

Dansk Veteranskibsklub

Medlemsblad for Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse
Maritimt Tidsskrift. April 1992

S/S »SKJELSKØR«





Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse

DANSK VETERANSKIBSKLUB
Højlundshusene 11 - 3500 Værløse
Telf.: 42 48 33 33

Det noget nær umulige lykkedes

--- Det noget nær umulige lykkedes ---

Efter 4 års oplægning kan vi nu se frem til en gensøsatning af S/S Skjelskør tidligt på foråret.

Den lille damper var i 48 år eneste forbindelsesled i regulær fart mellem Storbæltssøerne Agersø og Omø og købstaden Skjelskør - i sig selv et langt liv i aktiv tjeneste - og herefter 28 år i foreningens eje. Det er naturligvis ikke gået sporeløst hen over hende. Der er foretaget mange, også omfattende reparationer af bl.a. skibsskroget, og ikke mindst den seneste tids lapperier på stålkonstruktionen måtte føre til, at vi enten »forærede« skibet til Nationalmuseet jf. foreningens love eller også forsøgte at udføre en gennemgribende »operation« af bl.a. skrogsektionen helt ind til ondets rod.

Det er dette omfattende arbejde, som nu er ved at lykkedes. »Patienten« har det godt takket være dygtige »kirurger« fra Dansk Metalarbejderforbunds Senior Klub og ikke at forglemme den

lille tapre og aktive skare af vore egne medlemmer, som hver lørdag i hele oplægningsperioden har arbejdet på skibet.

Når ror, skrue og skrueaksler er indsat, skal bunden have en grundig og forskriftsmæssig behandling, så kan vi sætte hende i søen. Det bliver en stor dag for Dansk Veteranskibsklub.

Der forestår nu et næsten ligeså omfattende indenbords arbejde, dvs. isætning af maskine, genetablering af alle el- og rørforbindelser, genopbygning af salon og kahyt, foruden indretning af nye toiletforhold samt en masse »småting«, som alt i alt løber op i mange arbejdstimer.

Foreningen har fået en invitation til at deltage i et veteranskibsstævne i Stockholm allerede i juli 1992. Hvis det kan nås, er det tanken at sejle til Göteborg og så videre indenlands af Göta-kanalen til Stockholm - en uforglem-

melig oplevelse og en meget smuk tur, som vi delvis har prøvet tidligere, dog ikke længere end til Sjötorp.

Vi forventer at kunne medtage et begrænset antal passagerer på dagsejls med overnatning i land. Første ret til at komme i betragtning ved denne sejls vil naturligvis være alle de aktive medlemmer, der har ydet en indsats ved restaureringsarbejdet.

Det er imidlertid et spørgsmål, om det overhovedet kan nås.

En ekstra indsats udover det, vi kan klare i øjeblikket, vil blive nødvendig, og her kan foreningen godt bruge nogle flere aktive medlemmer. Det sidst afholdte planlægningsmøde viser, at der i forårets løb er behov for mange arbejdstimer - flere end vi kan yde med den forhåndenværende arbejdskraft, der i skrivende stund arbejder på skibet. Derfor opfordres interesserede til at melde sig.

Forsidebillede:

Det udvendige reparationsarbejde på S/S »Skjelskør« er næsten slut. 8,5 tons stål svarende til 48 kvm plade er udskiftet.

Bagsidebillede:

Restaureringen af S/S »Skjelskør« omfatter også et stort stykke træarbejde, og på billedet ses hovedmanden bag dette, nemlig Henrik Jørgensen i færd med at bege det nylagte fordæk.

Sats: Lene Kjær.

Lay-out: Torsten Vig.

Sats og trykning:

Hedehusene bogtrykkeri a/s

Oplag: ????

Fortæl hvad I kan, hvor mange timer I har forestillet jer at ofre på sagen. Kontakt kan ske på telefon 42 48 33 33.

Det er tanken til næste år at genoptage passagersejladser på Roskilde Fjord, dog som hidtil kun i skoleferien.

---ooOoo---

S/S Bjørn har som følge af det omfat-

tende arbejde med S/S Skjelskør trådt noget i baggrunden. To af vore medlemmer har plejet og passet hende således, at alt er blevet vedligeholdt. Et værftsophold for en reparation af skroget er nødvendigt, dog ikke så omfattende som med Skjelskør.

Dette er mere, end vi selv kan klare, med mindre vi kan få tilladelse til at sætte hende i flådens gamle tørdok.

S/S Bjørn er jo ikke sådan at sætte på land, således som det i sin tid blev gjort med S/S Skjelskør.

Foreningen har i øvrigt været meget glad for at kunne gøre brug af Holmen, kajplads m.v. og håber også efter en delvis rømning af flådens leje fortsat at kunne regne med kajplads her.

P.b.v.

A. Stoltze



S/S »Skjelskør« ses her i sit rette element, som vi gerne snart skulle se hende igen.

Formand:

Ing. Asbjørn Stoltze, Paradisbakken 13, 2840 Holte. Tlf. 42 42 22 06.

Kasserer:

Fru Ulla Andersen, Højlundshusene 11, 3500 Værløse. Tlf. 42 48 33 33.
Giro: 7 07 13 45.

Sekretær:

Eksp.s. Børge Andersen, Højlundshusene 11, 3500 Værløse. Tlf. 42 48 33 33.

Redaktion og Layout:

Lene Kjær, Holsteinsgade 40 st., 2100 København. Tlf. 31 26 51 21.
Torsten Vig, Randersgade 57 st., 2100 København. Tlf. 31 38 17 49.

Medlemskontingent:

Ord. medlemmer kr. 100,00 årligt
Støttemedlemmer kr. 500,00 årligt
Livsvarige medlemmer
. kr. 3.000,00 én gang for alle
Bladet udsendes gratis til foreningens medlemmer.
ISSN 0416-7007

Danmarks ældste skibsbillede?

I Københavns Bymuseums arkiv findes en lille samling af daguerreotypier (første form for fotografi opkaldt efter opfinderen Louis Daguerre), og blandt disse findes vel nok Danmarks ældste skibsbillede.

Billedet, der her er gengivet retvendt (de fleste daguerreotypier var optaget spejlvendt p.g.a. tidens primitive kameraer) forestiller højst sandsynligt sejllinieskibet »Dannebrog« under bygning på orlogsværftet på Nyholm.

»Dannebrog« blev approberet den 6. marts 1842 og sat på stablen den 28. april 1843. Søsætningen, der blev forsinket af krigen 1848-50, fandt sted den 25. september 1850, og billedet må der-

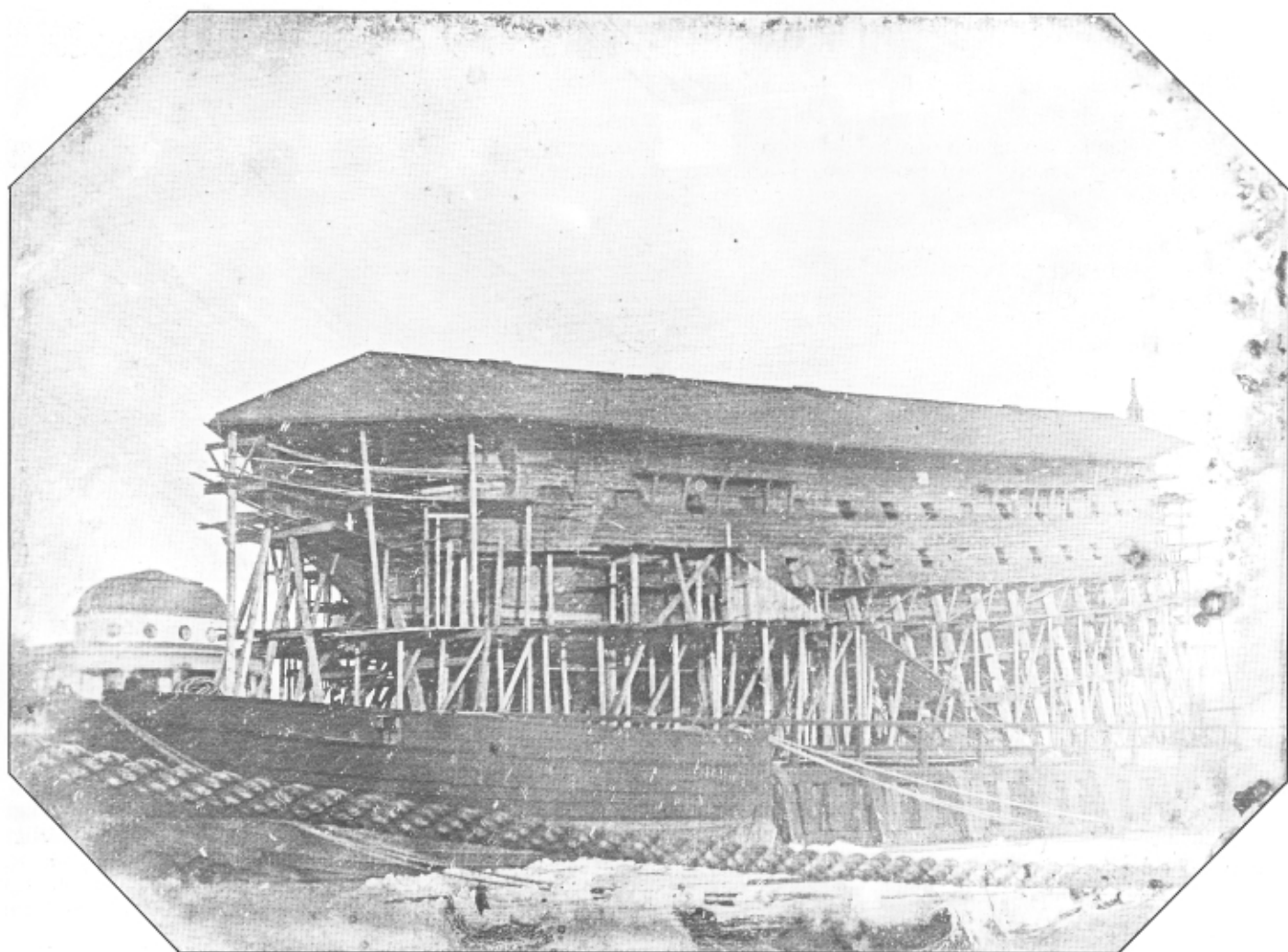
for sandsynligvis være optaget i 1850 lige før søsætningen, da man på billedet kan se at skroget stort set er færdigbygget.

