

Dansk Veteranskibsklub

Medlemsblad for Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse
Maritimt tidsskrift. April 1987



S/S »Skjelskør« i Omø Havn 1916
Billedet er skænket fra: Carl Schmidt's Samling.

Formanden siger:

Det har altid været vor klubs grundprincip »at sætte tæring efter næring» – eller sagt på en anden måde – ikke at sætte os i gæld i et forsøg på at opfylde foreningens målsætning.

Dette har været muligt takket være en lille men yderst aktiv del af vore medlemmer, der ved deres utrættelige arbejdsindsats og interesse har skaffet et grundlag for en fortsættelse og udvidelse af vore aktiviteter.

S/S Skjelskør er uden tvivl det største aktiv, vi råder over, og går naturligt nok forud for alt andet. Er skibet ikke sejlklart ved sæsonstart, er situationen kritisk, og alle kræfter plus reserver bliver sat ind på at nå dette, inden forsommerens charterturer melder sig.

S/S Bjørn – denne pragtfulde bugserbåd og isbryder, der er godt og vel tre gange så stor som *S/S Skjelskør*, og som har tjent Randers Havn endnu længere, end vort første skib har haft sit virke i Skjelskør – skal imidlertid ikke blive glemt. Også *S/S Bjørn* får, hvad der kan ydes vel at mærke, når vor lille arbejdsbi er tilgodeset. Vi kunne i denne forbindelse godt bruge lidt flere hjælpere til *S/S Bjørn*, såvel i maskine som på dæk.

Vi kan med nogen stolthed konstatere, at vi i foreningens 23-årige historie ikke har ligget det offentlige til byrde, og det er værd at bemærke, at det maritime kulturhistoriske bidrag er gennemført spontant på privat initiativ – bevares, med velvillig moralsk støtte fra museums kredse her i landet.

Udover de, der har direkte kontakt til foreningen eller de, der har haft lejlighed til evt. at sejle med *S/S Skjelskør*, er vort arbejde nok kun kendt i en begrænset del af befolkningen. Dette bør der rades bod på.

»The tall Ships' race« (se indbydelsen omtalt andetsteds i bladet) afsluttes til næste år i København. I dagene 3.-6. august forventes sejlskibene at ankomme til havnen.

Ved denne lejlighed er det foreningens hensigt at invitere såvel skandinaviske søsterorganisationer som tyske, hollandske og måske også engelske ligestillede dampskibsbesiddere.

Dampskibet er som bekendt første værdige afløser for sejlskibet; i det væsentlige kendetegnet ved at kunne sejle, hvorhen det ønskes, uanset vejrforholdene.

Endnu er der god tid til alle forberedelser samt bidrag, og evt. forslag til færdiggørelse af dampside af denne regatta er meget velkomne.

På bestyrelsens vegne
Asbjørn Stoltze

Ordinær generalforsamling

Den årlige generalforsamling afholdes torsdag den 30. april 1987 kl. 19.30.

Værlose Hovedbibliotek i Multisalen, Ll. Værlose. Adressen: 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, akademiingeniør Søren Thorsøe, driftsleder, maskinmester Knud Larsen.

Efter generalforsamlingen: Roskilde TV: *S/S »Skjelskør«*. Århus TV: »Skjelskør«s sidste sæson på Århusbugten.

Om restaurering: Skibshistorisk konsulent, Morten Gøthche, Handels og Søfartsmuseet.

Såfremt tiden tillader vil den nyeste film om den nyrestaurerede »Hjejlen« blive vist.

Med venlig hilsen
Bestyrelsen

Meddelelser til medlemmerne

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

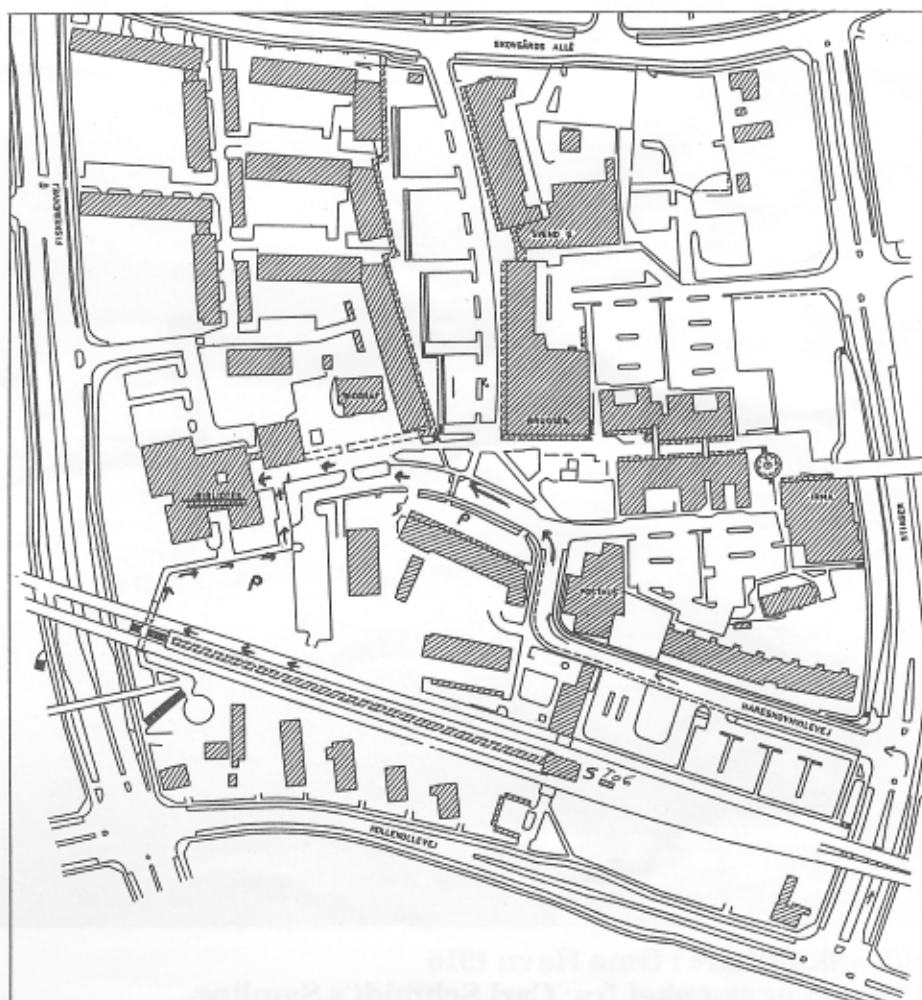
Sommersejlads på Roskilde fjord starter lørdag den 20. juni kl. 14.00 og 15.30 – derefter hver lørdag og søndag på samme tidspunkter med sidste sejlads søndag den 9. august.

Takster for billetter til rundture:

Børn kr. 10,00. Voksne kr. 25,00. Familie kr. 50,00. Chartering af *S/S Skjelskør*: 1 time kr. 2.000,00 derefter pr. sejltid kr. 800,00 og kr. 600,00 pr. liggetime.

Kontingent for 1987:

Ordinære medlemmer	kr. 75,00
Støttemedlemmer	300,00
Livsvarige medlemmer	kr. 2.000,00



Dødsfald

Foreningen havde den 12. oktober 1986 den store sorg at miste et af sine trofaste og aktive medlemmer, maskinist Bent Olsen ved en trafikulykke.

Bent Olsen vil blive husket for sin rolige væremåde, der var kombineret med stor ihærdighed og udholdenhed. Han vil blive husket som den, der altid kom cyklende ud til Holmen, selv i strengt vintervejr, fra sit hjem i Hvidovre.

Bent var meget opfindsom og kreativ. Havde han først fået en ide, blev den ført ud i livet, 100% korrekt, og dette blev blandt andet gjort ved at hente oplysninger på biblioteket, og hvis dette ikke var tilstrækkeligt, på Rigsarkivet.

Han var glad for at fortælle og vise ting, som han vidste andre blev glade for at se og høre om. Der var en oprigtighed i hans fremstillingsmåde, uden at docere, som jeg holdt meget af.

Bent sparede aldrig sig selv og var der straks, hvis han så, nogen trængte til hjælp. Et godt eksempel herpå var den sidste sejltur, Bent havde med »Skjelskør«. Vi var på rundtur med gæster i Københavns Havn, da der fra Langeliniemolen blev iagttaget råb om hjælp. Det viste sig at være en ældre kvinde der lå i vandet og klamrede sig til bolværket. Snarrådighed fra skibsførerens side, og med hjælp fra land blev kvinden bjærget op. Den der var først i land med varme tæpper, trøst, hjælp og anden støtte var Bent. Samme aften blev han selv dræbt.

Bent var diplomat ud over alle grænser. Han holdt sine skarpeste meninger for sig selv og sine nærmeste.

Hans store indsats med restaurering af gamle dampskibe vil blive husket og mindet, da der er mange synlige beviser herpå. Eksempelvis kan jeg nævne



Bent Olsen med sin mor ombord på S/S »Skjelskør«.

vinteren 1984-85, hvor det var hans store fortjeneste at føre tilsyn og kontrol med et nyfremstillet pumpehus til »Skjelskør«s hovedmaskine. Dette arbejde blev udført 100% korrekt, takket være Bents ihærdighed med tegninger etc. Samme år blev cylindre og gliderspejle honet og slebet, hvilket også var et slidsomt arbejde, som han udførte store dele af. I den forbindelse har Bent engang udtalt: »Aldrig har så få, lavet så meget, for så mange«.

For mig at se, er vores forening blevet meget fattigere efter hans bortgang. Jeg savner ham meget.

Gamle arbejdskammerater på Orlogsværftet, besætningerne på dampskibene »Bjørn« og »Skjelskør« udtrykker en dybtfølt tak for hans livsværk, som vi vil søge at føre videre i hans ånd.

Æret være hans minde.

Bent Holbech.

Tanker omkring S/S »Bjørn«

»Hvad skal vi med det skib?« »Kommer det nogensinde ud at sejle?« Sådanne spørgsmål stilles jeg tit overfor, måske mest af nye medlemmer, men desværre også fra andre medlemmer af vores forening.

For det første vil jeg gerne slå fast, at så længe foreningen hedder »Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse«, har vi med hensyn til »Bjørn« nok at gøre. For det vigtigste er at bevare den for eftertiden. Det gælder selvfølgelig også vort andet skib »Skjelskør«. Vi skal hele tiden sørge for at leve op til vores formålsparagraf »at bevare gamle skibe«. Det gælder også i selve restaureringsfasen - at vi ikke bare »nøjes« med at reparere, men virkelig er kritiske med at føre skibene tilbage til det de var, altså udseendet etc. Det skete også i 1978, da »Skjelskør« fik sine gamle store koøjer i salonen tilbage. Sådant må vi hele tiden sørge for at hol-

de stilen og ikke kassere f.eks. gamle beslag med nagler etc. Men jeg ved godt, det er svært, for tiden er knap, og det tager længere tid at udføre tingene korrekt.

