

Dansk Veteranskibsklub

S/S SKJELSKØR runder 50

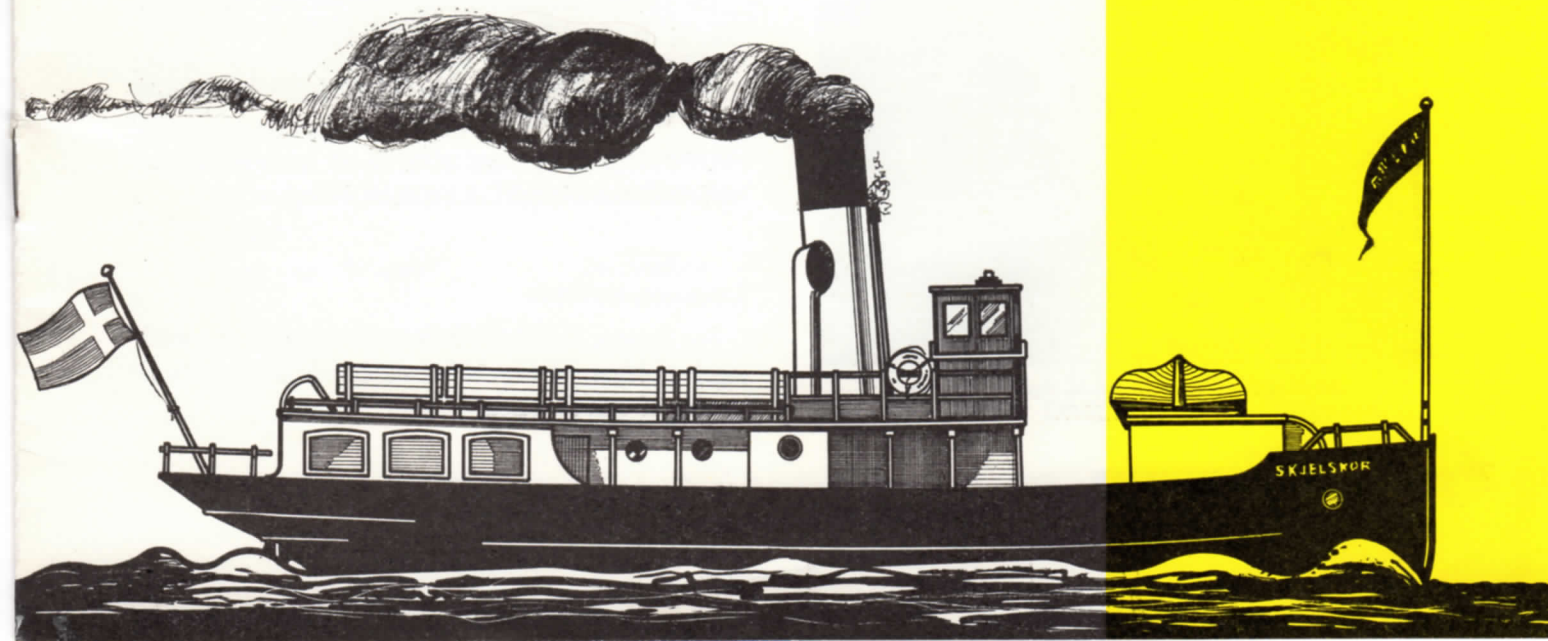
Anno 1915, den 15. marts foretog dampskibet sin første tur fra Skelskør til øerne og har igennem de mange år indtil 1962 trofast betjent sin rute. Den tilhører nu vor forening og vi ønsker den mange gode år som veterandamper.

MEDLEMSBLAD FOR
FORENINGEN TIL
GAMLE SKIBES BEVARELSE

3. årgang

2

April kvartal 1965



Fra den gamle protokol

Bestyrelsesmøde Fredag d. 13. November 1914:

»Det vedtoges fra og med næste Uge at lade Baaden afgaa herfra Torsdag Eftermiddag og gaa fra Omø Fredag Morgen for at Befolkningen paa Øerne kan faa saa langt Ophold i Skjelskør som muligt i den mørke Tid af Aaret.

Endvidere vedtoges et Andragende til Sogneraadet paa Agersø om at foranledige en Forbedring af Besejlingsforholdene paa Agersø inden den nye Baad begynder sin Fart.«

Bestyrelsesmøde Fredag d. 20. November 1914:

»Det vedtoges at lade den nye Baad forsyne med Vandtank og Slæbebue, samt at lade den projekterede Afdækning med Seildug imellem Bakdæk og Skærm-dæk erstattes af Jærnskot med Lemme.«

Bestyrelsesmøde Torsdag d. 4. Marts 1915:

»Der forelaa Meddelelse om, at Damperen kunde ventes afleveret Mandag eller Tirsdag førstkomende, men da det ansees for heldigere at vente nogle Dage, vedtoges det at fastsætte den endelige Prøvefart til d. 13/14 i denne Maaned.

De nye Billettaxter fastsættes fra den Dag den nye Baad gaar ind i Farten saaledes:

Skjelskør – Agersø 70 Øre

Skjelskør – Omø 90 Øre

Agersø – Omø 50 Øre

saaledes at Returbilletterne bortfalder.«

Bestyrelsesmøde Torsdag d. 11. Marts 1915:

»Der forhandlede og aftaltes det fornødne angaaende Rejsen til Svendborg i Anledning af Modtagelsen af den nye Baad.

Derefter drøftedes de nye Fragttaxter, hvor Forslag forelagdes, rettedes paa enkelte Punkter og derefter vedtoges til Ikrafttræden samtidig med den nye Baads Igangsættelse.

Persontaxterne godkendtes af den samlede Bestyrelse saaledes som vedtagne paa det foreløbige Møde den 4. ds. til Ikrafttrædelse samtidig med at den nye Baad gaar ind i Ruten.

Børn under 12 Aar halv Taxt.«



SKJELSKØR's første tur til Agersø og Omø den 15.3.1915.

Bestyrelsesmøde Torsdag d. 18. Marts 1915:

»Documenter vedrørende den nye Baad blev under-skrevet paa Toldkammeret.

Sager af Betydning forelaa ikke.«

Bestyrelsesmøde Fredag d. 14. Januar 1916:

»Der forelaa Tilbud om Køb af den gamle Baad for 1250 Kroner. Det vedtoges, at den ikke sælges foreløbig under 1500 Kroner.«

Bestyrelsesmøde Fredag d. 7. April 1916:

»Den gamle Damper er siden sidste Møde solgt for 1400 Kroner med Tillæg af 100 Kroner for en Reserveskrue m. m.«

hist-



Fiskerimuseum i Roskilde?

Dansk Fiskeriforening ejer en værdifuld samling af modeller og originalstykker vedrørende fiskeriet i danske farvande.

Denne samling er udstillet i lokaler i en baggård i København under meget ringe forhold, og det er forståeligt, at Fiskeriforeningen har de største ønsker om at bedre mulighederne for at fremhæve samlingen.

Man har i flere år arbejdet med spørgsmålet om at flytte ud til en større provinsby, og som det seneste har man indledt forhandlinger med Roskilde kommune om et egnet sted til samlingerne.

F.eks. ville man på havnen kunne udstille »veteranfiskerbåde« i original, enten i vandet ved en bro, eller anbragt »tørt« på land, alt efter forholdene.

Hvor selve samlingerne kan eller skal være, er endnu ikke afgjort, men i første omgang tænker man sig et sted i nærheden af domkirken.

At få Dansk Fiskeriforenings Museum placeret i domkirkebyen må betragtes som en værdifuld mulighed for at kunne sammenligne mellem vor tids mindre fartøjer og vikingeskibene.

Crumlin.

Vi siger tak til

De Danske Redningskorps for fyldning og reparation af de skumslukkere vi har ombord.

Fabriken LYAC A/S for tilsagnet om levering af 2 stk. akkumulatorer.

DFDS for tilsagn om effekter til udsmykning fra M/S DRONNING ALEXANDRINE.

S. T.

Legatportion

Fra Jørgen Pades mindelegat har foreningen modtaget et legat på kr. 500,- til den fortsatte istandgørelse af skibets salon.

Generalforsamling

Datoen for den ordinære generalforsamling er nu fastlagt, og bestyrelsen indkalder derfor til

ORDINÆR GENERALFORSAMLING

onsdag den 28. april d.å. kl. 20.00

i

Vægtergårdens Foredragssal

Axeltorv nr. 6, st. tv.

København V.

med følgende dagsorden:

- 1) Valg af dirigent
- 2) Beretning
- 3) Regnskab
- 4) Valg af formand og medlemmer til bestyrelsen i henhold til § 7
- 5) Valg af revisor(er) og revisor-suppleant(er)
- 6) Eventuelt.

Ad pkt. 3. Det reviderede regnskab er fremlagt til gennemsyn hos kassereren.

Ad pkt. 4. Ved sidste generalforsamling var fire af bestyrelsens medlemmer på valg, fru Ulla Andersen, smedemester P. H. Bandholm og lektor J. Barfod genvalgte, medens civilingeniør M. Rosell ikke ønskede genvalg. Fuldmægtig Børge Andersen, styrmand Chr. Petersen og akademiingeniør Søren Thorsøe nyvalgte.

Efter lovene er civilingeniør O. Crumlin-Pedersen og fuldmægtig Ole Hembo på valg, og begge er villige til at modtage genvalg.

