

Dansk Veteranskibsklub



Medlemsblad for
Foreningen til
Gamle Skibes Bevarelse
Maritimt Tidsskrift

December 1978

*Helsingør Værft,
Herkules løfter
S/S Skjelskør*

Lederen

»Nu går den ikke længere«, S/S »Skjelskør« skal have sin hidtil største og mest omfattende restaurering.

Igennem mere end et halvt århundrede har tidens tand tæret på skibssidens plader, nagler samt spanter, især hvor en malerpensel ikke har kunnet komme til. En udskiftning af flere pladerange såvel i styrbord- som bagbordside er uundgåelig.

Lørdag den 2. december afgik »Skjelskør« fra sit vante vinterleje for egen maskine med kurs mod Helsingør. På bedste Philiass Fogg manér fyredes med det sidste træ fra den gamle interimistiske salon, som er blevet taget ned for bedre at komme til spanter og klædning ved den forestående overhaling.

Den følgende uge fulgte flydekranen »Herkules« efter, slæbt af Det Forenede Bugterselskabs »Hugin«, som gratis blev stillet til rådighed for opgaven.

Helsingør Værft A/S har påtaget sig arbejdet, og som det fremgår af bladets forside, tog Københavns Havnevæsen store flydekran »Herkules« den 7. december den til ukendelighed afriggede »Skjelskør« ud af sit våde element.

Det er tanken, at værftet i vinterens løb skal udføre restaureringen lejlighedsvis, d. v. s. når der er disponibel arbejdskraft til rådighed mellem løbende reparationer i de to tørdokke. Derfor blev skibet sat på en blokvogn og trukket ind i en af de større haller, hvor hun nu står lunt og godt.

Dansk Veteranskibsklub har haft tiden med sig. I femten somre har medlemmerne bevist, at det ikke alene er muligt at holde hende sejlklar, men også at opretholde skibets fartcertifikat som passagerbefordrende kystdamper. S/S »Skjelskør« er i denne periode kommet mere omkring i danske og internationale farvande end i de første 50 år af skibets historie.

Det arbejde, der nu forestår, er mere end vore kvalificerede medlemmer kan udføre end sige har værktøjer til. Det er meget vigtigt, at udbedringen af skroget færdiggøres på een gang. Skal vi afbryde restaureringsarbejdet på halvvejen, vil det blive både vanskeligt og meget kostbart.

Foreningen har afsat 140.000 kroner hertil, og det slår næppe til selv med megen velvilje fra Københavns Havnevæsen med flydekranen, Helsingør Værft, samt stålværket i Frederiksværk, der alle har lovet at være tilbageholdende, når regningen skal skrives. Vi har ganske vist 200.000 kroner at gøre godt med.

Nye regler for redningsudstyret medfører, at de flydemidler, vi hidtil har anvendt, ikke længere er fyldestgørende. Inden næste sæson skal der være opustelige gummiplader til samtlige ombordværende, og der er afsat 60.000 kroner til dette formål.

Alle, som sympatiserer med vor grundtanke, nemlig ved sejlads at levendegøre datidens skibstyper, er meget velkomne til at afse et beløb – stort eller lille –

til S/S »Skjelskør«s reparationsfond. Medlemmerne opfordres også til at tænke herpå, når girokortet for kontingentet sendes.

Større bidragydere kan drage fordel af, at Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse er anerkendt som almennyttig, d. v. s. at bidrag jævnfør skattelovgivningen er fradragsberettiget.

Arbejdet med den gamle damper udføres i forståelse med og på anbefaling af såvel Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg som Teknisk Museum i samme by. Begge beklager imidlertid, at man ikke kan afse økonomisk støtte til restaureringen.

Sommerens veteranskibsmøde i København med vore nordiske søsterorganisationer har vist, at man her er kommet meget langt med betydeligt større skibe (se separat artikel i dette blad).

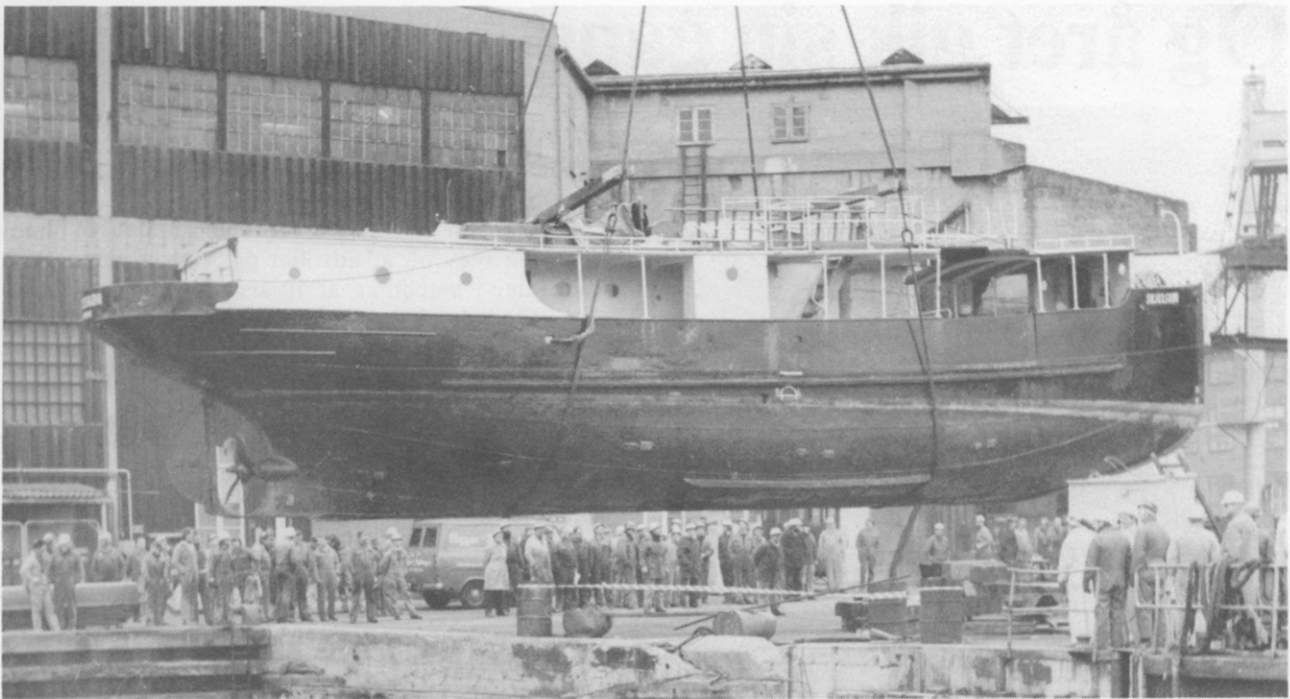
Kan vi i Danmark som søfarende nation siden vikingetiden være bekendt ikke engang at kunne bevare eet eksemplar fra dampskibenes skelsættende periode?

