

## ”HAVKATTEN”

- en vigtig brik i roetransporten.



Roetransport gennem Sakskøbing fjord

Da Sakskøbing sukkerfabrik startede i 1910, blev der efterhånden mere og mere trafik på havnen med blandt andet transport af sukkerroer fra øerne.

Roetransporten fra øerne i Smålandshavet blev til at begynde med besørget af små fragtskibe.

Et af disse fragtskibe var ”Saxtorp”, der ejedes af Bertram Nielsen.

I 1914-15 kom der endnu et lille fartøj til roetransporten. Det var et dampskib og havde navnet ”Frem”.

Det var Stærke-Christensen, der var skibsfører.

”Frem” var egentlig bygget som lystfartøj og blev til at begynde med anvendt til lystsejlad mellem Sakskøbing, Oreby og Bandholm.

Da Oreby kro i årene efter første verdenskrig havde fået Maren og Jens Laurits Larsen som forpagtere, var der mange mennesker, der hver søndag tog sejlturen til Oreby med "Frem".

Den blev senere solgt og anvendt til overfarten mellem Stubbekøbing og Bogø.

Et andet roeskib var "Vigen" af Femø, som var udstyret med en 2-cylindret Tuxhammotor.

Skibet kunne laste hen ved 85 tons, og det var Emanuel Andersen, der var skibsfører.

Helt op i 1940'erne sejlede "Vigen" med roer fra Agersø til Maribo sukkerfabrik via

Bandholm, og uden for kampagnen sejlede den så med forskellig anden fragt.

Der var således flere skibe, der i kampagnen udelukkende sejlede roer til sukkerfabrikken i Saksøbing, og på hveranden tur havde de roeffald med tilbage.

De sejlede gerne en last hver anden eller tredje dag, og øens forskellige gårde havde hver deres bestemte skib at levere til.

Der blev forud ringet til leverandørerne, at de skulle være klar på havnen, når skibet lagde til kaj, og de kom så kørende med deres hestetrukne vogne fyldt med roer.



Besætningsmedlemmer foran vejerboden på Femø.

Efter tur grebede de så roerne op på en sliske, hvorfra de rutsjede ned i lasten. Der skulle være to mand til at lempe roerne i lasten for at udnytte pladsen.

Når lasten var fuld og dækslasten så høj, at man dårligt kunne se over den fra styrehuset, så startede den 3 timer lange tur til Sakskøbing.

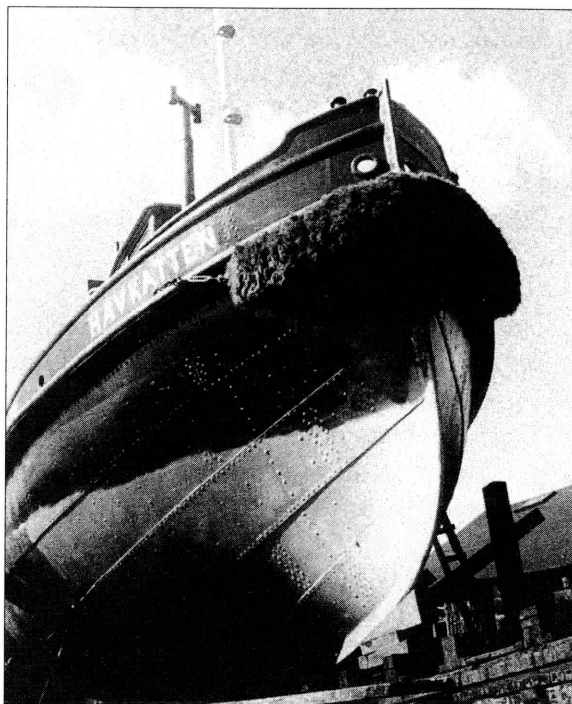
Her blev roerne losset med en kran med en stor grab. Der skulle to mand i lasten til at styre grabben og til at lempe roerne ud fra forenden og siderne.

I Sakskøbing blev roeffaldet lastet med samme kran, men det blev dog ikke lempepet.

----- oOo -----

Efter første verdenskrig blev Sakskøbing havn skibsreder, ganske vist kun i det små, men det var, da havnen købte dampskibet "Havkatten". Den havde forinden været stationeret på en af Jomfruøerne, Sct. Thomas, som USA købte af Danmark i 1917. Sammen med et par andre små dampskibe, blev "Havkatten" transporteret til Danmark og i den første tid blev den brugt til opmuddringsarbejde i Nakskov havn, hvor den blev monteret med en 80 hk. Dandieselmotor.

Der hørte forskelligt oprensningsgrej med, da Sakskøbing havn i 1920 købte "Havkatten", og skibet skulle først og fremmest



"Havkatten" på bedding.

bruges til oprensning af fjorden.

20/7 1920 kunne man læse i Saxkjøbing Avis, at slæbebåden var ankommet og ligger fortojet i havnen.

"Havkatten" skulle endvidere under roekampagnen chartres ud til sukkerfabrikken for at trække de store roepramme fra øerne i Smålandshavet, men på grund af uoverensstemmelser om lejen, købte sukkerfabrikken 29/3 1921 "Havkatten" i stedet for, og Sakskøbing kommunes tid som skibsreder havde derfor kun varet ganske kort.

I de følgende 39 år havde ”Havkatten” en tilværelse som slæbebåd i fast rutefart mellem øerne og Sakskøbing med de tungt lastede roepramme, der var fyldt med sukkerroer, som var en af ølandmandens vigtigste afgrøder. Og som returlast havde de roeaaffald med til øerne.

