



Dansk Veteranskibsklub

Medlemsblad for Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse . Maritimt tidsskrift . April 1984



Ordinær generalforsamling

Den årlige generalforsamling afholdes onsdag den 25. april 1984 kl. 20 i D.S.B.'s kantine, Bernstoffsgade 48 A, 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. Eventuelt.

ad. punkt 4:

Følgende bestyrelsesmedlemmer er på valg: Salgsingeniør Asbjørn Stoltze, Ekspeditionssekretær Børge Andersen, Museumsinspektør Hanne Poulsen, Havariinspektør Henning Vernon Larsen, Afdelingschef Jørgen Winum.

Efter opfordring fra vore mestre har bestyrelsen suppleret sig med maskinmester Gert Pedersen, D.S.B.

Efter generalforsamlingen vises film: Metal Søfart - S/S Skjelskør med museumsinspektør Erik Kjersgaard, videofilm fra det tyske fjernsyn med S/S Skjelskør som Seeadler samt film om veteranflystævne i Stauning.

Der vil blive lejlighed til at bestille smørrebrød à kr. 6,50, øl kr. 6,50, vand kr. 3,30 og wienerbrød kr. 3,50. Af praktiske grunde bedes forudbestilling ske til sekretariatet tlf. 02-48 33 33 senest tirsdag den 24. april.

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 23. juni kl. 14.00 og 15.30 - derefter hver lørdag og søndag på samme tidspunkter med sidste sejlad onsdag den 5. august.

Takster for billetter til rundture:

Børn kr. 10,-. Voksne kr. 20,-. Familie kr. 50,-. Chartring af S/S Skjelskør: 1 time kr. 3.000,- derefter pr. sejltid kr. 800,- og kr. 600,- pr. liggetime.

Kontingent for 1984:

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

Formanden siger:

Vor lille idealistiske forening har haft et godt år. S/S Skjelskør har været vidt omkring og er blevet vel modtaget overalt.

S/S Bjørn i Randers Fjord

De skiftende besætninger har gjort en god indsats såvel ved rute- som charterarrangementer. Udsigterne for den kommende sæson lover ligeledes godt for fremtiden. Så vidt, så godt.

Det er nu to vintre siden, S/S Bjørn for egen kraft bemandet med vore søfolk stævned mod Korsør for midlertidig oplægning. En tidlig sommermorgen samme år stævned bugserbåden for fuld damp mod København, hvortil vi i al ubemærkethed ankom samme eftermiddag. Fyret blev slukket, kedel og tanke tømt for vand af hensyn til dybgangen, hvorefter skibet med megen velvillig assistance fra Flådestationen blev lagt til kaj samme sted, hvor også S/S Skjelskør har sit sikre, beskyttede vinterhi, og her har hun været siden.

Udover almindelig vedligeholdelse er der foretaget overhaling på diverse armaturer og hjælpemaskineri. El-generatoren, som ikke har godt af den lange oplægning, er blevet overhalet, og nu står kedlen for tur.

Der arbejdes imidlertid på langt sigt, og et værftsophold kommer vi ikke udenom. Bedst ville det uden tvivl være, om vi i nærmeste fremtid kunne få båden i dok, eventuelt sammen med et andet skib, hvis pladsforholdene tillader dette, således at vi med assistance fra skibstilsynet kan få en klar bedømmelse af de reparationer, der uundgåeligt skal gennemføres, før skibet kan godkendes til sejlad.

I overdragelsesbetingelserne for S/S Bjørn står der, at vi har forpligtet os til at besøge S/S Bjørn's hjemsted hvert år indtil 1985, hvor aftalen kan/skal genforhandles. Dette må under hensyntagen til de forventede reparationer, som

først skal gennemføres, og de omkostninger dvs. brændsel, forsikringer m.v., som uundgåeligt vil være forbundet med enhver sejlad, belaste vor forening med mere, end vi i øjeblikket kan klare.

Belært af erfaringerne med S/S Skjelskør, hvor vi få år efter overtagelsen besøgte hjembyen, og hvor man dengang knap nok gad se til den kaj, hvorfra den lille kystdamper i næsten 50 år hver dag havde betjent de to øer i Storebælt, kan et snarligt besøg i Randers ikke anbefales. Når dette er sagt, skal det retfærdigvis tilføjes, at den modtagelse, vi fik ved Skjelskør by's 500 års jubilæum, fuldt rådede bod herpå og sent skal blive glemt. (Se andetsteds i bladet).

Under hensyntagen til ovenstående har vi sat os det store mål at besøge Randers - dog ikke før august 1986. Det er hensigten ikke alene at komme med S/S Bjørn, men også med S/S Skjelskør. Tillige har vi et forhåndstilsagn fra vore nordiske søsterorganisationer om at deltage, idet den 5. nordiske dampregatta henlægges til Randers. Tidligere har vi skiftevis mødtes i Göteborg, Oslo, København og sidst i Mariestad (se andetsteds i bladet). Svenskerne og nordmændene råder over en betydelig større samling dampskibe end vi, så der vil blive noget at se på.

Det er vort håb, at den gamle søfartsby vil medvirke til at gøre denne nostalgiske begivenhed til en festlig oplevelse såvel for Randersborgerne som for de deltagende skibe og deres besætninger - uden hvis medvirken et sådant arrangement er ugenneførligt. Det bør her erindres, at alle foreningerne er baseret på frivillige medlemmers indsats. Dette er og bliver vort største aktiv.

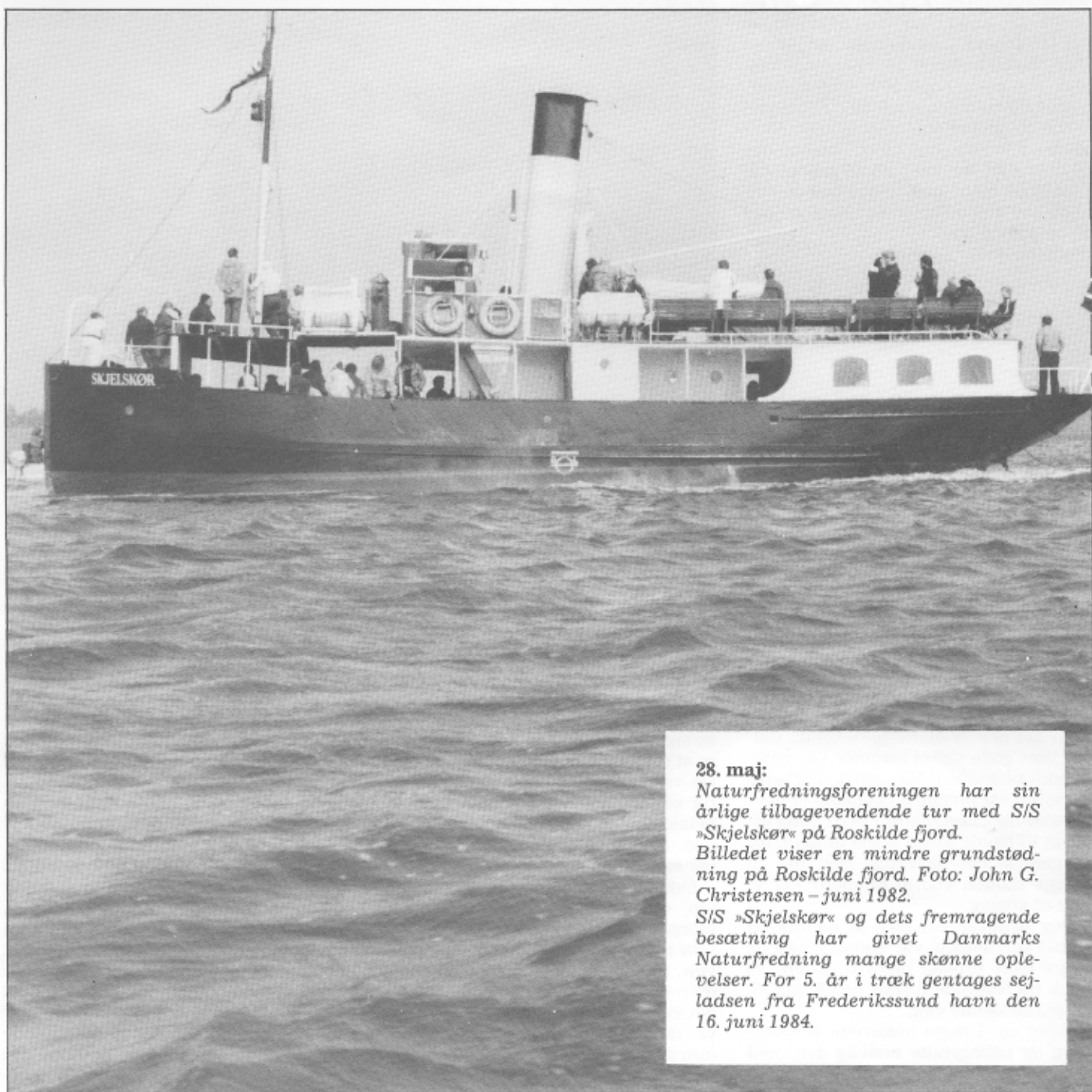
Der er lang tid til at forberede det hele. Vi har endnu ikke drøftet sagen officielt med Randers Byråd, men vi er overbevist om, at et sådant stævne vil vække stor tilslutning i den gamle søkøbstad. A. Stoltze.