At billedet er optaget på Nyholm kan bestemmes ved hjælp af den bygning, der ses lige til højre for skibets stævn. Bygningen er den udsigtspavillon, kongen benyttede, når han skulle overvære en stabelafløbning på Nyholm. Pavillonen er opført 1763-1767 af Nicolas Jardin og nedrevet i 1875. Hvis fotografen, der i øvrigt er ukendt, havde sigtet mere til venstre, ville også Nyholms mastekran være kommet med.

Om »Dannebrog« kan i øvrigt nævnes, at skibets tid som rent sejllinieskib

blev kort. I foråret 1862 blev skibet taget ind for ombygning til panserfregat. Ombygningen blev foretaget efter tegninger af fabriksmester Otto Suenson, fætter til den berømte viceadmiral Edouard Suenson. »Dannebrog« blev ombygget i den nye tørdok på dokøen, og ombygningen omfattede foruden bepansringen også ilægning af en dampmaskine med tilhørende kedler fra Baumgarten & Burmeister. Skibet udgik af flådens tal i 1875 og tjente frem til ophugning i 1898 først som kaserne-skib og til sidst som målskib for skydeøvelser.

Torsten Vig



Daguerreotypi fra Københavns Bymuseum. Fotograf ukendt.

»William C. Daldy«, et new zealandsk veteranskib



S/S »William C. Daldy« under fuld damp i Aucklands havn.

I marts 1977 lagde havnevæsenet i Auckland deres sidste kulfyrede dampslæbebåd »William C. Daldy« op. Slæbebåden blev efter 41 års hårdt arbejde erstattet med en ny Voith Schneider slæbebåd bygget hos Whangarei, New Zealand.

»William C. Daldy«, der er opkaldt efter en af Aucklands grundlæggere kaptajn William C. Daldy, blev bygget af skibsværftet Lobnitz & Co., Renfreur i Skotland og søsat i september 1935.

»William C. Daldy« er den ene af kun to bevarede dampslæbebåde i New Zealand. Den anden hedder »Lyttelton« og er fra 1907. Båden er hjemmehørende i havnebyen af samme navn på New Zealands sydlige ø.

Den gamle slæbebåd »William C. Daldy« blev taget ud af aktiv tjeneste i marts 1977 og sat til salg. Da det højeste bud på »William C. Daldy« kom fra en skrothandler, lod havnevæsenet i Auckland det vide, at skibet var til rådighed for bevaring, hvis dette ikke førte til udgifter for dem. Dette medførte at Bruce Mc. Williams, nuværende formand for foreningen, gennemgik skibet i slutningen af 1977 og fandt det absolut bevaringsværdigt. Han gik sammen med en anden skibsentusiast Neil Hudson og dannede i marts 1978 foreningen »William C. Daldy Preservation Society«.

Den nye forening opnåede en 2 års leasing kontrakt på »William C. Daldy« med en årlig leje på 10 NZ dollars og ret til fornyelse.

Foreningen har påtaget sig at bevare og restaurere skibet og stille det til rådighed for offentligheden gennem ture i Aucklands havn og længere charterture. Så siden sommeren 1980 har »William C. Daldy« sejlet rundt i Aucklands havn til stor glæde for folk.

Den største udgift udover værftsoophold er den til kul, og »William C. Daldy« bruger for ca. 100.000 kr. pr. sæson. Derfor er det nødvendigt, at en meget stor del af de 126 pladser ombord er besat hver gang skibet sejler. Heldigvis er der fra det lokale erhvervsliv en stor interesse for »William C. Daldy«, og skibet bliver derfor sponsoreret med mange ting.

Slæbebådens mål er følgende:

Længde:	(119 ft.)	36,3 m
Bredde:	(32 ft.)	9,8 m
Dybgang:	(13 ft.)	4,0 m
Tonnage:	346 brt.	115 nrt.

Maskinanlægget består af to tregangsdampmaskiner der hver har en højtryks cylinder med en diameter på 381 mm (15"), en mellemtryks cylinder på 635 mm (25") og en lavtryks cylinder på 1016 (40"). Slaglængden er på 762 mm (30"). Hovedmaskinerne, der er åbne,

udvikler 1950 IHk ved 115 omdr. og trækker hver sin 4-bladede skrue på 4,5 m i diameter.

Det ret omfattende hjælpemaskineri består af dampstyremaskine, svale vandpumpe, luftpumpe, fødevandspumpe, lænsepumpe, brandpumpe og en dampgenerator. På dækket findes to store dampspil.

Skibets elektriske anlæg forsynes fra en generator (dynamo), der drives af en opretstående enkeltcylinderet dampmaskine. Generatoren producerer en jævnstrøm på 230V og har en max. effekt på 15 kW. Via dampmaskinens svinghjul drives to mindre vekselstrømsgeneratorer, der forsyner skibets nødbelysning og radioanlæg.

Damp til hoved- og hjælpemaskineriet leveres fra 2 enkeltbandede skotske marinekedler, der hver er 4,2 m i diameter. Kedlerne er placeret langskibs med de 3 fyrkanaler vendt mod hinanden. Kedeltrykket er på 180 psi (12,5 bar). Kulforbruget er opgivet til ca. 3,5 tons pr. dag ved lettere havnearbejde og til ca. 1 ton pr. time ved slæbning.

For at kunne sejle med »William C. Daldy« kræves en besætning på 10 personer - 3 maskinmestre, 4 fyrbødere, 1 skibsfører, 1 styrmand og 2 på dækket.

Torsten Vig

Nyt græsk veteranskib. Thalís

Når man som jeg er medlem af en for-
ening, der som hovedformål har at be-
vare gamle skibe, er det jo naturligt
nok også at interessere sig for andre
gamle skibe, end dem der til »daglig«
ligger lige for.

Derfor er mine »røntgenøjne« til sta-
dighed i gang på sommerferierejser
etc. I 1991 gik turen til Grækenland,
nærmere betegnet Poros, der er en ø
ca. 1 1/2 times flyvebådssejls fra Pi-
ræus, der er en meget stor havneby.
Da Danmark i 50'erne og 60'erne solgte
ud af sin gamle tonnage, endte mange
gamle udtjente skibe netop i denne
havn, hvor de lå side om side. Det var
derfor naturligt for mig at holde øjne
og øren åbne - for tænkt hvis der endnu
skulle være nogle tilbage.