Til denne transport havde sukkerfabrikken anskaffet 10-12 pramme, der hver kunne laste ca. 100 tons roer.

Prammene blev til at begynde med udelukkende brugt til transport af roer fra Fejø - først i 1948 kom Femø med i pramfarten.



Roepramme i Sakskøbing havn.

Selv om ”Havkatten” var kommet på andre hænder, så havde den fortsat stor værdi for havnen, og det var især som isbryder, at den i årene fremover var en stor hjælp.

I de milde vintre klarede den alene isbrydning i fjorden og var således med til at opretholde trafikken med andre skibe til og fra havnen.

Selv i strenge vintre var der brug for den, dels inden fjorden lukkede helt, og dels om foråret, når vinteren begyndte at slippe sit tag, og en af statens isbrydere havde brudt en rende. Så kunne ”Havkatten” holde renden fri for is, der løsrev sig fra bredderne og truede med at lukke sejlrunden igen.

I 1948-50 var ”Havkatten” på bedding for at få repareret skroget og lagt ny motor i. Imens afløste dampbåden ”Mathilde” der blev sejlet af Marius Petersen, og maskinmester (kedelpasser) Sofus Rykær passede dampmaskinen, det skulle der certifikat til. ”Mathilde” havde en projektør, der var så kraftig, så den kunne lyse op, så det næsten var dagslys, når den søgte efter prikkerne i sejlrunden.

”Havkattens” gamle motor var en 80 hestes glødehovedmotor med 4 cylindre, og der skulle en blæselampe til hver cylinder for at varme dem op, inden håndtaget til ventilløfterne blev aktiveret og drejet hårdt på startsvinget. Når motoren havde fået godt med omdrejninger, blev ventilerne lukket, og motoren startede langsomt.



”Havkatten” på værft i Saksøbing.

Navne på personer foroven:  
maler Ernst Andersen, skipper Hans Petersen, smed Carl Johan Frederiksen, maskinpasser Hans Rasmussen, kedelpasser Johs. M. Jensen.

”Havkattens” nye motor var en Alfa-diesel med 150 hk. dvs. at den lille slæbebåd nu kunne yde nogle flere kræfter og dermed trække flere tungtlastede pramme.

Den 28. november 1949 var ”Havkatten” på vej fra Femø med flere roepramme på slæb. Ved Lindholm sank imidlertid en af de store pramme, men det lykkedes heldigvis at bjerge pramføreren ombord på ”Havkatten”, der herefter fortsatte til Saksøbing med de resterende pramme.

Navne på personer forned:  
bådebygger Hans Petersen, bådebygger Allan Hansen, værftsejer Peter Hansen, bådebygger Carlo Mortensen, bådebygger Mogens Lisborg.

Mange havde regnet med at roetransporterne til søs ville fortsætte, så længe der blev dyrket sukkerroer på øerne, men heri tog man fejl, for lastbilerne overtog efterhånden al roetransport.

Da sukkerfabrikken således ikke havde mere at bruge ”Havkatten” til, blev den i 1960 solgt til firmaet C.G.Jensen, Nykøbing F. Dette firma lejede den i et par år ud til A/S Svitzer, der igen fremlejede den til Christiani og Nielsen, der anvendte den ved oliehavnen i Stigsnæs.

Navnet "Havkatten" findes herefter ikke mere i skibsregisteret, for da Svitzer i 1962 overtog slæbebåden, blev den omdøbt til "Clio" med fremtidig hjemsted i Nyborg.



"Havkatten" med Svitzers skorstensmærke

Som barn boede jeg ved Lærkedalen lige ned til fjorden, og jeg har mange gange set "Havkatten" sejle forbi.

Min store drøm var den gang at komme en tur med ud at sejle med "Havkatten", og den drøm gik i opfyldelse, da jeg kom i lære som maskinarbejder på sukkerfabrikken.

En dag skulle jeg sammen med svenden Frede Lolle reparere et kølerør på motoren, og så blev jeg spurgt, om jeg kunne tænke mig en tur med over til øerne, og det ville jeg selvfølgelig gerne.

Det var med Bruno Henriksen som maskinpasser og Martin Christensen som skipper, og vi startede en søndag morgen kl. 6 med en god og solid madpakke.

Vi havde roeaffald med over til Østerby havn på Fejø, og her lå så 3 andre pramme fyldt med roer. De var lastet på den måde, så de var højest til den side, hvor vinden kom fra. Derfor kunne de tåle lidt mere vind, og vandet sprøjtede ikke ind over roelasten, og så skulle pramskipperen ikke pumpe hele vejen hjem.

----- oOo -----

I perioden 1921-22 er det ikke lykkedes at finde oplysninger om besætninger på "Havkatten", men følgende har derefter være ombord:

Skipper Hans Petersen 1922-43,  
maskinpasser Hans Rasmussen 1922-45,  
skipper Marius Petersen 1943-51,  
skipper Martin Christensen 1951-57,  
maskinpasser Bruno Henriksen 1945-59 og skipper  
Edmond Kristensen 1957-59.

"Havkatten" stoppede som sagt med at sejle sukkerroer i slutningen af kampagnen 1959 og blev derefter anvendt i forbindelse med diverse entreprenørarbejder og bugseringsopgaver.

**Hans Erik Olsen.**