

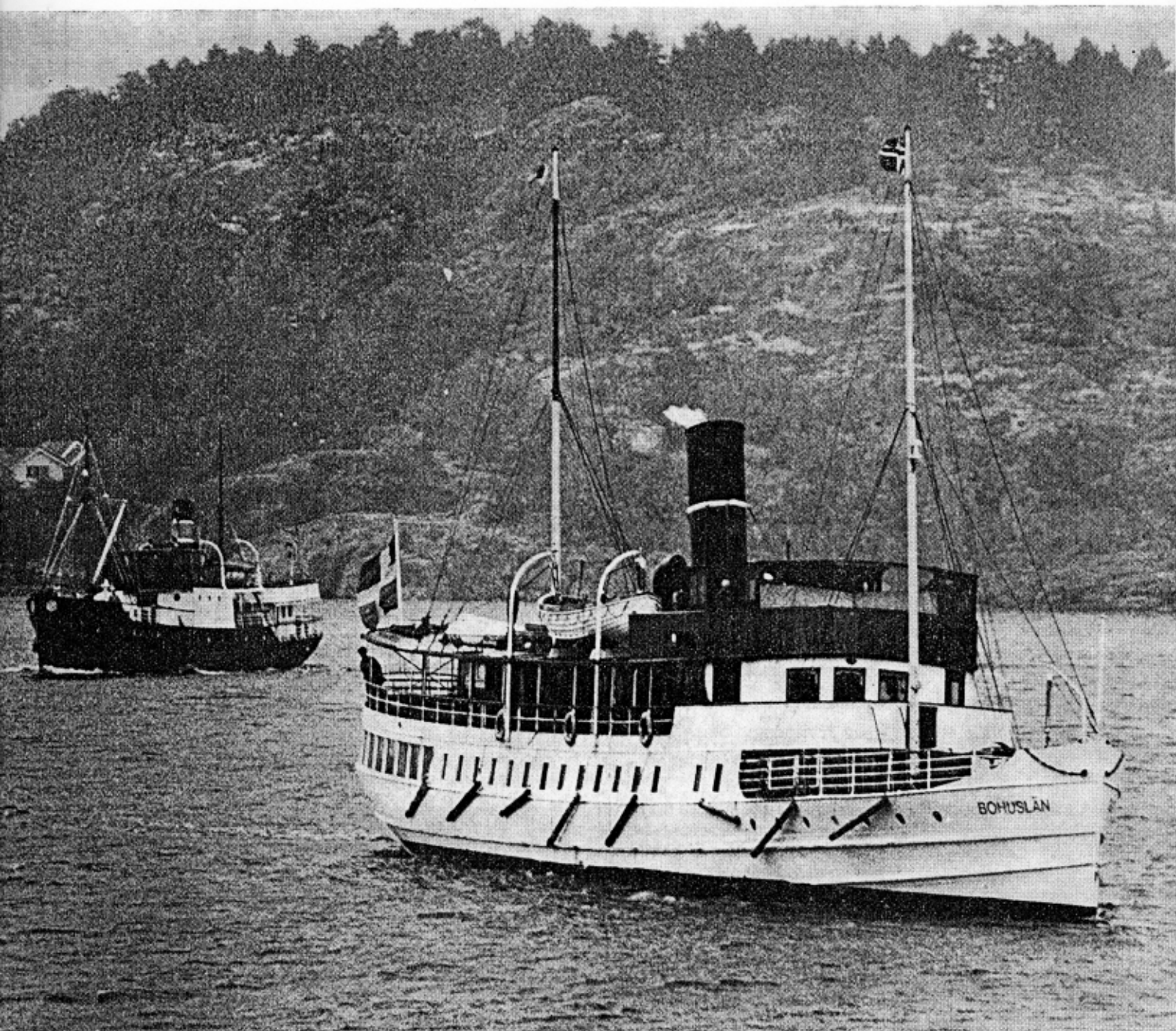
# Dansk Veteranskibsklub

MEDLEMSBLAD FOR  
FORENINGEN TIL GAMLE SKIBES BEVARELSE  
MARITIMT TIDSSKRIFT

*April 1976*



»Böröysund« og »Bohuslän« mødes  
(Foto: Aftenposten, Oslo)



Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse har haft et godt år. Der er en stor interesse for vort arbejde. Vore dygtige medlemmer har atter ydet en god indsats såvel ved kaj som på søen.

Vejret har været usædvanligt godt, og indtægterne ved sejlads er de største vi har haft. Det skal imidlertid tilføjes, at udgifterne til så væsentlige ting som kul og reparation af de svageste steder i skroget er stærkt stigende. Indtil vi får tilendebragt dette arbejde, må det forventes, at det vil blive vanskeligere at holde S/S »Skjelskør« i sejlbar stand.

I år skal vi i slutningen af juli måned deltage i historiens første damp-veteranskibs-regatta, som finder sted i Göteborg (se nærmere herom andetsteds i bladet). Vi venter os meget af denne begivenhed, og det er vort håb, at dette initiativ vil være med til at styrke interessen omkring foreningens sag og måske få nogle af vore rederier – dampskibsselskaber – til at indse, hvad de skylder dampskibet. Denne første, mekaniske fremdrevne afløser for sejlskibet, uden hvilken disse selskaber næppe havde eksisteret i dag.

S/S »Skjelskør« er en meget lille damper, men den sidste af sin art her i landet. Skal dele af hende ende som et dødt minde på et museum? Vil Danmark, som en søfarende nation, hvor så mange har deres gode udkomme i handelsflåden være dette bekendt? Vi har dog formået at bevare et utal af gamle bygninger, lokomotiver, sporvogne og andre trafikmidler – sidstnævnte ofte af udenlandsk oprindelse og betydelig yngre årgang.

»Uden fod i fortiden, ingen fragt ud i fremtiden« (Johs. V. Jensen).

p. b. v.  
Stoltze

## ORDINÆR GENERALFORSAMLING

afholdes torsdag den 29. april 1976 kl. 20.00 i »Georg Stage Stuen«, Langebrogade 8, Christianshavn. Bagbygningen til restaurationen »Rabes Have«. Kun tilkørsel fra Langebro.

### Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning.
3. Regnskab.
4. Valg af formand og medlemmer til bestyrelsen i henhold til lovenes § 7.
5. Valg af revisor og revisorsuppleant.
6. Eventuelt.

### ad punkt 3:

Det reviderede regnskab er fremlagt til gennemsyn hos kassereren.

### ad punkt 4:

Følgende bestyrelsesmedlemmer er på valg:

- A. Stoltze, Børge Andersen, Ulla Andersen, Bob G. Nielsen, Jørgen Barfod og Jens Mørkegaard.

Efter generalforsamlingen vil der blive vist billeder fra veteran-dampskibsstævnet i Tønsberg i 1975.

Der vil blive lejlighed til at bestille smørrebød à kr. 5,00 samt drikkevarer til almindelige restaurationspriser.

Af praktiske grunde bedes forudbestilling af smørrebød ske til sekretariatet, tlf. (02) 48 33 33, bedst efter kl. 18.00, senest tirsdag den 27. april.

Bestyrelsen.

Ikke alle har noteret sig sekretariatets nye adresse

HØJLUNDHUSENE - 3500 VÆRLØSE

TLF. 02-483333



At domme efter de ombordværende personers påklædning må vi regne med, at billedet af »Lodsen« er taget på skibets prøvetur.

## EXIT »LODSEN«

I Statstidende under rubrikken skibsregisteret for 2. halvdel af januar 1975 stod følgende lille notits:

*M/S »Jansø« af København OYWX er udslettet som ophugget. Anmeldt 16. januar 1975. Registreret 20. januar 1975.*

For de fleste læsere vil dette skibsnavn være ukendt, og den lakoniske meddelelse – om endnu et ophugget skib – vil kun blive taget til efterretning.

Vi skal nu prøve at kigge lidt nærmere på denne lille notits, for der kunne jo gemme sig en interessant historie bag linierne.

Ved et nærmere studium viser det sig, at »Jansø« er identisk med den gamle, dampdrevne lodsbaad »Lodsen« fra Københavns Lodseri.