Fra lufthavnen skulle vi med bus,
Lene og jeg, og snart efter kom vi til
havneområdet, hvor en skov af sejl-
skibsmaster tonede frem; midt imel-
lem disse så jeg pludselig en høj skor-
sten! Kunne det være en industriskor-
sten eller Nej, tænkte jeg, nu ser
du snart dampskibe overalt! Et hus
kom i vejen, men medens vi kørte, ænd-
rede vinkelen sig, og nu var jeg ikke i
tvivl, for på forkant af skorstenen så
jeg tydeligt dampfløjtjen og på agter-
kant spildedampprøret. Jeg sad et øje-
blik og sundede mig, hvorefter jeg sag-
de: »Jeg har lige set en skorsten på et
dampskib!«. »Det har jeg da osse«, sva-
rede Lene. Så var der ingen tvivl, og
forventningerne steg - måske var der
flere. Og det var der, for i det samme
tonede ikke mindre end 3 skorstenene
frem, og her var vi så tæt på, at vi kun-
ne se, de sad på et krigsskib fra om-
kring 1910-15. Vi aftalte at tage tilbage
til Piræus i løbet af ferien.

Det gjorde vi så. Straks ved ankom-
sten købte vi et kort over Piræus og
Athen, der praktisk talt er sammen-
bygget. En enorm by. Grækere taler
ikke engelsk særlig godt, ikke engang
taxachaufførerne, men det lykkedes os
dog at finde en der ville køre os til det
sted, hvor vi på kortet mente skibet lå.
Det viste sig nu at der var flere havne,
og da vi var blevet sat af, og taxaen var
kørt igen så vi, at vi var »landet« i den
forkerte havn, nemlig midt imellem de
to dampskibe. Vi måtte vælge, og da
afstanden var stor til begge sider, val-
gte vi skibet med én skorsten, da han-
delsskibe interesserer os mest. Men nu
var der ingen taxa at få, så vi begyndte
at gå. På det tidspunkt var klokken 12
middag og heden på sit højeste (ca.
35-40 gr.C), men hvad gør man ikke for
at komme om bord i et dampskib.
Endelig, efter en times vandring, nå-
ede vi frem til den havn, vi først havde
set fra bussen, den med alle masterne,
der jo som sædvanlig tilhørte sejskibe
i millionklassen. Vi kunne nu se skibet
tydeligere, men p.g.a. alle masterne, og

det skal siges der var mange, kunne vi
ikke orientere os helt præcist om, hvor
skibet lå i forhold til havneindsejlin-
gen, så jeg valgte *selvfølgelig* den for-
kerte vej. Det betød at vi kom til at stå
ca. 50 meter fra skibet, men med hav-
neindløbet imellem os. Jeg var segne-
færdig, dels af varmen og dels af man-
gel på mad. Vi havde været på benene
siden 6 morgen, og provianten var
brugt op. Jeg begyndte at gå tilbage.
Lene overvejede på et tidspunkt at få
et af skibene til at sejle os over. Der var
flere km. rundt den anden vej og ingen
taxa at se. Efter lang tid lykkedes det
os at få fat i en taxa. Jeg havde set i
kikkerten, at skibet førte græsk flag,
hvilket for mig betød, at der var folk
om bord. Spørgsmålet var nu bare:
kunne de tale engelsk?

Da vi nærmede os, så vi at det var et
specialbygget fartøj, nemlig en kabel-
udlægningsdamper, så spændingen
steg i takt med at afstanden imellem os
blev mindre. Endelig var vi ved målet.
»THALIS O MILISSIOS« hed det, og
det var hvidt og blåt som det græske
flag. Landgangen var sat, så jeg løb
rask op ad den og så to mænd, der stod
på dækket. Mit første spørgsmål var
selvfølgelig om de talte engelsk, og da
det blev bekræftet, sprang jeg glad om
bord, over lønningen. Det skulle jeg al-
drig have gjort. For den ene af mænde-
ne begyndte straks at råbe, at dette var
et privat skib, og der var ikke adgang
for uvedkommende. Jeg fortalte, så ro-
ligt og behersket jeg kunne, hvem jeg
var og hvorfra, at jeg havde stort kend-
skab til gamle dampskibe o.s.v. o.s.v.
Intet hjalp. »Han var chef på dette
skib, der var under restaurering, og
han tolererede ingen indblanding«. Jeg
fortsatte uanfægtet med at beskrive
vore to veterandampere i Danmark,
men han var ubøjelig. Men så skete no-
get andet, idet der længere inde fra
skibet dukkede en mand frem i en
møjbeskidt kedeldragt, som vi jo ken-
der maskinfolk på. Han råbte til mig,
om jeg kendte noget til dampskibe, og
nu benyttede jeg denne lejlighed til at
komme længere ind på dækket, ved at
storme over til ham for at få styrket
min position, medens jeg overlod »che-
fen« i Lenes varetægt. Nu var vi to til
at overtale to. Det viste sig, at maskin-
manden godt ville have os om bord,
men han turde ikke for den anden.
Men jeg fortalte ham videre om vore
skibe i Danmark, og han forklarede om
maskineriet, at det bestod af 2 stk. tre-
gangsdampmaskiner, der fik damp fra
2 stk. vandrørskedler af amerikansk
oprindelse. Skibet var i 1947 en gave
fra Amerika til Grækenland, og det
havde gjort tjeneste lige til 1990 med
udlægning af kabler mellem de græske
øer. Al denne snak blev pludselig che-
fen for meget. Med et brøl satte han

over til mig og beordrede mig til at for-
lade skibet øjeblikkelig, og da der i det
samme kom en stor schæferhund til
syne på øverste dæk, trak jeg mig
skyndsomt tilbage. Jeg var mælløs. Stor
var skuffelsen og forundringen. Aldrig
havde jeg oplevet noget lignende. Alle
andre steder, hvor jeg har været i for-
bindelse med »veteranskibsfolket,« er
jeg blevet godt modtaget, da det jo er
sådan, at mennesker normalt gerne vil
fortælle om deres hobby. Men her var
det anderledes hård forretning. Lene
havde i mellemtiden talt med »chefen«
og han havde forklaret, at skibet var
under restaurering, og at der var blevet
fjernet ting derfra. Det kunne vi måske
godt forstå, at man var nødt til at tage
højde for, men man burde alligevel pr.
konduite have givet os, der var en slags
»eksperter«, adgang til skibet.

Da vi havde taget de obligatoriske
billeder og begyndte at gå væk fra ski-
bet, kom »chefen« løbende efter os, dog
kun for at give os et blad, med nogle
oplysninger om skibet.

Vores anstrengelser havde været
forgæves, men en dag vender vi fryg-
teligt tilbage, dels for at se dette dejlige
skib *indefra*, dels for at udforske Pi-
ræus havn, som er et stort og spæn-
dende område.

Bent Holbech.

Hjemme igen på hotelværelset blev
bladet, som var udfærdiget både på
græsk og engelsk studeret. Og det var
interessant læsning.

»THALIS« er bygget i 1909 hos New-
port News Shipbuilding and Drydock
Co., Virginia, U.S.A. I 1947 blev det
overdraget af den amerikanske rege-
ring til Grækenland, hvor det har væ-
ret brugt til udbedring og udvidelse af
kabelnettet mellem mellem de ægæ-
iske øer. »THALIS« var således aktiv i
40 år, da ejeren O.T.E. (det græske P &
T) besluttede at det skulle hugges op.
Denne beslutning udløste protester i
pressen og hos »Aegean Maritime Mu-
seum« (A.M.M.), som henvendte sig til
O.T.E., til ministeren for handelsflåden
og til kulturministeren med følgende
begrundelser for at bevare »THALIS«:

1. »THALIS« er det ældste skib opført i
det græske skibsregister.
2. Det har »dybe rødder« i det ægæiske
øhav
3. På grund af dets konstruktion, og i
særdeleshed maskinrummet, som er
rigt udstyret med messing, anser
specialister det for at være en vigtig
museumsgenstand.
4. Det er måske det sidste kabelskib af
sin art i verden, og vi er sikre på, at



S/S »Thalis O Milissios« under restaurering i Piræus havn.

mange maritime museer gerne vil have det indlemmet i deres samling.

Herefter blev aktionen indstillet, og efter forhandlinger blev »THALIS« den 5. juni 1991 officielt overdraget til A.M.M., som straks gik i gang med restaureringsarbejdet.

A.M.M. har bekræftet over for os, at det ikke er muligt at komme om bord på skibet før det er færdigrestaureret, uden forudindhentet tilladelse fra museets kontor. Til den tid er det planen, at det skal ligge som et flydende museum i Piræus havn i nærheden af det 3-skorstenede krigsskib »AVAROF«. Sidstnævnte skib, som er bygget i 1910, kan allerede nu besøges oplyser

søværnets museum i Piræus, hvor man for øvrigt kan købe en bog om skibet.

For at vende tilbage til »THALIS« har vi kun få oplysninger om skibet, så som længde: 51,26 m, bredde 10,34 og BRT 601. Foreningens historiske ekspert har lovet at prøve på at skaffe flere oplysninger om »THALIS«. Dem håber jeg, vi kan bringe i næste medlemsblad, sammen med den glade nyhed om, at man nu kan komme om bord i »THALIS«.