Og sådan er det også med »Bjørn«. I 1981 da vi overtog skibet, var der meget der skulle ændres. Sejle kunne det, men heller ikke mere. Der var vigtige ting at rette: Sløre i stævnør på 4,6 mm, styremaskinen var defekt, samtlige dampventiler var defekte, man kunne eksempelvis ikke bundblæse kedlen. Disse ting var af sikkerhedsmæssig karakter og tager tid at reparere. Og hvor langt er vi så kommet, nu seks år efter. Meget langt. Skibet har været i dok, er blevet sandblæst udvendig op til fenderliste, stævnør udtaget, skrueaksel der »kastede« 1,5 mm på konus, er afdrejet og ligger klar i værkstedet. Roret har været løftet og tappene fornyet. Skibet grundet og

malet til fenderliste. Dampventiler til kedlen har været på værksted og er blevet overhalet, det samme gælder den store manøvreventil. Styremaskinen er taget i land, da der var for lidt plads ombord til så stor en reparation. Styrehuset er også taget i land, og et af vore medlemmer har lovet at tage sig »kærligt« af det.

Nye trykforstøvningsfyrrer er anskaffet, da de gamle dampforstøvningsfyrrer var for urentable at køre med, og ligger klar til at blive monteret. Lysmaskinens generator har været i land og er blevet eftersat på el-værksted. Er igen monteret sammen med sin lille dampmaskine. Kedlen er rensat på røgsiden, men mangler vandsiden.

Fordækket er blevet kalfatret og beget, men der mangler at blive udskiftet cirka 60 m dæksplanker, hvilket bliver gjort, så snart skibet kan komme væk derfra hvor det ligger, men problemet

med en bro, der ikke vil op, er årsagen til, at det ikke er blevet til noget endnu. Der er blevet bevilget de nødvendige penge til en tiltrængt overdækning af skibet, da dækket er utæt flere steder. Sidst men ikke mindst er der i efteråret 1986 gjort et stort stykke arbejde med rustbankning og møjnemaling af styrbordside både indvendig og udvendig. Dette arbejde er udført til trods for at der har været nok at gøre på »Skjelskør« også.

Alt i alt ser jeg med fortrøstning frem til den dag, hvor »Bjørn« kommer »under damp« igen. Men selvfølgelig skal der udføres meget arbejde inden da, ikke mindst de elektriske installationer skal efterses, rør skal nedtages i maskinrummet og trykprøves, da det vil være uforsvarligt at starte op, uden at gøre dette. Der skal også installeres Halogen brandslukning, som var et af Skibstilsynets krav ved overtagelsen i 1981.

Men hvis der kommer nye kræfter til, og det er der hermed lagt op til, er jeg sikker på, vi vil nå målet, og dette er meget vigtigt, ikke mindst for os selv: »at bevise vi kan«.

Bent Holbech S/S »Bjørn« i 1944.



Bør »oceangående« efterårsture undgås?

Vi er alle enige om, at det egentlige formål med vor forening er at bevare de gamle skibe, vi ejer, og at behandle dem nænsomt, så også næste generation kan få fornøjelse af dem.

Vi kan vist ikke sige at Skjelskør har fået en særlig nænsom behandling sidst på sæsonen 1986. Det var ganske vist ikke med vilje, vi ikke var nænsomme mod hende, for i al almindelighed har vi magsvejr først i augustmåneden, men sådan var det desværre ikke på vor Gøteborgtur. Faktisk fik vi gennem mange timer ret kraftige søer med meget vand i indenbords, og hun foretog ret så kraftige bevægelser. Jeg tror ikke, nogen af os overhovedet var nervøse under sejlturen, hun bevæger sig jo faktisk fint i hårdt vejr, blot farten er afpasset efter forholdene.

Men! De påvirkninger hele stålkonstruktionen udsættes for under så voldsomme bevægelser, tror jeg i det lange løb er mere, end hun har godt af.

Den årlige Århustur ender også ofte i kuling eller storm, men da den altid foregår i september, kan vi ikke forvente andet, og så ved vi jo, hvordan søen opfører sig omkring Sjællands Odde. Turen i år var da heller ingen undtagelse: Masser af blæst og masser af vand på dækket. Vi konstaterede da, at dækket langs maskinskottet i bagbords side var sunket så meget, at et ventil-

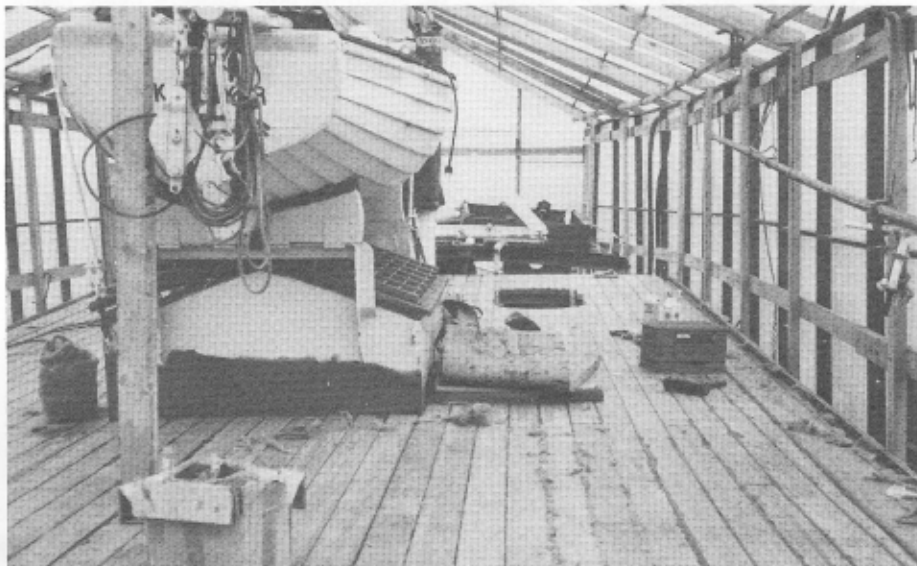
håndtag lige under dækket ikke længere kunne drejes. Der er for os ingen tvivl om, at årsagen til misseren skal søges i de voldsomme bevægelser og den megen vand, der hårdt slås ned i dækket. Selvfølgelig risikerer vi altid rå sø, så snart vi stikker uden for sund og fjord, men risikoen er givet værst hen mod efteråret.

Jeg tror såmænd ikke, der er nogen umiddelbar fare for skibet under sådanne ture, men alligevel vil jeg anbefale, at vi for eftertiden undgår »oceangående« ture hen mod september, med andre ord: Stop for Århusturen.

Niels Boserup Olsen

Maskinmester Kristian Køhler skriver:

Det knager i alle sammenføjningerne på vort gamle skib, når vi går ud så sent på året som til Århus Festuge, der ligger fast i den anden uge af september, hvor søen ikke er helt rolig – eller rettere så urolig at den slår ind på hoveddækket så hårdt at dette står på kedelens amatør, så det ikke kan betjenes. Det gamle skib har absolut ikke godt af den lange sørejse. På turen til Århus må 8-10 mand bruge 6 døgn. Flere af os stiller også spørgsmålet: »Hvor længe kan Skjelskør holde til det?«.



Dæk på S/S »Skjelskør«.

Ny skorsten og nye kedelrør på S/S Skjelskør

Omkring årsskiftet 86-87 fik skibet ny skorsten. Denne udskiftning skete sidste gang i 1966. 20 år gik, før korrosion forårsaget af den svovlsyreholdige sod gjorde det nødvendigt.

Med stor velvilje fremstillede »Jord- og Fjernvarmeentreprenørerne« i Roskilde skorstenen af Corten stålplade, og »Skandinavisk skorstensmontage« foretog montering og fornyede samtidig spjældet i røgaftrækket.

I februar-marts 1987 er samtlige kedel- og stagrør på skibets kedel udskiftet.

Denne alvorlige, men nødvendige reparation, blev besluttet, da der i 1986 blev konstateret tæring på et rør, der resulterede i brud, så en afproving var nødvendig for at kunne fortsætte sejladsene.

Siden 1963, da foreningen overtog skibet, er der ikke foretaget rørreparationer.

I skibets tilsynsbog er der noteret udskiftning af et rør i 1959.

Den skotske marinekedel er jo som bekendt bygget af Carl Andersens Jernstøberi og Maskinfabrik i 1915 og udført med nittede svøb og endebunde og med et nitted forbrændingsrum. Kedelkonstruktionen er forsynet med 11 iskruede stagrør og 44 valsede kedelrør. Den totale kedelflade er 33 m², og ved et driftstryk på 10 bar kan kedlen yde cirka 800 kg damp.

Foreningens henvendelse til kedelfabrikant Henning Thorsen, Firmaet Heto i Rødovre, om hjælp og faglig ekspertise blev mødt med stor velvilje og blev udført med stor faglig dygtighed.

I samråd med Statens Skibstilsyn blev der givet tilladelse til at svejse stagrørene for nødvendig styrke og valse samtlige rør for tæthed. Rørene blev fjernet af to omgange for at undgå forskydning af rørpladerne.

Da kedlen ikke er tilgængelig med monterede rør, kunne den for første gang inspiceres grundigt på vandsiden.

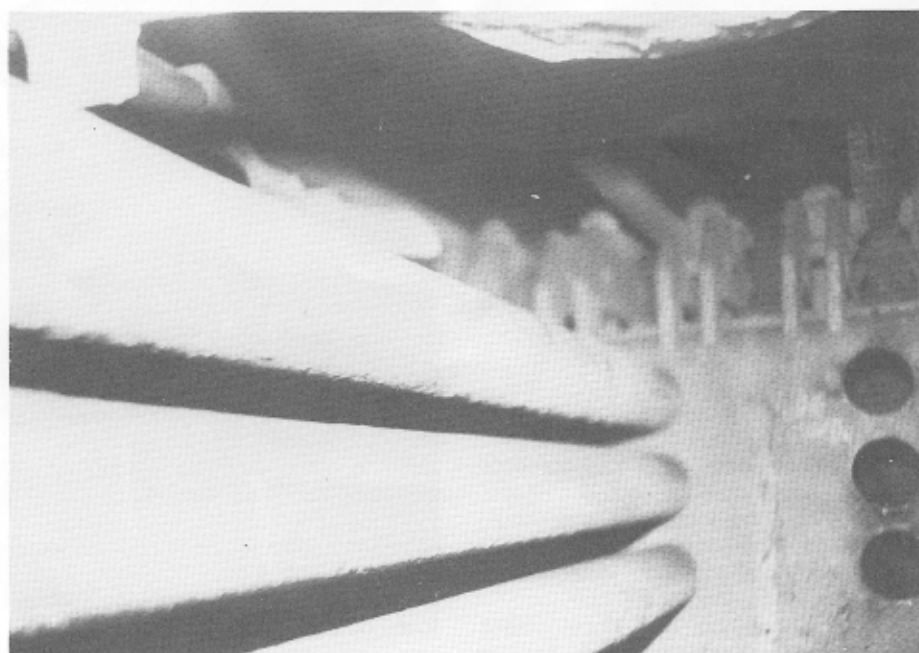
Det viste sig, at kedelsvøb og forbrændingsrum er i særdeles fin stand med få tæring, der er af en sådan karakter, at de er uden betydning for kedlens videre drift.

Med nye kedelrør, nyt aftræk og røgkasse kan vi se frem til en årrække, hvor kedlen ikke skaber problemer for »Skjelskør«s sommersejladser.