S/S »Skjelskør« er ikke stor. Det er overkommeligt at bevare hende for kommende generationer. Lad derfor alle gode kræfter slutte op om denne sag.

P. b. v.
Stoltze.

Skipperafløsning: B. G. Nielsen og Axel Fiedler.





»Skjelskør« – frit i luften svævende – under operationen – se endvidere også side 8. Foto: Anne Sophie Rubæk.

Det sejlene museum

Billedet på forsiden er stillet til rådighed af Frederiksborg Amtsavis, der samtidig skrev:

Allersidste skruedamper i Danmark, S/S »Skjelskør« var genstand for mange helsingoraneres opmærksomhed, da den i går blev sat i land på Helsingør Værft for i vinterens løb at blive restaureret. Det gode skib skal føres tilbage til sin oprindelse med damesaloner agter, petroleumslamper og det hele. Adskillige repræsentanter fra ejergruppen, Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse, samt fra Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, overværede operation landsætning, der også vakte interesse hos de professionelle værftsfolk. Det er ikke hver dag, de ser et sådant nittet skib.

Festuge i Bremerhaven

Magistraten for Bremerhaven har sendt Foreningen en indbydelse til at deltage i en Festuge 1979, der afholdes fra 11. til 15. juli i anledning af, at det i år er 130 år siden den første tyske marine blev til. Dette skete jo netop i forbindelse med treårskrigen mod Danmark, og i god overensstemmelse med vor tids ånd, inviterer man altså også den gamle fjende til festen.

I forbindelse med festugen arrangeres en Windjammer-Sammenkomst og en Højsøregatta.

Endvidere arrangeres en særudstilling i Deutsches Schifffahrtsmuseum. Dette museum blev officielt åbnet i juni 1975, og foruden det egentlige museum omfatter samlingerne også »rigtige« skibe, der er opankret i Alten Hafen, bl. a.:

Bark »Seute Deern« fra 1919.

Bjærgningsdamper »Seefalke« fra 1924.

Hvalfanger »Rau IX« fra 1939.

Fyrskib »Elbe 3« fra 1909.

Polarforskeren »Grønland« fra 1867.

1. september 1979 – Rundskuedag i Roskilde.

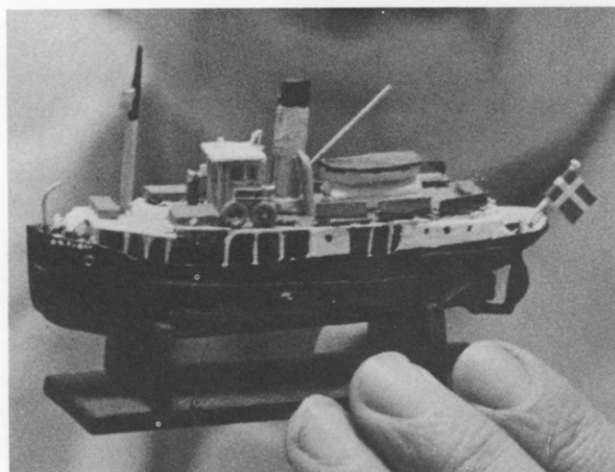
I forbindelse med Rundskuedagen i Roskilde i år vil der blive afholdt et veteranstævne, hvor Roskilde's turistchef er initiativtager.

Følgende foreninger er inviteret:

- Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse,
- Træskibsejernes Sammenslutning,
- Veterancykler,
- Dansk Damptramleklub,
- Dansk Jernbaneklub,
- Østsjællandske Jernbaneklub,
- Sporvejshistorisk Selskab,
- Industribaneklubben,
- Dansk Veteranbilklub,
- Veteran Flyveklubben,
- Dansk Veteran Motorcykelklub,
- Dansk Køreselskab (med ægte hestekræfter),
- Københavns Ford A Klub,
- Militærhistorisk Forening,
- Brandsprøjte,
- Musik Mekanisk Museum.

Endeligt program for festlighederne vil fremkomme ca. 15. februar. Medlemmer, der – for egen regning – kunne tænke sig at overvære festugen, vil kunne få nærmere oplysninger hos sekretæren efter ovennævnte dato.