Hvis I på jeres rejser »falder over« et gammelt dampskib, så modtager redaktionen meget gerne jeres historie. Skaf jer såmange oplysninger som muligt på stedet og tag alle de fotos I kan komme til at tage. For selv om vi er

glade for »SKJELSKØR« og »BJØRN« er der jo også en verden uden for Verona.

Lene K

Dokning af S/S »Bjørn«.

I 1989 var »Bjørn« atter i dok på Orlogsværftet. Den 16. august blev skibet bugseret fra oplæggerpladsen og straks inddokket i »Dok I«.

Efter at skibet havde ligget stille i 5 år, viste det sig, at bunden så forbausende godt ud, idet der ikke forefandt begroning af nogen betydning.

I dagene efter doksætningen blev skibsbunden af besætningen afrenset ved hjælp af højtryksspuler og derefter skrabet og plettet med 2 x primer.

Den 21. august afholdtes bundsyn sammen med en repræsentant fra Søfartsstyrelsen. 4 stk. søventiler blev synet, og der blev stillet krav om op-svejsning af tæredé nagler samt påsvejsning af materiale i adskillige grubetæring. Disse arbejder blev udført af et firma fra land.

Desuden blev der påsvejest en doubling ved en søventil i bb. side samt en doubling i E-rang nr. 2 bb. efter tæring.

Besætningen udførte desuden opkøring af amningsmærker på rorstævnen.

Medens skibet henstod i dokken, var der god lejlighed til at rustbehandle og opmale sort skibsside fra vandlinien til op under fenderlisten. Stilladser til disse og de ovennævnte arbejder på skibsbunden blev velvilligt stillet til

rådighed af Orlogsværftet.

Skibets bund blev derefter opmalet med primer og antifouling, »Jotun Protective Coatings«, af firmaet Rustaco, ligesom drivskruen, som havde været anbragt i land siden dokningen i 1984, blev genanbragt.

Også i maskinen udførtes adskillige arbejder. Hovedmaskinen blev tørnet, mellemaksel og skrueaksel modtaget og genanbragt. Disse dele havde siden 1984 været til eftersyn, opmåling og reparation i Orlogsværftets værksteder og blev derefter synet af en repræsentant fra Søfartsstyrelsen.

Herudover blev stævnørør afrenset, cedervall-pakdåse renoveret med 2 stk. nye foringer af kunststof, alt godkendt af Søfartsstyrelsen. I maskinkobling og skrueakselkobling isattes 12 stk. nye koniske bolte efter oprivning af eksisterende huller og et støtteleje tilskrabt og oprettet. Desuden blev der monteret en højdetank med tilhørende rør for smøring af stævnørøret.

Først den 5. september blev skibet uddokket. Eftersyn for eventuelle lækager blev foretaget, hvorefter det blev slæbt til sin sædvanlige oplæggerplads inden for Holmens område.

Dæks- og maskinbesætningen på S/S »Bjørn«

Bjørn har det godt, og det kan vi takke Theis Smith og hans kone Birthe for. De møder trofast op på Holmen hver lørdag for at tage sig specielt af Bjørn. At de bruger tiden godt, kan læses ud af den rapport, de har sendt os.

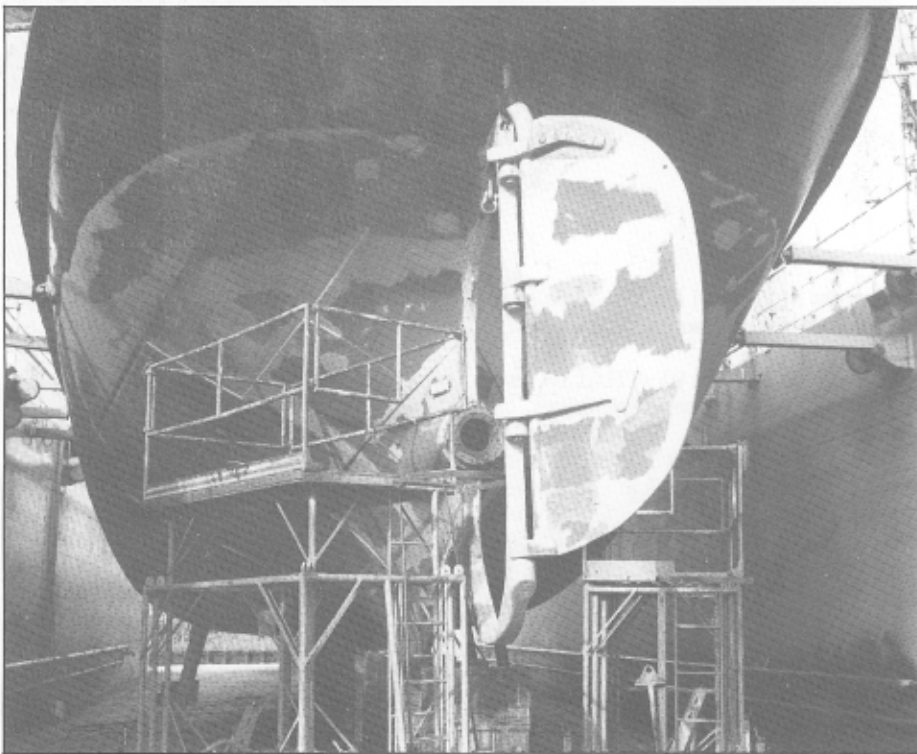
Der er dog stadig et stykke vej tilbage, inden Bjørn er sejlklar, men forhåbentlig er den dag ikke så fjern, hvor holdet på Skjelskør kan skifte arbejdsplads.

»Som nævnt i det sidste blad kom Bjørn i dok den 16. august 1989. Skroget blev højtrykspulet, der blev svejset en del nagler og påsat en enkel lap. Stævnørøret fik isat nylonforinger af en type, der kan tåle olie. Den renoverede cedervall-pakdåse blev skruet på og skrabet til. Derefter blev skrueakslens sat i og skruen monteret. Søventilerne blev eftersat, og skroget fik påsvejest nye tærezink og derefter malet.

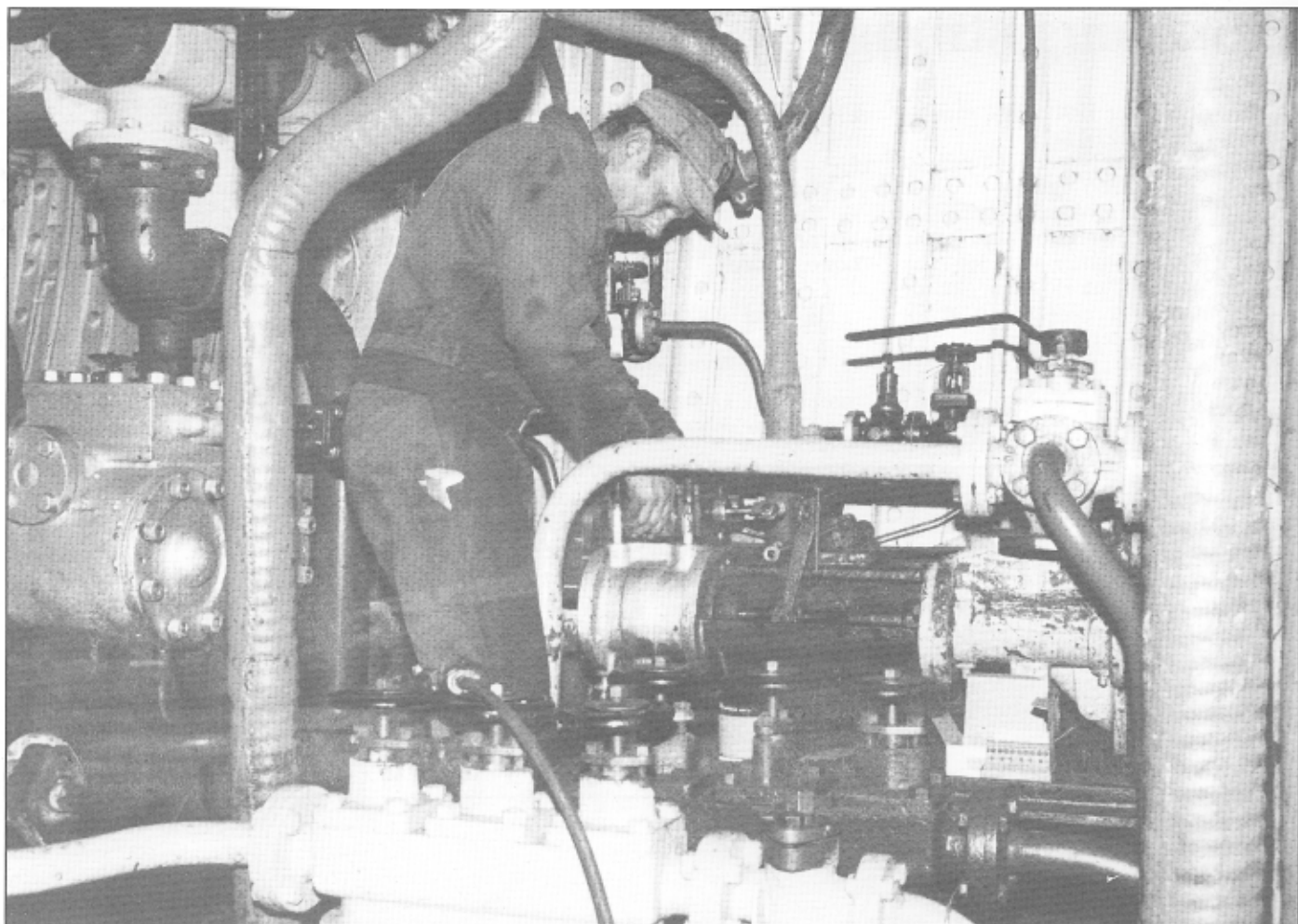
Da Bjørn var kommet i vandet igen viste det sig, at cedervall-pakdåsen var blevet tykkere end før; mellemakslerne var 7 mm for korte. Så måtte akslerne i land igen, og der blev anbragt en afstandsring mellem de 2 aksler. Samtidig blev denne samling forsynet med nye cylindriske pasbolte. Da akslerne var ombord igen, blev hullerne i flangerne mod skrueakslens og tryklejet reved op med konisk rival og samlet med 12 nye koniske bolte. Som det sidste blev bæreløjet under agterkahytten skrabet til og rettet op, hvorefter Skibstilsynet blev tilkaldt og godkendte hele akselledningen. I forbindelse med stævnørøret blev der opsat en 20 liters olietank over vandlinien, så vi har lidt overtryk for at holde vandet ude. Det virker efter hensigten.

