

19. april 1963



19. april 1983

Medlemsblad for Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse
Maritimt Tidsskrift - April 1983

Ordinær generalforsamling

Den årlige generalforsamling afholdes onsdag den 27. april 1983 kl. 20 i D.S.B.'s kantine, Benstorffsgade 48A, Kalvebod Brygge.

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.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

ad punkt 4: Følgende bestyrelsesmedlemmer er på valg:

Afdelingsingeniør Asbjørn Stoltze,
Kasserer Ulla Andersen,
Akademiingeniør Søren Thorsøe.

Efter generalforsamlingen vises en film »Navigare necesse est« (det er nødvendigt at sejle), der handler om skibsbygning nu og for 100 år siden – om »Hjejlen« og et moderne motorskib.

Der vil blive lejlighed til at bestille smørrebrød à kr. 6,50, øl kr. 6,50, vand kr. 3,50, kaffe kr. 3,30 og wienerbrød kr. 3,50. Af praktiske grunde bedes forudbestilling af smørrebrød ske til sekretariatet tlf. 02-48 33 33 senest mandag den 25. april.

Vi håber, at rigtig mange vil møde op i år.

Med venlig hilsen
Bestyrelsen.

Meddelelser til medlemmerne

HUSK: Sct. Hans aften er altid medlemmernes aften på S/S »Skjelskør«. Afsejling kl. 19.00 fra Roskilde havn med hjemkomst ved solnedgang. Tilmelding må ske til sekretariatet 02-48 33 33, da vi kun må tage maximum 100 passagerer med.

Sommersejlad på Roskilde fjord starter lørdag den 18. juni kl. 14.00 og 15.30 – derefter hver lørdag og søndag på samme tidspunkter med sidste sejlad søndag den 7. august. Bemærk: Dog ingen sejlad den 9. og 10. juli, hvor skibet sejler til Sverige i forbindelse med Mariestads 400 års jubilæum.

Takster for billetter til rundture:

Børn kr. 10,-. Voksne kr. 20,-. Familie kr. 50,-.

Chartring af S/S »Skjelskør«: 1 time kr. 2.000,-, derefter pr. sejltid kr. 700,- og kr. 500,- pr. liggetime.

Kontingent for 1983:

Ordinære medlemmer kr. 75,-
Støttemedlemmer kr. 300,-
Livsvarige medlemmer kr. 2.000,-

Efterlysning: Vor 100-årige skibskiste er blevet stjålet. Vi har søfartsbogen, der hører til kisten. Er der nogen, der vil testamenter foreningen en skibskiste af samme årgang? Den skal bruges på vore udstillinger. Andre årgange har også interesse.

Efter godt 4 års forløb når hermed endelig et nyt nummer af vort blad ud til alle medlemmer. Både bestyrelse og redaktion har med største beklagelse måtte erkende denne afbrydelse i den regelmæssige kontakt til medlemmerne, men som det er beskrevet andetsteds i dette nummer, har al disponibel kapital nødvendigvis måttet reserveres til reparationen af »Skjelskør«.

Forhåbentlig vil økonomien fremover igen være så meget bedre, at bladet kan udkomme to gange om året.

20 år i stikord

Hvad har foreningen og dens bestyrelse beskæftiget sig med siden starten den 19. april 1963? Egentlig ret mange sager. Her er et lille udpluk fra bestyrelsesprotokollen med hovedpunkterne nævnt i få ord:

1963

- 19/4 Foreningen starter med 38 medlemmer, hvoraf 20 stadig er i foreningen.
- 21/4 Medlemstallet steg til 150 på to dage.
- 11/8 Medlemstur med S/S »Agnete« til Mölle.
- Okt. Nyborg Værft, hvor skibsbygmester C. E. Koch Jensen giver gratis værftsophold for fremtiden.
- Okt. Gratis kajplads inden for det lukkede område på Grønlands Handels Plads.

Roskilde havn 1970.



Okt. Teknisk Museum vil udlåne Havnevesenets »Kasa« i 10 år – frafaldet.

Dec. Træskibskomité og dieselskomité nedsat.

1964

Feb. S/S »Skjelskør« sejles fra Nyborg.

Der tages afsked med »Hvidbjerg«, »Munkebjerg« og D/F »Christian IX«.

Forslag til bevaring af følgende skibe:

1. D/F »Glyngøre«: Oprettelse af museumsrederi bestående af Handels- og Søfartsmuseet, Helsingør Værft, Helsingør byråd, Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse og Teknisk Museum. Færger skulle ligge i isbrydernes bassin.

2. »Hansa« – hjuldamper fra Tyskland. Tilbud fra »Kaffe Kruse«, der vil lade den restaurere og sejle på Roskilde fjord.

3. Trækfærgen fra Randers fjord tilbudt.

4. M/S »Hvidbjerg«.

5. S/S »Agnete« for kr. 30.000,-.

Maj

Starter rutesejlad på trekant-ruten Sækkøbing-Bandholm. 1. dagskuverter udsendt.

Principiel støtte til bevarelse af galeasen »Meretha« fra 1865.

1965

Tuborgfondet giver kr. 15.000,-. Udenrigsministeriet chartrer skibet til at sejle 80 udenlandske diplomater fra Augustenborg til Sønderborg.

For 3 dages sejlad og Bandholm/Sækkøbing retur kr. 1.650,-.

For udført redningsaktion i Kattegat tjent kr. 1.000,-.

Falck løfter gratis skorstenen af skibet og sætter ny på.

»Skjelskør« målskib i Skælskør.

Forslag til oprettelse af presidium.

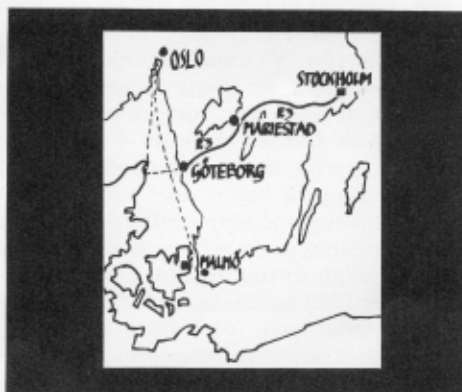
- 1966 7 mand sendt på radiofonikursus til generalcertifikat, betalt af foreningen.
- Aug. 1967 Nakskovs 700 års jubilæum. Lå på Nyborg Værft. Stop for veteranruten. Sækkøbing og Maribo ønsker at købe skib fra Tyskland. Oprettelse af udvalg til registrering af tilbageværende træskibe.
- Andelsbreve til »Skjelskør« på kr. 200,-, 300,- og 500,-.
- Ole Crumlin-Pedersen oplyser over for pressen, at det, foreningen havde påtaget sig, var en statsopgave.
- 1968 Sejladsen på Roskilde fjord påbegyndt.
- Steges købstadsjubilæum.
- 1969 Bekostet og indkaldt til paneldiskussion på Nationalmuseet om fregatten »Jylland« skal bevares eller sænkes?
- Udsendt brochure om skibet til hele handelsflåden med bøn om økonomisk hjælp. Afsendt af Handelsflådens Velfærdsråd. Resultat: kr. 600,-.
- Træskibsudvalget foreslår, at der skabes udvej for bevaring af »Odysseus«.
- Ole Crumlin-Pedersen anmoder Træskibsudvalget om frie hænder til med Frohn Nielsen at fortsætte projekt »Odysseus«.
- Foreningen modtager en check på kr. 250.000,- til køb af træskib (»Fulton«). Checken overdrages til Crumlin-Pedersen.
- 1970 Roskilde havn udbygges. Ingen sejlads.
- 1971 Kølhalingsblok. Vandrepokal til det bedst restaurerede træskib. Sølvplader med inskription til blok og mast.
- 1972 Sejladsen genoptaget på Roskilde fjord. Havnen færdigrestaureret og udvidet.
- 1973 Et økonomisk dårligt år.
- 1974 Salonen på I/B »Storebjørn« nedtaget.
- 1975 Får stand stillet til rådighed på Bellacentret. Lotteriindtægt: kr. 3.988,-.
- 1976 Northsteam oprettes.



- 1977 Århus festuge.
- 1978 Northsteamstævne i København.
- Udstilling på Amtsgården i Roskilde.
- Dec. Skibet på Helsingør Værft.
- 1979 Skibet stadig på Helsingør Værft. Ingen sejlads.
- Bellacentret.



- 1980 Northsteamstævne i Oslo.
- 1981 Kedelreparation - ingen sejlads.
- Overtager S/S »Bjørn« for kr. 72,-.
- 1982 Århus festuge.
- 1983 Charter bestilt: Risø's 25 års jubilæum og Skælskør's 500 års jubilæum.
- Northsteam - 400 års jubilæum fejres af Mariestad 8.-10. juli, og den svenske forening Sällskapet Ångbåten indbyder til »veteranångfartygsmöte« på Väneren i forbindelse hermed.



Tak til vore velgørere

Heldigvis er der stadig mange, som yder os ekstraordinær støtte til at opretholde sejladsen med »Skjelskør«, og denne gang bringer vi en hjertelig tak til:

Firma Steen Severinsen - D.A.K. for gratis levering af koks,

Firma RØRBYG ved direktør Uwe Nielsen for reparation af kedel. Takket være den kan vi atter sejle,

Hempels Fond for maling,

Gulf Oil for olieleverancerne i forbindelse med »Bjørn«s hjemtur, Norsk Hydro for donation af olie, Mobil Oil,

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise for donation,

Generalkonsul J. BJØRN Kullmann, Sao Paulo/Brasilien. Donation til S/S »Bjørn«,

Henrik Nielsen: Donation til udsendelse af bladet.

Og til sidst også hjertelig tak til alle medlemmer, der støttede da det så mørkest ud for S/S »Skjelskør«.

S.S. »Skælskør«s værftsophold i 1978/1979

Den 2. december 1978 tiltrådte vort gamle skib en skæbnesvanger rejse fra København til Helsingør, for på det der-værende værft »at dokke for bundbe-handling og gennemførelse af mindre reparationer«, som værftet udtrykte sig i den skriftlige arbejdsordre til værkste-derne.

Forud for rejsen var gået en del for-handlinger med værftet, hvilke forhand-linger havde været forestået af Bob i samråd med vor skibsinpektør, Søren, som havde udarbejdet et meget digert og vel gennemarbejdet restaureringsoplæg.

Det havde længe stået foreningens bestyrelse klart – hvilket også havde væ-ret drøftet ved diverse generalforsamlin-ger – at vi på et tidspunkt måtte i gang med et større arbejde, – men som altid i vor forening var der »lavvande« i kas-sen.

Vi havde derfor gjort værftet op-mærksom på, at vi faktisk kun rådede over 130.000,- kr. til de forestående ar-bejder, af hvad art, de nu måtte udarte til at blive, men vi havde til gengæld erklæret os villige til at indordne os un-der værftet derhen, at vi ville rykke for presserende opgaver, som værftet måtte få, og som ville medføre, at man tog folk væk fra »Skælskør«.

I december, så vidt huskes omkring den 10.-12., var flydekransen »Herkules« fra Københavns Havnevesen i Helsingør og satte vort gamle skib op på en blokvogn, som derefter blev trukket ind i skibsbygningshallen på værftet. Forin-den havde vi demonteret styrehus, mast og skorsten, så den gamle dame så i me-re end een forstand noget derangeret ud – hun havde oven i købet lidt den tort, at vi på rejsen fra København havde bræk-ke salonbeklædningen ned og fyret un-der kedlen med den – altså 1 stk. salon lig 20 sømils rejse.

Efter at være kommet til hvile på land blev skibet inspiceret af såvel vore assu-randører som Statens Skibstilsyn, der er den myndighed, som skal sikre, at ski-bet, når det er i fart, nu også opfylder re-levante krav.

Vi måtte konstatere, at årene absolut ikke var gået sporløst hen over den gam-le dame, men vi tog iøvrigt fat på opga-ven og mærkede op og skrev ned. Hver gang, vi gik rundt på skibet, og det var mange gange, fandt vi en »fuglerede«, som værftets navnkundige ingeniør K. V. Nielsen udtrykte det.

