

# Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse

DANSK VETERANSKIBSKLUB

NUMMER 4

JULI 1964

2. ÅRGANG



Den 31. maj 1964  
indviedes verdens  
første veteranskibs-  
rute fra Saxkjøbing  
til Bandholm

S/S SKJELSKØR ved  
ankomsten til Bandholm

## Festlig start af »Veteran-Trekanten«

Som optakt til indvielseshøjtideligheden på havnen i Saxkjøbing, som i dagens anledning var pyntet ualmindelig smukt til fest, ankom baron J. O. Raben-Levetzau i sin skinnende seks-cylindrede Rolls Royce Silver Ghost fra 1911 i spidsen for Maribo Borgervæbning, Todækkerbus og FDF-orkester.

Efter en forfriskning bestående af vin og kransekage afsluttede Veteranskibsklubbens formand rækken af taler med at erklære ruten for åben, hvorefter de indbudte gæster gik ombord i S/S *Skjelskør*, som kort efter lagde fra kaj.

Verdens første veteranskibsroute var åbnet.

I *Skjelskør's* kølvand fulgte en pragtfuld galease med alle signalflag oppe. Det var Nykøbing Falster turistforening, som på denne måde yderligere satte kolorit på indvielsen.

I det flagsmykkede Bandholm fik skibet ved ankomsten en meget festlig modtagelse. Musikken spillede, og imellem lød spredte hurra-råb fra de mange mennesker, der var mødt op. Efter et par taler trakterede Bandholm kommune sine gæster med varme pølser (serveret af »ægte« sørøvere) og en vederkvæ-

gende øl, hvorefter turen fortsatte med Dansk Jernbane-Klubs museumstog, som, efter et par fotostop undervejs, ankom til Maribo station en halv times tid efter afgang fra Bandholm havn.

Ved stationen ventede så todækker-bussen for, som det sidste af de tre befordringsmidler, at afslutte rundturen. Med Borgervæbningens musikkorps i spidsen kørtes gennem det smukke Maribo. Her forlod man musikken og nød den fortsatte tur sønden om Maribo-søerne, gennem det meget kønne lollandske landskab tilbage til Saxkjøbing.

Trekanten var sluttet.

red.

Sommeren er over os. De næste måneder står i feriens tegn. De skulle ofre en dag på Lolland. Der er kønt i denne landsdel. Prøv »trekant-turen« og dermed Deres egen damper. God fornøjelse. God ferie.





## Referat af Generalforsamlingen d. 29. april

Til generalforsamlingen i restaurant »Karnappen« var der mødt 45 deltagere.

Foreningens formand, sekretær M. H. Spies, bød velkommen og foreslog museumshåndværker Poul Bro som dirigent. Poul Bro blev valgt med akklamation.

Dirigenten konstaterede generalforsamlingens lovlighed og gav herefter ordet til formanden for aflæggelse af beretning om foreningens virksomhed i tiden siden den lovstiftende generalforsamling i oktober.

Formanden indledte med at oplyse, at medlems-tallet var på 401, hvilket var et ganske godt resultat i betragtning af, at foreningen var stiftet med 38 medlemmer den 19. april sidste år.

Derpå rettede formanden en tak til pressen, der i den forløbne tid havde vist foreningens arbejde den største opmærksomhed, samt til de firmaer, der havde ydet foreningen støtte på forskellig vis, heriblandt ikke mindst skibsbygmester Koch Jensen, Nyborg.

Hjemturen med *Skjelskør* var blevet så grundigt dækket af dagspresse, radio og TV, hvorfor Spies gik let hen over dette emne.

Det, det imidlertid kom an på nu, var restaureringen af damperen, og hvad maskinen angik var der ingen mangel på arbejdskraft, hvorimod det så noget anderledes ud med resten af skibet. Her var brug for alle de ledige hænder, der overhovedet kunne holde på en hammer.