Efter dokningen blev de sidste rester af oliefyngs anlægget og fundamentet til dieselgeneratoren fjernet, så der nu kun er bunkertankene tilbage.

Derefter blev 31 dampør og 19 ventiler med kedeltryk afmonteret. Hoveddampørret af stål i 3 dele blev sandblæst, malet og trykprøvet, og de 28 kobberør blev udglødet og ligeledes trykprøvet. Tre af dem er fornyet, og 2 har fået skiftet flanger. Der skal fremstilles et nyt rør mellem kedel og lysmaskine på grund af kulkassernes ombygning. Ventilerne er renoveret med nye spindler og kegler efter behov og trykprøvet. Både rør og ventiler er synet og godkendt af Skibstilsynet og er ved at blive monteret igen. Kedlen og optrækket er blevet rustbanket og malet udvendig, og der er fremstillet nye forplader til kulfyng. Hovedmaskinen er blevet rensat for gammel olie og maling, og er blevet malet i en passende lysegrøn farve. Kedelpumpen er blevet malet og konserveret, og ser ud til at være i rimelig god stand. Ballast-



S/S »Bjørn« i dok på Holmen. På billedet ses tydeligt stævnørøret, hvorpå den omtalte cedervall-pakdåse er monteret.

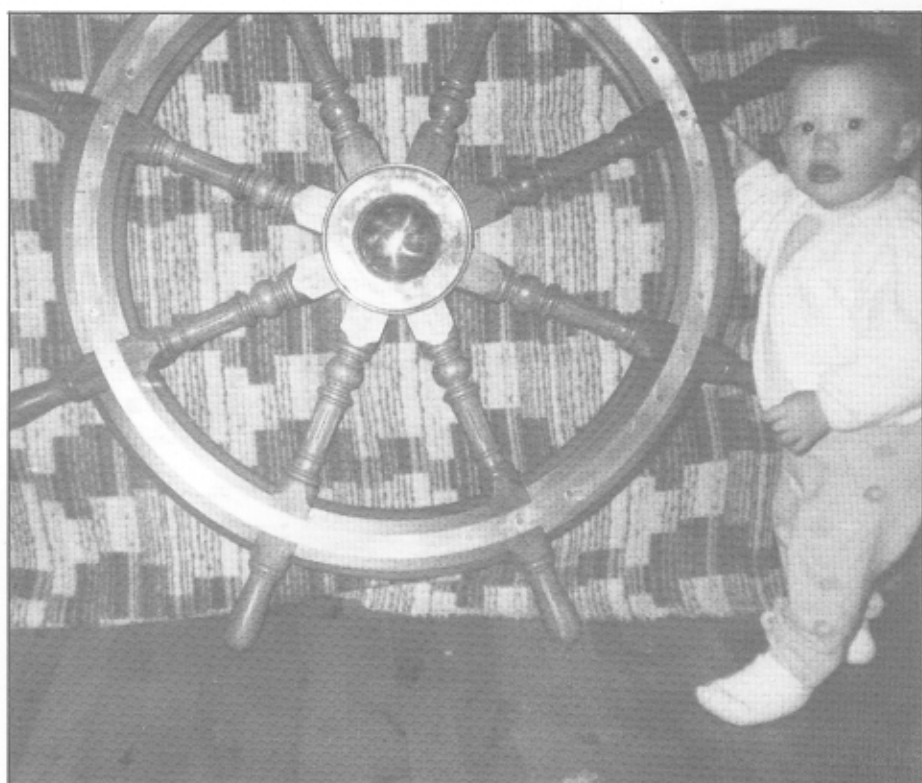


På billedet ses Theis Smith i færd med at samle den renoverede kedelpumpe.

pumpen er også adskilt men ser knap så godt ud indvendig. Maskinens og kedlens 8 manometre er istandsat og justeret. Dampfløjten er blevet svejset, og er så god som ny. Der er fremstillet et nye rat til erstatning for det originale, som blev stjålet. Til kabyssen er der fremstillet en ny skorsten, komfuret er rensat og malet, og der er udskiftet 1,5 m gennemtæret plade langs dækket. Halvdelen af dørken i agterkahytten er fornyet med vinkeljernsunderlag og vandfaste plader. Gangskiftningsmaskinen er blevet adskilt for fremstilling af de dele, der mangler.

Dette, plus en del andre småting er, hvad der er blevet udført siden bladet udkom sidst, så selvom interessen og arbejdskraften naturligt samler sig om at få Skjelskør sejlklar igen, er Bjørnen absolut ikke gået i hi.»

Birthe og Theis Smith



S/S »Bjørn«s rat, som forsvandt sporløst, er nu blevet erstattet af en tro kopi. Det store arbejde er en gave og udført af nogle af foreningens trofaste venner. Her præsenteret af foreningens yngste medlem Sebastian, som også er rederiets kommende bestemand i 3. aeneration.

Still going strong

Den 31. december 1991 fyldte maskinmester Axel Weng 80 år.

Weng har siden han gik på pension været meget aktiv i og omkring vore skibe, det være sig ved restaurering såvel som sejlads. Weng er altid hjælpsom. Er der problemer skal der snakkes med personer på Holmen, skal der skaffes materialer eller hjælp af forskellig art - så er det Weng.

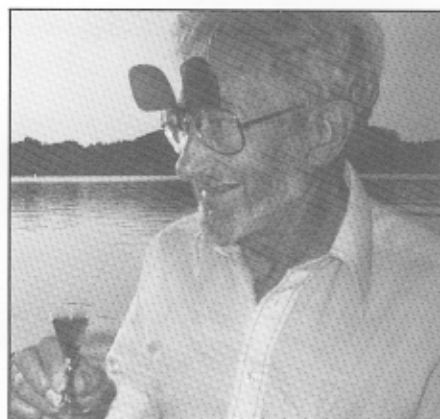
Med sejlads er det også blevet til mangen hård tårn. En af de værste var nok filmoptagelserne for tysk fjernsyn

i Horsens hvor Weng som ene mester måtte holde dampen oppe i døgndrift, idet der også blev filmet om natten.

På frivagten er Weng en rar og hyggelig kammerat, der på sin lune og til tider tørre humor kan få smilet frem hos os andre.

Hjertelig tillykke!

På vegne af besætning m.m.
S/S Skjelskør
Henrik Jørgensen



Krasin

Fra tid til anden kan man iagttage et dampskib lægge til ved Langelinie. Det er genkendeligt på sin usædvanlige stævn og skrovfacon, der var almindelig på krigsskibe fra århundredeskiftet.

