

TIL DELTAGERE PÅ TOGT MED SKONNERTEN **FULTON**

I forbindelse med at du/I skal på togt med Skonnerten Fulton er her nogle praktiske oplysninger i forbindelse med forberedelsen til togtet.

Et togt med Skonnerten Fulton kan ikke sættes i et fast skema, så man bliver stillet overfor opgaver, udfordringer og problemer, som man ikke har kunnet forberede.

FULTONS HISTORIE VED JØRN CHRISTOFFERSEN

Skonnerten.

Den tremastede Skonnert Fulton blev bygget i Marstal i 1915 på skibsbygmester C. L. Johansens værft.

Skonnerten blev bygget af eg til skipper og partsreder Marius Eriksen for en byggesum på 33.000,- kr. og var blot et af de ca. 150 – 170 mindre sejldrevne Marstal skibe, hvoraf en stor del sejlede på langfart og ofte benævntes ”Verdenshavens gråspurve”.

Skonnerten blev døbt ”Fulton” på grund af Eriksens beundring for Robert Fulton, der med skibet ”Clermont” indledte dampskibsperioden i Nordamerika.

Eriksens kone ydede sit bidrag til udsmykningen ombord, idet et sofastykke broderet med guld på sort bund blev ophængt over sofaen i kahytten agter og lød:

Gud vil ”Fulton” følge
over storm og bølge

I 1800-tallet var som oftest flertallet af byens skibe hjemme om vinteren, men efter 1900 blev det stadig mere almindeligt, på grund af konkurrencen fra dampskibene, at skibene sejlede sommer og vinter og kun uregelmæssigt anløb Marstal.

Skonnerten er af type 3-mastet slettopskonnert og måler 101 brutto register tons (BT) og har en længde på 25,70 m. ex. 8 m. bovspryd. Bredde 7,00 m. Dybde midtskibs til øverste dæk 3,15 m. Mastehøjde over vandet 24,5m.

Skonnerten har et sejlareal på 450 kvadratmeter og en Scania fremdrivningsmotor på 326 HK/230kw.

Vind og strøm var den eneste energikilde til fremdrivning af skonnerten i mange år efter søsætningen, og skonnerten og dens 4 mand store besætning kunne have lange og særdeles barske rejser, efter at den fra starten indgik i det man kaldte ”klipfiskefarten”. Det betød, at efter evt. vinteroplægning i Marstal, sejlede man ballast til New Foundland. Her lastedes i små havne klipfisk til Portugal eller Middelhavet. Lastetiden varede ofte 1-2 måneder, da man skulle vente på indbringning af fangsten og tørring af denne, men kunne så også indbringe den

formidablet fragt på omkring 25.000,- kr., hvilket var mange penge sammenlignet med skibets byggesum.

Fra Portugal/Middelhavet lastedes typisk slat eller andet til England og almindeligvis kul herfra til Danmark.

I 1919 solgte Eriksen sin part i Skonnerten Fulton, og i vinteren 1922-23 gav parthaverne op, og skibet blev solgt til skibsfører Karl Johansson fra Barsebäck for 39.500,- kr., hvorefter skonnerten fortsatte som fragtskib i nordeuropæisk fart under sit oprindelige navn.

I 1925 fik skibet på slip i Landskrona installeret en fremdrivningsmotor på 38 HK.

I 1960 returnerede skonnerten til danske flag, idet skibsfører Roar Nielsen, Ålborg, købte skonnerten for 40.000,- sv.kr. til fortsat sejlads med fragt i nordeuropæisk fart.

Fulton-Stiftelsen

I 1970 var det 50 år siden Fisker & Nielsen blev omdannet til aktieselskab, og i den anledning ønskede firmaets stifter P. A. Fisker at markere jubilæet ved en speciel handling.

Det var kommet Fisker for øre, at Nationalmuseet ønskede at anskaffe sig et traditionelt dansk træskib for at bevare dette for eftertiden, og med kontakt til museumsinspektør, Ole Crumlin Pedersen blev Skonnerten Fulton indkøbt og den 31. maj 1970 overdraget til Nationalmuseet. Skonnerten var trods fortløbende ændringer på rig og indretning en værdig repræsentant for den flåde af små og velbyggede og sødygtige sejlskibe, der i 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet sejlede over store dele af verden, og hvoraf det sømandskab og den økonomiske baggrund voksede frem, som dansk søfart af i dag bygger på.

