stb. side.



med



Af enkelte billeder virker det, som om der, på et tidspunkt, slet ikke har været et styrehus. Dette er dog lidt usikkert.

Senere fremgår det med sikkerhed, at man har lavet en lille top, som føreren kan stå under. Den er monteret på skinner og holdt fast med "altankassebeslag", således at den kan skydes fra side til side og følge bådføreren hvis han skifter side. Toppen gør det desuden nemmere for passagererne at komme ned i det agterste lukaf, idet toppen kan skydes til side.



Her ses det lille styrehus, der glider på en skinne og er fastholdt med et "altankassebeslag" ned omkring en liste på ruftagskanten.

På de senere billeder er styrehuset gjort permanent, og dækker området mellem de to ruf i deres fulde bredde.



*set forfra*



*set agterfra*

Der er egentligt kun tale om to vinduesrammer, der er sat på henholdsvis agterruf og maskinruf. Herpå er der lagt et tag af notede brædder med løs fjer, beklædt med sejldug og malet med rødbrun oliemaling. I begge sider er der halvdøre, der er lavet som almindelige revledøre af hv. & pl. brædder. Dørene er hængslede på agterkanten. I taget er der i stb. side desuden en temmelig stor skydekappe i tværskibs retning.

Når den er åben dækker den ca. 1/3 af styrehusets bredde.

Normalt blev kun halvdørene i styrbord side anvendt og dørene i bagbord side var lukket. I bagbord side, neden for trappen og op mod maskinskottet, er monteret en håndpumpe og i styrbord side rat mv. Nedgang til styrehusdørken sker ad en trappe med 2 trin.

DØRK ???



### **MOTORRUF/MOTORRUM**

Motorruffet har samme højde som agterruffet med svagt indfaldende sider. Siderne består af notede fyrretræsbrædder med perlestaf. Taget er af notede brædder med løs fjer, beklædt med sejldug og malet med rødbrun oliemaling.

Nedgang til maskinrummet sker gennem to skydedøre på agterkanten af ruffet i styrehuset. Det er revledøre, der glider på indersiden af skottet.

I maskinrummet er der hylde i styrbord side og brændstoftanke (ca. 80 - 100 liter) i bagbord side med påfyldningsstuds i ruftaget.

Langs yderkanten af ruftaget er der håndlister.

DØRK ??

## LASTRUM

Hovedadgangen til båden sker via en flytbar trappe (normalt i styrbord side) ned i lastrummet. Trappen "hang" med "altankassebeslag" på lønningen men kunne fjernes, hvis der var meget gods.

Lastrummet er indvendigt garneret med planker, der er sorttjærede.

Dørken består af tjærede fyrretræsplanker, der er lavet i sektioner, så de kan løftes op. Plankerne ligger på tværs. På tværs af lastrummet, fra lønning til lønning, kan lægges planker, således at maskiner m.m. kan køres om bord.



## FORRUF

På fordækket er et rhombeformet, lavt ruf uden skydekappe. Ruffet går forrest helt ud til



skandækket, men agterafter er der dog et lille stykke dæk på siderne af ruffet.

Rufsiderne og fronten består af vandretliggende planker. Taget består af notede brædder med løs fjer og er beklædt med sejldug der er malet med rødbrun oliemaling. Skottet på agterkanten består af notede fyrretræsbrædder. I skottet er et par simple blanklakerede skydedøre, hver lavet af to brede brædder med en tværgående revle i top og bund på

ydersiden. Der er ingen krydsrevler.

Indvendigt er der spor efter en ådring af lukaf'et og der er malede træbænke med rygstød. Bænkene spidser til fremefter.

Lidt forsænket bag rygstødet er en ca. 20-30 cm bred hylde til småpakker.

Længst fremme i stævnen er der 2 træhylder.

DØRK??

## FORTØJNING

På fordækket står en palstøtte. Desuden er der på agterdækket en pullert i hver side.

## ANKERGREJ

Der er ingen ankerspil, men et mindre håndanker med tilhørende tovværk ligger på fordækket.

## PUMPEGREJ

Der er en almindelig håndpumpe med læderlap i styrehuset

## LANTERNER

Der er én fast lanterne ombord, nemlig en toplanterne i masten. Sidelanterne sidder i vinkelbeslag på siden af maskinruffet. Lige agten for beslaget er et hul hvori der sidder et stik til lanternen. Hullet lukkes med en lille klap, når det ikke anvendes. Der er ingen spor efter agterlanteren.

## STÅENDE RIGNING

Båden havde oprindeligt én mast med to vant i hver side og et forstag. (*version 1*)

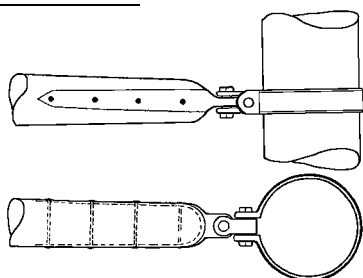
Den senere version har ligeledes én mast, men kun med et vant i hver side og et forstag. (*version 2*) Masten er på et senere tidspunkt i bådens historie udskiftet med en lavere mast, og der er føres nu ikke længere sejl. (*version 3*)

Der tages her udgangspunkt i *version 2*.

Foroven har hvert vant et splejset øje, der er smøget ned over masten, og ved godset hviler på et par langsgående lister, der er spigret ind i masten. Vantene ender forneden i et øje, der er splejset omkring en lille kovs. I kovsen sidder en sjækkel i en stump kæde, der er fast i en øjebolt i lønningen.

