

Dansk Veteranskibsklub

Medlemsblad for Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse
Maritimt tidsskrift . Marts 1985



29. december:
TV's godnatbillede 1984

Mester Axel Weng i S/S Bjørn's maskinrum

Formanden siger:

Dansk Veteranskibsklub – hvad står det egentlig for?

- er det en klub for store drenge, der elsker at lege med dampmaskine?
- en selskabelig sejlsportsforening, der arrangerer udflugter på fjorden?
- et samlingssted for »ilandgået« søfolk, der tager det som en udfordring at bakse med gamle skibe?
- et sted, hvor man har lejlighed til at vise, hvad der forstås ved godt gammeldags håndværk såvel som godt sømandsskab?
- et levende maritimt miljø, som det var for bare nogle menneskealdre siden?
- for de unge: noget spændende?
- for de ældre: noget, der kalder på minder fra en svunden tid?
- for museumsfolk: interessant; men alligevel noget man ikke rigtig har penge til i øjeblikket?
- for rederne en håbløs opgave, som kun koster penge?

Foreningens målsætning siger klart, hvad formålet er:

»Ved bevarelse og eventuel sejlads med skibe, der ellers vil forsvinde i Danmark, at vedligeholde interessen for gamle skibe.«

Hermed mener vi også at bidrage til at værne om danske søfartstraditioner og interessen herfor.

Det er os desværre ikke muligt at tilbyde en større gruppe af unge et længere ophold til søs som i de gamle sejl-skibe; men I unge skal vide, at I altid er velkomne ombord. Der er meget at se på – ikke mindst maskineriet – med alt, hvad der hører til af hjælpeudstyr. Dampmaskinen var trods alt forbilledet for dieselmotoren. Her kan man uden den øredøvende larm, der hører nutidens maskinerier til, betragte alle de bevægelige dele, der ellers i dag er indkapslet.

Kom og fornem det hele ved selv-syn!

Skjelskør bliver i år 70!

Derfor er det en glæde at erfare at den nu er optaget i historiebøgerne med følgende tekst:

Herhjemme er der ikke bevaret nogen kulfyret skruedamper fra før 1900, men vi har »Skjelskør« fra 1915. Den ejes af »Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse«. Hver sommer sejler den med passagerer på Roskilde fjord.

Desuden er der skrevet en flot artikel om den i »The Compass«, Mobil Oil's fornemme, verdensomspændende publikation.



Oliemaleri af Skjelskør's 1. kaptajn Balle.

Held i uheld

I sommeren 1984 havde min mor og et barnebarn og hans datter bestilt et sommerhus i Sønderjylland. De skulle rejse med nattoget for at få så meget ud af ferien, som muligt, men ved kørslen på de rullende trapper faldt min mor og slog sit knæ, så hun fik en sprække i knæskallen. Min nevø ringede til mig og spurgte, hvad han skulle gøre. Jeg sagde, han skulle tage afsted men sørge for min mor på skadestuen, så ville jeg køre derind.

Jeg måtte så lette mig fra de olympiske boksekampe og tage på skadestuen til min mor. Skaden var så slem, at hun skulle have gips på og blev indlagt. Da jeg havde hørt så meget om Kommunehospitalet, foreslog jeg hun blev overført til Glostrup, hvor hun hører til, men det ville hun ikke høre tale om og det viste sig at være godt det samme.

Der er ingen tvivl om, at hun havde talt meget om sin dejlige dreng (mig) og om alt, hvad jeg laver både om dagen og i min fritid, til sine medpatienter for da jeg omtalte skibet »Skjelskør«, var der en dame på 91 år, som sagde, at hendes første svigerfader hed Balle, var medejer og den ene af de to første kaptajner på »Skjelskør« og at hun havde et maleri af ham som foreningen meget gerne måtte få, hvis de ville komme ind og tage det ned fra væggen. Så da fru Christensen var kommet hjem fra hospitalet, mødte min kone og jeg op i Abel Catrinesgade, hvor hun boede. Der havde vi et par hyggelige timer hos denne meget ungdommelige 91 årige, som selv holdt sin lejlighed og endog selv pudrede vinduerne både ud- og indvendigt på 4. sal.

Konklusion: Det et aldrig så galt at komme galt afsted.

sign. Jonas

Til slut et lille hjertesuk:

For bare en generation siden var dette, at der steg røg op ad skorstenen, et udtryk for kraft og foretagsomhed, og de fleste erindrer sikkert gamle dages rederibrevpapir, der ofte var smykket med en silhouet af en damper med røgen væltende op ad skorstenene. Af let forståelige grunde er dette ikke længere sagen. Vi har specielt fået det at mærke fra nogle af de fine, hvide motorsejlere, som mere og mere trænger sig ind på den lille erhvervshavn i Roskilde.

Det er specielt opfyringen på en vindstille sommermorgen, der kan give problemer. Der fyres op med brænde; men der skal mere varme til, og ved overgang til kul kommer der røg; det kan også hænde, at nogle sodpartikler løsner sig fra røgrørene under opvarmningen – dette kan desværre heller ikke undgås.

Til sejlerne og bystyret kan jeg på medlemmernes vegne sige, at vi gør alt, hvad der er muligt for at begrænse denne gene; men helt undgå røgplagen kan vi ikke. Og hvis det er et ultimativt krav, så må vi finde et andet sted at sejle fra, hvilket vi – og med os sikkert mange roskildegensere – vil være meget ked af.

P. b. v.
A. Stoltze

Fra logbogen:

Maj:

Flensborgs 700 års jubilæum.

Juni:

Stort bryllup ombord på S/S Skjelskør.

Naturfredningsforeningen fra Frederikssund.

Sct. Hans aften aflyst p.g.a. dårligt vejr.

Roskilde Tidende holder jubilæum ombord.

Juli:

Kobberbryllup.

Modtager Turistprisen.

August:

Dykker i Kattingevig samt Faldskærmsudspring fra Elleøre.

Engelske folkedansere.

Industrirådet.

Udvandrerkskib.

September:

Odense: Em. Svitzer's 25 års jubilæum.

Århus Festuge.

14 dage undervejs til København.

60 års fødselsdag.

Ordinær generalforsamling

Den årlige generalforsamling afholdes torsdag d. 25. april 1985 kl. 20 på

Værløse Hovedbibliotek i Multisalen, Ll. Værløse.

Adresse: Bymidten 48 (S-tog samt bus 150, 151 eller 165 – se skitsen nedenfor)

Dagsorden:

Valg af dirigent.

Beretning.

Regnskab.

Valg af formand og medlemmer til bestyrelsen i henhold til lovens § 7.

Valg af revisor.

Eventuelt.

Ad. punkt 4:

Følgende bestyrelsesmedlemmer er på valg: Salgsingeniør Asbjørn Stoltze, Ulla Andersen, Søren Thorsøe, akademiingeniør samt driftleder, maskinmester Knud Larsen.

Efter generalforsamlingen vises en film udlånt af det Norske Post- og Telegrafvæsen fra 1984: »På skinne og Kjø!«, hvori D/S »Børysund« har hovedrollen.

Med venlig hilsen
Bestyrelsen

Fra pensioneret skibsfører Karl Johan Faurschou har foreningen modtaget dette brev, som vi har fået lov til at offentliggøre:

Kære hr. A. Stoltze

Ved en tilfældighed har jeg i »Søfart« set en artikel med Billede af »Bjørn«, saa Minderne fra min Barndom i Randers om den gamle »Bjørn« overvælde mig næsten; jeg er selv samme alder som »Bjørn« og havde en dejlig hund, der ogsaa hed »Bjørn«. Da den blev gammel, 14 år i 1922 og skulle aflives, cyklede jeg ned til Havnen til »Bjørn« og græd mine bitre Taarer. Jeg husker den gamle Kaptajn Ove som havde været til Orlogs i 1876 sammen med min Morfar; de spadserede Tur hver Dag ned omkring Havnen. Jeg har flere gange set »Bjørn« komme ind i Havnen med 3-4 Sejlskibe paa Slæb under 1. Verdenskrig. Som Feriedreng i Galeasen »National« af Randers i 1918 og 20 var alle Tiders Sejls; der var jo ingen Motor i, saa alt foregik med Haandkraft og Vindens Hjælp. Fra 1923-73 sejlede jeg til Søs, de første 4 Aar kun i Sejlskibe, blev senere Styrmand og Skibsfører i DFDS A/S og har da ogsaa engang sejlet Randers-København. For nogle Aar siden fotograferede jeg »Bjørn« i Randers, saa hvis De er interesseret, vil jeg gerne forære Dem et.

De venligste Hilsener fra

Karl Johan Faurschou

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.

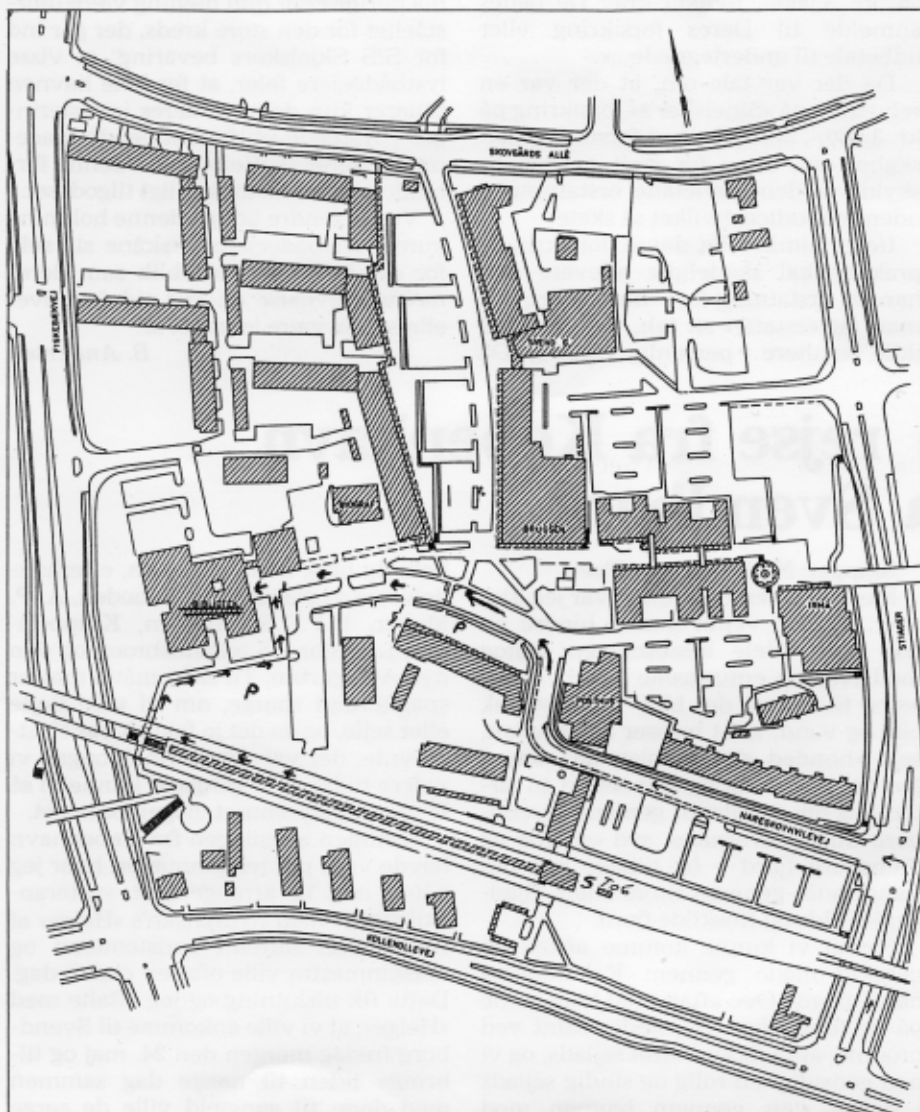
Sommersejlad på Roskilde fjord starter lørdag den 22. juni kl. 14.00 og 15.30 – derefter hver lørdag og søndag på samme tidspunkter med sidste sejlad søndag den 11. august.