Som tidligere meddelt har ingeniør A. Stoltze i juni 1964 afløst cand. jur. M. H. Spies som fungerende formand. Ifølge lovene skal formanden vælges af generalforsamlingen, og bestyrelsen anbefaler varmt, at ingeniør A. Stoltze får mandat til at fortsætte som formand.

Da lovene forudsætter, at »halvdelen« af bestyrelsens 9 medlemmer er på valg hvert år, foreslår bestyrelsen, at mandatet for akademiingeniør Søren Thorsøe forlænges for et år, således at der næste år vil være 5 medlemmer af bestyrelsen på valg.

Det bemærkes: »Forslag fra medlemmerne om tilføjelse til dagsordenen, samt forslag til bestyrelsesmedlemmer, skal være tilgæet bestyrelsen senest 7 dage før generalforsamlingen.«

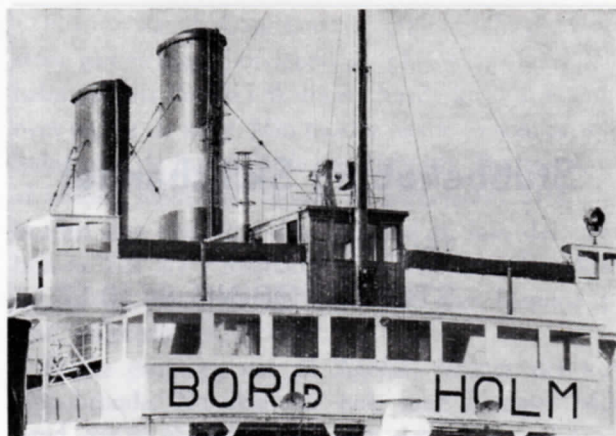
Stemmeret er iflg. § 9 betinget af at medlemskontingent er indbetalt, hvorfor gyldigt medlemskort bedes medbragt.

Vel mødt den 28. april!

Bestyrelsen.

Ved adresseændring

beder vi Dem venligst erindre også at meddele dette til foreningen. Tak.



Gammel dansk veteran er gået til ophugning

Det vakte stor sorg, da det i 1964 blev kendt, at gamle CHRISTIAN IX fra DSB blev udbudt til salg, og mange ventede dengang, at færgen ville gå til ophugning.

Men alle bekymringer blev gjort til skamme, idet færgen blev solgt til svensk reder, men forblev dog stadig under dansk flag, idet færgen omdøbtes til BORGHOLM af København.

Efter endt ombygning i Fredericia gik færgen ind i sin nye rute mellem Oknö-Borgholm.

En pludselig forlegenhed for færger førte til købet af CHRISTIAN IX, som kun skulle sejle på sin nye rute i een sæson.

Derfor måtte færgen i januar måned tiltræde sin sidste rejse til Ystad for ophugning hos firmaet Persöner & Co.

Færgen var en ypperlig repræsentant for »Plyds- & Klunketiden«, men dette betyder intet for ophuggeren, som i løbet af meget kort tid vil forvandle CHRISTIAN til jernskrot.

s/t

s/s SKJELSKØR's byggeplade



er af hensyn til evt. souvenirsøgende, søgænde »pirater« nedtaget fra skottet og opbevaret »et eller andet sted« på land.

Stubbekøbing Skibshandel

TELEFON

STUBBEKØBING 84 10 17

POVL JENSEN

Blikkenslagermester

Orebyvej 37

Saxkjøbing

Telf. 89 43 01

LILLEBILER og

TURISTVOGNE

v/ CARL PEDERSEN

Gåsetorvet 17

Telf. Saxkjøbing 89 41 44

HILSEN

fra

Landinspektørkontoret

i SAXKJØBING

Leif Borre

MØBELHANDLER

Guldborgvej - Rørbæk

Telf. Saxkjøbing 89 45 03

De rigtige møbler –

til de rigtige priser

Kaj Hansen

INGENIØR – MURERMESTER

Rosenvang 14 ☆ Tlf. Saxkj. 89 44 08

A/S

Svendborg

Skibsværft

H. A. Hansen

aut. GAS- og VANDMESTER

NAMSOSVEJ 1 - MARIBO

Telf. 188

DAMPEREN SKJELSKØR

- Den sidste, der sejlede til øerne Egholm, Agersø og Omø

Et kvarter før fire stod provstinden og kikkede ud gennem spisestuevinduet i præstegården. Var kaptajn Balle i rette tid, eller var han forsinket? Et kvarter før fire plejede damperen SKJELSKØR at dreje om Slagternæsset, den fremspringende pynt ved den smalle forbindelse mellem yder- og inderfjorden. Først så man røgen og lidt efter skibets stævn.

Da jeg var barn, var SKJELSKØR det eneste dampskib på den kant af landet, ellers var alt med sejl. Fire gange om ugen sejlede damperen om morgenen fra havnepladsen i Skelskør til Agersø og Omø, og om eftermiddagen tilbage igen. To gange om ugen gjorde den en dobbelttur.

Hvad år dampskibsfarten på øerne Egholm, Agersø og Omø begyndte, ved jeg ikke, men endnu boede oppe i Gammelgade min barndomslegekammerat Immanuels bedstefar, der havde ført smakken, der sejlede på Kiel. Han har også bygget det skib, der pryder Skelskør kirke.

Da farfar var distriktslæge i Skelskør fra 1855-71, var der ingen fast forbindelse mellem øerne og Sjælland. Skulle han på en af sine vaccinationsture eller til en vanskelig fødsel, måtte han med hestevogn køre ud til Stignæs og derfra med åben båd sejle over til øerne.

Som børn fik vi een gang hver sommer lov til at gøre en tur med damperen. Engang var mormor med, søen var lidt hård, så turen blev afbrudt på Agersø, hvor vi spiste vor medbragte frokost. – Var vi heldige at komme med på provstesyn, var det jo en heldagstur af rang, frokost i præstegården på Agersø hos pastor Gerding (specialist i dværghøns) og middag hos præsten på Omø.

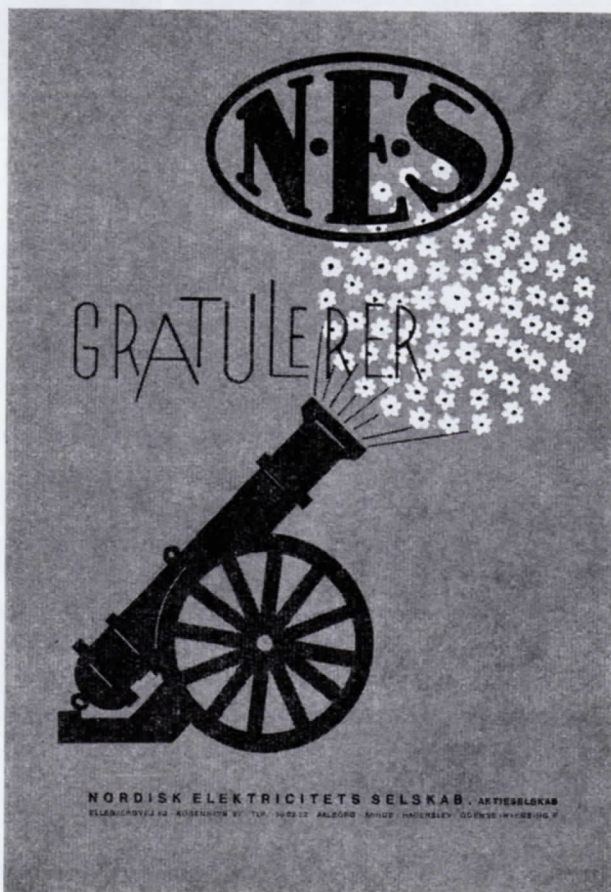
I de første år, vi kom der, hed sognepræsten Fleuron. Pastor Fleuron var, efter hvad jeg senere har erfaret, Omøs mest elskede sognepræst, skolelærer, sognerådsformand og invalid. Dette har måske været medvirkende til, at han fik det rette sind. Ifølge Christian den V's Danske Lov kan man ikke blive præst, når man er invalid, men når man har F til oldemor, som man plejer at sige, går det jo, og biskoppen over Sjællands stift var hans onkel og provsten hans fætter, og så var Omø dengang *meget* langt fra kultusministeriet i København.

Medens jeg er ved den kirkehistoriske del af mine erindringer om damperen SKJELSKØR, kan jeg ikke undlade at fortælle en lille oplevelse fra Omø. Den er omtalt i bogen »De danske Øer«, og sand er den:

Fleuron var død, og kort tid efter skulle der være stort gammeldags bondebryllup på Omø. Onkel Vilhelm (provst Bondo i Skelskør) havde lovet at komme over og vie de unge. Min moster havde jo som provstinde en af de første gårdejere til bords. Da de gik ud af kirken, sagde min moster til gårdejereren: »Hvor er bruden dog nydelig.« »Ja, såmænd er hun det, men hun er lidt lav i møjfaldet,« svarede han. En sådan sandfærdig bemærkning hører vist kun hjemme på små, isolerede øer.

Første gang jeg var på Agersø, fandtes der kun vippebrønde. Nu skal der nok være kommet både vand, gas og elektricitet, men de gammeldags »lokummer« i et udhus er heldigvis bevarede.