Bitterflaske med »Skjelskør«

Denne bitterkaraffel fremstillet af Holmegaard og tegnet af Jørgen Brendekilde med S/S »Skjelskør« i forgrunden og Roskilde Domkirke i baggrunden kan købes hos: Isenkræmmer H. P. Nielsen, Algade 10, Roskilde, tlf. 02-35 83 88 - kr. 78,-.

»Skjelskør«s bedste sæson i tekst og billeder – 1983



28. maj:

Naturfredningsforeningen har sin årlige tilbagevendende tur med S/S »Skjelskør« på Roskilde fjord.

Billedet viser en mindre grundstødning på Roskilde fjord. Foto: John G. Christensen – juni 1982.

S/S »Skjelskør« og dets fremragende besætning har givet Danmarks Naturfredning mange skønne oplevelser. For 5. år i træk gentages sejladsen fra Frederikssund havn den 16. juni 1984.

1. juni:

Ud for Lynøes afholdt den danske og svenske marine den årlige landskamp i sejlads, der for 3. år i træk blev vundet af den danske marine.

Som en del af det kammeratlige samvær var der arrangeret en sejltur med S/S »Skjelskør«, som for de svenske og danske deltagere var en kæmpeoplevelse, og man håber en anden gang at gentage turen.

Fra den danske marine modtog Foreningen ved denne lejlighed et flot våbenmærke til ophængning på vor tavle ombord.



3. juni:

Risø's 25 års jubilæum. Risø havde i jubilæumsgave fra ELSAM ønsket sig kulforbrug ved chartring af skibet, og til transport i weekenden af gæster fra Roskilde havn til Forsøgsanlægget. I silende regn blev gaven overrakt. På billedet ses Risø's PR-mand Erik B. Mogensen, der holder Niels Bohrs paraply over Oluf Carlsen, der slæber den første af de 80 sække kul ombord. Bag ham ses ELSAMs PR-mand Peter Therning Møller, der overrakte gaven.

Foto: Roskilde Tidende.



Northsteam – dampregatta

9. og 10. juli:

Veteranskibstævne med NORTH-STEAM i Mariestad ved byens 400 års jubilæum.

(Et lille smut til Mariestad)

Som det nok er de fleste bekendt, deltog vort gode skib i sommer i et veteranskibstævne i Mariestad. Forberedelserne var mange og kullene, vi havde som dækslast, endnu flere, men efter at vi havde losset nogle af dem, for at gøre skibet sødygtigt igen (for at bringe skuden klar af bunden), var vi klar til afgang.

Jeg behøver vel ikke at nævne, at skibet selvfølgelig var blevet malet og ellers gjort rimelig pænt til turen. Vi afgik fra Roskilde tirsdag den 5. juli kl. 16.30 i strålende vejr.

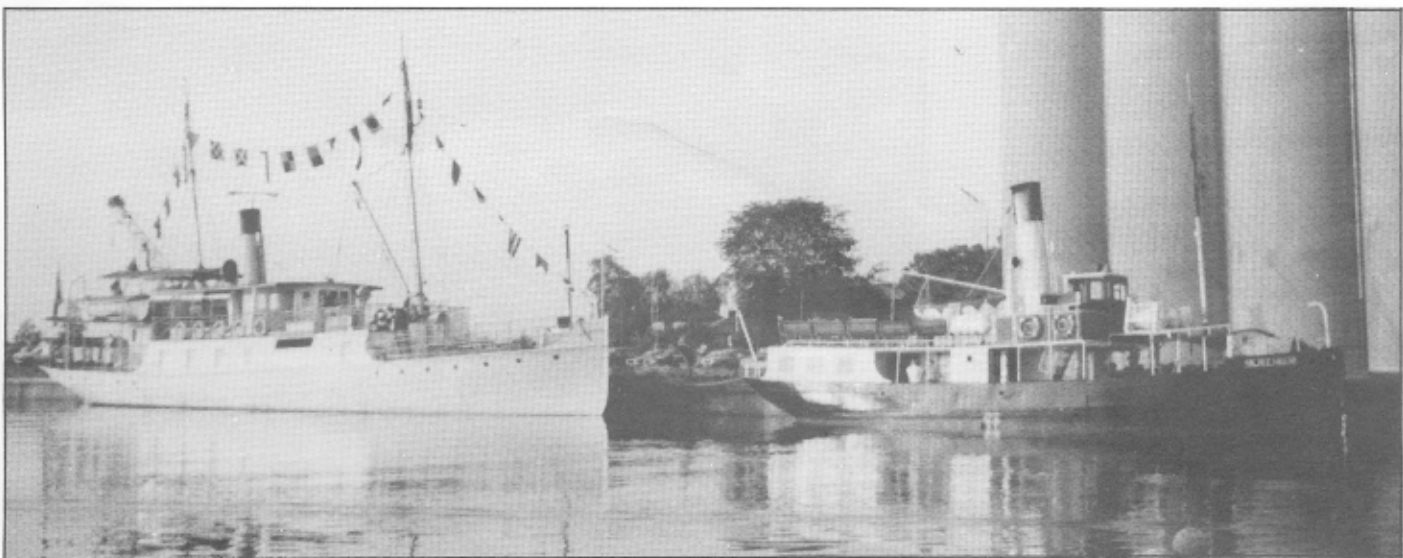
Efter ca. 1 døgn passerede vi Göteborg og påbegyndte endelig den med længsel imødesete tur på Götaelven.

Turen på elven var en oplevelse uden lige: dette fantastiske landskab med landbrugsområder, skove, fjelde og byer, som man sejler lige forbi. Sluserne er et helt kapitel for sig. Det føles underligt at sejle ind igennem et par store porte i klippen og se portene lukke sig bag os for da ca. 7 minutter senere at sejle videre 14 meter højere oppe. Da vi havde passeret den sidste sluse, fik vor kaptajn et chok: Da han ville betale for gennemsejlingen, blev der sagt, at det ikke kostede noget, og det var endda i Sverige.

Onsdag aften lagde vi til i Trollhättan, og her overnattede vi. Torsdag morgen sejlede vi videre med Sjötorp som mål, og det var stadig det fineste vejr, så vi savnede efterhånden et bad, men det klarede vi med spuleslangen; det var koldt vand, men det var alligevel rart. Her må nok lige indskydes, at formanden uden ret mange overtalelser godvilligt pudsede dampfløjten.

Vänern er en stor sø – vi brugte hele dagen til at sejle over den. Om aftenen lagde vi til i Sjötorp, hvor også en del af de skibe, vi i de kommende dage skulle stifte nærmere bekendtskab med, var ankommet. I Sjötorp blev vi også forenet med venner og pårørende, som havde sejlet hertil med »Bohuslän«. Vi kom også ud for et mindre trafikuheld, idet vi kom til at ligge på siden af S/S »Trafik«, og besætningen herfra var meget gæstfri, så vi var lettere kvæstet, inden vi kom til ro.

Fredag formiddag sejlede vi ud på søen, hvor vi ankrede op for rengøring af skibet og os selv. Kl. 14 mødtes vi med de øvrige skibe – efterhånden som skibene ankom, sejlede vi rundt for at hilse på hinanden. Det festligste møde oplevede vi med den nydelige lille båd »Östa«, som ankom i ordets bogstaveligste forstand med fuld musik, idet de havde et lille damporgel ombord. De øvrige deltagere var norske »Børøy-



sund« og de svenske »Bohuslän«, »Trafik«, »Kurier« og »Örnen«. Efter at vi havde hilst på hinanden, sejlede vi til Mariestad, hvortil vi ankom sent på eftermiddagen.

Lørdag var der åbning af stævnet kl. 12. I forbindelse med åbningen skulle et damplokomotiv, en selvkørende lokomobil og S/S »Kurier« henholdsvis køre og sejle om kap – det kunne have været festligt at overvære, men blev ikke rigtigt til noget, idet der blev holdt taler en hel time inden starten, men der var mange mennesker på kajen, så der var da noget at se på.

Om aftenen var der festmiddag, som formanden og Per deltog i. Vi andre morede os, og Julie lavede en vellykket festmiddag til os. Da den officielle middag var overstået, og da dansen bagefter ikke var særlig vellykket, tog de orkestret med ned på kajen; det blev det ikke bedre af – det var i hvert fald ikke musik for muntre søfolk, men ellers havde vi en munter aften som sædvanligt. Søndag havde vi presentationssejlad, den er der ikke noget særligt at bemærke om.

