SPRINGEREN
MARITIMT
OPLEVELSESCENTER

Springeren - Maritimt Oplevelsescenter er et maritimt museum beliggende i Aalborg, hvis hovedattraktion er ubåden Springeren. Ubåden er i dag dog kun en af 11 udstillinger på museet, som har en omfattende samling af maritime effekter og flere interaktive udstillinger. Museet hed tidligere **Aalborg Søfarts- og Marinemuseum.**

Museet har siden etableringen med udgangspunkt i Springeren, udvidet samlingen betragteligt bl.a. med en omfattende samling af skibsmodeller, uniformer og mange andre spændende maritime effekter. Derudover har museet også aktiviteter rettet specielt mod børn, med bl.a. et spændende piratspil, hvor man kan konkurrere med vennerne samt en ægte sejlsimulator.

Etablering
Ubåden Springeren er en stor del af museets historie, da den er den direkte årsag til museets etablering. Da Springeren og de øvrige både af Delfin-klassen, der er de sidst dansk-konstruerede og dansk-byggede ubåde, stod foran udfasning fra Søværnet, mente mange at én af dem burde bevares for eftertiden.

Formanden for Aalborg Marineforening og en kontorchef i Aalborg Kommune mente at det var en opgave som Aalborg kunne klare og i 1986 begyndte de første forhandlinger mellem Aalborg Kommune og Søværnet. Efter henvendelse fra Aalborgs borgmester besluttede daværende forsvarsminister Knud Enggaard, at Springeren kunne udlånes permanent til Aalborg Kommune på betingelse af, at den blev udstillet komplet.

Springeren kom til Aalborg og planerne om et Søfarts- og Marinemuseum begyndte at tage form. I løbet af 2 år lykkedes det at opbygge museet med hjælp fra mange institutioner, virksomheder og private, der bidrog med mange bevaringsværdige effekter. Økonomisk med hjælp fra privat sponsorstøtte og EF-midler.

Aalborg Kommune hjalp med at få museet placeret i et ideelt maritimt miljø ved Limfjorden og museet har ca. 1800 m^2 under tag og et grundareal på ca. 15000 m^2. Det er et af de største i Nordeuropa af sin art.

Museet blev indviet 24. maj 1992 af Hans Kongelige Højhed Prins Henrik der var ledsaget af Dronning Margrethe.

Brand i 2011
Den 10. september 2011 blev museet ramt af en omfattende brand, der startede i det styrhus, hvor sejlsimulatoren er. Branden skyldtes en kortslutning i simulatoren og gav røg og sod-skader igennem hele museet. Branden beskadigede næsten alle udstillingsgenstande, hvor bl.a. Grønlandssamlingen og alle skibsradioer var så medtagede at de ikke kunne reddes.

I forbindelse med genopbygningen efter branden, skiftede museet i maj 2012 navn til Springeren – Maritimt Oplevelsescenter og d. 4. august 2012 kunne museet igen åbne dørene for besøgende.

SPRINGEREN

Springeren (S329) var en ubåd af Delfinen-klassen. Den indgik i den danske flåde fra den 22. oktober 1964, indtil den udgik af flådens tal den 31. marts 1990 efter sin sidste kommandostrygning den 30. juni 1989. Springeren er den sidste ubåd, der både er konstrueret og bygget på det nu nedlagte Orlogsværft på Holmen. Den tilhørte Delfinen-klassen, hvoraf der oprindeligt blev bygget 3 enheder i perioden 1956-1961.

Historie
I 1959 blev der indgået en dansk-amerikansk aftale om et fælles 5-årigt bygningsprogram af skibe, der omfattede i alt 23 skibe til erstatning for enheder, der stod overfor udfasning. Det gav mulighed for bygning af endnu en enhed af Delfinen-klassen. Resultatet blev Springeren, der blev påbegyndt 3. januar 1961, søsat 26. april 1963 og hejste kommando den 22. oktober 1964.

Bådenes deplacement er 575 tons i overfladen og 646 tons i neddykket stand. Længden er 53,9 m, bredden 4,7 m og dybgangen 4,2 m. Periskop-dybde er 11 m. Maksimal dykkedybde var i fred 100 m, medens man under krigsforhold kunne dykke 250 m. Bådenes maskineri var dieselelektrisk, således at dens 2 B&W-dieselmotorer under overfladesejlads virkede som generatorer for elektromotorerne, medens disse under neddykket sejlads fik kraft fra bådens batterier, der vejede godt 100 tons og blev taget ud, før Springeren blev taget på land på Aalborg Søfarts- og Marinemuseum.