Sejlturen med damperen SKJELSKØR var en skønhedsåbenbaring, som den næste generation går glip af. Først sejlede man ud fra Skelskør havn. Damperen havde sin fortøjningsplads lige over for toldboden. Svære ind- og udgående strømme vanskeliggjorde ofte manøvreringen, men ud kom den altid. Når man havde passeret de to ret store og brede havnemoler om bagbord og de skønne gamle strandhaver om styrbord, købmand Lotzs, fabrikant Heilmanns, muremester Schmidts, og hvad de nu hed allesammen. Bedst kendte jeg naturligvis skipper Carl Hansens have. Ved hans skibsbro havde jeg i mange år min båd liggende. Vi børn kaldte ham aldrig andet end skipper Adrian efter Holberg.



»Et er et søe-kort at forstå,

et andet skib at føre«. –

kom man ud på yderfjorden. Her lå Heilmanns dejlige båd IDO fortojet. Dengang en lystsejler, der var kendt og omtalt fra Kalundborg til Svendborg, og lidt syd for den lå postkontrollør Bergs sejlbåd, den var lidt mere beskeden. I mange år gav han afkald på at blive postmester blot for ikke at blive forflyttet fra Skelskør. Han elskede havet.

I den vestlige ende af inderfjorden passerede man Kidholm – eller Kyholm – hvordan men nu staver det, og lige syd for denne ligger det skønne Borreby, måske bedst kendt fra H. C. Andersen's »Vinden fortæller om Valdemar Daae og hans Døttre«.

Forbindelsen mellem inderfjorden og yderfjorden er en ret smal rende. I 1284 lod Erik Glipping den spærre med sten og egetræsbjælker. Her skulle damperen ændre kurs lige fra sydvestlig til nordvestlig retning, og manganen et skrueblad er i tidens løb blevet slået af imod Erik Glippings stensætning. I 1906 eller 1908 blev renden uddybet og store sten og gammelt egetræstømmer blev fjernet. Jeg var så heldig fra skipper Adrian, der havde været med til uddybningen, at få et stykke egetræ af det, der var nedlagt i 1284 – det står nu på min bogreol forarbejdet til to lystestager.

Såsnart man er kommet forbi Slagternæsset, som dette sted kaldes, kan man se Storebælt. Udefra er den hele inderfjord skjult, men nu kan man se yderfjorden, om styrbord lodshuset, hvor i sin tid igennem 150 år fastlods Jens Jensen, hans far og farfar residerede, og ret forude Storebæltets blinkende vande.

Damperen SKJELSKØR's fører gennem mange år, lods Arthur Møller bor nu ude i lodshuset.

I yderfjorden lå på den nordlige side skipper Adrians grusgrav. Herude har jeg tilbragt mange timer. Skipper Adrian havde en stor båd, som han sejlede grus med, den hed SHAMROCH efter den berømte klippers. Det var en god øvelse for en dreng at sejle den fuldt lastet med grus tilbage til havnen. Når lodshuset var passeret, kom man ud i Storebælt og ret for lå Egholm, øen berømmelig for sine måger og for Kumbel. Lidt sydligere Agersø, vel nok den ø, der har den dejligste vestkyst i Danmark. Syd om Agersø og vest for denne er Omø sund, et af de dybeste farvande i Danmark. Her strandede i 1905 den russiske flåde på en grund kaldet Vengeance-grunden. – Under den anden verdenskrig lod Hitler 3 store sandpumpere grunden fjerne. En stormnat genskabtes den – træerne vokser ikke ind i himlen. – Ja, nu løber pennen fra mig, og jeg må tænke på mandskabet om bord på damperen.

Kaptajnen hed i mine unge dage Balle, maskinmesteren havde vi leget med som børn, så vi fik jo senere lov til meget om bord.

Kaptajn Balle havde guldtræsset kasket. Det var et symbol på hans værdighed. Han kunne have haft en større løn, om han havde sejlet som postfører med to sølvsnore om huen, men det ville han ikke. Som kaptajn kun guld på huen.

Aldrig har jeg fået så varm en bajer, som vi fik den om bord hos Balle. Der stod en 3–4 kasser øl på fordækket, undertiden dækket med en presenning, undertiden udækket. Havde øllerne været udsat for fire timers julisol, var de strenge at drikke, men både kaptajnen og maskinmesteren kunne drikke dem, hvor varme de end var.

Da Balle i 1910 hørte, at jeg skulle læse til læge, blev han meget ivrig for at vise mig sit højre lår, hvor han havde et kæmpear på ca. 15×15 cm. Det stammede fra engang han som dreng var blevet bidt af en hund med hundegalskab. Hans mor bragte ham op til distriktslægen dr. Krebs. Han fortalte, at han først var blevet vist ud i venteværelset og efter et kvarters forløb blev han kaldt ind igen. Farfar stod da med et stort gloende jern (ferrum candens) i hånden og brændte hele såret ud. Narcose kendtes ikke i Skelskør dengang.

Ja, i Skelskør har jeg haft forbindelser både langt bagud i tiden og fremad.

Min første udflugt med min hustru for nu snart 50 år siden gik til Agersø, hvor vi spiste frokost på samme sted, som mange år tidligere. – Det sidste år, damperen SKJELSKØR endnu var i fart (i 1962), sejlede min kone, en af mine døtre og jeg til Omø, hvor vi boede hos havnefogeden, Sofus, og hans hustru, Ingeborg. Sofus er Dannebrogsmænd, den eneste dekorerede på øen, hyggelige og gæstfri er de begge. Vi havde 14 dejlige dage derovre. Om aftenen gik man tur (5 minutter) til »Kystens Perle«, en bæk, hvor man kunne sidde og se ud over vandet og drikke en høkerbajer. Om morgenen cyklede vi over til vestkysten. Her så jeg et meget sjældent, smukt og elegant syn, et stenpikkerpar med sine fire unger på en hegnstråd. Der kommer så få mennesker derover, at fuglene næsten ikke er sky. Da jeg lidt senere svømmede ude i bæltet, kom to marsvin forbi, – hvor var de elegante i deres bevægelser.

Bevar os vel - for gamle både!

Tempo BÅDE

90 01 15

Nye får De hos os.

BESØG



SKELSKØR
SOLSKINSBYEN
: LYSTSKOVEN :
KOBÆK STRAND
AGERSØ : OMØ

Plakat fra Skelskør med damperen som det naturlige træk i havnebilledet.

**RØSNÆS HAVNS
SKIBSPROVIANTERING**

Telf. RØSNÆS 57

KARL ANDERSEN

SKIBSHANDEL

BANDHOLM

ERIK KRÆMMERGAARD

SKIBSPROVIANTERING

Nørregade 3

Telf. Hirtshals 63

A/S BDR. LARSEN

SKIBSPROVIANTERING

ØSTERBY HAVN

TELF. NR. 11

POUL E. NIELSEN

SKIBSPROVIANTERING

Amaliegade 48 - København K - Telf. Mi. 2637

STØT

DANSK ARBEJDE

AXEL LAURITZEN's EFTF.

v/ HANS HJORT

Havnepl. 10 - Vejle

SKIBSHANDEL

POUL B. MADSEN

SKIBSPROVIANTERING

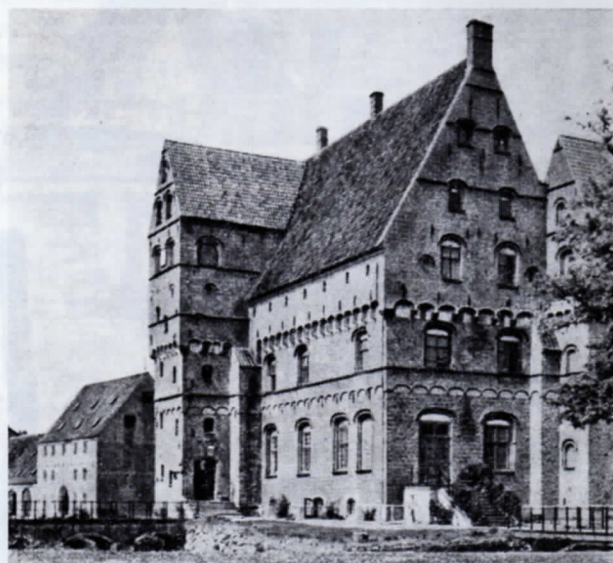
Frilager 47¹ - Amaliegade 48 - København K

Telf. Minerva 5662

Den sidste aften, vi var der, gik vi op på Omø's kirkegård for at høre solen blive ringet ned. Der er en enkelt gravsten, man hefter sig særlig ved. Den er sat til minde om en engelsk flyver, der under krigen var drevet død i land. Stenen bærer følgende inskription, som skal være forfattet af sognerådsformandens kone Lise:

»En ukendt flyver fra et fremmed land
skudt ned og drevet ind på Omø strand.
Han kom som ven, og vi til tak ham gav
imellem vore kære denne grav.
Så hvil da fremmed blandt os i fred,
Gud give dig sin fred i evighed.«

Pastor Fleuron og hans hustru ligger også begravet på Omø. Den eneste præst, der forblev på øen til sin død. - Glæder Eder i Herren, altid.