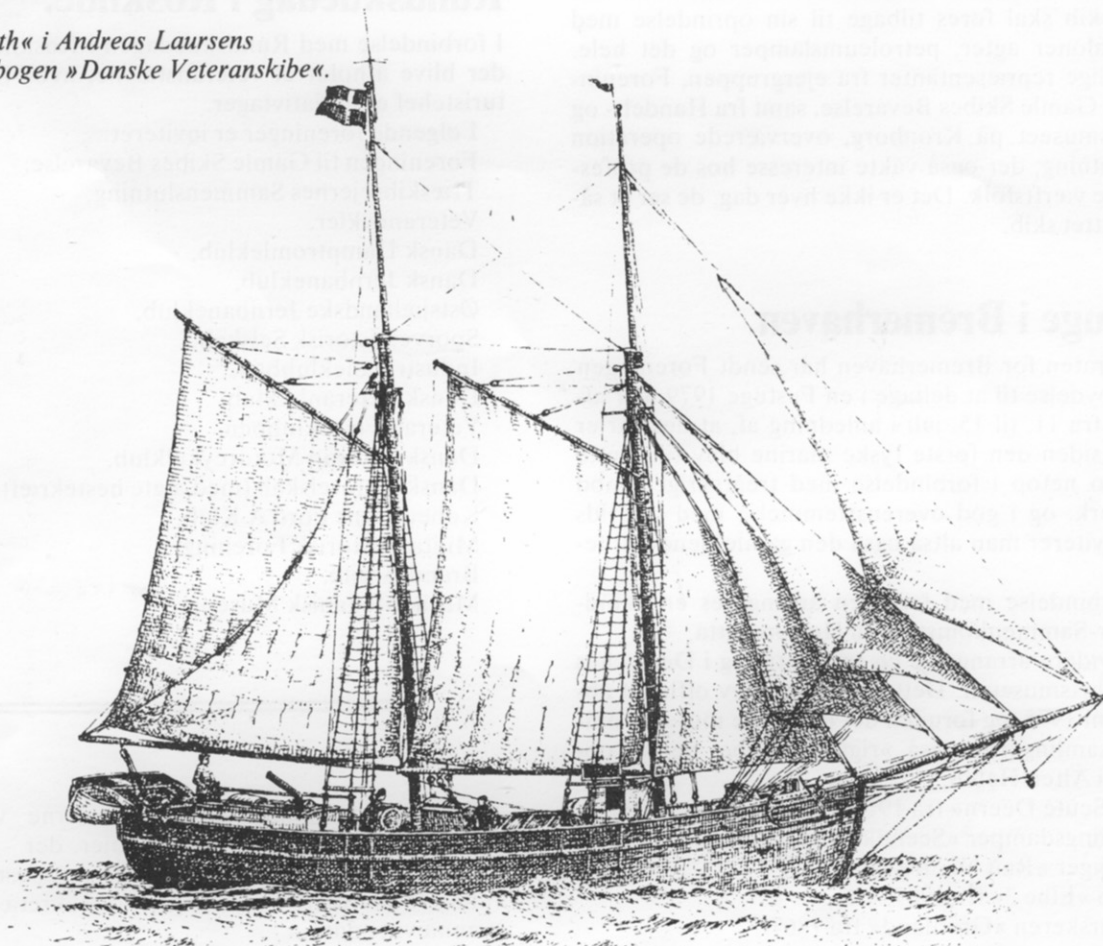
Og året gik sin gang



I pinsen 14.-15. maj afholdt Træskibsejernes Sammenslutning deres årlige pinseregatta, hvor vor forenings vandrepræmie til det bedst restaurerede skib blev tildelt skonnerten »Brita Leth«. Vandrepræmien er en kølhavningsblok, hvorpå vi sætter en sølvplade med inskription. En tilsvarende mindre blev slået på skibets mast.

Vor skipper, Henning Vernon Larsen, har påtaget sig jobbet og har i alle årene uddelt denne præmie i samråd med konservator Christian Nielsen fra Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

»Brita Leth« i Andreas Laursens streg fra bogen »Danske Veteranskibe«.



Miniudgave af »Skjelskør«

Bygget af J. P. S. Moore, Cumbria, England. 70 mm lang, 20 mm bred, vægt 100 g.

Foreningen har erhvervet ovenstående minimodel. Den blev bl. a. udstillet på Amtsgården i Roskilde, der i anledning af 10-års jubilæet for »Skjelskør«s sejlads på Roskilde Fjord havde arrangeret en udstilling i maj måned om vor forening og vort skib.

I/B »Storebjørn«

Fra Frederiksborg Amtsavis 14. marts 1978 citerer vi:

Handels- og Søfartsmuseets ellers omfattende samlinger har hidtil manglet en enkelt ting – et komplet skibsinterieur. Det bliver der imidlertid rådet bod på nu, idet museet har fået overdraget officerssalonen fra den nu udrangerede statsisbryder »Storebjørn«.

Endvidere har museet på Kronborg fået isbryderens navigationsudstyr.

Salonen danner centrum i en nyopstilling, der ved hjælp af modeller, billeder og forskellige genstande fortæller om isbrydningen i de danske farvande og om besætningens vilkår ombord.

Samtidig skal salonen ved sin klassiske udformning genskabe mindet om de gamle dampskibsdage med deres hyggelige polstrede møbler, mørke pane-

ler, blanke træ og det lave loft med de søvnige pærer, der forstærkede den døsigthed, der greb passageren ved skibets rullen og lugten af olie.

Isbryderen »Storebjørn« blev bygget i Ålborg i 1931, og den var – som navnet antyder – i mange år den største danske isbryder. Maskinens hestekraft var 5000, og den var forsynet med to drivskrue agterude samt en skrue forude til at suge vandet bort under isen, således at brydningen lettedes.

Søfartsmuseet havde i forvejen en model af »Storebjørn« i en montre, hvor isbryderen er i spidsen for en konvoj af fragtskibe.

Interieuret og navigationsinstrumenterne fra »Storebjørn« er skænket til museet af Handelsministeriet.

Isbryderen blev ophugget i 1974, og nedtagningen af instrumenterne og en del af genopstillingen er udført af medlemmer af Foreningen til gamle skibes bevarelse.

Vi kan tilføje, at det var Søren Thorsøe, der i sin tid gjorde opmærksom på muligheden for at bevare salonen. Vor tømrer, Henrik Jørgensen, ledede nedtagningen om bord, og han deltog igen i arbejdet ved opsætningen på Kronborg sammen med maskinmester Erik Pedersen, museumsassistent Morten Kjærø og flere håndværkere.

Fru Juliane Overgaard – vor populære »Julle« – har også indlagt sig fortjeneste i denne forbindelse, idet en hel del af materialet blev opbevaret hos hende, indtil opsætningen kunne finde sted.



»Storebjørn« i aktion.

Salonen, som den nu fremtræder på Søfartsmuseet.





3 statelige damer ved Islands Brygge.

Northsteam 14.-16. juli 1978

Veteranskibsstævnet set med en veteranbilmands øjne:

Det er besynderligt som stævner kan té sig: Kommer der en masse forhindringer i vejen under tilrettelæggningen, og arrangementet lige kan nå at komme op at stå på for kort tid, viser det sig, at det, hvis ikke forhindringerne havde været der, kunne have kørt i det helt store format, da betingelserne for dette var til stede.

Sådan gik det netop for det kombinerede veteranstævne, som Dansk Veteranskibsklub havde iscenesat i dagene 14. til 16. juli. Havnedirektøren skulle gå af, en ny skulle komme, han fik ikke tid, da der blev fiskerballade i havnen. Men til sidst gik det, dog ikke tids nok til, at vi fik biler nok på kajen. Og kun fire landes dampere kom. Men festen var der, og fra DVK kom flere og flere – også til fods – fordi formanden skulle modtage tilmeldinger og samtidig tog på ferie. Den ene af delene gør han dog ikke næste gang!

Fra Norge kom den fine postbåd »Børøysund«, fra Sverige »Bohuslän« og fra det hjemlige S/S »Skjelskør«. Om søndagen fik de trofaste små ting og sager på den polske kuldamper »Soldek«, der lå under losning i Kalkbrænderihavnen.

Hollandsk damporgel fra Musikhistorisk Museum.





*S/S »Bohuslän«
på vej ud
gennem broen.*

Bomærke

Dette bomærke er tegnet af Andreas Laursen og skænket af DFDS.



Åbning af stævnet: For fuld udblæsning: »The Butlers«.

Alle deltagere kom gratis på dampetur fra Bryggen til Tuborg Havn og retur, og det var i hvert fald en strålende oplevelse i letskyet solskinsvejr. »Skjelskør« viste sig fra den bedste side, selv om den ikke er meget større end en balje i vandet og kun rummer ca. 20 passagerer under dæk, »Børøysund« choke-rede hele København med et medbragt batteri Quintus, som salutede til alle landkrabberne med brofagene som lydkulisser, og på »Brohuslän« opdagede vi, at selv i mild søgang er det danske øl bedre end svensk med skippersmag, men den sejlede formidabelt, damperen altså.

