



NYT FRA

FerskvandsMuseet

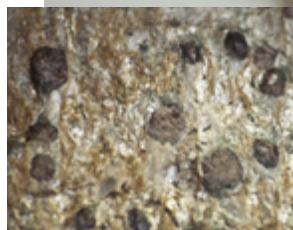
Udgivet af Ferskvandsmuseumsforeningen · August 2015

En 500 mio. år gammel nyhed i Ferskvandsmuseets udstilling

Af Geolog, Frede Johannesen

I Ferskvandsmuseets udstilling er der i år kommet en lille nyhed. Der er udstillet en møllesten i forbindelse med planchen om vandmøller. Dette brudstykke af en møllesten er fundet i en bunke marksten ved Søndermølle, der ligger ved Sønder Mølleå uden for Viborg. Søndermølle blev anlagt som kornmølle tilbage i middelalderen. Der har senere været både valkeri og uldspinderi, inden den i 1988 blev erhvervet af Viborg kommune. Den blev da restaureret og fungerer i dag som kultur- og naturcenter.

Møllestenen er en glimmerskifer. Denne bjergart er forholdsvis blød men sej og kan derfor let hugges ud af klippen. Den seje glimmermasse muskovit (hårdhed 2.5) binder store, hårde krystaller, der



△ Brudstykke af møllesten.

◁ Granatkrystaller. De to største er tydeligt slidte under brugen.

◁ Blålig kyanitkrystal.

består af mineralerne granat (hårdhed 7-7.5) og kyanit (hårdhed 6-7). Moh's hårdhedskala går fra 1 til 10. Det er netop disse mineralers hårdhed, der gør stenen velegnet som møllesten.

Fra lerslam til møllesten

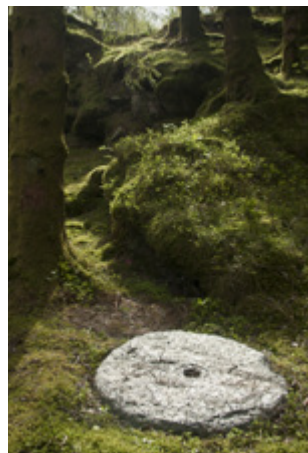
Glimmerskifer dannes ud fra lerslam. Leret stammer fra nedbrydning af mineralerne i de bjergarter, der udgjorde bjergene på det gamle skandinaviske kontinent.

Leret blev aflejret i havområdet, der senere under den kaledoniske bjergkædefoldning (500 - 405 mio. før nu) blev til den norske fjeldkæde. Lerslammet blev under denne foldningsproces presset ned i dybet og her udsat for høje temperaturer og stort tryk. I 12-40 km's dybde er temperaturen mellem 450 og 750 grader. Under disse forhold er lermineralerne stabile og omkrystalliserer til bl.a. til mineralerne muskovit, granat og kyanit. Sådanne omvandelse kaldes metamorfose. Lersedimenter metamorfoserer til glimmerskifer, og f. eks sandsten til kvartsit, kalksten til marmor og basalt til amfibolit. Bjergkæder udsættes for erosion gennem årmillionerne. Efterhånden som de øverste lag fjernes, lettes trykket tilsvarende. Bjergene hæves derfor, og erosionen fortsætter. Den norske fjeldkæde, vi ser nu, er altså rødderne af den oprindelige bjergkæde. De øverste 20-30 km. er borteroderet. Denne hævn har så igen bragt lerslammet – nu i form af en glimmerskifer – fra dybet op til jordoverfladen.



Gammel møllestensindustri

Sådanne granatholdige glimmerskifer blev brudt og tilhugget som møllesten mange steder i Norge og eksporteret sydpå til Sverige, Danmark og er også fundet i Rusland og sydpå i Europa. Netop indholdet af kyanit gør det sandsynligt, at denne møllesten stammer fra Hyllestadområdet i Åfjorden.



Her har man brudt møllesten siden 700-tallet. Den største aktivitet her har fundet sted fra midt i 1000-tallet til slutningen af 1300-tallet for helt at slutte i løbet af 1800-tallet. Via Bergen blev møllestenene sendt sydpå. Herom vidner mange skibsvrag lastet med møllesten ned langs den norske kyst. Det største fund med 505 møllesten blev i 1990 gjort ved Alversund.