Skibet er den tidligere isbryder »KRASIN«, hjemmehørende i Skt. Petersborg, der i sin nuværende egen-skab af museumsskib med mellemrum gæster de nordiske hovedstæder.

Men hvilken historie gemmer dette

gamle skib på?

For at kunne besejle sine nordlige farvande havde den kejserlige russiske marine en stor flåde af kraftige isbrydere, og i 1917 blev den hidtil største og kraftigste leveret fra det store engelske



S/S »Krasin« ved et af sine anløb ved Langelinie.



Den store bronzeklokke på fordækket med »Krasin«s navnetræk i det kyriliske alfabet.



På billedet af »Krasin«s stævn ses tydeligt den kraftige og tætte nitning, der er kendetegnende for en isbryder.

skibsværft W.G. Armstrong i Newcastle on Tyne. Isbryderen blev navngivet »Svyatogor« og var helt frem til leveringen af atomisbryderen »Lenin« i 1959 verdens største isbryder. »Svyatogor« var på 9300 brt. og havde en længde på ca. 100 m, en bredde på ca. 22 m og en dybgående på 7 m. Fremdriftmaskineriet bestod af 3 tregangsdampmaskiner på hver ca. 3500 IHk, og til at forsyne dette maskineri med damp var der installeret 10 enkeltbundede skotske marinekedler. Bunkerkapaciteten var på 320 tons kul.

Efter bolsjevikkerne magtovertagelse i 1918 beholdt »Svyatogor« sit navn, og skibet var en overgang sænket som spærring for de Hvide Styrker under borgerkrigen i 1920.

I 1927 blev »Svyatogor« omdøbt til »Krasin« efter en afdød sovjetisk diplomat.

»Krasin« blev i 1928 verdensberømt, da isbryderen ved hjælp af sin flyvemaskine lokaliserede og reddede de overlevende fra den italienske luftskipper Umberto Nobiles' luftskib »Italia«. Det var ved den lejlighed, at den berømte polarforsker Roald Amundsen forsvandt sporløst, efter at have prøvet at lokalisere Nobile, der var en gammel ven af Amundsen. I øvrigt kan det nævnes, at »Krasin« lagde til i København på vej fra Leningrad til Svalbard.

I slutningen af 50'erne gennemgik »Krasin« en stor ombygning, der bl.a. omfattede en helt ny overbygning,

hvorved de to karakteristiske høje skorstene blev erstattet af én enkelt moderne. De tre hovedmaskiner blev erstattet af en enkelt tregangsmaskine på 2200 IHk, og hvor de to andre hovedmaskiner havde stået, blev der nu monteret 2 kraftige turbogenerators på hver 2000 kW, da et af skibets nye formål var at kunne fungere som flydende elværk. I følge et besætningsmedlem blev denne ombygning foretaget i det daværende DDR.

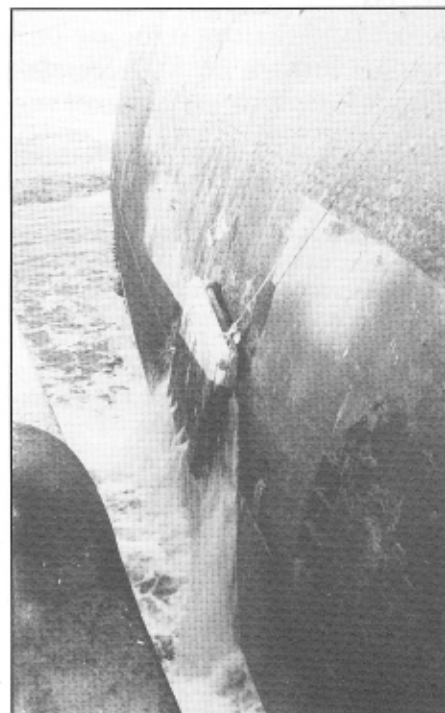
»Krasin«s hjælpemaskineri er meget interessant for en dampentusiast, da det hovedsageligt består af encylindrede dampmaskiner, dog er skibets store bugerspil udstyret med en tocylindret dampmaskine. Skibets egen el-forsyning består af 4 turbogenerators, der laver 110 V jævnstrøm. Til at forsyne kompasset og radioen kræves vekselstrøm, og den bliver lavet af to små roterende omformere.

I forbindelse med ombygningen blev også de skotske kedler udskiftet med 4 oliefyrede vandrørskedler af russisk herkomst. Efter endnu en hovedreparation fra 1972-74 fik skibet nyt navn »Leonid Krasin« og kom til at fungere som videnskabeligt forskningsskib.

Til trods for denne kraftige ombygning har »Krasin« beholdt noget af sin charme, og det er et pragtfuldt syn, når skibet lægger til ved Langelinie med flittig brug af sin basdampfløjte. »Krasin« er så absolut et besøg værd for en

dampentusiast, og besætningen viser gerne rundt over hele skibet. Det er sågar muligt at se hovedmaskinen blive rørt.

Torsten Vig



»Krasin«s kondensator-kølevandstråle er her dæmpet med en træplade for af undgå sprøjt på kajen.

Tak til:

HEDE NIELSEN for levering af ilt og gas samt overdragelse af et autogen-svejsesæt.

HOFMANN & SØNNER for kuldæk-sler.

HEDEHUSENE BOGTRYKKERI, som endnu en gang har stillet sig til rådighed.

»ANKERET« i Roskilde for en check på kr. 1.000.

JØRGEN FREDERIKSEN, Roskilde, for svejsning af bundplade i S/S Skjelskør.

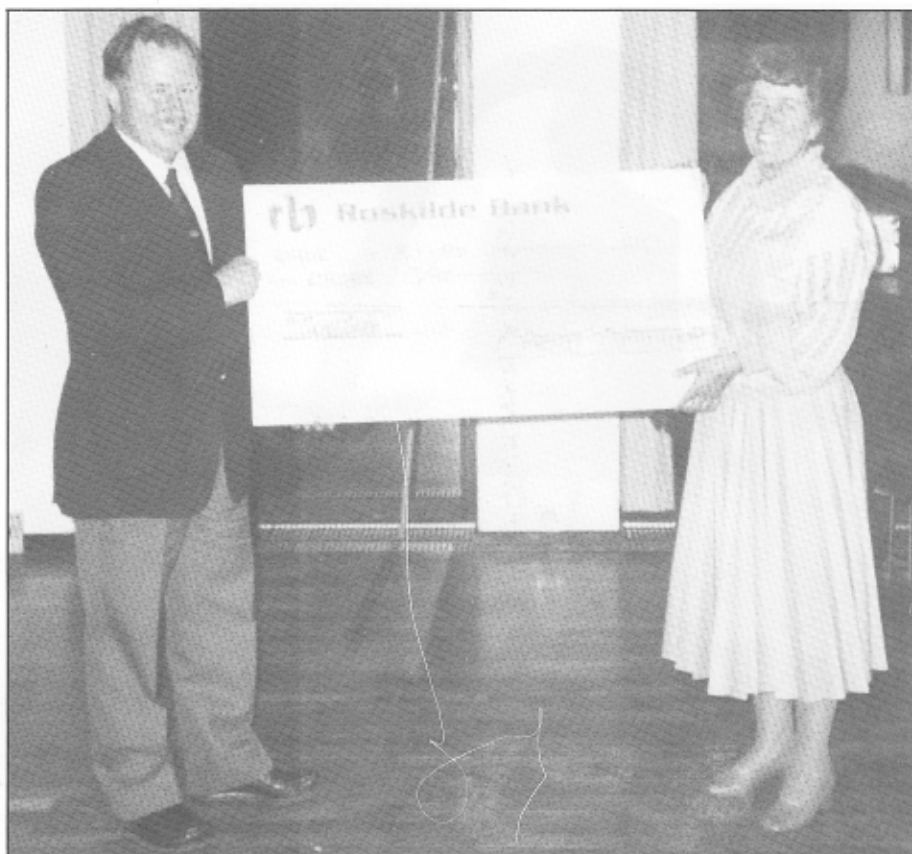
JULLE for kr. 15.000.

En tak til alle, der modtager dette blad, for trofastheden mod vort skib, medens det har stået i dokslag siden 1989.

S/S Skjelskør er nu så dybtgående restaureret, at det vil kunne sejle de næste 75 år ...

I juni 1993 vil det atter besejle Roskilde Fjord.

Ulla Andersen



Den flotte check fra »Ankeret« i Roskilde vises her frem af overbringeren Flemming Petersen og Ulla Andersen fra foreningen.

Af en skibsbyggers oplevelser

af lektor, civilingeniør Tage Edvard Blum.

