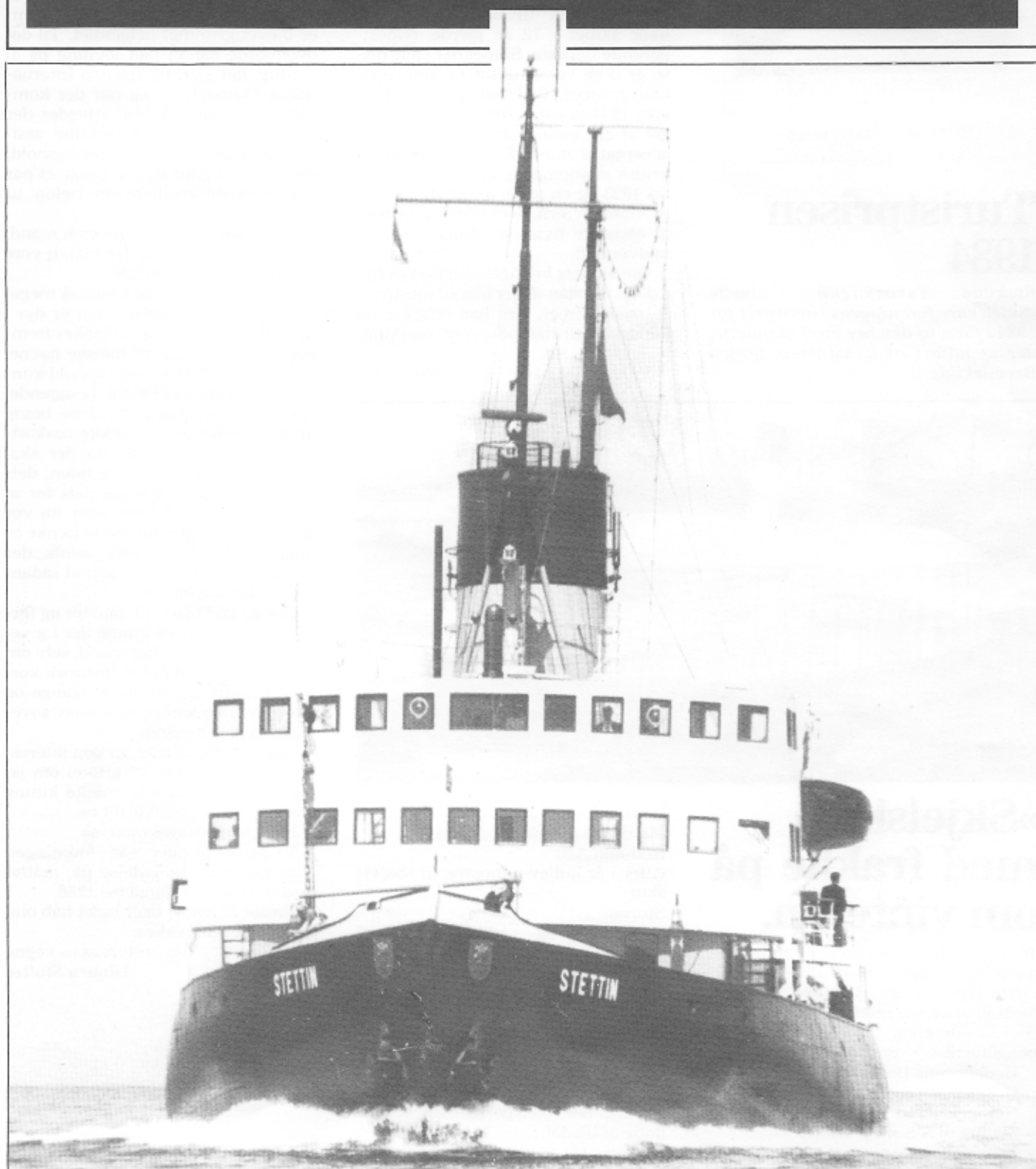
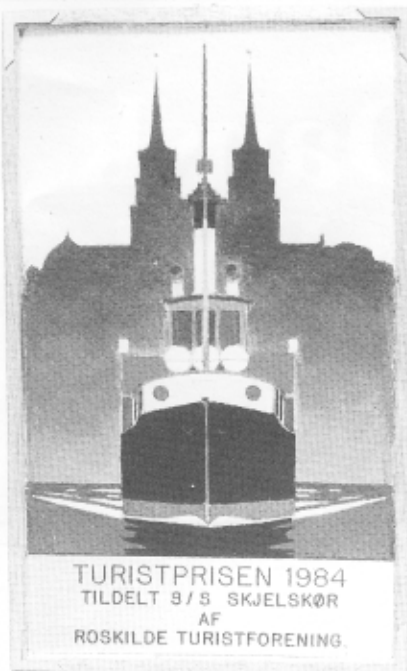


# Dansk Veteranskibsklub

Medlemsblad for Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse  
Maritimt tidsskrift . April 1986

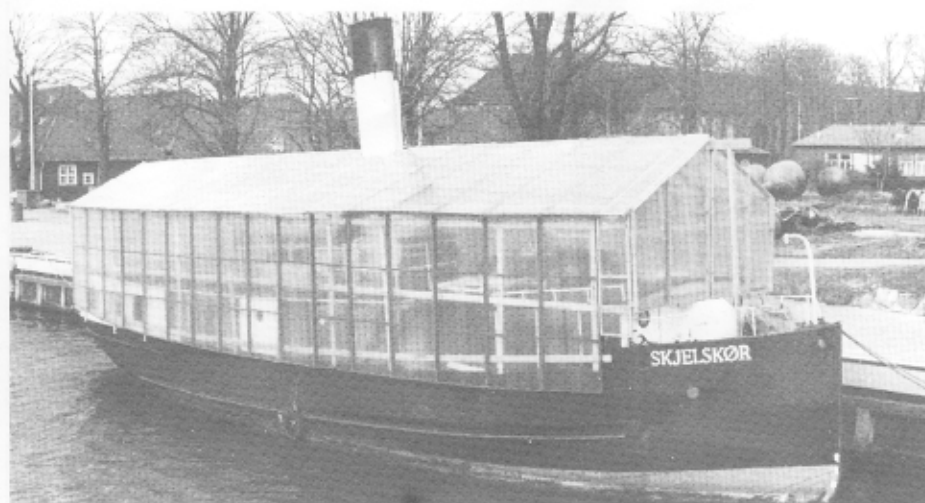


I. B. Stettin



## Turistprisen 1984

Roskilde Turistforening tildelte »Skjelskør« foreningens turistpris for 1984 i form af den her viste plaquette, der er udført af kunstneren Jørgen Brendekilde.



## »Skjelskør« med frakke på om vinteren.

Ja, vort skib har fået en flot vinteroverdækning i lighed med »Dannebrog«. Dette har kun kunnet lade sig gøre, fordi vi atter har modtaget gode gaver, som vi ellers var tvunget til at bruge pengene til:

Hedehusene Bogtrykkeri:  
Gratis trykning af vort blad.  
Hempels Fond:  
Maling til S/S »Skjelskør«.  
Esbjerg Tovværk:  
Meget tovværk.

## Hvad vil I egentlig med S/S »Bjørn«?

- er hun overhovedet bevaringsværdig?
- har I den fornødne ekspertise til at restaurere og vedligeholde skibet?
- kan I sejle med hende og hvorhen?

Til det første spørgsmål må svaret være absolut ja. »Bjørn« er det ældste søgående dampdrevne fartøj indregistreret i Danmark, hun blev bygget i 1908 med det ene formål at betjene skibstrafikken til og fra Randers, hvor skibet i 72 år gjorde fyldstgørende tjeneste. Skibet har i alle disse år ikke været udsat for om- eller påbygninger. Ved dokningen i efteråret 1984 konstateredes det som noget af det væsentlige, at skroget er i acceptabel stand. Endnu mangler en kritisk gennemgang af kedlen, den er fra 1923 og en af de ældst fremstillet af Ålborg Værft, som har indvilliget i at assistere hvis det skulle vise sig nødvendigt.

Om skibets vedligeholdelse i øvrigt må det fastslås, at der blandt mestrene er medlemmer, der har erfaring og kendskab til dampdrevent maskineri.

På dækket har vi et medlem, tøm-

rer-Henrik, der har lovet os at renovere det demonterede styrehus, hvilket er meget tiltrængt. Dæk og fenderlister, ikke mindst sidstnævnte, er meget medtaget og behøver en kærlig hånd. Her har vi nok uden held søgt en skibstømmer. Nogle reparationer må vi nok lade udføre på værft, det er kostbart, og penge er ikke det, vi har mest af.

Om malerarbejdet kan det siges, at skibets bund som nævnt i sidste nr. er blevet grundigt behandlet. Til det ovenbords har vi fået lovning på al maling, der skal til, fra A/S International Farvefabrik, og når der kommer lidt grøde i luften, arbejdes der videre hermed, med velvillig assistance fra vort restaureringshold, som i øvrigt godt kunne bruge et par interesserede medlemmer netop til dette arbejde.