Såvel værftet som vi fik efterhånden rynker i panden og store betænkelighe-der, men skulle skibet til søs igen – og derom var der ingen tvivl hverken hos os eller værftet – var der ingen vej uden om kuren.

For nu ikke at fortabe os i detaliller – der er allerede skrevet en del om denne side af sagen – blev skibet søsat i juni 1979 og af FB's bugserbåd »Hugin« slæbt til København i november 1979. Dette sidste var lidt af en bet, idet vi gerne selv havde sejlet, men værftet havde ved en lidt mindre heldig manøvre fået fyldt vort maskinrum og maskine med

blæsesand, og det måtte vi selv klare op ved hjælp af mester Erik og hans man-ge gode svende – derfor slæbeturen.

I foråret 1980 var vi atter klar for sæ-sonen, og skibet sejlede til Helsingør Værft for nogle mindre, endelige fær-diggørelsesarbejder, hvorefter vi den 13. maj 1980 stolt sejlede fra Helsingør og indgik i normal sommerdrift.

Så havde vi tilbage det endelige pen-gemæssige opgør, og det tog værftet en rum tid, inden regningen var klar. Dog dagen kom, og vi fik en samlet regning på 515.000,- kr., som værftet venligst bad sig tilstillet. Se dette var jo ikke så helt ligetil, idet regningen var sammen-sat af flere nærmere specificerede opga-ver. Der indledtes forhandlinger med så-vel assurandører som værft, og vi lagde ind med at betale en del småposter, lige-som vi havde betalt Københavns Hav-nevesen for såvel op- som nedtagning af skibet.

På generalforsamlingen i 1980 var reg-ningen ikke kommet, men vi kunne dog meddele generalforsamlingen, at vi ikke mente at kunne klare os med de 130.000,- kr., som vi oprindeligt havde til dækning af opgaven – det slog til. Ved generalforsamlingen i 1981 var vi ikke meget bedre stillede, idet mange og lan-ge forhandlinger til flere sider endnu ik-ke havde ført til et resultat, som forenin-gens bestyrelse mente at kunne leve med.

Som det vil være bekendt, havde vi i 1981 den triste oplevelse, at skibets ke-del gjorde knuder under de indledende opvarmningsprøver i foråret, og vi måtte lade en del bekostelige arbejder udføre, hvilke arbejder desværre ikke førte til, at vi kom ud at sejle, og i juni måtte vi sande, at også i denne sæson – 1981 – måtte vort gamle skib blive i sit vinterhi – dermed forskertsedes chancen for at tjene penge til dækning af den stadig henstående regning fra værftet i Helsingør.

Forhandlingerne med værftet gik uhyre trægt, og på begge sider af forhandlings-bordet var man kede af det, værftet for-di de ikke i den situation, værftet var i, rigtig så nogen mulighed for at hjælpe os, hvilket kan oversættes: ved at stryge vor restgæld. Vi havde ikke penge i kas-sen, og bestyrelsen turde ikke love værft-et faste indbetalinger eller faste afdrags-ordninger, men i 1982 fik vi kniven på struben, thi vor sekretær, Børge Ander-sen, var ved at få kolde fødder sammen med revisionen, hvilket vi alle havde forståelse for. Vi kiggede endnu engang i pengekassen, skrabede bunden og drog så atter til Helsingør, som nu havde truet os med at gøre os konkurs – vi har dog den opfattelse, at det kun var for nu at få en ordning på sagen, idet værftet ikke ville kunne opnå økonomisk dækning af sit tilgodehavende ved en konkurs. Ved de endelige forhandlinger i oktober/no-vember 1982 opnåedes et forlig, som så-vel værftet som vi kunne tiltræde – tvunget af omstændighederne. I sandhe-dens interesse skal det siges, at værftet

til sidste kvitterede et ganske stort beløb under den forudsætning, at foreningen hurtigst muligt indbetalte et mindre, af-talt beløb inden en nærmere angivet frist.

Bestyrelsens forhandlere, formanden og Bob, indgik på denne aftale og refere-rede for bestyrelsen, som heldigvis også tiltrådte. Det besluttedes ligeledes at gø-re en ekstra kraftanstrengelse og indbe-tale dette sidste beløb inden udgangen af 1982, hvilket skete, og foreningen har derefter fået saldokvittering fra værftet.

Når denne beretning skrives, er det for at foreningens medlemmer kan være orienteret om de vanskeligheder, vor forenings bestyrelse løb ind i, men som var nødvendige, dersom vi fortsat skulle kunne sejle med vort dejlige, gamle skib. Der skal fra os, der på så mange måder kom i forbindelse med Helsingør Værft og dets folk på mange planer, lyde en tak for det entusiastiske arbejde, som udførtes på skibet – der var og er et par skønhedsfejl, som vi vil leve med som gamle minder – og vor forenings tilsagn om, at værftets folk til enhver tid skal have fri sejlads med vort skib på Roskil-de fjord i den udstrækning, vi har plads, skal vi gerne her beskæfte og bede fremtidige besætninger have i erindring.

Vi vil dog ikke undlade i denne beret-ning at fortælle, at vi har haft mulighed for at yde lidt tak til værftet, idet vi i ef-teråret 1980 havde den glæde at sejle medarbejderne fra værftet en lille tur fra Helsingør til Hveen og tilbage, hvor-under vi ved en lille forfriskning havde lejlighed til at lade vor formand tolke vor tak for det udførte arbejde.

B.G.N.

Med denne lille epistel har jeg endeligt afsluttet mit arbejde i bestyrelsen, og jeg vil benytte lejligheden til at takke mine bestyrelseskolleger gennem de mange år samt foreningens medlemmer for den opbakning og det samarbejde, jeg har følt, blev mig til del i arbejdet.

Det skal dog også i fremtiden være mig en glæde at være til tjeneste som før-er af foreningens dejlige skibe, ligesom det har været mig en kær glæde i de for-løbne år.

BOB.

Leder

Det er i år tyve vintre siden FORENINGEN TIL GAMLE SKIBES BEVARELSE blev etableret, altså ikke noget egentligt jubilæumsår, men måske alligevel en lejlighed til at gøre op, hvad vi nåede, og hvad vi mente, det ikke var forsvarligt at give os i kast med.

Foreningen var ved sin stiftelse den 19. april 1963 den første af sin art i Skandinavien. Det må imidlertid erkendes, at vore nordiske søsterorganisationer i såvel antal af skibe som tonnage langt har overgået os. Det er, som om der i Sverige og Norge i maritime kredse har været en større forståelse for den historiske baggrund, der trods alt har ført til, at vort lands skibsfartserhverv er det tredje største, når det drejer sig om tjenesteydelser og vareomsætning med udlandet. Vi må nok også erkende, at vi ikke har gjort tilstrækkeligt for at blive kendt uden for vor egen lille kreds. Det er bestyrelsens håb, at dette eksemplar af medlemsbladet kan råde lidt bod herpå. Når valget har stået mellem midler til restaureringsarbejde eller til udgivelse af et nyt nummer af vort blad, er det oftest faldet ud til fordel for det førstnævnte.

S/S »SKJELSKØR« nærmer sig, efter det omfattende restaureringsarbejde, der med nænsom hånd blev udført af Helsingør Værfts reparationsafdeling, sin færdiggørelse. Værftet har bevist, at det ikke alene kan bygge nye skibe, men ar man i løbet af de hundrede år, der er gået, siden de første skibe blev søsat, ikke har glemt, hvorledes man nitter et gammelt skib. I nogen tid fremover kan vi formodentlig nøjes med almindelig vedligeholdelse. selv om et skib, der med korte afbrydelser har været aktiv i 68 år, naturligvis stadig kræver megen opmærksomhed.

Takket være en fast stok af fagfolk, der om vinteren hæger om »Smykkeskrinet«, som vore norske kolleger kalder S/S »SKJELSKØR«, og et lige så stort antal søfolk, også blandt vore medlemmer, der stiller sig til rådighed for rute- og charter-sejlsads i sommernånderne, kan vi se frem til at blive kendt i en stadig større kreds, ligesom denne genskabelse af gamle tiders befording til søs er med til at skaffe midler til en fortsat udvidelse af vore aktiviteter.

I de to årtier, Foreningen har eksisteret, har vi måttet indse

- at sejlskibene, hvoraf så mange velbevarede eksemplarer er i privat eje, nok ligger uden for vort interesseområde
- at vi med beklagelse har måttet tage afsked med flere af de gamle dampskibe, enten fordi de var i en for dårlig stand, eller fordi prisen var for høj
- at færgerne, der også har tiltrukket sig vor opmærksomhed, gennemgående var en for stor mundfuld for vor lille organisation.

Et klenodie er det lykkedes os at indlemme i vor samling, nemlig bugserbåden S/S »BJØRN«. Den 6. februar 1981 - på 72-årsdagen for hendes ankomst til Randers - fik vi ved en lille højtidelighed ombord overdraget skibets nøgler, og den følgende dags morgen forlod hun Randers med en fuldbefaren besætning, udvalgt blandt vore medlemmer.

S/S »BJØRN« er foreløbig lagt i mølpose, selv om vi er begyndt at overhale noget af alt det maskineri, som en isbrydende bugserbåd er udrustet med.

Et værftsophold, hvorunder bl.a. skruerakslen og stævnørør skal efterses, er en forudsætning for, at hun igen kan komme ud at sejle. De nødvendige midler er desværre ikke til rådighed i øjeblikket. Dertil kommer, at hun er en forfærdelig energsluger med en dampkedel, der er mere end fire gange så stor som S/S »SKJELSKØR«s.

På længere sigt vil det nok være mest hensigtsmæssigt at føre hende tilbage til den oprindelige kulfyring, men hvem kan mon holde dampen oppe, når hun for fuld kraft sluger mere end et halvt ton kul i timen?

Det er bestyrelsens håb, at denne beskedne begyndelse med den lille og overskuelige kystdamper må fortsætte, og at alle gode kræfter vil medvirke til en bevarelse af nogle typiske eksemplarer af de skibe, der gennem tiderne har besejlet de danske farvande, og som ellers vil forsvinde sporløst i nutidens genbrugs-smeltediger.

P.B.V.

Træskibsejernes Sammenslutning's årlige stævne, den såkaldte Pinseregatta, blev i juni 1981 afholdt i Kerteminde.

Siden denne sammenslutning så dagens lys i pinsen 1971, har der hvert år været tradition for, at stævnet blev holdt i pinsedagene. Ved denne lejlighed kåres det træskib, der efter en dommerkomité's skøn er det bedst restaurerede. Som vandrepræmie er udsat en køhalingblok samt en sølvplade til såvel skib som blok. Præmien er i sin tid udsat af Dansk Veteranskibsklub - i dommerkomiteen sidder da også en repræsentant for Veteranskibsklubben. Sædvanligvis er det Henning Vernon Larsen, der varetager dette job, men desværre havde han dette år måttet melde afbud, hvorfor undertegnede overtog »embedet«.

Stævnet var begunstiget af godt vejr, hvilket lokkede mange mennesker til havnen for at beundre de omkring 100 fartøjer af vidt forskellig art, lige fra skonnerter til smukkejoller. Selv om man i det daglige er vant til helt andre skibstyper, var det interessant at studere alle disse store og små træskibe, særlig efter kontakt med konservator Chr. Nielsen fra Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Chr. Nielsen havde ligeledes sæde i dommerkomiteen, og med hans usædvanlige ekspertise blev de fartøjer, der eventuelt kunne komme i betragtning, ret hurtigt udpeget. Alligevel blev det til flere ture langs kajen og om bord på skibene, inden en enig dommerkomite kom til det resultat, at det bedst restaurerede skib var kutter »Jens Krogh« af Ålborg.

»Jens Krogh« er en galeaserigget fiskekutter bygget i 1899 af H. V. Buhl's Skibsbyggeri i Frederikshavn til A/S »Fiskekutteren Jens Krogh« i Skagen. Kutteren var udstyret med dam og en motor på 6 hk. Oprindelig var »Jens Krogh« sortmalet, men da man på et senere tidspunkt gik over til isning af fiskene, blev kutterens skrog malet hvidt, idet isen så kunne holde sig i længere tid.