Under kyndig ledelse af museumsinspektør, Ole Crumlin Pedersen og skipper Mogens Frohn, der uafhængig af museets planer arbejdede for at skaffe et sejlskib til ungdomspædagogisk virksomhed, blev Skonnerten Fulton rigget op på ny som oprindeligt. Fortløbende er der foretaget ændringer og vil blive foretaget ændringer, for at føre Skonnerten Fulton tilbage til skikkelsen i 1915, men under hensyntagen til de bekvemmeligheder, en besætning nødvendigvis må have i dag, mere end 90 år efter første afsejling fra Marstal.

I 1970 kunne Nationalmuseet annoncere til danske skoler om mulighed for lejrskoleophold på skonnerten i danske farvande. For at sikre en alsidig udnyttelse af skonnertens muligheder blev flere af årets togter forbeholdt særlige grupper af deltagere bl.a. togter for arkæologiinteresserede sportsdykkere og private foreninger. En kombination der stadig er aktuel i dag.

Til støtte for skibet besætning ved sejlads med skoleelever og andre gæster medsejler unge, som er anbragt i projektet. De indgår som vejledere ved sejladsen og bliver ofte for første gang tildelt en meningsfyldt rolle, hvor deres kunne bliver værdsat.

Det første års sejlads foregik i Nationalmuseets regi med Ole Crumlin Pedersen som korresponderende reder. Fra 1971 overflyttedes driftsansvaret til den selvejende

institution Vikingeskibsmuseet i Roskilde med bestyrelsen ansvarlig over for myndigheder.

Fra 1976 oprettedes den selvejende institution, Fulton-Stiftelsen, bestående af Nationalmuseet, Vikingeskibsmuseet og Fultons Venner, hvor driftansvaret for skonnerten overgik til en bestyrelse med repræsentanter for de 3 institutioner. Fulton-Stiftelsens formål er at fremme aktiviserende, almennyttig virksomhed, herunder socialt ungdomsarbejde i forbindelse med sejlfartøjer.

I 1979 fik projektet midler til at købe den fredede bygning Postgaarden i Assens som fremtidig landstation for langtidselever.

7. Maj 2012 erklærede Fulton stiftelsen konkurs.

I januar 2013 stiftede man Fulton Fonden som vil drive skonnerten fremover
www.fulton.dk

Driften

Fulton fonden støttes gennem faste tilskud fra kultur- undervisnings- og private bidrag

De faste tilskud kan imidlertid ikke dække omkostninger ved at drive et gammelt træskib. Sejlads med besætning og passagerer kræver en høj grad af vedligehold og sikkerhed.

Fulton fonden er derfor afhængig af tilskud fra anden side i form af donationer fra fonde og privatpersoner.

Donationer fra fonde har gennem de senere år muliggjort en fornyelse af bl.a. skonnertens maskineri, dørk og vejrdæk, men andre emner presser sig på i den kontinuerlige proces med at vedligeholde et klenodie, som dette fartøj udgør.

Også besætningens indkvartering ombord skal gøres mere tidssvarende i nærmeste fremtid.

Der er mulighed for at yde støtte til skonnerten gennem bidrag til

Fulton Fonden

Fulton kontor
Østergade 42 1.tv
5610 Assens

En væsentlig bedragsyder til at dække forudsete såvel som uforudsete omkostninger er foreningen Fultons Venner, hvor man ved medlemskab for et beskedent årligt bidrag kan medvirke til skonnertens bevarelse.

Medlemskab kan erhverves gennem Fultons venner www.fulton.dk

SEJLPLAN OG TOGT

At være på togt med et sejlskib er den form for tur, der er mest afhængig af vejret. Vi forsøger at udnytte sejlene mest muligt og at tilrettelægge turen således, at det at sejle med sejl er det primære i oplevelsen. Sejlplanen indeholder derfor kun på- og afmønstringshavne, således den øvrige sejlads planlægges undervejs med behørig hensyntagen til vejret. Såfremt der er særlige ønsker til sejladsruten, er man meget velkommen til at fremsende disse, men det er skipperen, der afgør, hvorledes togtet gennemføres, og hvilken rute der sejles.

De mange timer, der tilbringes på vandet ved dag- og måske natsejlads, vil give alle deltagere nogle helt specielle oplevelser. Imidlertid er oplevelsen, hvordan man sejlede med disse gamle skibe, det altoverskyggende element. Som dengang – også nu – indgår alle deltagerne i vagterne både dag og nat ligesom den øvrige besætning, og som det vil fremgå af vagtholdsskemaet, vil alle deltagerne være tilknyttet et vagthold under hele togtet.