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. 800,- og kr. 600,- pr. liggetime.

Kontingent for 1984:

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



De små egotrips virkninger!

Umærkeligt for den enkelte borger i det daglige forsøger små enkeltgrupper at fremme egne interesser på helhedens bekostning i Roskilde By og Amt

Dette drejer sig ganske enkelt om, at Roskilde By og Amt har et fjordområde, som jeg ikke er i tvivl om, at hver enkelt bosiddende i denne region ønsker bevaret både for sig selv såvel som for sine gæster.

Imidlertid ser det ud til, at adgangen til at opleve en sejlsad på fjorden for alt og alle – det være sig diverse foreninger, institutioner, familier og gæster m.v. er stærkt truet.

Sagen er den, at situationen mellem lystsejlerne og veterandamperen S/S Skjelskør er gået i hårdknude.

Et mindre dampskib (fra 1915) har en skorsten beregnet for røgudtræk, hvilket er uacceptabelt set fra enkelte nærliggende lystsejleres synspunkt – men lad os så hermed gå tæt på de faktiske forhold.

For det første vil det, trods velmenende forholdsregler, ikke være muligt at hindre røgudtræk fra skorstenen – men hvis Kommunen vil bekoste en el-tilslutning ved kajen, er det teknisk muligt at reducere opfyrringsperioden ganske væsentligt. For det andet står der iflg. »Den Danske Havnelods«, (udgivet af »Det Kongelige Søkort-arkiv«) følgende om Roskilde Havn: »Havnen består af 2 bassiner – det østlige fortrinsvis for erhvervstrafik – (det er her »Skjelskør« befinder sig) – det vestlige for lystbåde.«

Det er selvsagt den nære beliggenhed mellem S/S Skjelskør og lystbådene i *erhvervshavnen* der kan give anledning til problemer, hvis omfang jeg senere skal vende tilbage til.

For fuldstændighedens skyld skal jeg oplyse, at »Den Danske Havnelods« indeholder et standardreglement for overholdelse af orden m.v. i danske havne. I dette står relevant for situationen følgende: »Intet fartøj må under ophold eller sejlsad i havnen udvikle en sådan røg, at den er til ulempe for omkringingboende og for færdslen i og ved havnen«. Nu kan man naturligvis spørge sig selv, hvor stor disse ulemper for de omkringingboende og for færdslen i havnen må være før de ikke kan tolereres – skal de f.eks. sammenlignes med en stor mark(halm)afbrænding eller hvad? – Det må blive et individuelt skøn. Men lad et erstatningskrav mod S/S Skjelskør pr. 7/8-84 og som samtidig blev indsendt til Roskilde Kommune som klagesag tale for sig selv, og hermed være overladt til den enkelte læsers bedømmelse.

Klageren, der ligger så tæt på »Skjelskør« i *erhvervshavnen* som overhovedet muligt, skriver følgende: »Som følge af svovlholdig sod fra Deres skib S/S Skjelskør i Roskilde Havn, har jeg fået ødelagt et næsten nyt sprayhood (nedgangspresenning) til en værdi af ca. kr. 3.000,-, hvilket krav De bedes anmelde til Deres forsikring eller udbetale til undertegnede...«.

Da der var tale om, at der var en selvrisiko på »Skjelskør's« forsikring på kr. 3.000,-, anmodede vi forsikringselskabet om, at vi for godt naboskabs skyld via dem udbetalte erstatningen uden præjudice, hvilket så skete.

Ifølge almindelig dansk forsikringspraksis skal skadelidte aflevere det, han får erstatning for – med andre ord man får erstattet sit tab, men det må ikke resultere i personlig vinding. Da

vi udbad os den ødelagte sprayhood efter erstatningsudbetalingen havde fundet sted, meddelte den »skadelidte«, at man ikke havde købt nogen anden, og at man havde til hensigt fortsat at anvende den, man havde, efter den blev vasket og rensset, hvilket man formodede nedsatte dens holdbarhed – snip – snap – snude – nu er den historie ude.

Lad os til sidst se på det reglement, der gælder for benyttelse af Roskilde Lystbådehavn, udstedt af Roskilde Kommune i 1984, og det må pointeres, at det oven i købet er *lystbådehavnen*, ikke *erhvervshavnen* reglementet om-taler.

Under pkt. 5 i ovennævnte reglement står bl.a. følgende: »Når vægtige grunde i øvrigt gør det særligt magtpåliggende for havnen at blive løst fra lejemålet, f.eks. hvor offentlig interesse eller betydelige erhvervsmæssig interesse taler for det, kan det opsiges inden 1. januar med virkning fra den kommende sæson.«

S/S Skjelskør sorterer under Statens Skibstilsyn, og opfylder således det offentlige krav til et sådant skib. Det må derfor efter min mening være uforståeligt for den store kreds, der går ind for S/S Skjelskørs bevaring, at visse lystbådeejere føler, at før hele havnen tilhører kun dem, er deres investeringer i lystbåde utilfredsstillende placeret, og deres skatteforhold i denne forbindelse ikke tilstrækkeligt tilgodeset.

Ved at ændre lidt på denne holdning kunne lystbådeejere forskåne sig selv for det foragtelige sideblik som deres navns nævnelse en god tid fremover ellers ville være ledsaget af.

B. Andersen

S/S »Skjelskør«s rejse fra København til Flensburg via Svendborg

I anledning af festlighederne i forbindelse med Flensburg by's 700 års jubilæum arrangerede Flensburg og Kappeln Veteranjernbaneklub delvis i samarbejde med Veterandampskibsklubben Alexandra fra Flensburg en chartring af S/S »Skjelskør« til sejlsads dels på Flensburg fjord og dels på Slien mellem Kappeln og Lindaunis.

Efter sædvanlig ihærdigt arbejde fra Ulla's side lykkedes det at samle en god, stor og fuldtallig besætning, der endte med følgende udseende:

Bedstemænd: Henrik Jørgensen, Ove Nielsen og Arne Madsen (påmønstret i Svendborg).

Maskinmestre: Georg Johansen, Erik Ottow, Svend Larsen, Bent Olsen, Gerd Petersen (afmønstret i Svendborg) og Axel Weng (påmønstret i Flensburg).

Skipper: Niels Boserup Olsen.

Med sådan en besætning var jeg klar over, at kun vejret kunne hindre en god rejse. Hele besætningen deltog med iver og entusiasme i forberedelserne til rejsen; der blev bunkret kul, olie og vand, købt masser af proviant, selv »bonded stores« blev der sørget for; der blev købt og lånt søkort til farten syd om Sjælland, gennem Svendborg Sund, Avernakø, syd om Als og Flensburg fjord – og tilbage syd om Langeland, gennem Store Bælt, Sjællands Odde og Roskilde fjord.

For at vi kunne komme afsted på behørig måde gennem Københavns havn, havde Ove aftalt med kollegerne på de forskellige vagtsteder samt ved broerne, at vi fik uhindret sejlsad, og vi nød gensidigt en rolig og sindig sejlsad i dejligt vejr gennem havnen med

behørig brug af dampfløjten, efterhånden som vi passerede Toldboden, A. P. Møller, D.F.D.S., Nyhavn, Knippelsbro, Langebro, Sjællandsbroen og den nye Amagerbro. Til sidst måtte mester spagfærdigt spørge, om vi ville fløjte eller sejle, og da det jo faktisk var sidstnævnte, der var vort formål, opgav vi videre tuder – til gengæld kunne vi så få varme i styrehuset, noget for noget.

Forinden afsejlingen fra København havde vi et par telefonmøder, hvor jeg påtog mig at arrangere et »veteranskipstræf« med Sydfynske's »Helge« af Svendborg, såfremt bedstemænd og maskinmestre ville ofre en ekstra dag. Dette fik tilslutning og jeg aftalte med »Helge«, at vi ville ankomme til Svendborg fredag morgen den 24. maj og tilbringe tiden til næste dag sammen med dem; til gengæld ville de sørge

for, at der blev liggeplads til os uden på »Helge«.

Sejlturen syd ud af sundet, gennem Grønsund, Farøbroen, Storstrømsbroen og Smålandsfarvandet forløb i nattens mulm og mørke fint uden dramatiske begivenheder.

Hen mod morgenstunden mærkede vi nogle sprælske bevægelser i vort gamle skib, og det viste sig selvfølgelig at være, da vi smuttede mellem Agersø og Omø; vi måtte ligefrem tvinge hende til at fortsætte ud i det vilde vest, men da George gav hende en ekstra skovlfuld kul, lod hun sig alligevel overtale, og snart sneg vi os ned mellem Langeland og Fyn.

Nogen skønnere sejlads end en forårsmorgen rundt om Thurø, langs Tåsinge, op gennem Thurø Sund og ind i Svendborg Sund findes næppe. Kun ordet »betagende« dækker en sådan oplevelse. Videre forbi Valdemar Slot, Troense, skibsværfterne ved Thurø by, de små anløbsbroer midt i det grønne langs Tåsinges kyst, den gamle sommerrestaurant »Christiansminde«, ankerpladsen Thurø Bund, hvor de gamle stolte Thuriner- og Svendborgskonterter for indtil ca. 50 år siden gik i vinterhi og netop her i april/maj lettede anker og stod ud på nye togter til Færøerne, Island, New Foundland og Middelhavet; ak ja, tiden skruet tilbage til først i trediverne for en gammel kok- og ungmand, der netop startede sin løbebane til søs herfra – ren nostalgi – og så solskin en forårsmorgen – skønt!

Vi havde den glæde, at allerede en times tid efter ankomsten til Svend-



borg kom skibsbygger Ring Andersen ombord for at se sit gamle bygningsværk, dvs. det var hans far, der i sin tid byggede »Skjelskør«.

Efter en interessant dag sammen med »Helge«, afmønstring af Gerd, påmønstring af Arne og en god nats søvn var vi vel rustede til den resterende

rejse til det sydlige udland. Vi afgik kl. 11.00 fra Svendborg, vestud gennem sundet, ind i det fynske øhav mellem Drejø og Avernakø, nord om Skjoldnæs, syd om Als og ind i Flensborg fjord, hvor vi kl. 16.00 fortøjede på vor liggeplads i Flensburg.

Niels Boserup Olsen

I fart syd for grænsen

Det har altid været et stort ønske hos mig at deltage i en af »Skjelskør«s langfarter, og da der viste sig en mulighed for at kunne dette i forbindelse med skibets charter på Flensborg fjord og på Slien, var jeg straks på pletten, dvs. dog først i Flensburg, hvor jeg tiltrådte som »supercargo« – mest cargo, mindre super, men dog med den opgave på rederiets vegne at bidrage på tysk til kontakten mellem skibet og dets besætning og de tyske chartere.

Kaptajn Boserup Olsen beretter her i bladet om rejsen til Flensburg via Svendborg i smukt vejr. Desværre havde vore tyske værter i Flensburg ikke nær den samme gode forbindelse med vejrguderne; de første to dage, der var afsat til offentlig sejlads ud på Flensborg fjord, var ret regnfulde, og det medførte et alt for ringe antal passagerer på disse ture. Der var ellers gjort meget for at skabe fest omkring arrangementet fra vore kolleger i Verein zur Förderung Dampfgetriebe-ner Fördeschiffe's side, og som det vil ses af det gengivne foto var bl.a. foreningens skib »Alexandra« forsynet med et stort velkomstsejl til »Skjelskør«.