I 1913 solgtes »Jens Krogh« til Esbjerg, hvor den kom til at hedde »Ida«. Desuden blev den forsynet med en ny motor på 12 hk. Den skiftede senere ejer et par gange, indtil den i 1957 kom til Grenå, nu med navnet »Ulla Vita«. I 1958 solgtes den til Sæby, men beholdt sit navn. I 1973 blev kutteren atter sat til salg, og det endte med, at FDF-Aalborg Søkrede købte skibet for 14.000 kr.

Et stort arbejde blev derefter sat i værk for at føre skibet tilbage til sin oprindelige skikkelse, rigget efter en model af frederikshavnerkutteren »Th. Brønnum« på Handels- og Søfartsmuseet. Først i 1976 var man klar til togt. Skibet havde nu fået sit gamle navn »Jens Krogh« tilbage og var desuden forsynet med en 6-cylindret Gardner-dieselmotor på 110 hk.

I »Jens Krogh« lægges der stor vægt på det maritime, men det primære er



dog børne- og ungdomsarbejdet. Der kan heller ikke være tvivl om, at skibet er et godt stykke værktøj i dette arbejde inden for de af FDF/FPF afstukne retningslinier.

»Jens Krogh« har gennem årene vist flaget ikke alene i danske havne. Også Göteborg, Varberg, Flensburg, Rendsburg og Bremerhaven har haft besøg af kutteren. I 1981 udsejledes således 3513 sømil.

Der er grund til at tage hatten af for det store arbejde, der er lagt i restaureringen af dette skib, ligesom det var dejligt at se den sømandsmæssige orden, der var om bord i dette fartøj. Disse ting i forening var med til at placere »Jens Krogh«s navn på kølhalingsblokken sammen med de øvrige ni sølvplader med navnene på de fartøjer, der i årenes løb har opnået denne vandrepræmie.

P. Brandt-Hjeresen.

»Vandreblokken«

Foreningens vandreblok, en gigantisk, velbevaret kølhalingsblok, blev i 1982 i forbindelse med Træskibsejernes Sammenslutning's pinseregatta i Nyborg givet til nordlandsbåden »Rana«.

Gennem årene har »Rana« og dens ukuelige og ikke mindst hyggelige og friske besætning skabt stemning og humør ved Sammenslutningens pinseregatta, og blokken blev givet til fartøjet som en opmuntring til laugets medlemmer og som tegn på stor respekt for det prisværdige arbejde, der er udført ved restaureringen af fartøjet, og som påskønnelse af de udredninger, lauget har offentliggjort, om behandling af samt sejlsads med nordlandsbåde.

Om nordlandsbådens historie iøvrigt henvises til Max Vinnars artikel.

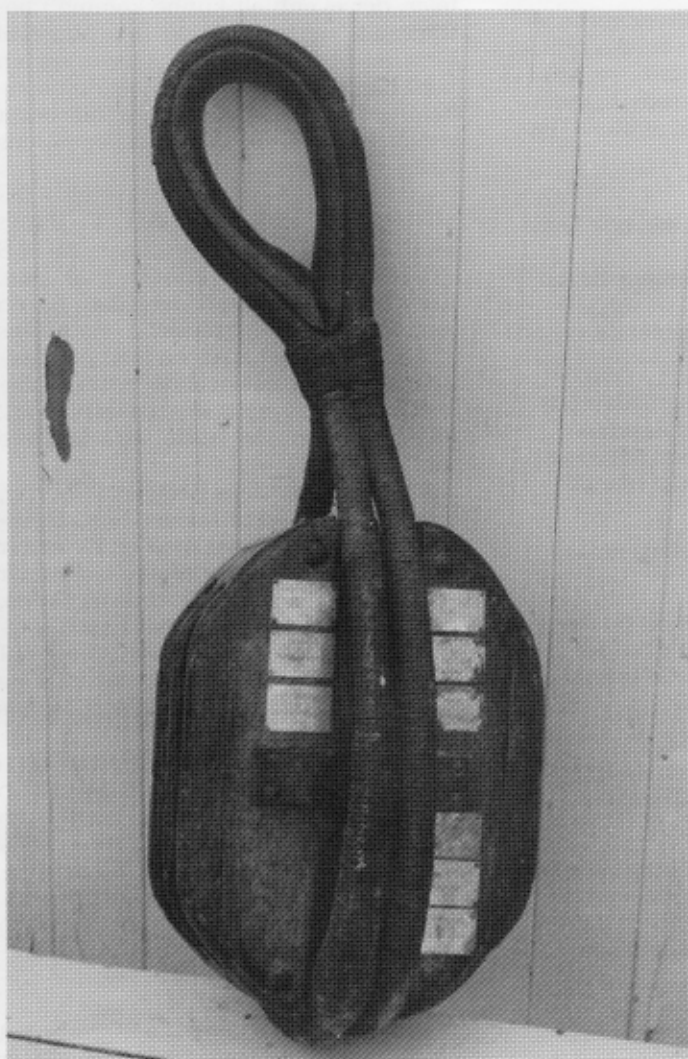
H. V. Larsen (Henning).

Christian Nielsen in memoriam

Vi var mange i vor forening, der følte det som et stort tab, da vi sidste år i august erfarede, at vor gode ven og store ekspert på træskibenes område, konservator Christian Nielsen var »gået vesten for Skotland«, som de gamle sejlskibsfolk udtrykte sig.

Christian Nielsen var hvert år en af dommerne, når vandreblokken skulle uddeles, og med hans enestående viden om de mindre træskibe og bådtyper kunne vi være sikker på, at det blev årets bedste skib, der blev vinder. Ingen vil fremtidig helt kunne erstatte ham, men frugten af hans råd og vejledning i forbindelse med restaureringen af de endnu inden for vore grænser eksisterende sejlskibe vil ganske bestemt kunne ses, så længe disse skibe sejler, og dermed bevare mindet om den mand, der frem for nogen forstod betydningen af at bevare de gamle træskibstraditioner for eftertiden.

Fr.



Vandreblokken
- nu med 9 sølvplader.

S/S »Bjørn« og dens vidunderlige rejser under foreningens flag

Som det vil være vore medlemmer bekendt, overdrog Randers Havnevæsen den gamle bugserbåd/isbryder »Bjørn« til vor forening mod en rund sum på kr. 72,00, som skulle erlægges kontant ved overtagelsen.

Efter de endelige forhandlinger var tilendebragt, og Randers Havnevæsen havde fået sin nye bugserbåd »Jens Ove« i drift, overtog foreningen skibet den 6. februar 1981 kl. 15.00. Overdragelsen foregik i silende regn, men den efterfølgende ret beskedne aftenfest var til gengæld hyggelig.

Skibet skulle sejles fra Randers til Korsør, hvor vi havde tilladelse til at lægge op i flådehavnen, og allerede i løbet af fredag den 6. februar ankom besætningen til Randers for klargøring til »den lange rejse«.

Maskinbesætningen – med skibs- og maskininspektør Søren i spidsen – var særdeles omfattende og bestod foruden af Søren også af maskinchefen, Erik, som til sin rådighed havde såvel Aksel Weng som George og fyrbøder Svend Larsen samt mester Reholt.

Skibets kaptajn, Bob, der som sædvanligt ankom til sidste prædiken om fredagen, havde en særdeles udmærket hjælp til sin rådighed på dækket, idet Per Østermann, Tømrer Henrik og Arne tog sig af den side af sagen. Endelig nød skibet den ære, at formanden havde meddelt at ville deltage i rejsen.

Da kaptajnen havde meddelt at ville tiltræde rejsen med afgang fra Randers lørdag morgen kl. 08.00, var alt gjort klart i forvejen, og skibet var bunkret og udprovianteret til den forestående rejse.

For ikke at være helt uøvet, flyttede vi skibet rundt i Randers havn fredag eftermiddag, således at stævnen pegede mod havet, og vi tillod os derfor at afstå fra lodsens tilbud om at ville tage os ud gennem den ret vanskelige fjord.

Kl. 08.00 lørdag morgen oprandt, og ihukommende kaptajnens nidkærhed med hensyn til afgangstider var alt da også rede, da han præcis på slaget lod gå, fløjte farvel og gav »langsom frem« på telegraf. Alt fungerede, og langsomt forlod vi Randers i mørke og svær blæst.

Kaptajnen blev hen ad vejen mere dristig og arbejdede langsomt skibet op på »FF« – dette hævnede sig da også for ham, da han midt i det smalleste stykke af fjorden måtte konstatere, at skibet havde taget grunden på trods af såvel lodsens som havnemester Drachmanns gode råd om påpasselighed på netop dette sted. Et par raske manøvrer bragte os dog atter ud at svømme, og kl. godt 11.00 kunne vi ved passage af Udbyhøj land-sætte den fra Randers medbragte fotograf – jeg ved forresten ikke, om vi nogensinde har fået billeder fra færden ned ad fjorden.

Med en vældig nnv-lig kuling agter ind løb vi fint og havde det dejligt, indtil vi sidst på eftermiddagen løb ind i en sur

dønning efter aftagende vind. Netop som navigatørerne gik og glædede sig over at have fået pejling af det faste fyr NV af Sjællands Rev, meldte maskinen sig og udtrykte alvorlig bekymring for, at vi ikke havde bunkers til at nå vort bestemmelsessted Korsør. Det er en så alvorlig kalamitet, at kaptajnen blev sur og talte med store bogstaver om udelige maskinfolk, som ikke kunne sejle osv. i den dur – dog det hjalp ikke på bunkerbeholdningen.

Maskinfolkene søgte dog at trøste den lidt mismodige kaptajn, idet de efter tur kom og fortalte, at nu troede de nok, at vi snart stoppede, og nu troede de nok, vi kunne klare os til Korsør, og nu troede de nok, at vi kunne nå Kalundborg. En enkelt blandt dette i den givne situation lidt uglese personale foreslog endog i ramme alvor, at vi søgte ind til Odden Færgehavn eller tilkaldte Svitser.

Den stakkels kaptajn blev mere og mere sur, og dertil kom, at strømmen, som vi havde imod, tiltog i styrke. Det samme gjorde kaptajnens beslutsomhed, og han lod Odden Færgehavn passere uden så meget som at kigge derind og holdt støt, så godt det lod dig gøre med et ikke for medgørligt kompas ned på Røsnæs fyr.

Vel passeret her besluttedes det endeligt at søge Kalundborg, da ordentlig information om bunkerbeholdningen ikke lod sig fremskaffe, og der sattes herefter kurs for Kalundborg. – Så kom tågen, en ram og kold vintertåge, der intet åbenbarede omkring skibet, og dertil kom, at kompaslampen gik ud, hvilket ikke øgede sikkerheden i styringen. Vor transportable VHF svigtede os ikke, og via den fik vi kontakt med en lille svensk tanker, der med radarhjælp var på vej ind i fjorden, og derefter hægtede vi os på ham. Kl. 22.15 var skibet vel fortøjet med styrbords side langs i Kalundborg.

Ved velvillig hjælp fra kaptajn Knudsen i Svitser »Valkyrien« lykkedes det samme aften at aftale bunkring med ESSO søndag morgen – hvor det så blæste en halv pelikan fra vest. Vi bunkrede og stod derefter for fuld fart ud af fjorden, men måtte efter en halv times sejladskonstatere, at vi ikke kom meget frem og derfor brændte en mængde dyr olie til ikke ret megen nytte. Vi returnerede derefter til Kalundborg og gjorde godt fast med god hjælp fra den stationerede Svitser-båd.

Lørdag den 14. februar kl. 12.00 genoptog vi rejsen i rimeligt, men koldt vejr og ankom vel til Korsør kl. 17.00 og fortøjede efter anvisning med bb-side langs.

Den 2. og 3. maj sejlede vi rundt i Korsør havn for passagerer, og det gik udmærket bortset fra, at den dampdrevne styremaskine satte ud, hvorefter skibet måtte håndstyres, og det fandt både Brandt Hjerensen og jeg var en styg omgang ved havnemanøvrer.