Farten var både i ned- og uddykket stand ca. 16 knob og båden har to skruer. En installeret snorkel, der opereres på samme måde som periskoperne, muliggør sejlads med dieselmotorerne, når båden ikke dykker under periskop-dybde.

Springeren er bevæbnet med 4 torpedorør og forsynet med 4 ekstra torpedoer. Springeren blev som den første danske ubåd udstyret med et TCI-ildledelsesanlæg og trådstyrede torpedoer. Ved hjælp af trådstyringen kunne torpedoerne dirigeres og ændre kurs undervejs. Det betød, at man i modsætning til tidligere kunne nøjes med at affyre en enkelt torpedo ad gangen, ligesom man på grund af torpedoernes store rækkevidde var i stand til at skyde på meget længere afstand.

Alle de tekniske installationer i Springeren er den dag i dag bevaret med undtagelse af de 224 batterier.

Springeren - Maritimt Oplevelsescenter er et maritimt museum beliggende i Aalborg, hvis hovedattraktion er ubåden Springeren. Ubåden er i dag dog kun en af 11 udstillinger på museet, som har en omfattende samling af maritime effekter og flere interaktive udstillinger. Museet hed tidligere **Aalborg Søfarts- og Marinemuseum.**

1. Hovedindgang
2. Værftshallen
3. Aalborg Havn
4. Det danske søværn
5. Farvandsvæsenet
6. Modelhallen
7. Styrhuset
8. Skiftende udstillinger
9. Ubåden **SPRINGEREN**
10. Racerbåd - Karin Nielsen
11. Torpedobåden **SØBJØRNEN**
12. Fartøjshallen
13. Kapsejler Djursland 55
14. Lager
15. Legeplads
16. Mødelokaler
17. Aalborg Miniby
18. Kystredningsbåd MRB 23
19. Picnicområde

2

2

PRINSESSAN CHRISTINA

Rute: Göteborg - Frederikshavn
Tonnage: 5696 BRT
Fart: 21,4 kn
Længde: 123 m
Bredde: 19.2 m
Dybgang: 5,15 m
Bygget på: Aalborg Værft no. 180
Byggeår: 1969
Passagerer: 1400
Biler: 300

M/S PRINSESSAN CHRISTINA blev bygget til ruten Göteborg - Frederikshavn umiddelbart efter, man i Europa havde indført nye betegnelser for hovedvejene Skibet fik derfor påmalet "E3" som symbol på, at den var en del af det europæiske vejnet.

M/S JENS BANG
København—Aalborg
København—Aarhus

HALS - EGENSE

4

Over Limfjorden

4 Over Limfjorden

Pontonbroen fra 1863
Det nordenfjordske mundheld 'fjorden skiller' havde tidligere ikke kun en kulturel, men også en åbenlys trafikal baggrund. Helt op til forrige århundrede blev overfarten nemlig klaret med rofærger, der var langsomme, havde lille kapacitet, og som lå stille, når naturens luner ville det.

Stigende trafikmængde i 1800-tallet og en kæntringsulykke i 1862, hvor godt et dusin mennesker omkom, satte gang i planerne om en mere pålidelig forbindelse. I juli 1862 blev det vedtaget at bygge en pontonbro i den 580 meter lange linie mellem Vesterå i Aalborg og Brogade i Nørresundby. Broen blev udført med faste pælebroer i hver ende og med klappartier til den flydende del af broen.

Brodækket bestod af 15 led, der hver blev båret af tre svære pontoner fortøjet til fjordbunden. Et svingparti midtpå kunne åbnes for skibstrafikken.

Anlægsudgiften, der afholdtes af Aalborg by, blev 400.000 kroner foruden en udgift på 60.000 kroner til færgevæsenets indløsning.

4 Over Limfjorden

Pontonbroen blev indviet den 19. september 1863 af kongen og fik efter ham navnet 'Kong Christian den Niendes Pontonbro'. Men først den 14. oktober blev færgelavets monopol ophævet, så broen - fortsat mod betaling - kunne tages i brug af den almindelige færdsel.

Men selv med broen var der ikke skabt fuld sikkerhed for passagen af fjorden. På grund af isdrift eller påsejling skete det ikke sjældent, at partier af broen blev revet løs og taget med strømmen på langfart. I dage eller uger blev overfarten så klaret med bådfart.

Pontonbroen var i alt syv meter bred og kørebanen 4,55 meter. På svingpartiet var køresporet kun 2,5 meter så her blev trafikken afviklet i én retning ad gangen og med vigepligt fra Aalborg-siden.