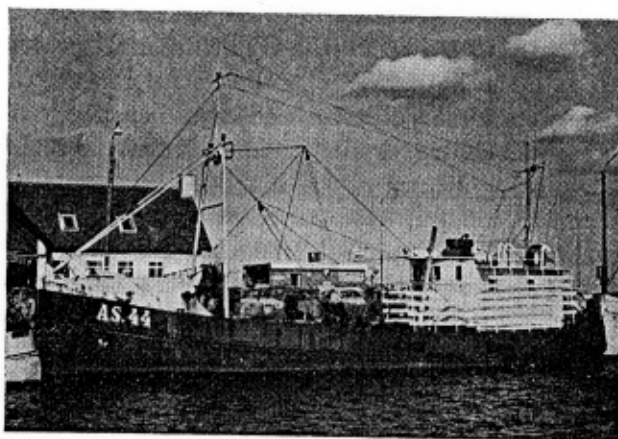
»Lodsen« byggedes ved Orlogsværftet som nybygning nr. 95 i 1896, hvor den blev køllagt den 29. juni. Den 1. oktober samme år fandt stabelafløbningen sted, og fartøjet fik i dåben navnet »Lodsen«.

Skibet havde følgende dimensioner: 19,3 × 4,65 × 2,19 m og var udrustet med en compound dampmaskine på 110 HK. Hovedmaskine og kedel var af Orlogsværftets konstruktion.

Fartøjet tjente lodseriet indtil 1955, da det solgtes til J. N. Johansen i Ærøskøbing, der i 1956 videregav det til et partrederi ved H. J. A. Kristensen i Søby.

Denne ejer lod fartøjet ombygge til stenfisker, og dampmaskinen måtte vige pladsen for en dieselmotor, der dog blev anbragt i agterskibet.

På grund af den ringe lasteevne solgtes »Lodsen« i 1960 videre til P. K. Olsen i Skagen, der lod det



Udefra er der intet, der tyder på, at dette fiskefartøj skulle være den gamle »Lodsen« – og dog! Ved et nærmere eftersyn viser det sig, at fartøjet er udrustet med et gammeldags ankerklyds, der sidder betænkeligt langt nede mod vandlinien. Alt det opstående er af ny dato i svejst udførelse, medens skroget er nittet.



Den triste afslutning på et smukt skib, der i sin oprindelige skikkelse havde fortjent bedre skæbne end at ende som skrot.

ombygge i Søby ved det derværende skibsværft til fiskefartøj.

Det var ikke nogen lige sag at foretage denne ombygning, da skibet havde for ringe stabilitet, og man måtte forbedre på dette forhold ved at ophænge en gammel skrueaksel under kølen. Samtidig med ombygningen døbttes skibet til »Anders Kruse«.

I 1965 solgtes fartøjet til R. M. Nielsen i Grenå og skiftede navn til »Jansø«, men brugtes stadigvæk til fiskeri, og denne anvendelse fortsatte også, efter at

det i 1969 var overgået til J. Nielsen, Grenå. I begyndelsen af 70'erne blev det oplagt i Grenå og delvis aflagget.

Senere i 70'erne overgik skibet til den selvejende institution Trekroner-Aktiv i København, der imidlertid i december 1974 lod det gå videre til akademiingeniør Claus Jacobsen, København.

Denne beholdt imidlertid heller ikke længe fartøjet, der afhændedes til Petersen & Albeck, København, hvor det blev ophugget. *Stena.*

## Dampskibstævne i Norge

Et næsten interskandinavisk bådstævne fandt sted ved det tidligere hvalfangercentret Tønsberg den 22. juli forrige år – mellem dampskibene »Bohuslän«, »Børøysund« og »Kysten I«.

Arrangementet blev noget improviseret, da det blev bestemt på kort varsel, på initiativ fra selskabet Ångbåten i Göteborg, medens »Bohuslän« var på togt nordover mod Strømstad. »Børøysund« var på sin årlige ferietur for mandskab og aktive medlemmer ved Sørlandskysten ikke langt fra Kristiansand, og »Kysten« havde sin sightseeing-rute at passe i hjembyen. Intetanende om det uvejr med regn og kuling, der netop disse dage af alle på hele sommeren, skulle sætte ind og give op til 45° slingring, blev kursen sat mod Leistein fyr, hvor de tre skibe mødtes ud på eftermiddagen, flagsmykkede og klargjort efter løse genstandes kast under uvejret.

Med værtsskibet »Kysten I« i spidsen, dernæst »Bohuslän« og »Børøysund«, eskorteret af den norske Marines »Skø Folden«, stævnede de ind i skærgården med hilsning og fløjt til alle kanter samt salut fra kanonen »Odin« ombord på »Børøysund«. Trods det dårlige vejr stod mange på stranden og broerne for at vinke og få svar fra dampfløjterne. Ved ankomsten til Tønsberg gik til og med værftets sirene, men som det senere viste sig at have trængt sig op og holdt helt tilfældigt op, da vi lagde til kaj. Med »Børøysund« var

også repræsentanter for Søndeled Veteranskibsklub, der bevarer Norges første bilfærge, bygget i 1921. Under talerne blev det af kaptajn Forsblad, »Bohuslän«, inviteret til veteranskibstævne i Göteborg kommende sommer, der blev besvaret med, at man også håbede på et årligt, internordisk møde.

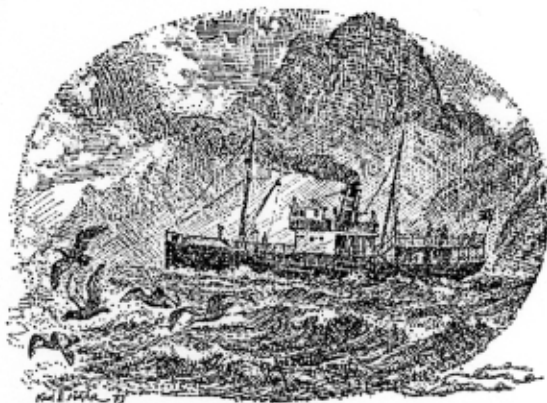
Udover aftentimerne blev der arrangeret fest for skibenes besætninger ombord på »Bohuslän«, hvor man bl. a. gav udtryk for savn af dansk deltagelse, indforstået med, at dette var umuligt med det korte varsel. I stedet blev der holdt telefonisk kontakt med Ulla Andersen, som sendte hilsener, og tale blev holdt på Dansk Veteranskibsklubs vegne.

Næste formiddag var skibene åbne for besøg, hvor mange nok fandt vej, trods det dårlige vejr også denne dag, og beskuede alt ombord. Blandt deltagerne var selveste havnechefen og byens ordfører, der blev delagtige i en lille ceremoni med udveksling af minde-tavler byen og skibene imellem.

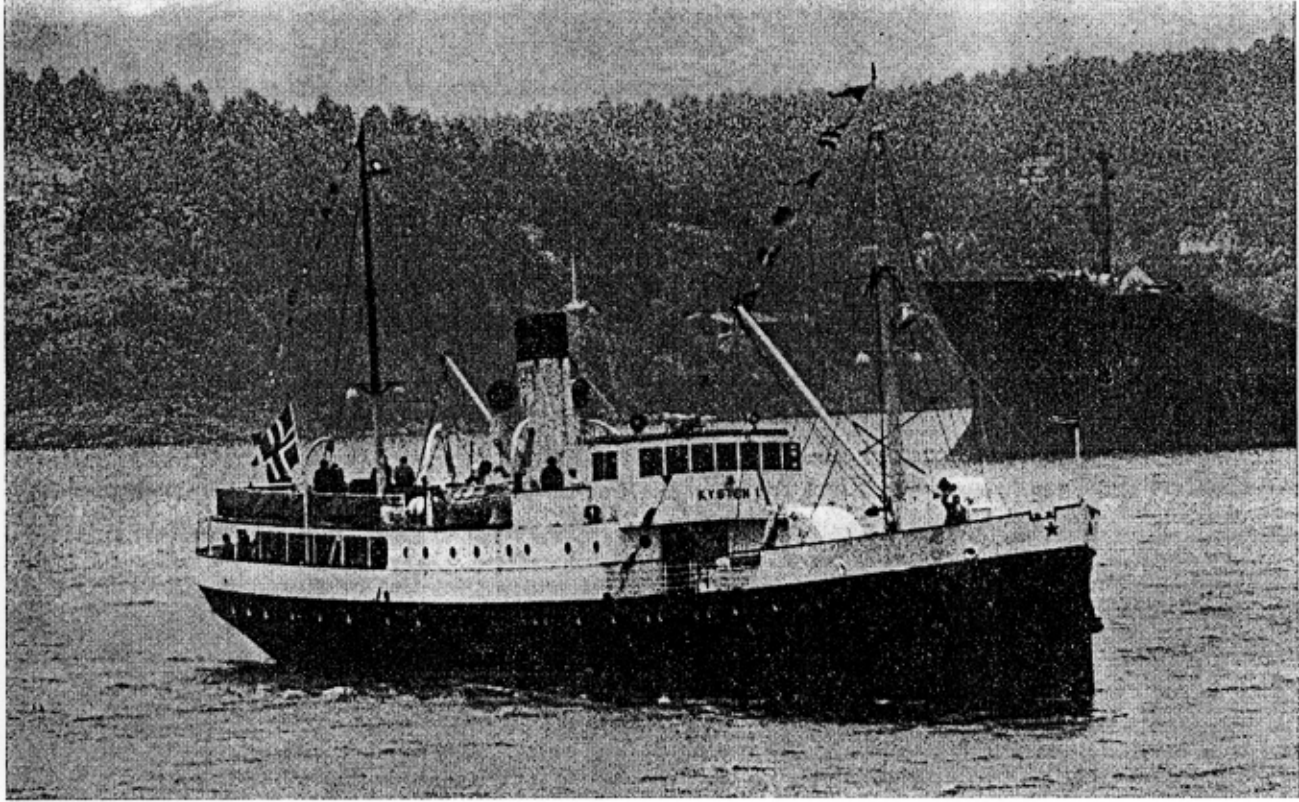
Også kommende aften blev der holdt fest i »Bohuslän«'s saloner med glædesrus over arrangementet på svenskernes initiativ.