Bestyrelsen havde i den forløbne tid haft meget at lave, men det var dog lykkedes at gennemføre to arrangementer, nemlig et besøg på B & W-museet og en tur med den svenske Østersøampfærge *Konung Gustaf V*.

Noget af det, der havde lagt mest beslag på bestyrelsens tid, var tilrettelæggelse af køreplanen for »Veterannettet«, og det var omsider lykkedes at lave det sådan, at der blev mulighed for to rundture hver vej om søndagen. Et sejlplansudkast var indsendt til DSB's køreplanskontor, og i sommerkøreplanen ville man kunne finde *Skjelskør's* sejl-tider både på de hvide blade under Lollandsbanen og på de røde blade over skibsruter.

Indvielsen ville finde sted samtidig med sommerkøreplanens ikrafttræden den 31. maj, hvor første tur var forbeholdt særlig indbudte. Skulle damperen imidlertid være i nogenlunde præsentabel stand, måtte arbejdet ombord intensiveres betydeligt. Dansk Jernbane-Klub havde været så flink at sende sit restaureringshold ned til assistance, og det var

vi meget glade for, men det skulle gerne kunne klares af os selv, tilføjede formanden.

Der havde været forhandlet med Teknisk Museum om lån af *Kasa*, men man kunne ikke få lov at foretage en prøveopfyring og var iøvrigt betænkelige ved lånevilkårene. Spørgsmålet havde til sidst løst sig selv, ved at museets repræsentantskab havde afslået at udlåne skibet.

Formanden og næstformanden havde været i Vejle for at besigtige M/S *Hvidbjerg*, idet de benyttede turen til en afskedssejlad med *Christian IX. Hvidbjerg*, der var bygget som damper i 1914, er i stil med *Skjelskør*, men i modsætning til *Kasa* bygget som passagerskib. Et økonomisk grundlag for erhvervelse er ikke til stede, hvorfor man med tungt hjerte måtte se på, at *Hvidbjerg*, som under isbrydning havde fået agterskibet revet op under vandlinien, gik til ophugning.

Trods opfordringer til kritik og forslag til forbedring af meddelelserne havde man intet hørt fra medlemmerne, hvorfor man derfor ikke kunne andet end opfatte dette som udtryk for, at medlemmerne måtte være tilfredse med bladet.

I de sidste par numre havde været bragte spredte efterretninger om udenlandske veteranskibsklubber. Man ville nu se at samle virkelig fyldestgørende materiale sammen om disse klubber og navnlig deres skibe.

Formanden afsluttede sin beretning med at sige, at mange nytilkomne medlemmer til ham havde ytret ønske om, at damperen blev stationeret i København, så medlemmerne kunne foretage ture med den herfra. Han ville derfor gerne fastslå, at det er — og hele tiden har været — meningen, at S/S *Skjelskør* uden for »rute-sæsonen« skal ligge i København, hvor den også har hjemsted, nemlig for at den kan benyttes til medlemsture.

Efter beretningen oplæste kassereren regnskabet og knyttede kommentarer til de enkelte punkter og oplyste til sidst, at gælden var på 17.384,— kroner. Regnskabet blev eenstemmigt godkendt.

Valg af bestyrelsesmedlemmer og revisorer: genvalg, bortset fra civilingeniør M. Rosell, der ikke ønskede genvalg. Hertil kom, at sekretæren ønskede at fratræde sin post som foreningens sekretær, men overtog i stedet posten som redaktør af medlemsbladet. Til supplerung af bestyrelsen blev foreslået: fuldmægtig Børge Andersen, styrmand Chr. Petersen og akademiingeniør Søren Thorsøe, som alle eenstemmigt blev indvalgt.





Foreningens sekretær, Børge Andersen,  
med en stille pipe.