I de brølende 1920ere blev Pontonbroen en slem trafikal flaskehals. Den blev i 1925 dagligt passeret af i gennemsnit over 15.000 fodgængere og cyklister samt omkring 1.400 køretøjer. Da broen også dagligt kunne åbnes for skibe over 100 gange à 4 minutter, gav det lange kødannelser for vejtrafikken.

4 Over Limfjorden

Gammel pontonbro stadig i brug
Christian IX's Bro står nyrestaureret og bruges hver dag - i Sydamerika.

Den gamle nordjyske nyrestaurerede bro, befinder sig i dag på den anden side af jordkloden. På øen Curacao i det Caribiske Hav.

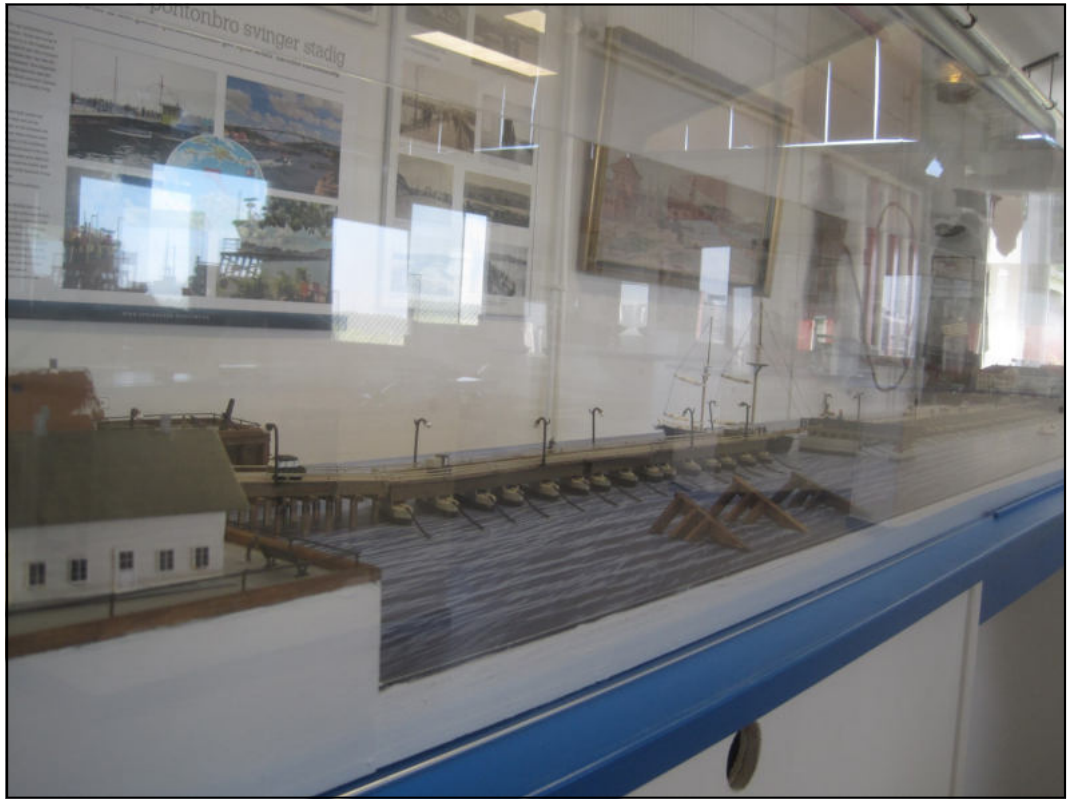
Kong Christian IX har skiftet køn og bopæl. Den gamle pontonbro, som flød mellem Nørresundby og Aalborg for årtier siden, hedder nu Queen Emma Bridge. Og den har rykket pontonerne op og lagt til land i hovedstaden Willemstad på Curacao, en af de Hollandske Antiller. Øen ligger ud for Venezuelas kyst, hvor vandet og vejret vel nok må siges at være varmere, end Limfjorden er.

Et varmt otium
Den 580 meter lange og syv meter brede pontonbro skvulper i dag i det Caribiske Hav omgivet af pastelfarvede bygninger. Her blev broen monteret lige efter importen i 30'erne. Kun 16 af de 52 pontoner kom til øen, resten endte i Kiel. Derfor er de sidste pontoner ikke originale. Den har været under restaurering i knap et år, men fremstår nu lige så flot, som da den var nybygget. Og præcis som da den blev bygget i det 19. århundrede, så kører der ikke biler på broen.