Under kommende sommers stævne i Göteborg er det at håbe på deltagelse af »Skjelskør«, da skibe i denne størrelse og mindre vil dukke op, foruden damp-tog på havnesporet af Svenska Järnvägsklubben.

*Arne Lannerstedt.*



*D/S Børøysund, Norges siste kullfyrte dampskib*



## »KYSTEN I«

I/S »Kysten I« sejler siden 1971 som »Veteranskib« i Tønsbergs skærgård, i regi af A/S Jubileumskibet. Selskabets navn skyldes, at foretagendets start faldt sammen med byens 1100 års jubilæum, der nærmest også var grundlaget for at kunne vinde gehør udad. Af hensyn til skibets størrelsesorden og forholdene ellers i den forholdsvis lille by har en mere kommerciel driftsform været nødvendig, med forhyret mandskab og aktietegning, hvor udbyttet er, at skibet bevares og kan holdes igang. Disponenten og bestyrelsesrepræsentanter er dog uden løn. Som PR-chef fungerer en danskfødt kvinde, som siden nogle år tilbage har været (fast) bosat i Norge.

»Kysten I« blev bygget år 1909 for ruten Trondhjem-Namsos ude på vestkysten, hvor den trafikerede frem til 1964. Dog med nogle afbrydelser under anden verdenskrig, da mange skibe af tyskerne blev rekvireret til evakueringstransport helt i nord. Her var »Kysten« en af de heldige, som slap uden om miner og andre krigsskader.

Afløst af en ny pallebåd, der skulle benytte det gamle navn, blev »Kysten« solgt sydover og en tid benyttet til hurtigoplæring af aspiranter til handelsflåden, under navnet »Askaas«. Derefter blev det logiskibstilværelsen, sidst for at huse arbejdere på Nylands Værksted i Oslo vinteren 1970, hvor undertegnede havde deltidsarbejde som lugafgut og delvis opsynsmand, for at kunne holde øje med dette klenodium, indtil en gruppe fra Tønsberg en dag dukkede op for at sikre sig det sidste ledige kystdampskib. Formålet i betragtning har det gamle selskab tilladt brug af det oprindelige navn med »I« efter. Derimod har det ikke

været aktuelt med spørgsmålet om at få benyttet det gamle skorstensmærke, med bælte malet i nationalfarverne på sort bund. Hvis historierne i den gamle norske by er rigtige, er det blevet til ved lidt af en tilfældighed, ved at en af selskabets kaptajner en gang i 90'erne nægtede at hejse »sildesalaten« – unionsflag, og følgelig lod sit skib ligge uden flagudsmykning en 17. maj. Efter flere anmodninger fra selskabet om at gøre det, blev han til sidst rasende og lod nationaldagen markeres med flagets farver på skortenen i stedet for ...

I mangel af tonnage under efterkrigsårene var leveringstiden for nybygninger lang og samtidig langt kostbarere end modernisering af ældre skibe, hvorfor »Kysten« som mange andre skibe gennemgik en større ombygning og modernisering i årene 1949–51. Til forskel fra andre blev dampmaskineriet her beholdt og oliefyret. Den åbne kommandobro blev helt overbygget i aluminium, og radar blev installeret. Ellers er arbejdet pietetsfuldt udført, så at skibet ombord uden større forandringer vil give et billede af den tids skibstype, med præg fra 30'erne som en god komplettering til »Børøysund«.

*Arne Lannerstedt.*

### Nogle data:

Byggeår/-sted: 1909, Trondhjems mek. Værksted.  
 Klasse: Veritas 1 A 1 K.  
 Længde mellem pp: 140', bredde: 21', dybde: 15,4'.  
 Tonnage: 383 brt., 200 netto.  
 Passagerantal: 200 for kystfart.  
 Maskine: Triple 383 IHK.  
 Kedel: Skotsk røgrør, 2 fyrgange oliefyr.  
 Fart: 9,5 knob.

## EXETER MARITIME MUSEUM

For få år siden fremkom der herhjemme planer om i tilknytning til Vikingskibshallen i Roskilde at skabe et såkaldt maritimt frivandsmuseum, d.v.s. et museum, hvor man i vid udstrækning kan fremvise de forskellige skibstyper i deres naturlige element.

Der kendes flere eksempler på denne museumstype, bl. a. fra U.S.A. og Holland.

Den første spæde begyndelse er dog gjort i Roskilde med Nationalmuseets anskaffelse af skonnerten »Fulton« samt en kirkebåd fra Siljansøen og en Norrlandsjægte.

Vi skal her fortælle om et frivandsmuseum fra England, der i den sydengelske by Exeter på få år har skabt en enestående samling af skibstyper fra hele verden.

Som finansiel baggrund for dette museum står den selvejende institution »The International Sailing Craft Association«, der forkortes til ISCA, hvilket er det gamle romanske navn for Exeter.

Selve museet har til huse i nogle restaurerede pak-huse på havnen i Exeter, hvor også en del af skibene er fortøjet til nu nedlagte kajstrækninger, medens andre er udstillet i museets bygninger.

Museet blev indviet af Sir Alec Rose den 27. juni 1969 og havde da 23 fartøjer, hvoraf vi senere specielt skal omtale tre.

Selv om museets navn hentyder til sejlskibe, er man her også interesseret i at erhverve andre skibstyper.

Ved hjælp af frivillig bistand søger man at holde museets vandbårne fartøjer i sødygtig stand.

Hver sommer kan man ved Englands sydkyst se flere af museets større fartøjer foretage lystture af kortere eller længere varighed med medlemmer fra ISCA som besætning.

Museets samlinger omfatter fartøjstyper, som for en dansker er ganske ukendte. Her skal i flæng nævnes nogle karakteristiske eksempler:

Northumberland Coble (England), Thames racing punt (England), maltesisk Dghajsa, maltesisk Kajjik, Bude Tub-Boat (England), Bateira (Portugal), Rabao (Portugal), Dhow (Bahrein), Dubai (sydøstlige Arabien).

Interesserede i dansk søfart vil endvidere her også finde to fartøjer, der har været i dansk eje.

Det gælder bugserbåden »Sct. Knud« fra Odense med den karakteristiske høje skorsten. Dette skib byggedes i året 1930 ved Frederikshavns Værft og Flydedok A/S for Odense havnevesen. Maskineri og kedel leveredes af Helsingør Skibsværft.

»Sct. Knud« gjorde tjeneste i Odense, indtil den i 1960 afløstes af en motordrevet navnefælle.