H. C. Andersen kom ofte til Borreby og fra en udsigtshøj der i nærheden, Møllebakken, kan man se hele indsejlingen til Skelskør og hele damperens rute. Sидder man der en sensommeraften, kan man se solen gå ned i Storebælt og sende sine sidste stråler på de tre skønne øer. Man kan forstå, at på dette sted kan disse linier være faldet digteren i pennen:

»I grønne øer er mit hjertes hjem hernelde,
Dig elsker jeg, Danmark mit fædreland.«

Carl Krebs.

Det er en ofte brugt kliche

men tegnede vi hver især et nyt medlem til foreningen, blev vi dobbelt så mange. Vi ville så runde de 1000.

Redaktionen

af næste nummer af bladet slutter den 5. juni, hvorfor stof hertil bedes indsendt inden denne dato.

**Skelskør
Skibs- og Baadebyggeri**

v/ MARINUS MØLLER

TELF. SKÆLSKØR 379

DANSK POLYFIBER

Sdr. Stenderup pr. Varmark

Telf. Stenderup 125

10 års erfaring i fremstilling af glasfiberjoller

Nysted Baadeværft

STRANDVEJEN

TELF. NYSTED 87 14 94

**Frederiksværk
Bådebyggeri**

Havnevej 11 Telf. Frederiksværk 486

Søby Både- & Skibsværft

v/ ing. J. LARSEN

Telf. SØBY ÆRØ 226

Støt kampen

mod kræften

POVL RINGSING

SMEDEMESTER

GAS
VAND
SANITET
OLIEFYR

Orebyvej 20, Rørbæk pr. Saksøbing
Telf. 89 44 42

Erik Rasmussen

murer- og tømrermester

OREBYVEJ 86 - RØRBÆK
SAXKJØBING

Telf. 89 45 41 - 89 47 38

K. Topp

INGENIØR

Vestervej 19 - Saxkjøbing - Telf. 89 41 93

Bygningsarbejder
af enhver art

Til lands

eller

til vands

- Forsikringerne bør være i orden!

Tal med:

Assurandør **POUL JENSEN**

Orebyvej 7 - Saxkjøbing

Telf. (03) 89 44 71

TAGE SCHULTZ PETERSEN

INGENIØR - MURERMESTER

Parkvej 30 - Tlf. Saxkjøbing 89 46 45

Kathinka-Baren

Kommer De til Saxkjøbing,
se da ind til os -

Vi har fået nye, dejlige lokaler

**Prøv vore fine pølser, hot-dogs eller en
bøf-sandwich - altid frisklavet kaffe**

Vi fører alt i PREMIER IS

JUNIORGADE 19 - TELF. 89 40 85

NORDSØVÆRFET

A/S

RINGKØBING

Advokaterne i Saxkjøbing

K. BILLESCHOU-HANSEN

KAY DANGAARD

SVEND KOCH

MOTORFABRIKEN DAN A/S

ESBJERG

KERTEMINDE**BAADEVÆRFT I/S**

KERTEMINDE - TELEFON 889

E. DANIELSEN

tobakshandler

BROGADE 5 - SAXKJØBING - TELF. 89 46 71

DANSKE STUDENTERS ROKLUBS**BÅDEVÆRFT**

STRANDVÆNGET TELF. RYVANG 49

H. DAUGAARD

HAVNEN - KOLDING

Telefon Kolding 2 12 44

GLYNGØRE**SKIBS- og BAADEBYGGERI****LYNÆS BÅDEVÆRFT A/S**

LYNÆS pr. HUNDESTED

MARIBO**FJERKRÆSLAGTERI**

Refshalevej 24

Tlf. 438

**Een af mange små nødvendige
reparationer**

Billedet over disse linier viser to pumpekolber til den tvungent trukne lastpumpe.

Kolben til venstre er den gamle, meget nedslidte af bronze, medens vi til højre ser en til samme pumpe nyforarbejdet kolbe af hårdtforkromet nikkelstål.

Bola Maskinfabrik i Søborg har atter i år ydet os en uvurderlig assistance bl.a. ved fremstillingen af denne pumpekolbe.

Den afbildede TUBORG mineralvand angiver ganske glimrende størrelsesforholdet.

Det skal iøvrigt noteres, at man ved reparationerne ombord på S/S SKJELSKØR ikke går på akkord med hensyn til reparationerne. Slidte eller ødelagte dele bliver repareret på betryggende måde eller erstattet af nye, således at der sikkerhedsmæssigt ikke løbes nogen risiko.

MØBELHALLEN

MARIBO

TELF. 222

**Lolland-Falster
Bremseservice**

v/ KNUD B. MADSEN

Skovvej 49

Telf. Saxkjøbing 89 47 16

Lollandsk Spegepølse

SPEC. FRA

RICHARDT NIELSEN

TELF. SAXKJØBING 89 40 51

ESTER PETERSEN

DAMEFRISØR

Rådhusgade 15 - Telf. Saxkjøbing 89 42 93

Alt moderne udføres
indenfor faget

**Stryhn's
Kemiske Renseri**

Søndergade 24 - Telf. Saxkjøbing 89 44 77

Hurtigst - Bedst - Billigst

Drejer det sig om symaskiner -
så

Pfaff Symaskiner

»BRODERIBODEN«

Vestergade 11

Telf. Saxkjøbing 89 41 55

STRIKKEGARN og BRODERIARTIKLER

Aage Pedersen

INSTALLATØR

Stationsvej

Tlf. Bandholm 55

Lillebilkørsel

BILUDLEJNING uden FØRER

v/ **E. VERNER CHRISTIANSEN**

Maribovej 20

Telf. Saxkjøbing 89 44 69

Alfred Pedersen

malermester

GÅSETORVET 5

Telf. Saxkj. 89 45 98

Hilsen til en halvhundred-årig: s/s SKJELSKØR

Skibe er næsten ligesom mennesker – man siger jo da også, når det skal være rigtigt, »hun« om et skib. Allerede navnet, som skibet bærer, kan – ligesom et menneskes navn – vække en verden af minder blot ved at nævnes . . .

Nu kom der bud om, at S/S SKJELSKØR – slet og ret kaldt »damperen« af beboerne på øerne i Store Bælt – runder de halvhundrede og lever i bedste velgående endnu! – »Klarer hun den, så klarer hun mer.« SKJELSKØR er en levende del af en lilleverden, der – som »de gamle sagde« – var »en verden i en nødde-skal«. Lukker man øjnene og sætter sig ganske stille hen, kan man tydeligt se det hele for sig igen, som om de mange år siden dengang slet ikke havde været . . . og inden man ved af det, begynder man at snakke med »damperen« . . . Husker du det? . . . og det? . . . og det? . . . og det?

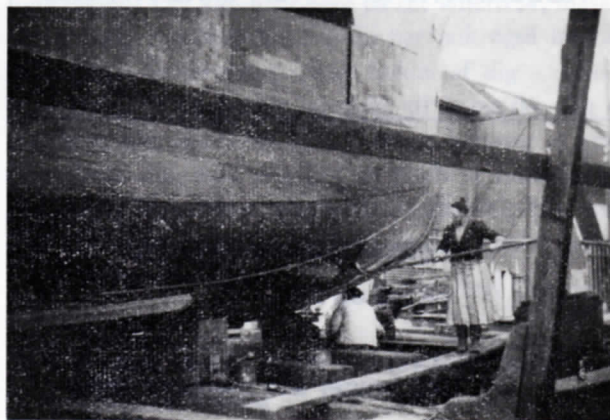
Nu er det en smilende forsommermorgen med sol over det grønne, frodige land – højt til himlen og en luft så balsamisk at ånde, når man står på dækket af damperen, der stille glider ud gennem den smalle fjord. Så smal er fjorden, når man nærmer sig Bæltet, at man ganske tydeligt kan se viberne i deres blanke fjerdragt færdes inde på stranden uden at lade sig forstyrre af den store »fugl«, der glider forbi ude på fjorden. Og lidt efter hvælver himmelrummet sig i al sin sommerlige dejlighed over havet og over S/S SKJELSKØR, der pløjer sig sin vej med skum om boven, mens mester dukker op fra maskinen for at trække lidt frisk luft.

Men helt anderledes er scenariet en blæsende efterårsdag, når »damperen« med en tyk, sort røghale efter sig står fjorden ud og begynder sin bølgedans, når pæleværket ved lodshuset er passeret. Så kommer matrosen »damper-Johannes« ind i kahytten, hvor pasagererne luner sig, og med en antydning af et meget vidende blink i øjet sætter han en stor spand hen ved siden og siger: »Værs'go!« – Så var der nok nogen, der fandt tidspunktet egnet til hellere at trække lidt frisk luft udenfor! . . .

Men idag er det et sommerligt stille hav, som damperen pløjer, og kaptajnen, nordmanden, som har faret på »de syv have«, og som ikke er bange for at tage en tørt, når det står med storm, har en af de lette dage, som livet også kan rundhåndet give. Nu har han god tid til at snakke med hvem, der har lyst, og måske får man en tur rundt Kap Horn, eller man får en skildring af en tropeø, hvor det netop er søndag, og den sorte prædikant lægger sine tilhørere inderligt på sinde, at de aldrig må glemme at gøre vel . . . og deri har han jo ret . . . men hvem, der skulle

gøres vel imod, måtte tilhørerne selv finde ud af, tilføjede kaptajnen med et lunt blink i øjet. Der var jo f.eks. prædikanten selv!