Med det dårlige vejr taget i betragtning, besluttede man at aflyse videre sejlads den næste dag, som derfor blev en slags »blå mandag«, hvor besætningen kunne hvile sig, men også benytte lejligheden til at modtage en indbydelse fra to gode venner af Danmark, kaptajn Günter Heise og hans kone Rita, til om formiddagen at sejle ud med deres færge »Juliane« (ex »Pellworm« – bygget i Husum 1966), der sejler ud på Flensborg fjord i den såkaldte »kleine Butterfahrt«. Heise var selv skipper ombord, og i skibet er indrettet et supermarked, som passes af fru Rita. Der blev således mulighed for at foretage en del billige indkøb – også af proviant til skibet.

Eftermiddagen blev benyttet til en travetur i Flensburg, bl.a. for yderligere at supplere proviantbeholdningen, hvilket af hensyn til økonomien skulle ske i Aldi, der viste sig at ligge pokker i vold. Vi var næsten halvvejs i Danmark for at hente varerne.

Om aftenen havde vennerne fra »Alexandra« inviteret til samvær i dette skibs salon, men da de viste sig, at nedgangen til denne var blevet blokeret, fordi man i dagens løb havde lagt

nyt dæk, der ikke måtte betrædes, måtte vi – ialt ca. 25 personer – stuve os sammen i »Skjelskør«s salon, hvor vi da havde en hyggelig aften med taler for begge klubber, skyllet ned med tilpas megen væde, som vore tyske værter havde medbragt. I det hele taget nød besætningen stor gæstfrihed i Flensburg. Det kneb jo med soveplads ombord til en så stor besætning, og mere end halvdelen overnattede derfor privat hos de tyske venner, hvilket de absolut ikke fortrød.

Tirsdag formiddag havde vore charterer inviteret ca. 30 handicappede børn fra et hjem i Flensburg sammen med deres hjælpere til en sejlur på fjorden. Desværre var det stadig ruskvejr, men dog blev det vist nok en stor oplevelse for disse børn, hvoraf en 5-6 stykker befandt sig i kørestol, der med et snuetag blev taget ombord. Vi var ude og vende ud for Kollund, der hilste os med danske flag, og fløjten blev som vanligt brugt flittigt – mere end de mindste af børnene egentlig brød sig om, men det var dog en flok glade og taknemlige børn, vi atter satte i land i Flensburg, og for os andre havde dette jo også været en særlig oplevelse.



Derefter blev der en hurtig skafning – og så klargøring for afgang til Kappeln kl. ca. 13. Vejret havde i mellemtiden bedret sig en hel del, og før vi tre timer senere nåede indsejlingen til Slien, viste landet sig i dejligt solskin. Kaptajnen på et af de større udflugtskibe, vist nok på vej til Sønderborg, benyttede da også lejligheden til at slå et slag væk fra ruten og gik tæt på os for at filme det sjældne syn af et dampskib i dette farvand.

Efter ca. en times sejlads ind gennem Slien forbi Maasholm nåede vi svingbroen ved Kappeln, som vi passerede i en ekstraordinært arrangeret oplukning for derefter at gå til kaj umiddelbart indenfor kl. ca. 17.

Arrangementet i Kappeln stod Angelner Dampfseisenbahn for, og ved ankomsten blev vi modtaget af et par repræsentanter for denne veteranjernbaneforening, der også viste sig at være alle tiders fine værter. Indkvartering af den »hjemløse« del af besætningen var arrangeret på et tidligere, meget moderne soldaterhjem i Ellenberg, en landsby på den modsatte side af Slien, og det skete i næsten luksuriøse værelser – skipperens endda med separat bad. Der var et kvarters spadseretur dertil, men det var nu meget rart at få rørt benene lidt på landjorden morgen og aften.

Onsdag formiddag var det meningen, at der skulle finde en præsentationstur sted med indbudte honoratiories og pressen, men det viste sig, at ingen havde tid. Vor sejlads fandt sted i forbindelse med de årligt tilbagevendende »Kappeln Heeringstage« – en traditionel fest, der skal erindre om tidligere tiders store fiskefangst på Slien. Hovedbegivenheden er udspændingen af et stort flydenet – det eneste endnu eksisterende i Europa – umiddelbart nord for broen, hvori fisken fanges på sin vej op i Slien for at gyde. Selv om fangsten i dag ikke kan måle sig med

tidligere, fanges der stadig fisk, og en række prominente personer indbydes til at gætte fangstens størrelse efter 24 timers udsætning af nettet.

Festen begyndte så småt om onsdagen – om torsdagen var det Kristi Himmelfartsdag, hvor gættekonkurrencen fandt sted, og festen skulle derefter

fortsætte ugen ud med afslutning i weekenden. Havneområdet ud for vor kajplads var omdannet til et helt lille sommertivoli med telte med restaurant og optræden, med karrusel osv. Et par af besætningen, der jo var vant til at gynges, fik således også prøvet at køre i karrusel, uden at det bagefter syntes at have medført nogen psykisk forandring.

Da vi altså ikke skulle sejle, blev der lejlighed for os til at se lidt på byen og festudmykningen af denne, men kl. 17 tørnede vi atter til for kl. 19 at modtage passagerer til en tur til Arnis oppe ad Slien – en såkaldt »steamboat shuffle« med jazzband ombord – klaver og det hele – der blev slidt bravt for at få alle grejerne ombord. Teachers' Jazz Company, der stod for musikken, viste sig at kunne fremtrylle en række gode New Orleans melodier – og med fint aftenvejr og næsten fuldt passagerantal dampede »Skjelskør« op ad fjorden. Da der samme aften også var en omend beskeden solformørkelse, var der meget fin stemning ombord – og man behøvede ikke tørste. Jernbaneklubben havde også sørget for indladningen af et par tønder fadøl, for også på denne måde at få lidt ekstra penge i kassen.

Næste dag var der fuldt tryk på fra morgenstunden, først en tur op ad Slien forbi Arnis til Lindaunis, hvor vi skulle udveksle passagerer med vete-



Redaktøren til rors.

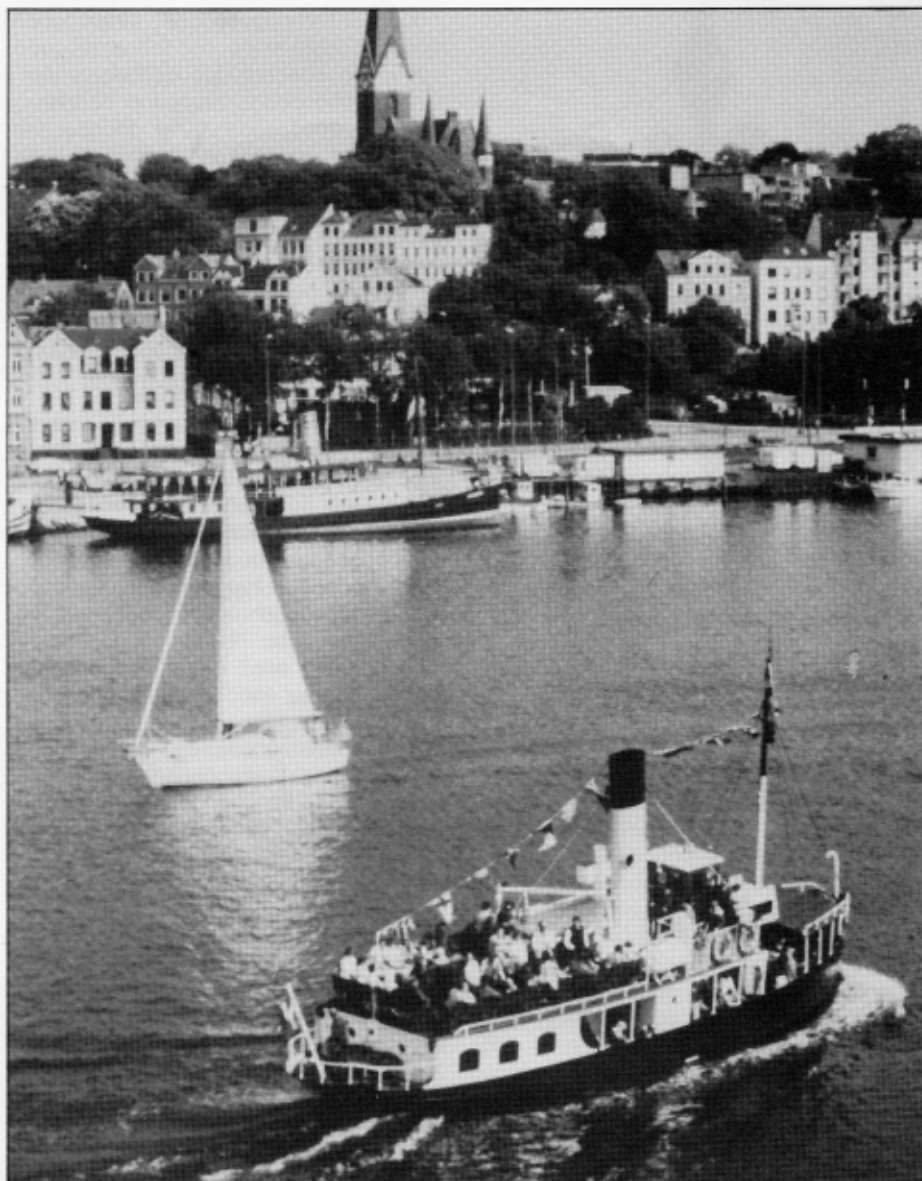
rantoget, der kom fra Kappeln. I Lindaunis fik skipperen iøvrigt sin sag for. Anløbsbroen var mere end skrøbelig, og vand var der ikke meget af, det var mere mudder end vand, vi endelig for-tøjede i, men alt forløb fint bortset fra, at toget ankom ca. 1 time forsinket, idet det var blevet holdt tilbage i Süderbrarup af en forsinket Kiel-Flensburg express, der absolut skulle igennem først. Vel, passagerudskiftningen gik rask, og vi dampede atter mod Kappeln, men den planlagte spise-pause for besætningen var der ikke mere. Det blev til et par hurtige hånd-madder, medens vi klargjorde til næste hold passagerer, som vi afgik med kl. 14 ud af Slien mod Maasholm og Schleimünde - dette var dog kun en rundtur uden anløb. Atter tilbage i Kappeln lød planen på endnu en tur til Lindaunis, men dette ændrede jern-baneklubben til en sidste rundtur syd-på forbi Arnis, hvor vi forøvrigt også blev hilst fra et par danske kystfragt-skibe, der lå på værft der.

Og dermed var vor fart på Slien slut. Farvandet er ideelt for lystsejlere, og det vrimlede med både, større og mindre, der var nok at se til for vore navigatører, iøvrigt mødte vi også en mængde danske både - mindst et hundrede stykker i løbet af de 3-4 dage. Således var også Nyborg Sejl-klub ankommet med deres skib til Kappeln - de to byer er venskabsbyer-for at deltage i festlighederne, så Dan-nebrog var fint repræsenteret på disse festdage.

Fredag morgen tog vi vand og kul ind. Jernbaneklubben sørgede for transporten af kullene til kajen og hjalp med ombordtagningen; de så ikke så fine ud den dag som de fore-gående dage, da de optrådte i de gam-le, funkende uniformer. De sled be-stemt også med hele arrangementet. Heldigvis kunne de også ved den tåre-vædede afsked med »Skjelskør« kom-me med den glædelige oplysning, at arrangementet ikke havde givet tab, og de var godt tilfreds med den publicity, arrangementet havde givet deres klub.