BESÆTNINGEN

Ombord på Skonnerten Fulton er der 3 besætningsmedlemmer/officerer: Skipper, styrmand og kvartermester. Hver enkelt officer leder et vagthold, hvori der, udover togt deltagerne, også indgår nogle af eleverne fra Fulton-Stiftelsen

OPHOLD OM BORD PÅ SKONNERTEN FULTON

Som nævnt er deltagerne delt i 3 vagthold. Disse skemaer, som er vedlagt denne skrivelse, bedes udfyldt af den ansvarlige for tilmeldingen til togtet. Den ansvarlige fordeler deltagerne ud fra eget valg, og de udfyldte skemaer sendes til Fulton Kontoret snarest muligt, idet der altid skal ligge en kopi af deltagerlisterne på kontoret. Fulton Kontoret sørger for, at der bliver sendt kopi til Skonnerten. Hver enkelt deltager får således et skibsnummer, der følger denne under hele togtet. Vagtholdene deltager aktivt i pligterne ombord: kabysvagt (madlavning), bakstørn (opvask) og dæksvagt (rorgænger, udkig) samt i det øvrige daglige arbejde ombord på skibet. Det forventes, at du/I går forrest med hensyn til madlavning og bakstørn, idet den faste besætning har mange andre gøremål om bord.

TOGTET

Almindeligvis foregår påmønstringen mandag kl. 13.00, og vi forudsætter, at du/I har spist frokost ved ankomsten. Afmønstringen sker fredag kl. 12.00, med mindre andet aftales.

PRAKTISKE OPLYSNINGER

Sygdomme

Fulton Fonden skal inden togtets begyndelse have underretning (evt. i form af lægeerklæring) om eventuelle sygdomme eller lignende forhold af fysisk/psykisk art, hvis det kan have betydning for den enkelte deltagers mulighed for at klare et sådant lejrskoleophold. Ligeledes vil vi gerne have besked, hvis en deltager er under medicinsk behandling (f.eks. i forbindelse med epilepsi).

Forsikring

Der kan ikke tegnes ulykkesforsikring for deltagerne, ligesom deltagerens personlige effekter ikke er dækket af vore forsikringer. Der henvises til egne forsikringer.

Fulton-Stiftelsen påtager sig intet ansvar for deltagerne eller deres ejendele.

Hjemtransport af syge er ikke omfattet af nogen forsikring.

Der må tages forbehold for ”force majeure” i situationer (f.eks. maskinskade eller lignende), der kan betyde forsinkelser, afkortelser eller omlægning af sejlplanen.

Skulle en deltager blive syg ombord, vil skibet kunne rekvirere hjælp over Radio-Medical. I alvorligere tilfælde kan deltageren hurtigt evakueres og komme under lægebehandling. I sådanne tilfælde vil pårørende blive underrettet omgående.

Mønstring

Når deltagerne påmønstrer og er blevet budt velkommen, bliver man placeret på mønstringspladserne i vagtholdene. Herefter afholder styrmanden en grundig sikkerhedsinstruktion, så alle kender deres opgaver i en given situation. Efter instruktionen afsejler Skonnerten med alle på dækket, og herefter foregår indkvarteringen.

Tobaksrygning

Af hensyn til brandfaren må der kun ryges på dækket. Nærmere orientering ved sikkerhedsinstruktionen.

Kontakt med skibet

Under toget kan Skonnerten Fulton kontaktes på mail fulton@fulton.dk
mobil: 22964484.

Pårørende er altid velkomne til at besøge skibet i havn – både før, under og efter toget – således de kan danne sig et billede af livet ombord.

Udrustningsliste

Til hver deltager bliver der udleveret:

1 hængekøje

Hver deltager medbringer selv:

Lagen + dynebetræk

Robust, vindtæt og varmt hverdagstøj til brug ombord, varme sokker sweater, vindtæt trøje/jakke

Regntøj med hætte eller sydvest, gummistøvler og almindeligt robust fodtøj

Toiletsager, håndklæder

Det er tilladt at medbringe:

Ikke elektriske musikinstrumenter

Mobiltelefon, den må dog kun være tændt på frivagt i dagslys

Det er ikke tilladt at medbringe:

FOR MEGET ☺

Alle medbragte ting skal helst pakkes i køjesæk eller sportstaske.

Vi tilråder, at deltagerne af pladshensyn ikke tager mere med end nævnt ovenfor, da pladsen ombord er trang

Husk at få alle jeres ting med når i afmønstre

Husk nedenstående regler ombord:

1. Én hånd til dig selv – og én hånd til skibet
2. Alt ombord må bruges – men intet må misbruges

Vi glæder os til at se jer ombord på Skonnerten Fulton

Med venlig hilsen
Fulton Fonden
Jakob Jensen
Chefskipper Fulton.