Endelig den 10. juli havde vi atter

damp på den gamle dame, idet vi blandt venner havde fået såvel penge som olie til rejsen til København, der var nødvendiggjort af, at Flådestationen ikke længere kunne have os, men havde udvirket, at vi kunne komme »hjem« til København.

Rejsen tiltrådtes kl. 20.30 i ualmindeligt fint vejr under håndstyring, hvilket i fri fart ikke er noget problem. Besætnings sammensætning var næsten som forrige gang, og da kaptajnen denne gang ikke havde bunkerproblemer at bekymre sig over, da vejret var godt og forplejningen rimelig, rundede vi Helsingør i dejligt humør og ankom endelig til Frihavnen i København kl. 13.00. – Det kan nævnes, at vi løb med en gennemsnitsfart af 10 sm/t ved 90 omdr./min. og et arbejdsstryk på 12.1/2 kg på kledlen.

Fra Frihavnen blev skibet af det daværende FB slæbt over på Holmen efter at være blevet tømt for vand og stores af hensyn til dets placering ved siden af vor gamle »Skjelskør« – OG DER LIGGER VI SÅ NU.

»Bjørn« er et ualmindeligt dejligt skib at sejle med, og det kunne undes alle vore medlemmer at få lejlighed til dette, men olien er så forbiestret dyr, så foreløbig forbyder det sig selv – men kommer tid kommer råd.

BGN.
(den stakkels kaptajn).

Rapport fra maskinen

Det er jo længe siden, at medlemmerne har modtaget noget blad, og mange er sikkert derfor ikke orienteret om, hvad der er foregået om bord på vore skibe. Jeg vil derfor gerne fortælle lidt om, hvad der er sket, og hvad der er udført maskinmæssigt.

S/S »Skjelskør« – Efteråret 1980

BB kasse i sidegangen plader omkring dørene i mellemgangen til salonen udskiftet.

Foråret 1981

Det var en kold vinter, og det var lidt svært at komme i gang, men kedlen blev rensat og samtlige ventiler eftersat og synet. Tiden løb, og i sidste øjeblik skulle alt jo være klart. Vi lukkede kedlen og satte vand på. Det vi egentlig havde ventet på og haft mistanke om i flere år skete: Der viste sig en læk i forbrændingskammeret – en hammer på for at stemme den, men hvad skete, hammeren gik igennem. Af med vandet, og ved en nærmere undersøgelse viste det sig, at den var tæret ned – syn på og en masse kloge hoveder til at tage stilling til, hvad der skulle gøres. Der blev så skåret et stykke ud, og et nyt svejst i, men tiden løb – det blev sensommer, Og da kedlen

så blev prøvet igen, og der viste sig et par tæringere mere, og pengene var små, ja så blev det ikke til nogen sejls det år. Vi gik så i gang med at skifte kassen i sidegangen i SB side ud samt pladen under døren til maskinen.

Foråret 1982

Efter nogen tænkning over, hvad vi så skulle gøre, og hvem vi skulle få til at udføre arbejdet, hvad vi ikke selv måtte gøre, tilbød firmaet RØRBYG gratis at udføre arbejdet, som faldt ud til alles tilfredshed – især skibstilsynet. Vi var glade, fuld fart på med at gøre resten af maskinen klar, få kedlen trykprøvet og sat damp på. Vi fik også nået at ændre stativet til redningsflåderne på fordækket, så der kun blev 3 stk. der – de andre to flåder blev anbragt på hver side agten for styrehuset, hvor der så blev sat et gelænder om, hvilket vi også selv fremstillede.

Sidst i maj måned kunne vi derefter dampe til Frederikssund Værft for at gå i dok og få eftersat skroget udvendigt samt synet søventilerne, ligesom skrueakslen blev trukket. Efter dokningen løb vi ind til Roskilde, hvor vi havde en god sæson – den bedste i mange år, hvad der lunede i kassen.

Oktober, tilbage til København for oplægning, diverse maskindele fedtet ind

for vinteren, kedlen blæst af og åbnet, eftersyn af ventiler og kedelrensningen påbegyndt.

Vinter og forår 1983

Arbejdet fortsat i maskinen med klargøring af diverse dele, som her i februar er ved at være klar til syn igen, og vi regner med at have damp på til påske. Da skal maskinen males i år; duplexpumpen er blevet overhalet på værksted, gliderspejlet er fræsset af, gliderne er slebet og ventilkapperne udskiftet, så den er som ny igen. Fordækket er revet op, da karmen til nedgangslemmen er tæret væk og samtidig er to af dæksbjælkerne og stringerpladerne også meget optaget. Også forkanten af kedelcasingen skal udskiftes, dette arbejde er godt i gang.

Det er faktisk, hvad der har været af småting på »Skjelskør« at udføre for maskinbesætningen. Næste vinter bliver der følgende stålplader at udføre: BB side over dæk fra skydelemmen, samt kabysen til salonen, 6 m ialt samt nogle andre steder, udskiftes.

S/S »Bjørn« – 1981

Stort skib – meget arbejde.

Efter en vellykket tur fra Randers til Korsør, dog med en mellemlanding i Kalundborg, hvor kaptajnen dog var lidt utilfreds med vor tvivl om oliebeholdningen, da det viste sig, at »Bjørn« var lidt vel tørstig – næsten værre end besætningen. Ellers opførte den sig godt bortset fra lidt vrøvl med et par ventiler samt styremekanismen, som ikke ville virke, så de fik nogle lange arme af at styre manuelt, men maskinen kørte perfekt.

Juni 1981 sejlede vi til København, hvor vi så lagde den op. Kedlen blev blæst af, og vi gik i gang med diverse ventiler, hvad der er mange af; samtlige ventiler på kedlen blev taget af, og et venligt ventilværksted i byen har overhalet dem, hvad de trængte meget til, alle andre ventiler har vi selv overhalet. Diesellysmaskinen er ved at blive overhalet, samtlige smøreapparater er istandsat og er som nye, gangskiftningsmaskinen samt oliepumpen, en Duplex, er også overhalet. Styremaskinen samt en masse andre ting er repareret på vores værksted i Vanløse.

Selve maskinen er der faktisk kun et par lejer på kvadranterne, som skal eftergås, ingen af de store lejer eller krydshovederne er der noget i vejen med, men noget er der dog endnu, inden den er sejlsklar, men vi har dygtige og flittige maskinfolk, som er stabile – så vi når det nok.

E. P. – maskinchef.

Den ukendte hjulbugserbåd

Med overtagelsen af S/S »Bjørn« er vor forening nu blevet Danmarks største dampskibsreder for skibe med konventionelt stempeldampmaskineri. I denne forbindelse har vi set bort fra skibe med dampturbiner.

I den danske handelsflåde findes der endvidere H/S »Hjejlen« fra Silkeborg, der er kendt af næsten enhver dansker, og den store hjulbugserbåd »Fürst Schwarzburg« af Nysted.

Sidstnævnte er kun kendt af en meget snæver kreds, idet den i al sin tid, den har været i dansk eje, har ført en meget tilbagetrukket tilværelse oplagt i den lille bugt ved Nysted havn på Lolland, tilhørende Baron Raben-Levetzau på Ålholm Slot pr. Nysted.

Ved hjælp af vor forenings gode Dr. Ernst Schmidt fra Hamburg har vi fået skabt klarhed over hjulbugserbådens historie. Fartøjet blev bygget i 1886 af Stettiner Oderwerke i Stettin for firmaet Schmeil und Friedrich i Hamburg og navngivet »Schmeil & Friedrich III«. I 1907 solgtes fartøjet til Dödig – Deutsch-Österreichische Dampfschiffs-Aktiengesellschaft i Dresden og navngivet »DöD VI«. I 1921 blev fartøjet overtaget af

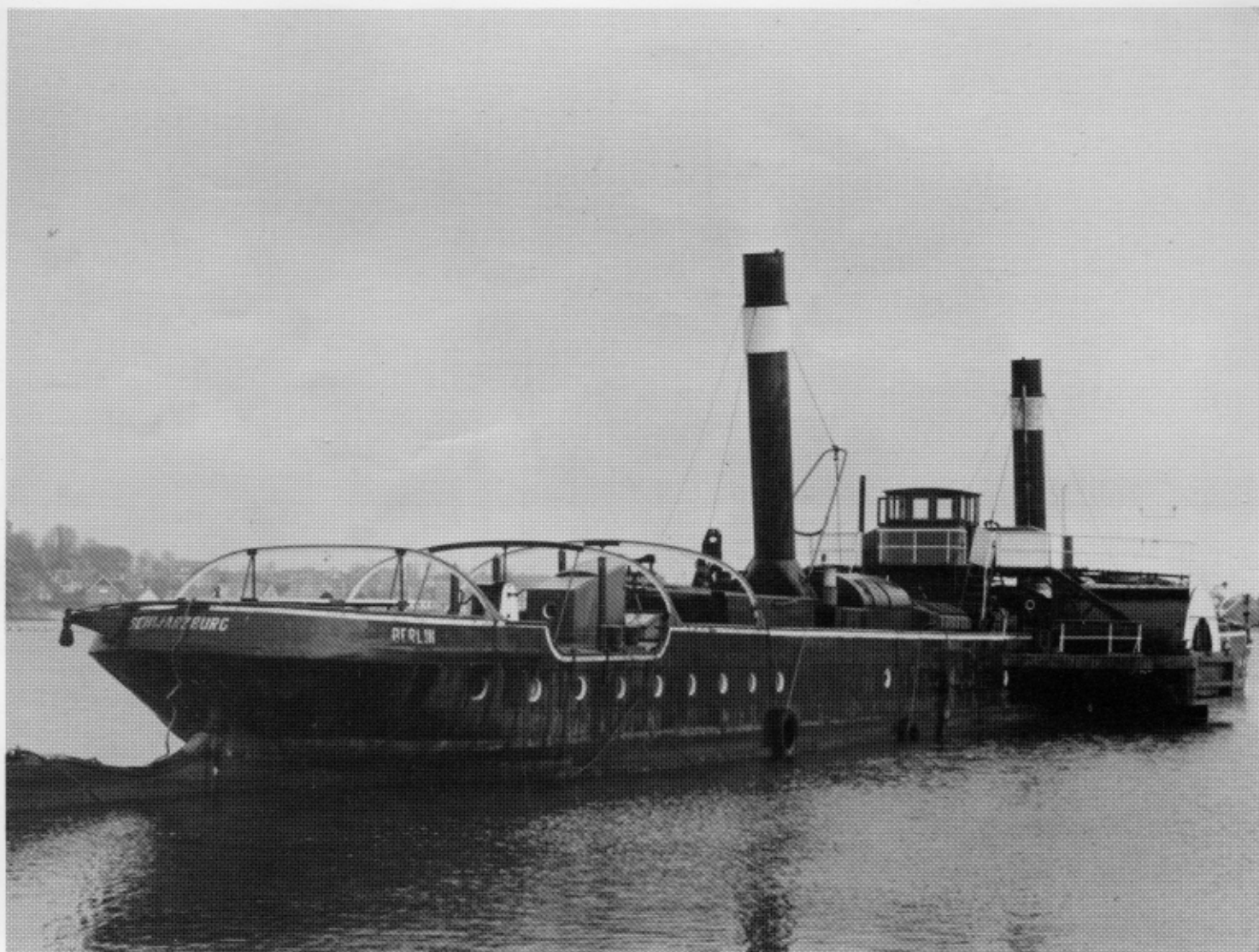
NDBE – Neue Deutsch-Böhmische Elbschiffahrts-Aktiengesellschaft i Dresden og fik navnet »Schwarzburg«. Efter anden verdenskrig blev rederiet nationaliseret og i 1949 overtaget af DSU – Deutsche Schiffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale. Dette skiftede i 1952 navn til VEB/DSU Volkseigener Betrieb Deutsche Schiffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale, som i 1957 blev til VEB/DBR Volkseigener Deutsche Binnenreederei med hovedkontor i Magdeburg.