Afgang til tilbage til gamle Danmark skulle være sket kl. 10, men broen var først åben kl. 11, og så gik det atter hjemad i fint vejr og med vind og strøm med os. Det blev en ren prome-nadetur - omend ikke med ret meget søvn for besætningen, og lørdag mor-gen var vi ved indsejlingen til Isse-fjord/Roskilde fjord. Efter 25 timers sejlads kunne vi kl. 12 middag atter for-tøje i Roskilde havn efter en begi-venhedsrig tur med god propaganda for »Skjelskør«. Der kunne fortælles meget mere om både denne tur og mu-lighederne i farvandene lige syd for grænsen, men jeg må slutte her - blot til sidst må jeg sende en tanke til vore gode kokke, som havde trakteret både med torsk med marstallerdyppelse og kogt og stegt sild i Kappeln og meget andet godt på turen.

F.F.



Dejlige gaver

I det forløbne år har vi modtaget føl-gende gaver, og med vor altid be-trængte økonomi er det en stor glæde for os, at både gamle, trofaste venner og også flere nye venner tænker på vo-re to skibe. Mange tak!

Hempels Fond:
Skibsmaling.
Henrik Nielsen:
Donation til udsendelse af bladet.
Rudolph Als:
Kulleverancer.
Nordisk Materialkontrol A/S:
Tykkelsesmåling af skrog med ultra-lyd på »Bjørn«.
Rørbyg A/S:
Svejsning af skrog på »Skjelskør« og »Bjørn«.
Bergsøe Anti Corrosion A/S:
Anodeplacering.
W. Svanevik:
Museumsstykke: Stort skibsrat, fun-det ved Norge under neddykning.

Boganmeldelse

Holger Munchaus Petersen

Lokalt initiativ

Danske dampskibe indtil 1870 II

Så udkom endnu en dejlig bog i serien og som titlen antyder omhandler den de lokale dampskibsrederier og damp-skibsruter.

Det var heller ikke let at drive rederi dengang, bogen beskriver en del af de problemer rederierne havde at slås med, såsom hård konkurrence, økono-miske og tekniske vanskeligheder, haverier og forliser. Der var dog ikke flere haverier end at Svitzer havde ledige perioder og i disse beskæftige-des bjergningskutterne med vragsfiske-ri.

Bogen er lige som bind et, udstyret med en masse billeder og er så godt og forståeligt skrevet at alle historisk interesserede og ikke kun maritime eksperter, kan have stor fornøjelse af den.

Udgivet af Fiskeri og søfartsmuseet saltvandsakvariet Esbjerg.

180 sider, 120 illustrationer, pris kr. 148.

Henrik



Maritim Kontakt

I 1974 samledes en del personer, der alle på en eller anden måde havde interesse for, hvad der skete på søen eller hvad der var sket på søen. Interesserne fordelte sig mellem enkeltskibe (f.eks. »Skjælskør« eller »Jylland«), søfart, søfartshistorie, fiskeri, undervandsarkæologi, maritime erhverv, rederier, skibsbygning, navigation, maritime miljøer, orlogsflåden og enkeltpersoner med tilknytning til søfarten.

Resultatet af konferencen i 1974 blev dannelsen af et Kontaktudvalg for dansk maritim historie- og samfunds-forskning, et navn, der i dets frygtelige længde skulle kunne indeholde alle de nævnte interesser.

Siden da har Kontaktudvalget afholdt konferencer hvert andet år med meget stor deltagelse, idet der hver gang har været 100-120 deltagere. Disse konferencer har været særdeles frugtbare, fordi både faghistorikere og fritidsforskere har kunnet udveksle erfaringer samtidig med at der er skabt kontakter på kryds og tværs mellem de mange deltagere.

Konferencerne, der strækker sig fra en fredag aften til søndag eftermiddag, afvikles altid på den måde, at der foruden et særlig interessant foredrag og en ekskursion for alle deltagere tillige har været omkring 25-30 enkeltforedrag fordelt i grupper efter emner. Det har været en regel, at man kunne tale om det man beskæftigede sig med, selvom man endnu ikke var færdig med sit arbejde. Derved kunne man ved de påfølgende spørgsmål og svar få inspiration til videreførelsen af arbejdet. Desuden må disse foredrag kun vare ca. 15 minutter, så der er tid til den efterfølgende diskussion, og derved kan der nås en god række af spændende ting i løbet af konferencen.

Næste konference afholdes i foråret 1986.

Kontaktudvalget har siden 1975 hvert år udgivet en årsbibliografi indeholdende alle artikler og bøger, der i det foregående år er udgivet vedrørende vort interesseområde. Denne årsbibliografi er iøvrigt blevet så godt modtaget at mange biblioteker ligefrem abonnerer på dem.

Af andre udgivelser kan nævnes en guide over hvor man kan finde oplysninger vedrørende de emner, der har med søen at gøre. Her nævnes både de store arkiver og de mange andre steder, museer og samlinger af forskellig art, hvor de end måtte findes.

Fra 1980 har Kontaktudvalget søgt at overføre disse tanker og ideer til en skriftserie, der kaldes »Maritim Kontakt«. Den har haft en god succes, og indtil nu er der udkommet 8 numre, og nr. 9 vil udkomme i foråret 1985.

Emnerne her har været lige så vekslende som baggrunden for Kontaktudvalgets arbejde. Nr. 1 var således et blandingsnr. med en præsentation af skriftserien og med emner spændende fra Marstaljagten og sømandens dagbog til marinearkæologi og loggeuret. Nr. 2 var om vikingernes tidsregning og kursmetode. Den var skrevet af S. A. Saugmann, der med dette arbejde vandt en førstepræmie i en konkurrence udsendt af Kontaktudvalget i samarbejde med Danmarks Rederiforening og Foreningen til Søfartens Fremme.

Nr. 3 og nr. 4 var atter skrifter med blandet indhold, medens nr. 5 var et skrift, der udelukkende behandlede Nyboders første 100 år, der mærkeligt nok aldrig tidligere havde været genstand for en grundig undersøgelse.

Nr. 6 havde atter et blandet indhold, medens nr. 7 var helliget søfartens sidste 100 år i anledning af Danmarks Rederiforenings 100 års jubilæum. Her var emner bl.a. om kapitalen til søfarten, olien, D/S »Gylfe« og den illegale sejlsad under 2. verdenskrig.

Nr. 8, der udkom i efteråret 1984, har bl.a. en artikel om ostindiefareren Prinsesse Lovisas forlis i 1744, om lodsbåden »Ejno« og om skibsmodeller, medens nr. 9, der vil blive udsendt i foråret 1985, vil behandle forskellige emner om undervandsarkæologien og dens resultater.

Kort sagt, Maritim Kontakt tager alle emner op, der har tilknytning til søen, hvad ovenstående oversigt forhåbentlig giver et lille indtryk af.

Man kan blive underrettet løbende om alle disse aktiviteter ved at tilmelde sig interessekredsen for et årligt kontingent på 25 kr., for hvilket man iøvrigt får årsbibliografien gratis tilsendt.

Adressen er: Kontaktudvalget, Grønrose Allé 18, 2400 Kbh. NV, giro nr. 8 25 90 11, og ønsker man at abonnere på Maritim Kontakt er adressen: Maritim Kontakt, Hellerupvej 51 E, st. th., 2900 Hellerup.

Endelig må det nævnes, at Kontaktudvalgets sidste initiativ går ud på at bringe den skandinaviske forskning

vedrørende maritime emner ud til et internationalt publikum. Ud fra den erfaring, at man ude omkring i verden kender alt for lidt til de nordiske lande og til hvad der foregår indenfor det lille nordiske sprogområde, agter Kontaktudvalget i vinteren 1986 at starte en engelsksproget skriftserie svarende til det danske »Maritim Kontakt«. Vi er i gang med det store forberedende arbejde, men forhåbentlig realiseres planerne for »Scandia Maritima« eller hvad barnet nu skal hedde i 1986.

Lige meget hvilken interesse man end har for noget, der har med dansk søfart at gøre, selvom det er et nok så lille hjørne heraf, som f.eks. »Skjælskør« vil man have glæde af at tilslutte sig interessekredsen. – Velkommen til næste konference.

Jørgen H. Barford

SOS

I METAL oktober 1984 fik »Bjørn« en fin annonce vederlagsfrit indrykket med et SOS fra Isbryderen om hjælp fra behjertede skibstømrer om udskiftning af 6 kvadratmeter utæt dæk. – Hovedårsagen til indvendig skrogtæring. Resultat: 0 skibstømrer. Men en alsidig instrumentmager, der havde læst annoncen meldte sig med ordene: »Gode fremtidige venner«. Det varme og vi siger: hjertelig velkommen!

I samme nr. er der en omtale af Handels- og Søfartsmuseets udstilling »Med damp og diesel gennem 100 år« – »På fyrpladsen« hedder Søfyrbødernes hjørne – fhv. næstformand Sv. Borg har stået for den. Foreningen har lovet at låne »Bjørn«s 7-tal, slejse og rager ud så længe udstillingen står – til gengæld har S. Borg lovet at skrive om sine rejser med »Bjørn« lige efter 1945 med »våde« kul.

Kære venner

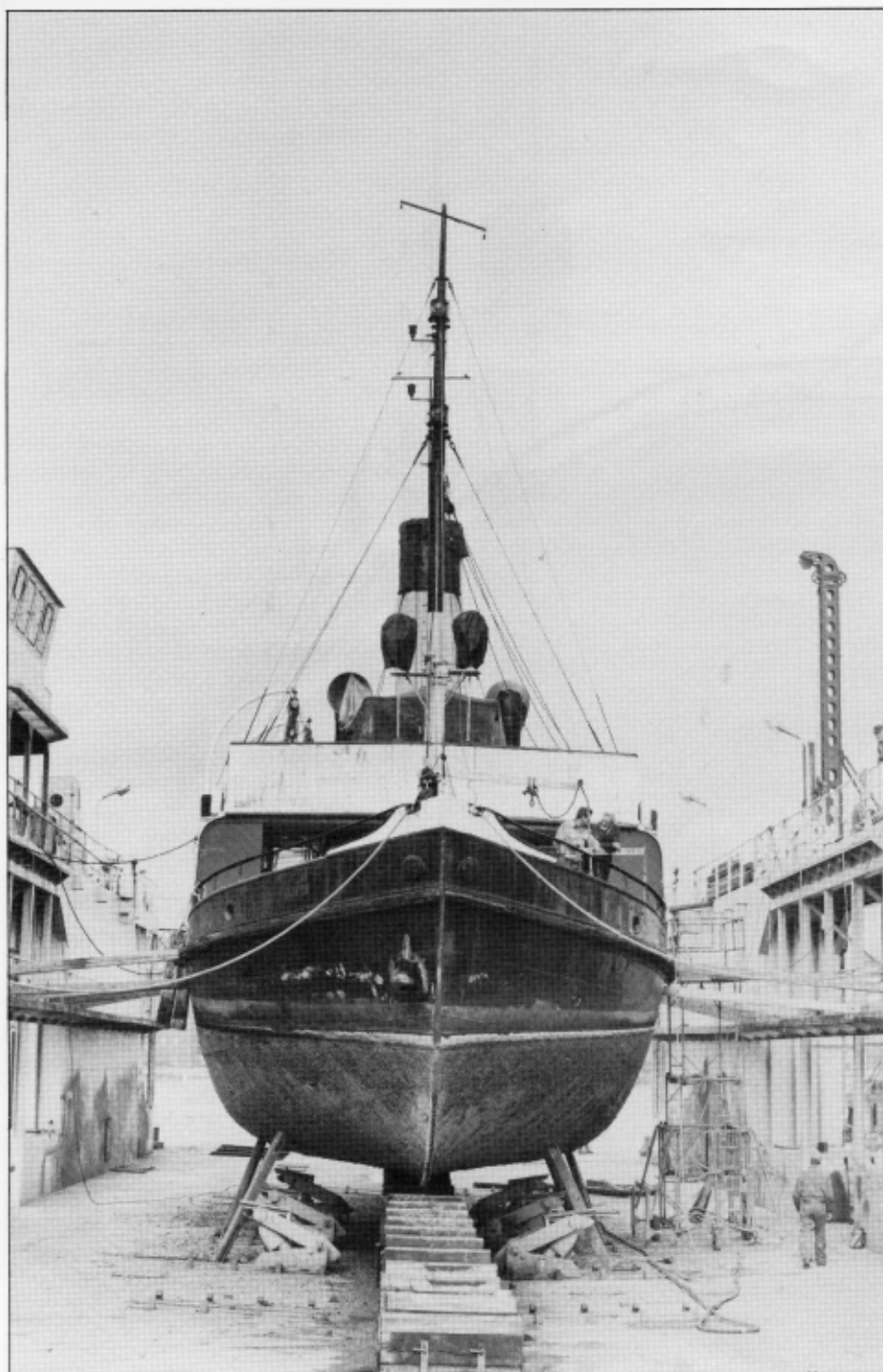
Dersom I som jeg har haft en god sommer i selskab med og ombord i »Skjælskør« vil I sikkert også kunne have glæde af arbejdet med at gøre den gamle dame i stand til sommerens sejlsad.