Den største landværts veteran var en damptromle fra 1931, en gammel Århus-historie, som tromlede alting fladt indtil 1965. Den byggedes af firmaet Avellin & Porter Ltd. i Rochester, England, og vejer små 14 tons med sit 2-cyl. dampmaskineri. Damptromleklubben har erhvervet den for kr. 1.200,- i fuld køreklar stand. Nu har klubben to, der kan køre, og andre seks, der ikke kan endnu. Men det kommer.

Af motorcykler var der Kaj Jensens Zündapp KS 600 fra 1939 med Acap sidevogn. Vagn Håstrup vigtede sig med både Plymouth Sedan 1933 og Nimbus 1947, mens Henry Nielsens Austin Seven Salonn 1933 flere gange var lige ved at blive solgt.

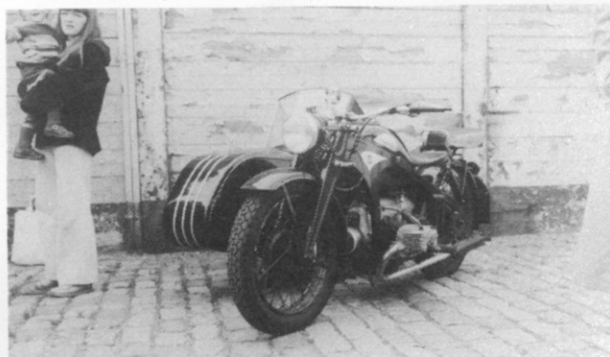
Sporvejshistorisk Selskab kunne desværre ikke få en sporvogn afsted, linie 4 havde ellers været lige til kajen. Men man kom med en af Lars Iversens blå busser, som delte passagerer med linie 41, så det påfund var sådan set også originalt.

Man tænker på en gentagelse, men så skal man altså have planerne klar allerede i februar, og da DVK har jubilæumsår i 1979, er baggrunden for sejlætningen ganske klar, skibsfolkene har i hvert fald fat i det rigtige ror.

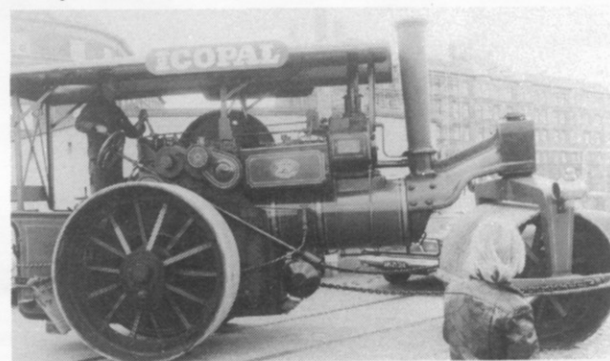
Bjarne Kornbech i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 56 - efterår 1978.



Veteranmotorcyklen Züdapp.



Damptromlen.



Den polske kuldamp »Soldek« blev besøgt søndag med fin servering i salonen til 30 indbudte.





Flydekranen »Herkules« løfter 63 tons tunge »Skjelskør« på land.

Reparationen af »Skjelskør« er blandt andet muliggjort af de store beløb, som vor gamle velynder – direktør Ejnar Friis-Hansen har skænket os. Ved forrige general-forsamling modtog vi atter kr. 10.000, og vi har nu ialt fået 45.000 kr. fra Friis-Hansen fonden. Vi kipper med flaget som en beskeden tak.

Også til anden side skal vi sige tak:

I forbindelse med stævnet i sommer siger vi tak til Københavns Havnevæsen for Kajplads ved Islands Brygge og til Carl Nielsen A/S for kabeltilslutninger etc.

Fra Gamle Georg Stage Drengene ved Svend Niel-

sen modtog vi to af årets platter med S/S »Thingvalla«, som vi kunne overrække til »Bohuslän« og »Børøysund« til minde om stævnet.

Endvidere takker vi Aerodan, der til udstillingen i Bellacentret skænkede os en gengivelse i stor størrelse af et diapositiv, der i sin tid blev taget af »Skjelskør«, medens den endnu lå hos H. I. Hansen i Odense.

Fremdeles retter vi en tak til Deif A/S for tre amperemetre til skibet, til Hede-Nielsen A/S for ilt og gas, til Rudolph Als A/S for kulleleverancer og til Assuranceforeningen Skuld for præmiefrigørelse.



H.V. Orientering nr. 5/1978:

Torsdag den 7. december kom dampskibet »Skjelskør« til værftet, og under stor opmærksomhed blev skibet løftet på land af flydekranen Herkules.

Skjelskør, som ejes af Dansk Veteranskibsklub, forbliver på værftet et lille halvt års tid for en gennemgribende reparation, herunder udskiftning af plader, som skal nittes på, og nogle af vore gamle nittere er allerede gået i træning for at bestride jobbet, som uden tvivl vil blive fulgt meget nøje af såvel presse som fjernsyn.

Det er ikke nogen rig klub, der ejer Skjelskør, og når en reparation af den omtalte art kan lade sig gøre, skyldes det interessen for at bevare skibet og for at støtte entusiastene i klubben. De fleste involverede firmaer skal således kun have symbolske beløb for deres medvirken.

Skjelskør er bygget i 1915 og betjente fra starten ruten mellem Skjelskør og øerne Omø og Agersø.

De ædlere dele fra skibet – det er rene klenodier – er taget på land og opbevares nu på Kronborg, indtil de atter skal i brug. De ca. 4 tons kul, som var om bord, har værftet taget i forvaring.

Den store interesse omkring den håndværksmæssige udførelse af reparationen har blandt andet bevirket, at smedeforbundet har bedt om at få et praj, når de gamle, prøvede kræfter skal til at vise, at de kan det hele endnu.

2 skippere og 2 formænd glæder sig over den pæne presseomtale: Asbjørn Stoltze, Stephan Fossblatt (skipper og formand), B. G. Nielsen.





S/S »Skjelskør« på vej ind gennem broen.



S/S »Børøysund« på vej ind gennem broen til Islands Brygge.

Hvem er stærkest – 100 mand eller damptrømlen?



Foreningens emblem

I november 1977 skænkede medlem nr. 174, ingeniør Jørgen Krebs, foreningen 900 emblemer dels med kæde og dels som nøglering, som gengivet nedenfor. Ciselør Freiesleben fra Jernbaneklubben har udført emblemet. Det sælges for kr. 20,- pr. stk. plus porto kr. 1,80 og kan rekvireres fra sekretariatet.



Danmarks Radio på sejltur med S/S »Skjelskør«

Den 31. juli optog Danmarks Radio et tre kvarter langt indslag om »Skjelskør« på Roskilde Fjord. Udsendelsen, der blev kaldt »med kul på«, fandt sted den 8. august kl. 19.05, og den genudsendtes 14 dage efter.

Initiativtageren til udsendelsen var overmatros H. R. Hansen, der formidlede kontakten.