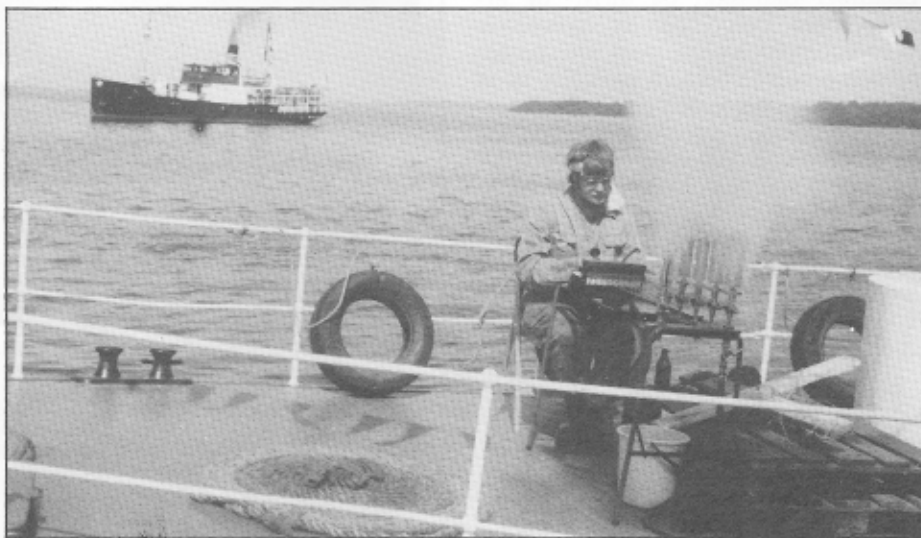
Kl. 18.00 var der afgang for hjemrejsen, der blev lige så dejlig som udrejsen – vindstille og varmt. Vi nåede frem til Götaelven meget tidligt mandag morgen, det var så tidligt, at slusevagten kom ud i bare underbukser. Med det fine vejr gik alt stille og roligt, så vi kom til Hundested hurtigere end ventet, hvorfor vi lagde til her for at afvente dagslyset. Vi sov lidt, og da bageren åbnede, fik vi friskbagt brød til morgenmad – herligt!

Afgang Hundested tirsdag kl. 9.00 og ankomst Roskilde kl. 13.00.

Henrik.



Sejlads gennem Trollhättan.



Damporglet på S/S »Östa«.

Turen til Skælskør

12.-14. august:

500 års jubilæum i Skælskør by.

Ja, så var der atter travlhed i Roskilde havn, snakken gik frem og tilbage, som den gør, når »Skjelskør« skal på langfart. Denne gang skulle den en tur til Skælskør by. Hvor mange kul skal vi have? – fulde bunker og kul helt op til brovingen, hvor meget proviant og hvor meget øl og sodavand?

Men alt blev klaret, kulkasserne fyldt op, proviant, øl og vand ombord – klart skib. Ud gennem Roskilde fjord, forbi Hundested og vestenover gennem Snekkeløbet, ud i Storebælt – her blæste det lidt, så vi var hurtigt fremme ved Korsør. Skipper Jørgen Jacobsen syntes, vi trængte til lidt søvn, så hvorfor ikke gå ind til Korsør for natten – det var faktisk meget godt, for bølgerne blev lidt store.

Næste morgen ved 06-tiden dampede vi af igen, og med sø og vind agten ind tog det ikke lang tid at nå indsejlingen til Skælskør. De, der ikke havde været der før, var meget spændte. Efter mange sving kunne vi se byen,

selvom vejret ikke var for godt – lidt regn og skyer – men det er ikke for ingenting, at byen er blevet kaldt solskinsbyen, for da vi skulle lægge til kaj, skinnede solen, og sikke en modtagelse vi fik. Flagene smeldede, mange var mødt op for at se det gamle skib, og der blev talt om gamle tider.

Så blev det tid til sejlad med indbudte gæster, byens honoratiorens og gamle kendinge af skibet, bl.a. fhv. reder Ove Vecht, den gamle skipper og lods Arthur Møller; der blev skålet i Harboes gode øl og et enkelt glas vin.

Dernæst blev det passagerernes tur, ud til anduvningsbøjen og ind igen et par gange. Ak ja, der blev ikke tid til skafning, men en enkelt kop kaffe og en enkelt øl kan »Skjelskør« sejle langt på. Nå, alting får en ende, det blev slut med sejladsen for den dag. Så fik skipper den gode idé at sejle over til Agersø, for – som han sagde – der er fred og ro. Som sagt, så gjort. Vi blev modtaget af mange mennesker, selvom det var sent på aftenen. En tak til Agersøboerne for velkomsten.

Næste morgen op til bageren på

Agersø efter frisk franskbrød til morgenkaffen og så igen til Skælskør – sejlad med passagerer frem og tilbage. Samme kost som i går, men – som sagt – »Skjelskør« kan sejle mange mil på kaffe og en enkelt øl. Aftenen kom, nu syntes vi, at når vi havde været på Agersø, så var det synd for Omøboerne, hvis vi ikke også besøgte dem. Havneudvalgsformand Tauber Hansen ringede til Omø, om de ikke havde plads til et skib mere, men det havde de ikke. Havnen var fuld af lystfartøjer og fiskekuttere. »Åh, det var en skam«, sagde han, »det var ellers »Skjelskør«, der ville besøge jer!«. Så blev der pludselig plads, fiskerne forhalede lidt, så »Skjelskør« fik sin gamle anløbsplads. Og sikke en modtagelse – den var et kongeskib værdig – festfyrværkeri, hele øens befolkning var på benene, og alle skulle jo ombord, så besætningen måtte gå op på kajen. Hr. Villy Iversen inviterede besætningen til spisning på »Perlen«, så lidt fik vi da at spise – en tak til hr. Iversen fra hele besætningen.

Næste morgen afsted igen til Skæl-

skør, ud og ind, slag i slag – men det var nogle dejlige dage. Alle var hjælpsomme både på kajen og ombord, fast fyrbøder afløser (Palle husk din adresse) og dæksmand. Ja dagene gik, og vi måtte hjemover, men da havde vi også slidt tre skippere op, så en fjerde måtte sejle det gamle skib hjem. Rejsen gik, som den skulle, Roskilde blev fundet, men når der er lods ombord, må det jo også lykkes. En tak til alle ombord på »Skjelskør«, som var behjælpelige med alt, samt en tak til Skælskør by og ikke mindst til Agersø- og Omøboerne for deres dejlige modtagelse. Vi håber ikke, at det er sidste gang, vi kommer til Skælskør.

Svend Larsen.

Ja, det var godt, at dette arrangement kunne gennemføres. Både Junior Chamber Skælskør og turist- og erhvervschef Peter Tønder arbejdede ihærdigt med sagen, men vor fattige forening kunne ikke få pengene til at slå til. Men atter engang fik vor slunkne kasse hjælp – i form af direktionen og bestyrelsen for elektricitetsselskabet SEAS, der skænkede de nødvendige kul til turen, leveret fra firma Rudolph Als og transporteret af Reerskovs vognmandsforretning. Besøget fik også fin presseomtale i Sjællands Tidende. Mange tak for den gode bistand.

U.A.

Turistpris

Fra Roskilde Dagblad 15.3. 1984 citerer vi:

Det er i år besluttet at tildele S/S »Skjelskør« turistprisen som en tak og anerkendelse for det store frivillige arbejde, der ydes omkring den smukke »gamle dame«, sagde formanden for Roskilde Turistforening, museumsforvalter Erhard Grimstad blandt andet i sin beretning på generalforsamlingen onsdag aften på amtsgården. Han fortsatte:

Selve det håndgribelige bevis, som er en lille plaquette, vil ikke v blive udleveret i aften, men overrakt, når skibet første gang stævner ind i havn efter den lange trælse vinter. Vort håb er så, at plaquetten vil finde plads i salonen, således at den kan fortælle turister fra nær og fjern om en håndfuld menneskers kærlighed og trofasthed overfor et smukt og velholdt stykke danmarkshistorie.

Lods Arthur Møller. »Skjelskør«s tidligere skipper på broen. – Foto: Leo Grøndahl.



Den sidste korresponderende reder Ove Vecht og den nuværende bestyrende reder Asbjørn Stoltze.





September:

Århus Festuge – en tilbagevendende begivenhed. »Skjelskør« med torpedobådsfart på Århusbugten.



Med på turen var selvfølgelig vor stewardesse »Julle«, der har sørget for besætningens forplejning på skibets rejser gennem alle 20 år.

S/S »Skjelskør« som filmstjerne

September:

TV München 60 chartrer skibet til en TV-optagelse til en film fra årene 1910-1914. Optagelserne fandt sted i Horsens fjord og ved Snaptun.

Foto: Horsens Folkeblad.

Vort gode gamle skib S/S »Skjelskør« er endnu engang blevet filmstjerne og klarede sig til ug.