I 1965 blev fartøjet doksat i Svendborg og derefter slæbt til Lolland, først i juli 1972 registreredes fartøjet i det danske skibsregister med navnet »Fürst Schwarzburg« og hjemmehørende i Nysted.

Denne bugserbådstype, der var ganske almindelig at træffe på Europas vandveje, er ganske ukendt her i landet. Det bliver spændende at se, hvilke fremtidsplaner man har for dette skib.

Dim.: 63,29 x 6,21 m (længde x bredde af skroget). Fartøjet er 13,11 m målt over hjulkasserne.

plio.



På fotografiet ses »Fürst Schwarzburg« i bugten ved Nysted. Efter almindelig praksis har fartøjet broen anbragt mellem de to skorstene, der forøvrigt kan lægges ned ved passage af broer.

Nordlandsbåden »Rana«

Kl. ca. 6 om morgenen fredag den 28/5 1982 var Vikingeskibshallen i Roskilde's nordlandsbåd »Rana« på vej i bidevind ned over Kerteminde bugt på rejse fra Hundested til Nyborg og pinsestævne i Træskibsejernes Sammenslutning. Vinden var frisk VSV, topsejlet var netop bjerget, og nu gjaldt det morgenmaden.

Netop som et større antal smurte oste- og marmelademadder var blevet bredt ud på løsdækket midtskibs, kom der luft – rigtig luft, ca. 16–18 m/sek.: »Klar til at tage reb!«. »Behøver det absolut at være lige nu?« – »Ja, lige nu – ellers vælter morgenmaden«. »Jamen, vi har lige sat blødkogte æg over«. Men lige meget hjalp det. Råsejlet kom ned oven i kogegrej og madder, og fire mand gik straks i gang med at tage øverste reb ind oppe ved råen. Imens forsøgte fire andre heltemodigt at redde stumperne af morgenanretningen.

5 minutter efter fór det formindskede sejl op ad masten igen tilligemed et par madder, og sejladsen fortsatte i den tilta-

gende krapso, som dog hverken generede »Rana« eller besætningen synderligt. Den efterfølgende samtale drejede sig udelukkende om kæntrede syltetøjsmadder og alt for hårdkogte æg. Det er selvfølgelig også upraktisk, at kabyssen er anbragt lige der, hvor sejlet kommer ned men i en 11 m åben båd må man ikke blot indrette sig med opfindsomhed, men også med tålmodighed.

Nordlandsbåden »Rana« er bygget i Hemnes, Sørana, umiddelbart før århundredskiftet og har været hjemmehørende på Lofoten, hvor den blev brugt til torskefiskeri om vinteren ligesom mange hundrede andre af samme slags. Efter at dette fiskeri under sejl var hørt op omkring 1. verdenskrig, overlevede den som lossebåd for en købmand og hang derefter 25 år under loftet i en grotte hos værejer Wulf Nielsen. Her blev den opdaget og købt af en dansker, Claes Quistgaard, som sammen med en kammerat sejlede den til Danmark 1969. Efter et havari i Sejrbugten skænkede han den

til Vikingeskibshallen i 1971. I foråret 73 blev båden repareret med henblik på at anvende den til sejladsforsøg med råsejlsrig for at se, hvordan vikingeskibene sejlede. Efter anvisninger af brødrene Erik og Bent Andersen, der var velkendte med norske både efter studier gjort under cykelture langs den norske kyst fra Lindesnes til Nordkap, blev et råsejl rigget op.

Gennem arbejdet med oprigningen og sejladsforsøgene fik man efterhånden øjnene op for det smukke fartøj, der dengang lå bag en ret blakket facade. En kreds af interesserede dannede derfor Bådelaug af 1975, som påtog sig at restaurere nordlandsbåden mod til gengæld at opnå brugsretten til fartøjet. Under ledelse af restaureringsarkitekt Morten Göthche fra Skibshistorisk Laboratorium kastede bådelaug sig i deres fritid over gamle fotos fra Norge, opmålinger, beretninger og korrespondere-

Fortættes på bagsiden.



S/S »Skjelskør« går for fuld kraft ud på sin daglige tur. Billedet er velvilligst stillet til rådighed af Sterling foto, Skælskør.

I årbogen 1981 for historisk samfund for Sorø amt har vi fundet følgende artikel, der bringes med velvillig tilladelse af forfatteren.

Lidt om min tid som korresponderende reder for dampskibsselskabet Skælskør A/S

Af Ove Vecht

Når fimbulvinteren går over land og rige og med sine høje frostgrader dækker sund og bælt med et tykt islag, ser det galt ud for småskibsfarten.

Transport over isen er så kun mulig med isbåd trukket over isen af 4 mand under meget store anstrengelser. En sådan istransport vil Torleif Lie, søn af den gamle kaptajn Olav Lie, fortælle lidt om i det senere følgende. Han deltog selv i sine yngre dage i sådan istransport.

Dampskibsselskabet Skælskør A/S blev stiftet i 1800-tallet og besejlede øerne Agersø og Omø, beliggende i Storebælt, i begyndelsen med en lille åben dampbåd, senere en lidt større, for endelig i 1914 at få en stor båd på ca. 50 tons, bygget i Svendborg på Ring Andersen's stålskibsværft bgn. 14 – Direktør Fisker Andersen (se foreningens medlemsblad juli 1975, side 11).

Prokurist Julius Kann, Skælskør Frugtplantage, der i mange år var korresponderende reder (regnskabsfører) for selskabet, døde, og toldforvalter Kaufmann overtog på foranledning af Skælskør Handelsstandsforening, hvor jeg var menigt medlem af bestyrelsen, bestillingen som reder.

Toldforvalteren måtte, som det senere blev gjort klart for ham af Generaldirektoratet, imidlertid ikke påtage sig dette job, og så var man lige vidt.

Isenkræmmer Ole Pedersen, der var formand for Handelsstandsforeningen, indfandt sig en lørdag formiddag i min forretning og sagde lige følgende ord:

Fra i dag er du korresponderende reder for dampskibsselskabet, og du kan i dag hente hele regnskabsmaterialet ovre hos toldforvalteren.

Jeg indvendte, at jeg jo ikke havde

begreb om den ting, men Ole Pedersen fastholdt, at det kunne jeg få efterhånden, og »du ligger jo så bekvemt lige overfor damperens anløbsplads«. Du skal bare sørge for, at der kommer godt med penge i kassen, så du kan betale udgifterne og aktionærerne skal helst have 4-5% i udbytte. Farvel og tak for hjælpen!!«

Han kom igen og råbte: »Jeg glemte at sige, at du får løn – ja, 400 kr. om året« – og væk var han.

Efter frokost satte jeg mig i min stue og gennemtænkte sagen. Noget måtte der gøres. Damperen kunne ikke ligge stille, og beboerne på øerne skulle betjenes. Disse var gode, trofaste kunder i Skælskør. Altså hentede jeg regnskabsmaterialet hos Kaufmann og optalte penge-kassen, som stemte efter kassebogen. Endvidere var der hovedbog, sta-

tusbog, aktieprotokol, forhandlingsprotokol og store pakker med fragtmærker à 5 - 10 - 25 - 35 - 50 - 100 og 500 øre, ialt for over 200.000 kr. En aktiekapital på 40.000 kr. var der og en obligationsbeholdning på 40.000 kr. i depot.

Havde jeg bare anet lidt om, hvad jeg gik ind til, havde mit svar til dette job været: Nej, ikke engang med tak. Ekspeditionen af damperen foregik fra kl. 7-9 om morgenen, så det influerede ikke på forretningsgangen hos mig.

En vældig overgang var det. Fra at sælge gode durable tekstilvarer til damer til at dæbles med søfolk og andet godtfolk om hyre og fragtpreiser var en stor omvæltning.

Men for at begynde med begyndelsen:

Det værste forestod den første morgen efter, at jeg havde »arvet« damperen.

Kl. 9 lidt før afgang så jeg besætningen var samlet, og jeg gik over på damperen og hilste god morgen og bad kaptajn Lie, om jeg måtte tale med ham, mester Lindemose og matros Johannes Jensen i kahytten. Lie så så mærkeligt på mig, da jeg sagde: Mine herrer, fra i dag er jeg korresponderende reder for dampskibsselskabet, altså »chef« her.

Stilhed!!

På sit norske tungemål sagde kaptajn Lie: »Fy f...« »Skal vi nu have en kludekræmmer til at bestemme over os«, og han snøftede hånligt.

Måske lidt pikeret over hans udtalelse, sagde jeg lidt bestemt, at jeg var kommet, og jeg blev.

Jeg sagde endvidere, at jeg havde modtaget regnskaberne og havde særlig gennemgået kassebogen, og skulle selskabet op at stå (og det skulle det jo helst), måtte der ske visse forandringer. Blandt andet måtte hyren forhøjes, da den var uanstændig lav.

Jeg spurgte, om dette var forstået, og der viste sig et meget svagt, men venligt smil på kaptajns barske ansigt, og vi gav hinanden hånden på et godt samarbejde.

Dette skete sidst i 40'erne, og mange ængstelige timer havde jeg, til selskabet likviderede i 1963.

Kaptajn Olav Lie var som nævnt nordmand, en sømand for herren, en rigtig deep water sailor – en streng ældre herre, som havde sine meningers mod og var, hvis jeg tør sige det, uhyre stædig. Lie havde sejlet som styrmand på de gamle barkriggede skibe hjemmehørende i Skælskør, og han blev fører af S/S Skjelskør i 1914, da han allerede var en ældre mand. Når han så på én med sine isblå, stærke øjne, tav mangel en stille, man var lidt bange for ham, men han sejlede sin båd i storm og stille, i tåge, i mørke, sommer og vinter, kun når isen lagde sig metertyk og kold over vandene, måtte Lie give op.

Men så kom sønnen Torleif Lie sammen med 3 andre fiskere fra Omø os til hjælp.

Bådelauget bestod som sagt af 4 mand, og selskabet havde 2 isbåde – en lå på Agersø havn og en ude ved revet på Omø. Om sommeren lå bådene i hus og blev passet, så de ikke tørrede ind, men var klar til brug, når det om vinteren blev nødvendigt.

Nu lader jeg Torleif Lie berette om sine oplevelser:

Når det trak op med stærk frost, blev mandskabet varskoet af postvæsenet, som betalte mandskabets lønninger. Så længe isen lå fast og glat og kunne bære mænd og slæde med postsæk, var det ingen sag at gå over isen (i sådanne tilfælde blev en slæde anvendt). Man gik over Omø Sund til Helholm fyr og langs strandkanten til Agersø havn, og der blev postsækken læsset på en slæde og så videre over Agersø Sund til Stignæs, hvor postsækkene blev ombyttet. Der måtte også medtages livsvigtig medicin, brød, kaffe m.m. uden beregning. En sådan tur kunne tage 6-8 timer frem og tilbage. Det var straks vanskeligere, når isen brød op. Det kunne ske pludseligt ved strømaendring og stærk blæst.

Så måtte bådene frem.

De var ca. 22 fod lange, klinkbyggede af svært egetømmer og i sig selv tunge at håndtere. De var stærkt underløbne og gik næsten på gænger. Så var de lettere at trække fra vandet op på isen. Der var 4 svære årer, der var fastgjort således i bådene, at et stykke af åren ragede ud over bådens side. Så kunne hver mand trække eller skubbe bådene frem over isen, og hvis bådene pludselig gik gennem isen, havde de årerne at holde sig til og ved deres hjælp nå op i bådene. Ofte skete det, at støvlerne løb fulde af vand, hvad jo var mindre behageligt i det tit kolde og blæsende vejr.

Ofte var det et umenneskeligt arbejde, disse mænd udførte, når de lå og drev ude i isen, snart roende fra iskant til iskant, så op i bådene igen og ro gennem grødis. Det var næsten noget af det mest anstrengende.

Det gik så videre over fast is, for så pludselig at falde gennem isen – om og om igen. Det værste var, hvis der gik en stærk strøm gennem sundet, bådene kunne ikke manøvrere, men måtte følge med isen. Til tider var det næsten umuligt at komme i land.

Det allerværste var, når strøm og vind tog magten over båden, så var det kun at komme i land bedst muligt.