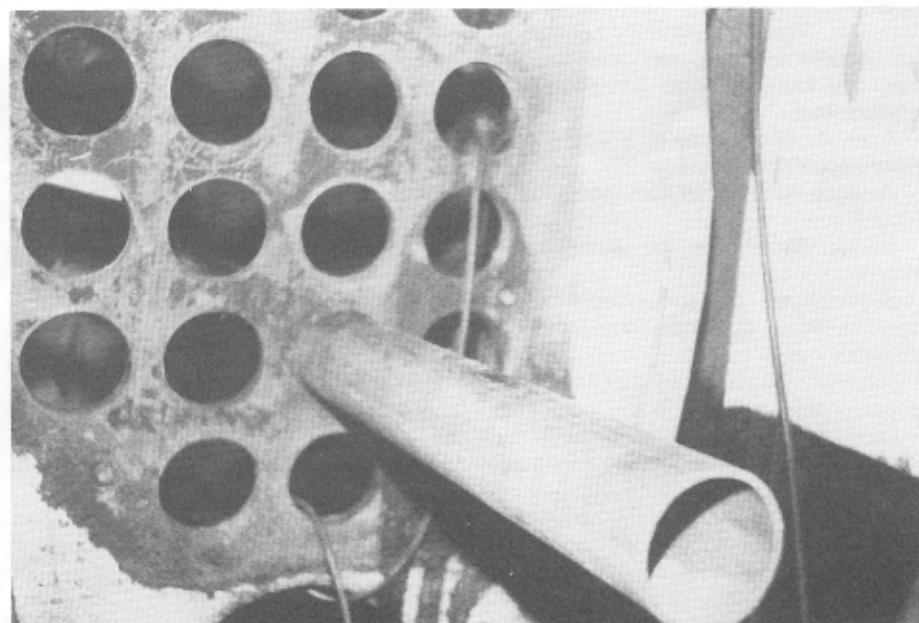
sign. Erik Ottow



Det er trange forhold at arbejde under.



De gamle kedelrør med tæring og kalkbelægninger.



Et af de nye kedelrør monteres.

Julle siger:

En hjertelig tak til alle, som var med til at gøre min 80 års dag uforglemmelig.

Tak for god mad – fest og gaver.

Undskyld sene tak, men navne og adresser var mig ukendt.



Fra Logbogen

Efter et ualmindeligt hårdt restaurerings- og klargøringspres påbegyndtes sejladsen på Roskilde Fjord:

Risø ville atter i år vise deres udenlandske gæster Fjorden.

Jutlandia Veteranerne ville mødes til søs.

»Julles« 80-årsdag blev fejret – også med at bjerge en yngre mand, der var kærtret med sin jolle.

Roskilde lokal TV sætter en god film om Skjelskør og dets besætning. Bjergede en dreng, der var kærtret med sin Europa Jolle. Lyngby Radio underrettet

August: Mester Axel Weng og fru Ellen fejrer Guldbryllup

August: Afsejler til Gøteborg til Tall Ship Race.

I uge 35: Sejles for Københavns Havn.

September: Bygningsfredningsfonden fik sejlet Miljøministeren til Trekroner.

I uge 37: Til Århus Festuge for sidste gang.

Oktober: Lå uge 43-44-45 på Helles Værft, hvor Sonningfonden besøgte skibet med donation for øje.

1. November: Trælastkompagniet chartret skibet og lovede træ til hoveddæk på S/S »Skjelskør« samt brodæk til »Bjørn«.

December: Skibet atter overdækket. Hoveddæk brudt op.



Ellen og Axel Weng d. 9. august.



Roskilde Jægerkorps d. 9. august.

Skjelskør's tur til Gøteborg

10.-17. august 1986 i anledning af Kap Horn-stævne

Bestyrelsen havde besluttet, at Skjelskør skulle til Gøteborg under det store stævne, mest for at vise flaget over for de gamle Kap Horn-skipperne, men også for at en del af de folk, der i løbet af året ofrer ferie og fritid for at arbejde på og sejle med Skjelskør, skulle have en »ferietur«, og det blev en oplevelsesrig tur, som vi alle vil huske resten af vort liv.

Amicale Internationales Des Capitaines Au Long-Cours Cap Horniers

AICH - med hjemsted i Saint Malo havde besluttet at afholde sin Verdens Kongres 1986 i Gøteborg, på grund af at The Cutty Sark Tall Ships Race havde opløb og mål i Gøteborg, og forordet til det svenske program for Kongressen sluttede med:

Let it be the aim of this Congress to convey the spirit of Saint-Malo to all the youngsters competing in the Cutty Sark Tall Ships Race. The achievement of this aim shall be the Goal of this Congress.

Kap Horn-stævnet havde samlet 322 gamle Cap Horn-skipperne og 302 kvinder, hvoraf de fleste var skipperkoner, og mange af dem havde også rundet Kap Horn. Der var stævnedeltagere fra hele verden, fra Skandinavien i nord til Australien og New Zealand i syd, og på kajen så man mange stoute, gamle langskæggede Kap Horn'ere kigge forlokket på de flotte fuldriggere og barker i havnen.

Sail Training Association

- STA - er en organisation med hjemsted i London og har som formål at arrangere kapsejladser for skoleskibe. STA har siden 1956 arrangeret kapsejladser for skoleskibe hvert andet år. For nogle år siden løb STA ind i økonomiske vanskeligheder, der nær var endt med totalforlis. Nødsignal blev opsendt og blev heldigvis observeret af »Cutty Sark Scots Whisky«, der trådte til som sponsor og gav vind i sejlene. Den begyndte som en laber bramsejlsbrise, men nu blæser der en stiv mærsesjulsuling, og som tak har kapsejladserne siden været benævnt Cutty Sark Tall Ships Race.

Det skal også nævnes, at »tall« i denne forbindelse ikke refererer til maste-højden, men derimod til at skrogets »over all« længde (ikke længde i vandlinjen) er mindst 30 fod (9,14m). Det mindste skib i kapsejladserne havde en o.a. længde på kun 10 m. Deltagerantallet i kapsejladserne bliver større og større, og nærmer sig nu stærkt grænsen for, hvad der er organisatorisk og praktisk muligt at gennemføre.

I 1986-kapsejladserne var der tilmeldt 110 skibe, hvoraf langt størstedelen

mødte til start og gennemførte. Største skib var den russiske 4-mastede bark »Sedov« på 121,9 m længde, 57 m højde o.v., 3500 kv.m selareal og 276 mand. Mindste skib var den tyske »Swanti« på 10 m længde, 14 m o.v. og 4 mand. Ældste skib var den norske »Colin Archer« fra 1893. Der deltog 2 fuldriggere, 4 barkskibe og 1 brig. Polen var største deltager med 24 skibe, Bulgarien deltog kun med 1 skib, men vandt kapsejladserne. For at anskueliggøre arrangementets størrelse kan jeg nævne, at det hele startede i Delfzijl den 9. juli, Newcastle 15.-19. juli, Bremerhaven 24.-27. juli, Larvik 1.-14. august og Gøteborg 10.-14. august.

Søndag den 10. august, efter at sidste rundtur på Roskilde Fjord var afsluttet, mødte hele Gøteborgbesætningen op, bunkrede og provianterede; kl. 18.20 forlod vi Roskilde havn for sidste gang i år og påbegyndte rejsen mod Gøteborg. For første gang skulle vor nye AP-navigatør vise sin formåen, og det skulle vise sig, at den fuldt ud indfrie vore forventninger. På vejen ud af fjorden blev bestemmelse sat ind i betjeningen af AP'eren og i brugen af brugsanvisningen, og på hele rejsen blev der iøvrigt eksperimenteret med indstilling og brug af de mange funktioner. Sjældent har Skjelskør fulgt en så lige kurslinie over grunden i Kattegat og sjældent er der så hurtigt blevet korrigeret for en afvigelse fra kurslinien. Lidt før middag den 11. august havde vi Lilleland om Bb. og påbegyndte så småt skærgårdssejladser, og ved aftentid lå vi fortøjet ved Skeppsbrokajen lige i Gøteborgs centrum og et par hundrede meter fra Stenpiren, hvor Bohuslän har fast liggeplads.

På turen ind gennem havnen fik vi et godt indtryk af, hvad vi kunne vente os i de nærmeste dage. Et mylder af mindre sejlskibe og småbåde i havnen, og fuldriggere og barkskibe langs kajerne, alle med signalflag over top; hele havnefronten festklædt og et mylder af mennesker og biler, ikke mindst hvor vi havde lagt til, idet det viste sig, at det netop var et sted hvor folk promenerede. Selv om det var sejlskibene, der var det store trækplaster fik vi vores del af opmærksomheden og høste mange anerkendende ord om vort gamle, velholdte skib.

Straks vi havde lagt til kaj etablerede vi forbindelse med Bohuslän, fik til-ladelse til at anvende deres telefon samt benytte deres badeværelse, hvilket var af stor betydning for den del af besætningen, der boede om bord.

Tirsdag og onsdag benyttede vi til at aflægge besøg om bord i forskellige skibe, for eksempel besøgte vi Georg Stage, ligesom en del derfra besøgte os. DFDS's gamle skoleskib, den 4-mastede bark Viking, har fået sit otium som museums-, udstillings- og restaurationsskib i Gøteborg havn, og blev selvfølgelig grundigt beset.

Medejeren af en gammel dampdrevet slæbebåd, som kom langs siden af os, inviterede os til at komme om bord på S/S Marieholm, en gammel »Svenska Amerika Linien«-passagerbåd, der nu lå som restaurationsskib ved samme kaj som os. Han var maskinmester og forhyret til at vedligeholde maskinen om bord. Marieholm ejes af et anpartsselskab, cirka 80 forretnings- og industrifolk, der forpagtede båddæk og salonen ud til en restauratør. De havde indrettet mellemdækket særdeles



luksuriøst med konferencelkokale, saloner, luksuskahytter, svømmebassin og sauna til brug for anpartshaverne, så de hver især disponerede over mellemrækket 3-4 dage årligt til egne konferencer, generalforsamlinger o.lign.

Bohuslän sejlede hver aften rundt i havnen og skærgården. Vi var så heldige at blive inviteret med på en rundtur; der var totalt udsolgt med 300 passagerer, hvoraf mange spiste om bord. Hele restaurationspersonalet var også frivillige, mange af dem koner og børn til dæks- og maskinbesætningen. Imponerende at det kan lade sig gøre i så stort omfang.

Iøvrigt imponerede vi besætningen på Bohuslän ved at afholde et aftenselskab for dem på Skjelskør med en ud-søgt middag, tilberedt af Erik Ottow og elegant serveret af Poul Boserup, et team der iøvrigt på en stor del af rejsen også sørgede for den øvrige besætnings forplejning.