Artiklen blev bragt i medlemsbladene 1968-70. Der er flere grunde til at genoptrykke den. 1. Den beskriver præcist noget af det store arbejde vore skibsbyggere i dag er igang med at udføre på S/S »Skjelskør« og deres omgangstone. 2. Tage Blum har selv været med til at bygge »Skjelskør«.

Når jeg har valgt titlen: »Af en skibsbyggers oplevelser« og ikke har brugt ordet »Erfaringer«, er det med velberåd hu. Erfaringer pretenderer mere og forpligter mere. Oplevelser derimod skal blot være sandfærdige, og så må læserne om, hvad der kan uddrages af dem.

At jeg fik lyst til at blive skibsbygger, kom ganske simpelt af, at jeg voksede op så nær en virkelig havn. Det var i Rønne, og der var lige i slutningen af sejlskibstiden. Der var 5 barkskibe, to brigger, en barkentine og en mængde topsejlskonnerter og for and aft skonnerter hjemmehørende. Det var den gamle kgl. agent Maans Christiansen, som var reder for de fleste af disse skibe. De færreste ved måske, at han i 1880-erne var Danmarks tredjestørste skibsreder. Det måtte være en mærkelig dreng, som ikke blev interesseret i skibe, når man havde dem så tæt på. På de tider havde man ligesom mere tid og jagede ikke sådan på hele

tiden, som man gør nu. De store skibe kom hjem om efteråret og lagde op for vinteren. Der var noget at se på ved afrigning o.s.v., og vi drenge kravlede frejdigt rundt i rigningerne på de store sejlskibe. Intet under at man blev fortrølig med bramrå, over- og under mærsærer o.s.v. Det varede da heller ikke ret længe, før jeg blev klar over, at skibe var det eneste her i verden, der virkelig duede og var værd at interessere sig for. Først ville jeg naturligvis være gået til søs, men jeg havde en meget klog og diplomatisk far, som selv havde været dreng og villet være til søs og ikke var kommet det. Og skønt vi var 3 drenge, der alle ville gå til søs, var der dog ingen af os, der kom til søs, og det gik af uden besværligheder. Men da jeg nu ikke kunne komme til søs, valgte jeg det næstbedste, nemlig at blive skibsbygger. Vi drenge færdedes altid på havnen, hvor der dengang var skibsbyggeri. Vi kendtelodserne og skipperne på de forskellige

fartøjer og levede kort sagt en tilværelse, hvor man ikke kunne undgå at sætte lods om bord i skibe, og her fik man de første begreber om sødygtighed og lærte ved selvsyn, hvad der kunne præsteres i hårdt vejr med en sejlbad. Jeg tror, det er et stort plus at komme til at kende skibe og sejlsad på et tidligt tidspunkt af ens tilværelse, når man vil være skibsbygger.

Men det blev ikke på Bornholm, min barndoms ø, som jeg elsker så højt, at jeg kom i lære som skibsbygger. Min far, som var amtsforvalter på Bornholm, blev forflyttet til Svendborg. En næsten diametral modsætning til Bornholm. Svendborgsund med sin blide natur, hvor skonnerterne kom langsomt op af sundet i modsætning til Rønne, hvor man kom susende ind, måtte holde fart for at kunne styre i den grove medløbende sø og så droppe begge ankrene i for at stoppe skuden, selv om man selvfølgelig var kommet i vinden. Dengang byggedes der skibe bogstavelig talt sundet igennem. Kom man sejlsende ind fra Lunkebugten mod Svendborg, var der først Petersens værft i »Thurøbund«, hvor der ofte stod to tremastede skonnerter på bedding. Så kom Jacobsens værft i Troense, Boms værft på Thurø, værftet i Bregninge skov, Webers værft i Gl. Hestehauge, Anders Jensens værft på nebjerget, og endelig og ikke mindst J. Ring-Andersens værft på Holmen i Svendborg. Skibene ligesom voksede

ud af skovene. Den gang byggede man endnu de meget smukke tremastskonnerter, og jeg skulle sige hvor jeg kom fra, kunne jeg - med en let omskrivning af grækeren »Euelpidés« svar på, hvor han kom fra - sige: »Derfra hvor tremastskonnerterne er skønne«. Jeg havde den lykke at blive sat i lære på Ring-Andersen og en ældre søster, havde Johs. Ring-Andersen startet et stålskibsværft; men han havde bibeholdt det gamle, velrenommerede træskibsværft, som han havde overtaget som 20-årig efter faderen, Jørgen Ring-Andersen. Begge værfter var anlagt på Holmen (Frederiksoen) ved Svendborg, hvortil der ingen bro var den gang. Man færgede over med nogle gamle storbåde, som kunne tage 20-30 mand, og man vrikkede disse fartøjer over ved hjælp af en kæmpevrikkeåre (ca. 19'), der kunne betjenes af 3 mand. Een mand stod op midtskibs, og så sad der en mand på hver side agter i den spejlgattede båd, og de tog ved fra siderne. Den gang var forholdene i verden sådanne, at man kunne rejse uden pas eller valutabesværligheder, ja - Rusland var en undtagelse, og den virkelig, praktisk uddannedeskibsbygger kunne rejse på professionen kun medbringende sin kridtlinie og sin tomme-stok, som han altid havde på sig. Det håndgribelige bevis på den profession, man tilhørte. Den første verdenskrig ødelagde imidlertid alt dette meget hurtigt.

Angående værftet da var det et lille værft, hvilket vil sige, at man kom med til alt forefaldende arbejde. Den gang byggedes, der på stålskibsværftet en 4 mastet skonnerttype, som havde vist sig meget gunstig. Den første hed »Phønix« og var en meget smuk slet-rigget 4 mastet skonnert med en 160 HK Holeby hjælpemotor. Mesanmasten var en bygget stålmas, der virkede som udstødsrør. Der blev bygget en hel serie af disse skonnerter som var absolut velsejlende.

Men angående selve værfts anlægget da har jeg ofte senere tænkt på det med undren for det var lige ved at forrykke mine begreber om hestekræfter og kraftmaskiner. Gennem hele værketstedet fik der en hovedaksel, og fra den blev - ved hjælp af løse og faste remskiver - alt maskineri i skibsbygningshallen og smedien trukket.

2 store lokkemaskiner med saks og profilsaks.

1 mindre lokkemaskine med saks og meget stort udlæg.

2 forsænkerboremaskiner.

1 stor pladevalse til udenbordsklædningen.

1 alm. vertical boremaskine.

Smørgelstene.

Blæsere i smedien til esser.

1 stor blæser til spanteovnen.

Dertil kom drejerværksted med en ret svær bænk og inde i selve maskinhuset var en aksel ført igennem med remtræk til en akselledning under jor-

den hen til Træskibsværftet, hvor den trak en båndsav, en svær rammesav, en bloksav, blæser, boremaskine og fjederhammer i træskibsværftets beslagsmedie, og som prikken over i'et trak denne aksel også det store ophalerspil til ophalerbeddingen, der lå på træskibsværftet. Alt dette klarede en enkeltcylindret, liggende dampmaskine på 50 HK. Nu kørte selvfølgelig ikke alting på een gang, men jeg har nu alligevel ofte, når man så kuglerne på Molleruppen synke langsomt, uden at omløbet tilsyneladende gik ned, tænkt på, om det alligevel ikke var nogle andre hestekræfter, der var i den maskine end de sædvanlige 75 kgm/sec. Udstødsdampen gik til træskibsværftets svedekiste, hvor plankerne kogtes.

Forholdene på selve værftet var egentlig gode, selv om man i starten blev behandlet lidt som »bedre folks børn«, hvilket undertiden kunne synes lidt hårdhændet. Jeg kan således erindre, at da jeg ud på efteråret af min far havde fået en svær pjækkert til at gå på værftet med, må det på en eller anden måde have irriteret en af sven-dene, for en aften, da vi sejlede hjem, og jeg sad på essingen, for han pludselig over imod mig, som om han snublede, satte hånden hårdt på min skulder og tippede mig bagover i vandet. Det var i slutningen af november og koldt, og min pludselige forsvinden vakte en sådan munterhed i storbåden, at de slet ikke tænkte på at vende og fiske mig op. Jeg svømmede den derfor selv op og kom da også ved egen kraft op at hænge på essingen, men så var det for tungt med alt det våde tøj. Jeg blev fisket indenbords under megen latter og vittige bemærkninger. Nu kunne det ikke gå, ikke at slå fra sig igen, og jeg bed mærke i den svend, som var skyld i min vandgang. Kort tid efter kom min chance. Som yngste lærling var det mit job at forbinde de småskader, som jo altid forekommer. Dagen efter kom min »banemand« ind for at blive forbundet. Han havde gået forrest, bærende en stålplade, og da bagmanden ikke kunne se for pladen og snublede, blev resultatet, at formanden fik skrabet huden af læggene, da pladen skrabadte bagsiden af hans ben under faldet til jorden. Først gav jeg ham jodspiritus på, hvad vi havde ordre til. Ved en hudafskræbning gør det som bekendt meget ondt, og medens han var ved at komme sig, smuttede jeg ud og fyldte hans træsko, som han pænt havde sat udenfor, med vand. Da han kom ud igen og stak i træskoene og bandede stygt, åbnede jeg døren og sagde: »Tak for sidst!« Så var alt all right, og det varede ikke længe, før man var optaget i koret som en af deres egne.