I sådan en situation var Helholm fyr og nordsiden af Agersø-Egholm yderpunkterne. Kom båden udenfor disse punkter, drev de ud i de store vande.

Når folkene så kom i land – trætte, sjaskvåde og fuldstændig udkørte – fik de alle steder en god modtagelse – tørt tøj, varm mad og en seng at sove i, for så næste dag at forsøge igen.

Den værste tur, de erindrer, var en gang isen løb med dem ud af Agersø Sund op til Skælskør fjord. Her var som oftest på grund af skiftende strøm en plet åbent vand, der nåede næsten helt ind til lodsbroen på fjorden, hvor damperen heldigvis lå. De kom om bord, og de 4 mand blev vel modtaget.

Hermed slutter Torleif Lies fortælling om isbådstransporten.

Jeg spurgte en gang Lie om den hyre, der betaltes mandskabet på båden nu også svarede til anstrengelserne. »Ih, ja, sagde Lie, det er sandelig kærkomme penge i en fiskers ofte om vinteren lidt slunkne pengekasse«.

Skal jeg sige min egen mening om disse mænd, vil jeg betegne dem som dagliglivets små, nej, store helte.

Kaptajn Lie blev træt af det hårde arbejde og forlod os. Det var for os – og mig – et føleligt tab.

Forinden havde en annonce i Berlingske Tidende fortalt, vi søgte en ny skipper.

En søofficer med hvidt fint huebetræk og gyldne striber på ærmerne kom ind i min forretning og spurgte efter mig, og vi gik op i min lejlighed for at tale om sagerne, da han havde sagt, at det var førnævnte annonce, det drejede sig om. Da jeg fortalte ham, hvad stillingen kunne indebære (f.eks. være behjælpelig med at genne køer, heste, grise eller andet godt i land), betakkede han sig, hvad jeg selvfølgelig på forhånd var klar over.

Den næste, der meldte sig, havde sel-

S/S »Skjelskør« kommer hjem efter sin daglige tur.



skabet i nogle år, men han egnede sig ikke rigtig til sejladserne. Han var nemlig ikke særlig modig, eller for at sige det rent ud, han var bange i dårligt vejr. Når nordvestvinden spillede op til dans og i et brølende sus sendte Kattegats bølger ned gennem Storebælt lige mod Omø's lille havn med dens lille træmole, hvor bølgerne knustes i et vældigt og uhyggeligt springvand i skum og sprøjt, da blev han bange og vendte om, men sømanden fra de store verdenshave, Olav Lie, gik til kaj hver gang i sin tid, lige meget hvordan vejret var.

Selskabet skulle administreres også fra den økonomiske side, og begyndelsen var svær.

Vort billetsystem var godt nok. Billetterne havde fortløbende numre og var røde til Agersø og grønne til Omø, og hver fredag blev der afregnet.

Salget af fragtmærker fungerede ikke.

En mand kom til mig og sagde, at han havde betalt 40 kr. i fragt for en hest, om det var rigtigt. Jeg spurgte, om det var taksten, og det var det.

Jeg tænkte over sagen og ringede Bandholm Selskabet op for at forhøre, hvordan de ordnede slige sager.

Svaret var, at fragtbreve fulgte alt, hvad de sejlede med.

Det var jo også det eneste logiske, idet man jo ikke kunne klistre fragtmærker på bagenden af en hest.

Der blev afholdt et bestyrelsesmøde med spørgsmålet fragtbreve på dagsordenen.

Bandholm blev igen spurgt om priser, fragtbreve og fragtlister, og derefter blev sådanne trykt og omdelt. Altså 40 kr. på fragtbrevet med påført modtager og afsender. Derefter kom fragtbrevene retur til kontoret – nu var den sag i orden. Der blev også lavet lidt om på fordækket. Ladeportene blev gjort større, så vi kunne have 2 biler med på bestilling.

Der kom flere penge i kassen. Mand-skabet fik større hyre og rederen lønnes-des nu med 100 kr. om måneden.

Gamle mester Lindemose står af – udsdilt.

Annoncer i Berlingeren fortæller, at vi søger en ny maskinmester.

En velklædt herre henvendte sig til mig.

Jeg forstår straks på samtalen, at han har forstand på maskiner, og da han siger, at han i mange år har sejlet for selskabet A. P. Møller i timecharter San Francisco, Japan, Indonesien som førstestemester, bliver jeg betænkelig.

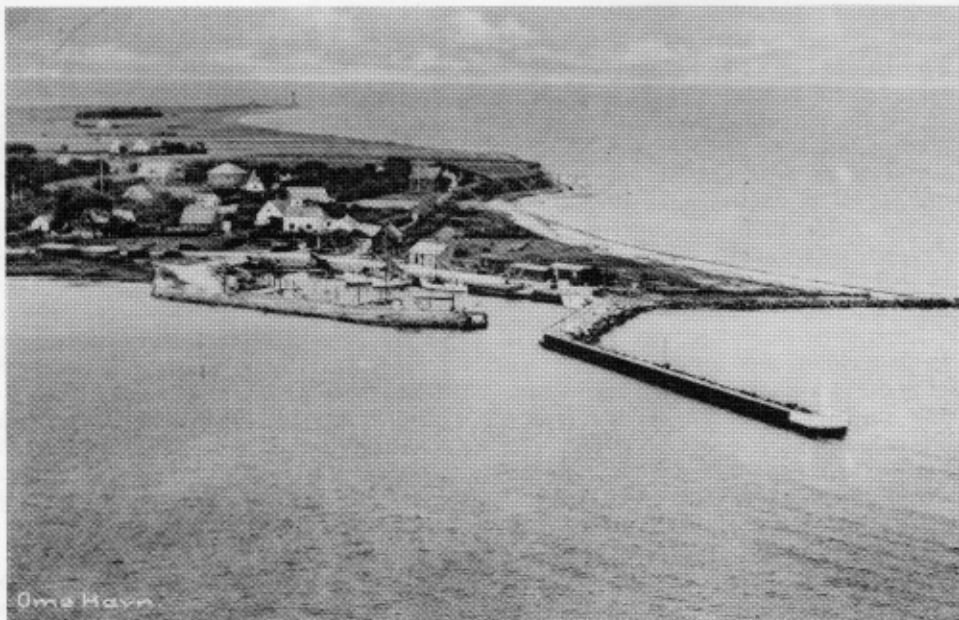
»Vil det sige«, spørger jeg, »at De har haft både 2. og 3. mester samt nogle assistenter under Deres kommando i maskinen, og hvis De i telefonen til kabyssen bad om at få kolde drinks serveret i maskinen, så kom de«. Ja, var svaret.

Min bemærkning til ham var, at det ville være fuldstændig at desavuere ham ved at sætte ham ned i den potte derovre ved kajen.

»Og hvad hyren angår, kan vi slet ikke give Dem det, De nu har, og som De fortjener«.

Svaret var: »Det er slet ikke hyren, det drejer sig om. Jeg har familie herhjemme og vil gerne have stillingen«.

Vi gik over og så på maskinen, og jeg



Luftfoto af Omø. Den lille havn og læmolen ses tydeligt. Nærmere omtalt i teksten.

spurgte: »Kan De få den til at gå?«

Let, lød svaret.

Frakke og jakke af. Ærmerne smøges op, noget i mig siger, at han er manden, dygtig og pålidelig.

Dette er en compound maskine. Fyr, vandstand og damptryk bliver eftersat og fundet i orden.

Han gik en tur op på dækket og kom ned og siger: »Jeg efterså for- og agterfortøjningerne.«

Et greb på et håndtag, og der hvislede damp ud. Nå, denne ventil er i uorden, så tages et andet greb, og maskinen går i gang.

Med enkelte greb går båden frem og tilbage. Alle ventiler lukkes.

»Kom, vi går lige med til formanden, skibsprovianteringshandler Jens C. Hansen, og hilser på ham«. – Jens C. siger go dag og videre: »Den sag må du ordne, da du skal arbejde sammen med mester.«

Ude på gaden siger jeg: »I morgen får De det skriftligt, at De er antaget.«

Inden mester fik familien hertil, kunne vi se ham lørdag og søndag have det halve af maskinen liggende på en presenning oppe på kajen. Mester gik og pillede, filede og pudsede og sleb på forskellige dele af maskinen. Da det hele var i orden, snurrede det som en fin symaskine, og det allerbedste var, at der kun blev brugt det halve kvantum kul.

Se, det var en rigtig mester. – Det ville i al fald H. C. Andersen have sagt, hvis det var ham, der havde fortalt historien.

Hvert år skulle S/S Skjelskør (S/S står for steamship-dampskib) på værft, det forlangte skibstilsynet.

Båden kom på land, efterses, repareres, ligesom redningsmateriellet blev efterprøvet og fornyet.

S/S Skjelskør blev som nævnt bygget i Svendborg og tegnet af daværende direktør Fisker. I bådens bilbrev (vel nærmest en byggeattest) står, vi måtte have 125 passagerer ombord. Dette antal blev senere nedsat til 65 passagerer grundet på minefaren.

Vi afsejlede tidligt en søndag morgen først i maj måned, en dejlig tur nord om Agersø, tværs over bæltet nord om Langeland, fandt anduvningen til Thurø-sund, videre gennem Svendborgsund til Svendborg. Den yndigste tur med høj sol og midt i løvspring, vel nok en af Danmarks skønneste steder.

På turen over forklarede kaptajn Lie mig så om navigationens kunst. Om sømærker, koste, prikker, tudebøjen på Vengeance grunden, alt havde sin egen betydning.

I Svendborg kom hr. Fisker til mig og sagde: »Nu skal De vide lidt om det skib, De har med at gøre.«

Hr. Fisker havde selv tegnet det netop med det for øje, hvor det skulle gå i alt slags vejr. Der stod en compound maskine i båden.

Det var en dampmaskine, hvor skruen gik relativt langsomt rundt, men så måtte skruen være så stor, at den ville give båden en fart på 7-8 knob i timen (1 knob = 1 sømil = ca. 1,8 km).

Skruen kunne også bedre holde til sejladser i is, da den blødt ville skubbe isen til side. Skroget og især, hvad der var under vandet, gik direktør Fisker særligt ind på. Stævnen var isforstærket og stærkt underløbet, det vil sige, at båden i is kunne løbe op på isen, trykke eller brække isen i stykker. Bådens brede, runde sider gjorde, at den kunne slingre og krænge indtil 45° og atter rette sig ved vandets tryk.

Direktør Fisker gjorde klart for mig, at båden både var en isbryder og en sikker båd i hårdt vejr, og jeg kom til at sande hans ord, kan De tro.

Det var det mest utrolige, vi sejlede med.

En gang kom de hjem med en flyvemaskine på agterdækket. Denne var nødlandet på Omø, og på en eller anden måde havde de ved hjælp af den lille kran på Omø havn fået den anbragt ombord.

Folk på land måbede og sagde vittigheder, men i land kom den da, omend

med besvær. (Se foto i foreningens blad 1965, no. 3 side 6).

Et tærskværk havde vi også med til Omø. Det var så stort, at hele agterskibet forsvandt under det. Desværre hængte det så langt ud over skibssiden, at båden krængede meget – for meget efter min mening – så jeg turde ikke tage passagerer med på turen. Der blev så lejet taxer til at køre passagerer og postsække til Stignæs, hvorfra den videre befordring skete med en af de små passagerbåde, som gik øerne imellem.

Lie så hånligt på mig på grund af min forsigtighed, gav et stød i fløjten og sejlede. Senere ringede jeg Helholm fyr op og spurgte, om de kunne se båden.

»Nej, men der kommer noget, der ligner en flydedok, der er ved at kæntre.«

Nå, vejret var godt, og da sydøstlig vind hjalp til, kom vi godt til Omø.

Vi sejlede med grise og køer, bjerge af kornsække, stabler af ølkasser, alt hvad beboerne på øerne skulle bruge, og alt hvad de producerede bragte vi frem og tilbage.