Bådudstillingen

Bådudstillingen på Bellacentret 11.-19. november: Foreningen havde i år fået skænket en velplaceret stand på 27 m². Den var i år udelukkende bygget op om S/S »Skjelskør«.

Fra venstre ses: Maskinchef H. E. Pedersen, bedstemand Arne G. Madsen og »Julle«.



Vi har fået lov til at gengive følgende fra Roskilde Tidende, 9/9 1978.

Kul kan give ubehagelige sorte opstød men –

hun er nu glad, hun ikke er oliefyret, den gamle pige

Det rare gamle dampskib »Skjelskør« er rigtig meddelsomt i en fortrolig samtale med Jørgen Brendekilde, der afæsker det søgående sladrechatol dets erindringer fra et langt liv til søs og hvad der ellers skal ske nu, da hun forlader Roskilde for vinteren. Læs det nærgående interview i Go'morgen, lørdag.

Jørgen Brendekilde – der har en løbende side i Roskilde Tidende under navnet **RUNDT OMKRING** har skrevet og tegnet om det gode skib »Skjelskør«.



Jeg havde siddet i en halv times tid og ventet på, at den gamle dame skulle komme hjem fra sin tur, vist nok den sidste for i år. Hun havde tilbragt hele sommeren i Roskilde, men skulle nu til at pakke sammen for i vinterhalvåret at få sig en tiltrængt rekreation efter en sommersæson, der må have været ret anstrengende for en dame i hendes alder. Nu var hun kommet, og hun havde fået mokket sig ind på sin vante plads og lå nu og småmøffede efter anstrengelserne. Jeg havde sat mig foran hende for at tegne hende i hel figur, og medens jeg tegnede, havde jeg ladet mikrofonen til min båndoptager stå åben, for at få hendes livshistorie til disse spalter, fortalt med hendes egne ord. Da jeg høfligt spurgte hende om hun, inden hun rejste fra Roskilde, ville lade sig interviewe af mig, svarede hun:

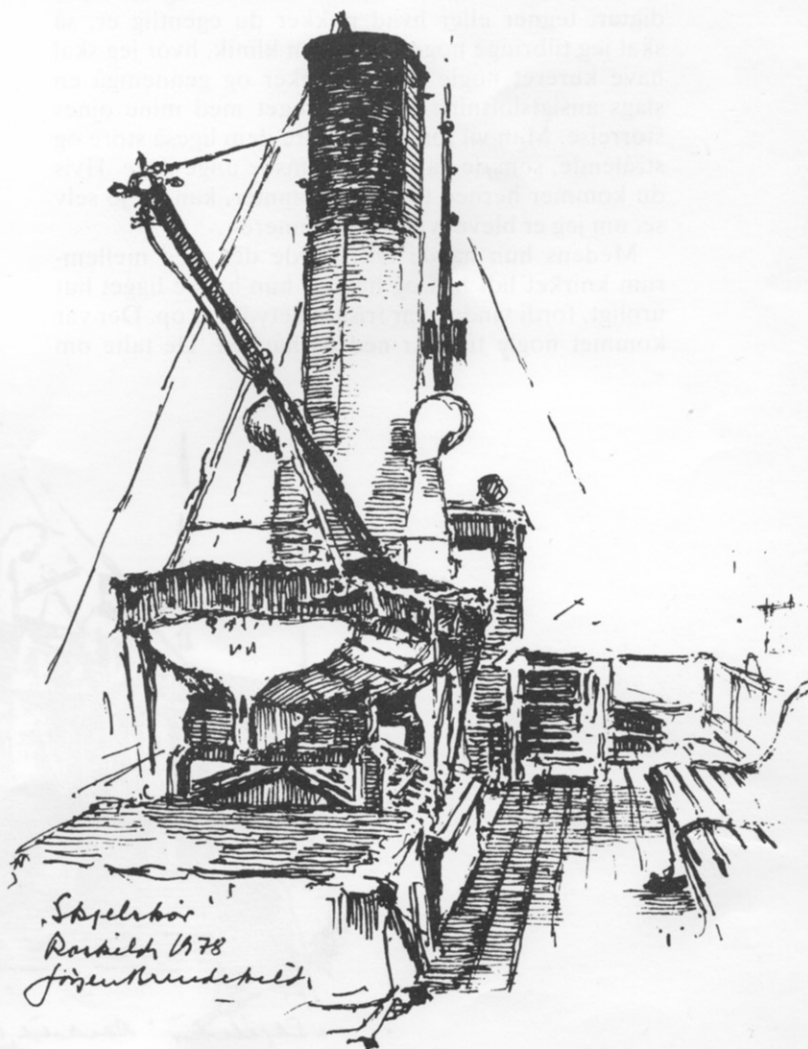
»Gerne, meget gerne, min ven, men det må vente et par minutter, for jeg er lige kommet hjem fra en tur, og da jeg, som så mange andre i min alder, lider af forhøjet damptryk, så er jeg lidt anstrengt og forpustet«.

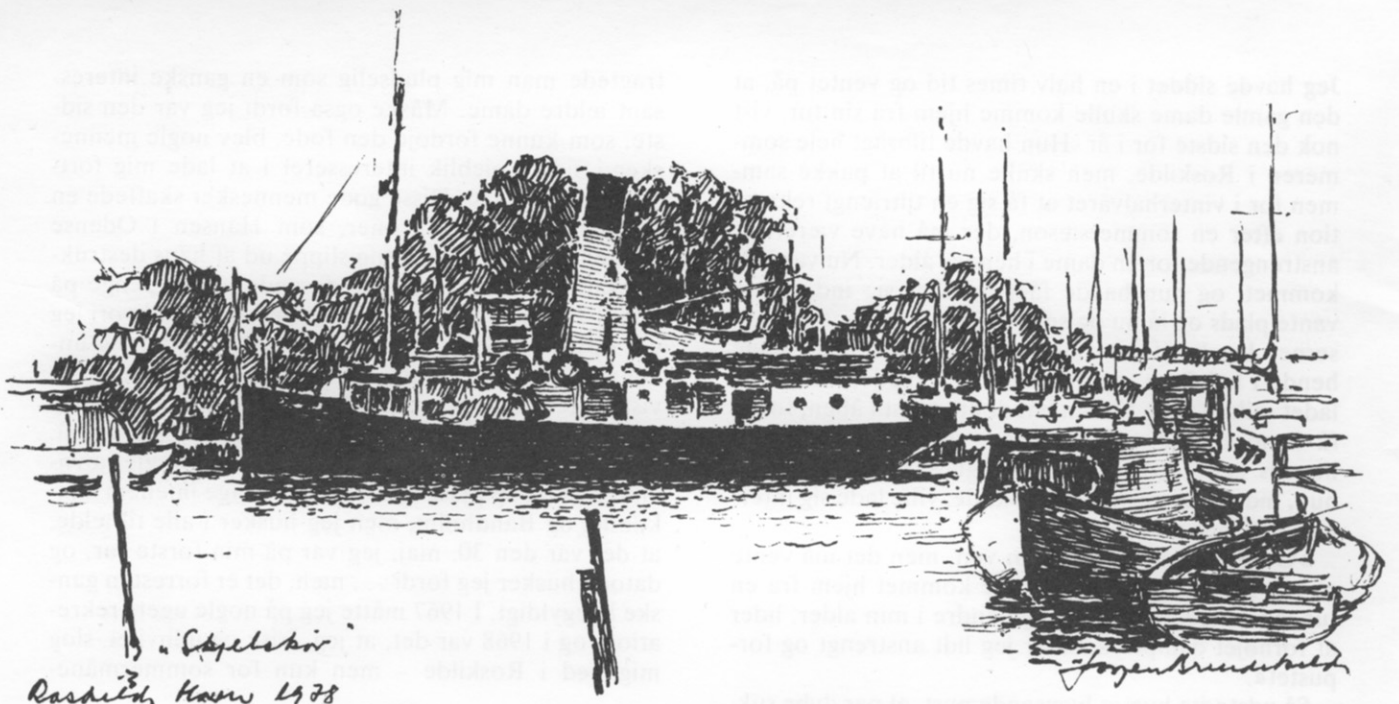
Så udstødte hun et hvæsende pust, et par dybe suk, som blev efterfulgt af en lang hvislen, og det gamle skrog sitrede i et par sekunder. Efter at have samlet sig begyndte hun sin beretning.