Nu nærmer skibet sig Agersø, dampfløjten lyder, og man kan se, hvordan folk begynder at gå ned til havnen. Der bliver liv og travlhed, når damperen har for-tøjet. Varer skal losses, andre varer skal ombord, og der skal måske idag kreaturer med, så der er nok at tage vare på for matrosen. Men når så alt er tilende, går man, hvis man har sit hjem på øen eller bare kommer der som gæst, langsomt op igennem strandalleen med dens grønne løvtag, hvori århundreders historie sagte hvisker . . . om herremænd og bønder og fiskere, om præster og degnes tit fattige, ensomme, forkomne skæbner i en længst forsvunden tid. Og mellem de gamle huse og gårde, som hver især har meget at fortælle, drejer man måske ind på kirkegården, som har ikke mindre at fortælle, og man giver sig tid til at stå lidt på kirkebakken og fryde sig ved det dejlige syn ud over land og strand . . . og se! der langt ude trækker S/S SKJELSKØR på sin vej til Omø sin sorte røghale langt efter sig – for hun er jo da en rigtig damper med luende ild under kedlen!



Sommetider foretog besætningen selv bundbehandlingen af damperen.

Men man har meget mere at snakke med den gamle – nej, undskyld, den i sin anden ungdom levende damper om. Husker du den lange, hårde vinter, da det for alvor begyndte at knibe på øen? Isen lukkede sig mere og mere om den lille verden, der var henvist til sig selv. Og hvad værre var – der var ikke noget fast islæg endnu, så at man kunne bringe forsyninger fra fastlandet. Dag efter dag kunne man stå på strandbredden og høre isskodsernes skuren imod hinanden, når de førtes med den stride strøm gennem farvandet – denne stadige drivisstrøm, som ingen båd kunne forcere, var ved at gå på nerverne, og dag for dag svandt det i beholdningerne af brændsel, og hvad der ellers var nødvendigt til livets ophold. Men endnu havde man da damperen! Og gudskelov for den . . . men hvorlænge ville den kunne forcere isen? . . . En

**Rødvig
Skibs- og Baadebyggeri**

Havnen, Rødvig

Telf. Rødvig, Stevns 155

Baltic Shipping Company

AMALIEGADE 6

KØBENHAVN K TLF. MINERVA 6922

I gamle dage sejlede man
på må og få -

NU bruger alle moderne skibe

ATLAS EKKOLOD

P. LAURITZENS EFTF.

A. Bistrup Larsen

SKIBSPROVIANTERING

Østervold 42, Randers - Tlf. Randers 2 04 87

Oscar Rolff's Eftf. A/S

SKIBSPROVIANTERING

Skt. Annæ Plads 22 - København K

Telf.: 14 41 40

**Hillerød
Metalstøberi**

Telf. 26 08 58

Maritime Plastic Comp.

KNUD BIRKEDALS EFTF.

Bredgade 34

København K

Telf. BYen 2572

Thomas Schmidt

KØBENHAVN

dag bliver det klart, at damperen ikke mere kan gå ind til havnen med de længselsfuldt ventede varer, ja og med post, som i adskillige dage ikke var nået frem, og der var ikke mange telefoner på øen, men en radio da? Ja-e, der var nogle enkelte, der sad og lyttede anspændt i et krystalapparat . . . jo, der var vist noget at høre . . . nå, nej, der forsvandt det igen . . .

Nu var den eneste chance, om damperen kunne gå så nær ind til et sted på Storebæltssiden, at man derfra kunne få forbindelse med skibet. Det måtte prøves! Og nu stod da en flok mennesker på stranden og lyttede ud i det vinterlige øde, hvor damperen ville prøve på at nå frem . . . Nu kunne man høre den arbejde langt ude i isen . . . nu nærmere . . . nu kunne der råbes ud til skibet, der søgte at flyde så nær ind til kysten som muligt. Både med stærke mænd blev sat ud og blev skubbet over og imellem isflagerne . . . nu var den første båd ude ved damperen . . . nu var den på vej ind med sin dyrebare last af varer. Mænd i lange søstøvler gik den imøde, plumpede i, kom op igen, og snart langedes de første varer i land, hilst af en glæde, som vel ikke gav sig udtryk i høje hurra-råb – det brugte man ikke – men som ikke derfor var mindre. Nu kunne de ventende vogne inde på stranden med de utålmodigt pustende og stampende heste blive læsset med brændsel, petroleumsdunke, købmandsvarer og meget andet godt og nødvendigt . . . Man åndede lettet op og var »damperen« og den dristige kaptajn dybt taknemmelig.



Der losses og lastes – ved iskanten.

– Ja, det var dengang, du gode veteran-damper, som har »gjort hele felttoget med«. Du har været en trofast slider i dagligdagen, mens årenes hjul drejede. Og det har jo ikke kunnet undgå at sætte sine mærker på dig – som på os alle. Men bedre at slides op end ruste op! Og så har du og vi alle minderne fra en færd i den frie natur. Fra dit dæk kunne man om vinteren se flokkene af brogede, nordiske vildænder og de stolte svaner – en sommerdag med stille vestlig brise kunne man møde en duft af de blomstrende tjørnekrat på øens strandbrinker – som om man var Columbus, der sejlede en ukendt ø imøde, og når om

høsten sildestimerne kom, kunne det ske, at de små hvaler, marsvinene, med den sorte, blanke ryg skød op i vandfladen, hvor de et øjeblik plaskede rundt for så igen at forsvinde i dybet.

Du bragte trofast – dag ud og dag ind – bud fra en større verden til os alle på øen, både glædesbudskaber og det modsatte. Det kunne føles trangt, til tider meget trangt at være derude, hvor – som salmen synger – det kan føles, som var man en strandingsmand på en øde ø – men så kunne damperens fløjtelyd glædeligt fortælle, at nu kom der bud fra fastlandet . . . Og du bragte kære gæster – glade sommerferiebørn, som år efter år vendte tilbage og fandt deres barnheds lykkeland på den lille ø – og i dette var også damperen med . . . og du bragte mennesker, hvem livet havde taget hårdt på, så at de kom som stormslagne fugle for at komme til kræfter og få nyt mod til at tage livskampen op . . . jo, gamle damper, vi har oplevet meget sammen – dengang, og det har man – som det så ofte går – vel ikke skønnet rigtigt på før bagefter, men heldigvis er det ikke endnu for sent at sige tak.

Tillykke med de halvhundredte år – og du er jo ung endnu! Det kan man høre på dit »hertes«, maskinens, rolige stempelslag. Og du har nok også kunnet mærke, at der er mange, som holder af dig – og det trænger både mennesker og skibe til at mærke. Og så er du jo nået dertil, at du ikke mere behøver at gøre det hårde slid, men dog har en plads at fylde, hvori du stadig kan bringe glæde til mennesker. Og mon det ikke, når alt kommer til alt, er den største lykke, også for et veteranskib?

Axel Garboe.

EN STOR DAG FOR FORENINGEN:

1. februar 1964



Et »familiebillede« taget umiddelbart for den historiske afgang fra Nyborg. – På billedet ses fra venstre: M. H. Spies, O. Hembo, F. Hansen, K. B. Hansen, B. Rambow, Cai Koch Jensen, P. H. Bandholm, Arthur Møller, Chr. Petersen og H. Jørgensen.

JENS PETERSEN

tømrermester

HUNSEBY PR. MARIBO

TELF. 775 v

GERDA MADSEN

SCHOU

TORVEGADE 10 - SAXKJØBING

TLF 89 45 95

BREDSGAARD & NIELSEN

AUT. INSTALLATØR

Telf. Maribo 465 - 68

ALBERT PETERSEN A/S

MANUFAKTUR

Vestergade 14 - Telf. Saxkjøbing 89 43 25

POUL CHRISTENSEN

Murermester

Østervang 46 - Maribo

AAGE MADSEN

FRAGTMAND

Maribo - Saxkjøbing - Nykøbing

MUSEUMSGADE 44 - MARIBO

ANDERSTRUP

MØBELFABRIK

MARIBO ELEKTRO-SERVICE

ØSTERGADE 32-34

TELF. MARIBO 10 10

MARIBO SVINESLAGTERI

NEKSØ SKIBS- & BAADEBYGGERI

BORNHOLM

KNUD LARSEN

STATSAUT. INSTALLATØR

Hunseby pr. Maribo

TELF. 512

BAGERIET

H. A. SCHJELDE

Østergade 35 - Maribo

TLF. 74

Fra en maskinmesters køjesæk

Har De været ude at sejle med SKJELSKØR i sommer? – eller har De givet et nap med ved restaureringen af skibet?

Kan De svare bekræftende på blot eet af disse spørgsmål, så kender De uden tvivl også Harry Overgaard som en trofast gæst ombord.

Han går med liv og sjæl op i arbejdet, hvad enten det drejer sig om at skille hovedmaskinen ad, eller det er at tage en tårn som maskinchef på en sommer-søndag i sæsonen for »trekant-ruten«.

Nu og da dukker han op fra maskinrummet for at få en mundfuld frisk luft, medens han med en tot twist tørrer sveden af panden.

Når man har sejlet i mange år og har trukket sig tilbage som pensionist, har man så ikke fået nok af søen og de mange års omgang med maskineriet i et skib? spørger man måske sig selv.