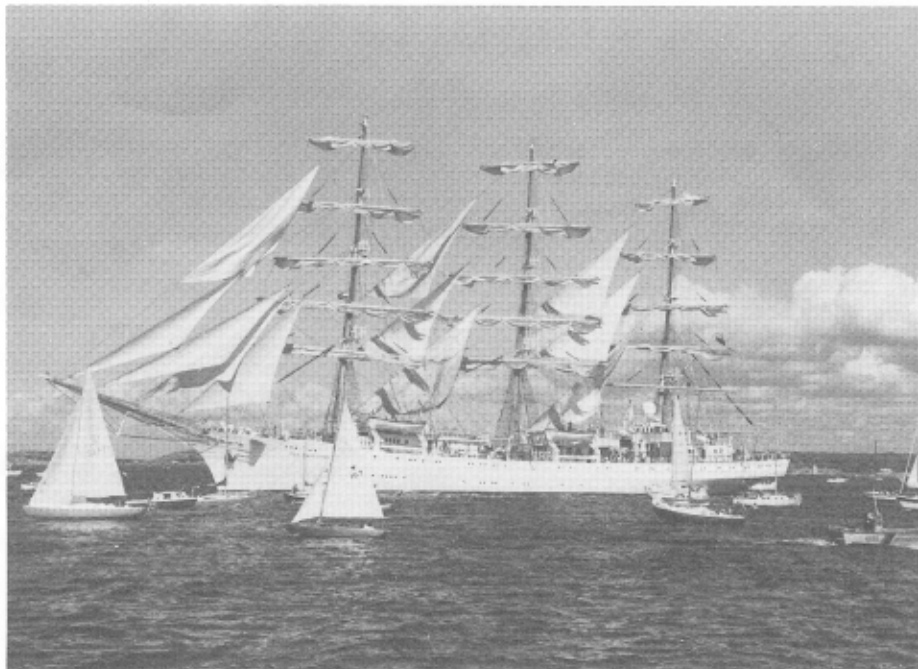
Torsdag den 14. august fra kl. 10.00 til kl. cirka 14.00 var der »Parade of Sail«. Det foregik på den måde, at hver af de 12-13 største sejlskibe efter tur anførte sin flotille af de mindre deltager-skibe ud gennem havnen og skærgården. I forvejen havde vi lagt os ud i skærgården med fuld damp på kedlen, således at vi på behørig vis kunne salu-tere de afsejlede skibe. Georg Stage var et ualmindeligt smukt syn ved afsejlingen med samtlige sejl sat og vindfyldte allerede inde i havnen.

Stena Line havde inviteret samtlige Kap Hornere om bord i Kronprinsessan Victoria og lagt sig for anker ude i skærgården. Vi havde bemærket en stor ballon med gondol, og på siderne tydeligt mærket Danmark, der svævede i nærheden af Kronprinsessan Victoria, og lige da Georg Stage passerede lod man fra cirka 100 m højde et stort dannebrog dale ned. Et betagende syn for en dansker!

Hele afsejlingsceremonien var et syn, ingen af os havde set magen til før og sikkert aldrig får at se igen. Samtlige skibe med fuld sejlføring helt inde fra havnen. 10.-15.000 både i alle størrelser og af alle slags i skærgården for at sige farvel til gæsterne, og langs kysten og på næsten alle åer og holme i skærgården var der vinkende mennesker, i reportagerne anslået til et antal af 200.000.

Vejret havde under vort ophold været ret ustadigt, og ved afsejlingen fredag den 15. august begyndte vinden at tiltage fra vest og sydvest, ikke den heldigste retning for os. Da vi var kommet klar af skærgården og fik Skagerakvandet ind lidt foran for tværs om styrbord, kraftig sø, stærk slingerage og meget reduceret fart, besluttede vi at vende om og returnere til Göteborg.

Vejrudsigten for de nærmeste dage: Stiv vestlig kuling til storm. Da en del af besætningen skulle på arbejde mandag morgen, rejste de med toget hjem, og tilbage var 4 dæksfolk og 2 maskinfolk, som var indstillet på at tage skibet hjem, når vejret tillod.



Lørdag formiddag fik vi besøg af en herre, der præsenterede sig som Detlev Luckmann, Schriftführer, Förderverein Eisbercher Stettin. Vi fik en længere snak om veteranskibe, og han gjorde meget ud af at forklare deres dårlige økonomiske situation, som ville gøre det meget vanskeligt for dem at sejle så langt som til Randers i 1987, og foreslog København som mødested. Jeg redogjorde for vore grunde til at holde stævnet i Randers, og sagde at vi ikke umiddelbart kunne ændre dette. (Jeg har senere været i Lübeck og om bord i Stettin og besætningen der håbede at vi ville ses i København, så de håber tilsyneladende fortsat på, at stævnet afholdes der.)

Lørdag middag lød vejrudsigten på,

at vinden hen mod søndag aften ville gå i nord og aftage lidt, den tilbageværende besætning besluttede da at gå hjemover. Cirka kl. 15.00 afsejlede vi igen, og da det omkring midnat i hvert fald ikke var blevet bedre vejr og skibet arbejdede hårdt i søen, besluttede skipper at reducere farten og dreje op mod søen, og i cirka 10 timer holdt vi den gående på SV-lig kurs med 1 1/2 til 2 knops fart. Næste Way point på AP'eren var Kullen, så vi havde hele tiden en sikker positionsbestemmelse og kurs og distance til Kullen, og da vinden ved 10-tiden søndag løjede af, satte vi kurs mod Kullen, og omkring kl. 21 forløjede vi på Holmen.

Niels Boserup Olsen

1988 Tall Ships' race TSR – in Copenhagen

Den internationale organisation, the Sail Training Association, der har hovedsæde i England, arrangerer hvert år kapsejladser og sammentræf af sejl- og skoleskibe.

Formålet er blandt andet at bringe unge mennesker af forskellig nationalitet sammen, for derved at fremme den internationale forståelse.

For de havne, som skibene i forbindelse med arrangementerne besøger, er det en meget stor begivenhed med tusinder af tilskuere.

I 1987 er der tilrettelagt en sejlads: Kiel, Norrköping, Stockholm og Rønne. Sejladsen begynder i Kiel den 24. juni 1987 og slutter med et ophold i Rønne i dagene 16. til 18. juli 1987, hvor det forventes, at Hans Kongelige

Højhed Prinsen vil forestå uddeling af præmier.

I 1988 er der tilrettelagt en sejlads: Karlskrona, Helsingfors, Mariehamn og København. Sejladsen begynder i Karlskrona den 5. juli 1988 og slutter med et ophold i Københavns Havn i dagene 3. til 6. august 1988, hvor der er planlagt et festligt program blandt andet med præmieuddeling på Københavns Rådhus.

Erfaringsmæssigt deltager 80 til 100 skibe, og ligesom i København vil der være store og festlige arrangementer for skibenes besætninger.

KDY

Veteranskibstævne:

Fra den 3.-6. august 1988 vil Northsteam holde stævne i København og samtidig invitere Holland, Tyskland og England med deres dampskibe.

U.A.

Køhalingsblokken til frederikshavnerkutteren »Alvilde«

Træskibsejernes sammenslutnings Pinseregatta blev i år afholdt i Ebeltoft. Der var fremmødt et beskedent antal fartøjer. Grunden hertil var, at det både torsdag og fredag havde blæst godt fra vest, så det kun var de større fartøjer, der nåede frem. En undtagelse var Max Vinner fra Roskilde, der i en lille 16 fods frederikssunds-jolle var smuttet over allerede om onsdagen inden det endnu var rigtig begyndt at blæse.

Mange skibe dukkede først op i løbet af lørdagen. Vejret var godt og præsentationssejladsen forløb fint. Mange skibe var under sejl og særlig godt tog snurrevodskutteren »Jens Krogh« sig ud. Med alle sejl sat beviste den, at et fartøj rigget rigtig op, så kan det også sejle.

Efter præsentationssejladsen fik Per Brandt-Hjerresen og jeg lejlighed til at gennemgå de fremmødte skibe kritisk. Valget var meget vanskeligt, men ved at spørge de forskellige ejere ud om de enkelte fartøjers baggrund lykkedes det at finde frem til det fartøj, der dette år skulle have køhalingsblokken.

Efter generalforsamlingen søndag formiddag blev køhalingsblokken tildelt frederikshavnerkutteren »Alvilde« af Århus. »Alvilde« er bygget i 1897 af Nikolaj Olsen i Frederikshavn. Kutteren ejes idag af Alvildefonden. Fonden består af en gruppe mennesker, der siden 1978 har arbejdet på at få restaureret og genoprigget »Alvilde«. I de første fem år fungerede skibet som ungdomsarbejds-løshedsprojekt i et samarbejde med klienter fra kriminalforsorgen og arbejdsløse fra Århus. Først i løbet af 1985 fik man en fartstilladelse og man kunne begynde at tage ud på kortere togt.

Endelig i 1986 var genoprigningen færdig. Formålet med sejladserne går primært i social og pædagogisk retning, - at få børn og unge, med eller uden sociale problemer, til at fungere sammen.

Oprigningen af »Alvilde«, der er rigget som en Ketch, er meget omhyggelig og korrekt udført og helhedsindtrykket virker rigtigt. Grundlaget for genoprigningen har været yderst spinkelt, idet Alvildefonden kun har haft et enkelt billede af »Alvilde« under sejl; og det ovenikøbet kun en fotokopi. Derimod har de kunnet anvende billeder af tilsvarende fartøjer af samme rundgattede type. Alvildefonden har siden projektets start flere gange været i kontakt med konservator Chr. Nielsen på Kronborg, der var dem behjælpelig med råd og vejledning. Særlig kutteren »Alvilde« havde hans bevågenhed, idet han mente, at der i den lå særlige kulturhistoriske værdier. Der blev ikke bygget særlig mange rundgattede kuttere og »Alvilde« var en af de få, der endnu var tilbage. Brandt-



2. prøvesejlads december 1984.

Hjerresen og jeg havde svært ved at finde egentlige fejl ved restaureringen. Derimod kunne vi henstille til Alvildefonden, at få malet røstjerne i samme farve som skroget og at gøre skandæksriben en lille smule smallere.

»Alvilde« er som nævnt bygget i 1897. Ifølge en notits i Frederikshavns Avis den 31. marts løb der fra skibsbygmester N. Olsens værft i Frederikshavn atter en nybygget kutter af stabelen. Kutteren kostede udrustet 13.000 kr. Den fik hjemsted i Sæby med fiskehandler N. Larsen som bestyrende reder. Af bilbrevet fra 30. april samme år fremgår det, at fiskehandler Niels Peter Carl Larsen, Sæby, ejer kutteren med 5/10 parter. De øvrige fem parter ejes af skipper Frederik Christian Lund og fiskerne Rasmus Rasmussen, Christian Frederik Christensen, Thomas Peter Christensen og Carl Frederik Rasmussen. Kutteren fik registreringsnummeret A-12. »Alvilde« har siden da haft ialt 15 forskellige ejere. I 1903 blev den hjemskrevet i Grenå og fik installeret en 4HK motor. I 1913 blev kutteren registreret i Esbjerg og fik nummeret E-48. Senere i 1930 fik den en større motor på 57 HK og igen i 1961 en motor på 115 HK. Navnet har været ændret mange gange: »Alvilde«, »Marie Sørensen«, »Holmsland«, »Paw«, »Sholli«, »Anna Mose«, »Anna Arndt« og endelig igen »Alvilde«. Skibet har i en kort årrække, fra 1964-1970, været solgt ud af landet.

Det egentlige havgående fiskeri be-

gyndte omkring 1880 med Frederikshavn som basishavn. Opfindelsen af snurrevodet i 1848 fik stor betydning for udviklingen af det danske havfiskeri. Omkring 1880 byggedes de første kuttere i Frederikshavn. Kutterne var på mellem 15-20 tons. I 1885 var der allerede 76 fiskekuttere hjemmehørende i Frederikshavn. Rigningen havde sit forbillede i de engelske fiskesmakker, men skroget var helt igennem dansk. I begyndelsen medførte kutterne store joller til at føre snurrevodet ud med, mens selve indhalingen foregik med håndkraft.

Senere blev dette arbejde afhjulpet med en lille dampmaskine, senere med en lille petroleumsmotor til indhivning af voddet. Det er formentlig en sådan motor »Alvilde« får installeret i 1903. I forbindelse med dette spil på dækket fandt nogle ud af at føre en aksel agterud, der via tandhjul og en kæde drev en skrue ude på agterenden af skibet. Dette arrangement blev populært kaldt en »Cykelskrue«. Omtrent samtidig begyndte man at installere en tilsvarende motor i de store joller, hvilket lettede fiskeriet betydelig.