Foruden møllesten blev der bl.a. også produceret gravkors og trug.

I 2002 blev det 27 km² store stenbrudsområde ved Hyllestad udpeget som et nationalt kulturminde.



Man producerede også gravkors.

Møllestenen der aldrig blev færdig. Hyllestad Møllestenspark.

Forårsklargøring af Gl.Turisten 2015

Finn Gade. Formand for skibslaudet.



For at forstå hvor omfattende den alm. vedligeholdelse af et sådant skib er, vil jeg i det efterfølgende beskrive forårsklargøringen 2015.

Først lidt fakta om skibet

Gl.Turisten er et gammelt unikt træskib, som Ferskvandsmuseumsforeningen (FVMF) er den lykkelige ejer af. Skibet er bygget på Ry Havn i 1922 af skibsbygger Kristensen fra Silkeborg for R.P. Willumsen, Rasmus Laursen og dennes søn Niels Westergaard Laursen. Båden er 14 m lang og 3,4 m bred. Den er målt til 18,41 brutto- og 14,49 nettoregister-tonnage.

Skibet er bygget af lærk- og fyrreplanker på eg, dvs. skelettet er egetræ. Et træskib kræver i sagens natur fortløbende vedligeholdelse. Ifølge den gamle tilsynsbog er der sket større reparationer i 1959 med reparation af kahyt og dæk i kahyt, og i 1962 med reparation af "agterpart og hælsko".

Inden Ferskvandsmuseet købte skibet i 2001, var det erklæret bevaringsværdigt af Skibsbe-

ringsfonden, og derefter blev der foretaget en gennemgribende restaurering af skibet med bl.a. nyt styrehus, nyt tag og en del yderbeklædning mm. Samtidigt blev der oprettet et skibslaug, der deltog i dette arbejde. Skibslaudet har derefter stået for den alm. vedligeholdelse og drift af skibet. Lauget består i dag af 27 medlemmer, hvoraf de fleste er aktive, med hver sin kompetence.

I 2008 blev Ferskvandsmuseet en del af Museum Skanderborg og FVMF overtog Gl.Turisten.

I 2012 blev skibet udnævnt til "Historisk Monument" af Skibsbevaringsfonden. Kun 23 andre skibe i Danmark har denne status.

Senere, i foråret 2013, var skibet på bedding på Hobro Værft, hvor næsten hele forstaven blev udskiftet.

Forårsklargøringen 2015

Allerede i januar-februar aftaler formanden synsdatoer med Søfartsstyrelsen.

Skibet skal godkendes af Søfartsstyrelsen ved et bundsyn, hvor selve skroget gennemgås

indvendigt og udvendigt, samt et materiel- og sikkerhedssyn, hvor alt sikkerhedsudstyr ses efter. Skibets og besætningens certifikater kontrolleres også.

Der skal vurderes hvor meget maling, vi skal bestille hos Hempel, der sponsorerer maling til os hvert år for 5.000 kr.

Endelig skal vores sikkerhedsstyringsystem (SMS manual) tilrettes med telefonnumre, mailadresser og evt. andre rettelser. Den udskrives derefter af Peter Kjemtrup i Aarhus, der også er vores "designerede person", hvilket betyder den sikkerhedsansvarlige person for skibet.

SMS manualen er skibslaugets "bibel", en sag på 69 sider. Den beskriver i detaljer skibets data og indretning, hvordan besætningen skal forholde sig i alle tænkelige situationer under sejlads, såsom uvejr, grundstødning, ulykke eller sygdom, og hvor man kan hente hjælp.

Omkring 1. marts indkalder formanden til et opstartsmøde, hvor vi diskuterer de ting, der skal gøres, inden skibet er sejlklaart.

Opstartsmødet i 2015 havde følgende dagsorden:

ting der skal udbedres:

Råd bag kobberpladen i b.b. side viste sig at være så alvorlig, at en planke under vandlinien på 2,5 meters længde måtte udskiftes. En sådan operation er en videnskab i sig selv, men ved hjælp af vores skibstømmer og vores snedker kan vi selv gøre det. Først udmåles planken på sindrig vis, og saves i smig, så hullet bliver helt tæt indvendigt, men efterlader en ca. 2 mm. revne udvendigt. Denne revne skal kalfatres med værk eller bomuld og lukkes med beg eller fugemasse. Når skibet kommer i vandet udvider planken sig, og det bliver helt tæt.