Bestyrelsen består herefter af:

sekretær, cand. jur. M. H. Spies (formand)  
smedemester P. H. Bandholm (næstformand)  
fru Ulla Andersen (kasserer)  
fuldmægtig Børge Andersen (sekretær)  
lektor Jørgen H. P. Barfod  
civilingeniør Ole Crumlin-Pedersen  
fuldmægtig Ole Hembo (redaktør)  
styrmand Chr. Petersen  
akademiingeniør Søren Thorsøe

Revisorer:

advokat B. Svarre Nielsen  
overassistent Poul Ravn

Revisorsuppleant:

bankkasserer K. Ingholt

Afstemning om ændring af lovenes § 9 pkt. 4:

»Valg af medlemmer til  
bestyrelsen i henhold til § 7«

til:

»Valg af formand og medlemmer til  
bestyrelsen i henhold til § 7«

overgik efter nogen diskussion til skriftlig afstemning, som godtgjorde, at formanden vælges af generalforsamlingen og ikke af bestyrelsen selv. Stemmefordelingen var følgende:

Formanden vælges af generalfors.: 33 stemmer  
Formanden vælges af bestyrelsen: 8 stemmer  
Blanke stemmer ..... 1 stemme

Lovenes § 9 pkt. 4 er herefter sålydende:

»Valg af formand og medlemmer til  
bestyrelsen i henhold til § 7«.

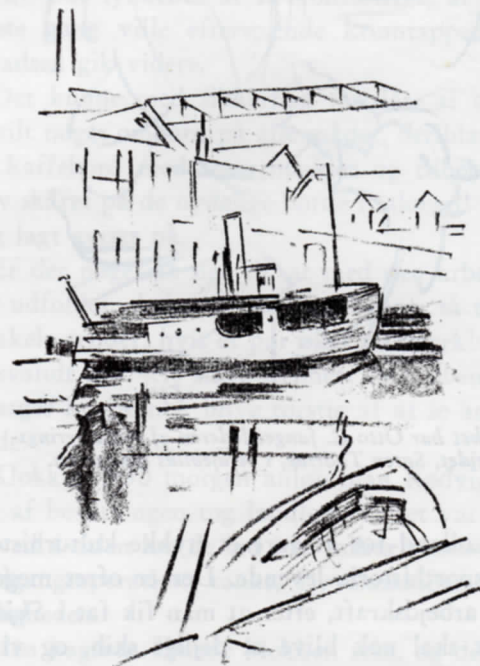
Under eventuelt nævnte turistchef Mørkegaard, Roskilde, endnu en gang fjorden, og at såfremt der på et tidspunkt gaves muligheder for sejlads her, ville Roskilde turistforening gerne være behjælpelig.

Crumlin-Pedersen takkede turistchefen og håbede, man senere kunne udnytte Roskildes tilbud, så foreningen også kunne koncentrere sig her, da Roskilde havn i forbindelse med vikingeskibsmuseet ville være et naturligt sted for karakteristiske andre skibe, men for at komme videre med foreningens formålsparagraf måtte vi først og fremmest betale vor gæld m. v., og jo før vi får dette afviklet, des før kan vi komme i gang med andre spændende opgaver.

Efter enkelte kortere indlæg gennemgik Thorsøe, hvilket arbejde der til nu var udført på *Skjelskør*, hvad der resterede, hvilke mangler der var, samt skibets tilstand med hensyn til tæring m. v., og opfordrede til slut til, at man mødte talrigt op for at give et nap med ved restaureringsarbejdet.

Da der ikke var andre, der ønskede ordet, afsluttede dirigenten generalforsamlingen og takkede for god ro og orden.

Efter generalforsamlingen foreviste entreprenør K. E. Rasmussen sin glimrende farvefilmsoptagelse af *S/S Skjelskør's* ankomst til Langelinie efter den stormfulde tur fra Nyborg. oh.



*S/S Skjelskør* i kanalen ved  
Grønlandske Handels Plads.

Direktør H. Øhrstrøm, Tuborg (th),  
 overrækker formanden den særdeles  
 velkomne check på 15.000 kroner.