En fredag eftermiddag blev der ringet fra Omø: »I morgen lørdag sender vi en olm tyr med damperen over til slagteriet, den har stået bundet til et træ, og I må være varsomme, da den er farlig, og vær klar til at skyde den, hvis den slipper fra jer.«

Tyrens ejermand ringede også og bad så bønligt om ikke at skyde dyret, da han havde brug for pengene.

Gode råd var dyre!

Lørdag morgen ringede jeg til daværende politiassistent Nielsen og forelagde ham sagen.

Den er farlig, sagde han, så vi må nok skyde den ombord.

Nu var det en varm sommereftermiddag med mange turister på havnen, hvad der ikke gjorde sagen lettere.

Nielsen, siger jeg, jeg har fået en idé.

Hvis vi nu for gode ord og lidt venlighed kunne få Dem og Deres folk til at afspærre havneområdet, kunne det så ikke lade sig gøre?

Jovist, sagde han, men når folk ser politi, kommer der endnu flere.

Jeg har nemlig også en anden idé.

Jeg ringer til dyrlæge Dalsgård og snakker med ham om at bedøve tyren.

Damperen var ankommet, og da Nielsen så og hørte, hvordan tyren reagerede, skønt den var bundet på alle led og kanter, sagde han straks: Den må Falck skyde.

Vent lidt endnu, jeg ser endnu en gang at få fat på dyrlæge Dalsgaard. Han var imidlertid ikke hjemme, men en liste over hans rute fik jeg og begyndte bagfra på listen at ringe og traf ham på Korsvejgård.

Jeg kommer med det samme.

Ja, den er gal, sagde han, og gav den en ordentlig portion bedøvende med en sprøjte.

I løbet af kort tid faldt tyren sammen og blev halet i land.

En sommerlørdag skulle båden på værft i Korsør for en mindre reparation. Lods Møller, som nu var skipper, siger: Tag turen med sammen med Deres søn, og tag hjem med rutebilen.

Han kom med 3 småpiger, som også



S/S »Skelskør« er løbet ind i isen i Bøgevig, Agersø. Gods udveksles og transporteres over land til Omø Sund og videre med istransport.

gerne ville med. Lidt ude i fjorden ser jeg mod nord ligesom en torden trække op.

Se, Møller, siger jeg. Møller mente den ville gå sønden om, men det gjorde den bare ikke. Vi sejlede, og jeg bemærkede, at Møller trak længere og længere vestover. Oppe i styrehuset stod jeg ved siden af Møller, og børnene sad på bænkene bag os. På højde med Korsør skov skærer en grund – Badstuegrunden – sig langt ud fra kysten. Jeg var godt klar over, at Møller gik til søs for at have plads til at vende båden mod vinden, hvis bygen kom. Mester og matrosen blev varske. Alt blev surret ekstra, skyligtet (vinduet over maskinen) blev lukket og fik betræk på, og den nederste af de 2 halvdøre til maskinen blev lukket. Så kom bygen, og der var luft i den, så det battede. Båden op i vinden, fuld kraft på maskinen. Båden væltede sig i søerne så store som bjerge, syntes jeg, og vi ligefrem sprang fra bølge til bølge. Vi rullede fra side til side, og vandet fossede ind over læ, så vi ikke kunne se dækket.

Lynene zig-zaggede over himlen mellem de sorte skyer, og tordenen rullede og regnen strømmede ned. Børnene skreg, og jeg tænkte, hvad skal dette ende med?

Men pludselig var bygen ovre, og vinden lagde sig. Det viste sig, at vi næsten havde druknet mester. Mængder af vand var slynget ind gennem den åbne halvdør ned til ham, og der stod 1/2 meter vand på dørken (gulvet i maskinen).

Lidt efter passerede vi en færge for udadgående. En mand gik ud på brovingen med en råber i hånden og råbte ned til os: »Det var godt klaret, Skjelskør.«

Jeg sendte direktør Fisker en venlig tanke med tak for det gode skib.

Det blev vår, sommer og igen vinter uden frost, men sne og blæst.

En fredag eftermiddag kl. 16 ringede Møller fra Omø: »Det er så mørkt i aften med storm og sne, vi går derfor lige til

Korsør. Bed posthuset sende nøglerne til postsækken med rutebilen, så omlader vi der.«

Inden jeg kunne få indført et ord, var han væk. Litzerne i Korsør ringede jeg op og spurgte om vejret og fortalte, Møller var på vej og fik at vide, at det var umuligt at komme ind i dette rædsomme vejr.

»Ring på Skælskør nr. 27, når han kommer.«

Kl. 19 kom svaret: »Han løber ind nu.«

En anden vinter havde vi ligget i 2 måneder ved lodsbroen, det var vist i 1956. På havnen talte jeg hver dag med Aage C. Frederiksen, autoriseret skibs-, vare- og edsvoren mægler og kgl. vejer og måler. Vi var begge utålmodige. Frederiksen ventede skibe til Skælskør og havde kornlaster, som skulle afsted.

Kommer båden ikke snart?

Så længe isen er over 1/2 meter tyk, forsøger vi ikke.

»Men den 22. februar falder den varme sten jo i vandet. Og så tør isen hurtigt nede fra, så måske på søndag.«

Lørdag fyldte vi bunkerne med kul, og tidligt søndag forsøgte vi, og det gik. Ved 15-16-tiden var vi nået til »Tepotten«, et punkt på kysten, og Frederiksen og jeg gik ud på isen, men vi fik en ordentlig forskrækkelse. Da båden rendte stævnet op på isen og sank igennem, bølgede den omliggende is, og det var ligesom vi gik på vandet, og vi kom hurtigt i land.

Nu lakker det mod enden.

Beboerne på øerne begyndte at tale om at få deres egen båd og dermed kortere sejlads. Der var fin vej og rutebil til Stignæs, så bestemmelsen blev, at der skulle anskaffes en ny båd og 3 færgeløjer bygges.

Det kunne man imidlertid ikke blive enige om, nu skulle der 2 både og 4 færgeløjer.

På et stort borgermøde på hotel Postgården blev sagen drøftet. Amtmanden for Sorø amt talte varmt for sagen, men

ingen talte om udgifterne. Jeg bad om ordet og sagde til amtmænd Wedell Wedellsborg, at jeg tydeligt mærkede, han ikke var Skælskør-minded.

Dette her er ikke 50 øre eller krone-stykker, det drejer sig om mere end en 1/2 million. Og så om nogle år viser regnskabet stort underskud.

Jeg så godt de sarkastiske smil, men det blev endda dyrere, end jeg havde spået, og nu ser vi i pressen om de store underskud på flere hundrede tusinde kroner, som amt og kommune må betale.

Den daværende formand, landsrets-sagfører Karl Ole Hansen, sagde: Nu holder vi op! Og vi drejede nøglen om.

Advokat Jørgen Frydendahl gjorde boet op. Alle fik sit og S/S Skælskør blev solgt til H. I. Hansen, Odense, for 12.000 kr. kontant, til ophugning.

Den dag, Møller afsejlede med S/S Skælskør, stod jeg oppe ved vinduet i min lejlighed og så den tage afsked, og da Møller stødte 3 lange stød i dampfløjten til farvel, da rørte det sig i mig og noget sagde:

*) Sic transit gloria mundi.

Skælskør i januar 1980.

Ove Vecht.

*) Sådan forgår verdens herlighed.

PS. S/S Skælskør blev ikke ophugget, idet en veteranklub, der interesserede sig for gamle dampskibe, købte den og satte den smukt i stand, og nu sejler den om sommeren på Roskilde fjord som turistdamper.

Som en efterskrift til Ove Vecht's interessante artikel vil vi gerne tilføje følgende modtaget fra landsretssagfører Karl Ove Hansen:

Skælskør 26. januar 1982

Til Foreningen til Gamle Skibes bevarelse, 3500 Værløse.

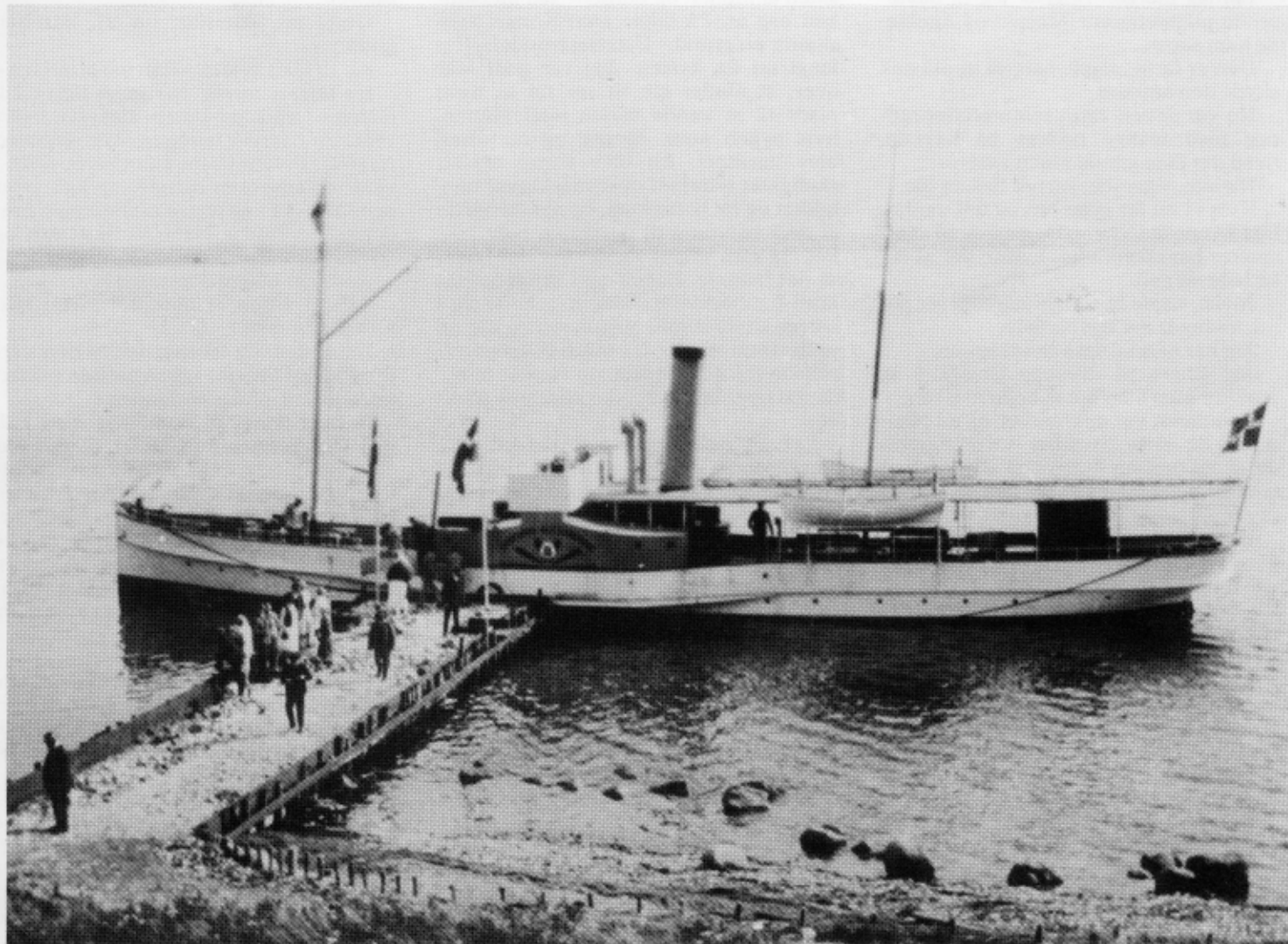
Ved likvidationen af Dampskibsselskabet Skælskør A/S kunne jeg, som likvidator, ikke tømme kontantbeholdningen helt, idet det var umuligt at komme i forbindelse med nogle af selskabets aktionærer. Den dem tilkommende dividende blev dengang indsat på en konto i Skælskør Bank, hvor de siden har stået urørt. Den daværende korresponderende reder og jeg, som formand for selskabet og derefter dettes likvidator, mener nu, at tiden er forløbet, således at vi kan se bort fra muligheden for krav til denne konto, som vi derfor har fundet det rimeligt at ophæve, således at beløbet tilflyder Dem, som et bidrag til istandsættelse eller driftsudgifter vedrørende den

gamle damper. Jeg vedlægger derfor saldoopgørelse over kontoen og denne saldo 1.084,52 kr. i check.