Til at sejle skibet kræves 6 mand, og dem kan vi rekruttere blandt vore fuldbefarne medlemmer.

Nu skal der næppe sejles så meget med den gode »Bjørn«, hun er dyr i drift; men der har været tanker fremme om en rundtur til danske havne, hvor bugserbåden under ophold kunne gøres tilgængelig for besøgende. En eventuel indtægt fra disse besøgende ombord kan næppe dække omkostningerne, ikke mindst da der skal være nogen ombord hele tiden, dels til at fremvise skibet og dels for at sørge for, at intet forsvinder fra vor kære damper. Her kunne vi tænke os nogle pensionister, gerne søfolk, der kunne bo på Bjørnen under et sådant sommerarrangement.

Der er god plads til kaptajn og førstestemester, og agter kunne der i givet plads også være et par mand, selv om vi ikke mener, at det er historisk korrekt at ombygge de noget trange og ukomfortable kamre som giver soveplads til hele 8 mand.

Andetsteds i bladet vil den interesserede læser finde en artikel om isbryderen Stettin, som måske kunne være inspirationskilde for os.

Forslag modtages med tak.

Vi har af årsager, som foreningen ikke har haft indflydelse på, måttet opgave besøget i Randers i 1986.

Næste år har vi begrundet håb om, at det nok skal lykkes.

På bestyrelsens vegne  
Asbjørn Stoltze

International Farvefabrik:  
Maling ad libitum til »Bjørn«.  
Rudolph Als:  
Atter i år kulleleverancerne til »Skjelskør«  
Storno:  
Reparation og vedligeholdelse af VHF anlægget.  
Jord- og Fjernvarme Entreprenører (entreprenørfirma i Roskilde):  
Ny skorsten.  
Rørbyg:  
Etablering af forvarmer til S/S »Skjelskør«.  
Endelig har Henrik Liisberg Nielsen i årevis bekostet portoet til udsendelse af bladet.  
En varm tak til alle, der har støttet os igen i 1985.

# Søens folk

Beretning fra århundredskiftet; udgivet af Nationalmuseet.

Første 2 bind af i alt 8, rigt illustreret kr. 348 pr. bind, kr. 328 i abonnement.

Nationalmuseets forlag har påbegyndt udsendelse af serien »Søens Folk«, redigeret af Ole Højrup. Bind 1 og 2 henholdsvis »Skibsdreng og letmatros« og »Sejlskibsmatros og tømmermand« er udkommet, og de følgende 6 bind vil udkomme i perioden foråret 1986 – efteråret 1988. Serien dækker ca. 50 år, fra sidst i 1800-tallet til noget hen i 1900-tallet.

Det er udelukkende personlige beretninger, der bringes, fri for romantik, men udpluk af sølivets sorger og glæder, drengens drøm om at komme til søs, drømmens virkeliggørelse, opvågningen til søsygens kvaler, ophold i et som oftest lille, fugtigt lukaf, vådt tøj osv., noget som vi ældre altsammen kan nikke genkendende til; men også beretningen om glæden ved og stoltheden over at klare alle besværlighederne og udfylde sin plads som dreng, kok og ungmand, letmatros og matros.

Alle beretningerne er meget nøgterne og er vel nok det bedste og mest udtømmende tidsbillede af en æra i søfartens historie, som nu er forbi – den tid, da lærdommen kom fra livets barske skole og ikke fra pædagoger.

Et skær af romantik er der over marstaldrengen, den 18-årige Mads Boyes beretning om sejladserne til Vestindien sammen med moderen på faderens skib, den 1300 tons store le Havre bark »Johan« i sommeren 1916: den besværlige tog- og sørejse til le Havre under krigen, oplevelsen af Vestindien, stranding på Cuba på vej hjem og meget mere.

Jeg føler med kok og ungmand Thomas Kjærbo på galeasen »Cura«, når værdien af ituslåede tallerkener trækkes fra i afregningsbogen, især da jeg selv i min første afregningsbog har stående »3 tallerkener og en kødhakkemaskinekniv Kr. 7,00« ud af en hyre på 30 kroner – nul romantik. Samme Thomas Kjærbo har fra et lidt større sejlskib bl.a. dette tidsbillede: »Kosten om bord var almindelig sømandskost. Den var solid, gule ærter, grønkålssuppe, brune bønner. Alt blev kogt på amerikansk oksekød, der var meget saltet. Når først kødet var udvandet, blev det kogt, og det første hold vand blev hældt i en pøs. Når fedtet var størket, blev dette taget af. Det brugtes til at smøre blokke og træskostøvler med, men selv anden gang kødet blev kogt, var det meget salt«.

Henry Søgaard har en beretning om sejladserne med barken »Elise« af Ramsjö i 1905. Hans måde at fortælle på, hans glæde ved skibet og hans

positive syn på forholdene og mand-skabet er velgørende, man er i godt humør efter læsningen.

I en 20 sider lang beretning fortæller John Hansen om sin og broderen Knuds sejladser med den 3-mastede bramsejlskonner »Fulvia«. Hele beretningen er en afskrift af hans dagbog, dvs. fuldstændig som en 16-års dreng har oplevet det i detaljer, og ikke noget med erindringsforskydninger eller romantiseringer – glimrende læsestof.

En anden ting, der gør beretningen interessant for mig, er, at beretterens broder Knud er den senere navigationslærer og endnu senere navigationsdirektør Knud Hansen, en mand vi som elever på navigationsskolen satte meget højt – retfærdig, dygtig, bestemt, lidt reserveret, men absolut ikke en mand, som vi tænkte på som en livlig letmatros, der sang, spillede, dansede og for rundt i riggen.

Lad mig også lige nævne Knud Pedersens meget levende beskrivelse af en langfarts-sejlskibsmatros' utrolige liv ved sejladser på samtlige verdenshave før og under første verdenskrig og med mere eller mindre frivillige ophold som »beachcomber« i Sydamerika.

Fra samme tidsperiode stammer en beretning, mest i dagbogsform af Carl M. Nielsen fra Stubbekøbing. Især hans dagbogsblade fra sejladserne med barken »Lysglimt« af Aalborg til Sydafrika efter kul er glimrende og giver en fin beskrivelse af dagliglivet om bord på de lange sejladser; dramatik mangler ikke, idet der ved selvtændelse gik ild i kullene, og skibet brændte og sank omtrent midtvejs mellem Bermuda og Azorerne.

Foranstående omtale er selvfølgelig kun et lille udpluk af en righoldig samling beretninger, som kan læses med stort udbytte af såvel folk til søs som i land. Vi må alle være dem taknemmelige for, at de har haft energi til at føre dagbog og skrive beretning og derigennem skabt et enestående billede af en svunden tid.

Bøgerne er gennemillustrerede med en række fremragende fotografier såvel af skibe med vind i sejlene som af søfolk på deres arbejdsplads, således at man også ad denne vej får en god indføring i livet til søs.

Efter min mening en fremragende og usminket skildring af en af vore store og mest interessante arbejdspladser.

Jeg må complimentere Ole Højrup for en fin redigering af stoffet og glæder mig til, at de næste bind udkommer.

Niels Boserup Olsen

# Ordinær generalforsamling

Den årlige generalforsamling afholdes mandag den 28. april 1986 kl. 20 på Værløse Hovedbibliotek i Multisalen, Ll. Værløse.

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

Dagsorden:

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

ad punkt 4:

Følgende bestyrelsesmedlemmer er på valg: Asbjørn Stoltze – Børge Andersen – Hanne Poulsen – Henning Vernon Larsen og Jørgen Vinum. Fru Hanne Poulsen ønsker ikke genvalg, og i stedet foreslås skibsteknisk konsulent, arkitekt M.A.A. Morten Gøtsche, der er tilknyttet Vikingeskibshallen og Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg.

Bestyrelsen har i øvrigt suppleret sig med maskinmester Georg Johansen, Harboes Bryggeri, Skelskør.

Efter generalforsamlingen vises en film om isbryderen »Stettin« og – hvis tiden tillader det: Knud Ottesens videofilm fra Roskilde fjord og Københavns havn.

Med venlig hilsen  
Bestyrelsen

# Meddelelser til medlemmerne

HUSK: Set. 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.

Sommersejladser på Roskilde fjord starter lørdag den 21. juni kl. 14.00 og 15.30 – derefter hver lørdag og søndag på samme tidspunkter med sidste sejladser søndag den 10. august.