Ja, vist er det koldt om vinteren, men vi har dog varme i skibet, både fysisk, men ikke mindst den menneskelige varme, og dersom I sætter pris herpå er I meget velkomne til at være med.

Vi tager selv frokosten med, men kaffe brygger vi på stedet. Undertiden får vi os også en lille »sjælevarmer«, jo vi kan skam have det rart, også i forberedelsen til sommerens glæder.

Axel Weng

Dokning af S/S »Bjørn«



»BJØRN« i dok.

I løbet af 1984 er der foretaget en del arbejder på »Bjørn«. Det vigtigste og mest omfattende var dokning af skibet.

»Bjørn« blev taget i dok på Orlogsværftet den 27. august og henstod i dokken til den 17. september. Under dokningen udførtes periodisk hovedsyn med tilhørende bundsyn. Søventiler blev besigtiget, diverse naglehoveder og grubetæringer påsvejst materiale. Desuden foretoges ultralydmåling af skrogets plader. Rapport om denne måling, der blev udført af Nordisk Material Kontrol A/S, er tilgået foreningen.

Endvidere blev skibets bund (ca. 260 kvadratmeter) sandblæst, ligeledes

skibets skrog op til fenderlisten. Bunden blev derefter spulet med ferskvand og malet med 3 gange vinyltjæremaling. Derefter påførtes 2 gange grobekæmpende antifouling.

Under sandblæsningen af bunden konstateredes tæring i en klædningsplade på bagbord bov. Da tæringen tilsyneladende kom indefra, blev garneringen i salonens bagbord side fjernet. Årsagen til miseren er utæthed i skibets dæk, således at vand er sivet ned indvendigt langs klædningen. En mindre del af pladen blev udkappet og nyt stykke isvejst.

Skibets ror blev under dokningen løftet for adkomst til hællejet. Ny tryk-

brik isat, rortappe afdrejet og nye foringer tilpasset med ca. 1 mm slør. Desuden anbragtes på skibsbunden 22 stk. zinkanoder.

Anker og ankerkæde blev sandblæst og taget i land for eftersyn og konservering.

Skibets drivskrue blev fjernet, brændflange fremstillet og påsat stævnørret, således at skibet kunne gå i vandet, medens to nye foringer bliver fremstillet. Da skrueakslen skulle trækkes, blev seedervalpakkåsen fjernet, ligeså 3 stk. flangekoblinger og 1 stk. pakkåse i vandtæt skodt. Skrueaksel og sederval blev sendt på værksted for undersøgelse og istandsættelse.

Sideløbende med disse arbejder foretoges overhaling af diverse søforbindelser, herunder 3 stk. søventiler med tilhørende isventiler samt en bundhane. Hvor nødvendigt isattes nye spindler, ligesom bundhanen forsynedes med ny nøglefirkant. Endvidere foretoges overhaling af hovedstopventil, manøvreventil samt diverse kedelbeslag og ventiler. Omkring alle søforbindelser blev zinktæringer bragt i orden. Manøvreventilen blev forsynet med ny spindel.

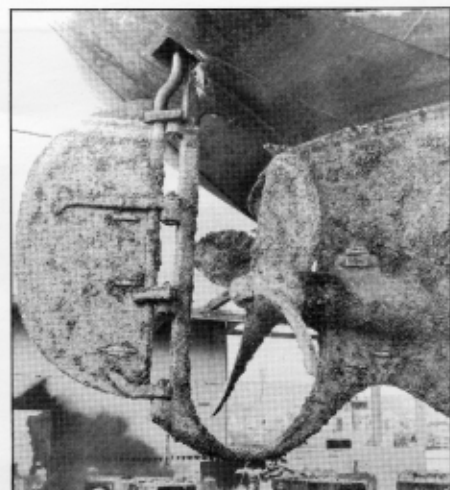
Skibets nøddiesel er bragt i land for renovering. Dampgeneratoren adskilt, ankeret gennemmålt, tørret og lakeret samt forsynet med nye kuglelejer. Generatoren er genmonteret.

Skibets skrog er efter dokningen blevet opmalet fra vandlinien op til fenderlisten. Rustbehandling og opmaling af skorsten samt skanseklædning indvendig er påbegyndt. Ligeledes er der foretaget opmaling af solsejlsribber.

Med megen velvillig assistance i form af vejledning og fysisk hjælp fra værftet blev arbejdet udført af foreningens medlemmer.

Det var et stort men meget interessant arbejde som man kan glæde sig til at se resultatet af når vi forhåbentlig skal til Randers til Veteran Træf i 1987???

Dæks- og maskinbesætningen
S/S »Bjørn«



Begroning efter 5 år.

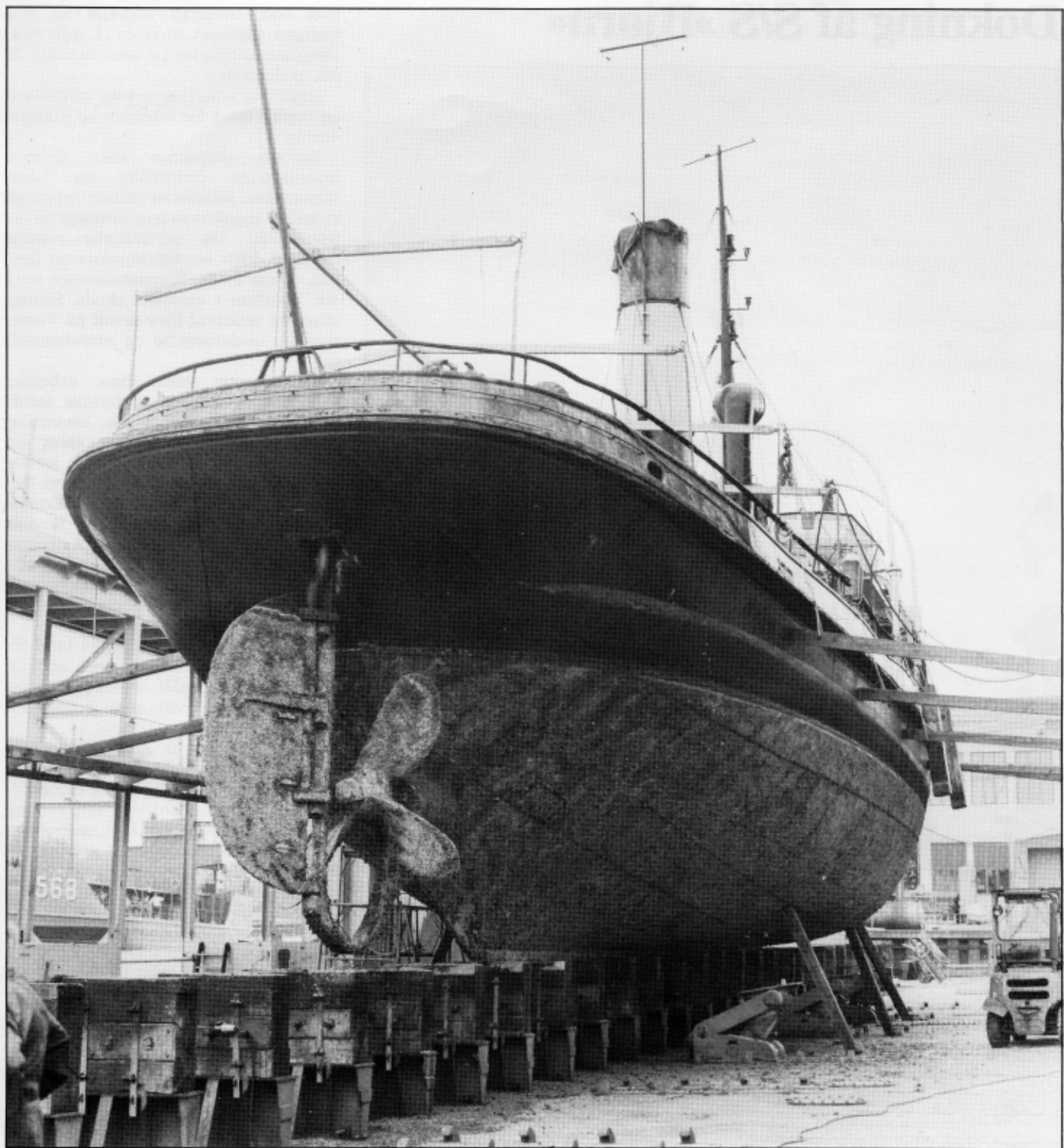


Foto: Orlogsmuseet. Lars B. Jørgensen

Fra Sjælland til O'ense

Efter behørigt at være blevet formånet af klubsekretæren om at overholde mødetiden, afgik S/S »Skjelskør« med besætning fra Roskilde den 3/9 med destination Odense.

I anledning af lokalkontorets jubilæum, var skibet af rederiet Svitser blevet bestilt til en sejlsads på Odense Fjord med diverse notabiliteter.

Ombord var foruden undertegnede den for langture med Skjelskør næsten klassiske besætning, nemlig Per Østermann, Henrik Jørgensen, Svend Larsen samt Henriks datter, som samlede sejltid sammen til en senere karriere i handelsflåden, og endelig to håbefulde aspiranter til posten, som mester.

Vejrmeldingen lød den pågældende dag på NV-lig vind, 18-23 m/sek., aftagende.

Efter at have indtaget bunkers i Frederikssund fortsatte skibet til Hundested, hvor der blev gjort endeligt søklar. Herefter stak vi snuden ud i det.

I løbet af dagen var vinden flovet, og da vi sent på eftermiddagen forlod Hundested, blæste det ca. 13 m/sek. Ikke destomindre var søen stadig grov, og for at undgå de værste proptræk-kerrulninger holdt vi i retning mod Hesselø for at få søen så direkte ind forfra, som muligt. Under hensyntagen til, at vi gerne skulle nå hen til Sjællands Rev, lykkedes dette dog ikke helt, og Skjelskør opførte sig nærmest som en kåd plag på en forårsdag.

Under forfaring over længere afstande, udgøres den varme ret som regel af et eller andet, der bor i en konserverdåse og udmærker sig ved at være sammensat af ingredienser, der kan udgøre det for både kød, sovs og kartofler, således at kun een gryde er nødvendig.