Vort aldrig svigtende og altid ihærdigt arbejdende rederikontors Ulla fik skaffet et godt og interessant job til huse, idet »Skjelskør« blev engageret til at medvirke i en film, der for det tyske fjernsyn blev optaget af TV-60 filmproduktionselskabet.

Optagelserne skulle forestille en sejl-tur fra Hamburg til den frisiske ø Amrum og tilbage før 1. verdenskrig, og efter at det tyske filmselskab havde re-kognosceret lidt i det østjydske, besluttede de sig til at anvende Horsens som Hamburg og Snaptun som Amrum og farvandet omkring udmundingen af Horsens fjord som det frisiske hav. Derfor blev »Skjelskør« umiddelbart efter sin medvirken i Aarhus festuge sejlet til Horsens, klar til at starte sin nye filmkarriere.

Nu blev der foretaget en delvis afrig-ning af skibet. Alt opstående på båd-dækket agten for skorstenen (undtagen redningsbåden) blev fjernet, således at der kunne blive frit ud-, over- og gen-

nemsyn, når filmoptagelserne skulle foregå. Der blev smedet og opsat scepre og trukket stræktovne hele båddækket rundt, og alt hvad der ellers kunne lede tankerne hen på moderne tider blev fjernet eller skjult, selv vores gode, grønne nylontrosser blev udskif-tet med manilatrosser.

Rederikontoret havde som sædvanlig fået stampet en superbesætning op af jorden – eller vandet: Aldrig svigten-de Veng udgjorde maskinbesætningen, allestedsnærværende Henrik på dækket, og Julle skulle sørge for det kulinariske. For så vidt angår skibsfø-erer var – og især blev – det lidt mere kompliceret. Bob skulle tage første dag, fredag 23/9, Brandt-Hjeresen mandag og undertegnede tirsdag samt sejle »Skjelskør« til København onsdag/torsdag.

Men nu begyndte vanskelighederne, Bob skulle til mandskabsforhandlinger med Preben Møller Hansen torsdag med risiko for, at disse ville trække så længe ud, at han ikke kunne nå at rejse til Horsens, og som følge heraf blev jeg sat på stand-by. Uden for kontrakten ville filmselskabet gerne begynde alle-rede torsdag, så den dag kom også til at indgå i min turnus, og for at gøre målet fuldt, fik Brandt-Hjeresen heksekud, og hans dag kom også ind i min turnus. Jeg kunne faktisk, da jeg onsdag mid-dag før afrejsen til Horsens telefonere-

de til rederiet høre bumpet fra den sten, der faldt fra Ulla's hjerte, nu da kabalen endelig var gået op, ved at jeg altså skulle være der hele ugen.

Onsdag aften, da jeg kom til Juels-minde, hvor jeg skulle overnatte, traf jeg Susanne Glæsel fra Nordisk Film, som skulle være producerassistent for det tyske selskab og samtidig kon-taktkvinde for os. Hun viste sig at være et behageligt bekendtskab foruden at være utrolig energisk i sit arbejde og sin hersen med os.

Torsdag morgen den 22. startede vi med at indtage last i Horsens, dvs. gamle tønder, kasser, sække m.v., hvorefter vi afgik til Snaptun, hvor vi skulle være klar kl. 13.00. Uheldigvis var det lige i den periode, hvor en ef-terårsstorm satte ind, så stakkels Hen-rik, der jo var ene mand på dækket, måtte samtidig være både for og agter og i land, mens vi lagde til kaj for at fastgøre os, inden stormen førte os til søs igen, og med vanlig virtuositet og energi klarede han det fint.

Torsdag eftermiddag gik det for al-vor løs med forberedelserne, og et hav af filmfolk myldrede ombord. Deres kendskab til et skib og især et damp-skib var ikke imponerende, så der var mange praktiske ting at diskutere og ordne. På forhånd vidste vi, at film-indslaget med og omkring »Skjelskør« højst ville blive på ialt 15 minutter,





hvilket man bør have i tankerne, når man læser denne lille beretning og bliver klar over hvilket kæmpearbejde og hvilken grundighed, der ligger bag relativt korte filmindslag.

Først og fremmest var det instruktøren og fotografen, der skulle gøre sig bekendt med forholdene ombord, således at de kunne fastlægge kamera-vinkler og optagelsessteder m.v., og Susanne var den allestedsnærværende koordinator. Alt hvad der fysisk skulle ændres ombord var lagt i hænderne på den danske rekvisitør Thorkild Slesbager, og han arbejdede omtrent døgnet rundt. Også her blev vi vidne til den grundighed, der ligger bag optagelserne af selv meget korte filmindslag. Som et lille eksempel kan nævnes, at Thorkild fremskaffede en gammel lastbil fra 1908 fra Aarhus Oliemølle, som af Falck blev transporteret til Horsens for at blive opstillet på kajen. Alt i alt blev den set på filmen i 30-40 sekunder.

Iøvrigt skiftede vi navn fra »Skjelskør« til »Seeadler« og førte det gamle tyske kejserflag.

Freitag fortsatte vi med forberedelse til optagelserne, som i første omgang udelukkende skulle foregå om natten. Ca. 100 danske statister, rekrutteret blandt egnens befolkning og iklædt originalt tøj fra ca. 1910 medbragt fra Tyskland, myldrede rundt på skibet og frøs med anstand, idet en meget stor del af tiden gik med, at statisterne ven-

tede i timevis, for så pludselig at gå forbi kameraet og blive »skudt« 3-4 sekunder.

Vi fandt ud af, at filmoptagelse om natten egentlig gik meget nemt, idet alle de, som forstyrres om dagen, heldigvis har anden og sundere beskæftigelse om natten. Klokken halvtotte lørdag morgen afsluttede vi nattens optagelser og kunne fratænde til en velfortjent weekend. Da vi mandag morgen skulle fortsætte med optagelserne fra Amrum, blev vi liggende i Snaptun.

I løbet af weekend'en arriverede Bent Holbeck og Lene, således at vi mandag morgen kunne møde med dobbelt maskin- og dæksbesætning. Tidlig mandag morgen fik vi hovedpersonerne og en mængde statister ombord, og da man trods alt ikke kunne undvære den gamle skipper, blev jeg iklædt tysk kasket og stortrøje, og så skulle jeg ellers helst holde mig i baggrunden.

Da vi ikke kunne levere 220 volt til filmfolkenes apparatur, og man ikke kunne have en generator stående og knalde ombord, hyrede man en lokal fiskerbåd, hvori generatoren blev anbragt, og i en 100 m lang slæbetrosse, hvortil det elektriske kabel var fastgjort, slæbte vi rundt med fiskerbåden – uden for hørevidde. I 4 timer lå vi og sejlede rundt mellem Hjarnø og Endelave, og der blev filmet på livet løs. Også her løb vi ind i problemer, idet vi af hensyn til solens lys skulle holde en

bestemt kurs, men da optagelserne altid skulle tages om flere gange, og der er ret grundt vand mellem øerne, og vi ikke så gerne måtte ændre kurs, var vandet under kølen af og til ved at slippe op, så vi et par gange måtte afbryde optagelserne og sejle tilbage til udgangspunktet.

Omkring kl. 13 lagde vi igen til kaj i Snaptun, og resten af eftermiddagen filmede vi i Amrum. Da skibets afgang og ankomst til Hamburg skulle filmes tirsdag morgen, fik vi en gang natsejlad på Horsens fjord, således at vi lå klar til filmoptagelse i Horsens kl. 7.00.

Omgivelserne ved Horsens inderhavn var blevet ændret til ukendelighed. Alle elektriske ledninger og gadelyslygter var taget ned, moderne facade-skilte på husene var dækket til med presenninger, og større vinduesruder var forsynet med sprøder af tape, osv. Asfaltbelægningen på kajen blev dækket af tonsvis af sand – ja, tidsmæssigt er jeg sikker på, at »Skjelskør« drømte sig tilbage til tiden omkring sin jomfrurejse.

Lidt før middag var optagelserne færdige, og vi begav os straks til Snaptun. Vi havde nu forøget besætningen med Svend og Køhler i maskinen og Ove på dækket, men samtidig afmønstrede Veng og Julle.

Kl. 13.00 var vi igen i Snaptun, hvor de sidste optagelser skulle finde sted. Bl.a. skulle man have nogle optagelser, hvor man så kraftig røg fra skorstenen.

Uheldigvis var vore kul så fine, at de næsten ikke afgav røg, så nu var gode råd dyre. Vi fandt på at tømme købmandens lager af tomme flamingokasser og stoppe dem i fyret, hvilket gav en fin, kulsort røg. Vi havde på forhånd aftalt med Susanne, at hun skulle give tegn, når vi skulle begynde at give røg, og snart lød ordren: »start smoke«. Vi fyrede af alle kræfter, og snart væltede en dejlig tyk, sort røg op af skorstenen, men desværre skete der et eller andet, som gjorde, at optagelserne skulle tages om, og så lød ordren: »stop smoke«, hvilket vi morede os lidt over, da det jo ikke er så nemt at fjerne brændende flamingo fra fyrristen, så vi måtte desværre se al vor flotte røg forsvinde ubrugt ud i verdensrummet. Da der jo trods alt skulle bruges mere sort røg, ofrede Snaptun-fiskerne sig og overlod os deres bildæksfendere, som viste sig at give en endog meget smuk, sort røg, men desværre som bivirkning gav så meget varme, at kedlen begyndte at blæse og derved ødelagde optagelserne – så vi måtte på den igen.