## Gave fra Tuborg-fondet

Ved en lille højtidelighed ombord på S/S *Skjelskør* den 8. maj fik foreningen overrakt en check på kroner 15.000 fra Tuborg-fondet, og direktør H. Øhrstrøm udtalte bl. a.:

— Vi har moret os vældigt over den opgave, foreningen har sat sig. Det var morsomt at se den interesse, som medlemmerne har vist for den opgave selv at søge at bevare den gamle dampskibssæra. Det bliver spændende at følge det samarbejde, der er



På dækket har Otto C. fanget lederen af restaureringsarbejdet, Søren Thorsøe, i et øjebliks mediteren.

sket på Lolland for at gøre et stykke kulturhistorisk transporthistorie levende. Der er ofret megen fritid og arbejdskraft, efter at man fik fat i *Skjelskør*. Det skal nok blive et dejligt skib, og vi i Tuborg-fondet synes, at dette initiativ bør belønnes med et kontant beløb. Vi ønsker held og lykke med

skibet og med andre opgaver, Veteranskibsklubben måtte tage op.

I sin takketale sagde foreningens formand, sekretær cand jur. M. H. Spies:

— Danmark var på den ene side det land, hvor dampskibene måtte forsvinde først, fordi vi var de første med dieselmotoren til søs, men på den anden side var Danmark det land, hvor dannelsen af en forening med bevarelse af et dampskib på programmet så mest håbløs ud på grund af den indstilling, der hersker herhjemme til bevarelsen af gamle skibe. Når jeg er ganske særlig glad for gaven fra Tuborg-fondet, er det, fordi jeg tillader mig at betragte tildelingen som et udtryk for, at det officielle Danmark nu definitivt er ved at overvinde »hvad-kandet-nytte-mentaliteten«. Tuborg-fondet indtager nemlig i folks bevidsthed en sådan position herhjemme, at jeg finder det berettiget at tage dens tildeling som et udtryk for den officielle mening.

Til slut tog Crumlin-Pedersen ordet og understregede, at *Skjelskør* er en overkommelig mulighed for at vise dampskibsepoken på en repræsentativ måde, samtidig med at han mindede om, at det også var Tuborg-fondet, der havde været med til at bevare vikingskibene fra Skuldelev for eftertiden.

»Berlingske Tidende« bragte den 26. maj fire tegninger, som Otto C. har tegnet under et besøg på Den kongelige grønlandske Handels Plads, hvor *Skjelskør* gennemgik en grundig ansigtsløftning. Tegningerne er gengivet på siderne 3, 4 og 5 i dette nummer.



## BOUND FOR SAXKJØBING

Om man nu vil kalde mig den usynlige passager eller noget andet, ved jeg ikke, men redaktøren bad mig berette lidt om turen fra København til Saxkjøbing, således at De, kære læser, kunne følge lidt med i, hvorledes turen forløb, og for ikke at være til gene for besætningen og andre, må De betragte mig som »et eller andet« iført et par lykkens galosker.

Nok om det! Jeg lovede redaktøren at sammenfatte indtrykkene i en nogenlunde kortfattet beskrivelse:

Grønlandske Handel, *Skjelskør* ved kajen, mange folk og travlhed, travlhed, travlhed.

80 redningsbælter var ankommet, og kl. 10.00 begyndte tilsynet at stemple bælteerne med »navn og adresse«, men pludselig slap stempelsværten op, og i forvirringen med at fremskaffe ny sværte var der ankommet 2 tons kul, som stod i sække på for-dækket.

Travlhed og atter travlhed med klargøring, oprydning og anbringelse af 108 stk. redningsbælter.

Klokken 13.00 ankom skibstilsynet atter, og sikkerhedsventilen blev blæst af. Duplexpumpen, som der havde været noget kludder med, sprængte en pakning, hvorfor tilsynet ville komme igen klokken 16.00.

Besætningen ankom sidst på eftermiddagen, og den flotte dampfløjte blev afprøvet, men trods ihærdige træk i snoren kom der kun et par gurglende lyde. (»Hvad f..... er der i vejen med den!«).