Det eksisterende brandbekæmpelsessystem i motorrummet er af russisk oprindelse, og kunne ikke mere serviceres. Søfartsstyrelsen forlangte det udskiftet. Vi har fået et nyt system monteret med en flaskegasart, der kvæler ilten i motorrummet, så en evt. opstået ild vil gå ud.

ting vi bør gøre:

Bb. skydedør i kahytten trængte til en ny glideskinne. Det viste sig at Holger (tidligere ejer af skibet) havde en skinne magen til liggende på loftet, så den har han nu monteret.

Det er vigtigt, at besætningen er trænet i at udføre nødoperationer og håndtere skibet i en nødsituation, og derfor øver vi

med mellemrum mandoverbord-situationer (MOB) samt til- og fralægning. Fralægning med spring anvendes ved pålandsvind. Stævnen fixeres til kajen med et tov, og ved at sejle fremad tvinges agterstavnen af skibet ud i havnebassinnet og op mod vinden, derefter bakkedes ud.

Flytning af GPS sokkel for bedre aflæsning er pt. ikke udført.

Deviationskurve. Alle skibe skal være forsynet med et magnetisk kompas i tilfælde af, at elektronikken i f.eks. en GPS svigter. Et magnetisk kompas bliver påvirket af metal og elektriske installationer, og kan vise forkert. Derfor skal der udarbejdes en deviationskurve, der viser hvor meget kursen skal ændres, for at sejle "den sande kurs". Kort fortalt noteres GPS'ns kurs og magnetkompassets kurs i mange forskellige sejlretninger. Forskellen indføres som punkter i en tabel, der forbindes i en blød kurve – deviationskurven.

12 V udtaget til mobiloplader er ikke monteret pt.

Øvelse i førstehjælp og MOB blev afholdt i samarbejde med - og med undervisning af folk fra Ry Brandstation den 29. juni.

Mand over bord. Øvelse med Ry Brandstation



Sundhedsbeviser:

Alle besætningsmedlemmer skal have en såkaldt "blå bog", - en lægeattest på at helbredet, synet og hørelsen er ok. Den skal fornyes hvert eller hvert andet år.

Orientering om nye synsregler:

Der kom i år nye synsregler. Vi skal nu selv kontrollere alle sikkerhedsting ombord og afkrydse dem i en tabel. Inspektøren kontrollerer så via stikprøver. Endvidere får vi opgivet et tema, som inspektøren vil forhøre besætningen i. I år skulle vi vise en mandoverbord øvelse og forklare hvad vi gjorde og hvorfor.

Billeder fra New Zealand:

Skibslauget holder et par møder om året, og de afsluttes altid med en film eller nogle billeder fra et sted i verden. I år var det undertegnede, der viste billeder fra en ferierejse til New Zealand.

Forårsklargøringen starter som regel sidst i marts. Vi mødes hver mandag formiddag samt andre dage efter aftale. Vi går frem efter nedenstående beskrivelse.

Klargøring i nogenlunde rækkefølge:

Det drejer sig om at få skroget gjort færdigt inden bundsynet. Alle flader bliver skrabet rene for løstsiddende maling, dårlige



steder i plankerne får indsat et nyt stykke træ, en såkaldt lus, eller som det var tilfældet i år, blev der skiftet en hel planke. Bunden af skibet skal støvsuges, så blade og snavs ikke blokerer de små kanaler, der leder regnvand og indtrængende vand hen til lænepumpen. Derefter bliver bunden i hele skibet sprøjtet med et træbeskyttelsesmiddel. Træ "arbejder" ved forskellig fugtighed og når skibet bevæger sig, derfor opstår der mindre utætheder i kalfatringen. Den skal efterses og udbedes.

Hvis vejret er med os, kan vi nu tage presenningerne af, og begynde at male. Først fribordet (fra vandlinie til ræling), derefter platinprimeren under vandlinjen. Derefter afskæres vandlinjen af malermesteren, og så må der bundmales, og så må der bundmales, gerne inden bundsynet.