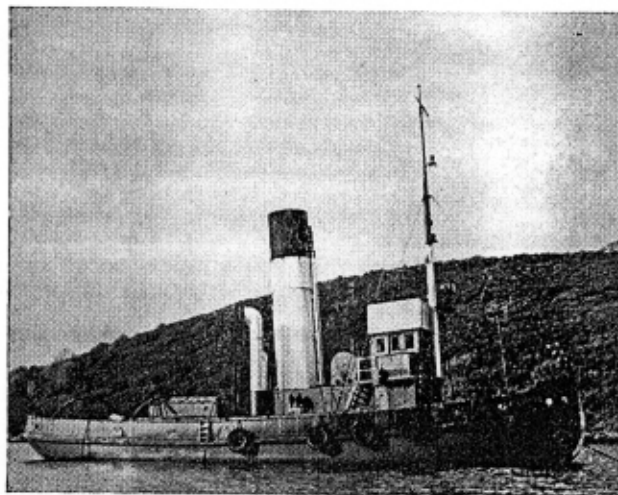
»Gamle Sct. Knud« solgtes til H. J. Hansen i Odense og omdøbtes til »Othonia«. Det var vel me-

derledes, idet det lykkedes at videresælge skibet til Fowey Harbour Commissioners, der omdøbte det til »St. Canute«, en angelsaksisk oversættelse af det oprindelige danske navn.

ningen at ophugge skibet, men skæbnen ville det an-

De nye ejere brugte fartøjet frem til 1968, da det solgtes til fem dampskibs-entusiaster, af hvilke Major R. Goddard nu er direktør for Exeter Maritime Museum.

Normalt er bugserbåden ikke under damp, men fra tid til anden fyres fartøjet op og bemandedes af medlemmer fra ISCA, der så foretager ture med skibet.



S/S »St. Canute«

Det andet fartøj med hjemlige aner er skonnerten »I. P. Thorsøe«, der byggedes år 1902 af N. Nielsen & Søn i Frederikshavn. Foruden almindelig fragtfart har dette fartøj også sejlet i rutefart med gods fra Aalborg og København til Læsø.

I 1972 købtes skonnerten af Lt. Peter Baker, der lod det omrigge til den oprindelige rig i Thisted og bragte fartøjet til Exeter.

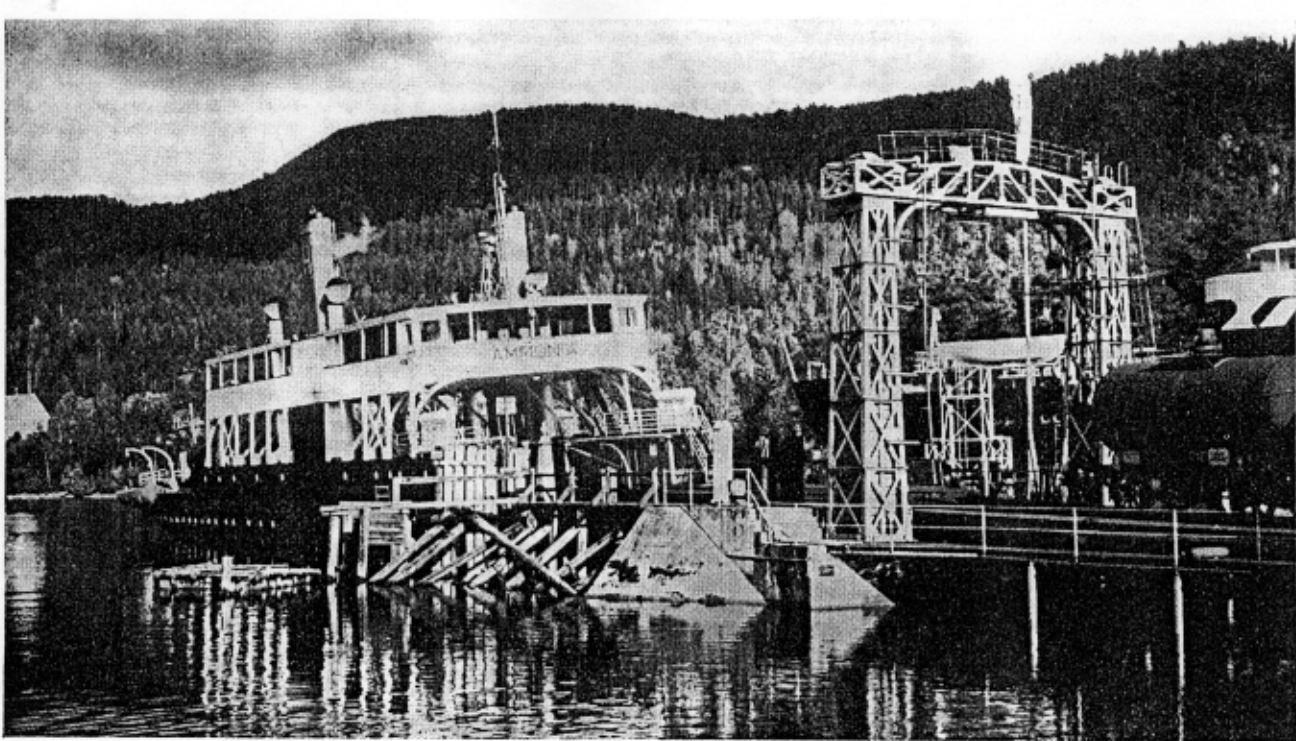
I 1973 gjorde skonnerten, der under engelsk flag har beholdt sit gamle navn, en række ture langs Englands kyster med en vandredstilling visende ISCA's arbejde. I 1974 deltog skonnerten i filmoptagelserne til en dokumentarisk film om slavehandelen.

Navne som »Great Eastern« og »Great Britain« er kendt af alle søfartsinteresserede. Herefter går ens første tanker vel til disse skibes geniale skaber, Isambard Kingdom Brunel.

I denne forbindelse siger navnet »Bertha« næppe nogen noget. Men dette er navnet på et dampdrevet uddybningsfartøj konstrueret og bygget af Brunel i 1844. Dette fartøj må utvivlsomt være verdens ældste funktionsdygtige fartøj under damp.

»Bertha« blev for nylig skænket til museet af British Rail efter lang og tro tjeneste i byen Bridgewater. I lighed med »St. Canute« vil »Bertha« også fra tid til anden være under damp.

*Olympica.*



## En overlevende!

Var der nogen, som ventede, at der nu mere skulle eksistere nogen dampjernbanefærger tilbage i de nordiske lande? Vort medlem i Oslo, Arne Lannerstedt, kan imidlertid meddele, at en sådan eksisterer på en indsø i den sydlige del af Norge, nærmere bestemt Tinnsøen. Trafikken på denne 31 km lange og 416 m dybe sø blev igangsat af Norsk Hydro år 1907, samtidig med anlæg af jernbane for transport af dets produkter til nærmeste udskibningshavn fra fabriksanlæggene på Rjukan, hvorfra vi måske kender historien om tungsvands-sabotagerne under anden verdenskrig.

Der har ialt eksisteret tre dampfærger, hvoraf én blev sænket i forbindelse med sabotagerne, og den næste ophugget i midten af 60'erne (efter filmoptagelse), da Hydro flyttede en væsentlig del af produktionen, og færge- og jernbanetrafikken indskrænkedes tilsvarende. Tilbage er nu en motorfærgen, bygget i 1955, der alene trafikerer dagligt med to afgang hver vej, samt dampfærgen »Ammonia« som reserve-skib, med fast sejlads 14 dage hvert andet år. Dette for at dække ruten, medens den ordinære slipsættes og overhales. Da det ikke er forretningsmæssigt forsvarligt at ombygge til motordrift, bliver den passet og opvarmet hele året for at kunne igangsættes i nødstilfælde når som helst. Sejladsen over varer for den nye færgen fem kvarter og for »Ammonia« syv kvarter.

På dækket er der to jernbanespor i normalbredde, 1. plads indretning oven på (helt intakt fra oprindelsen), mandskabs- og 2. plads indretning under dæk. I efterkrigsårene er 2. plads indretningen moderniseret, og kulfyringen erstattet med olie. Radar er ligeså installeret.

## Nogle data:

Byggested og -år: Moss Værft og Dok, Moss, 1929 sammensat ved Tinnoset slip.

Tonnage: 929 brutto reg. ton, 339 netto.