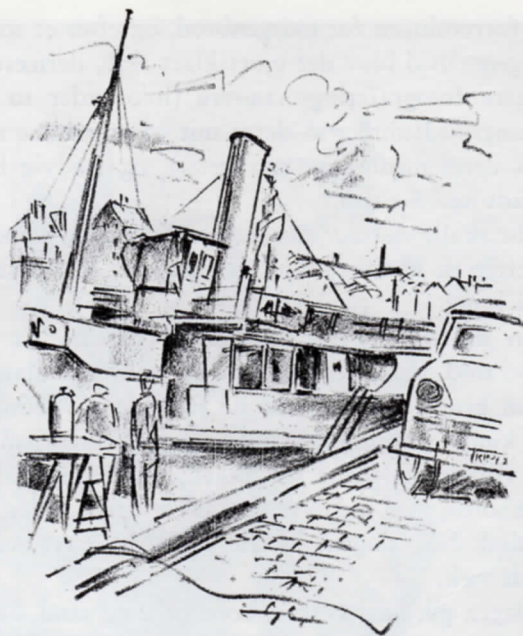
Stoltze besteg styrehusets tag og konstaterede, at fløjten var fuld af snavs. (Men, kære venner, det har andre oplevet før I.) En grundig rensning med det resultat, at en afprøvning blev til stor glæde for alle.

Klokken 17.37, en forsinkelse på 37 minutter, afsejlede man under stor jubel fra de omkringboende, men man har åbenbart haft travlt med at komme afsted, for i skyndingen var agterspringet ikke blevet løst. Dette problem klarede de 75 dampheste dog nemt, for trossen blev revet over.

Med skipper Jønsson og styrmand Rambov på broen og mester Overgaard og fyrbøder Stoltze i maskinen gik man med langsom fart gennem Tran-graven.

Ved Nordre Toldbod passeredes Kongeskibet, og *Skjelskør* kippede med flaget, og denne hilsen besvaredes.

Ind til Langelinie for at hente vor kompasretter, hvorefter man efter ca. en times kompasretning atter gik til Langelinie og lagde til bag DFDS' ny-erhvervede *England*.



Stående på en flåde arbejder de »støjende personer« med rustbankningsapparat, såvel mekanisk- som hånddrevne apparater.

De sidste folk kom ombord, og efter at slæbe-både havde trukket *England* ud af bassinet, kunne lille *Skjelskør* følge efter, dog uden anvendelse af tovbåd.

Fløjten virkede fænomenalt. Farvel København.

En afstikker til Dragør, som igen blev forladt klokken 22.15.

Efter knap en halv times sejlads standsedes maskineriet. Man så et par mand i færd med at hejse et par røde lamper op i masten. Hvad foregår ombord? Det lykkedes at få konstateret, at man en sidste gang ville efterspænde krumtappen, inden sejladsen gik videre.

Det kunne med sikkerhed fastslås, at der blev bestilt noget ombord på alle måder, deriblandt fælles kaffebord med smøremadder og tilbehør, som blev skåret på de nydelige borde i salonen! Der var dog lagt aviser på.

Er der noget at sige til, at med den arbejdsiver, der udfoldes, skabes et vist tørstbehov, så tilgiv en stakkels synder, hvis et par øller på uforklarlig vis forsvandt for jer, kære venner; den ubemærkede ledsager kunne nok blive tørstig af at se andre arbejde.

Klokken 3.30 morgen anløb man Rødvig, og et par af besætningen tog landlov. Vejret var dejligt, og ved 4-tiden løb de ind i en militærmanøvre med landgangsoperation, tanks, flyvemaskiner og hele herligheden.

Men bageren åbnede klokken seks, og det skulle han ikke komme til at fortryde, for den 18 mand store besætning fra *Skjelskør* støvsugede praktisk



talt forretningen for morgenbrød, og efter et solidt morgenmåltid blev der gjort klart skib, dernæst en længere fotograferingsmanøvre (hvorunder to besætningsmedlemmer så deres snit til at rømme med samt deres medbragte knallerter), og Rødvig blev forladt ved 9-tiden.