»Det er egentlig ganske fornøjeligt for en gangs skyld selv at få lov til at fortælle om sig selv. Der er både talt og skrevet så meget om mig igennem de senere år. Man har gang på gang stået her og talt lige hen over styrehuset på mig, men jeg har selvfølgelig bare ladet dem snakke, snakke og snakke, for I mennesker vil så gerne høre Jer selv tale. Ganske vist er jeg kommet godt op i årene, men jeg har stadigvæk en ret god hukommelse, dog, som alle andre ældre, husker jeg bedst, hvad jeg oplevede i mine unge dage. I har vel efterhånden også hørt tilstrækkelig meget om mine år her i Roskilde, de år, hvori jeg er blevet behandlet som en hel primadonna, og da jeg er ret beskeden, vil jeg helst springe alt det over«.

Efter en lille pause fortsatte den gamle dame sin fortælling. »Min opvækst havde jeg i Svendborg, og allerede som ganske ung fik jeg mit første job, som ingenlunde var noget let job. Det var så vidt jeg husker i 1915, og det var i Skelskør, hvor jeg i 47 år ikke bestilte andet end at plaske frem og tilbage imellem Skelskør, Omø og Agersø. Det var ikke alene mennesker, jeg tog mig af, men også alle deres pakkere og alt deres gods, ja, endda deres heste, køer og svin. Alt måtte jeg lægge krop til i de år, og ved Neptun, det var et forbandet slid. Omkring 15.000 gange tilbage-lagde jeg den tur, og hvis du kender afstanden imellem Skelskør, Omø og Agersø, så kan du selv regne ud, hvor mange sømil jeg har lagt bag mig. Og hvad blev så takken for al min slid? Jeg blev sendt til Odense til H. J. Hansen – ikke for at få lov til at nyde mit otium, men for at blive parteret i tusinde stykker. Jeg bad aften efter aften til Neptun om at få lov til at leve et par år endnu. Ganske vist var jeg lidt op i årene, og måske en smule svageligere, men jeg følte mig ikke egentlig gammel og udtjent. Havde min daglig-kost bestået af olie, havde jeg nu været død og borte, men da jeg hele mit liv igennem havde levet af grovkost, store hårde og sorte kulstykker, som godt af og til kan give nogle ubehagelige sorte opstød, så be-

tragede man mig pludselig som en ganske interessant ældre dame. Måske også fordi jeg var den sidste, som kunne fordøje den føde, blev nogle mennesker i sidste øjeblik interesseret i at lade mig fortsætte tilværelsen. Disse gode mennesker skaffede en løsesum på 13.500 kroner, som Hansen i Odense skulle have for at lade mig slippe ud af hans destruktionsanstalt. Senere ofrede de endnu flere penge på mig. I 1963 genså jeg så Svendborg, den by, hvori jeg var opvokset. Her, og senere i Nyborg, kom jeg under specialistbehandling, og derefter – næh, nu er der vist noget, jeg ikke rigtig kan huske, så det må jeg nok springe over. Jeg er heller ikke helt sikker på, hvilket år det var, at jeg, sammen med nogle jævnaldrende, lå og pjaskede frem og tilbage imellem Saxe-købing og Bandholm, men jeg husker i alle tilfælde, at det var den 30. maj, jeg var på min første tur, og datoen husker jeg fordi . . . næh, det er forresten ganske ligegyldigt. I 1967 måtte jeg på nogle ugers rekreation, og i 1968 var det, at jeg, frisk og udhvilet, slog mig ned i Roskilde – men kun for sommermån-