Vi har ladet spørgsmålet gå videre til maskinmester Harry Overgaard.

Overgaard ler og ryster på hovedet.

For hans vedkommende kan siges, at han er glad for søen, men at han har været ked af, at han i realiteten ikke har været meget til søs siden 1944, da han blev ramt af sygdom og måtte lægge op. Dog har han sejlet i en periode i 50'erne.

– Da jeg i avisen læste, at SKJELSKØR kom til København, og at en forening nu skulle til at restaurere dette skib, så syntes jeg, det kunne være morsomt »bare at se på«, men jeg må erkende, at min interesse blev vakt, og pludselig var jeg med i det morsomme arbejde.

Det var absolut ikke på grund af manglende hobbies, for dem har jeg flere af. Jeg er bl.a. en ivrig amatør fotograf, og desuden kan jeg lide at pusle med snedkerarbejde. (Overgaard har f.eks. lavet 2 pragtfulde, indlagte chatoller i fuld mahogni. red.) Her-



Der bankes rust i kanalen ved grønlandske Handel.

udover skal man jo også sørge for, at huset ikke forfalder.

Men jeg må sige, at jeg har været meget glad for at arbejde med en dampmaskine igen, enten det så er under sejlads, eller som nu den gennemgribende overhaling af hovedmaskinen.

Vi forlader emnet SKJELSKØR og beder Overgaard fortælle noget om sin tid som maskinchef.

– Der er såmænd ikke så meget at berette. Vi gik for det meste i europæisk fart, og det må vel nærmest kaldes for en slags »sporvognssejlads«.

Jeg sejlede fra 1925 og til 1944, hvor jeg måtte lægge op på grund af sygdom. Så var jeg ude igen en periode i 50'erne, hvorefter jeg så for alvor trak mig tilbage.

De skibe, jeg har sejlet med, har udelukkende været dampdrevne, både kul og oliedrevne, og jeg har selvfølgelig mange gode minder, men de store oplevelser, som man mange gange læser om, var der egentlig ikke i den rolige tid før den anden verdenskrig.

Så kom krigsudbruddet i 1939, hvor man burde

SKIBSFØRER MASKINMESTER DÆKSMAND

Besætninger søges til sommerens sejlads

Søkyndige medlemmer, som kunne tænke sig at sejle en tur med S/S SKJELSKØR i sommerens løb, bedes meddele dette til foreningens sekretariat.

Det drejer sig om ture til og fra værft, samt i forbindelse med arrangementer uden for Saksøbing-Bandholm ruten i henhold til nedenstående fartplan.

Søfartsbog samt papirer bedes medbragt.

Turene er hyggelige og absolut værd at ofre en weekend på.

Bestyrelsen.

Foreløbig plan over sejlads:

22/5–23/5	Kbhvn.–Helsingør–Nyborg (værft)
5/6– 6/6	Nyborg–Skelskør–Saksøbing
juni, juli, aug.	rutefart
18/7	Saksøbing–Skelskør (sejlerstævne)
24/7	Skelskør–Saksøbing
aug./sept.	Saksøbing–Rødvig–Kbhvn.
week-end	København–Øresund
sept./okt.	(medlemstur)
week-end	København–Helsingør
sept./okt.	(medlemstur)
sept./okt.	København–Nyborg (værft)
januar 1966	Nyborg–København (oplægning)

Henv.: Sekretariatet, Lyngparken 5, Kgs. Lyngby,
telf.: (01) 98 33 33.

være gået i land og have fundet sig et eller andet job, men inden man fik set sig rigtigt om, var man i fart igen.

Det var en trist, grim og ubehagelig tid.

Man blev udsat for meget af hvert, men så længe, man er i det, går det trods alt, og man mener, man er udstyret med nerver af stål . . .

Det er man imidlertid ikke!

Først når et stykke tid er hengået, så kommer reaktionerne . . .

Vi var en konvoj på 7 skibe – med eskorte.

Det var nat – og klokken var vel omkring to – da det ene af skibene i konvojen blev truffet af en torpedo – og i løbet af kort tid var der et til, som flammende forsvandt under overfladen på vej mod dybet.

Det var en grusom oplevelse.

Vi var det eneste handelsskib i den konvoj – med eskorte af torpedojagere – der undgik skæbnen.

I et andet tilfælde var vi i ballast med kurs mod hollandsk havn, og vi var vel en 30 mil fra Hook van Holland.

Rejsen var forløbet glat, men der lå vi i dagslys, kun så kort fra målet – da torpedobærende fly dukkede op.

Ja, jeg husker tydeligt, da det begyndte.

Jeg var kommet op af lejderen og stod ved nedgangen til maskinrummet, da et af flyene kom med kurs direkte mod os. En kammerat og jeg var enige om, at nu var det sket.

Torpedoen blev kastet.

Den gik i vandet med retning mod os – – men dukkede op igen på den anden side af skibet!

Piloten havde under sin indflyvning ikke set, at vi gik i ballast, og som følge heraf lå højt i vandet, hvorfor den for os bestemte torpedo passerede under bunden på skibet – uden at anrette nogensomhelst skade.

Derimod var vi knap så heldige i Østersøen i 1944, da vi var undervejs med en ladning jernerts.

Det var iøvrigt på D-dag.

Pludselig kom eksplosionen!

Vi var løbet på en mine!

Der var blevet sprængt hul i bunden af skibet, og vandet begyndte at strømme ind i maskinrummet. Vi måtte fortrække derfra, efterhånden som vandet begyndte at stige, og inden der var gået to timer, var der så meget vand i maskinrummet, at det nåede dækket, men de vandtætte skotter mellem skibets øvrige sektioner holdt os flydende.

Da vi ikke var så forfærdelig langt fra de hjemlige kyster, havde vi telegraferet efter hjælp fra Svitzer, men der ville dog hengå en rum tid, før hjælpen kunne nå frem til os.

Vor situation var blevet observeret af et tysk hydroplan, som gik ned for at tage os op.

Vi var imidlertid tre besætningsmedlemmer, som ikke ville med. Vi skulle ikke til Tyskland.

Nej, ellers tak! Vi blev på det synkende skib.

Vi ville hjem!

Omsider kom Svitzer, og vi gik i land i Stubbe-købing.

I 50'erne har jeg i en periode sejlet på New York-Sydamerika.

Vi lå midt i New Yorks hjerte, og da byens største hotel, Warldorf Astoria, kun lå en halv times gang fra den pier, hvor vi lagde til, havde en kammerat og jeg valgt dette hotel som mål for vore skridt en aften, da vi trængte til en forfriskning ovenpå dagens anstrengelser.

Vi troppede op i vort khakitøj for at få en øl. Vi fik os anbragt ved et bord og så os om. Der var pænt og nydeligt, selvfølgelig, men pludselig følte vi os en lille smule som den berømte hund i det ligeså berømte spil kegler, da vi så at hotellets øvrige gæster var i kjole og hvidt.

Der var imidlertid ingen, som tog notits af vor påklædning.

Vi fik serveret, det vi ønskede, og på vor forespørgsel forklarede tjeneren os, at det var en selskabelighed i anledning af en veteranfest, der blev afholdt på hotellet, og at vi naturligvis blot kunne nyde hvad vi ønskede – men naturligvis kun hvis vi betalte.

Bagefter kunne det hænde, at vi ville se os lidt om i byen, men det gør vel de fleste, som kommer til en fremmed lokalitet.

Under en rejse til Finland i 1951 havde vi 2 elektrikere fra Kemp & Lauritzen med ombord.

De skulle foretage en større installation, og inden afgang fra København var alt det elektriske grej, tavler, kabler og installationsmateriel kommet ombord. Alt var nøjagtigt beregnet, således at kabeloplægning og installation kunne foretages under selve rejsen, medens den endelige tilslutning først kunne foretages, når vi ankom til havn.

Det var meget dygtige og hurtige folk, men hvad d'herrer naturligvis ikke kunne gøre for var, at den ene »trikker« var temmelig disponeret for søsyge.

En aften, hvor vi havde et herrens vejr, hvor skibet rullede og huggede i søen, kom vor ene elektriker farende ind i maskinen til mig og fortalte, at hans kammerat ikke var til at finde. Han måtte være søsyg og faldet over bord.

Jeg fik hurtigt slået alarm.

Vi fik vendt kareten og begyndte en eftersøgning med projektørernes strålebundter lysende på vandet.

Alle var på båddækket og stirrede og stirrede for evt. at øjne vor skibbrudne, men selv om vi sejlede rundt i lang tid, kunne vi trods vor ihærdige søgen intet finde.