Filmens to hoverpersoner, en pige og en dreng, skulle på rejsen fra Amrum til Hamburg tilbringe tiden i maskinrummet, og derfor skulle der også filmes her. Man ønskede ikke at have en af vore maskinmestre i maskinen under optagelserne, som foregik, mens vi lå ved kaj, og derfor måtte en tysk »bådsmand« lære at betjene maskinen. Han fik at vide, hvorledes og hvor meget han skulle åbne for spjældet, således at maskinen kunne arbejde støt og roligt, men ikke for hurtigt – ca. halv kraft, for vi lå jo fortøjet langs kaj. Nu er det vel ikke hverdagskost for en tysk skuespiller at manøvrere med en

dampmaskine, så han må være blevet grebet så meget af sit nye job, så han forglemte sig selv – i hvert fald åbnede han helt for dampen med det resultat, at maskinen pludselig gik fuld kraft frem, og vi måtte skyndsomt stikke ekstra fortøjninger i land for ikke at stå til søs.

Da filmoptagelserne sluttede tirsdag aften den 27/9, havde vi haft nogle interessante dage, mange sjove oplevelser, truffet mange flinke mennesker, fået et indtryk af, hvor meget arbejde og organisation, der ligger bag selv korte filmindslag, og sidst, men ikke mindst tjent nogle rare D-mark til hjælp til den fortsatte drift af S/S »Skjelskør«, ex »Seeadler«.

Efter næste formiddag at have losset hele vor »last« og fået alt det ilandtagne grej ombord, afgik vi fra Snaptun kl. 13 og havde en fin tur – gennemsnitsfart 7 knob – til København, hvor vi fortøjede på Holmen torsdag morgen kl. 8.30.

Niels Boserup Olsen.

Bemærk:

En noget forkortet videoudgave af den ovennævnte film vises efter den kommende generalforsamling.

I forbindelse hermed har vi formået fru Klara Brandt-Hjeresen, der kender bogen og har set filmen til at fortælle lidt herom:

TV-film »Kæledægge«

I ugen mellem jul og nytår 1983 kunne man hver aften mellem kl. 18 og 19 i det tyske fjernsyns program II se en børnefilm, optaget efter Else Ury's bog

Nesthäkchen, på dansk »Kæledægge«. I filmen kunne man de to sidste af de seks aftener se optagelser med S/S »Skjelskør«, som i filmen var omdøbt til »Seeadler«.

Filmens hovedperson er Annemarie med sin dukke, Gerda. Annemarie er det yngste af tre børn i et lægehjem i Berlin. Hun er familiens kæledægge. Annemarie har to ældre brødre, Klaus og Hans. Efter en sygdom (skarlagensfeber) skal Annemarie på rekreation på et børnehjem på Vesterhavnsøen Amrum. På denne rejse kommer »Skjelskør« ind i billedet. Ifølge bogen udgår rejsen fra Hamburg, så det bliver en lang sørejse.

I filmen befinder vi os dog på Horsens fjord med S/S »Skjelskør«. Vi starter med at se en masse mennesker myldre ombord iført datidens mode, deriblandt lægefruen med sin lille datter, Annemarie. Trods mylderet får matrosen Willem straks øje på den lille kække pige, under rejsen kommer de i snak, og ved ankomsten til Amrum hjælper han dem i land. Derefter får vi begivenheder fra dagligdagen i det følgende årstid på børnehjemmet.

Flere scener foregår i spisesalen, hvor Annemarie hurtigt kommer i snak med den frække Peter. Hun er kæk og udadvendt, et typisk Berliner-barn. Børnehjemmet er indrettet i et frisk hus af en skipperenke. Vi ser børnene køre i hestevogn langs stranden og iøvrigt benytte sig af de talrige muligheder for udfoldelse i naturen. Ind imellem kommer en gammel kone til hjemmet. Hende flokkes børnene om for at høre gruelige historier.

Et højdepunkt i filmen er, at Annemarie og Peter, tilskyndet af disse hi-

Foto: Horsens Folkeblad – Henry Thuesen.





Foto: Horsens Folkeblad – Henry Thuesen.

historier, under en tur langs stranden sammen med andre børn går på opdagelse. Herved kommer de bort fra resten af holdet. Pludselig bliver de i deres iver overrasket af mørke og højvande, hvorved de bliver afskåret fra at komme tilbage. De søger hen til øens fyrtårn og bliver reddet der, alt imens byens befolkning drager ud for at lede efter dem.

En dag kommer en dreng i rullestol til børnehjemmet. Han hedder Kurt, og Annemarie, som kender ham hjemme fra Berlin, bruger nu megen tid til at lege og lære ham at gå. Annemarie er nemlig en meget hjælpsom pige, og det lykkes da også for hende at få Kurt til at undvære rullestolen.

Noget af det sidste i filmen er børnenes hjemrejse til Berlin. »Seeadler« (»Skjelskør«) skal nu bringe dem fra Wittdün på Amrum til Dagebüll ved Husum. Det foregår om natten et par dage før udbruddet af 1. verdenskrig. Alle vil hjem, og trængslen er stor ved skibets anløbsbro. Alle kan ikke komme med, men der bliver dog taget hensyn til Kurt i rullestolen, som han dog ikke har råd til at bruge mere, men alle kneb gælder. Matros Willem genkender Annemarie og får hevet hende ombord, men desværre taber hun sin kære dukke i vandet ved afsejlingen. Willem pakker de to børn væk i maskinrummet, hvor de lægger sig til at sove på bænken, alt imens Willem manøvrerer med maskinen.

Annemarie's familie i Berlin har under optrækket til krigen flere gange forsøgt at komme i forbindelse med børnehjemmet på Amrum, men forgæves. Familien ved således intet om begivenhederne på øen. Filmen slutter med Annemarie's uventede ankomst til hjemmet i Berlin.

K. B. H.

Men hvad var »Seeadler« egentlig for en skude?

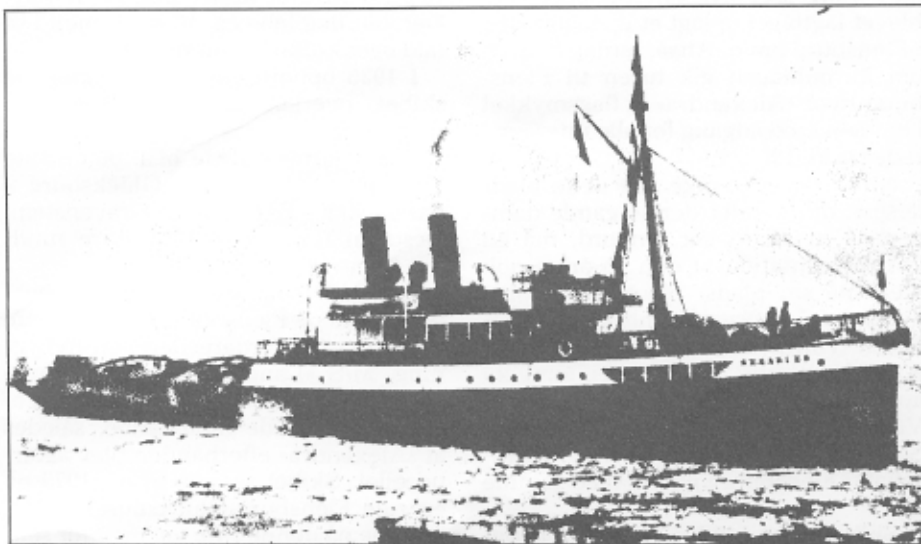
Ja, det var altså i 1914, at S/S »Seeadler« besejlede Amrum og Föhr, og heldigvis for det tyske TV er der nok ingen mere, der rigtigt kan huske den virkelige »Seeadler«. Godt nok kan »Skjelskør« taget fra de rette vinkler både på foto og film syne større end hun er, men »Seeadler«, der jo måtte trodse Nordsøens bølger til daglig, målte sine 532 tons brutto, altså ca. 10 gange mere end vort lille skib. Hun havde iøvrigt to skorstene (men muligvis var den ene dog fjernet i 1914), ligesom hun havde rigtig kommandobro, hvorimod antallet af master var korrekt – kun een.