Nu skulle der for alvor bestilles noget ombord, og efter en håndbajer på dækket blev mandskabet sat i sving.

En kraftig oprydning foregik ombord. Et par mand stod og fumlede med de gamle akkumulatorer og en brugt cisterne, som de støttede på rælingen. Jeg kunne naturligvis straks have fortalt dem, at det ville gå galt, for selvfølgelig tabte de det hele udenbords, men sådan er det: Hvor der handles, der spildes! Nå, tingene skulle alligevel have været smidt væk.

Dagen gik med svaber, brun sæbe og sand. Skure og polere og omvendt. Messing blev pudset, og malerpensler kom i gang sidst på dagen.

8 miles fart mod Bøgestrømmen i et aldeles pragtfuldt vejr med skyfri himmel og klart vand. Gennem det snævre farvand Bøgestrømmen med meget lidt vand, hvorfor rødspættene blev klemt endnu mere flade, end de normalt er.

Under en manøvre med at få hevet en pøs vand indenbords var et besætningsmedlem så uheldig at få pøsen ind under hækken og kunne på grund af det kraftige sug ikke få den trukket ud igen, hvorfor det blev nødvendigt at standse maskinen for at få pøsen indenbords — uden vand.

Travlheden voksede fantastisk, efterhånden som damperen nærmede sig Bandholm, hvor mange mennesker var mødt op for at tage imod. Efter at have ligget til kaj her i 5—10 minutter, blev stævnen vendt mod Saxkjøbing.

Ved Oreby gik lods Svane ombord og førte os til Saxkjøbing, hvor vi svajede og lagde til kaj klokken ca. 21.00 under almindelig jubel og hurra-råb, samtidig med at tanken blev fyldt op med frisk forsyning af ferskvand, og vi fik etableret lys fra land.

Nogle gik i land for at sove, og andre gik omkuld på dørken, dødtrætte efter en arbejdsom nedfart, og overgav sig i Morfeus' arme.

Det sidste, jeg vil berette, må nærmest betegnes som en meget brat opvågning.

En eller anden morsom sjæl vækkede os næste morgen klokken 7. Hvilket tidspunkt!! Men det var ikke alt. Vi blev vækket af skibets nyerhvervelse: et mekanisk tågehorn fra *Svitzer!* S. T.



LANTERNER

*Jver C. Weillbach & Co.*

GRUNDLAGT 1755  
NAUTISKE INSTRUMENTER

AMALIEGADE 30 . \*MI 5927

KØBENHAVN K. • TELEGRAM: COMPASWEILBACH

## Turen med KONUNG GUSTAF V

Samtlige deltagere i foreningens sidste arrangement, turen med tågfærjan *Konung Gustaf V*, fik en dejlig dag. Men allerede optakten, S. J.s svar på formandens henvendelse, lovede godt. Således skrev sektionsforestanderen A. F. Georén, Statens Järnväger, tågfærjedriften, bl. a.:

»Betr. studiebesök.

Jag vill hälsa föreningens samtliga medlemmar välkomna att bese fartyget. Under överresan står såväl fartygsbefålet, med befälhavaren i spetsen, som maskinbefålet, med maskinchefen i spetsen, till disposition såsom ciceroner åt föreningens medlemmar, (i den mån deras tjänsteåligganden medger detta), att bese fartyget från bryggdäck ner till maskineriavdelningen. Om jag själv hade haft tillfälle att deltaga skulle jag

med nöje själv ha visat omkring och berättat lite om fartygets historia. Tyvärr är emellertid detta ej möjligt just söndagen den 26. april för mig.«

Dette var en imødekommenhed, ingen på forhånd kunne have forventet, og brevet sluttede endda med en lykønskning:

»Det var interessant att tage del av Meddelelse Nr. 5, särtryck från Maskinmestern Nr. 9/63, samt tidningsartiklarna och jag vill verkligen gratulera Dansk Veteranskibsklub till ett så förnämligt förvärv som den gamle »Skjelskør«. Jag är övertygad om, att den kommer att bli en stor attraktion under kommande tider, då just ångfartyg med deras rogivande gång till sjöss blir allt större och större sällsynthet att färdas med för sjöresenärer, då den billigare dieseldriften av fartyg ju numera helt slagit igenom.«



I anledning af veteranskibsklubbens besøg kom *Konung Gustaf V* ind med alle signalflag oppe, et usædvanligt smukt syn i det klare solskin.

Færgen førtes af kaptan S. E. Wirfält, og hvis man nogensinde har følt sig velkommen ombord på et skib, var det hos ham.

Deltagerne benyttede sig effektivt af tilladelsen til at bese skibet. Der var vist ikke det sted, der ikke blev undersøgt, om det så var rummet, hvor skruerakslerne løb. Især beundrede deltagerne de sølvbeslåede dørhåndtag.

Færgen udmærkede sig ved en usædvanlig rolig gang såvel som ved en enestående komfort, hvortil kom en udsøgt høflig betjening overalt. Men et længere referat vil iøvrigt næppe være på sin plads, idet en sådan tur simpelthen skal opleves. *Sp.*

## Om Medlemsbladet

»Meddelelserne«, som i begyndelsen blot bestod af en enkelt duplikeret side, har efterhånden vokset sig store i såvel sideantal som oplag, hvilket sidste naturligvis skyldes den glædelige og fortsatte stigning i medlemstallet.

Med den udvikling, »Meddelelserne« her har gennemgået, er vi nu nået til det punkt, hvor den hidtil anvendte trykteknik — bogtryk (klicheer) og duplikator — må siges at være lidet tilfredsstillende, og derfor er det, at De i dette øjeblik holder det første bogtrykte MEDLEMSBLAD i Deres hånd.

Bladet vil forsøgsvis blive udsendt med fire numre årligt.

Det er vort håb, De vil tage vel imod medlemsbladet i den nye udførelse, det her har fået.

☆

Medlemstallet var ved redaktionens slutning vokset til 426.



Gallionsfigur fra orlogsskibet »FREDERIGUS QUINTUS« anno 1753

Aftryk af ovenstående tegning på kunsttrykpapir i formatet 44 x 31 cm kan rekvireres gratis hos Dansk Esso A/S. Serien omfatter ialt 6 danske gallionsfigurer, tegnet af Karl Larsen og med forklarende tekster af Gorm Benzon.

DANSK ESSO A/S • SCT. ANNÆ PLADS 13, KBH. K • TLF. CE. 2890  
INTERNATIONAL BUNKEROLIE • ESSOMARINE LUBRICANTS



**NORDISK ELEKTRICITETS SELSKAB**

Aktieselskab

Ellebjergrvej 50 - København SV - Tlf. (01) 30 02 22  
Aalborg - Århus - Haderslev - Nykøbing F. - Odense



## Gaver til foreningen

I forbindelse med restaureringen og vedligeholdelsen af vort »flagskib« har *Valvoline Oil A/S* foræret os rustbeskyttelsesmidlet *Tectyl*, og *A/S ESAB* har vederlagsfrit udlånt os elektrisk svejseværk med OK elektroder. *Trans-Kosan* har lånt os gasanlæg med tilhørende varmeovne, og *A/S Dansk Ilt- & Brintfabrik* har uden beregning leveret brændstof til skærebrenner m. m.

*Bola Maskinfabrik* har vederlagsfrit afdrejet stempelstangen til maskinens højtryksylinder, hvortil kommer, at *Det Danske Rengørings Selskab A/S* har udlånt os industristøvsuger, stige og rengøringsartikler. Firma *M. Clausen A/S* har taget mål til skorstenshætte, til pressenning over jollen og kassen med redningsbælter på båddækket og sørget for gratis leverance. *Teknisk Plastværk*, Havdrup, har indmeldt sig som livsvarigt medlem og leveret os 5 glasfiberredningsflåder i forbindelse hermed.