HELGE RASMUSSEN

vognmand

RADSTED pr. SAXKJØBING

TLF. 89 43 24

BANDHOLM AUTOSERVICE

v/ Kaj Ibsen

TELF. BANDHOLM 94

Autoreparationer af enhver art**» FLORA «**

Medlem af

»Sig det med BLOMSTER«

NYSTEDVEJ 3 - TELF. SAXKJØBING 89 40 26

KNUD MERTZ

landbrugsmaskiner

SAXKJØBING

VERNER JOHANSEN

VW-forhandler

VESTERGADE 22

TLF. SAXKJ. 89 40 82

H. L. JØRGENSEN jun.

RADIO og FJERNSYN

Søndergade 8

Tlf. Saxkj. 89 43 08

JØRGEN HAMMER

tandlæge

NYSTEDVEJ 37 - SAXKJØBING

ERLAND PETERSEN

vognmand

NYSTEDVEJ 19

TLF. SAXKJ. 89 40 25

BØRGE RASMUSSEN

VOGNMAND

KRUNGERUP - TELF. SAXKJØBING 89 85 42

Salon »GIGI«

v/ B. JEPSEN

Suhrsgade 4 - TELF. MARIBO 937

STØT**DANSK RØDE KORS****A. E. NIELSEN**

fotograf

VESTERGADE 10 - SAXKJØBING

TELF. 89 41 40

ALTID NYHEDER hos

Glas

og

porcelæn

STANLEY RASMUSSEN

VESTERGADE 19 - MARIBO

CHR. RASMUSSEN & SØN

INGENIØRFIRMA

TORVET 23 - MARIBO

HVORNÅR FIK *HUN*

ET SMYKKE SIDST?

- KIK IND TIL OS

JEAN LARSEN

GULDSMED

VESTERGADE 2 - Tlf. MARIBO 40

PARKHOTELLET

v/ KELD H. RASMUSSEN

BANDHOLM - TLF. 50

**SKIBS- OG BÅDEBYGGERIERNES
ARBEJDSGIVERFORENING**

Nørre Voldgade 34

København

ANTON CHRISTENSEN & CO.

Akts.

Skibsproviantering

Vesterhavnsvej 29 - Esbjerg

H. BOLBRO

Skibsproviantering

Horsens

Telf. Horsens 2 71 77 - 2 12 23

H. HANSEN'S EFTF. A/S
Ingeniørforretning & Maskinfabrik

Langebrogade 2-8, Odense

Sø- og overbordventiler – Ventilstandere

HOLM'S MASKINVÆRKSTED

SØNDERGADE 23 - SAXKJØBING

TELF. 89 43 42

RØRBÆK ANDELSMEJERI

GULDBORGVEJ 3

TELF. SAXKJØBING 89 40 96

P. POULSEN

SØNDERGADE 19

TELF. SAXKJØBING 89 42 05

S K O – så POULSEN'S SKO

CARL HANSEN & SØN

MURERMESTRE

OREBYVEJ 49

TELF. SAXKJØBING 89 43 45

FRITZ GADE

TANDLÆGE

SØNDERGADE 2

TELF. SAXKJØBING 89 42 55

DAME- og HERRESALONEN

v/ **ERIK MADSEN**

VESTERGADE 5 - TLF. SAXKJ. 89 40 54

BØRGE J. HANSEN

BLIKKENSLAGERMESTRE

ROSENVANG 9 - SAXKJØBING

HELMUTH NIELSEN

AUT. GAS- OG VANDMESTER

VESTERBROGADE 37, MARIBO

Pludselig var der en stemme bag ved os som spurgte: »Hvad står I allesammen og ser efter heroppe?«

Det var vor forsvundne ven – gudskelov i god behold – og uden at have været i det våde element.

Vi fik forklaringen:

Elektrikeren havde ikke kunnet sove under skibets voldsomme rulninger og krængninger, samtidig med at han var noget »sløj«.

Han syntes derfor, at han ligeså godt kunne stå op og få noget arbejde fra hånden. Han var gået ind på et lille værksted vi havde på »1. sal« over maskinen – men der var ingen, som havde tænkt på at se efter ham dér.

Men al den ståhej på båddækket ville han gerne have en forklaring på, hvorfor han gik derop – og vi kunne atter vende stævnen i den rigtige retning.

Overgaard lukker sin køjesæk og bakker fyret af.

ob

ORDET FRIT

Under »Ordet frit« vil evt. indlæg kunne forventes optaget uden andet forbehold, end at det skønnes at være af interesse for en større kreds af medlemmer. Skriv venligst så kort som muligt. Redaktionen forbeholder sig ret til evt. at forkorte indlæggene.

Søens kulturminder - hvorfor ønskes de bevaret?

Livet ombord i et af de store sejlskibe for over 100 år siden var ganske anderledes hårdt end i motorskibene nu om dage. Og skulle sejlskibenes kulturelle og økonomiske betydning for blot 100 år siden være manden af i dag for uvirkelig, så giver en indleven i hvad ovenstående billede viser, en god forklaring.

I fortsættelse af lektor Jørgen H. Barfods udmærkede artikel i bladets nr. 1 for januar kvartal 1965 om søfartens kulturminder og fregatten JYLLAND, vil jeg gerne supplere med nogle argumenter for det, hr. Barfod har fremført. Samtidig er der grund til at glædes over kulturministerens udtalelse i aktuelt kvarter i TV den 23/2: Jeg er ikke interesseret i at sænke fregatten.

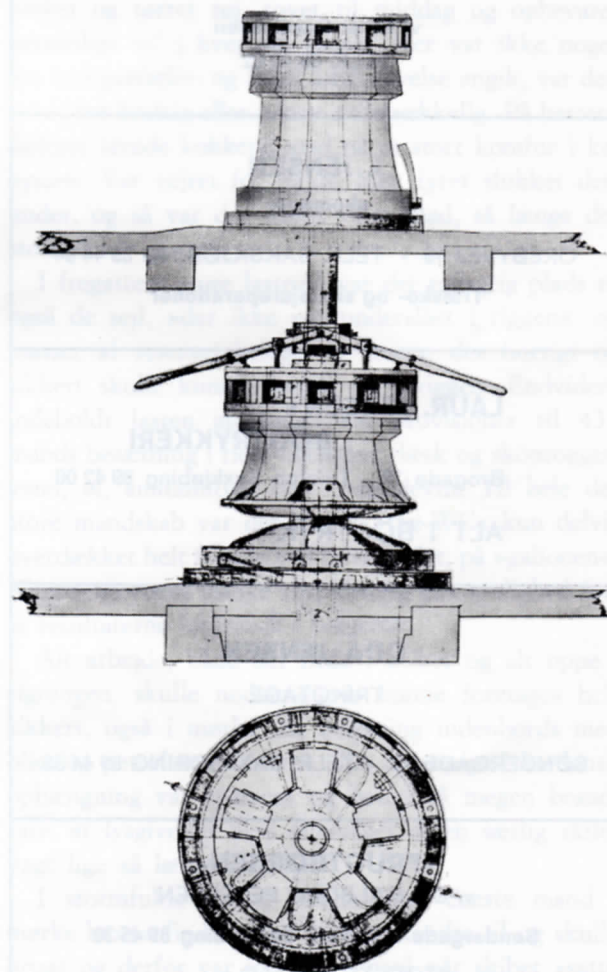
Det er netop nu, at foreningens aktion virker for at redde de enkelte værdifulde kulturminder fra søfarten, der endnu kan gribes inden undergang.

Motiveringen er lige til: I ingen anden tidsperiode på et par menneskealdrer er der sket større forandringer på alle mulige områder end siden stenalderen og til da. Vi lever i »forandringernes tidsalder« mere end nogen anden periode har oplevet. Og naturligvis også til søs.

Det indtryk, man får ved at bese VASA i Stockholm, er så betagende, at ingen tegning, ingen beskrivelse og ingen model kan give det helt konkrete, realistiske indtryk: Sådan så det ud, så svært dimensione-

ret, så imponerende. Så godt, så stærkt og dygtigt magtede vi at bygge de store egetræsbyggede sejlskibe. Det samme gælder JYLLAND. I store træk var deres indretning og livet ombord på Christian d. 4's skibe principielt som det levedes i fregatten JYLLAND. Det er derfor, fregatten bør bevares.

Fregatten JYLLAND er det eneste eksemplar, der eksisterer af den fregattetype. Den repræsenterer det sidste punktum af udviklingen i de store egetræssejlskibes teknik siden oldtiden og til og med JYLLAND. I den tusindårige periode er der sket færre ændringer i skibsbygning end i de sidste hundrede år. Den svære, imponerende, stærke, gammeldags trækøl- og spante-konstruktion i JYLLAND's skrog, der ses indefra i fregattens bund, giver et interessant, storslået syn i stærk elbelysning og er ganske anderledes end den nu benyttede flade dobbeltbund-konstruktion af skroget.