Årsagen hertil var, at hun var bygget som kombineret passagerskib og højsøslæber, så hele agterdækket var frit med to store slæbebuer over. Hun var bygget af G. Seebeck i Geestemünde i 1897 (samme værft som byggede

»Bjørn«) til Norddeutscher Lloyd i Bremen. I sommertiden anvendtes skibet af rederiet i samarbejde med Hamburg Amerika Linie i Nordseelinie-Bäderdienst udgående fra Föhr og sejlede via Amrum til Helgoland, men ruten betjentes uregelmæssigt, og såvel ture Wilhelmshafen – Helgoland som Hamburg/Cuxhaven til de nordfrisiske øer og kombinationer deraf foretoges efter behov. Om vinteren anvendtes »Seeadler« fortrinsvis som søgænde slæbebåd, hvad hun egnede sig udmærket til med de to tregangsmaskiner på ialt 950 IHK på to skruer.

Fra 1915 til 1919 gjorde hun da også tjeneste som slæbebåd for den tyske krigsmarine. Senere kom hun til at hedde »Seewolf«, hvilket navn hun syntes at have beholdt også efter et salg i 1925 til den portugisiske regerings kolonitjeneste. Fra 1935 findes hun med navnet »Infante D. Henrique«. Hun blev ophugget i 1939.

F.F.



4. og 5. oktober:

Flådestationen sejler i to dage i Københavnshavn.

Kaptajn Lindholmer med en gæst fra flådestationen.



Maskinmester Bent Holbech i samtale med vor gæst.

»Skjelskør« skal på langfart

I dagene 26.-27. maj 1984 fejrer Flensburg by 700 års jubilæum, og i den anledning er der truffet en charteraftale mellem Verein für Förderung Dampfgetriebener Förderschiffe E.V. og foreningen om, at »Skjelskør« skal sejle udflugtsture med 50 passagerer på

Flensburg Innenförde samt i tilslutning hertil fra 31. maj til 2. juni, hvor der fejres Kappelner Heringstage, ture på Slien med udgang fra Kappeln.

»Skjelskør« skal på denne måde erstatte de gamle veteranfjorddampere fra Fördereederei: »Albatros« og »Alex-

andra«, som jo desværre ikke mere kan sejle. For »Alexandra«s vedkommende har man jo endnu ikke opgivet håbet om en restaurering af skibet. En af vore skippere har besøgt skibet og fortæller herom:

S/S »Alexandra« af Flensburg

Under et ophold i Sydslesvig i september 1983 blev undertegnede tilfældigt opmærksom på, at man i Flensburg havde til hensigt at fejre A/S »Alexandra«s 75 års fødselsdag. Dette skulle foregå den 17. september 1983. Som medlem af Dansk Veteranskibsklub var det naturligt, at nysgerrigheden blev vakt, idet »Alexandra« ellers var blevet jagttaget oplagt et upåagtet sted i Flensburg havn. Altså, lørdag den 17. om formiddagen gik turen til Flensburg, hvor »Alexandra« lå flagsmykket i havnen med adgang for alle interesserede fra kl. 10.

Nu er det nok ikke alle dette blads læsere, der kender denne gamle damper, så inden vi går ombord, må en kort presentation af den 75-årige nok være på sin plads. »Alexandra« blev bygget af Schiffswerft und Maschinenfabrik (vorm. Janssen & Schmilinsky) A.G. i Hamburg. Søsætningen foregik i april 1908, og skibet blev afleveret til Vereinigte Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffs-Gesellschaft i Flensburg i juni måned samme år.

Skibet er på 140 brt og har en læng-

de på 33,62 m, bredde 7,17 m. Under sejlads på Flensburg fjord måtte skibet medføre 589 passagerer og uden for fjorden 420. Skibets hovedmaskine er en 2-cyl. compoundmaskine på 420 ihk. Maskinen er bygget af værftet. Endvidere er skibet forsynet med kulfyret kedel. Skibets servicefart er ca. 10 sm/t med et kulforbrug på 200 kg. Det kan dog løbe ca. 13 sm/t, men i så fald øges kulforbruget til 350 kg.

I 1935 ophørte »die Vereinigte«, og skibet overgik til Fördereederei i Flensburg.

»Alexandra« sejlede bl.a. på en rute Flensburg - Kollund - Glücksburg - Sandacker - Ekensund - Gravenstein. Desuden foretoges udflugtsture rundt om Als samt på Slien.

Indtil 1966 var »Alexandra« det hurtigste skib på Flensburg fjord. På dette tidspunkt fik Fördereederei en nybygning, M/S »Langballigau«, der kunne løbe 14 knob. Dette skib efterfulgtes af flere strømlinede motorskibe, således at »Alexandra« efterhånden blev agterudsejlet. Skibet sejlede til ca. 1975 på en rute Flensburg-Glücksburg. Passagererne på denne rute tog med for sejl-

turens skyld, idet det ikke var muligt at købe toldfri varer på denne rute. Rederiets øvrige skibe sejlede med overskud, hvorfor man stadig havde råd til at beholde den gamle kulbrænder. Det var rederiets hensigt at lade damperen sejle til dens 75-årsdag.

Året 1976 blev et skæbneår for »Alexandra«. Under en storm den 3. januar blev skibet svært beskadiget. Dertil kom et forestående klasseeftersyn, hvilket blev anslået at ville koste 200.000 DM. Ydermere kunne man ikke finde et værft, der kunne foretage en nødvendig kedelreparation. Skibet blev derfor oplagt.

I de følgende år opstod en vis interesse for at bevare »Alexandra«. Der blev i 1979 således stiftet en forening med det formål ikke alene at holde skibet flydende, men også at få det i fart igen. Det er meningen, at Fördereederei vil overdrage skibet til foreningen, når denne har indsamlet 500.000 DM til renoveringen. Det er foreningens tanke at opnå dette beløb ved hjælp af sponsorer fra Flensburgs erhvervsliv o.a.

Nu kan vi gå over landgangen for at

se lidt nærmere på den 75-årige damper, der præsenterer sig med pænt malet skrog med en hvid kile mellem det sortmalede skrog og den røde bundfarve i forskibet. Indgangen fører ind på hoveddækket. Her findes læddæk i begge sider og agten for nedgangen til maskinrummet en hyggelig salon, hvor der i dagens anledning var anbragt plancher og fotos visende skibet gennem tiderne samt en del af restaureringen, som den hidtil er forløbet. En virkelig interessant udstilling. Iøvrigt var der ombord, ligeledes i dagens anledning, indrettet kiosk med salg af postkort med skibet og fra havnen iøvrigt. Man kunne også købe et hæfte med skibets historie. Det er dette hæfte, der er lagt til grund for denne artikel. Til yderligere indtægter var anbragt et tågehorn foran styrehuset. Efter at have lagt et beløb i en til formålet fremstillet redningskrans, kunne tågehornet betjenes. Fiks idé! – det må være noget for vor kasserer.

Fra hoveddækket fører en forholdsvis bred trappe (med messinggelænder) op til brodækket. Her findes styrehus og et stort overdækket soldæk, der er lukket med døre på forkant, og agten for skorstenen er i skibets diametralplan anbragt et teaktræsskot med vinduer, således at det skulle være muligt at finde læ i den ene side og alligevel kunne se ud til den anden side. Under hoveddækket findes foran for maskinrummet en rummelig salon, hvortil der dog ikke var adgang.

Maskinrummet var rent og pænt, ja også bunkerrummene kan få denne betegnelse. Der var nemlig overhovedet ingen kul ombord og som følge deraf heller ingen »steam«, så det hele virkede temmeligt dødt, bogstaveligt talt.



Et stød i tågehornet koster penge til »Alexandra«.

Selve maskinen var pudset og malet, men spændende bliver det, om den engang igen får lov at arbejde efter hensigten.

Tæringer i maskinrummet er der dog, og skibets trædæk trænger flere steder til en gennemgribende reparation. Derimod så teaktræet, som der er meget af i »Alexandra«, rimeligt godt ud. Der er altså allerede gjort et stort arbejde ombord, og foreningen »Red Alexandra« kunne da også glæde sig over et pænt besøg den pågældende septemberdag.

Man må håbe, at forsøget på at få »Alexandra« under damp igen krones med held, og vi glæder os til at se skibet i de danske farvande inden for en overskuelig fremtid.