Tung eksportvare
Grunden til, at pontonbroen i dag findes på den anden side af Jorden er ganske enkel: Broen skulle bare sælges, for da tiden og trafikmængden løb fra den gamle flyder, så blev den nye Limfjordsforbindelse bygget. På dækket af et stort fragtskib sejlede broen paradoksalt nok til Sydamerika. Helt frem til midten af 1970'erne hang der et skilt på broen, som påbød fodgængere at gå i højre side samt at svage sjæle skulle passe på søsyge. Da broen blev sat op på Curacao kostede en passage fem cent, hvis man havde sko på, 2 cent, hvis man brugte sandaler - og var man barfodet, var det gratis.

4 Over Limfjorden

Model af den gammel pontonbro



SIEBE
GORMAN

FYLLA
Hovsa-missilet

P542
P530

HORNS-REV

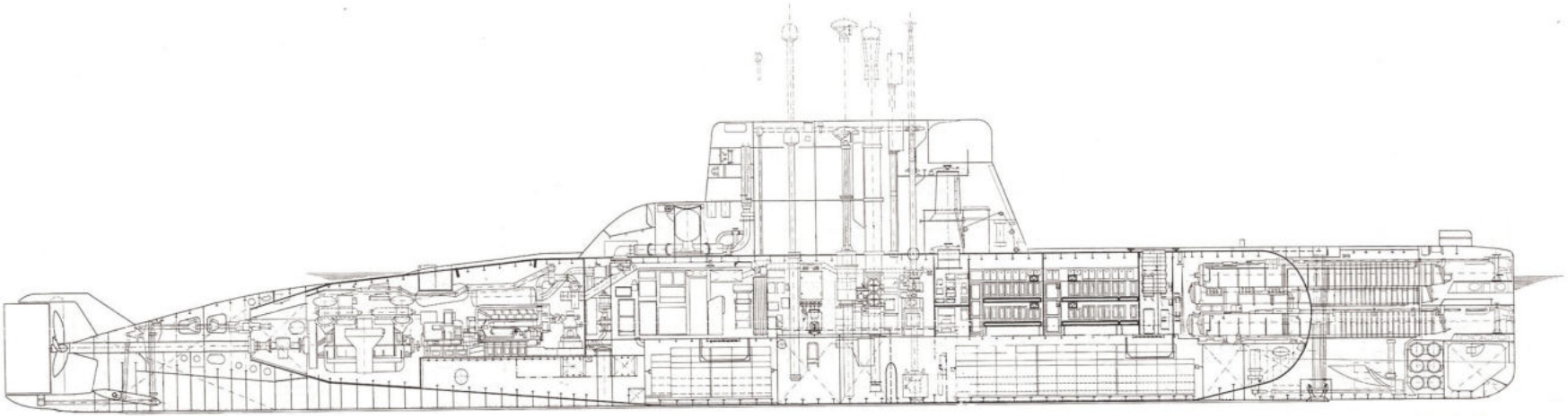
8

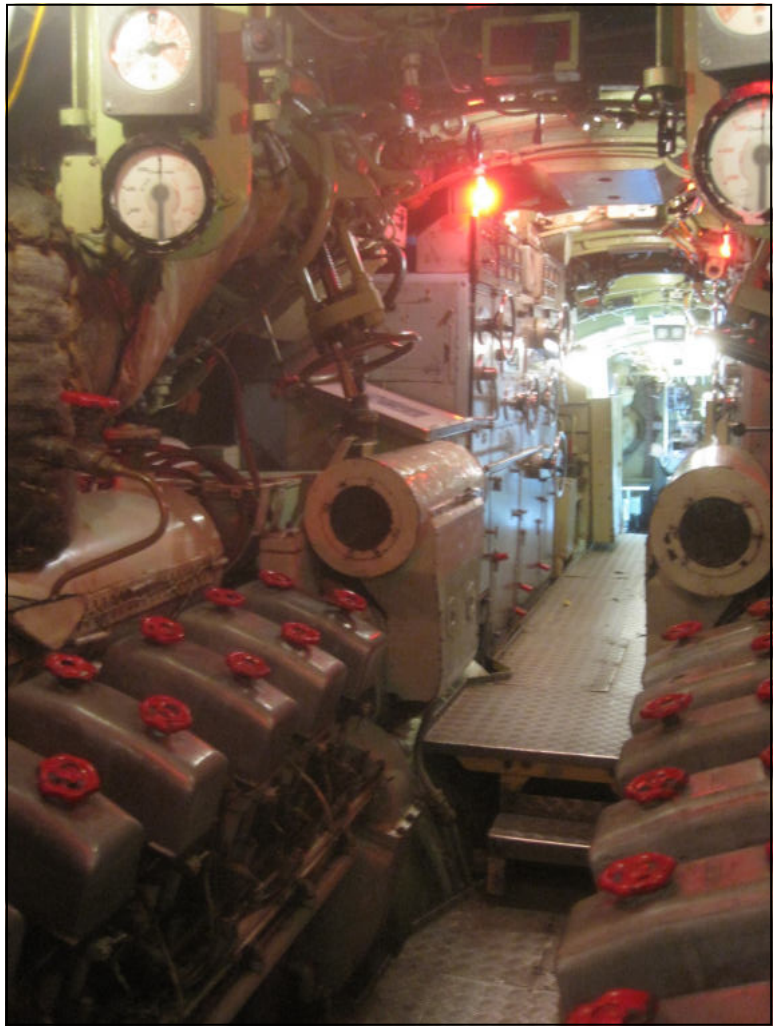
SWEND SKIPPER: SPLITTE MINE BRAMSEJL !!! DER KOM EN IDIOT IND FRA BAGBORD !!!