Meget snart efter blev disse snurrevodsjoller dog overflødiggjort af små snurrevodskuttere med installeret fuldkraftsmaskine og en tilsvarende reduktion af sejlarealet. Disse små snurrevodskuttere, populært kaldet »haj-kuttere«, kunne nu selv sejle voddet ud.

Morten Gøthche

»Fra jolle til dampbåd«

»S/S Thor«

Inspireret af skibsinspektør Poul Barcaha, Troense, som i flere år har sejlet med »Massa Brun«, og som nu er igang med en større dampbåd, begyndte jeg i efteråret 85 efter at have erhvervet et stort gammelt skrummel af en drejebænk, at bygge en dampmaskine af jævnstrømstypen. Maskinen skulle i en 11 fods, 25 år gammel glasfiberjolle.

Jeg fandt ud af, at det at bygge en dampmaskine ikke var så ligetil, så jeg stillede maskinen til side og begyndte på en dampkedel. Kedlen er bygget som en opretstående ildrørskedel med tør fyrboks. Den har 60 stk. 1/2 tomme rør af 37 cm længde, og dens samlede hedeblade er 1,2 m². Flere armaturdele, blandt andet vandstandsglashaner, er hjemmelavet (jeg vidste ikke, at armaturer stadig kunne købes, blandt andet hos Poul Reimers). Kedlens arbejdstryk er 6 kg og den er trykprøvet til 18 kg!!

Da jeg jo ikke havde en passende maskine at prøve kedlen på, kom jeg gennem modeldampklubben i forbindelse med en mand, som havde maskinen (en smuk Stuart-Turner 5a, som kan trække en 20 fods båd) – men ingen kedel. Forsøg viste, at kedlen sagtens kunne levere damp til 5a, men efter at have studeret hans maskine

kunne jeg jo godt se, at det var et stort projekt at lave en maskine.

Jeg var ved at opgive alt om en dampbåd, da jeg inde under hans filebænk fik øje på noget, der lignede noget til en dampmaskine. På forespørgsel om, hvad det der inde var, blev der ledt nogle dele frem. Faktisk manglede der kun nogle småting og lidt drejearbejde, så var der en komplet Kælstrom, Roskilde, 1915. En fin, langsomtgående maskine med 2 tommer boring og 4 tommer slaglængde. Efter nogen snak frem og tilbage købte jeg stumperne, og efter cirka 2 døgn arbejde – faktisk kun afbrudt af et par hospitalsbesøg hos min kone, der var ved at føde – fik jeg maskinen igang. Nu gjaldt det om at komme ud at sejle.

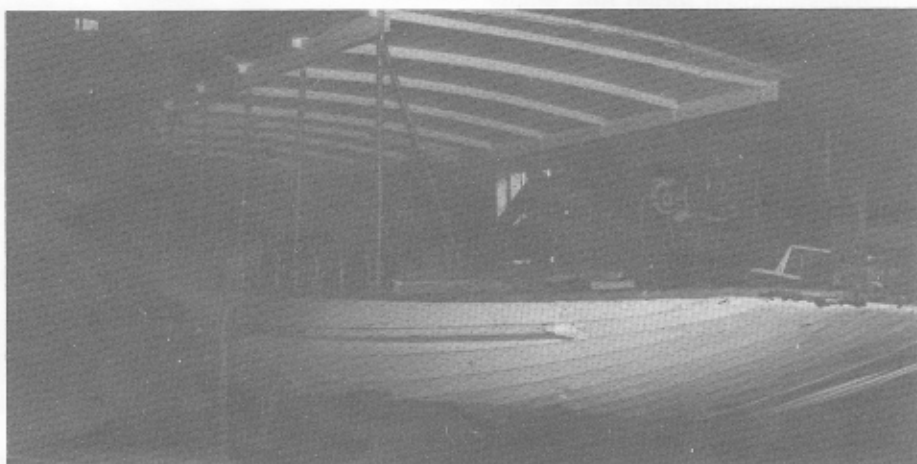
Så det hele blev installeret i min 11 fods jolle og prøvet hjemme på terrassen i et bassin fremstillet til formålet.

Det vil føre for vidt at komme ind på alle de problemer jeg har haft, men nu sejler »Thor« helt fint. Den skyder cirka 3 1/2 knob og bruger cirka 2 kg petrokoks eller kul, eller 7-8 kg brænde i timen.

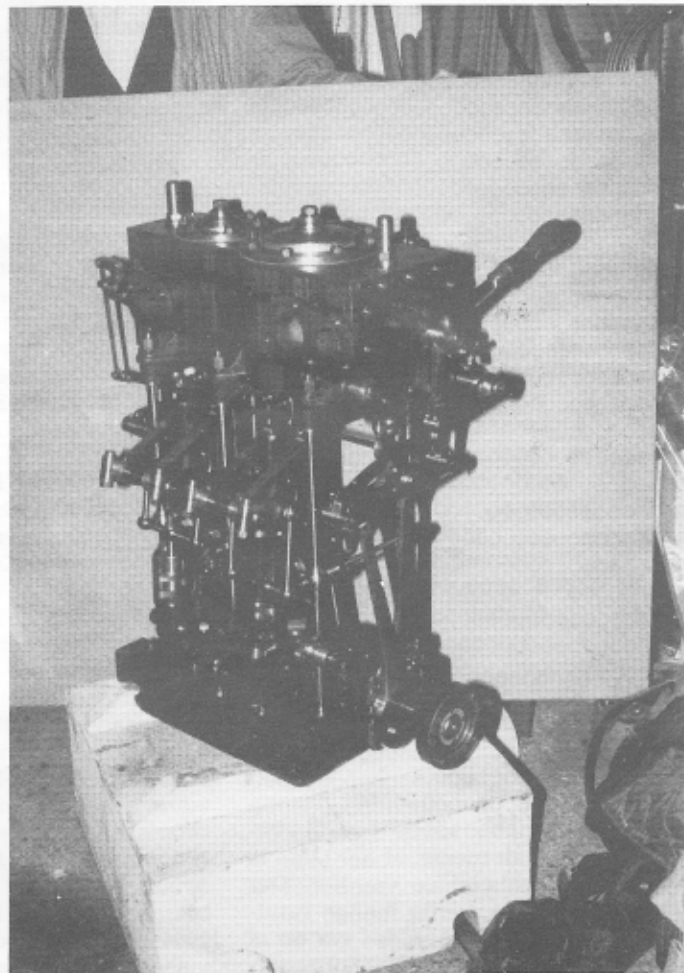
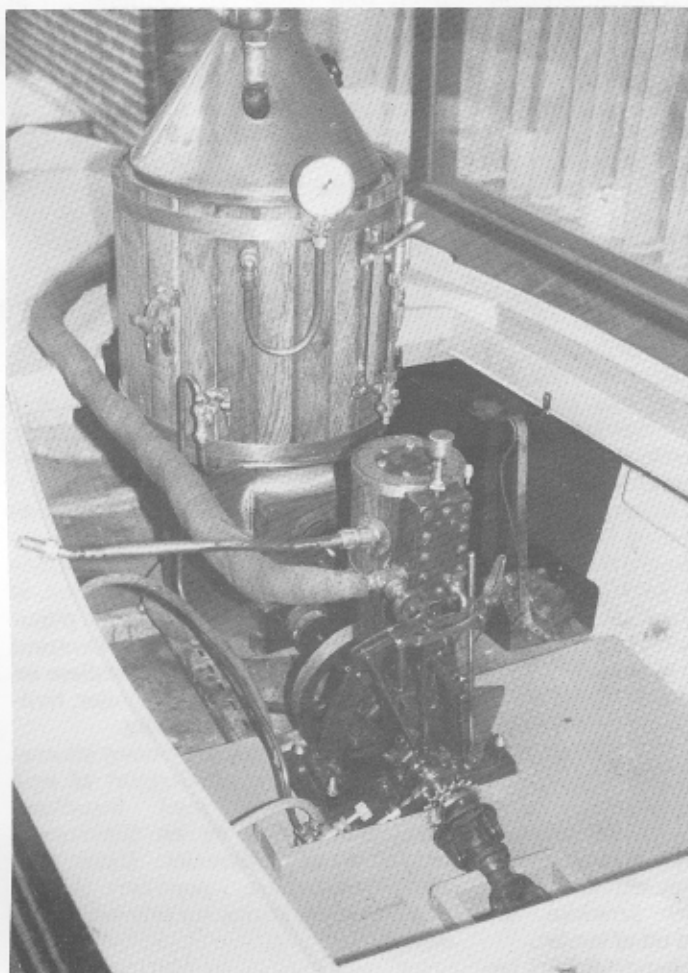
I skrivende stund er »Thor« ved at blive ombygget. Jeg har skåret den midt over og forlænget den med 3 1/2 fod, og der skal bygges en cirka 2 fod lang hæk på den. Dette gør båden lang og slank ligesom de gamle engelske »steam launches«, der er dens forbilled.

Peter Hansen

Rosenvej 11, 4293 Dianalund,
Tlf. 03 56 40 35.



Færgemand Ulrik Liebst, Esrom Sø er ved at føre passagerbåden »Thor« fra 1909 tilbage til sit oprindelige udseende med dampmaskine.



Søens folk

Beretning fra århundredskiftet.
»Fyrbøder og maskinmester«
Nationalmuseet. Christian Ejlers
Forlag.

Da Nationalmuseet i 1981 udsendte første bind i serien om etnologiske undersøgelser, der omfattede »Herregårdsliv«, blev jeg straks så betaget, at jeg erhvervede hele serien. Det er derfor en stor glæde for mig at erfare den åbenbare succes med dette værk, der nu efterfølges af endnu et, omhandlende »Søens Folk«. Det er faldet i min lod at skulle beskrive bind 4 »Fyrbøder og maskinmester«, hvilket jeg med glæde gør.

Men først lidt om ideen med disse bøger, der i store træk går ud på, ved sandfærdige beretninger, at give et billede af datidens søfolk, på godt og ondt. De foregående tre bind har handlet om dæksbesætningerne i små og store sejskibe, samt dampere.

I dette bind går vi ned i skibet – til maskinen. I dampskibe var arbejdspladsen i skibets bund delt i to – fyrdørken og maskindørken. Mellem disse var der kun en jerndør, men der var to forskellige verdener på hver sin side af døren. Fra fyrdørken fortæller fyrbøderen. Det var hans opgave at skovle kul ind i fyrenes ildgab og brække slagter op med en lang jernstang kaldet »slicen«, for at skaffe luft mellem ristestængerne, så de nye kul hurtigere

antændtes og dermed give god forbrænding til fyret. Slagger og aske skulle trækkes ud og bringes overbord. Vi hører om arbejdet og dets krav, på en meget detaljeret og varieret måde, og følger fem forskellige livsskæbner.

På maskindørken arbejdede maskinmestrene. Disse var udlærte maskinarbejdere og havde derefter gået på maskinistkole. De var landkrabber, som skulle en tur til søs for at få papirer som fuldt uddannede maskinister. De kunne så gå i land til stillinger som maskinmestre, nogle foretrak dog at blive ombord for at sejle i en kortere årrække eller hele livet.