# Takster for billetter til rundture:

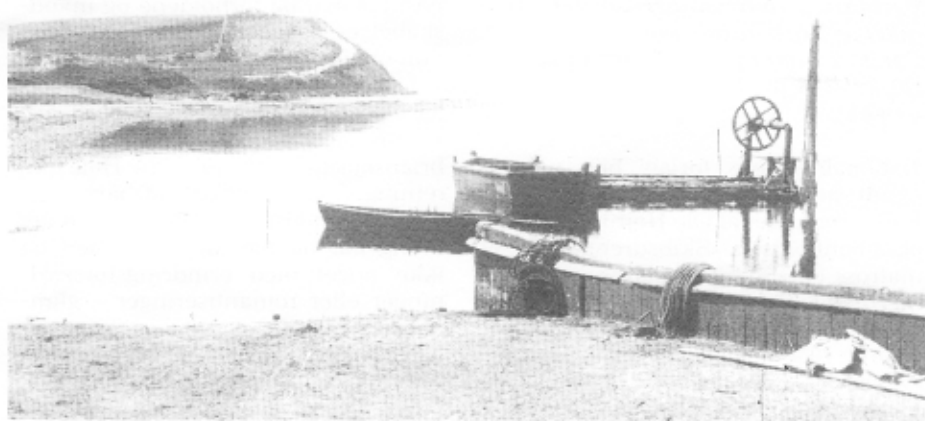
Børn kr. 10,-. Voksne kr. 20,-. Familie kr. 50,-. Chartring af S/S Skjelskør: 1 time kr. 2.000,- derefter pr. sejltid kr. 800,- og kr. 600,- pr. liggetime.

# Kontingent for 1986:

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



Formanden for Danmarks Naturfredningsforening i Frederikssund fortæller om »Skjelskør«.



En lille sjov håndgravemaskine fra Frederikssund havn fra 1896, før der var sat faskinegærde op til senere bolværk, almindelig brugt ved mindre uddybningsarbejder. Det er Kalvøen, man ser i baggrunden. Historisk Forening i Frederikssund.

Jordkloden er en mærkelig kugle i rummet. Havets og jordskorpenes gådefulde bevægelse, ethvert landskab har oplevet at være andre naturformer i andre perioder. Havbund, fastland, tropeklime, istid, ørige i evig og stadig bevægelse.

I vores tid lever vi med levninger af et ørige, langstrakte fjorde, dalstrøg i deres forlængelse. Farvandene omkring Danmark og i fjordene er relativt lavvandede. Jeg kan ikke lade være med at nævne den næste naturform, vi skal gennemleve, en verden der er ved at gå til på grund af miljø-uforstand.

I nogle år i træk har jeg haft glæden ved ombord i S/S »Skjelskør« at fortælle om lokaliteter i Roskilde fjord, og jeg har nævnt uddybningen af vore fjorde.

Alle disse fjorde og større åløb har fra oldtiden været besejlet af skibe som var bygget til lave farvande. Eksempelvis vikingskibene, vi kender dem fra Roskilde-Museet, som også var søgående havbåde med en dybgang på ca. 1,50 m. Menneskeskabte spærringer, vrage og pæle, naturens opslemning og landskabets langsomme hævn, har ikke befordret sejlmulighederne. Man har derfor måttet ændre

vandenes naturlige forløb, for at kunne udnytte dem som transportveje, både ved uddybning, og ved bygning af moler og havne.

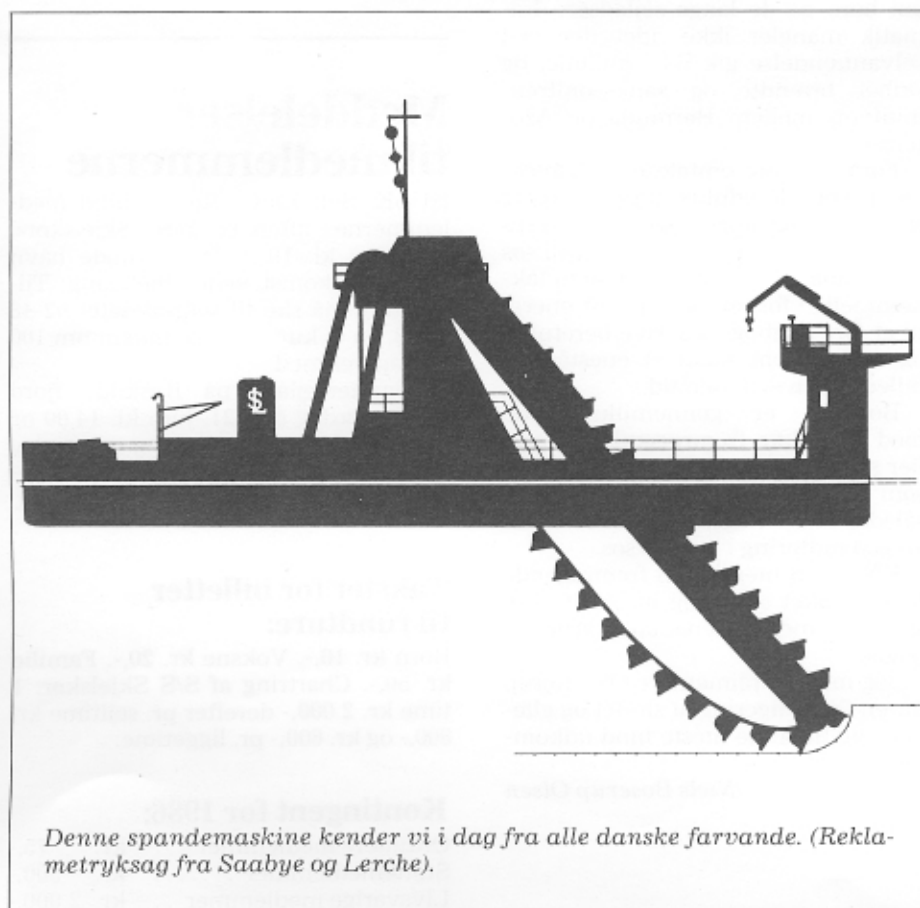
Københavns havn var fra naturens hånd en naturhavn mellem Sjælland og Amager og landets største og bedste havn. Øresund skar sig ind imellem øerne, alle havneanlæg blev til ved opfyld.

Man satte faskine gærder op på bolværkspladsen, lodrette pæle og halm. De ældste billeder fra 1500-tallet, viser også brugen af muddermaskiner, men alle større skibe lå rundt om hele Københavns havn til ankers i strømmen. Københavns havn brugtes som krigs- og transport knudepunkt på grund af den gode havn.

Da Christian den fjerde skulle bygge tårnene på Roskilde Domkirke, købte han tømmeret på Gotland og lod det sejle til Køge og slæbt af stakkels bønder til Domkirken. Den berømte kongeport blev dog sejlet direkte til Roskilde, men de norske skippere måtte omlaste 6 gange pga. det lave vand. Kongeporten blev senere flyttet til Holmens kirke på hestevogn.

Roskilde fjord blev ikke rigtig farbar før 1835 da den blev uddybet tillige med andre danske fjorde, eksempelvis Randersfjorden. Om denne findes en smuk bog om uddybningen, den viser blandt andet den teknologi der brugtes der, og i resten af landet.

Landbrug, industri, handel og almindelig turisme stillede større krav til skibenes størrelse. Alle jydsk fjorde var i daglig forbindelse med hovedstaden ad søvejen. De store jydsk købstæder blev til ved disse befordringer. Roskilde fjord havde fra 1844 til 1920 tre egentlige dampsejladser til alle tilførselspladser på fjorden, Gershøj, Frederikssund, Frederiksværk, Nykøbing og Holbæk.



Denne spandemaskine kender vi i dag fra alle danske farvande. (Reklametryksag fra Saabye og Lerche).

Leif Bjørner  
Frederikssund

# Veteranskibe i Australien

På en forretningsrejse for et par år siden fik vor formand ingeniør Asbjørn Stoltze i Sydney kontakt med australske veteranskibsfolk, hvoraf nogle stykker på en europatur i august 1985 også besøgte os i København og på en lille havnetur fik mere kendskab til »Skjelskør«.

Selvom australierne syntes godt om vort lille, hyggelige skib, er det imidlertid meget lidt, vi kan byde på, i forhold til Australien. Derude har myndighederne helt anderledes forståelse for betydningen af at bevare de gamle skibe, medens det endnu er muligt.

Der arbejdes med veteranskibsprojekter i næsten alle australske havnebyer, men det største projekt omfatter den tidligere Darling Harbour i Sydney, der for et beløb af \$ 1 million er under opbygning som et nautisk fritidscenter med alle former for maritime interesser. Bevillingerne kommer fra den lokale regering for New South Wales. Til dette område flyttes også det nuværende Sydney Maritime Museum, som også administrerer vedligeholdelsen af følgende veteranskibe:

S/S »Lady Hopetoun«, en 88' lang dampyacht, bygget i 1902 og anvendt som havnetender i Sydney. Skibet er i fuldt sødygtig stand og sejler året rundt med gæster på museet osv.

S/S »Waratah« ex »Burunda«, bugserbåd fra 1902 på størrelse med »Bjørn«. Nu 95 % restaureret og fuldt sødygtig.