Sideløbende kan der udføres afvaskning af loft og vinduer i kahytten og styrehuset, maling af disse samt garnering og gelænder, maling af toilet, bænke og kiste, afslibning af dæk og påføring af en gennemsigtig og indtrængende dækolie. Redningsveste og andet sikkerhedsudstyr skal også ses efter, og der skal aftales tid for det lovpligtige eftersyn af brandbekæmpelsesanlægget og ildslukkerne. Kranvognen til søsætningen skal bestilles i god tid. Batterier skal monteres, vandpumper og motor skal serviceres og afprøves, olieskift og ny kilerem, bundproppen skal monteres

Endelig er det tid til søsætningen, som altid er med en vis spænding, selvom næsten 4 m³ opdriftsmiddel gør skibet synkefrit. Hvor meget vand tager skibet ind, og skal vi have

gang i de store læsepumper? Efterhånden har vi en god fornemmelse af vandmængden, og i år var det meget lidt vand, der kom ind.

Efter søsætningen skal masten sættes på, og alle lanterner og lys skal afprøves, og så er vi klar til materiel- og sikkerhedssyn. Hvis synet er tilfredsstillende får vi udstedt en farttilladelse, og så er vi klar til sejlads.

På grund af, at vi er meget vejrafhængige er det sjældent, vi bliver helt færdige med malearbejdet inden 1. maj, hvor sejlsæsonen starter.

Skibslauget mødes fortsat hver mandag formiddag, og så laver vi det, vi ikke nåede inden 1. maj samt anden service.

I år var det en ny lem på agterdækket, en drypliste under agtervinduet, hvor zinktaget begynder. Bagvæggen i styrehuset var meget våd og utæt, fordi zinktaget ikke er bukket ind under bagklædningen. Zinktaget har været utæt flere steder i flere år. Vi har nu smurt det med en fibermaling, og det ser lovende ud.

En smal rustfri skinne er monteret under hver dør i styrehuset. Den dækker endetræet af plankerne i motorrummets sider, så der ikke kommer vand ned i træværket.

Der er monteret nye lamper i kahyt og motorrum.

Der er indkøbt en fenderpude og en kasteline.

Forreste dæk er afslebet og olieret.

XL byg har sponsoreret et brandtæppe til skibet.

Skibet ligger nu på sin plads i Ry Havn, og har sjældent været så flot og velholdt som i år.

Det skyldes en stor arbejdsindsats fra skibslaugets frivillige medlemmer. For at skibet kan vedblive med at være velholdt, kræver det en stor indsats hvert eneste år.

Det vil være et meget stort plus for skibet, når vi får bygget den bådehal, der er på tegnebrættet. Skibet vil have meget bedre af at stå tørt om vinteren, og skibslauget vil få meget bedre arbejdsforhold, og blive uafhængig af vejret.



FerskvandsMuseumsforeningens generalforsamling

Ry Højskole, den 19. feb. 2015.

Formandens beretning 2015

Ferskvandsmuseumsforeningens formål er:

- At arbejde for, at Ferskvandsmuseets udstillinger og formidling har fokus på samspillet mellem de ferske vandes natur- og kulturhistorie.
- At samle de personer og virksomheder der er interesserede i Ferskvandsmuseet som en attraktiv institution og aktivitet i Ry.
- At eje, bevare og drive Museumsskibet, Gl.Turisten – en del af Rys maritime kulturarv. Desuden skal foreningens bestyrelse udpege et medlem til Skanderborg Museums bestyrelse.

Året 2014 har igen været et godt og travlt år for Ferskvandsmuseumsforeningen.

Der blev inden sæsonåbningen lavet nye plancher på Ry Havn og i museets udstilling.

Efter at Gl.Turisten i løbet af vinteren 2012/13 blev restaureret for næsten 350.000 Kr. fremstår skibet nu sundt og stærkt, men det understregede, at det er dyrt og arbejdskrævende for en forening at løfte denne kulturarv.

Det ansvar har foranlediget, at Skibslaugets og Ferskvandsmuseumsforeningens bestyrelse har drøftet mulighederne for en mere hensigtsmæssig vinteropbevaring.

Ifølge Skibsbevaringsfonden er det ideelle, at skibet skal stå tørt, men uden at tørre ud. Fonden anbefaler derfor en lukket hal uden opvarmning. Det tilgodeser samtidig Skibslaugets behov for en vejrbeskyttet arbejdsplads til forårsistandsættelsen.