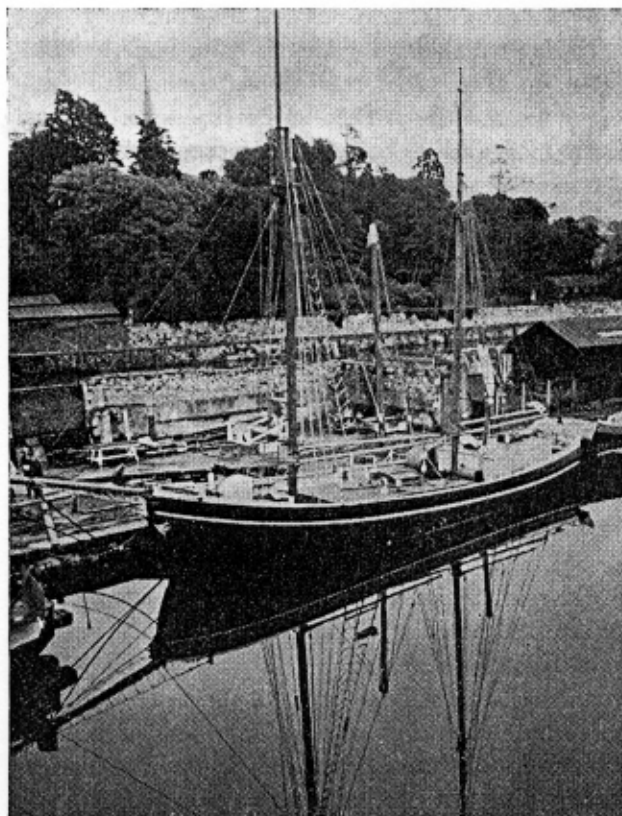
Dimensioner: Længde: 230,6', bredde: 35,2', dybde: 12,8'.

Maskineri: Trippelexp., 500 IHK  $\times$  2.

Kedler: Skotsk røgrør, 10,3'  $\times$  12'  $\times$  2.

Fart: 11 knob.

»I. P. Thorsøe«



## VETERANSKIBSSTÆVNE I KORSØR

I 1975 festligholdt Korsør ved det friske Storebælt sit 550 års købstadsjubilæum.

I denne anledning afholdtes i årets løb forskellige arrangementer. Således afvikledes i juli et veteranskibsstævne med påfølgende sejlads fra Korsør til Svendborg. I stævnet deltog et halvt hundrede sejl-skibe af forskellig type og nationalitet.

Bryggeriet Harboe i Skælskør fik i denne anledning den tanke at chartre Foreningen til Gamle Skibes Bevarelses veteranskib, den 60-årige damper »Skjelskør« til at sejle en last øl fra Skælskør til Korsør. Tanken opstod ved et tilbageblik i bryggeriets historie, idet Harboe-slægten under Napoleonskrigen i 1809 leverede øl ad søvejen til de danske kanonbåde, der var stationeret i Storebælt. For hundrede år siden drev Harboe-slægten tillige en ret omfattende skibsfartsvirksomhed.

Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse var straks med på ideen, og efter at have udført sine to ordinære sejlads på Roskilde fjord afgik »Skjelskør« søndag den 6. juli ved 18-tiden fra Roskilde. Turen til Skælskør var begunstiget af godt vejr, og undervejs blev der spulet, vasket og pudset messing, således at »Skjelskør« ved ankomsten næste dag ved middags-tid var »ship shape« overalt.

Sejladsen ind gennem Skælskør fjord var i det fine sommervejr en oplevelse. Her var den gamle damper jo godt kendt, så turen forløb uden uheld. »Skjelskør« blev vel modtaget i sin tidligere hjemby og kom til at ligge ved sin gamle plads ved toldboden.

Tirsdag formiddag lastedes et halvt hundrede kasser øl, en kasse til hvert af de skibe, der skulle deltage i veteranskibsstævnet, så det har været en god fordel med en lille besætning. Harboe-ølet var iøvrigt forsynet med en særlig etiket, der bl. a. illustrerede en af de gamle Storebæltssmakker. Om eftermiddagen afsejlede »Skjelskør« med kurs mod Korsør.

Om bord befandt sig flere medlemmer af Dampskibsselskabet Skjelskør's sidste bestyrelse, et par af damperens tidligere førere og maskinmestre samt repræsentanter fra bryggeriet Harboe, hvis stander vaje-de fra mastetoppen sammen med signalflagene. Desuden var Evalds orkester med på turen i sommerkvarmen. Ikke mindst orkestret bidrog til, at det blev en fin sejlads.

»Skjelskør« fik en festlig modtagelse i Korsør; det er vist mange år siden, der har været så mange mennesker på kajen. Her var Korsør Jernbaneorkester med til at skabe feststemning.

Korsør havn var i dagene op til stævnet blevet fyldt godt op af de mange veteranskibe, der var tilmeldt stævnet. Mange mennesker fandt i disse dage vej til havnen. Der var også nok at se på. Der var både

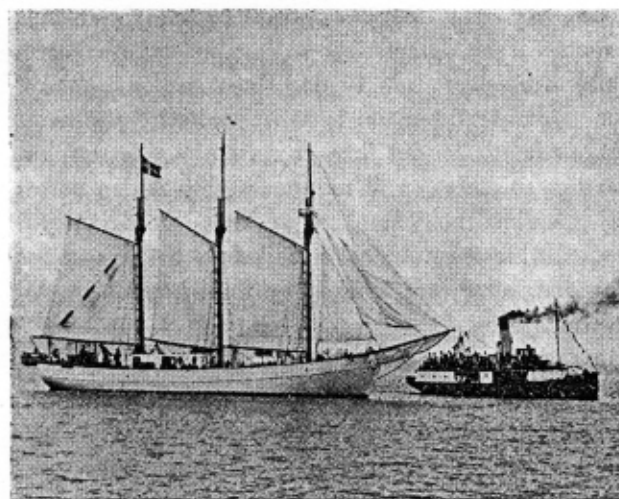
skonnerter, bl. a. »Fulton« og »Jette-Jan«, galeaser, ketcher og yawler samt hollandske kuffer. Desværre lå skibene i mange tilfælde en tre-fire stykker uden på hinanden, således at det kneb med at få set de forskellige så grundigt, som man gerne ville. Kun meget få skibe var der adgang til.

Det vil her føre for vidt at nævne alle de deltagende skibe, af hvilke ikke alle kunne betegnes som veteranskibe i ordets egentlige forstand. Enkelte var således bygget i 1975; af disse nybygninger bør nævne jagten »Lotte«, det første skib, der i mere end 50 år er blevet bygget ved det gamle træskibsværft på Jacobsens Plads i Troense. Endvidere sildebåden »Heimdal«, bygget af træ efter gamle tegninger. Typen er omkring hundrede år gammel.

Af de ældre skibe faldt særlig den smukke jagt »Viking« af Svendborg i øjnene. Det er en forhen-værende krydstoldjagt, bygget omkring 1895. Alt om bord var i orden. Lak og maling strålede om kap med velpudset messing, men skibet anvendes også udelukkende som lystfartøj. Det eneste, der ikke er originalt her om bord, er rattet; det har erstattet den tidligere rorpind, der stadig er i den nuværende ejers besiddelse.

Endvidere deltog den dejlige norske redningsskøyte »Colin Archer« i stævnet. Den er bygget i 1893, og typen er berømt for sine udmærkede søgenskaber i bogstavelig talt alt slags vejr. Den fik den nedsatte mønstringskomité's præmie som det bedst bevarede og vedligeholdte skib.

Af de større skibe tiltrak den hvidmalede, svenske skonnert »Athene« sig opmærksomhed. Den hed som ny »Emanuel« og var hjemmehørende på Strynø. I 1917 blev den solgt til Norge og fik navneforandring til »Mull« med hjemsted i Risør. Derefter solgtes den i 1921 til Sverige, hvor den først hed »Anna Lisa« og



»Jette-Jan« og S/S »Skjelskør«. Foto: Fl. Olsen, Korsør Posten.



senere »Wanda«. I 1966 fik den sit nuværende navn. Den var faktisk et vrag, inden den blev restaureret. »Athene« er bygget i 1909 hos Ring Andersen i Svendborg.