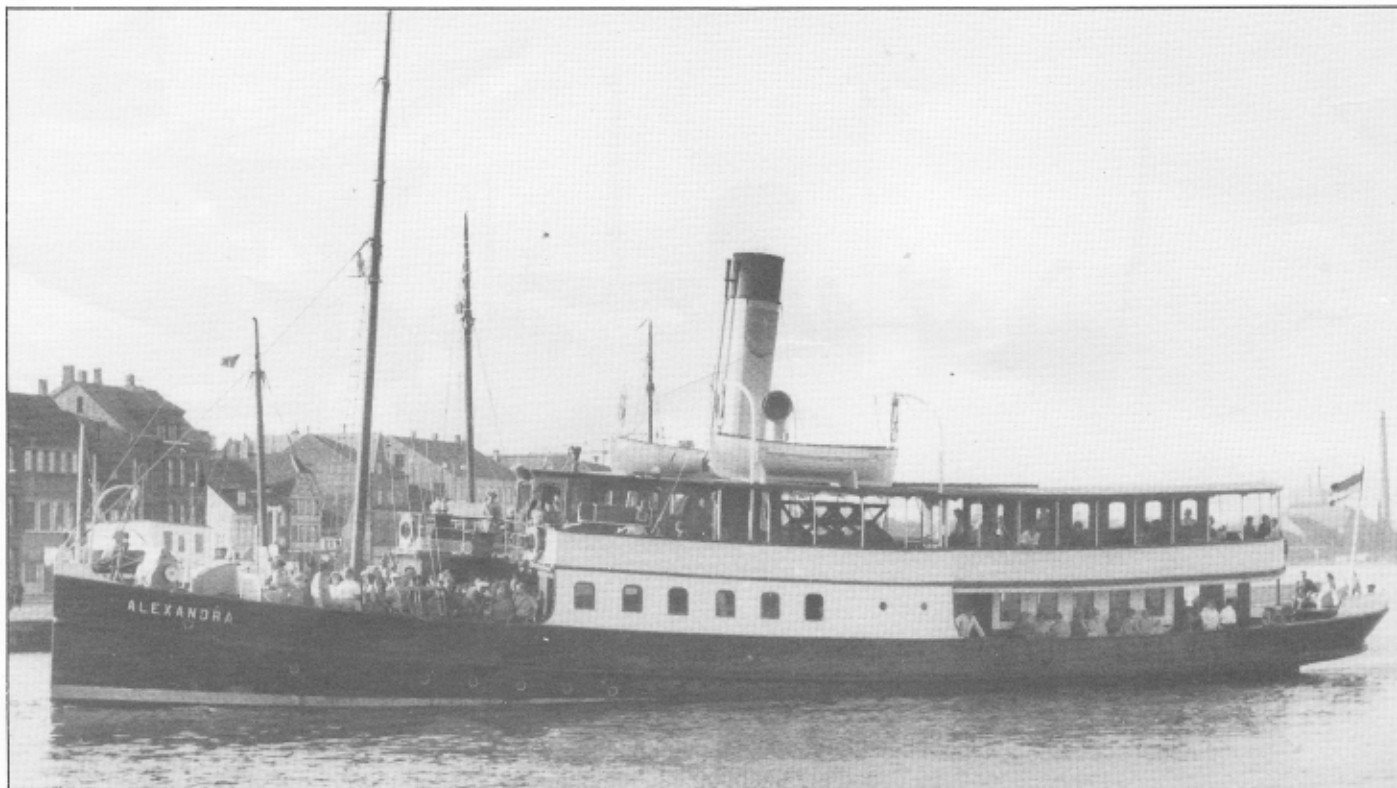
P. Brandt-Hjeresen.

Hof- & Statskalenderen 1983

Vor forening er blevet optaget i ovennævnte kalender under Sammenslutninger af faglig-ideel karakter 1676 med følgende beskrivelse:

Stiftet 19. april 1963. Foreningens formål er ved bevarelse og eventuel sejlads med skibe, der ellers ville forsvinde i Danmark, at vedligeholde interessen for gamle skibe. Formålet søger herudover fremmet ved afholdelse af møder, ekskursioner og udsendelse af meddelelser af søfartsmæssig interesse m.v. Foreningen samarbejder med andre selskaber, foreninger og lign., der inden for de nævnte områder har beslægtede formål.

S/S »Alexandra«, medens hun endnu var i fart. Foto: Jansen, Hamburg.



Maritime relationer mellem Polen og Danmark

Vikingskibshallen i Roskilde var i efteråret 1983 vært for en polsk skibsingeniør Marek Twardowski fra søfartsmuseet i Gdansk. Twardowski var af sit hjemlands regering foreslået et stipendium i Danmark og blev af undervisningsministeriet godkendt til et to måneders dansk statsstipendium. Denne dansk-polske kontakt er ingenlunde ny. Vikingskibshallen har tidligere været vært for polske stipendiater. Ligeledes har chefen for museet i Gdansk, Dr. Smolarek, ved flere lejligheder besøgt Danmark og også de øvrige nordiske lande. Dr. Smolarek har arbejdet med arkæologiske skibsfund fra vikingetiden og har skrevet et større værk om dette – polske såvel som skandinaviske skibsfund.

Marek Twardowski er på museet i Polen ansat til at varetage restaureringen og vedligeholdelsen af kuldampere »Soldek« og skoleskibet »Dar Pomorza«, der begge inden for de sidste år er tilgået museet i Gdansk. »Soldek«, der er bygget i 1949, er et af de første oceangående skibe, der er bygget af polske skibsbyggere. Mange vil kunne nikke genkendende til navnet »Soldek«, og flere dampskibsentusiaster vil kunne huske den fra dens besøg i danske havne. »Soldek« var så sent som i 1978 i Danmark med kul. »Dar Pomorza« er bygget som skoleskib i 1909 i Hamburg med navnet »Prinzess Eitel Friedrich«. Skibet blev i 1926 købt til Polen og fik der navnet »Pomorze«, der senere ændredes til »Dar Pomorza«. Polen har nu fået en »Dar Pomorza II«, og den gamle »Dar Pomorza« ejes i dag

af søfartsmuseet i Gdansk. Kuldampere »Soldek« ligger i havnen i Gdansk, medens »Dar Pomorza« ligger oplagt i Gdynia.

Formålet med den polske skibsingeniørs studieophold i Danmark var at studere, hvorledes man her i landet tager sig af historiske, bevaringsværdige fartøjer, der stadig flyder på egen køl. Bl.a. ville han gerne vide noget om kriterierne for udvælgelse af bevaringsværdige skibe og hvilke tekniske, økonomiske og administrative problemer, der var forbundet med bevaringen af sådanne skibe. Endvidere ville han gerne vide, efter hvilke principper man restaurerer og vedligeholder historiske fartøjer og endelig problemerne i forbindelse med udstilling og drift af skibene. En særlig interesse havde den polske stipendiat for restaureringen af historiske skibsmotorer, som det polske søfartsmuseum gennem tiderne har samlet en del af.

Vikingskibshallen påtog sig at udarbejde en studieplan for Marek Twardowski, således at han i videst muligt omfang fik kontakt med de institutioner, der netop havde samme restaurerings- og bevaringsproblemer. I de to måneder han var her i landet, var han bl.a. på fregatten »Jylland«, hvor han med restaureringsarkitekt Bernt Kure diskuterede fregattens forestående doksætning, opretningen af kølbrydningen, det efterfølgende restaureringsarbejde og principperne for den endelige udstillingsform for fregatten.

Videre var han på Dansk Fiskerimuseum i Grenå, hvor man for tiden er

i færd med at restaurere tre mindre fiskerifartøjer. Derefter gik turen til Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg, hvor Twardowski studerede udstillingsprincipperne for museets samling af mindre fartøjer placeret udendørs såvel som indendørs.

Helt naturligt diskuteredes problemerne i forbindelse med restaureringen og vedligeholdelsen af Nationalmuseets skibe i Nyhavn og Vikingskibshallens samling af recente fartøjer, og vi kom i denne sammenhæng også ind på anvendelsen af fartøjerne. Derudover havde han kontakt med Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Orlogsmuseet, Træskibsejersammenslutningen, Rigsarkivet og mange flere.

I fortsættelse heraf var det naturligt også at se på dampskibet »Skjelskør« og bugserbåden »Bjørn«. Da det var min opgave at skabe de nødvendige kontakter med de forskellige maritime institutioner, henvendte jeg mig til Foreningen til gamle Skibes Bevarelse's kasserer, Ulla Andersen, der var meget imødekommende og hjælpsom. Her blev jeg henvist til Søren Thorsøe, der meget gerne ville vise os rundt på skibene.

Personlig var jeg glad for at få lejlighed til at se de to skibe. »Skjelskør« kendte jeg fra Roskilde fjord, men havde aldrig været ombord. Selvom ind i de problemer, der er forbundet med restaureringen af et gammelt jernskib. Ombord på »Skjelskør« fik vi lejlighed til at diskutere forskellige restaureringssynspunkter, og jeg kunne gen-

S/S »Soldek« af Szczecin lossers til svanemølleværket. Foto: Københavns Havneblad.



kende problemerne med at harmonisere disse synspunkter med kravene fra de offentlige myndigheder, såsom Skibstilsynet og andre. Trods disse krav syntes jeg, at man omhyggeligt og nænsomt havde løst disse problemer under størst mulig hensyntagen til skibets oprindelige udseende og dets anvendelse.

Særlig interessant fandt jeg skibets lille, velholdte dampmaskine. Trods mit ringe kendskab og manglende forudsætninger for at forstå en dampmaskines mere tekniske virkemåde, har disse maskiner dog altid fascineret mig vældig meget. Måske er det de blanke, fint forarbejdede maskindele og dampmaskinens blotlagte bevægelige dele, der virker interessant.