Ferskvandsmuseumsforeningen bad arkitekt Bendt Nielsen om at tegne en skibshal. Prisoverslaget for hallen er 875.000 Kr.. Dertil kommer en trailer til 125.000 Kr.. Skanderborg Kommune er positiv indstillet

overfor projektet og har lovet 100.000 Kr. og Veluxfonden vil give 200.000.Kr. Der arbejdes på at skaffe de resterende midler. til projektet.

I sommerens løb blev der sejlet 45 ture med 873 passagerer.

17. årgang af Nyt fra Ferskvandsmuseet er udkommet med 2 numre i papirudgave og 2 som digitale nyhedsbreve.

Ferskvandsmuseet

I 2011 blev hele den landskabsgeologiske og en stor del af den kulturhistoriske udstilling fornyet. En stor del af de naturhistoriske plancher blev fornyet og præsenteret ved åbningen i 2012 og de resterende i 2013.



Ved åbningen i 2014 kunne dels en ny dels en renoveret fuglemontre præsenteres. Når det har kunnet lade sig gøre inden for de beskedne økonomiske rammer, der er til rådighed, skyldes det, at et stort naturfagligt arbejde og layoutet er udført af medlemmer af foreningens bestyrelse samt venner af museet, hvoraf flere også har stillet billedmateriale til rådighed. Og det er jo helt i overensstemmelse med Ferskvandsmuseumsforeningens formål.

Skanderborg Museum er et kulturhistorisk museum. Det blev derfor fastlagt, at Ferskvandsmuseets særlige fokus på samspillet mellem naturhistorien og kulturhistorien ved de ferske vande skal opretholdes og er indskrevet i afdelingens målbeskrivelse. Et af foreningens formål er at bidrage med den naturhistoriske faglighed.

Ferskvandsmuseets åbningstider følger de øvrige museumsafdelinger; nemlig kl. 10-16, mandag lukket.

Da der i sommertiden kommer rigtig mange mennesker på Siimtoften sidst på eftermiddagen og om aftenen, vil vi gerne tilbyde aftenåbning. Det er muligt, da et par af foreningens medlemmer, Bodil Gadeberg og Kurt Hansen, står for aftenlukningen af museet, så det i stedet for at lukke kl. 16



først lukkes kl. 21 i de 6 uger, der svarer til skolernes sommerferie.

Ferskvandsmuseums foreningen og GI.Turisten

I 2001 erhvervede Ferskvandsmuseet på anbefaling af Skibsbevaringsfonden en turistskib, der var bygget på Ry Havn i 1922. Den sejlede under navnet Turisten frem til 1975, derefter som "husbåd" under navnet Line. Efter endt restaurering blev skibet søsat i juni 2004 og igen registreret som passagerbåd. Det blev døbt Museumsskibet, GI. Turisten. Det er meget autentisk, har en kendt historik og er så godt vedligeholdt, at det i 2012 blev udnævnt som Historisk Monument. Det er dermed et aktivt historisk monument over Ry's turisthistorie.

Der blev fra starten dannet et skibslaug, der i dag kyndigt ledes af Finn Gade. Lavet ved-

ligeholder og sejler nu skibet. Uden denne store frivillige indsats ville det næppe være muligt at holde dette stykke kulturarv sejlede. Det er derfor meget glædeligt, at der i årets løb er kommet nye medlemmer af skibslauget. Vi var 33 til sæsonafslutningen i år. Det er rekord.

I løbet af 2014 (2013) (2012) sejlede GI.Turisten 45 (44) (36) ture med i alt 873 (874) (725) passagerer. Skibet sejlede 152 timer.

I henhold til foreningens vedtægter føres der et selvstændigt regnskab for GI.Turisten. På positivsiden må nævnes, at takket være vores sponsorer er økonomien i balance. Sponsorer i 2014 var: PressalitA/S, Akva Waterbed Aps, Revisi-onRy, Skanderborg Kommune afd. Natur og Miljø, Landpoliti-foreningen, Ry Håndværker- og Borgerforening, I. C. Hempels Fond, Sct. Olaf Logen, Loge 14 Aarhus og fam. Leo Jensen.

Dertil kommer et antal donationer.

Også i 2014 agerede GL.Turisten skoleskib for Mølleskolens 8.klasser. Klassernes faglærere havde lagt grundigt op til det naturfaglige indhold. To af foreningens bestyrelsesmedlemmer bidrog yderligere med deres viden om biologi og geologi. Projektet var en del af Pressalits sponsorat.