S/S »John Oxley«, lods- og redningsskib bygget i Skotland 1927. Under restaurering og forventes klar i 1988 til enhver form for sejlads.

M/S »Protex«, en mindre motorbåd til 35 personer, der tidligere har været anvendt af Sydney havnevæsen, fuldt sødygtig til presentationsfarer.

Bark »James Craig« ex »Clan MacLeod« bygget 1874, nu under oprigning til sødygtigt sejlskib igen. Omkostningerne til dette skibs restaurering afholdes udelukkende af New South Wales myndigheder.

Af yderligere australske veteranskibe kan nævnes:

S/S »Kanangra«, havnefærge i Sydney, ca. 500 passagerer, B/B »Wattle« 100 brt - bg. 1933 - Melbourne, S/S »Ena« 65 brt - bg. 1901 - en gammel dampyacht, H/S »Adelaide« 59 brt - bg. 1866, det ældst bevarede dampskib i Australien - restaureres i Echuca, Victoria.

Listen er alt for lang til, at vi kan nævne alle skibene her.

Der er bugserbåde, havne- og flodfærger, vel nok ialt omkring 100 maskindrevne fartøjer foruden et stort antal større og mindre sejlskibe. Endelig træffer man også i havne og floder en række helt små dampyachter ejet af privatpersoner, bl.a. den her viste, der



tilhører Mr. L. J. Warner, en af vore venner fra Sydney-museet.

Man kan undre sig over, at Australien med dets befolkning af arbejdere og bønder uden særlig tilknytning til søen alligevel forstår betydningen af ikke blot at bevare gamle bygninger,

men også gamle skibe. Gid vore egne politikere, der jo også fortrinsvis kommer fra lignende befolkningslag, også ville få øjnene op for, at Danmark har en maritim fortid, men det er jo nok et alt for forfængeligt håb.

FR.

## S/S »Bjørn« i 1985

I årets løb er følgende arbejder udført om bord i »Bjørn«:

Styremaskinen er blevet delvis adskilt og de løse dele sendt på værksted.

Adskillelse af rorkæder m.v. for eftersyn er påbegyndt.

Skotter og dørk i aptering agter er fjernet for adgang til akselgang. I akselgangen er udført rustbehandling og opmaling. Ved denne lejlighed konstateredes gennemtæring til agterpeaken.

Mellemaksel, bæreløjer og skotpakdåse er afrenset for rust, bæreløjer er opmålt.

Kedlens fyrkanaler og forbrændingskamre på ildsiden er rensed og derefter synet og godkendt af skibstilsynet. Der blev konstateret enkelte mindre tæring, som skal opsvejes.

Gangskiftningsmaskinen er renoveret.

Til erstatning for skorstenspresenningen er fremstillet et ståldæksel.

Vandstandsarmaturer, 11 stk. nyrenoverede; ventiler samt skrueaksler og drivskrueen er synet og godkendt af skibstilsynet.

Styrehuset er adskilt og taget i land for renovering.

Skanseklædningen indenbords på fordækket er rustbehandlet og opmålet, kabyshuset og søgelænderet i forskibet ligeledes.

Trædækket forude er kalfatret og beget og har desuden fået en gang Deckstol, der er en form for træimprægnering.

Støtterne til solsejlsribberne på agterdækket er blevet rettet op og rustbehandlet.

Bb. skibsside indenbords i salon'en er blevet rustbehandlet og har derefter fået en gang asfaltprotektion (rustbeskyttelse).

»Dækket« og »Maskinen«  
S/S »Bjørn«



*Kølhalingblokken blev i 1985 af foreningen udleveret til »Agnete» – Halvdæksbåd, sprydstagsrigget, bygget 1924 i Snekkersten.*

## Nye maritime bøger

I de senere år har ikke mindst landets søfartsmuseer udfoldet livlig aktivitet i forbindelse med udgivelsen af ny maritim litteratur. Her skal anbefales tre bøger med vidt forskellige emner:

### Fiskeri- og søfartsmuseet i Esbjerg:

»Fra Vejle Fjord over Verdenshavene til Vadehavet« (72 sider, ill. kr. 70).

Museets kendte medarbejder, Andreas Møller, har i denne bog bearbejdet afdøde maskinmester A. M. Gammelgaard Christensens oplevelser til søs, specielt de første år fra 1911 til midt i 20-erne om bord i sejlskibe.

Gammelgaard Christensen sejlede bl.a. i Grønlandske Handels »Nordlyset« og i »Viking«, og i Andreas Møllers gengivelse kan man læse en både spændende og saglig beretning om de sidste år i de store sejlskibe, før de forsvandt fra havene for bestandigt. En virkelig godbid til erindring om nogle af de sidste sejlskibe.

### Langelands museum, Rudkøbing:

»Færgerne til Langeland« (104 sider, mange ill. kr. 35). Tekst af Ole Mortensen og Frede Nielsen).

Dette er en oversigt over damp- og motorskibene, både de mindre passagerdampere og de egentlige færger, der har besejlet lokalruterne til Langeland fra 1866 til i dag.

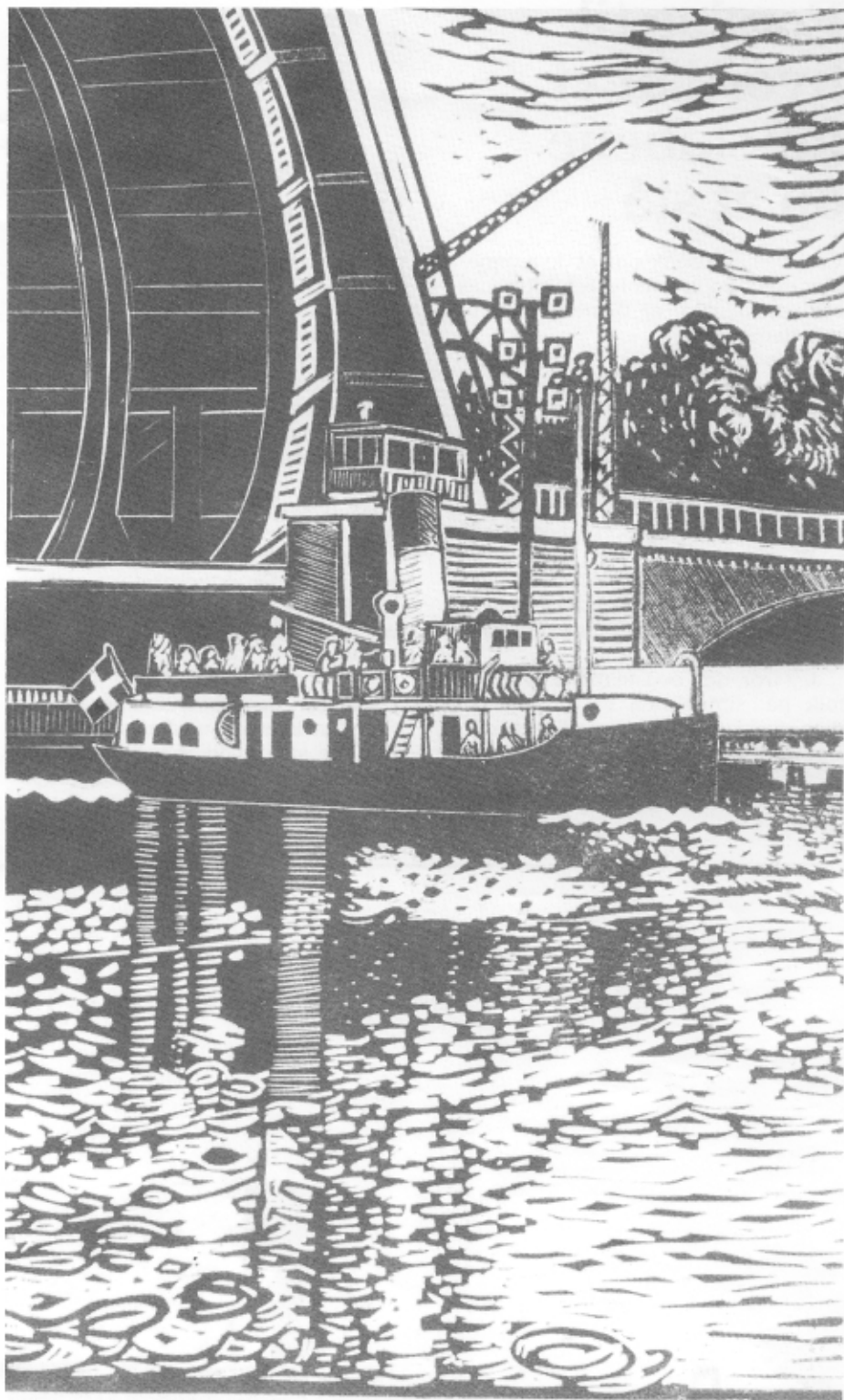
Hvert enkelt skib omtales udførligt, og den eneste indvending, der kan anføres, er at bogen burde have bragt meget mere af alt det stof, der findes om sejladsen i det sydfynske øhav, og allerhelst skulle den have omfattet alle aktiviteterne i området, ikke blot farten på Langeland, men det ville jo også have gjort bogen betydeligt dyrere.