Bugserbåden »Bjørn« kendte jeg, fra da jeg for år tilbage skulle indsamle materiale om Nationalmuseets galease »Anna Møller« ex »Esther« af Lohals. Dette skib er bygget i Randers, hvor »Bjørn« var hjemmehørende, men bygget nogle få år før – i 1906 – end »Bjørn« kom dertil. Gennem de mange år, hvor bugserbåden »Bjørn« troligt passede sin dont, har den tilsyneladende kun undergået ganske få ændringer. Således er der nogle ændringer i messen som følge af indretningen af et ekstra lukaf. Dertil kommer nogle smådetaljer omkring kommandobroen, og endelig har skibet – for at kunne holde trit med fremskridtet – fået installeret oliefyrede kedler i stedet for de gamle kulfyrede. Netop dette, at »Bjørn« er så forholdsvis urørt, gør bevaringen af den særligt værdifuld. Ville man ved restaureringen af »Bjørn« blot følge de samme principper og restaurere lige så nænsomt og pietetsfuldt som ved den lille »Skjelskør«, kan bugserbåden blive en værdifuld brik i en samlet maritim kulturhistorie.

Da Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse blev stiftet, var den tænkt som en pendant til den tilsvarende forening for bygningsværker på landjorden. I de mellemliggende år har interessen hovedsagelig samlet sig om restaureringen og driften af »Skjelskør«. Kun få år efter stiftedes Træskibsejernes Sammenslutning – en forening til bevaring af ældre, sejlførte træskibe. (Var der ikke et træskibsudvalg under Dansk Veteranskibsklub?). I dag tæller T.S. – Træskibssammenslutningen – som den nu hedder, en broget samling på over 300 større og mindre fartøjer, men her kunne man nok syntes, at man burde have satset mere på kvaliteten end på kvantiteten.

De maritime museer følger med interesse det værdifulde arbejde med bevaringen af de gamle dampskibe. Sammen med »Hjejlen« på Silkeborgsøerne tegner »Skjelskør« og »Bjørn« hele flåden af bevarede danske dampskibe. Også her må vi erkende, at sejlskibstiden helt overskygger den lige så interessante dampskibstid.

Morten Gøthche
Skibsrestaurerings-Arkitekt.



Platte med gammel Skælskør-Bark

Lions Club Skælskør har i sine bestræbelser på at skaffe penge til humanitært hjælpearbejde ladet Bing & Grøndal fremstille en serie af maritime platter af det gamle Skælskør-rederi Harboe & Lotz's sejlskibe.

Initiativet til at starte rederiet blev taget af brødrene Søren og Rasmus Harboe, der ejede Skælskør dampmølle, og senere kom to andre brødre til, nemlig brændevinsbrænder Jørgen Harboe og trælasthandler Adolph Harboe. Endnu senere trådte købmand J. J. Lotz til. Til allersidst var Gunnar og Frederik Harboe korresponderende redere.

Et af rederiets skibe var barken »Adolph Harboe« af Skælskør, der blev bygget af jern i Greenock i 1876 under navnet »Inchgreen« og var bestemt til passagerfarten England-Australien. Den målte 1154 brutto og 1050 nettotons og var rigget som 3-mastet bark. I 1889 købtes »Inchgreen« af rederiet Harboe & Lotz for 185.000 kroner og blev overtaget i engelsk havn. Som dansk kom skibet altså til at hedde »Adolph Harboe« og førtes i flere år af kaptajn Thomsen, der ved sin død efterfulgtes af kaptajn Egidius Petersen.

Skibets første rejse som dansk gik fra Newcastle on Tyne til Valparaiso med en last fuel. Man var afsejlet fra Newcastle den 21. juni 1889, passerede 47 dage efter ækvator, og efter endnu 42 dage var skibet nået til farvandet ved Kap Horn, hvor det nær kunne have endt sine dage, idet det kom ud for en frygtelig storm, der bevirkede, at la-

sten forskubbete sig, og skibet nær havde kuldsejlet.

I august 1903 solgtes skibet til et rederi i Larvik for 76.500 kroner og omdøbtes samtidig til »Alf«. På en rejse fra Porsgrund til Birkenhead strandede barken den 23. november 1909 på Harborough Sands i Nordsøen og blev vrag. 3 mand druknede ved udsættningen af redningsbådene, og kaptajnen fik en bøde på 200 kroner for mangel på navigation.

Ved plattens fremstilling har herr Erik Lotz været Lions Club Skælskør behjælpelig med oplysninger, fotografier m.v., og iøvrigt er anvendt oplysninger fra personlige optegnelser af Poul Hansen samt fra bogen Sejl til Diesel.

Denne platte, der er tænkt som 1. platte i en serie på seks, er fremstillet i 250 eksemplarer, hvoraf der resterer ca. 100. Dette restoplæg tilbydes vor forenings medlemmer for kr. 150 plus ekspeditionsgebyr kr. 20,- pr. stk. Serien vil kun blive videreført, såfremt denne første platte bliver udsolgt. Næste motiv i serien vil da blive barken »J. J. Lotz«, bygget i Karlskrona 1882.

Platten, der er udført i den kendte blå glasur, og som iøvrigt viser barken i en virkelig god gengivelse uden overflødig baggrund eller andre uvedkommende detaljer kan bestilles ved indbetaling på giro 8 13 27 47. Ordre kan også afgives på tlf. 03-59 51 55 i forretningstiden eller skriftligt til: Jan Vejlgård, Skovvej 3, 4230 Skælskør.



K. B. Foto - Korsør.

Færgemuseet i Korsør

Vi viser her et billede af Korsør By- og Overfartsmuseum, der blev oprettet 15. juni 1983 beliggende på Korsør Fæstningsområde. Den første udstilling blev åbnet i forbindelse med Statsbanernes 100 års jubilæum på Storebælt, og der er nu fast udstilling om færger og skibe.

Skulle nogen af vore læsere være i besiddelse af genstande med tilknytning til Korsørs færger, vil museet gerne låne disse til udstilling på museet.

I forbindelse med jubilæet udsendte Herluf Stockholms Forlag bogen: Storebæltsoverfarten i 100 År af P. Bell og Mogens Nørgård Olsen, 192 sider, indbundet i hellæred med 37 plancher med plantegninger af udvalgte færger indlagt i kartonmappe - pris kr. 464,-.

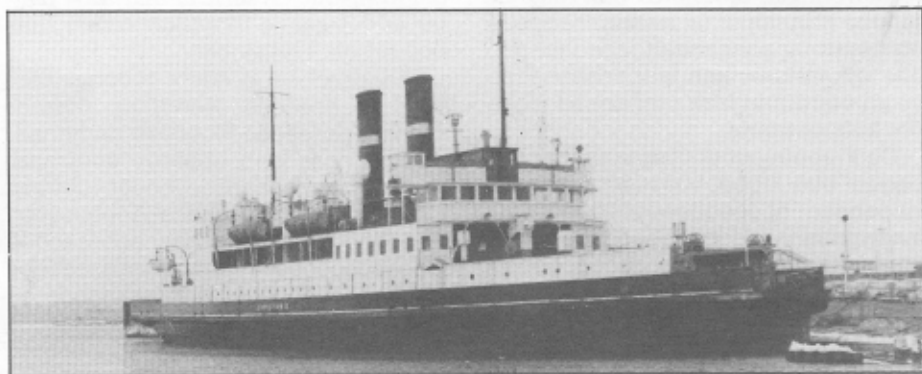
Bogen vil for mange af vore medlemmer, der er gamle »Statsbanebørn« kalde hele deres baggrund til live. De fleste endte jo, da alle broerne var bygget, enten i Korsør eller Nyborg. Hvad de ikke selv kan huske, vil de erindre, at de gamle mestre og skippere har for-

talt. Som det i hårdt vejr at rense skovlene på hjulfærgerne, de strenge vintre med isbådene, langfartstiden med isbryderne, og sidst men ikke mindst har de selv mærket, når smededrengen og skibsdrengen skulle trække på samme hammel.

Det er en letlæselig og fornøjelig

bog. Billedmaterialet er i klasse for sig. Vil man yderligere have forstærket fornemmelsen af færgen, kan man supplere bogens oplevelser med at besøge »Storebjørn«s salon på Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg.

Det atlas, der medfølger bogen, er også meget interessant. U.A.



D/D »Christian IX« i 1964 umiddelbart før solget og navneskiftet til »Borgholm«.

Dejlige gaver

I årets løb har vi modtaget følgende gaver, som vi siger mange tak for:

Firma Severinsen - D.A.K. - levering af koks.

Hempels Fond - endnu en gang malning til skibet.

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entrepriser - donation.

Henrik Nielsen - donation til udsendelse af bladet.

Rudolph Als A/S - kulleleverancer.

Jørgen Larsen - ny skibskiste af samme årgang, som den, der blev stjålet fra os.

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. Frederichsen, Lyngen 1 A, 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.

ISSN 0416-7007