*A/S Lyac* har foræret en 12 volt akkumulator, hvilket svarer til spændingen på lysmaskinen, og VHF-senderen, som ingeniørfirmaet *M. P. Pedersen* har udlånt til nedturen, kan således fungere, samtidig med at vi kan anvende de forskellige typer glødelamper, vi har i lanterner m. v. Disse glødelamper har fabrikant *Søren Madsen, S M-Lampen*, skænket til formålet.

*A/S Em. Z. Svitzer's Bjergnings-Entreprise* har foræret os et mekanisk tågehorn, og firma *Hertzums Bogtrykkeri* har gratis leveret os 200 stk. plakater, og for at kunne fortøje *S/S Skjelskør* forsvarligt har *A/S Jacob Holm & Sønner* skænket os nødvendigt tovværk.

På *Dansk Veteranskibsklubs* vegne vil bestyrelsen gerne bringe sin hjerteligste tak for den store støtte.

BRUG  **CALTEX** OIL A/S

**BUNKEROLIE OG  
MARINE SMØRE-  
PRODUKTER SAMT  
AUTOMOBILIER**

## Prospektkort

Husk at kassereren har brevkort med billede af damperen. Prisen er stadig kun kr. 0,50 pr. stk. Men aftager De 25 stk. eller derover, reduceres prisen til kr. 0,40 pr. stk.

## Beklagelig fejltagelse

Størstedelen af sidste meddelelse indeholdt desværre nogle forkerte oplysninger om *Konung Gustaf V*. Sektionsforestandere, civilingeniør A. F. Georén meddeler i et brev til foreningen følgende:

»Av någon anledning har några mindre felaktigheter insmugit sig i Edert meddelande Nr. 3/64. Färjan »Konung Gustaf V« byggdes såsom koleldat ångfartyg, dess oljeeldning installerades först år 1963. Tågfärjan »Trelleborg« fanns ej »i de første aar«. Den levererades nämligen från Helsingörs Skibs- og Maskinbyggeri först 1958. Under åren 1910–1944 seglade på Sassnitz-leden, förutom »Drottning Victoria« och »Konung Gustaf V«, de tyska färjorna »Deutschland« och »Preussen«. (Tågfärjan »Starke« tillkom år 1931). På sommarleden Trelleborg—Travemünde har huvudsakligen »Drottning Victoria« varit insatt men även »Konung Gustaf V« har seglat där vissa år.«

Desuden stod der under billedet *Gustav*, — der skulle naturligvis have stået *Gustaf*. Sp.



## Særkuverter

fra Saxkjøbing-Bandholm-  
rutens åbning

Specielt fremstillet kuvert med filatelistisk frakering og fin håndstempeling (indvielsesdagen søndag den 31. maj) samt med ruteåbningsstempel haves på lager og kan, så længe det begrænsede oplag rækker, rekvireres hos kassereren eller sekretæren.

Prisen er kr. 7,00 pr. stk.

## Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse

DANSK VETERANSKIBSKLUB

Stiftet 19. april 1963.

### KASSERER:

fru Ulla Andersen, Lyngparken 5, Kgs. Lyngby,  
telf.: (01) 98 33 33, giro: 713 45

### SEKRETÆR:

fuldmægtig Børge Andersen, Lyngparken 5,  
Kgs. Lyngby, telf.: (01) 98 33 33

### MEDLEMSBLADETS REDAKTION:

Randrupvej 23, København - Valby

### REDAKTØR:

fuldmægtig Ole Hembo (ansvh.)

### MEDLEMSKONTINGENT:

ordinære medlemmer .. kr. 15,00 årligt  
støttemedlemmer ..... kr. 100,00 årligt  
livsvarige medlemmer . kr. 1000,00 een gang for alle  
Bladet udsendes gratis til foreningens medlemmer