Nu er prisen meget lav, og bogen anbefales på det varmeste til vore læsere – der er masser af gamle dampskibe at læse om.

### Bangsbo museets Forlag:

Børge Holdt Madsen: »Fisker og Lods – 1700-tallets lodsning fra det nordlige Kattgat« (84 sider, ill., kr. 90).

Dette stof er vist aldrig før blevet litterært behandlet, og selv om bogen først og fremmest baserer sig på historisk kildemateriale, er den alligevel skrevet på en sådan måde, at den er både dramatisk og spændende læsning, først og fremmest for alle, der interesserer sig for lodserierne i tidligere tid. Omtalen af fiskerne sker fortrinsvis i tilslutning til lodsgerningen, medens læserne ikke vil finde nærmere omtale af selve fiskeriet, hvad bogens titel måske kunne antyde.



## Ny illustration af »Skjelskør«

Ovenstående gengivelse visende »Skjelskør« under passage af Langebro i september 1984 er et linoleumstryk udført af kunstneren Leif Mikkelsen, der har skænket originalen til vor forening.

Billedet vil nu blive mangfoldiggjort som fotostat i plakatstørrelse, og vi håber, at mange af vore medlemmer vil glæde sig selv, familie og venner ved at anskaffe flere eksemplarer. Udsalgsprisen er sat så lavt som kr. 40,- pr. tryk. Bestilling modtages af kassereren (tlf. 02 48 33 33), og plakaten vil også blive forhandlet om bord. Vi håber, at

mange vil være med til også på denne måde at støtte vor betrængte økonomi.

Leif Mikkelsen er til daglig havnefogedassistent ved Københavns Havnevesen og har sejlet til søs i sine yngre dage. Han underviser også i grafik på aftenskoler og har deltaget i udstillinger på Den Fri (Kunsternes Efterårsudstilling), på påskeudstillingen i Århus, på Silkeborg Højskole og på flere gallerier i Danmark og Sverige. Endvidere har han udført vægdekorationer til den nye godsbanegård, til Hindegade skole og Tårnhøj skole.

# Forslag til hvordan vi får skibene op at stå

Vi er vist alle enige om, at de mennesker der i dag er involveret i skibenes vedligehold, ikke er tilstrækkeligt til at få dem op at stå.

Derfor må vi tage utraditionelle midler i brug.

Vi ved at foreningen har ca. 600 ordinære medlemmer, der må være mulighed for at få nogen af dem i tale, få dem til at give en hånd med.

Jeg forestiller mig, at vi til efteråret, begyndende i august måned, laver nogle arbejdsweekender, hvor vi inviterer medlemmerne til at deltage, og hvor vi »gamle« må virke som en slags bådsmand, sørge for materialer, koordination osv.

Jeg tror, den bedste måde at få fat i folk på, simpelthen er at ringe til dem, forklare hvad det drejer sig om. Det må være muligt at få medlemslisterne, dele dem op imellem os, og så tage den tid det tager at ringe til dem.

Jeg ved at f.eks. Røde Kors på Ærø, fik en overvældende tilslutning, ved bare at ringe rundt til øens beboere efter telefonbogen.

## Der er andre måder at rekrutere på

Hvad med Holmen som vi ligger på, måske vil nogle orlogsgaster finde det fornøjeligt eller f.eks. en søfartsskole, der kunne lade sine elever prøve vedligeholdelsens svære kunst.

Eller navigations- og maskinmesterskolen, måske kunne der hverves arbejdskraft der. Fra jeg gik på navigationsskolen, ved jeg at mange kommer udenbys fra, som måske vil se det som en opgave at bruge noget af deres fritid til at deltage i skibenes vedligehold.

Væsentligt synes jeg personligt at det er, at vi får aktiviseret nogle flere aktivt i arbejdet. Så vi får bragt den aktive del af foreningen op på mærkerne.

Mit forslag går ud på, at vi deler »Skjelskør« og »Bjørn« imellem os, så vi får en klar ansvarsfordeling. Derfor ikke sagt at vi ikke kan hjælpe hinanden. At vi, som er i vedligeholdelsesgruppen, nærmest kommer til

at virke som bådsmand og maskinmestre, der lever og fordeler arbejdet.

Opgaven i dag går i mine øjne ud på at gennemgå skibene og de lister der er lavet, samarbejde det til nye, hvor vi prøver at vurdere hvor lang tid, de enkelte delarbejder tager, hvad der skal bruges af materialer (pris), hvad vi kan lave selv, og hvad der skal foretages under dokningerne.

Blive enige om et oplæg til bestyrelsen, vælge et par stykker til at forelægge det, få det godkendt og komme igang.

Helge Dam

## Fra logbogen –

1985 – Kølhalingsblokken tildeltes denne gang den sprydstagsriggede halvdæksbåd »Agnete« bygget 1924 i Snekkersten.

1986 – Terminer:

uge 21: doksætning af »Skjelskør« på Lynetten.

5/6: forventet ankomst til Roskilde.

uge 35: Københavns Havns havneuge.

juli: Holbæks 500 års jubilæum.





# Cape Horner stævne i Göteborg

Den svenske sektion af A.I.C.H. står som arrangør for 1986-stævnet for de gamle Cape Hornere, der afholdes i Göteborg i dagene 11. til 14. august.

»Skjelskør« vil afsejle til Göteborg den 10. august for sammen med »Bohuslän« og den tyske isbryder »Stettin« at præsentere veteran-dampskibene ved denne lejlighed.

Ved dette stævne mødes altså »Skjelskør« og den store tyske isbryder for første gang, og vi benytter derfor lejligheden til her at præsentere det tyske veteranskib nærmere.

## S/S »Stettin«

Skibet ejes af »Fördeverein Eisbrecher Stettin e.v.« med sæde i Lübeck. Foreningen havde ultimo august 1985 450 medlemmer. I sommertiden arrangeres forskellige sejlads, især i tilslutning til Kielerugens kapsejladser, og alene at sætte skibet i fart med frivillig

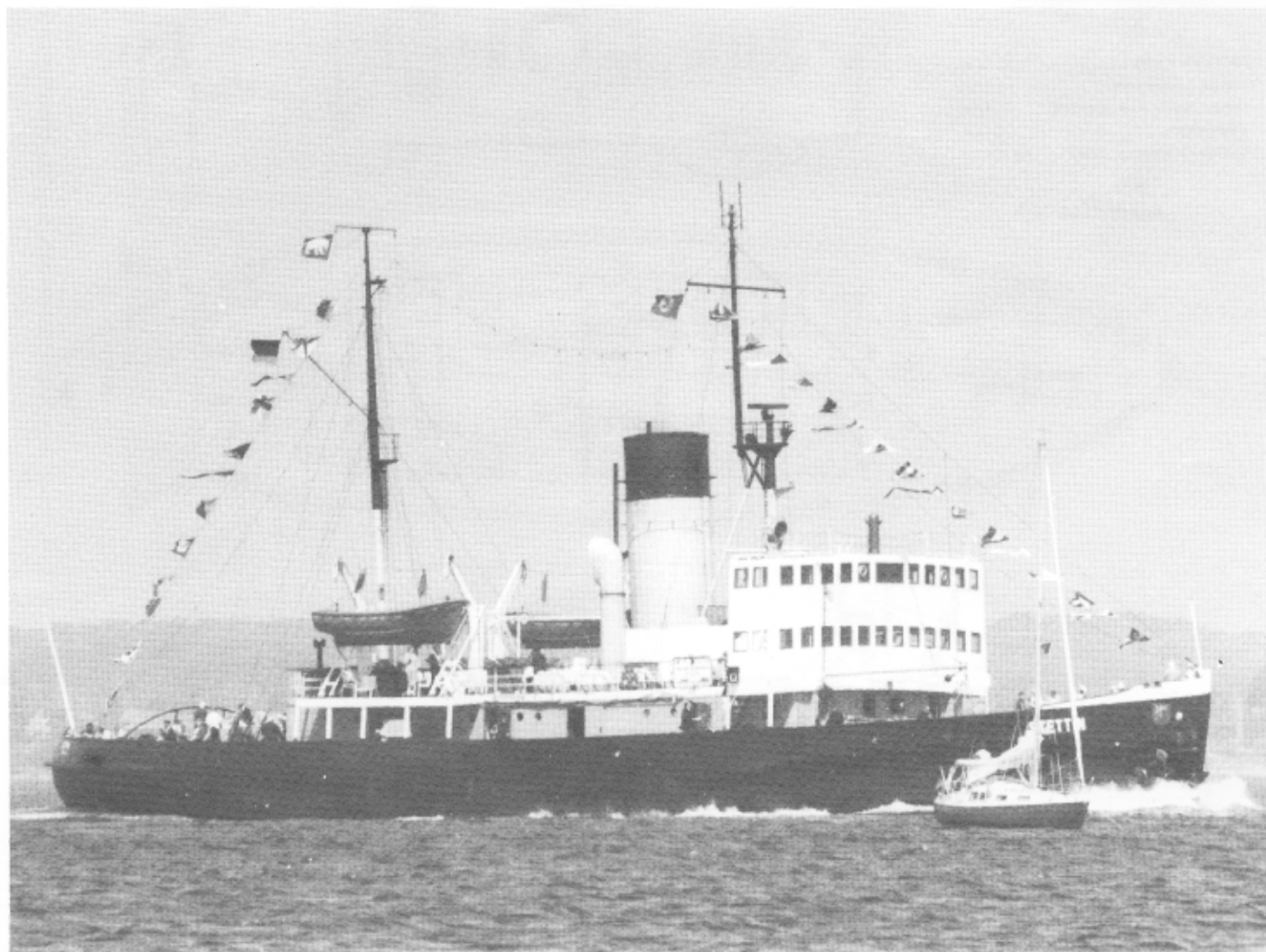
arbejdskraft er noget af en bedrift, idet der kræves en besætning på 25 mand.