Det var maskinmesterens opgave at føre tilsyn med selve dampmaskinen. For det første skulle han holde vand på kedlerne. Dette blev gjort ved at regulere på »fødeventilerne«. Derefter skulle alle lejer »føles over« d.v.s. at fingerspidserne skulle ind på kanten af de roterende lejer og fange lidt af den olie, der sivede ud. Herved kunne man mærke lejets temperatur, og samtidig fik han lidt olie på fingerspidserne. Var denne olie klar, havde lejet rigelig olie. Var olien sort var der for lidt. Denne »overføling« skulle foregå hvert 20. minut, da det var den eneste måde, man under gang kunne kontrollere, om alt var i orden.

Endelig var hørelsen meget vigtig. Det var derfor en stående regel at »der aldrig måtte fløjtes i et maskinrum«.

Disse gamle dampmaskiner lavede ikke megen støj; en rytmisk dunken fra de mange lejer, en hvislen fra pakdåserne, en klapren fra især fødeventilerne, og pumperne, det var det væsentlige. Derfor kunne man straks registrere enhver unormal lyd, og så gjaldt det om at lokalisere den og finde ud af, hvad der var i vejen.

Alle disse ting er beskrevet på en meget grundig og saglig måde af flere gamle maskinfolk. Den bedste og mest omfattende er dog beretningen om et helt liv fra læretid, soldatertid, studietid på maskinistkolen og sejltid i en periode, hvor der var folk nok at få, hyren lille, blandt andet ingen overtidsbetaling, selvom der arbejdedes 14-16 timer i døgnet. Alt sammen fortalt levende og fornøjeligt og ledsaget af mange dejlige fotos. Sidst men ikke mindst beskrives indretningen af et dampmaskinrum, med forklaringer, der kan forstås af enhver, også uindviede.

Bent Holbech

Holger Munchaus Petersen:

»Fælles Kræfter – Danske dampskibe indtil 1870 III«

Fiskeri- og Søfartsmuseet. Saltvandsakvariet. Esbjerg.

Enkelte personer, med nye ideer og visioner om nye afsætningsmarkeder for danske produkter stillede sig i 1840-erne i spidsen for initiativer der, såfremt de var blevet gennemført, ville have betydet ændring af det gamle afhængighedsforhold til det tyske marked. En så gennemgribende ændring af indgroede sædvaner, udenlandsk konkurrence m.v., var dog mere end enkeltpersoner kunne klare – der måtte samarbejde til. Derfor titlen »Fælleskræfter« på denne bog.

Der indledes med en beskrivelse af, hvordan postforbindelsen mellem Norge og Danmark startede i 1827. Før den tid skulle al post fra Danmark til Norge gå over Sverige og krydsede Øresund ved Helsingør. Man havde dog fra 1820 haft en sejlpacket mellem Frederiks-

værn og Frederikshavn med 2 ugentlige afgang.

Da der var stort behov for passagertransport med regelmæssige afgang, blev der sat et dampskib ind i 1827. Dampskibet »Prinds Carl« blev 1827 bygget i England og indsattes på ruten Frederiksværn-København. Ruten udvidedes til også at omfatte en ugentlig afgang til Lübeck med et andet dampskib »Prindsesse Wilhemine«. Efter 1832 hvor Gøtakanalen blev åbnet, steg passagerantallet betydeligt, og i 1842 blev et større skib »Christiania« indsat på ruten Göteborg-København. Herefter beskrives ruterne til Tyskland og Polen.

Vor landbrugsekspor, der til at begynde med hovedsagelig var bestemt til Hamborg, hvortil kvæget blev drevet ad vejene, blev i 1820-40 udskibet fra Ribe, Hjerting eller Ringkøbing, med Holland som bestemmelsessted. I

1851 startede den egentlige kvægeksport til England med dampskib. Ruten planlagte linjeføring fra Limfjorden gennem Aggerkanalen til England var begundet i, at den herved kunne dække Jyllands frugtbare og fortrinlige kvægområder. Talsmand for kreaturdampskibet, C. M. Poulsen, der i de foregående år havde arbejdet ihærdigt for sagen, rejste i september 1850 til London for at arrangere det fornødne. Kontrakten blev underskrevet 12. september 1850 med firmaet Robinson & Rossell og gjaldt et dampskib med kapacitet til transport af 120 stk. stort kvæg og 80 tons gods samt faciliteter til 10 passagerer. Hjemsted blev Nykøbing Mors til stor fortrædelse for de øvrige Limfjordsbyer. Skibet, der bar navnet »Jylland«, ankom til Thisted den 26. april 1851 efter kortvarige anløb af Lemvig og Nykøbing. Turen over Nordsøen havde taget 41 timer.

Den 1. maj afgik skibet med en last bestående af 128 stude, 88 svin, 2 heste, 300 tønder hvede 700 snese æg, noget voks og salt, samt en levende ræv. Turen fra Limfjorden via Aggerkanalen til England gik godt, men da der var behov for endnu mere transportservice, underskrev Kong Kristian den Niende den 24. april 1868 loven om anlæg af en havn ved Esbjerg, og betydningen af denne bys værd i forbindelse med landbrugseksport kendes jo af alle den dag i dag.

Endelig nævnes i bogen Randers og Århus som eksporthavnene i 1865, hvorefter der fortælles i en meget detaljeret form om, hvordan Det forenede Dampskibs Selskab opstod den 11. december 1866, der jo som bekendt bestod af flere små dampskibsrederier og med mænd som Em. Z Svitser, brygger I.C. Jacobsen, direktør C.F. Tietgen og H.P. Prior samt fabrikkerne Burmeister & Wain i bestyrelsen.

Herefter kom der rigtig gang i såvel indenrigs- som udenrigsruterne. I flæng kan nævnes: København-Århus, København-Ålborg, med daglige ture. Endvidere etableredes ugentlige afgange mellem de fleste fjordbyer på Jyllands østkyst og København.

Som følge af det voksende antal nye dampskibe steg samtidig behovet for reparation af disse, og i afsnittet om »Reparation af dampskibe« gives en meget grundig omtale af dette. I 1845 kunne man ikke påtage sig reparation af større skibe, blandt andet fandtes ikke mulighed for store løft, og værfternes beddinger havde hverken størrelse eller kapacitet til at klare opgaverne. Det var tilfældet, da »Iris« i 1846 var i

Aberdeen for som der står »i alle henseender« at blive fornyet og forbedret på skrog, maskineri og kedel. Et interessentskab byggede derfor i 1863 en »ypperlig patent ophalingsbedding« i Helsingør. Den blev straks taget i anvendelse. Burmeister & Wain blev også, efter at have lejet sig ind på Jacob Holms Plads, i stand til at foretage større reparationer på skibe. Tre af Brødrene Petersens dampskibe fra Randers var i 1868 på værftets bedding. S/S »Randers« fik den største overhaling, så skibet genopstod i en »forbedret og fornyet« udgave, fordi det blev forlænget med 18 fod. Apteringen var ved denne lejlighed blev totalt ombygget, og der var isat ny dampmaskine, der uagtet skibets forlængelse, brugte 1/3 mindre kul og gav skibet højere fart. Dette blev anset som et »glædeligt tidens tegn«. Burmeister & Wain rostes for påny at have leveret et stående bevis på værftets formåen. Undertegnede husker i denne forbindelse, hvor imponerende det var for mig, at overvære forlængelse på 30 meter af 3 stk. fragtskibe cirka 100 år senere. Det giver stof til eftertanke.

Større havarister, der trængte til reparation af den ene eller anden art, måtte sejle igen »fordi vi ikke kunne hjælpe dem«. Svitser's Bjergrnings Entreprise havde i 1866 bjærget det store engelske skruedampskib »Verona« efter grundstødning ved Bornholm. En del af skibets bund var revnet og nitter sprængt. Skibet indbjærgedes til København, men her fandtes ingen bedding, der var stor nok til at tage mod det 230 fod lange skib. Svitser's dykkere måtte derfor lappe skibet

sammen på bedste mulige måde, og i denne tilstand listede »Verona« hjem over Nordsøen »for at nå en havn, hvor man kunne skaffe »patienten« den nødvendige kur«.

Forholdene for nybygning og reparation af skibe var således langt fra tilfredsstillende. Værftsproblemet løstes først i 1870-erne, da Burmeister & Wain rykkede fra den lejede plads til den opfyldte Refshaleø.

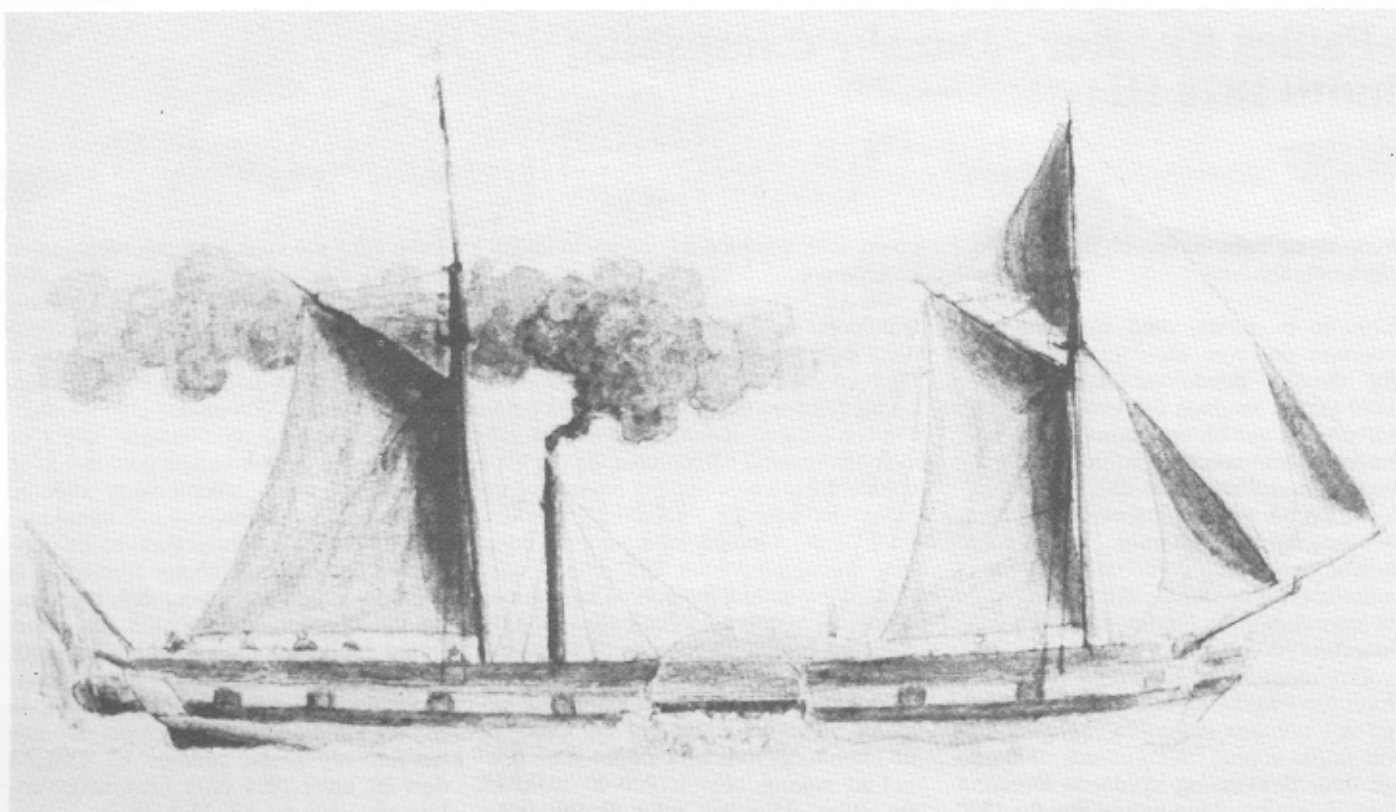
Som anmelder af denne bog kan jeg ikke lade være med at tænke på, at vi i dag heller ikke er i stand til at dokke de store container-skibe, da vi ikke har noget reparationsværft i København, efter at Jan Bonde Nielsen lukkede reparationsafdelingen på B & W i 1973!!