Skibe fra Ring Andersens værft var forresten godt repræsenteret ved dette stævne, idet også topsejls-konnerten »Lilla Dan« fra 1951 og den tyske galcace »Seute Deern« fra 1939 er bygget her. Den hed under dansk flag »Noona Dan« og »Havet«. »Seute Deern« er iøvrigt plattysk og betyder søde pige. Også »Skjelskør« er jo som bekendt bygget hos Ring Andersen.

Sejladsen fra Korsør til Svendborg foregik den 10. juli, men var desværre hæmmet af manglende vind. Et sejlskib gør sig jo bedst, når der er passende med »luft« og skum for boven. Ikke desto mindre fulgte mange mennesker det storslåede syn fra Korsør havn og strand. Skoleskibet »Georg Stage« fungerede som dommerskib.

Ved starten fra Korsør red var »Skjelskør« basis for repræsentanter fra Harboe, Korsør Handelsstandsforening, pressen m. fl., der således var med i første parket. Også på denne sejlads var Evalds orkester med til at sætte liv i kludene, og stemningen var god. Der var travlhed overalt med fotografering, medens »Skjelskør« snoede sig imellem store og små skibe. Flere småbåde kom langs siden og fik en forsyning af det gode Harboe-bryg om bord.

Efter at starten var gået ved 10-tiden, fulgte »Skjelskør« feltet et stykke på vej, hvorefter der med tre lange stød i fløjten blev ønsket god rejse til skibene. Der kippedes for dommerskibet, hvorefter kursen blev sat mod Korsør. Herefter var stævnet slut for »Skjelskør«s vedkommende, og Harboe's stander blev strøget. Der blev fyldt kul, og »Skjelskør« satte kursen mod Roskilde for atter at passe sit job på fjorden.

»Skjelskør« fik en pæn presseomtale. At så et par aviser benævnte skibet som dampfærge og kuldampere, skulle jo være til at bære over med, selv om det nok hos nogle vil give anledning til rynker i panden.

Bryggeriets initiativ var med til at sætte kolorit på stævnet, og forhåbentlig har det været en god reklame. For foreningen gav denne charter et pænt overskud, der måske kan bidrage til et godt økonomisk resultat for 1975.

P. B.-H.

## Må vi bare være her!

Som det antagelig vil være de fleste af vore medlemmer bekendt, har forskellige ejere af lystbåde beliggende i den af S/S »Skjelskør« benyttede del af Roskilde havn – erhvervshavnen – rettet forskellige klager mod vort skib.

Dette har resulteret i en række forhandlinger mellem Roskilde Byråd, planlægnings- og miljøudvalget, og vor forening. Avisartikler om denne sag vedlægges som særtryk til orientering for vore medlemmer.

Den 18. marts har ovennævnte udvalg tilstillet foreningen en skrivelse, der slutter med følgende udtalelse:

»Udvalget har ved behandling af klager over S/S »Skjelskør« lagt vægt på et rimeligt hensyn til såvel Sejlklubben som til Veteranskibsklubben ud fra den opfattelse, at der også må være plads til S/S »Skjelskør« til gavn for miljøet i almindelighed.«



## FJORDDAMPERE

### Passagerfart på Ringkøbing Fjord

Umiddelbart skulle man måske ikke synes, at forholdene omkring Ringkøbing fjord med de forholdsvis tyndt befolkede områder kunne frembyde tilstrækkelig basis for rute- og passagerfart, men ikke desto mindre har der fra 1883 og indtil efter 2. verdenskrig – omend med større afbrydelser – eksisteret offentlig passagersejlad i dette »lukkede« område.

Skibene udgik naturligvis fra Ringkøbing og sejlede og Nymindegab, og en hel del gods er vel nok fragtet over til klitten med anløb af Nr. Lyngvig, Hvide Sande med skibene, fremfor at det skulle føres ad de dårlige, sandede veje, men personbefordringen har dog været hovedformålet med sejladsen – og i sommertiden har såvel udflugtsture for Ringkøbing borgerne som befordring af turister og badegæster været en væsentlig indtægtskilde.

Det begyndte i 1883, da der pludselig kom hele to dampskibe i fart på fjorden. Det første skib var en ret uanseelig hjuldampere bygget af træ i Nykøbing Falster i 1882 med en længde på 32,2 fod og forsynet med en maskine på 3 nom. HK. Damperen, der var bygget som »Ida« til Fabrikken Guldborg, omdøbtes til »Ringkøbing«. Ejeren hed N. F. Ansager, der satte den i fart i foråret 1883, efter at den var blevet for-tømret på stedet.

Næsten samtidig indkøbte skibsfører Esper Olesen i Ringkøbing en lidt større skrudedampere, bygget af jern i 1869, altså et betydeligt ældre skib, der indkøbtes fra Hamburg ifølge købebrev af 3. april 1883.

Det fik navnet »Svanen«, og da det i januar 1884 overgik til et aktieselskab, blev dette også kaldt A/S Svanen.

»Svanen« havde en tonnage på 21 tons brutto, var 53,9 fod lang og var udrustet med en højtryksmaskine på ca. 10 nom. HK. Såvidt det har kunnet konstateres, var det bygget af det kendte Reiherstiegwerft i Hamburg til sejlads på Alsteren med navet »Schwan«, og det danske navn var således en direkte oversættelse.

Selskabet har antagelig kun haft en betinget succes med sin passagerfart, og de barske vejrforhold ved vestkysten har øjensynlig ikke været de bedste for et skib, der oprindeligt var beregnet til den mere blide Alsterfart. Allerede i 1887 slettes skibet af registeret som ophugget – noget ret usædvanligt for jernskibe fra denne periode, der i hundredevis eksisterede op til og efter 1. verdenskrig.

Den træbyggede »Ringkøbing« klarede sig heller ikke meget længere – i 1889 udtages maskinen af skibet, og i december 1893 rapporteres det ophugget.

Der gik nu en række år, inden en damper igen viste sig i regelmæssig fart på fjorden. Det var den i Ringkøbing kendte urmager Laust Chr. Andersen, der også havde med byens turistliv at gøre, der i 1910 stod for købet af en passagerdamper, og valget faldt på en noget ældre hjuldamper, »Prins Hamlet«, bygget af Kieler Howaldtswerke i 1892 som bygge-nr. 252.

Skibet, der var på 123 bruttotons, havde en længde på 120,5 fod og var forsynet med en 110 ihk tregangsmaskine, kunne i det beskyttede fjordvand medtage op til 350 passagerer.

Forinden salget til Ringkøbing havde det – tilhørende A/S Turisten i København – sejlet på Øresund med skovgæster i seks år fra 1904 til 1910, men i modsætning til de tidligere omtalte dampere var »Prins Hamlet« oprindeligt bygget til fart på Nordsoen, idet det i 1892 fra værftet leveredes til Sylter Dampschiffahrts-Gesellschaft, og i 12 år frem til 1904 sejlede det som H/S »Nordsee« badegæster til Sylt fra den tyske nordsøkyst (Cuxhaven).

Farten med »Prins Hamlet« blev i årene før og under 1. verdenskrig en god forretning, og L. C. Andersen anskaffede derfor i 1914 endnu en damper, der fik det ikke usædvanlige navn »Turisten« – der har alene i Danmark eksisteret 32 større og mindre passagerfartøjer med dette navn – »Turisten« fra Ringkøbing var bygget i Rostock i 1888, var på 41 bruttotons, længde 67,7 fod, og var forsynet med en 2-cyl. compoundmaskine på 138 IHK. Skibet, der indkøbtes fra Tyskland, havde tidligere heddet »Waldhalle«.

Da biltrafikken kom i gang efter krigen, dalede interessen for fjordsejlads med gamle dampere hurtigt, og i begyndelsen af 1920'erne afvikledes sejladsen. »Prins Hamlet« blev ophugget (registreret 25. november 1924), medens »Turisten« solgtes til A/S Isefjor-

dens Postfart, der anvendte skibet endnu nogle få år, før også det gik til ophugning.

Ret hurtigt efter blev der dog gjort endnu et forsøg, da man i 1923 stiftede A/S Ringkøbing Dampskibsselskab, der anskaffede damperen »Vestjyden« på 177 bruttotons og med en længde på 141,1 fod. Maskinen var af den normale triple expansion type og udviklede 360 IHK.

Skibet var bygget hos Kremer Sohn i Elmshorn og var oprindeligt bestilt af den tyske marine som minestryger, og var under bygning, da krigen sluttede, hvorfor man ændrede planerne og færdigbyggede det som passagerskib.