Besætningen var på i alt 33 mand - 8 officerer, 25 sergenter og menige.
Kaptajnløjtnant Mogens S. Christens (yderst til venstre) med ubådsbesætningen fra "Springeren" på kajen i Bodø efter øvelsen Team Work '92. For flådepersonel på overfladeskibe lignede ubådsbesætningerne ofte noget, som katten havde slæbt med ind. Men de var nogle af de bedste i Nato.

Ubådens indre struktur
Når man kommer ind i ubådens torpedo-rum, fungerede dette samtidig som sove- og opholdsrum for besætningen. Der er i alt 13 køjer samt borde og bænke til 26 mand. I dette rum kan man også se bådens anlæg til nødforsyning med ilt, som skulle bruges, hvis det ved forlis blev nødvendig at fylde båden med vand med henblik på udslusning. Gennem en vandtæt dør kommer man ind i en gang, hvor officersmessen med plads til 8 officerer ligger i bagbords side. I styrbords side er der toiletter og kabys.

Fra gangen er der endvidere adgang til sonar- og radarrum samt radiostation. I gangen er også mandskabets kufferter anbragt. Ved indgangen til kommandorummet ses luftrensningsanlægget, TCI-anlægget og radarmasten. I selve kommandorummet er der 2 periskoper, et navigations- og et kampperiskop. Herudover er der et plotte-bord og plads til to rorgængere. Dybderorgængeren sidder agter i bagbords side, medens siderorgængeren er anbragt forrest i bagbords side. Gennem endnu en vandtæt dør kommer man ud i maskinrummet til diesel- og elektromotorer samt manøvreplads. Herfra går man til udgangen af ubåden i styrbords side.





SØBJØRNEN

SØBJØRNEN er en gasturbine-torpedobåden (GTB) og blev bygget i 1964. Den var den tredje af i alt seks GTB'er af den såkaldte SØLØVEN-klassen.

Dengang var klassen meget unik, fordi GTB'erne var blandt de første både bygget med gasturbiner. Disse var forløberen til de større og mere moderne motortorpedobåde (MTB'ere) af "Willemoes"-klassen. Der er en model af en MTB i en af udstillingshallerne!

SØBJØRNEN blev udstyret med 3 Rolls Royce Proteus gasturbiner på 12.600 HK – en topfart på over 50 knob og en aktionsradius på 300 sømil. Ved lavere fart fx på 10 knob blev fremdriften overtaget af de to General Motor dieselmotorer, hver på 200 HK.

Som en del af den danske flåde efter 2. Verdenskrigen var SØLØVEN bevæbnet med 4 torpedoer, der var over 6,5 meter lange, og 2 gange 40mm Bofors kanoner eller i stedet 2 torpedoer, en 40 mm kanon og et antal miner.

SØBJØRNEN

M-070

19

MOTORREDNINGSBÅD NR. 23

Redningsbåden blev oprindelig bygget åben og forsynet med en 32 HK marinemotor samt årer og sejl. Båden blev ombygget i 1958 og fik herunder ny motor samt overdækning og ratstyring i stedet for rorpind. Båden er synkefri bed hjælp af kobber-luftkasser og vandtætte skodder og vandtætte dæk. De to store lænse-porte agter samt 8 stk. selvlænsende ventiler i bunden sørger for, at vandet hurtigt kommer ud af båden efter bordfyldninger. Redningsbådn har hovedsageligt været stationeret ved Slettestrand, men har haft kortvarige ophold ved Lønstrup og Hirtshals. Båden kæntrede 3. august 1948 under en redningsoperaton, hvorved en redningsmand druknede.