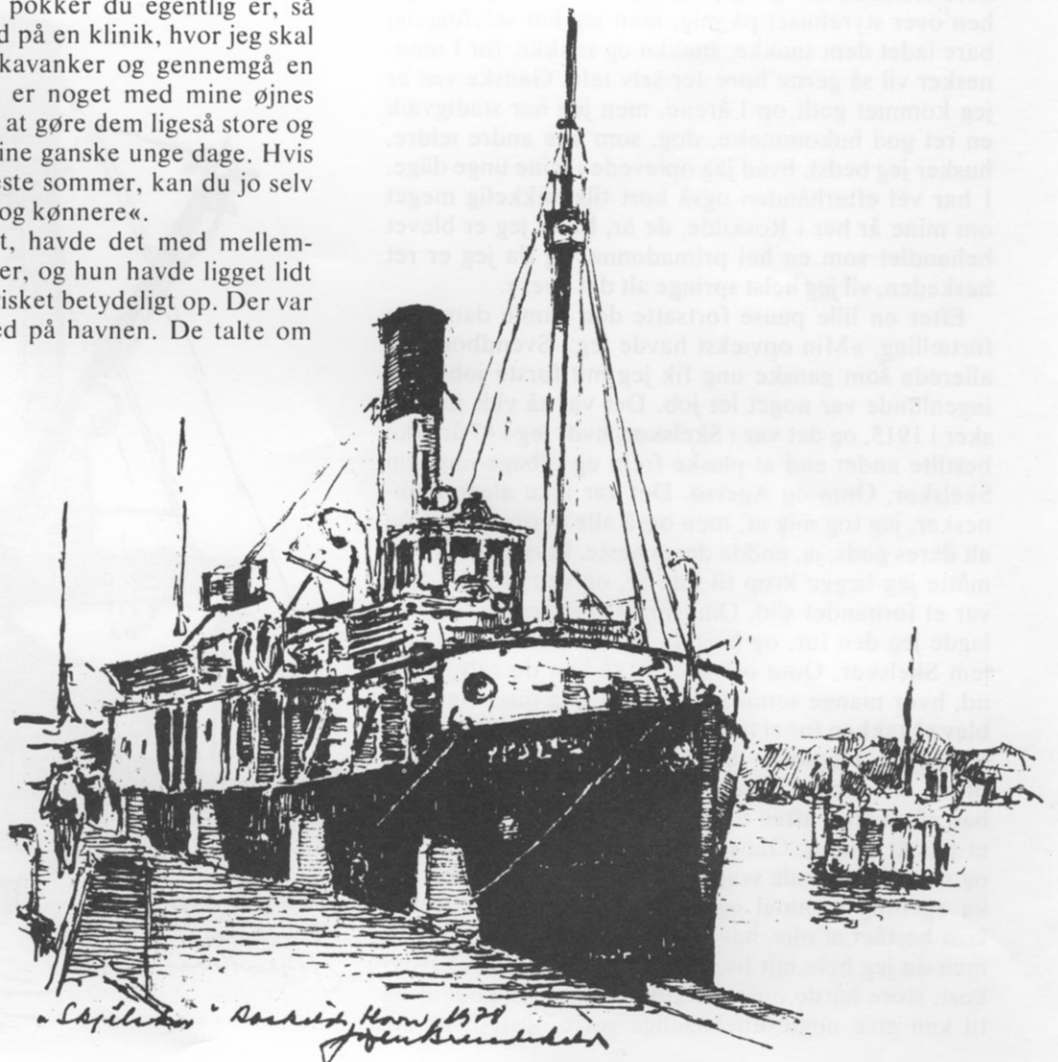


»Skjelskør»
Roskilde, Havn 1978

derne. Når jeg nu forlader Roskilde, så smutter jeg lige en tur til Århus, hvor jeg har lovet at kaste glans over noget de kalder »Kulturugen«. Her skal jeg så ligge og plaske frem og tilbage med nogle mennesker imellem »Varna« og »Ørnereden« og så, kære digter, tegner eller hvad pokker du egentlig er, så skal jeg tilbringe nogen tid på en klinik, hvor jeg skal have kureret nogle småskavanker og gennemgå en slags ansigtsløftning. Det er noget med mine øjnes størrelse. Man vil forsøge at gøre dem ligeså store og strålende, som de var i mine ganske unge dage. Hvis du kommer herved til næste sommer, kan du jo selv se, om jeg er blevet yngre og kønnere«.

Medens hun havde talt, havde det med mellemrum knirket lidt hist og her, og hun havde ligget lidt uroligt, fordi vinden var frisket betydeligt op. Der var kommet nogle turister ned på havnen. De talte om

hende, fotograferede hende og rørte ved hende, og det var tydeligt, at den aldrende dame nød den interesse hun vakte, men hun ville åbenbart ikke sige et eneste ord mere, nu da vi ikke var alene.



»Skjelskør» Roskilde, Havn 1978
Fogedbrændskild

Skibsfartsbøger

Der er aldrig udkommet så mange bøger om søfart i Danmark som i de seneste år.

Een af de flittigste forfattere er tegneren Andreas Laursen, som på Høst og Søns forlag tidligere har udsendt: *Danske Småskibe* (2. udgave 1975), *Danske Fiskerbåde* (2. udgave 1977), *Danske Dampskibe* (1973), *Danske Lystfartøjer* (1974), *Danske Sejl- og Motor-skibe* (1976), *Stranding og Forlis* (1976), og som nu har suppleret med yderligere to bøger fra samme forlag: *Danske Veteranskibe* og *Rundt om Sjælland*.

Andreas Laursens tegninger er velkendte for deres akkuratesse og detailrigdom. Disse bøger kan man aldrig blive færdig med at studere, så man får virkelig noget for pengene, når man anskaffer dem.

At samle så mange som muligt af tegninger af de i dag under dansk flag sejlene veteranskibe må også siges at være et godt initiativ, og når denne bog suppleres med *Rundt om Sjælland*, der bringer tegninger fra en lang række kendte såvel som mindre kendte, store og små havne på Sjælland, ja, da kan man ikke tænke sig bedre illustration af det lokale, maritime Danmark. Når man læser i disse bøger en kold vinterdag, længes man efter den forårsdag, hvor der atter kommer liv i de mange havne, og sejlene sættes igen for nye togter.

To af vore andre velkendte, maritime forfattere, Kaj Lund og F. Holm-Petersen, har også været produktive. På Borgen's forlag har de sammen udsendt: *Sø-mænd og Skibe fra Dragør*, medens Kaj Lund alene på samme forlag har udgivet: *Vinden er vor - 1. bind*.

Begge bøger kan anskaffes for under 100 kr. pr. stk., og også disse to bøger er absolut prisen værd.

Kaj Lund omtaler i *Vinden er vor* 43 renoverede, danske sejl-skibe, der illustreres med et væld af fotos både sort/hvide og i farver.

Enhver, der interesserer sig for vore gamle sejl-skibe, kommer ikke uden om denne bog. Her er en rigdom af oplysninger, både historiske og tekniske, og tillige kan den næsten tjene som håndbog for de, der selv arbejder med sejl-skibe.

Bogen om det maritime Dragør har vi ventet på i mange år. Godt at den endelig er blevet skrevet, medens de historiske arkivalier endnu har kunnet samles og suppleres med erindringer om en svunden tid. Skibsfarten fra Dragør er jo historie nu — bortset fra, at en del coastere i de sidste år har været hjemskrevet i byen.

Her fortælles om rederne, kaptajnerne og naturligvis først og fremmest om skibene, der nævnes alfabetisk i en oversigt på ikke mindre end 110 sider. Hertil kommer afsnit om lodser, toldere og kadrejer samt om bjærgningslav og -selskaber; for det sidste afsnits vedkommende beskrives også konkurrencen med Kastrup, altsammen skildret på den fængslende måde, som vi kender fra de to forfatteres tidligere bøger.

Det er naturligvis næsten ene sejl-skibe, bogen handler om, men enkelte dampskibe nævnes dog også, og på dette punkt kunne man godt have ønsket sig, at deres historie var uddybet noget mere. Oplysningerne om dem er dog også tilgængelige, og

det ville have gjort bogen som historisk kildeskrift endnu mere værdifuld.