Allerede i begyndelsen af 1925 var man i Ringkøbing klar over, at der ikke var basis nok for yderligere rutefart på fjorden, og »Vestjyden« solgtes tilbage til Tyskland, hvor det indtil 1935 sejlede i passagerfart i det østpreussiske område under navnene »Memeland«, »Hermann Balk« og »Brünhilde«. I 1935 solgtes skibet til Polen, og derfra blev det i en sommersæson chartret til fornyet fart på Ringkøbing fjord. Navnet var nu ændret til »Carmen«. Det krigsforliste i 1939, efter ved krigens udbrud at være overtaget af den polske marine.

Til slut skal det nævnes, at der fra 1943 til 1950 atter fandt rutefart sted på fjorden, denne gang med et mindre motorskib »Kysten« på 40 bruttotons, der ejedes af R. N. C. Møller & Søn. Efterhånden som biltrafikken blev lammert under krigen, var der naturligvis større behov for en søværts forbindelse til Hvide Saide, men da de normale tider vendte tilbage, og klitvejen samtidig blev udbygget, måtte farten indstilles, og skibet solgtes til ophugning i 1950.

»Kysten« var bygget i 1908 og indkøbtes til Danmark i 1922 for sejlads på Isefjorden under navnet »Horns Herred«, og det var således ret bedaget, da det slutsejlede på Ringkøbing fjord. Fr.

## BOGANMELDELSE

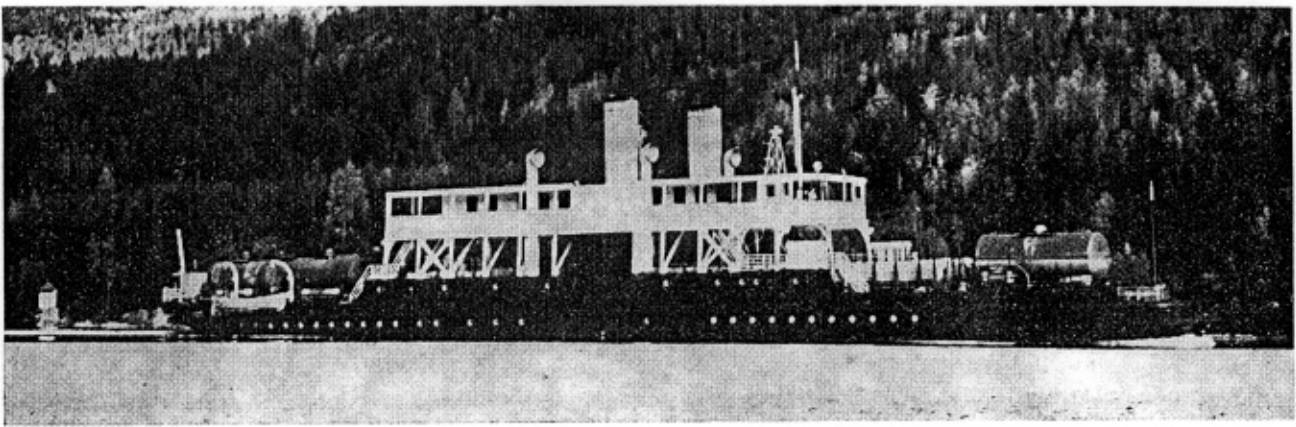
Arne Hartmann: EN SØMANDS DAGBOG.

S/S »Skjelskør«s bedstemand, der selv er »deep-water sailor«, siger:

Med en sømands dagbog har Arne Hartmann skildret udesejlerens liv og færd på en ny måde.

Ikke noget med den forlorne romantik og hvad der ellers bliver skrevet om søens folk. Her er en skildring fra hele verden, set af en mand med både øjne og ører åbne. Man får et ord med på vejen både af de gamle græske guder og nutidens selvbestaltede guder, personificeret i en valgagator fra Yokohama. Man er med til karneval i Rio, og man slentrer adstadig ned ad Broadway.

»Fyrbøderen« når rundt overalt, men han har sikkert været flere steder, så: »I wish you fair wind ahead!«  
Poul Larsen.



### »Ångbåtsmöte« i Göteborg

I fortsættelse af det stævne, der fandt sted i Tønsberg i sommeren 1975 med deltagelse af den svenske S/S »Bohuslän« og de norske dampere »Böröysund« og »Kysten I«, arrangerer Sällskapet Ångbåten et stævne i Göteborg fra fredag den 23. til søndag den 25. juli 1976.

Foruden de ovennævnte tre veterandampere vil der også blive deltagelse af »Färjan 4«, en mindre havnefærge fra Göteborg, der også disponeres af den svenske veteranskibsforening, muligvis kommer også S/S »Ejderen«, der hører hjemme i den stockholmske skærgård, og man vil også forsøge at få Förde-Reederei i Flensburg til at sende S/S »Alexandra« til stævnet. Den svenske marine's S/S »Maricholm« – bygget på Odense Stålskibsværft – tages ud af aktiv tjeneste den 1. juli 1976, men man håber på, at også dette skib vil kunne være i Göteborg under stævnet.

Vi undersøger også i øjeblikket mulighederne for at lade »Skjelskør« deltage, og hvis dette lader sig gøre, skulle »Bohuslän«, »Böröysund«, »Kysten I« og »Skjelskør« mødes fredag eftermiddag den 23. juli i Björköfjorden for derfra at sejle i kolonne til Stenpiren i Göteborg – det vil da blive alle tiders parade af veterandampere.

For at gøre arrangementet så stort som muligt, vil også andre veteranklubber blive opfordret til at deltage, således at der opstilles damptrømler, lokomotiver og smalsporede tog på kajen, ligesom der vil køre damptog på havnejernbanen.

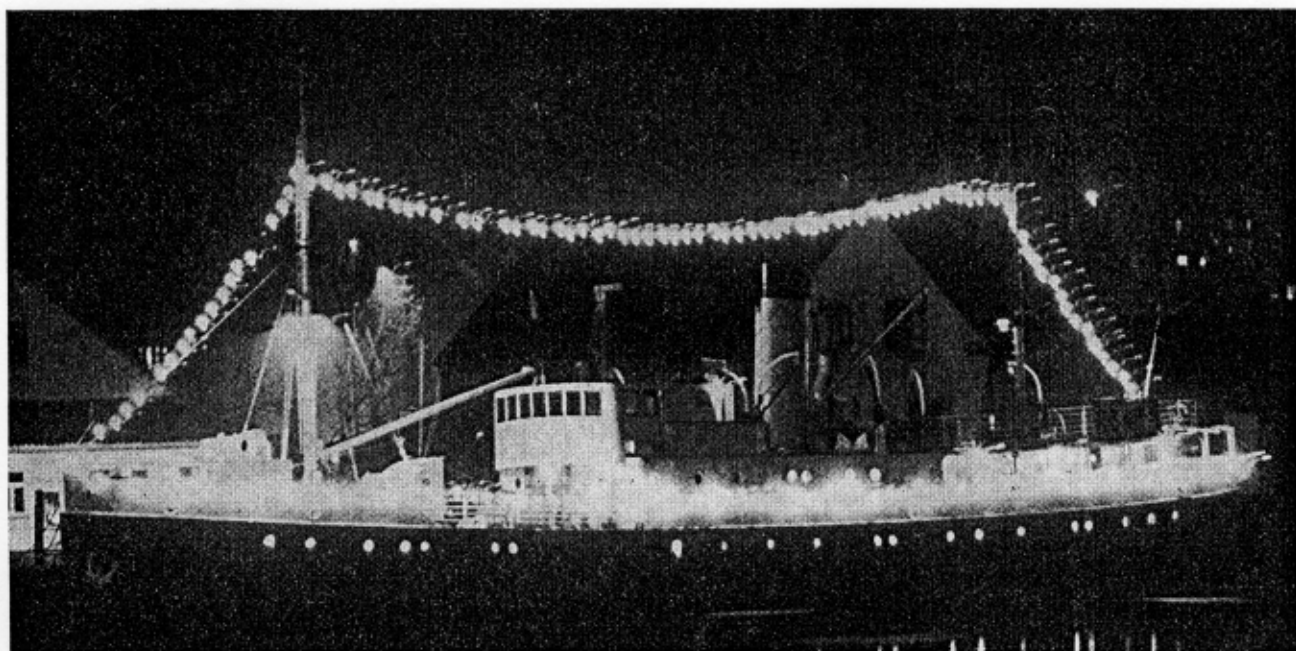
En fjernstyret model af »Skjelskør«, bygget af Walther Larsen, Bellahøj, vil blive præsenteret i Göteborgs havnebassin.