»Stettin« er bygget på Stettiner Oderwerke A.G. og satte i drift den 16. november 1933 som den da hidtil største tyske isbryder. Først i 1966 blev den overgået af den nybyggede »Hanse« med dieselelektrisk maskineri. Ejer af »Stettin« var »Industrie- und Handelskammer zu Stettin«, som havde sin egen isbryderforvaltning til med ialt 5 isbrydere at holde vinterfarten på Stettin åben. De øvrige fire isbrydere var »Preussen«, »Pommern«, »Berlin« og »Swinemünde«.

»Stettin« måler 836 tons brutto, længde over alt er 51,75 m, største bredde 13,40 m og sidehøjde 6,45 m. Skibet var den første tyske isbryder med meget skrå førstævn og kunne med dets store bredde åbne en fartrende på ca. 4 meter. Alene af denne grund betragtes skibet i dag i Vesttyskland som et kulturelt mindesmærke – også fordi det i dag er det eneste eksisterende, tyske skib med 100 % nittet skrog.

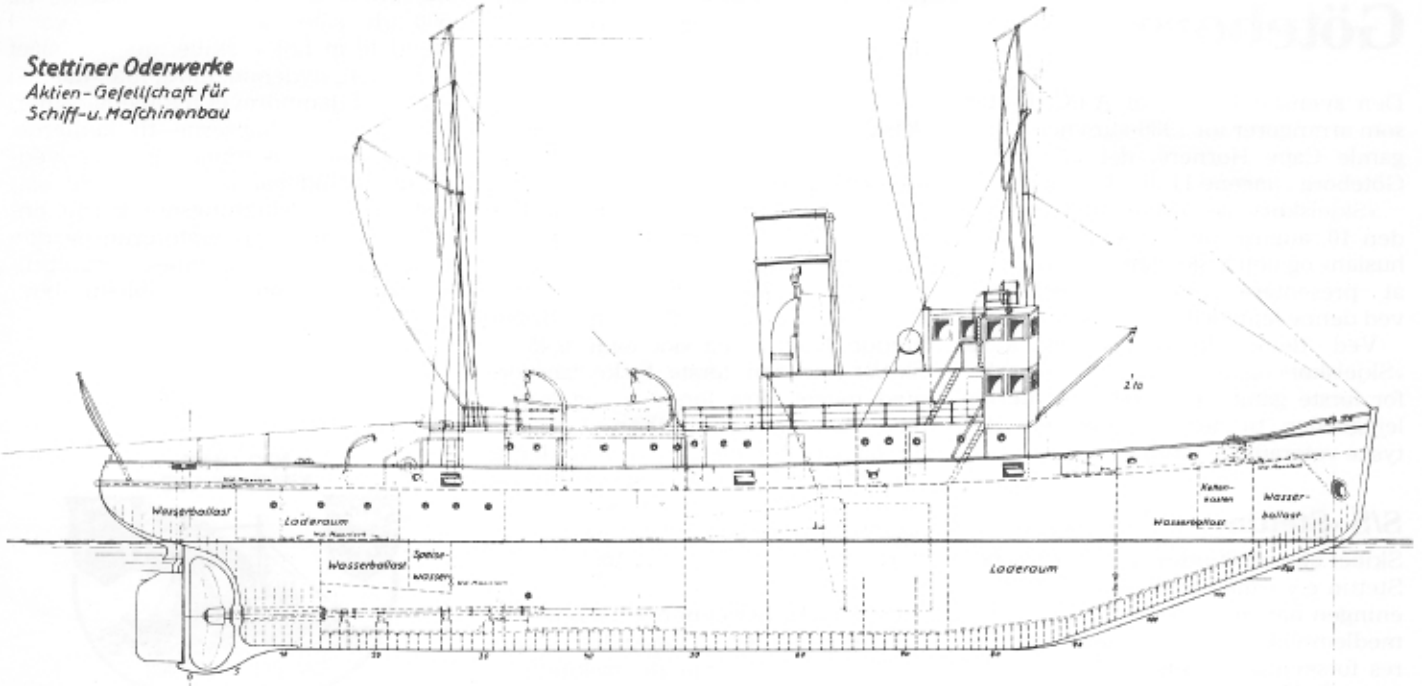
Også maskineriet er enestående, idet det i alt omfatter 14 forskellige dampmaskiner, og alt hjælpemaskineri er dampdrevet. Hovedmaskinen er af normal triple-expansions type med en

maximal ydelse på 2200 ihk. Der er to flammerørskedler med 14,5 atü arbejdstryk, og den samlede hedeeflode andrager 440 m<sup>2</sup>. Der findes også en dampplæsepumpe med en ydelse på 500 t/h, således at isbryderen var i stand til at holde skibe, der var slået læk i isen, flydende, indtil man nåede i havn. Af dampdrevet hjælpemaskineri kan nævnes: blæserne til kedlerne, kondensator-vakuumpumpe, hoved- og hjælpfødevandspumper samt ballast- og brandslukningspumperne, endog jævnstrømsgeneratorerne og den elektriske hydroforpumpe har damptilslutning, ligesom det dobbelte bov-