Vi er stadig godt hjulpet af Tove Nielsen, der passer regnskaberne, og Steen Rytter, der styrer bookingen, og indkalder mandskabet, så der er en styrmand, en bindemand og en guide til hver tur.

På Ry havn er planchen med GL.Turistens historie blev ført up to date og indeholder nu også oplysninger om skibets status som historisk Monument.

Der er kreeret en smuk illustration med GL.Turisten, som stil-



mæssigt leder tankerne tilbage til turistsejladsernes storhedstid i 40'erne og 50'erne. Den er også trykt på T-shirts, der dels bruges af besætningen, dels kan købes som souvenir.

I bådebyggerværkstedet færdiggjorde skibsbyggerlavet i 2013 en tro kopi af et smukt, skibsformet hyttefad, der tilgik museet for et par år siden. I 2014 har der også været arbejdet hver onsdag formiddag i sommersæsonen.

Medlemsaktiviteter

I 2014 er der kommet nye medlemmer i Ferskvandsmuseumsforeningen. De fleste har indmeldt sig i forbindelse med de aktiviteter, der er arrangeret for medlemmerne.

Der blev gennemført 4 sejladser med GL.Turisten for

medlemmerne: En morgensejlad en lørdag mellem kl.4.00 og 7.30 i foråret og 3 sommer-aftensejladser, hvoraf de 2 var kombineret med en vandretur mellem Ry Havn og Alling Vest. De var alle fuldt bookedede.

De 7 guidede ture havde 152 deltagere.

I forbindelse med generalforsamlingen har der altid været et foredragstilbud til medlemmerne. I 2014 var det et foredrag om; Stenalderens jægere og fiskere ved Gudenåen af seniorforsker Søren Henning Andersen, Moesgård Museum. I alt har der deltaget 287 i foreningens arrangementer i 2014.

Foreningens medlemmer har selvfølgelig også haft adgang til de mange arrangementer, der foregik i eller udgik fra Ferskvandsmuseet i sommerferien 2014.

“Nyt fra Ferskvands- museumsforeningen”

Som en konsekvens af at bestyrelsen anser såvel medlemskaren som sponsorerne for meget vigtige, er det væsentligt for os, at medlemmerne, sponsorerne samt offentligheden er velinformerede om de aktuelle forhold omkring museet. Derfor besluttede bestyrelsen allerede i 1997 at udsende et medlemsblad, “Nyt fra FerskvandsMuseet”. Der er hidtil udsendt 17 årgange med i alt 64 numre af bladet.

Dertil kommer 2 digitale nyhedsbreve. Det når foruden medlemmerne og sponsorerne ud til bl.a. politikere, udvalgte virksomheder og institutioner, i alt ca. 200.

Vi håber, at bladet opfylder sine formål om at orientere om de aktuelle tiltag fra Ferskvandsmuseet og at bringe artikler om undersøgelser og resultater, der udspringer af Ferskvandsmuseets og Ferskvandsmuseumsforeningens arbejde af interesse for medlemskredsen.

I de senere år har der desuden i hvert nummer af bladet været en artikel om de særlige kendetegn ved en af områdets mange søer, en af områdets karakteristiske fugle, et interessant pattedyr, søernes planteliv eller en artikel om Søhøjlandets geologi.

Bladets redaktion hører selvfølgelig gerne fra foreningens medlemmer desangående, ligesom bladet er åbent for indlæg og kommentarer fra medlemmerne. Trods opfordringer har ingen medlemmer bidraget med indlæg i år.

Bestyrelsen har besluttet i fremtiden at udsende “Nyt fra FerskvandsMuseet” som et digitalt nyhedsbrev. Det har givet begyndervanskeligheder.

Bestyrelsen

Efter generalforsamlingen 2014 konstituerede bestyrelsen sig som følger:

Frede Johannesen, formand,
Olaf Møller, næstformand,
Finn Gade, sekretær,
Otto Andersen, sekretær,
Michael Ingemann Pedersen,
kasserer,
Steen Rytter, ansvarsområde
Gl.Turisten,
Theis Andersen layout af
Nyt fra Ferskvandsmuseet og
udstilling.

Frede Johannesen
Formand