Bogen slutter med en meget udførlig beskrivelse af dampskibe fra 1819 til 1869 i kronologisk orden. Et eksempel herpå er vist på side 15 og 16.

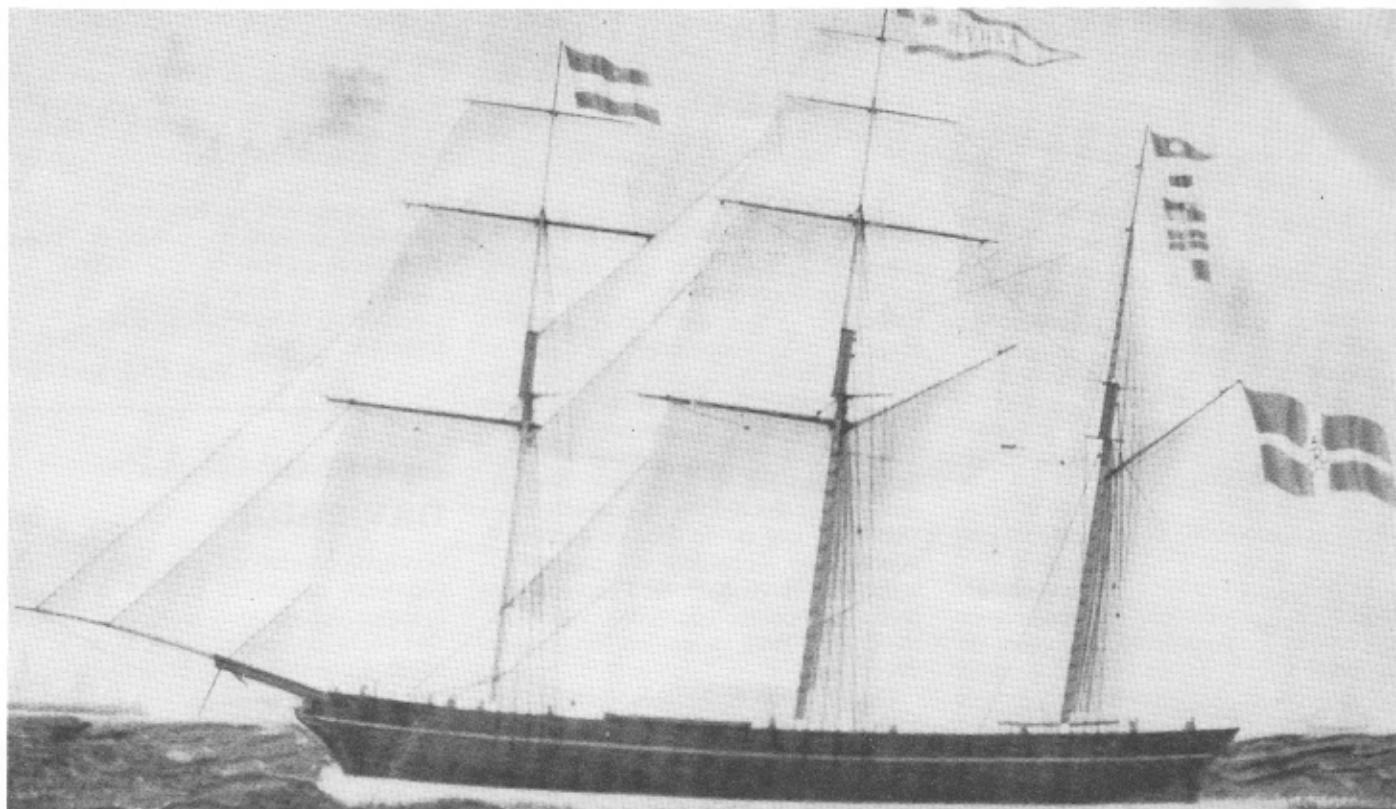
Endvidere er der kildefortegnelse med henvisninger fra de forskellige afsnit i bogen.

Det er en meget detaljeret beskrivelse af vore handelsforbindelser, forfatteren her har afdækket, der på en behagelig og let læselig måde og på grundig vis, giver et godt billede af datidens samhandel.

Bent Holbech.



»Prindsesse Wilhelmine«



»Hydra« tidligere hjuldampskibet »Prindsesse Wilhelmine«.

Søens Folk

3. bind af »Beretninger fra århundredskiftet«.

Udgivet af Nationalmuseet, og i lighed med de første bind, er der mange fine illustrationer.

Bind 3 er benævnt »Dampskibsmatros og kvartermester«, og vi er tidsmæssigt rykket lidt nærmere nutiden end de foregående bind.

Hvor de første bind for en stor del består af drenges og unge mænds entusiastiske beretninger om livet foran for masten om bord i større og mindre sejlskibe, er man nu nået til voksne mænds liv og færden som matroser om bord i dampskibe, samt også lidt om livet under landlov i fremmede havne, med hvad deraf følger.

Jørgen Krull fra Ommel ved Marstal har en fin beretning om togtet til Østen med krydseren »Valkyrien« i 1899-1900, og senere med en ØK-damper helt ud til Vladivostok. Han beskriver samtidig sit ægteskab med Marie, og man får et godt indblik i den tids levevilkår for en gift matros med job spændende fra hyre med »Oscar II« til New York og på en sandsuger i Københavns Havn.

Den mest farverige beretning stammer fra Sten Hansen Sørensen, hvis sidste job var som pedel ved Københavns Navigationsskole, og som sådan er han kendt af en stor del af Danmarks ældre navigatører – incl. undertegnede –, samt også kendt for sine fantasifulde beretninger fra sin færden rundt i verden.

Mange ældre søfolk troede fuldt og fast på varsler, skæbnen og tankeoverføring, og her er Sørensen ingen undtagelse. For eksempel fortæller han om, hvordan han ved intens tankevirksomhed kan få styrmanden på broen i løbet af et par minutter, »det er jo kun almindelig tankeoverføring«, ligesom han beretter at »det skal være ganske vist«, at en stemme, der en stormnat gentog »styrbord, styrbord«, var årsat til, at rorgængereren drejede styrbord og derved med nød og næppe undgik en klippe forude. Iøvrigt er hele hans beretning en rigtig »deep water sailor« værdig.

Axel Svendsen, født i Borbergade i 1868, fortæller levende om sit store og ihærdige og ikke altid lige påskønnede arbejde med at oprette Sømændenes Forbund, et arbejde der jo senere har fået overordentlig stor betydning for søens folk og bør have sin plads i fagbevægelsens annaler.

Richard Lauritzen, født 1919 i Hvorup, er den mest nutidige beretter, der hidtil har fortalt sit levnesløb; i hvert fald undertegnede, der er lidt ældre end Lauritzen, kan nikke genkendende til den fart og de forhold, han beskriver: Nord- og Østersøfart med »Mattsuten«s gamle damper »Sigrid«,

Skibshundenes Historie:

Når der på 02 48 33 33 ikke blev talt »skib«, blev der talt »Hund« – og til glæde for alle de medlemmer med hvem, jeg har snakket Hund, er der nu langt om længe kommet en bog om skibshundenes historie på det norske Artheneum Forlag, skrevet af nordmanden Otto Opstad og med titlen »Skibshunden Bamse. Buhunder og andre hundefortællinger«. Søfartsredaktions gæst på at »Buhunder« betyder skødehund er nok en vits. Racenavnet »BU« kommer af det norske ord »bo-plads« eller »gård«.

U.A



Østens romantik/mystik man som ung mand møder på langfart med ØK, den medbragte banjo, der forhøjer nydelseren, når de gamle, sentimentale sømandssange lyder gennem tropenatten. Hans voksende glæde over og taknemmelighed for at være født i dejlige Danmark forstærkes gennem de indtryk, han får af folks levevis og arbejdsforhold i Indien og fjerne Østen og ikke mindst, når han ser forholdene for især havnearbejderne i Hamborg i 1937-38 under nazismen.

De sidste 65 sider i bogen er helliget sømanden og hans kvinder.

Først mødrenes beretning om sønnen på havet og ham, der blev derude. Selvom sømandens liv af og til kan være hårdt og han lider mange afsavn, er det nok mødrene, der yder de største ofre.

Dernæst beretning om pigerne; afsked med kæresten, forventningens glæde om hjemkomsten, længslen på de lange vagter, noget enhver sømand kender. Så er der anderledes kontant glæde i »House of Blazer« i Cardiff eller i »Røde Lygte« i Buenos Aires m.fl.

Sluttelig beretter flere koner om samlivet (i visse tilfælde manglen på samme) med sømændene.

Til slut et lille eksempel på det barske samliv: Barken »Audun« kom i 1914 til Arendal, førstestyrmands kone og 13-årige datter kom om bord. Det var næsten 14 år siden, han sidst havde set sin kone, og første gang han så datteren.

Køb bogen – lån den – få fat i den – men frem for alt: Læs den og nyd den.

Niels Boserup Olsen

Takket være:

Bøgskov, Værløse for indikator

Firma »Heto« for keddelrør til udskiftning af »Skjelskør«s keddel

Espergærde Bådebyggeri for renoivering af »Skjelskør«s styrehus.

(Henrik er i gang med »Bjørn«s styrehus)

Træ til hoveddækket på »Skjelskør« og til »Bjørn«s brodæk 50 % rabat

Rudolph Als for kul

Skorsten påmonteret »Skjelskør« af Skandinavisk Skorstensmontage

Esbjerg Torvværksfabrik

Rørbyg for konstant assistance ved al vor rust. Og for prægtig forvarmer, der vil forlænge vor nyreparerede kedels levetid

Sonningfonden for en stor donation

Hempels Fond for maling til »Skjelskør«

Internationale for maling ad libitum til »Bjørn«

Museet Mosegården for opbevaring af vore malerier og bøger under tyveri- og brandalarm

Vor bogtrykker for bladet, der alene holder sammen på vor vidtspredte medlemmer.

er SIS »Bjørn« ved at blive overdækket i lighed med »Skjelskør«.

Færgerne på Kattegat

En trafikhistorisk fortælling af Mogens Nørgaard Olesen, udgivet på Lamberths forlag. 120 sider, kr. 130,00. Rigt illustreret med fotografier af Kattegatsfærger op gennem tiderne.

Første gang man får bogen, »Færgerne på Kattegat« i hånden, tænker man uvilkårligt: »Kan der virkelig skrives bøger om Kattegatsfærgerne?« Man er dog ikke kommet mange sider ind i bogen, før man opdager, at det kan man godt, endda læseværdige bøger.

Som indledning fortælles lidt om forhistorien for dampfærger. For eksempel var det nyt for mig, at allerede i 1819 blev det første danske dampskib »Caledonia« – hjulskib – indsat på ruten København-Kiel, og Postvæsenets første dampskib, hjulskibet »Mercurius« blev i 1828 indsat på Storebælts-overfarten.