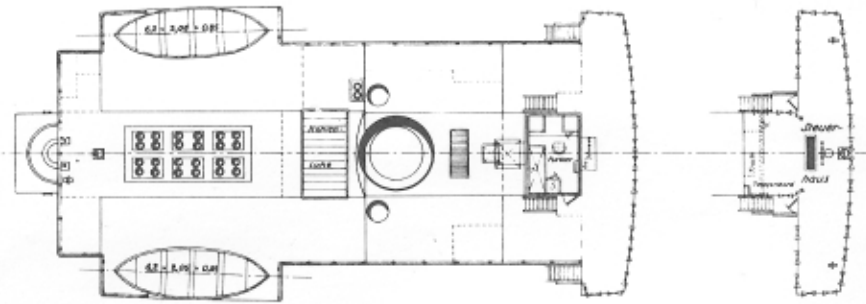
Dampskibsisbryder »Stettin«

**Stettiner Oderwerke**  
 Aktien-Gesellschaft für  
 Schiff- u. Maschinenbau

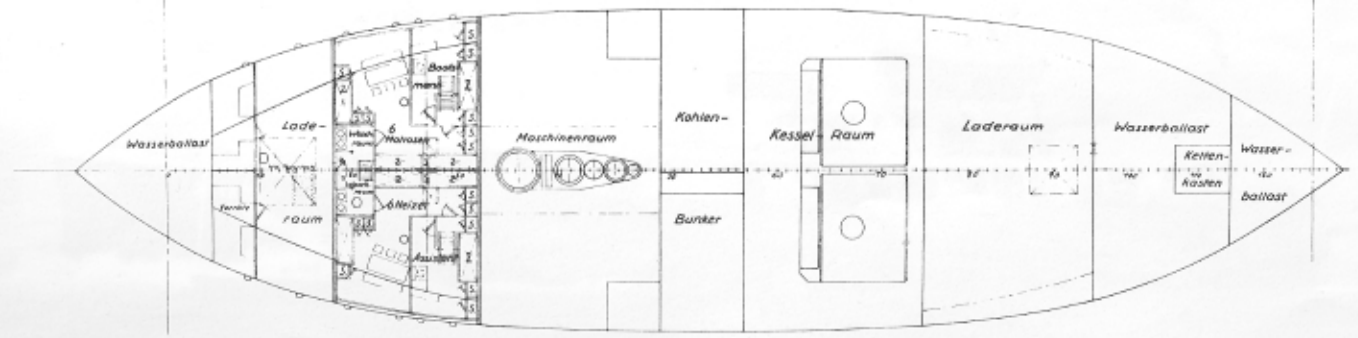
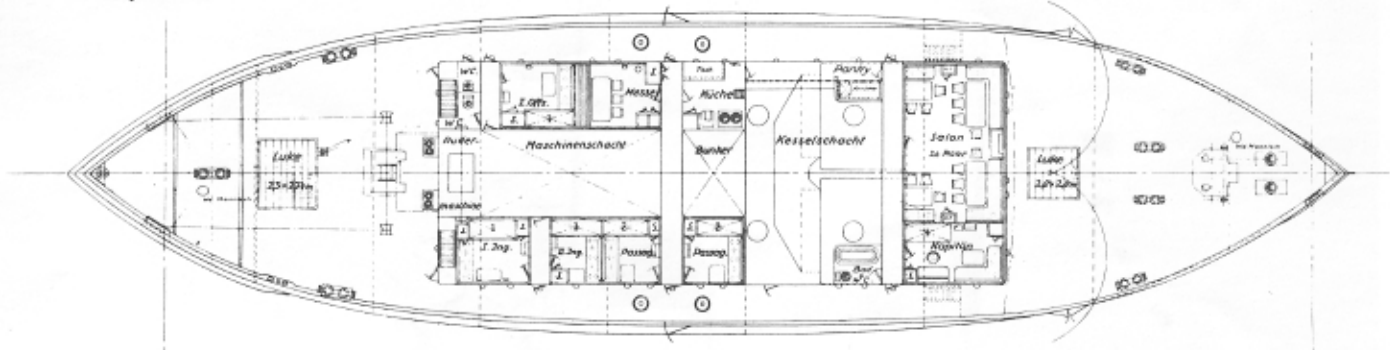


**Neubau 769**  
**Eisbrecher „Stettin“**  
 Maßstab 1:200

Länge über Alles ..... 51,75 m  
 Länge zu den Laten ..... 46,05 m  
 Größte Breite auf Spanten ..... 13,40 m  
 Seitenhöhe ..... 6,45 m  
 Größter Tiefgang, hinten ..... ca 5,40 m



Baujahr 1933



ankerspil, agterforhalingsspillet samt romaskinen er dampdrevet.

Skibet har stort set samme udseende som ved leveringen, dog er formasten nu forsynet med en trebens-radarplatform, ligesom de oprindelige redningsbåde af træ er erstattet af kunststof-redningsbåde med tilhørende moderne davidder. Skibet er naturligvis nu også forsynet med moderne radioanlæg.

Apteringen er også bibeholdt i stilen fra trediverne. Fyrbødere og matroser bor i to 6-mands kamre agten for maskinrummet på mellemdækket, bådsmanden, tømmersmanden og maskinassistentene i 2-mands kamre. Oprindelige havde man 20 mands besætning, og der kunne da medtages 4 passagerer. I salonen er der plads til 26 personer.

»Stettin« deltog i marts 1945 i evakueringen af flygtninge fra de østlige områder. Umiddelbart før kapitulationen afsejlede det med 500 soldater fra Rügen og satte kursen nordpå for ca. 5. maj at nå Københavns red med næsten tomte bunkers. Her overtog det fra en tysk fragtdamper et mindre kvantum brunkulsbriketter og med en af de andre isbrydere »Preussen« på slæb - dette skib var fuldstændig udgået for brændstof, men til gengæld overfyldt med flygtninge - dampede man atter afsted og nåede 11. maj til Kielerbugt. Undervejs havde man brugt lastrumsbeklædningen, bundbrædder og hvad ellers man kunne finde af træ til at supplere briketterne med.

Skibet kom således i vesttysk besiddelse, og da det ikke blev krævet som allieret krigsbytte, kom det allerede i brug igen i vinteren 1945-46, hvor »Stettin« gjorde tjeneste på Elben mellem Hamburg og Elbe-1 fyrskipet. I senere vintre arbejdede det også i Kielerkanalen, på Kielerfjorden og i den vestlige del af Østersøen, indtil det udrangeredes i august 1981, først og fremmest fordi man ikke mere kunne opdrive tilstrækkeligt med professionelle fyrbødere til fortsat fart.

Det var beregnet, at »Stettin« skulle sælges til ophugning for en pris af DM 106.000, men flere lokale skibsfartseksperter støttet af maritime kredse gjorde i andragender den Schleswig-Holstenske regering opmærksom på skibets store kulturelle værdi og fremhævede bl.a. også, at det var det sidste tyske, søgående, kulfyrede dampskib, hvilket førte til, at skibet virkeligt blev erklæret for nationalt kulturminde og dermed ikke måtte ophuges, ligesom det kunne modtage tilskud fra den tyske stats kulturfonds.

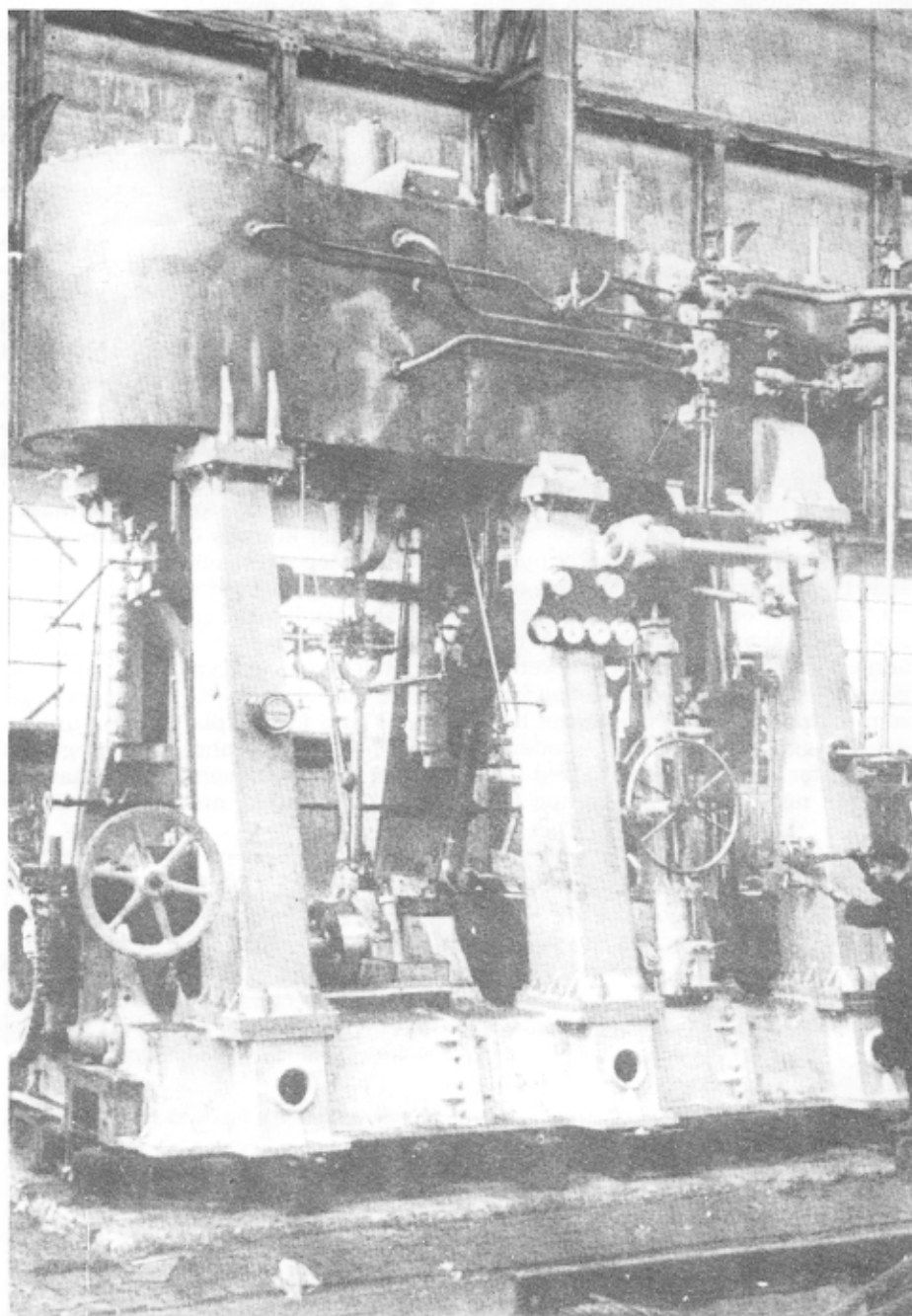
Allerede 21. august 1981 stiftedes da spontant den støtteforening, som nu ejer skibet med forpligtelse til at vedligeholde det og i størst mulig udstrækning sætte det i fart i sommertiden. Ejerforholdene var ved skibets udrangering ret komplicerede, og først den 6. 12. 1982 kunne foreningen underskrive det endelige overtagelesdokument. I mellemtiden havde man opnået tilladelse fra Blohm & Voss værftet i Ham-

burg til foreløbig at oplægge skibet der, og efter at der var udarbejdet omhyggelige konserverings- og ombygningsplaner, blev restaureringsarbejdet begyndt den 4. 2. 1982.