I den vedføjede tegning, som jeg har fundet i Rigsarkivet, er der redegjort for indretningen af JYLLAND's ankerspil, der står indbygget midt mellem stormast og mesan, men ikke ude i stævnen. Den ene del af spillet, der stod oppe på hoveddækket, kaldtes overspillet, og det andet – underspillet – nedeunder på batteridækket. De havde fælles aksel, der nederst kunne rotere i et kraftigt trykleje. Det var udelukkende menneskemuskler – »brøddamp« – der var driv-

H. B. RENSERIET

VESTERGADE 18
SAXKJØBING

SAXKJØBING

TAPET- og FARVEHANDEL

v/ Aagaard Rasmussen

SØNDERGADE 4 - TELF. 89 42 29

SAXKJØBING DAMPMØLLE

RØRBÆK

v/ Ernst Rasmussen

TELF. 89 40 02

J. JENSEN

skomager

OREBYVEJ 18 - TELF. SAKSKJØBING 89 44 84

Træsko- og skotøjsreparationer

LAUR. JENSEN'S

BOGTRYKKERI

Brogade 12 - Telefon Saxkjøbing 89 42 06

ALT I BOGTRYK

ODA JENSEN

TRIKOTAGE

SØNDERGADE 13 - TELF. SAXKJØBING 89 44 33

»FRUGTBØRSEN«

v/ SV. HALBORG PETERSEN

Søndergade 6 - Telf. Saxkjøbing 89 45 39

STØRSTE UDVALG I

FRISK FRUGT og GRØNTSAGER

Vaskeriet »ØRNEN«

SØNDERGADE 15

TELEFON SAXKJØBING 89 46 44

ADOLF SLIVSGAARD

købmand

TORVEGADE 9 - TELF. SAXKJØBING 89 40 53

REINHOLT OLSEN

tømrermester

OREBYVEJ 65 - TELF. SAXKJØBING 89 46 48

KNUD STRYHN

MALERMESTER

Birkevej 3 - Telf. Saxkjøbing 89 46 20

HEINZ HERSON HANSEN

muremester

MARIBOVEJ 42 - TELF. SAXKJØBING 89 40 71

- Deres konditor

CARLO ANDERSEN

SØNDERGADE 1

SAXKJØBING

MARIBO AMTS

FRUGTSALGSFORRETNING

TELF. SAXKJØBING 89 45 34

STØT

KAMPEN MOD KRÆFTEN

SALON »GERDA«

DAMEFRISØR

OREBYVEJ 3 - SAXKJØBING - TELF. 89 44 17

kraften til at lette eller hale fregattens anker hjem. Det var den eneste metode, man anvendte der ombord: at lade 80 muskelstærke mandfolk gå side om side i rundkreds og skubbe samme vej rundt i spillets lange stager eller bomme. For mindre end 100 år siden benyttede man endnu den samme energiteknik ombord som i oldtiden på landjorden. Til dette væsentlige formål gjorde man endnu ombord ikke brug af maskinkraft, men kun af biologisk trækraft!

Gennem klydsene forude tog spillet trækket fra ankeret gennem kæden ved nogle tårn deraf rundt om under-træspillets tromle, og derefter gik ankerkæden til fregattens kædekasser. Dobbeltspillet var, som nævnt, netop placeret midtskibs, således at der var rigelig stor plads til »hestegangen« helt ud til kanonerne i borde. På den lodrette aksel var der en frikobling for underspillet, dersom kun dette ønskedes benyttet og det øverste måske til andre formål.

Begge spil var naturligvis forsynet med paler. Jo længere spil- eller vindebommene var, jo flere mand kunne så få plads for at dreje spillet. Alt opstående på batteriet og dækket indenfor en radius på en halv skibsbredde kunne derfor fjernes, for det gav den nødvendige bevægelsesplads til de 80 mand, der betjente begge spil til ankerets letning med hver 10 vindebomme og hver af dem med fire mand. Det ses



på et andet billede, hvor spillemanden også var forsanger, og sad på selve spillet. Hans musik gav rytme på trækket i bommene ved at føre an i sine chanties. I danske orlogsskibe lod man hornmusikken spille og bådsmandspiberne lyde ved letning.

Der gik op til to hundrede mand i dobbeltspillet for at få det store anker halet hjem på de lidt ældre linieskibe.

Fregatten JYLLAND's besætning var på 437 mand på togt for at betjene sejlføringen og kanonmanøvreringen. Kun officererne havde egne meget små lukafer

– helt nede i skroget »under vandlinien« og uden dagslys. Inden alle de andre 400 mand skulle sove måtte hver mand hente sin køje, ofte i regn og storm, oppe på dækket. Søvnens foregik i sejldugskøjer, der kun var surret op på banjerne så længe. Straks efter at der blev purret ud, surrede hver mand sin køje sammen, bar den op på dækket og stuede den væk på et bestemt sted i fiskenettet – hulrum i rælingen langs dækkets sider – så han igen kunne finde sin egen køje.

»Sejlernes regering« på JYLLAND krævede et stort antal vel indøvede søfolk, der skulle gøre tjeneste i de høje master og på de mange ræer med sejlene, uden varsel, når som helst, nat og dag, når vejret skiftede i rum sø.

Banjer og batteridæk mellem kanonerne var bolig for 400 mand. Der blev skaffet, sovet, vasket op, vasket og tørret tøj, sovet til middag og opbevaret personligt tøj i hver sin ransel. Her var ikke noget der hed privatliv, og hvad luftfornyelse angik, var den enten for kraftig eller yderst utilstrækkelig. På batteridækket lavede kokkene mad på et stort komfur i kabysen. Var vejret for hårdt, blev fyret slukket derunder, og så var der ingen varm mad, så længe det stod på.

I fregattens store lastrum var der nøjagtig plads til også de sejl, »der ikke var underslået i riggen«, og masser af reservetakelage og stores, der hurtigt og sikkert skulle kunne skaffes op i riggen. Endvidere indeholdt lasten afdelinger for provisioner til 437 mands besætning i flere måneder, flæsk og skonrogger, vand, øl, ammunition og – brændevin. Til hele det store mandskab var der kun 8 »træ-WC« kun delvis overdækket helt forude ved bovsprydet, på »galionen«. Klipperstævnens slanke tilspidsning gav mulighed for, at resultaterne forsvandt i bølgerne.

Alt arbejde, både det nede i skibet og alt oppe i rigningen, skulle nødvendigvis kunne foretages helt sikkert, også i mørke. Al belysning indenbords med olie- og petroleumslanterne eller stearinlys i kardansk ophængning var sparsom og betød så megen brandfare, at lysgiveren blev overvåget af en særlig skildvagt lige så længe den lyste.

I stormfulde nætter skulle hver eneste mand i mørke kunne finde netop det han kendte til og skulle bruge og derfor var indøvet i, også når skibet »satte i søen« eller konstant krængede i bidevindsejlad. Der var ingen opvarmning i skibet, alt måtte udføres under meget primitive forhold.

Af disse spredte træk vil man sikkert forstå, at JYLLAND giver en kulturhistorisk dokumentation af, hvor meget sømandens kår er bedret, siden JYLLAND var moderne for 105 år siden.

Hans H. Kjølser,
civilingeniør.

Ordet frit (fortsat)

Fra ingeniør *L. Br. Højberg* har vi modtaget:

Jeg tillader mig at sende følgende »epistel« om mit 65-årige jubilæum, om det måske kunne have sin interesse for nogle af de ældre af os.

Den 30. august 1964 fejrede Søværnets Marineforening, med kommandørkaptajn H. C. V. Hertz som formand, sin femårige, tilbagevendende jubilæumsfest på Holmen.

I et antal af mere end 250 samledes de gamle »gutter« med de øverste maritime myndigheder.

Flådebasen Københavns chef var kontreadmiral H. J. Bahnson.

Jeg blev erklæret for søværnets ældste veterangæst fra årgang 1899, og en dekoration blev mig tildelt af flådechefen.

Som et kuriosum begyndte jeg med søfartsbog i 1894 i det dengang ældste dampskib, og endte som 1. mester i måske det i året 1900 ældste sejlforende dampskib ANTARCTIC, som var ekspeditionsskib på Amdrup-ekspeditionen til Østgrønland.

Hjælpemaskinen var »veteran« i alle henseender. Oprindelig en lavtryksmaskine med senere påsat højtrykcylinder, som ragede op igennem et lille skylight. Det hele af ukendt styrke eller oprindelse.

Da skibet var indkøbt fra Sverige (professor Nathorst's ekspedition), kan oplysninger måske erhverves af interesserede.

L. Br. Højberg.

Foråret nærmer sig

Vi får meget travlt med at klargøre S/S SKJELSKØR, og derfor bedes *alle*, som vil give en hånd med, melde sig *nu* og ikke vente til den dag vi skal sejle, for der har vi ikke hjælp behov.

Besøget i efteråret og de første gange i februar har været noget nedslående.

Det kan ikke være meningen, at ca. 6 medlemmer ud af ca. 500 skal være alene om at gøre alt arbejdet.

Disse få medlemmer har måttet gøre alt arbejde på skibet – og så siden tage »småtingene« med sig hjem, for at gøre dem færdige i hobbykælderen.

Men meget kan nås endnu – så lad os nu se nogle nye ansigter ombord. Alle er velkomne i »kravledragt« og vel forsynet med værktøj.

Samtidig benyttes lejligheden til at sige tak for de klude, vi har modtaget. Vi fik 5 pakker, som gør god fyldest – men der skal bruges flere.

Fik De dårlig samvittighed???

Så mød talrigt op!!!

s/t

Husk:

*den ordinære generalforsamling afholdes
onsdag den 28. april kl. 20,00,*

*at medbringe Deres medlemskort når De
møder op på SKJELSKØR ved Grønlandske
Handel.*

Fotografier m.v. i dette nr. skyldes:

Ulf Nielsen, »Berlingske«, Vagn Jakobsen, N. Christiansen, H. Overgaard, S. Thorsøe, Vagn Mandrup, L. Marot m.fl.

Efteråret 1964:



På vej hjem efter sæsonen på Lolland.

Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse

DANSK VETERANSKIBSKLUB

Stiftet 19. april 1963.

KASSERER:

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

SEKRETÆR:

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

MEDLEMSBLADETS REDAKTION:

Randrupvej 23, København - Valby
telef.: (01) 70 39 51

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