Søfartsmuseet i Göteborg vil arrangere en særudstilling i forbindelse med stævnet, der også støttes af såvel Göteborg kommune som havnemyndighederne. Til særudstillingen vil vor model af »Skjelskør«, bygget af maskinmester Franck, Køge, også blive udlånt.

Presse, radio og antagelig også TV vil dække arrangementet med reportager, og stævnet vil antagelig blive åbnet af Göteborgs borgmester.

Søndag den 25. juli er det planen, at de fire ovennævnte dampere skal foretage en rejse med passagerer til Marstrand.

Hvis der viser sig tilstrækkelig interesse herfor, vil vi forsøge at arrangere fælles busrejse for vore medlemmer fra Helsingborg til Göteborg. Nærmere meddelelse herom vil fremkomme senere.



## Hvad sker der ombord i denne vinter?

Da disse linier blev nedfældet, var vinterarbejdet på S/S »Skjelskør« i fuld gang.

Efter at de forskellige arbejder i forbindelse med skibets oplægning var afsluttet, kunne man gå i gang med det egentlige vinterarbejde.

I maskinen hersker der stor travlhed, da der her er forholdsvis meget arbejde, der skal nås.

På kedlen skal sikkerhedsventilen skiftes ud, da denne ikke mere arbejder tilfredsstillende omkring kedlens arbejdsstryk.

Ventilen er en såkaldt lavt løftende ventil med forholdsvis ringe aflblæsningsevne. Denne ventiltype fremstilles ikke mere, hvorfor det her har været nødvendigt at få en såkaldt højt løftende ventiltype med stor aflblæsningsevne.

Da ventilens flange på kedlen ikke kan ændres, har det været nødvendigt at vælge en forholdsvis stor ventil.

Hoveddampprøret fik – antagelig ved en for hurtig åbning af reguleringsventilen på hovedmaskinen – en revne ved flangen på reguleringsventilen. Da hoveddampprøret i 1976 skal udglødes og trykprøves, undersøges det for øjeblikket, om der er nogen mulighed for at få et nyt fremstillet.

På selve hovedmaskinen skal lavtryksstemplet trækkes for at fastgøre en pakningsbøsning, der i sin tid blev fremstillet med for store tolerancer. Endvidere skal en del af hovedmaskinens lejer lægges sammen, da der er konstateret bankning.

Det er i sommer konstateret, at svalevandspumpen ikke mere giver tilstrækkeligt med svalevand, da vakuumpumpe er for ringe. Grunden til dette må søges i et for stort spillerum mellem stempel og cylinder.

Da svalevandspumpen for en del år siden blev totalt repareret, var det nødvendigt at udstøbe hele pumpen med Prestolit for at forstærke selve pumpehuset samt selve adskillelsen mellem pumpens to kamre. Herved kom selve pumpecylinderen til at sidde urokkeligt fast.

Derfor er det nødvendigt at hone cylinderen på stedet og derefter opmåle denne samt dreje et nyt stempel til pumpen.

Det undersøges for øjeblikket, hvilke muligheder der er for at skabe en rimelig tæthed mellem cylinder og stempel ved hjælp af stempelringe af nylon.

For det meste hjælpemaskineri findes der reserver om bord. Indtil nu har det ikke været tilfældet for svalevandspumpen, men denne mulighed kommer nu, idet den duplexpumpe, vi i sin tid købte fra DSB's gamle dampfærge »Kärnan« og installerede i maskinrummet, nu tilkobles kondensatoren via skibets rørsystem for saltvand. Herefter vil det være muligt under alle forhold at få saltvand til kondensatoren.

Den store Mollerup smørepresse er blevet totalt renoveret med nye aksler og lejer og er nu igen klar til adskillige års tjeneste.

Til brug under opfyringen installeres der en elektrisk pumpe til cirkulering af kedel vand allerede fra opfyringens start.

Til opvarmning om bord ved hjælp af damp bruges bl. a. en reduktionsventil. Denne må nu udskiftes, da den overhovedet ikke lader sig reparere.

Skibets elektriske ledningssystem og hovedtavlen overhales totalt, og sidstnævnte udstyres samtidig med kontrolmulighed for ladning/afladning af skibets to akkumulatorbatterier.

For at beskytte vort Autronica anlæg for ladning til søs mod fugt er hele dette anlæg nu blevet totalt indkapslet.

På fordækket regnet fra sidegangene til bakken har man i sin tid lagt et såkaldt sliddek oven på det originale trædæk. Dette dæk, der oprindeligt havde været ca. 20 mm tykt, var efterhånden slidt helt ned til en tykkelse nogen steder på kun få millimeter. Kun selve de hårde knaster var endnu tilbage som små minibjerger.

Det hårde slid stammer fra transporten af kreaturer fra øerne Omø og Agersø, altså inden skibet kom i vor besiddelse.

Sliddækket er nu under fornyelse, og det har vist sig, at det originale trædæk sin alder til trods med få undtagelser var i fin stand. Ganske få planker har måttet skiftes ud, specielt over kulkassen i styrbord side.

De udskiftede planker hører ikke til de originale planker, men stammer fra en reparation af stringerpladen over kulkassen.

Mange vil sikkert have bemærket, at maskintelegrafen ikke havde den rigtige »telegrafklang«. Det er der nu rådet bod på, idet denne også har fået nydrejede aksler og kraftige fjedre ved kneblerne.

Naytiliaki.

## Vi siger tak til:

Skibsteknisk Laboratorium, Lyngby. Laboratoriet har uden udgift for vor forening udført en del hydrostatisk beregninger til brug ved udarbejdelse af et såkaldt kurveblad.

Firma Viggo Petersen, Ingeniør- og Handelsfirma A/S. Firmaet har leveret en reduktionsventil til vort dampvarmesystem.

Firma Thune-Eureka A/S, Oslo. Firmaet har leveret reserve dele til vor duplexpumpe.

Akademiingeniør Henning Hansen. Vi har modtaget et elektronisk måleapparat.

Firmaet Brødrene Dahl A/S, København, der igen har været så venlig at levere en del galvaniserede fittings.

Firma Weibach & Cohns Fabrikker. Firmaet har givet et meget fordelagtigt tilbud på levering af ventiler til vort skib.

Firma Jørgen A. Nielsen A/S. Firmaet har uden beregning leveret en ny sikkerhedsventil til vort skib. Sikkerhedsventilen er blevet klasset af Bureau Veritas på firmaets eget prøveanlæg.

M. Clausen A/S har skænket Form-Flex til fordækkets sliddæk.

Firma A/S H. Meisner-Jensen. Firmaet har leveret et nyt slangeanlæg til brandslukning om bord på vort skib.

A/S Rudnicki & Engholm, København. Firmaet har leveret »Never-Seez«, et anti-seize og lubricating compound.

Hede Nielsen A/S, Horsens. Levering af ilt og gas.

## Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse

DANSK VETERANSKIBSKLUB

Stiftet 19. april 1963.

### FORMAND:

Ing. Asbjørn Stoltze, Paradisbakken 13, 2840 Holte.  
Tlf.: (02) 42 22 06.

### KASSERER:

Fru Ulla Andersen, Højlundshusene 11, 3500 Værløse.  
Tlf.: (02) 48 33 33. – Giro: 713 45.

### SEKRETÆR:

Eksp.s. Børge Andersen, Højlundshusene 11,  
3500 Værløse. Tlf.: (02) 48 33 33.

### REDAKTION:

Kommunelærer Bjørn Rambov, Bogense (ansvh.).  
Prokurist Fr. Frederichsen, Lyngen 1 A, 2800 Lyngby.  
Tlf.: (02) 87 74 95.

### MEDLEMSKONTINGENT:

ordinære medlemmer .. kr. 35,00 årligt  
støttemedlemmer ..... kr. 100,00 årligt  
livsvarige medlemmer .. kr. 1000,00 én gang for alle.  
Bladet udsendes gratis til foreningsmedlemmer.