Og nu til det egentlige: Kattegat! Allerede i 1858 kom den første private dampskibsroute på Kattegat, nemlig skruedampskibet »Randers«, som gik i fart mellem København, Grenå og Randers.

Så langt tilbage som i år 1900 diskuteredes oprettelsen af en færgerute fra enten Grenå eller Ebeltoft til Sjælland, og i 1918 gjordes et ret kortvarigt forsøg med en rute mellem Grenå, Lynæs og Frederikssund.

Først hen i 1934 kom de blivende ruter, begyndende med Grenå-Hundested ruten, derefter Kalundborg-Juelsminde og tilsidst Ebeltoft-Odden.

Man kan ikke undgå at blive imponeret af den pionerånd, der eksempelvis besjælede stifteren af Grenå-Hundested ruten, den navnkundige rutebillejer Jens Peder Pedersen fra Valby og ligeledes følgende med i, hvorledes vanskelighederne, ikke mindst i krigsårene, blev overvundet.

Det er interessant, men til tider også lidt beskæmmende, at følge med i,

hvorledes rene pengeinteresser kan ændre en færgerutestruktur, så den helt fjerner sig fra oprindelige. Anderledes opløftende er det at læse om det detektivarbejde, der efter krigen muliggjorde at finde førkrigsfærgerne næsten som skrotbunker i tidligere tyske krigshavne og føre dem hjem igen.

Alt i alt er det et gedigent og læseværdigt stykke færgehistorie, der her fortælles.

Niels Boserup Olsen

Sponsor til AP-navigator

Navigationensudstyret om bord på S/S Skjelskør har hidtil bestået af et stk. kompas, og enklere kan det ikke være. Det er da også sket, at der af og til har hersket lidt usikkerhed med hensyn til den nøjagtige position, når vi har været ude på en af de længere ture, og et af vore store ønsker har været et bedre navigationsudstyr. Dette ønske er nu blevet opfyldt, idet ingeniør Ejnar Christiansen, Ramten Møllegård ved Nimtofte generøst har foræret os en AP-navigator til en værdi af cirka 10.000 kroner.

AP-navigatoren er et elektronisk hjælpemiddel, der baserer sig på DECCA-signalerne. Via en computer digitaliseres impulserne således at DECCA'ens oplysninger vises som tal og bogstaver i små ruder i et panel. Ved hjælp af et trykknapsystem kan man bestemme om man vil se position i bredde og længde, beholde kurs og fart, kurs og distance til næste way point, nøjagtig klokkeslet og m.m.m. Allerede på den korte tid vi har haft den, har den gjort sig uundværlig, når vi er til søs, spørg blot bedstemændene.

Foreningen siger en stor tak til ingeniør Ejnar Christiansen.

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:

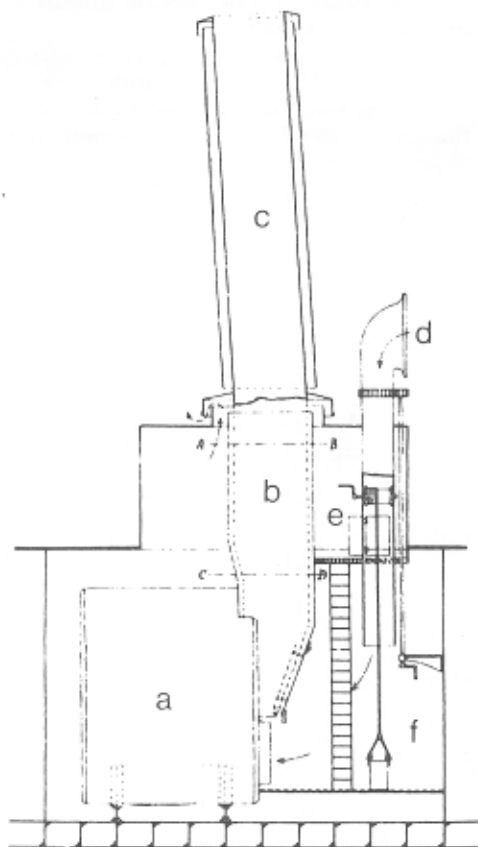
Lene Petersen, Holsteinsgade 40, st., 2100 Ø. Tlf. 01 26 51 21.

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

En dampmaskinen fra århundredskiftet



Tegningen viser noget simplificeret arrangementet af kedel (a), optræk (b) skorsten (c) og lufrør (d) i et dampskib. Desuden ses askeophejsningen (e) og håndtag (f) med hvilket lufrørsmundingen kan drejes efter vinden. Man ser også at både optræk og skorsten er dobbeltvæggede for at undgå for stor varmeudstråling. Der er luftcirkulation i dobbeltvæggen.

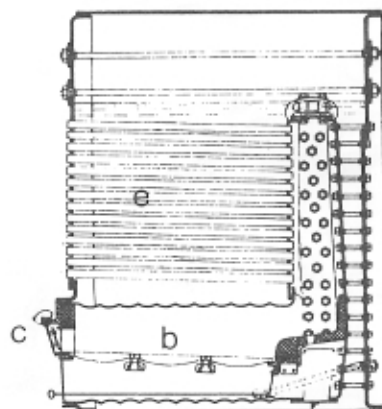
Denne og de følgende tegninger stammer fra A. H. M. Rasmusen: Læren om Skibsdampmaskinen, 5. udgave 1912.

Fyrkarmen (a) er en støbejernsplade, der afslutter fyrkanalen ud mod fyrpladsen. Heri findes fyrdøren (b) og dæmperen (c).

Tegningen viser den mest anvendte fyrdør, som var en buet stålplade der drejede om en vandret akse foroven. For at afbalancere vægten af døren to

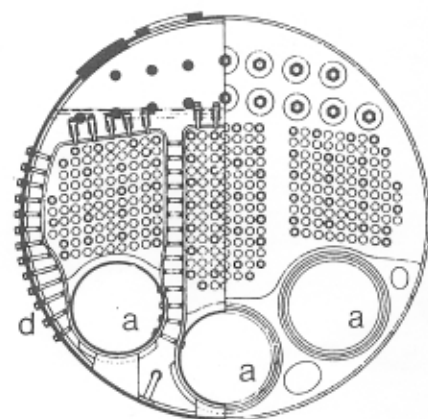
kontravægte, som tillod, at døren kunne stå åben i forskellige stillinger. En lille pal sikrede den ønskede stilling. Indvendig var fyrdøren forsynet med en brændplade (e) som hindrede, at døren blev rødglødende ved varmen fra fyret.

Under fyrdøren ses dæmperen (c) som regulerede lufttilførslen til fyret gennem askegraven. Dæmperen havde mest betydning under manøvrer. Under sejlads til søs tog fyrbøderne gerne dæmperen af for at sikre den størst mulige lufttilførsel til fyret.



Tegningen viser en typisk skibskedel, som har været anvendt i mange år. Til venstre vises et længdesnit i kedlen, til højre et tværsnit i den ene halvdel den anden halvdel ses forfra. Kedlen har tre fyrkanaler (a), som går fra den forreste endebund til de bagved liggende forbrændingskamre. I fyrkanalen ses risten bestående af tre sæt ristestænger (b). Rummet over risten er fyrrummet.

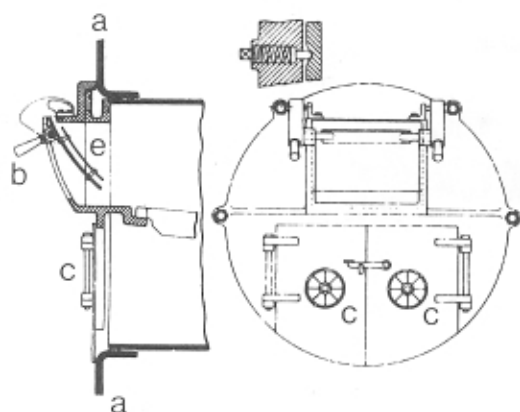
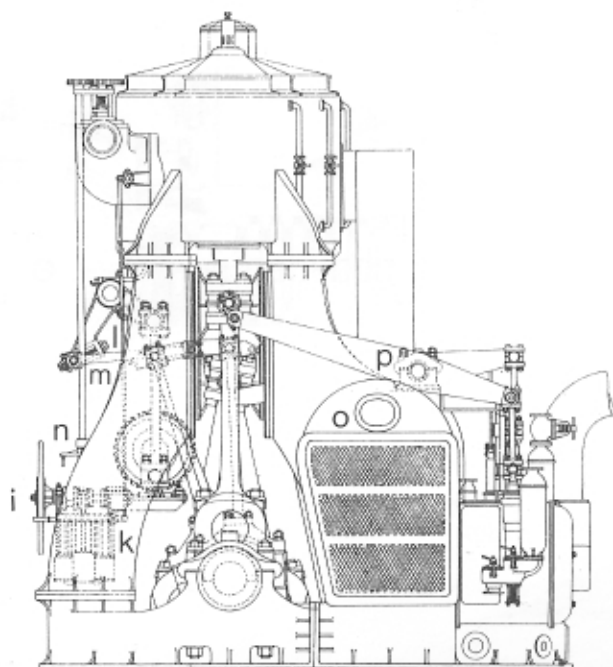
Rummet under risten er askegraven. Fortil er fyrkanalerne lukket med fyrkarmen, heri er fyrdøren (c). for at modstå det udvendige damptryk er fyrkanalerne fremstillet bølgeformede, dette giver dem også en vis elasticitet. Bagtil ved overgangen til forbrændingskamrene afsluttes risten med den såkaldte fyrbro.



Forbrændingskamrene er stålkanter, som, da de skal modstå det udvendige damptryk, må afstives på alle flader ved hjælp af de viste støttebolte og stag (d).

Kedelrørene (e) går fra inderrørpladen i forbrændingskamrene til yderrørpladen i kedlens forplade. De er valset damptæt i rørpladerne.

På tegningen er en tregangs-dampmaskine fra omkring århundredskiftet er cylindertype vist skåret igennem, så man kan se stemplerne (a), gliderne (b), dækslerne og pakdåserne (c), hvor stempelstængerne (d) går igennem til krydshovederne (e). For højtrykscyklinderen (f) er desuden lejerne i krydsho-



ved og krumtap vist gennemskåret. På figuren ses ligeledes kvadrantbevægelsen (g) til gliderne (b) gennem ekscentriker (x) på krumtapaakslen (h). Midt på maskinen ses et stort håndhjul (i). Det hører til gangskiftningsmekanismen, der bevæges af en lille dampmaskine (k) på tegningen til venstre. Den drejer den midt på maskinen viste aksel, der med en arm (l) og trækstang bevæger kvadranterne (m) fra frem- til baggang.

På tegningen til venstre kan man også se lidt af et håndhjul (n), der gennem en lang aksel bevæger manøvreventilen højt oppe på cylinderen. Med denne ventil afpasses maskinens gang. På tegningen til venstre ses også et snit igennem kondensatoren (o) med alle kondensatorrørene, og oven på kondensatoren er lejet til vippearmen (p), der trækker de bag ved maskinen liggende pumper.

Disse pumper ses ovenfra i den ne-

derste tegning til højre. Den store luftpumpe (r), er til venstre og den mindre svalevandpumpe (s) til højre. På siden af disse større pumper ses de mindre føde- og lastpumper.

Agten for krumtapaakslen (h) ses tørnemekanismen (t) med det store snækehjul og efter dette tryklejet (u) og flangen (v) der forbinder maskinen til akselledningen ud til skruen.