Med venlig hilsen
Karl Ole Hansen.

Bestyrelsen er meget taknemlig for denne gestus fra det gamle rederi's side. Pengene er blevet anvendt i forbindelse med reparationen af »Skælskør«.

H/S »Dronning Alexandrine« ved Illumø sept. 1928.



Af de gamle hjulskibes saga

Det er ikke ret mange hjulskibe, der i dette århundrede har sejlet under dansk flag. På trods heraf har enkelte været meget lidt omtalt, som f.eks. H/S »Dronning Alexandrine«, der i årene 1923 til 1931 sejlede i Lillebælt med hjemsted i Assens.

Da det kom under dansk flag, var det allerede et gammelt skib, bygget 1883 af stål af det kendte skibsværft Georg Howaldt i Kiel-Dietrichsdorf til Föhrer Dampschiffs-Gesellschaft i Wyk på vestkysten af Föhr og med navnet »Nordsee«. Netop til farten i vadehavet valgtes i tidligere tid som regel hjulskibe, der med ringe dybtgående og en forholdsvis stor bredde var særligt egnede til sejlads i de lavvandede farvande, og som kunne stå sikkert på bunden i havnene, når vandet forsvandt helt ved ebбетid.

Skibet, hvis tonnage var 74 brutto- og 48 nettotons, blev dog hurtigt for lille til at klare passagerbefordringen fra fastlandet til Föhr, hvor kurbadestederne i slutningen af forrige århundrede voksede næsten eksplosivt på grund af en meget stor tilstrømning af befolkningen fra storbyerne i Tysklands indre, der for alvor havde fået smag for nordsøklimaet.

»Nordsee« blev derfor erstattet af større tonnage og solgtes 1894 til Stettin, hvor der også findes flere lavvandede områder, der egner sig for hjulskibe. Skibet sejlede på ruten Stettin-Lübz, og rederiet hed Lübz-Berglander Dampschiffs-Verein. På denne rute var skibet indblandet i en kollision om-

kring 1905, der bevirkede, at det solgtes til sejlads på indsøerne i Schwerin. For at kunne transportere det igennem de smalle kanaler og sluser til dette område, måtte man afbygge hjul og hjulkasser, der derpå atter anbragtes efter ankomsten til søerne samtidig med, at man udbedrede kollisionsskaderne.

Skibet fik samtidig nyt navn og opkaldtes efter regenten over Mecklenburg-Schwerin: »Grossherzog Friedrich Franz«. Skibet fik iøvrigt også et øgenavn: »Fieppenningsdampere«, idet der fandtes adskillige dampere på disse søer, og man konkurrerede stærkt om passagererne – især til søndagssejlads, således at rederen for »G.F.F.«, Joseph Bahlke, til sidst satte prisen for børn helt ned til 5 Pfennig.

I slutningen af og umiddelbart efter 1. verdenskrig havde den tyske befolkning andet at tænke på end at sejle lystture, og i 1920 blev hjulkasser m.v. atter aftaget, for at skibet kunne bringes til Aabenraa, hvortil det var solgt til anvendelse i den såkaldte »Gemüsefahrt« med kartofler og grøntsager fra Danmark til det sultende Tyskland. Kort tid efter fik man fra dansk side øje på skibet, der chartredes til passagerfart på Lillebælt, og i 1923 indregistreredes det endeligt under dansk flag tilhørende A/S Lillebælt-Overfarten i Assens. Skibet var da meget passende blevet omdøbt til »Dronning Alexandrine«. Det var så at sige blevet i familien, idet Grossherzog Friedrich Franz (IV) var broder til vor

daværende dronning, og hendes far havde også haft samme navn (III). Skibet anvendtes fortrinsvis til udflugtssejlads, men anvendtes også som afløerskib på Assens-Årøsund overfarten, og i forbindelse hermed ombyggedes det, så der kunne medtages 3-4 personbiler. Passagerantallet var max. 250 personer mod 280, da det sejlede under tysk flag.

Skibets dimensioner var 31,75 x 4,21 x 2,01 m, og dybgangen var ca. 1,80 m alt efter nedlastningen. Maskineriet bestod af en 2-cylindret liggende, oscillerende dobbelt-expansionsmaskine på ca. 60 ihk – i sin bedste tid siges den at have kunnet udvikle max. 90 ihk og dermed bibringe skibet en fart af 10 knob. I dansk eje har det næppe kunnet komme over en 6-7 knob.

I september 1931 solgtes det til A/S Svendborg Skibsværft for ophugning. Lystturenes tid var forbi, og til autooverførsel var det jo ikke meget værd.

Om skibets fart på Schweriner-søerne har lokalhistorikeren Jürgen Richter og Kurt Harald berettet i en bog: »Schweriner Personenschiffahrt von den Anfängen bis zur weissen Flotte«, udgivet 1982 som hæfte 17 i Stadtarchiv Schwerin's publikationer. Bogen er rigt illustreret og bringer foruden et billede af »Grossherzog Friedrich Franz« adskillige illustrationer af mindre dampskibe på »Skjelskør«s størrelse, der jo imidlertid har kunnet føre en roligere tilværelse på disse indsøer.

F. F.

Bugserbåden »Svanen« fotograferet i Københavns havn september 1969. Se næste side.





Exit »Svanen«

En af den danske handelsflådes ældste bugserbåde er blevet ophugget. Bugserbåden »Svanen« blev afleveret den 26. februar 1885 fra Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri A/S som værftets nybygning nr. 8 og var således den ældste sejlene nybygning, der eksisterede ved værftets 100 års jubilæum den 1. marts 1982. Bugserbåden leveredes til Sukkerfabrikken Nykøbing og slæbte i mange år rundt med sukkerfabrikkenes pramme. Senere solgtes den til kaptajn Lindholmers far, der lod den gamle dampmaskine erstattes med en dieselmotor. Senere overtog kaptajn Lindholm fartøjet, som vil være kendt for vore medlemmer fra »Skjelskør«s sejladser på Roskilde fjord. Med udgangspunkt i Dragør har »Svanen« i en årrække sejlet med lystfiskere på Øresund. Senere solgtes »Svanen« til Nordjysk Kutter Service A/S i Skagen og fik hjemsted i Hanstholm. Ved denne lejlighed blev fartøjet ombygget til ukendelighed.

I mange år havde »Svanen«s virke været fulgt af medarbejderne på værftet i Helsingør, og med ingeniør John Hansen fra Ålsgårde – kendt fra veteranjernbanen i Helsingør – i spidsen lykkedes det at samle en komité af interesserede fra værftet. Fra direktør Ørskov forelå der et tilbud om at sælge »Svanen« for 25.000 kr., et beløb komitéen nok mente at kunne skaffe.

Trods de gode hensigter blev »Svanen« solgt til hr. J. O. Larsen i Svendborg, der straks solgte fartøjet videre til skibshandler Jens Christian Møller i Sæby, der straks lod »Svanen« ophugge. I Statstidendes skibsregistreringer for anden halvdel af september 1982 stod da at læse den lakoniske meddelelse om, at »Svanen« var ophugget og dermed slettet af det danske skibsregister.

Et godt og prisværdigt initiativ, der desværre ikke fik lov til at manifestere sig. Det beklager vi dybt.

S/S »Svanen« – 39,98 Brt. – 8,59 Nrt. Dim.: 60'4 x 14'6 x 6'3. Compound dampmaskine (11'–22') x 14'–90 HK.

ST.

Nordlandsbåden »Rana«

Fortsat fra side 9.

de med gamle folk i Nordland. Selv en studierejse til Norsk Søfartsmuseum i Oslo blev foretaget af et par medlemmer, som bl.a. medbragte farveprøver fra derværende nordlandsbåde.

I 1977 var båden omsider rekonstrueret, så den fremtrådte som »en vanlig ottring« fra Ranfjorden ca. 1890, og den fik derfor navnet »Rana«. Bådens færdige hoveddimensioner er: Længde overalt 10,7 m, længde i vandlinien 10,4 m, største bredde 2,6 m, dybgang 60–65 cm, afhængig af last, sejlareal inklusive topsejl 29 m².

Parallelt med restaureringsarbejdet udførtes sejladsforsøg for Vikingskibshallen, og i 1980 samledes den indhentede erfaring i bogen »Nordlandsbåden« – analyseret og prøvesejlet af Vikingskibshallens Bådelaug« udgivet som Working Papers nr. 12 på Nationalmuseets Forlag. Året efter blev et komplet tegningsæt i 1:20 samt en beskrivelse af båden og sejladsen med den udgivet af Vikingskibshallen.

Hvert eneste år siden 1974 har »Rana« i sommerhalvåret sejlet de skandinaviske farvande tynde, og overalt har den velsejlende båd med de smukke linier vakt berettiget opsigt, ikke mindst i 1978 og 1979, hvor turen gjaldt Oslo og Oslofjorden. Deroppe virkede det ganske vist lidt stærkt på enkelte nordmænd at se en sejlede norsk nordlandsbåd fra Nordnorge under dansk flag, men anerkendelsen af bevaringsarbejdet var ingenlunde mindre af den grund.

Da »Rana« var kommet til Nyborg i pinsen 1982, blev hæderen fuldkommen, idet formanden for Dansk Veteranskibsklub overrakte »blokken« til nordlandsbåden. Det er første gang, den er blevet givet til en åben båd med tydelige spor af syltetøj på sejlet.

Max Vinner.

Søfolk og skibe 1939–1945

Den 9. april 1981 udkom bind 1 af værket »Søfolk og skibe 1939–1945«. Med undertitlen »ind i krigen« beskriver cand. mag. Christian Tortzen de danske søfolks indsats under 2. verdenskrig.

I gennem 20 år har hr. Tortzen arbejdet med dette værk, som ialt er beregnet at bestå af fire bind, der vil udkomme med et bind hvert år.

Med et enkelt og let sprog fortælles om udviklingen i Danmark fra Englandskrigene, de sociale forhold i den danske handelsflåde, redernes vilkår, arbejdskampe mellem parterne og den økonomiske udvikling i samfundet i årene op mod krigen. Et stort arbejde er udført med at indsamle et omfattende materiale fra arkiver og personlige samtaler med søfolk, som sejlede under krigen både i ude- og hjemmeflåden.

Bind 1 bringer læserne frem til sidst i april 1940, og man næsten føler den afmagt og også apati, som søfolkene følte over uvirksomheden, og også den mistænksomhed, som de danske søfolk mødte hos de engelske myndigheder. I begyndelsen af krigen var det just ikke venlige følelser de engelske myndigheder nærede for Danmark og danske søfolk; de blev tolereret, men det ændrede sig senere. Som altid, når det gælder søfolk, indrettede man sig og fik det bedste ud af situationen.

Det skal bemærkes, at den, som skriver disse linier, ikke har sejlet under krigen og kun af og til har hørt enkelte ældre skibsfællers oplevelser fra krigens tid. Der er dog ingen tvivl i mit sind om, at dette værk, med to udkomne og to »på stablen«, vil komme til at stå som et af de største og fineste mindesmærker over de danske søfolk, som blev og sejlede med deres skibe og tog begivenhederne, som de kom. Mange blev derude, og af de, som kom hjem, er mange i dag mærkede på sjæl og legeme af oplevelserne fra »dengang« og desværre oversete (glemte) af myndighederne.

Efter krigen sagde »man«: I skal ikke blive glemt! Hvad siger »man« i dag???

Pris pr. bind kr. 214,- (i kunstlæder kr. 288,-), Grafisk forlag.

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: 7 07 13 45.

Sekretær:

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

Redaktion:

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

Medlemskontingent:

Ord. medlemmer kr. 75,00 årligt

Støttemedlemmer kr. 300,00 årligt

Livsvarige medlemmer kr. 2.000,00 én gang for alle

Bladet udsendes gratis til foreningens medlemmer.