Forstaget har foroven et splejset øje, der er smøget ned over masten ved godset, således at det ligger oven på vantene. Steget er forneden formentlig gjort fast omkring pullerten.

### GAFFEL



Gaflen står ind på masten i en patenttrække. Klofaldet består af en enkeltskåren talje, hvor faldet er fast i et øje på patenttrakken. Faldet går via en 6" enkeltblok, der sidder på et jernbeslag på masten nedenfor godset. Beslaget er udformet som en galge, og blokken sidder ca. 15 cm. ude fra masten, og er drejet mod stb. Herfra går faldet til dæks, hvor det gøres fast på en klampe på Stb. side af masten.

DET KAN IKKE UMIDDELBART DOKUMENTERES HVORLEDES PIKFALDET ER UDFØRT, MEN EN MÅDE ER:

Pikfaldet er skåret over 2 stk. 4" blokke. Den ene, der er med hundsvot, sidder på en ring på masten et lille stykke over godset. Den anden sidder i en hanefod på på gaflen.

Faldet er fast på ringen på masten i en kovs. Derfra skæres det nedfra ind i blokken på gaflen og tilbage topblokken, hvorigennem den føres oppefra og til dæks i BB side, hvor der gøres fast på en klampe på masten.

### STORSEJL

Storsejlet er et gaffelsejl, der er fast på masten med 4 masteringe. Det har løst underlig. På gaflen er det lidset med lidseline.

### STAGFOK

Stagfokken kører på forstaget med løjerter. Den hales med et fald, der går gennem en indstropet blok, der er fast i forstagets splejsede øje. Faldet gøres fast på en klampe på mastens forkant. Stagfokken er formentlig skødet i vantene med et enkelt skøde uden blok.

### STYREGREJ



Båden styres med et rat, der sidder i stb. Side på agterkanten af maskinruffet. Der har formentlig oprindeligt været tale om kædetræk, der har overført kraften til rorstammen.

### RØRET'S FARVER

Skroget er sorttjæret/malet. Skandæk kan have været gråt, måske senere rødbrunt.

Rufsiderne var hvide. Ruftagene var malet rødbrune.

Styrehuset er formentlig gråmalet indvendig.

Farven på de to lukaf'er kendes ikke, men der er fundet sikre spor efter ådring i det forreste lukaf.

Denne kan evt. stamme helt fra de første år.

### REDNINGSMIDLER

Redningsbælter var placeret på taget af agterkahytten umiddelbart agten for styrehusvæggen

### KILDER TIL REKONSTRUKTION.

Rekonstruktionen er udført på baggrund af følgende kilder:

Private fotos fra Nyord

Møn's museums samling

Kgl. Biblioteks Billedsamling

Jørgen Jansen, søn af den sidste postbådfører

Rekonstruktionen er udført af :  
restaureringsarkitekt m.a.a. Jes Kroman  
SKIBSBEVARINGSFONDEN

i samarbejde med:

William Houman, Nyord

og

Hugo Hansen, Rødbyhavn



Skovhuse 14. februar 2009

Jes Kroman  
Arkitekt m.a.a.  
Skibsbevaringsfonden

22/2 2009

Beskrivelse af Rørets indretning.

Jørgen Jansen, født 1950

søn af den sidste postfører Magnus Jansen

#### Agterkahyt:

Væggene opbygget af lodretstillede brædder. Tag af brædder på oversiden beklædt med sejldug, der var malet med rødbrun oliemaling.

Skylight midt i taget og tre små køjer i væggen (1 agter, 1 styrbord og 1 bagbord)

Redningsbælter var placeret på taget af agterkahytten umiddelbart agten for styrehusvæggen

Gulv forsænket et trin i forhold til styrehusgulvet. For at få adgang til skrueakslen var der en lang, smal gulvlem der kunne løftes ved hjælp af en cirkelformet udskæring.

Små fløjdøre adskilte agterkahyt fra styrehus.

Langs væggene var der hesteskoformet træbænk med stofbetrukne hynder (rødbrune ??)

Indvendige vægge var hvidmalede.

I loftet en 12 volt lampe.

Ved siden af dørene og opad væggen til styrehuset var der to skabe med redningsveste.

På dækket agten for agterkahytten var der plads til 10 mælkejunger.

#### Styrehus:

Nedgang til styrehus-gulvet ad trapper med 3 (2 ?) trin.

Halvdøre i både styrbord og bagbord side. Normalt blev kun halvdørene i styrbord side anvendt og dørene i bagbord side var lukket.

I bagbord side var monteret en håndpumpe og i styrbord side rat mv.

Der var skydedøre ned til motorrummet

#### Motorrum:

Hylder i styrbord side og brændstoftanke (ca. 80 - 100 liter) i bagbord side med påfyldningsstus i taget.

Sider i brædder og tag beklædt med oliemalet sejldug

### Lastrum:

Nedgang ad flytbar trappe (normalt i styrbord side). Trappen ”hang” med ”altankassebeslag” på lønningen men kunne fjernes hvis der var meget gods.

Indvendig garnering af sorttjærede brædder, dørk af sorttjærede planker i flager, der kunne løftes op.

### For-kaht:

Blanklakerede skydedøre mellem lastrum og kaht.

Vægge af brædder og tag af kraftige brædder (1 ¼ ' ??)

Indvendige malede træbænke med rygstød der spidsede til i stævnens mål

Lidt forsænket bag rygstødet en ca 20-30 cm bred hylde til småpakker.

Længst fremme i stævnen 2 træhylder