Det var en selvfølge, at skibet i størst mulig udstrækning skulle bevares i dets oprindelige skikkelse, men man ofrede dog den primitive fyrbødermesse samt 1. styrmands kammer til at skabe opholdsrum for en permanent ombord værende skibsforvalter. Agterlasten blev etapevis ombygget til et isoleret museumsrum med opvarningsmulighed, der er taget endeligt i brug i august 1985 som museum omfattende diverse malerier, skibsmodeller, dokumentarfotos, kort, tegninger og skibstekniske genstande. Det er planen med tiden at opbygge en yderligere museumsafdeling i forlasten, idet

mellemdækket samtidig inddrages til samme formål.

»Stettin« har nu fast liggeplads ved Skandinavienkajen i Travemünde, og når skibet ikke sejler, er ovennævnte museum åbent om sommeren fra 10 til 18 og om vinteren fra 10 til 12 og fra 14 til 16. Mange af vore medlemmer kommer sikkert af og til til Lübeck/Travemünde, og et besøg om bord i »Stettin« må da være en selvfølge for »veteranskipperne«.



# På slæbetogt med »Bjørn« i 1947

Efter at have sejlet i Ø.K.'s motorskibe i ca. 1.1/2 år, kom jeg i foråret 1947 med De Forenede Bogserselskabers slæbebåde som fyrbøder. Jeg havde kun været der et par dage, da jeg en aften – efter at have sejlet med »Mjølner« hele dagen – fik besked om at gå om bord i »Bjørn«, som F. B. havde chartret til at slæbe olielægteren »Veritas V« til Kyndby. Det blev den værste tur – med hensyn til slæb i ordets bogstaveligste forstand – jeg nogensinde har været ude for.

Vi var 2 fyrbødere, som skulle gå vagt side om side, som vi kaldte det. 4 timers vagt og 4 timers frivagt. Jeg fik den første vagt fra 20 til 24.

For dem som ikke kender »Bjørn«, kan jeg nævne, at fyrpladsen og maskinen var ud i ét. Kun én kedel med 2 fyr. Når man tager i betragtning, at vi ikke fyrede med olie, ej heller med rigtige kul, men med amerikansk jord, kan man forstå, at det blev et ekstra slid, når der kun var lidt plads at arbejde på.

Efter krigen var der meget lidt kul i Europa; derfor blev der købt store mængder kul fra Amerika, og de kul havde en meget lille brændværdi. Da jeg overtog vagten, var det ene fyr brændt dejligt ned og slået reglementeret over, og jeg kunne, som sådan, hurtigt rage de kolde slagter ud. Men inden jeg var færdig med at rense det første fyr, var damptrykket faldet fra 13 kg, som var arbejdsstrykket, til 12 kg, og efter at have rensat det andet fyr så jeg, at det var faldet til 11 kg.

Nu skulle man tro, at med 2 nyrensedede fyr ville trykket hurtigt stige igen, men det blev en gammel løgn. Jeg forstod det ikke: dæmperne var fuldt åbne, luftventilerne stod i vindretningen, og jeg havde slejset, raget og fyret, som man skulle, men lige meget hjalp det. Nu gjorde jeg det, en fyrbøder altid gør, for at lade fyrerne få fred til at brænde rigtigt igennem. Jeg tog feje-

kosten og gennemfejede hele fyrpladsen. Derefter undgik jeg såvidt muligt at åbne fyrdørene. Det vil sige, frem for at slejse brugte jeg syvtallet. Det er en ristekniv, som man fra askegraven trækker mellem ristene for at skabe luft til fyrerne. Men uanset hvad jeg gjorde, så steg trykket ikke. Nu var jeg udmærket klar over, at det var kulene, der var noget galt med og ikke mig. Jeg havde aldrig før haft besvær med at holde steam, men det var maskinmesteren ikke klar over, for uden videre stod han nede ved mig og skældte og smældte over, at der ingen steam var. Jeg var efterhånden så sulten, tørstig og træt, at jeg ikke orkede at diskutere med ham. Jeg havde jo fyret »Mjølner« hele dagen, og havde nu slidt som et lille asen i fire timer, og det uden at få vådt eller tørt siden om eftermiddagen.

Da jeg kl. 24 blev løst af, tog jeg mig en hurtig rundvask og smed mig udmattet på køjen, hvor der heldigvis var en madras; køjetøj var der ikke noget af. Kl. 4 om morgenen begyndte det hele forfra. Indædt bandede jeg stille for mig selv, medens jeg tænkte, hvad i helvede jeg også skulle på den galej. Men da jeg lige var kommet hjem fra langfart og var nygift, og som sådan gerne ville være i hjemlige omgivelser, turde jeg ikke sige nej til at tage denne tur.

Var mit raseri over ikke at kunne holde steam med de forbandede, amerikanske kul stor, så blev det ikke mindre af, at maskinmesteren igen kom og bebrejdede mig for ikke at have nålen på den røde streg. Nu sagde han til gengæld, at jeg kunne følge med op og se maskinjournalen. Der ville jeg kunne se, at min kollega på 24 - 4 vagten havde haft topsteam hele tiden, og han skulle også passe maskinen, da der kun var én maskinmester. Nu følte jeg det ligefrem, som om han håned mig. Det var med et usandsynligt slid, jeg lige før vagtskifte fik nålen på den røde streg.

Kl. 9.00 var vi Kyndby, og aldrig så snart var vi fortøjet, før jeg skyndte mig i land for at købe mad og drikke. På vejen til købmanden kom jeg til at følges med matrosen fra »Veritas V«, som også skulle proviantere. Under

vor spadseretur spurgte han mig, hvorfor vi næsten lå stille på 12 - 4 vagten om natten. Jeg stod pludseligt bomstille og stirrede på ham, så udbrød jeg: »Hvad Satan er det Du siger, sejlede vi ikke på 12 - 4 vagten i nat?«. »Nej«, sagde han, »jeg havde udkik på lægteren, og ind imellem var slæbetrossen så slap, at jeg var bange for, at vi skulle sejle ind i »Bjørn«. »Det er det bedste, jeg har hørt«, sagde jeg og forklarede ham, hvad jeg havde været ude for på de to vagter, jeg havde haft. Med ét blev jeg klar over, at jeg alene havde slæbt »Bjørn« og lægteren til Kyndby. »Og nu kan du tro«, sagde jeg videre, »at der er lagt i kakkelovnen til maskinmesteren, når jeg kommer på vagt igen«. Min glæde over det, jeg havde hørt, og dermed min skadefryd var så stor, at det var med en glubende appetit og en pragtfuld tørst, jeg åd og drak, da jeg igen kom ombord.

Lægteren var udlosset til middag, og på min vagt fra 12 til 4 om eftermiddagen dampede vi igen mod København. Begge fyr var blevet rensat, medens vi lå stille i Kyndby, men det til trods gik jeg hurtigt igang med at rense fyr igen, netop for så hurtigt som muligt at få sagt tak for sidst til maskinmesteren. Det lykkedes også til fuldkommenhed, for samtidig med at jeg rensede fyr, satte han koldt vand på kedlen, hvilket betød, at trykket faldt betydeligt hurtigere end på de foregående vagter. I kulbrændere har det gennem tiderne altid været kutyme, at der ikke blev sat vand på kedlerne, medens der blev rensat fyr. Hans vandpåsætning bevirkede samtidig, at trykket faldt helt ned på 10 kg. At det var en tanketorsk fra maskinmesterens side, var jeg ikke i tvivl om, men det var det ikke, da han råbte fra maskinrummet, at nu var der faneme ingen damp igen. Aldrig så snart havde han sagt det, før jeg kylede fyrspaden hen foran ham, medens jeg råbte: »at nu kunne det den onde galeme være nok, og nu ville jeg se maskinjournalen fra om natten, da jeg havde frivagt, og nu var det ikke, hvor højt damptrykket havde været, men hvor mange omdrejninger maskinen havde gået«. »De har ikke noget krav på at se nogen journal« svarede han nervøst. Da han havde sagt det, skreg jeg: »at nu havde jeg kastet handsken – eller spaden – og nu var det op til ham, om han ville samle den op, jeg gjorde det i hvert fald ikke før, han højt og helligt lovede at sætte maskinen ned i omdrejninger, når jeg arbejdede i fyrerne«. Om han blev flov, ved jeg ikke, men han gik roligt hen og tog farten af maskinen. Hånligt og triumferende samlede jeg spaden op og gik ned på fyrpladsen. Nu kunne jeg slutte min sejlads med S/S »Bjørn« på én for en fyrbøder værdig måde.

Med fuld fart og nålen på den røde streg dampede vi sent om aftenen ind i Københavns havn. Mit slæbetogt med den gamle »Bjørn« var slut.

Svend Borg fhv. søfyrbøder

## 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