På denne tur var det Ravioli. Denne krydrede italienske ret med små konvolutter af slatten dej serveret i masser af rødlig sovs og udsat for Skjelskør's spage varmeplade, egner sig antagelig bedre til sejlsads på Middelhavet end på Kattegat. I hvert fald bedømt efter den hast, hvormed visse besætningsmedlemmer, efter et blik på menuen, tabte interessen for omverdenen. I det mindste havde man dog haft ånds nærværelse nok til at placere gryden på dørken, hvilket nær havde resulteret i, at jeg, da jeg senere på natten skulle kontrollere en kurs på kortbordet i salonen, trådte ned i gryden, da skibet tog en overhaling.



Salonen smukt dekoreret.



EM. Svitser's 25 års jubilæum i O'ense. Skuld og lille Skjelskør.

Resten af os indstillede sig, bevæbnet med rigelige smøger og masser af sort kaffe på en lang tur og Per's vittigheder.

På et tidspunkt nærmede sandhedens øjeblik sig, hvor vi ville være tvunget til at gire mere bagbord for at få retning til Revet. Skjelskør slingrede nu voldsomt, og vi havde egentlig lidt ondt af os selv, indtil Svend kom op af

maskinen for at få frisk luft og for at fortælle om dårligt vejr i gamle dage. Så kunne vi lidt igen.

Efter omsider at have rundet Revet, troede vi, vore trængsler var ovre. Men næ, næ. Netop denne nat havde marinens motortorpedobådseskadre valgt at afholde øvelse i betænkelig nærhed af vort agterdæk.

Jeg foreslår, at klubben i fremtiden forsøger hvervelse af så mange marinesfolk, som muligt, således at disse under realistiske forhold ved selvsyn kan erfare, hvad kølvandet fra op til flere hurtiggående fartøjer gør ved en gammel dame. Jeg tror, det var her raviolien døde.

Nu var turen imidlertid ikke kun jammer og elendighed. Bortset fra den grove sø, var vejret fuldkommen stjerneklart og sigtbarheden god, hvilket i den grad kompenserede for de øvrige ulemper.

Omsider nåede vi Odense. Fjorden er utrolig smuk og klædte den gamle dame vel, da hun om aftenen, under ideelle forhold, sejlede gæsterne en
Læs videre side 15.

En sørejse med forhindringer

Som det nok er de fleste bekendt, deltager Skjelskør hvert år i Århus Festuge og det var også tilfældet i 1984.

Som sædvanligt var vejret en blandedt fornøjelse med regn og blæst (ret kraftigt forresten) men det kan jo ikke være andet på denne tid af året.

Det var søndag den 9. sep. og vi skulle afgå til København, men da vi på nogle af dagens ture med passagerer havde været uden for havnen for at mærke bølgerne kunne vi godt se at det ikke var nogen ønsketur at begive sig ud på.

Vores skipper, orlogskaptajn Hans Toft, der forøvrigt ikke skulle sejle med til København, er ansat på SOK så han havde alle muligheder for at få oplysninger om hvor store buler der var på vandet længere ude. Da kaptajnen for vor hjemrejse, Dam Larsen, ankom blev det besluttet at det fornuftigste var under hensyntagen til skibet og maskinens ringe kraft at afvente bedre vejr.

Alle undtagen mester Svend Larsen, der blev for at passe på skibet, tog hjem.

Fredag den 14. rejste vi så over for at hente skibet hjem.

Vejret så ikke alt for lovende ud, selv færgen tog nogle ordentlige ture så der fik vi lidt af en forsmag af hvad der ventede os.

Med Hans Toft som skipper kom vi afsted kl. 00.35 lidt forsinket idet et af vore besætningsmedlemmer havde problemer med at finde Århus havn.

Sikken et vejr! Skibet tog nogle ordentlige overhalinger men vi fortsatte og passerede Slettehage men så tog pokker ved skibet for nu var vi kommet ud på lidt mere åbent vand.

Ved Skadegrund blev vi enige om at vi nok en gang måtte erkende at vejret ikke var os venligt stemt så efter 3 timers sejlsads vendte vi om.

Da vi over radioen fortalte Århus havn at vi kom tilbage svarede de at det havde de også regnet med og kl. 05.30 var vi fortøjet i Århus igen.

I Århus er der da meget rart, men vi blev enige om at sove lidt og så forsøge at sejle syd om Samsø til Kalundborg. Her vil jeg lige bemærke at grunden til at vi valgte at sejle til Kalundborg var den at det var betydelig lettere for besætningen at komme til Kalundborg næste gang vi skulle forsøge at nå København.

Afgang Århus kl. 09.35 og denne gang skulle det være alvor, vi rullede en del indtil vi kom i læ af Samsø, men herefter var det en ganske behagelig sejlsads resten af vejen og vi ankom til Kalundborg kl. 18.35.

Lørdag den 22. kl. 07.10 afgik vi så fra Kalundborg med Erik Rudolf som skipper og denne gang var vejrguderne med os. Til gengæld var maskinen ikke helt på toppen så maskinbesætningen måtte tåle nogle grove bemærkninger om at de havde sat nogle af hestene på græs på Hesseløen osv. Som alle der har sejlet skibet den sidste tid vel har lagt mærke til, gik maskinen ikke som den skulle, den ligesom ydede endnu mindre end normalt.

Det har da også senere vist sig at der var hul i den ene glider så det var godt vi ikke sejlede ud i dårligt vejr.

Vi ankom til København søndag morgen kl. 01.53 efter en meget langsom og stille og rolig tur.

Henrik

Køhalingsblokken

Dansk Veteranskibs klub uddeler hvert år ved Træskibsejernes Sammenslutningens Pinseregatta en vandrepokal, en køhalingsblok, til det bedst bevarede og restaurerede af de fremmødte skibe. Til denne opgave er der nedsat et lille bedømmelsesudvalg bestående af en faglig konsulent og en repræsentant fra Dansk Veteranskibs klub. Den faglige konsulent har hidtil været repræsenteret ved Chr. Nielsen, konservator på handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, og Dansk Veteranskibs klub har igennem mange år været repræsenteret ved Henning Vernon Larsen. Efter Chr. Nielsens død i 1982 fandt man det naturligt at bede mig som skibsteknisk konsulent for Handels- og Søfartsmuseet, om at træde ind i udvalget, da blokken skulle uddeles ved pinseregattaen i Korsør 1983. Dansk Veteranskibs klub blev ved denne lejlighed repræsenteret ved Per Brandt Hjørnesen. Ved Træskibsejersammenslutningens pinseregatta i 1984 i Grenå stod jeg imidlertid helt alene om at uddele blokken, idet Dansk Veteranskibs klub havde måtte melde afbud. Jeg prøvede derfor at se tilbage på, hvilke skibe der gennem årene havde fået tildelt blokken og på hvilket grundlag for, at kunne danne mig et indtryk af, hvad der i udvalget havde været lagt vægt på.

Den første gang blokken blev uddelt var i Roskilde i 1971. Vikingeskibshallen havde her inviteret alle fartøjsejere, der gik og puslede med at genoprigge et eller andet gammelt sejlforende træskib, til en regatta i Roskilde. Vikingeskibshallen havde i den forbindelse arrangeret en udstilling, hvor man ville søge at videregive nogle af de erfaringer man havde erhvervet ved genoprigningen af skonnerten »Fulton« det foregående år. Man ville til denne lejlighed gerne kunne uddele en vandrepokal til det bedst bevarede skib og mus.insp. Ole Crumlin-Pedersen foreslog på et møde i foreningen til gamle skibes bevarelse – Dansk Veteranskibs klub, at foreningen i samråd med en sejlskibskyndig skulle uddele en gammel køhalingsblok, der af Ålborg værft var blevet skænket til Nationalmuseet. Dansk Veteranskibs klub indvilgede i dette og køhalingsblokken blev istandsat af maskinmester Erik Pedersen, så den kunne være klar til regattaen i maj 1971.

Køhalingsblokken tilfaldt det første år galeasen »Bruus« af København. Galeasen ejes af FDF Søkorps, kreds 39, distrikt Østerbro, der havde erhvervet skibet allerede tilbage i 1962. Galeasen »Bruus« hører således til en af pionererne indenfor den danske skibsbevaring. Galeasen var restaureret smukt og pietetsfuldt med kyndig vejledning fra Chr. Nielsen fra Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. »Bruus« havde endnu på dette tidspunkt sin oprindelige agterkahyt med det meste af apteringen bevaret, samt

nedgangskappen forude. Dette er i forbindelse med senere ombygninger forsvundet. I 1972 fik skibet sit gamle navn tilbage og kendes i dag som »Skibsladner II«. »Skibsladner II« er bygget i 1897 hos N. F. Hansen i Odense.



Ketchen »Sampo« 1981.

Galeasen »Skibladner II«.

Året efter i 1972 afholdt Træskibsejernes Sammenslutning stiftende generalforsamling i Nyborg. Køhalingsblokken blev ved denne lejlighed såvidt vides ikke givet til noget nyt fartøj.

I 1973, hvor pinseregattaen var lagt i Kerteminde, tilfaldt køhalingsblokken skonnerten »Mira« af København, der ejes af Claus Jacobsen. Den blev købt i 1971 og allerede to år efter kunne Claus Jacobsen præsentere det genopriggede skib. »Mira« er rigget i fuld overensstemmelse med det originale sejlrids og efter gamle fotografier. Den er rigget med to slanke pælemaster og med en lang klyverbom, der giver det lille fine skrog en særlig lethed og ynde. Senere er skonnerten blevet forsynet med en svær fast bredfok, hvorved noget af denne lethed er gået i vasken. Skonnerten »Mira« er bygget i 1898 på Rasmus Møllers værft i Fåborg.



Skonnerten »Mira« 1978.

Ved pinseregattaen i Kalundborg i 1974 gik blokken til det lille ketchriggede fartøj »Sampo« af Saxkøbing, der ejes af Jørgen Hammer. Fartøjet betegnes som en fiskesmakke og er bygget af Gebr. Ihms i Kiel i 1896. Hvorledes skibet oprindeligt har set ud vides ikke. Jørgen Hammer har ved oprigningen haft de engelske fiskesmakker som forbillede.

I 1975 blev pinseregattaen igen lagt i Roskilde. 1975 var også året man havde valgt til at være det europæiske bygningsfredningsår, men man syntes her helt at have glemt vandsiden – bevarelsen af de gamle fartøjer. Vikin-



geskibshallen havde derfor lavet en udstilling »under sejl påny«, hvor man søgte at vise hvad der kunne have været bevaret, men som nu var gået tabt, og hvad det havde været muligt at bevare af fartøjer for eftertiden.

Dette år gik køhalingsblokken til skonnerten »Aron« af Svendborg. Skonnerten »Aron« ejes af Kristian Lund, der købte skonnerten i 1968 med henblik på at anvende skibet til chartersejlad. »Aron« er en typisk marstalskonnert: Jagtbygget skrog, to master med høje stænger og bovspryd med en overliggende klyverbom, samt pyntet netstok. Skonnerten fører desuden bredfok. Rigningen er smuk og harmonisk og virker derfor rigtig. Kun skæmmes den af en radarscanner på forkanten af stormasten, som dog bør betragtes som et nødvendigt onde. »Aron« er en af de få gamle småskibe, der endnu har den oprindelige kahytsoptering med den odrede panellering intakt. Skonnerten havde også indtil for få år siden endnu den oprindelige nedgangskappe til forlukkaffet. Den er nu erstattet med en nøjagtig kopi af den gamle. Skonnerten »Aron« er bygget i Marstal hos L. J. Bager i 1906.



Skonnerten »Aron« i Storebælt i 1975.

Året efter, i pinsen 1976, var Bogen-se værtshavn for sammenslutningens regatta og blokken tilfaldt da et skib hjemmehørende i Bogen, nemlig galeasen »Palnatoke«, der dengang ejedes af Frank Nicolaisen. Den lille rundglattede galease, som Frank Nicolaisen havde erhvervet i 1968, fik på værftet i Bogen skroget repareret og skibet blev rigget op med den oprindelige galeaserig. Dog blev mesanmasten forsynet med et trekantet bermudasejl.