Endnu en ny bog om sejl-skibe er Erik Dannesboe's: *Gamle danske Skonnerter*, som er udkommet på Forum's forlag med fotos og tegninger fra samlingerne i Søfartsmuseet på Kronborg.

Dette er en historisk oversigt over alle de typer af skonnerter fra to-mastede fore and aft til firemastede bramsejlskonnerter, som har sejlet under dansk flag. Typerne er skildret med udvalgte skibe fra den danske handelsflåde gennem tiderne og med omtale af de typiske fartområder for disse skibe.

Teksten forekommer måske lidt tør, idet det jo drejer sig om en opremsning af skibe og deres enkeltrejser, men samlet giver bogen en god orientering om den sejl-skibstype, som i over 100 år dannede hovedstammen i vor handelsflåde, ligesom man i denne bog får et godt indtryk af danske søfolks virke på de syv have fra begyndelsen af atten-hundredtallet til efter 1. verdenskrig.

Passagerfarten til USA er et andet af de søfartsemner, som i det sidste år er blevet behandlet i flere bøger.

Sidste år udsendte Holger Munchaus Petersen og Jens Lorentzen: *Rejsen til Amerika* på Høst's forlag, og dette værk har Munchaus Petersen i år suppleret med: *Vi Tredieklasses Udvandrere*, der er udsendt som årsskrift 1978 for Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg.

Rejsen til Amerika, der jo allerede har opnået en strålende modtagelse hos kritikerne i dagspressen, er baseret på en samling gamle, fotografiske glasnegativer, som stammer fra skibslægen Anders Gramstrups optagelser på Thingvalla Liniens dampskibe »Norge« og »Island« i årene 1896 og 1897.

I sig selv er disse autentiske gengivelser af passagerernes overfart dengang en enestående historisk samling billeder af stor værdi for eftertiden, men dertil kommer, at forfatterne har haft den fornødne historiske viden til på baggrund af billederne at kunne skildre Thingvalla Liniens og dens skibes historie på en måde, der gør bogen til et stykke maritim litteraturhistorie. Der er ikke tvivl om, at denne bog med tiden bliver et klassisk opslagsværk i forbindelse med studier om de danske udvandreres historie.

Efter udgivelsen af *Rejsen til Amerika* modtog Munchaus Petersen fra en ven en håndskreven beretning på 52 sider, skrevet af snedker Hans Jensen fra Sorø-egnen, der i 1889 udvandrede til Chicago, og som i ovennævnte beretning skildrede sine oplevelser som tredieklasses udvandrepassager på et af Cunard-Liniens skibe.

Denne beretning er blevet til det ovenfor nævnte årsskrift: *Vi Tredieklasses Udvandrere*, som Munchaus Petersen — dels ved at gengive den egentlige lidt naive, men samtidig meget realistiske beretning og dels med supplerende kommentarer og fotos — har gjort til virkeligt spændende stof, der får yderlig maritim betydning, fordi der findes så yderst lidt skriftligt efterladt fra de mange danske udvandrede i slutningen af forrige århundrede, hvad angår selve overfarten til Amerika.

En tredje bog om samme emne er Michel Niensens: *Atten Sømil fra Rockall*, udsendt på Samlerens forlag, og som behandler S/S »Norge«s grundstødning og forlis på Rockall klippegruppen 28. juni 1904.

På bogens omslag siges det, »at den fremtræder som en beretning om begivenhederne i sig selv – der er ikke gjort forsøg på at skrive en spændingsroman« – Jeg er ikke enig heri – roman er det naturligvis ikke, men bogen er opbygget som en reportage på journalistisk vis og i lighed med adskillige udenlandske bøger af lignende art, f. eks. om »Titanic« og »Morro Castle«s forlis holdes læseren i spænding om, hvad der hænder både før selve forliset og med de både med overlevende, der slap bort fra skibet.

Netop for at holde spændingen vedlige, er der taget mindre hensyn til at give en klar maritim, historisk oversigt over forliset med fakta samlet i relevante afsnit, der f. eks. kunne have begyndt med at gengive hovedpunkterne fra søforklaringerne.

Ligeledes er flere detaljer behandlet vel flot, f. eks. får man nærmest indtryk af, at navigeringen inden ulykken skete »efter kaptajnens høje hat« og med en tommeltot i vejret for at vejle vind og strøm. Vel rådede man i 1904 endnu ikke over så mange navigationshjælpemidler som i dag, men slet så primitivt, som bogen giver udtryk af, var det nu heller ikke.

Man kunne også have ønsket, at forfatteren havde benyttet mere af den omfattende udenlandske litteratur, der findes, om ikke just »Norge«s forlis, så om Atlanterhavsfartens historie på bredere basis. Det er, som om bogen mangler en del maritimhistorisk baggrund.

Når disse indvendinger er bragt, må det til gengæld siges, at den er fortjenstfuld på den måde, at den ved gennemgang af et stort avismateriale fra 1904 giver et godt øjebliksbillede af de generelle forhold i Danmark. Og så er den som sagt spændende og er – som anført af forlaget – den første større, samlede fremstilling af den største, danske skibskatastrofe i fredstid, en ulykke, som ikke tidligere har været særligt meget omtalt og nu næsten var glemt. *Fr.*

Generalforsamling 1979

er planlagt til at finde sted den 26. april. Nærmere indkaldelse vil blive udsendt sammen med regnskab.

Dødsfald

Kort før trykningen af dette nummer erfarer vi, at Foreningens og »Skjelskør«s gamle ven, skibsbygmester C. E. Koch Jensen fra Nyborg Skibsværft, er afgået ved døden.

Koch Jensen, der blev 77 år gammel, overtog værftet i 1936 efter sin far, og allerede før vi overtog »Skjelskør«, kendte han vort skib fra flere eftersyn på værftet.

Han omfattede derfor også »Skjelskør« med særlig veneration, da vi kom til ham for dokning og reparationer.

Koch Jensen blev derfor en særlig god ven af »Skjelskør«, og hans minde vil leve længe i foreningen.

Festuge i Århus

Atter i 1978 deltog »Skjelskør« i Århus Festuge 8. til 10. september. Havnebladet »Århus Havn« skriver herom:

Festugen fik i år et fint maritimt islæt. S/S »Skjelskør« lod fløjten høre og skorstensrøgen se midt imellem de små sejlskibe fortojet i åhavnen i et træffestævne.

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: 70 71 345.

Sekretær:

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

Redaktion:

Fr. Frederichsen, Lyngen 1 A, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 74 95. – (Ansvh.).

Medlemskontingent:

Ord. medlemmer kr. 50.00 årligt
Støttemedlemmer kr. 200.00 årligt
Livsvarige medl. ... kr. 1000.00 én gang for alle
Bladet udsendes gratis til foreningens medlemmer.

HEDEHUSENE BOGTRYKKERI