Dette sejl er senere blevet erstattet med et mere originalt gaffelsejl. Trods den lidt for lave rig og den al for korte klyverbom er galeasen meget velsejlende, især for en lidt frisk vind. Galeasen »Palnatoke« er bygget i Humlebæk i 1894 hos R. Jensen og blev i de første år med navnet »Marie« anvendt til transport af kalk fra Saltholm til København.



Galeasen »Palnatoke« på Kalundborg fjord 1977.

I 1977 var Kerteminde atter værthavn for pinseregattaen og her gik blokken til den bedagede jagt »Jensine« af Haderslev. Efter i restaureringsmæssig henseende at have været længe undervejs (de første bevaringsbestræbelser går helt tilbage til først i tresserne) dukkede »Jensine« fuld genoprigget op på Limfjorden i sommeren 1976 for, så at høste laurbærrene ved pinseregattaen i Kerteminde i 1977. Som den eneste genopriggede gamle danske jagt er den en perle i rækken af bevarede fartøjer. »Jensine« repræsenterer den typiske gamle danske jagt, som vi kender den fra C. W. Eckersbergs billeder med de maleriske hvergarnsstriber på skroget, den let foroverstagede mast med den krumme top, det store gaffelsejl med den korte gaffel og endelig de lange pegende forgrejer. Restaureringen af jagten, der ejes af Klanskibslauget i Haderslev, er hvad angår rig såvel som dæksaptingen forbilligelig løst. Jagten »Jensine« er bygget i 1852 af J. W. Riis i Ålborg formentlig med navnet »De syv søskende«. »Jensine« er således Danmarks ældst bevarede fartøj under sejl.

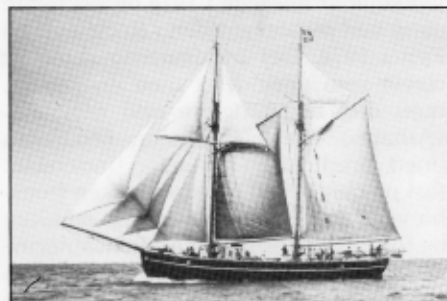
Ved pinseregattaen på Sejro i 1978 gik blokken til endnu en skonnert, skonnerten »Brita Leth« af Århus. Skibet ejes af familien Leth, der købte skonnerten i 1972. Allerede året efter var skibet under sejl. »Brita Leth« er ligesom skonnerten »Aron« rigget med to master med stænger. Forgøjene på »Brita Leth« består af et pølebovspryd



Jagten »Jensine« på Limfjorden 1976.

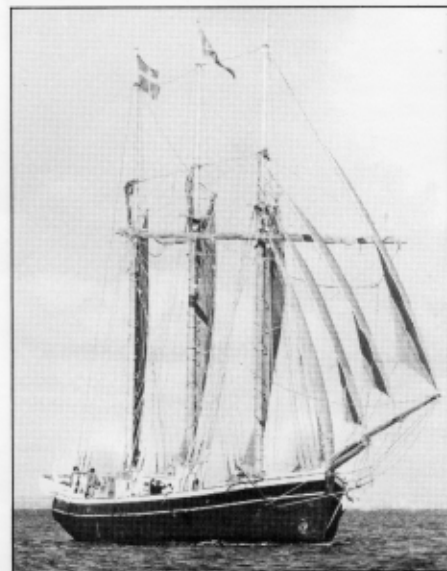
med pyntenetstok. Også dæksaptingen er løst helt traditionelt med et nybygget ankerspil med vippestøj forude, kabys med et kulfyret komfur på agterkanten af fokkemasten, samt et halvruft på halvdækket agter. Lugerne er holdt lave og er forsynet med skylighter. Som en kuriositet skal nævnes, at skonnerten igen fører rigtige petroleumslanterner. »Brita Leth«, der oprindeligt blot hed »Brita«, er bygget i 1911 af A. Jensen, Øxnebjerg skibsværft i Svendborg.

I 1979 afvikledes pinseregattaen i naturhavnen Korshavn på Fynshoved og ved denne lejlighed var det 3-mastskonnerten »Elinor« af København, der løb af med kølhalingsblokken. Skonnerten ejes af sejlklubskommanditselskabet Alta, der erhvervede skonnerten i 1967 (»Elinor« var et af de skibe der var med ved regattaen i Roskilde i 1971). Skonnerten »Elinor« er karakteristisk med sin meget høje rig og sine tre lige høje toppe, som vel næppe kan være i overensstemmelse med den oprindelige rigning. »Elinor« er bygget i 1906 på O. Hansens værft i Stubbekøbing og fik navnet »Alta«.



Skonnerten »Brita Leth« under sejl i 1982.

Ved pinseregattaen i 1980 var det den lille galease »Havgassen« af Sletten, der fik tildelt blokken. »Havgassen« tilhører et partsrederi i Humlebæk, der købte galeasen i 1976. Galeasen er rigget efter det originale sejlrids og er karakteristisk med sin bagoverstagede mesanmast og den lange kly-



3-mast skonnerten »Elinor« af København.

verbom. Også dæksaptingen er genopbygget pietetsfuldt uden alt for mange iøjnefaldende kompromisser. Galeasen »Havgassen« er bygget i Fåborg i 1898 hos den navnkundige skibsbygmester Rasmus Møller. »Havgassen« eller »Håbet« som den hed dengang, var oprindeligt bygget som torskekvase.

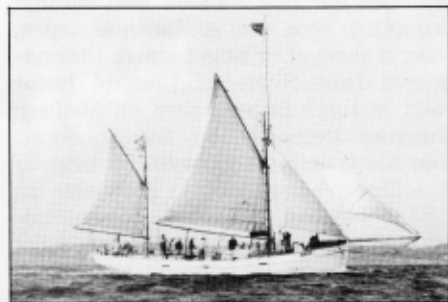
I 1981 var Kerteminde for tredje



Galeasen »Havgassen« under sejladsen Fyn rundt 1983.

gang værthavn. 1981 var samtidig Træskibsejersammenslutningens 10 års jubilæumsår. Her måtte »Havgassen« aflevere blokken til snurrevodskutteren »Jens Krogh« af Ålborg. »Jens Krogh« ejes af FDF søkredsen i Ålborg, der har haft fartøjet siden 1973. Kutteren er rigget op efter en model af frederikshavnerkutteren »Th. Brønnum«, der står på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Karakteristisk for rigningen er den meget lave undermast, der skyldes, at man ikke havde råd til at udskifte den eksisterende mast og at man yderligere har måttet korte af mastetoppen, da den ikke var stærk nok til at bære topstangen. Snurrevodskutteren »Jens Krogh« er bygget i 1899 på H. V. Buhls værft i Frederikshavn. Den var også dengang galeaserigget og var desuden forsynet med en 6 HK hjælpemotor.

I året 1982 skete der et brud på en årelang tradition, idet kølhalingsblokken ved pinsestævnet i Nyborg gik til en mindre båd – nemlig nordlandsbåden »Rana« af Roskilde. Man syntes indtil da helt at have overset de mindre fartøjer, selvom der gennem årene har været flere oplagte emner. Man havde i flere år gået uden om »Rana« under henvisning til, at det var et museumsfartøj, men bådlauget hævdede hårdnakket at de var amatører og havde fået konsulentbistand til rådighed på lige fod med andre fartøjsejere. Vikingeskibshallen fik i 1971 skænket nord-



Snurrevodskutteren »Jens Krogh«. Kalundborg Fjord 1977.

landsbåden og anvendte den de første år til at indhøste erfaring i sejlads med et enmastet råsejlsrigget fartøj. Senere blev der dannet et bådlaug omkring båden, der i årene fremover stod for restaureringen af båden. Nordlandsbåden, der betegnes som en storåttning, er bygget i Hemmes i Sør-Rana omkring 1890'erne til brug for fiskeri ved Lofoten.



Nordlandsbåden »Rana« i 1982.

I 1983, hvor pinseregattaen blev afholdt i Korsør, blev jeg bedt om at overtage Chr. Nielsens plads i bedømmelsesudvalget. Ved bedømmelsen året før havde jeg deltaget som »føl« og havde mærket mig, hvad man i udvalget lagde vægt på. Per Brandt Hjørresen og jeg fandt begge opgaven meget vanskelig. Der var ganske vist flere fine skibe, men de havde alle på et eller andet tidspunkt modtaget blokken. Jeg manglede helt passende emner, der kunne leve op til de tidligere års »blokmodtagere« og Brandt Hjørresen talte om manglende »ship shape« rundt om på skibene. Valget faldt imidlertid på den nylig færdigrestaurerede engelske fiskesmakke »Grete Witting« af Hobro. »Grete Witting« ejes af Julius Hansen & Hustrus Fond ved Sven Sand, Humlebæk. Skibet er oprindeligt bygget som damptrawler og har derfor aldrig haft rigning eller ført sejl. Det har dog næsten den samme skrogform som sine sejlførende søstre, omend skroget er noget større i tonnage end disse. Sven Sand havde derfor valgt at rigge fartøjet som en af disse engelske ketchriggede fiskesmakker. Han har tydeligvis gjort flittigt brug af E. J. March's bog »Sailing Trawlers« fra 1953 og har løst de fleste rigningsdetaljer helt efter bogen. Beklageligvis for den ellers så imponerende rigning er undermasten på storriggen blevet for lav (det står uklart, hvorvidt det skyldes et krav fra skibstilsynet eller om

blot masteemnet havde været for kort). Den slanke topstang, der samtidig er gjort tilsvarende lang, får hele rigningen til at virke mindre troværdig.

»Grete Witting« er bygget hos Colby Bros. i Lowestoft i England i 1914.

Ved sidste års pinseregatta i Grenå stod jeg som nævnt alene med bedømmelsen af skibene og uddelingen af kølhalingsblokken. Jeg tillod mig derfor at tage T. S. bladets redaktør hr. Max Vinner med på råd. Valget dette år syntes at være endnu mere svært end sidste år. For det første var fremmødet ikke særligt stort, for det andet bestod en del af de fremmødte af fartøjer, der endnu ikke var helt færdigrestaureret. Endelig var der en gruppe af fartøjer, der syntes helt at have misforstået sammenslutningens formålsparagraf; fartøjer med overdådige dækshuse af ædle træsorter, rustfrit stål og messing, teaktræsdæk m.m. eller nyere fiskefartøjer rigget op efter alle kunstens regler.

Efter grundig overvejelse faldt valget på jagten »Albatros« af København, der ejes af Bruno og Patricia Knudsen. Jagten, som de havde erhvervet i 1976, var sejlklaar allerede i 1978 og sås første gang ved pinseregattaen i Korshavn på Fyn i 1979. Det rundgattede skrog er rigget som oprindelig med en jagtrig, men dog noget højere end dengang. »Albatros« fører tillige en bredfokrå (med bredfokken fejlagtig underslået fast på råen). Ved overrækkelsen fremhævede jeg Bruno Knudsens smukke og fornuftige løsninger af dæksapteringen. Samtidig fremhævede jeg den valgte farveholdning, der helt følger traditionen indenfor småskibsfarten: marstalgrønne ruftage, grå lønning, skandæk og vaterbord, hvidmalede rufsider osv. og roste ham tillige for ikke at forfalde til at lade træværket stå blanklakeret. »Albatros« er bygget i 1935 af P. Clausen i Bandholm og var i de første år hjemmehørende i Kolding.



Jagten »Albatros« i Øresund 1979.



Fiskesmakken »Grete Witting«, 1983.

Ser man tilbage over rækken af fartøjer, der gennem årene har fået tildelt kølhalingsblokken danner de en smuk buket af typiske danske småskibe fra lige omkring århundredskiftet omhyggeligt og korrekt restaureret af folk med den rette holdning og indstilling til ideen i skibsbevaringen. Sværere bliver det nok fremover at finde passende emner, der vil kunne opfylde kriterierne, simpelthen fordi der snart ikke er ret mange ældre sejlførende fartøjer tilbage.

Morten Gøthche
skibsteknisk konsulent
arkitekt m.a.a.

Kilde: Kaj Lund: »Vinden er vor« 1, 2.
Foto: Kaj Lund.

PÅ en 100-års dag

Den 20. maj 1885 kom Damperen for første gang til Omø og Agersø; om det var en vis modvilje hos øboerne mod købstaden, der gjorde, at man oftest undgik skibets navn »Skjelskør« og blot omtalte skibet som »Damperen«, eller det blot var for nemheds skyld er svært at sige. Der kom naturligvis efterhånden andre dampskibe til øerne, f.eks. »Omøsund« og »Agersøsund« for at laste kreaturer til nordtyske havne, men betegnelsen »Damperen« gjaldt kun for de 3 x »Skjelskør«, der i tidens løb vedligeholdte forbindelsen mellem de to øer og købstaden af samme navn.

Den første »Skjelskør« var blot en lille, halvåben dampbåd på knapt 21 tons brutto og typisk nok bygget på Ljunggreens Mek. Verkstad i Kristianstad, der var specialist i bygningen af de små ångslupper, der anvendtes i de svenske skærgårde og ikke mindst på de mange søer og åer, som gennem tiderne har udgjort en betydelig samfærdselsåre i de svenske landskaber.

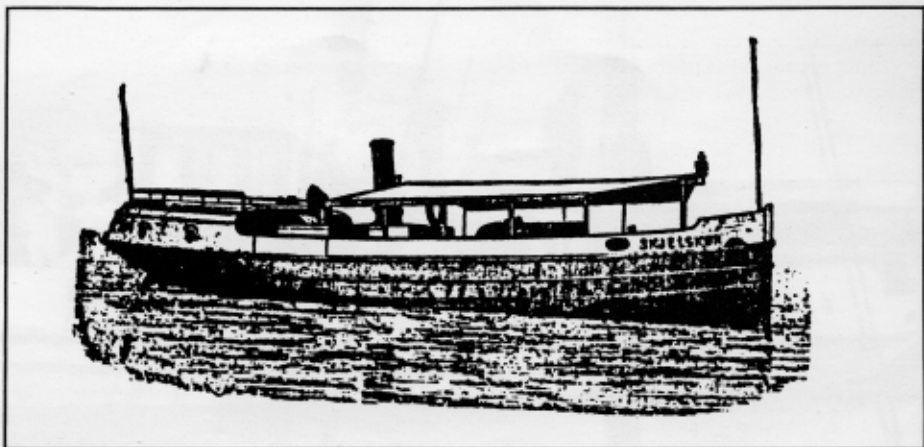
Som Axel Garboe skildrer i sin bog: Agersø i Store Bælt med Nabøen Omø gennem Tiderne (fra 1937), var Damperens ankomst et vendepunkt for de to øer: »Nu var Damperen der til al slags transport, også af dyr. Ja-h sagde de gamle øboer, tiderne går jo fremad. Men af og til sagde de det med et tonefald, som om de betvivlede, at det var et virkeligt fremskridt. De, der nu er aldrende, kan huske, hvordan de som børn betaget hørte på kaptajnens kommando, når Damperen manøvrede i Agersø Havn: »Bak et slav« – »Frem et slav«. Med synderlig tillid blev denne første lille Agersø-damper ikke modtaget. En gammel, hvidhåret mand, der stod og betragtede Damperen, rystede betænkeligt på hovedet: »Saaen nouet er kons for stodentere og skribentere aa den slavs, men itte for saanen nouen kaele som vos!«, mente han.

Men med Damperen begyndte i 1885 en regelmæssig – om end til tider af storm og is afbrudt – rutefart, hvor man hidtil havde måttet klare sig med egne sejlbåde efter behov. Den første »Skjelskør« havde ikke mange hestekræfter at gøre godt med, og allerede efter 9 års fart, fik man bygget nr. 2 på samme værft – den indsattes i farten i maj 1894 med 45 HK i maskinen mod nr. 1's 24 HK. Derimod var selve skibet ikke meget større, omend det havde fuldt dæk.

»Skjelskør« nr. 2 klarede 21 år i farten, men måtte derefter vige for det dobbelt så store nr. 3 – det skib vi nu selv kender så godt.

46 år i rutefart og nu 70 års fødselsdag

Helt nøjagtig leveredes »Skjelskør« den 14. marts 1915 fra værftet i Svendborg, og når dette blad udkommer, har hun altså netop passeret 70-års dagen for

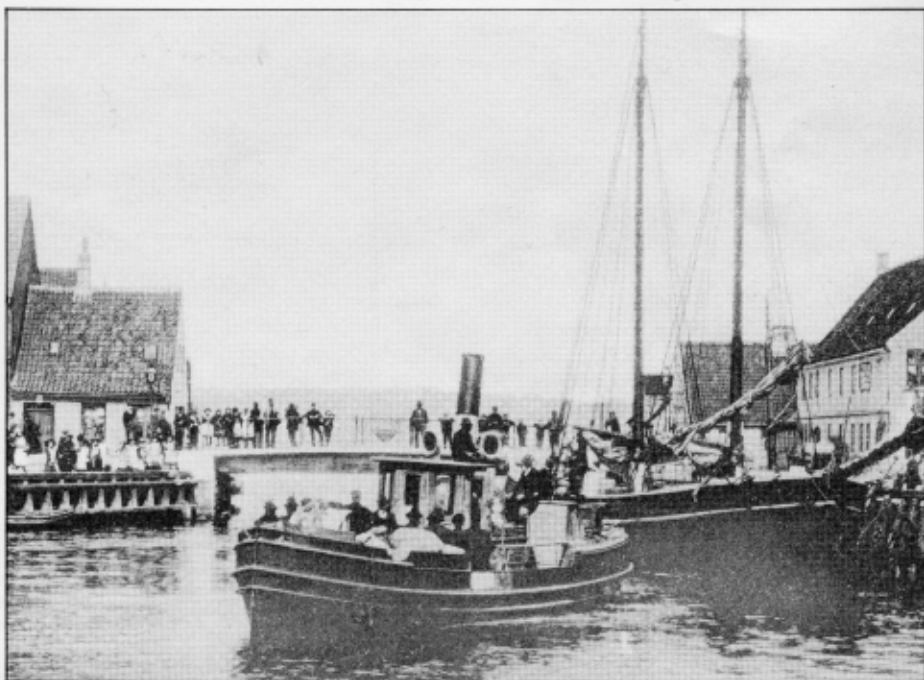


»Skjelskør« no. 1.

sin tilværelse. 46 år af disse eller 1 1/2 gang så længe som de to forgængere tilsammen passede hun sin daglige dont på ruten fra Skelskør til de to øer. Derefter gik der jo næsten 2 års oplæg-

ning, inden vi tog os af hende til foreløbig yderligere 22 års sejlads.

Men hvor længe endnu kan vi holde hende sejlede?



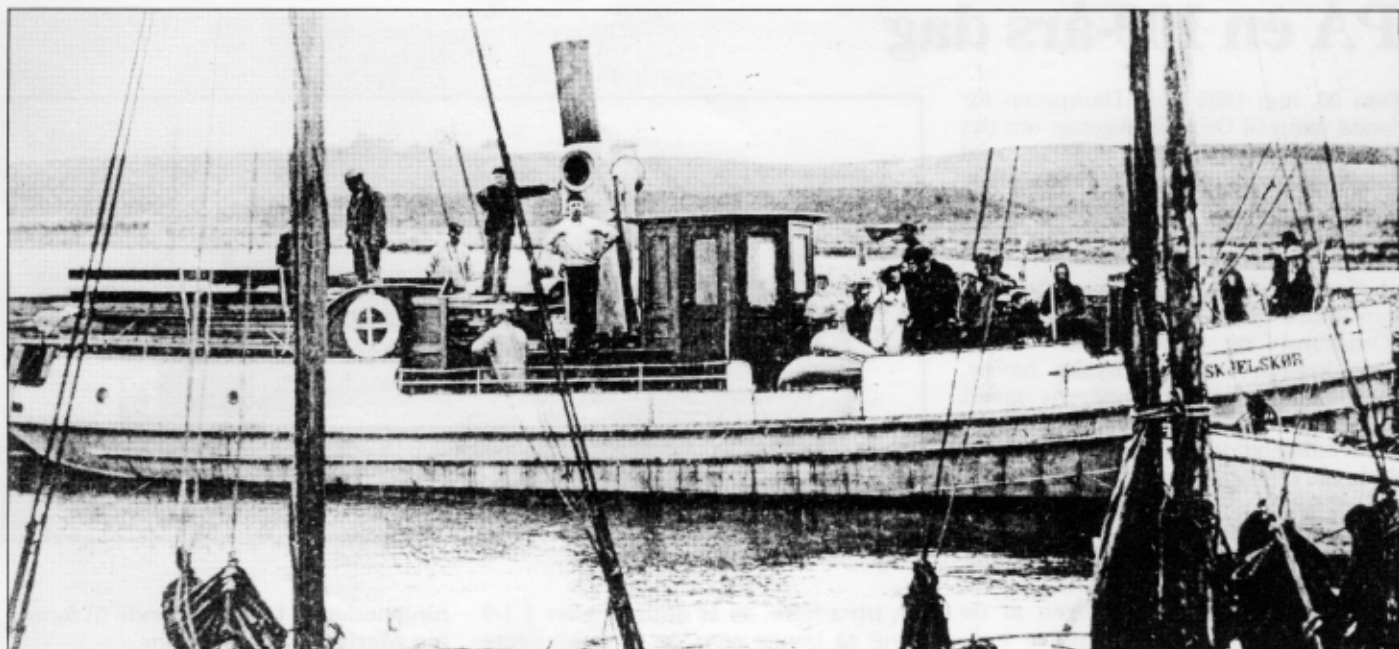
»Skjelskør« no. 2.

Fortsat fra side 11.

tur. For os at se, kunne Svitzer ikke have truffet et bedre valg.

Tilbage i Odense igen, gjorde vi klar til videre sejlads, medens gæsterne gik i land til mere festivitas, og under indtagelse af dejlig mad, velvilligt fremskaffet af direktøren for Svitzer's frue, sejlede vi mod nye horisonter, men det er en helt anden historie.

Vinum



»Skjelskør« no. 2 på Omø.



Slien med Kappeln og svingbroen.

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:

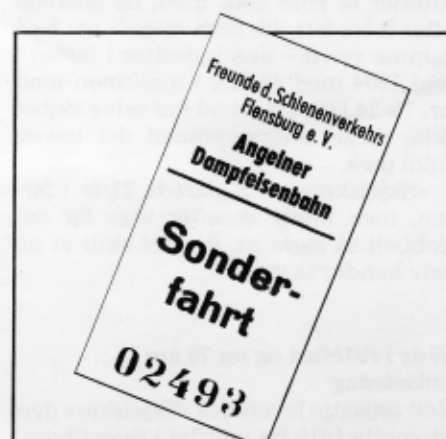
Ord. medlemmer kr. 75,00 årligt

Støttemedlemmer kr. 300,00 årligt

Livsvarige medlemmer kr. 2.000,00 én gang for alle

Bladet udsendes gratis til foreningens medlemmer.

ISSN 0416-7007



HEDDHUSENE BOGTRYKKERI