Jeg havde hørt en del historier om folk, der kom i lære og blev sendt efter de mest idiotiske ting, som »det forkromede øjemål«, en håndfuld kørner-prikker o.s.v., og jeg lovede mig selv, at det skulle i hvert tilfælde ikke over-

gå mig. Så en dag arbejdede jeg under en svend, Ludvig Rasmussen, om bord i en lille passagerbåd, »Skelskør«, den som forresten er kommet til hæder og værdighed som »veteranskib«. Vi skulle sætte lastribbehager op i den lille forlast, og det viste sig, at man havde glemt at lokke huller i spanteflagen for fastgørelse af hagerne. Da det var ret små spanter, forlangte Ludvig Rasmussen »lokkegris«. Det var jo et noget mystisk navn, men jeg måtte jo gå afsted ind til magasinet, og på vejen tænkte jeg på ham, der var sendt ned for at fodre »kølsvinet«. Men jeg bestemte mig nu for at se, hvordan det udviklede sig, så kunne man jo altid tage stilling til sagen. Altså kom jeg ind til magasinet og anmodede høfligt Ferdinand om en »lokkegris«. Han brummede olmt og gik op på en af hylderne og baksede en vældig tung jerntingst ned, som mest af alt lignede en overdimensioneret forvokset skruevinge. Da jeg havde set på den, sagde jeg: »Tak, jeg skal ikke slæbe rundt til grin med den indretning, hvis Ludvig Rasmussen vil have den, kan han selv hente den«. Og det gik jeg virkelig ud og sagde til ham selv. Jeg vil nødig gentage her, hvad Ludvig Rasmussen sagde til mig, og endnu nødigere, hvad Magasin-Ferdinand sagde, da han for anden gang måtte hente lokkegrisen ned. Men jeg lærte, hvad en lokkegris er, hvortil den bruges, og vil næppe glemme det, så længe jeg lever. Man kan altså være for vaks, og jeg trøstede mig med den gamle indskrift over scenen på Rønne gamle teater: »Lær visdom af livets optrin«.

Selve læretiden var ubetinget god. Jeg har aldrig så meget som hentet en øl i den tid. Man fik næsten altid god og fyldestgørende forklaring, når man spurgte om ting arbejdet vedrørende, som man ikke forstod eller simpelthen var uvidende om. Kun yderst sjældent har jeg fået det meget ærlige svar: »Det kan jeg kraft d..... ikke forklare sådan en hvalp, det er dårligt nok, jeg selv forstår det!« Det måtte man jo så bøje sig for.

Da man var ældre end de sædvanlige lærlinge, men fik den samme løn (den gang 5 øre i timen), var der aldrig noget i vejen for at komme med i et godt sjak. Fordi man havde en lille timeløn »tog man kun så lidt op« (som det hed), og alligevel gjorde man næsten en mands arbejde, og samtidig var man som regel en god hjælp ved tolkning af arbejdstegninger, som man i mange tilfælde selv havde været med at udarbejde.

Jeg havde det enestående held, at Ring-Andersen fattede interesse for mig. Han havde ingen tegner på træskibsværftet, men når han havde kontraheret en skonnert, lånte han mig fra stålskibsværftet, og jeg blev så på træskibsværftet, indtil linietegning, opmåling, displacementsberegning, sejltegning og udfyldning af byggeskema til

klasse var færdigt. Herved kom jeg til at tegne mange linietegninger under en eksperts opsyn. Ring- Andersen var meget dygtig til linier. Hans skonnerter var smukke, sejlede godt og tog meget med sig. Han kunne ganske simpelt ikke lave noget, der var grimt. Jeg glemmer aldrig den stolthed, jeg følte, da jeg, medens han var ude at købe egetræ, havde tegnet en jagtbygget skonnert, og da han så kom hjem, så på min linietegning og udbød: »Den er god mi far, vi måler den på«. Og det blev den uden en eneste ændring. Det blev et skib, som særligt bemærkedes, idet det blev færdigt til afløbning den 15. marts 1917 og kom til at løbe af stabelen på denne dag, som netop var 50-års jubilæumsdagen for træskibsværftet. Der var et ganske tyndt lag is på havnen, alle de oplagte tremastskonnerter »flagede over top« og præcis som altid på den fastsatte tid gled skonnerten i vandet, brasende ud igennem isen, et meget flot syn.

Vi havde på værftet en temmelig lang arbejdstid, idet vi begyndte kl. 6 om morgenen om sommeren (kl. 7 om vinteren) og arbejdede til kl. 17,30 om aftenen. Der var så et frokostophold fra kl. 8-8,30 og det store middagsophold fra kl. 12-13,30, hvor der var tid nok til at gå hjem og spise. Det var en ret lang

arbejdsdag, men der var også nok at gøre.

Når kontoret var gjort i stand (det begyndte vi med), vi var to lærlinge, der skulle lære at tegne, skulle brikkerne føres, dvs. regnskabet med det arbejde, der var udført den foregående dag. Hver mand havde en brik. Det var en lille træplade, hvorpå han med blyant skrev, hvor mange timer han havde haft på det bestemte arbejde, han var i gang med. Timerne blev ført i en dagbog, og når brikkerne var skrevet af, blev de hængt på en tavle, der var slået op på folkenes spisehus. Hver mand skræbde så med et glasskår sin brik ren igen, så han kunne føre næste dags arbejde på. På stålskibsværftet arbejdedes der mest på akkord, i modsætning til træskibsværftet, hvor man arbejdede på timeløn. »Tømrere har altid stået himlen nærmere end smedene«, er der et gammelt ord, der »Jyden«, 15 reg. t., 4 mastet skonnert »Olga«, 316 reg. t., 4 mastet skonnert »Fylla«, 324 reg.t., og 3 mastet skonnert »Kirsten«, 129 reg.t. Rundt regnet blev en almindelig 3 mastet skonnert spanterejst med støvnene rejst på en måned, hvilket må siges at være godt af ca. 40 mand, som jo også lavede mange andre ting ind imellem. Når brikkerne var ført, gik man i gang med skibsbyg-

ningsarbejdet, enten det nuvar tegnarbejde inde eller det rent praktiske arbejde ude på pladen. Onsdag eftermiddag kom alle akkordsedlerne ind, og vi begyndte på lønningsregnskabet, som skulle være afsluttet torsdag aften. Fredag morgen tog vi i banken og hentede pengene, som blev talt af og lagt i lønningsposerne, og når kassen stemte, havde vi lov til at foretage os, hvad vi ville. Som regel gik vi ud og nittede, hvad vi syntes var en fin sport. De rigtige nittere iagttog med kritisk øje, hvad vi lavede, og jeg tør sige, at vi kom til at nitte fint. Her er naturligvis tale om udenbordsklædning og ikke sådanne inferiøre ting som skeletbundstokke og andet ikke vandtæt indmad, som hvem som helst kan sættes til at nitte. Man kom som sagt med til alt slags arbejde: *afslagning på planet* (loftet), hvor vi havde en meget dygtig tømrer Halvorsen, som fangede de »giraffer«, som var begået på arbejdstegningerne. Og man døde ikke i synden. Men man fik erfaring og blev klogere, for hvad er erfaring andet end at huske de brølere, man skal vogte sig for den mand, som aldrig har begået en fejl. For enten har han dem alle sammen til gode, eller og så er han et geni. Begge dele skulle altså anses som ubehageligt.



Billedet ovenover er sandsynligvis det ældste billede, der eksisterer af S/S »Skjelskør«. Det er taget i februar 1915, mens skibet er under udrustning på Ring-Andersens skibsværft.

Spantebygning på den gammeldags facon med svaje (vi havde intet hydraulisk anlæg). Jeg husker den første gang, jeg var med, og vi trak et spant ud af ovnen, kom jeg for nær, og der gik ild i min bukseende. Den blev hurtigt slukket af en af kammeraterne med en pøs vand. Men man skulle rappe sig og få spantet smøget og mahl slået i, inden det blev koldt. Bagefter fulgte retning af spanterne, lokning på bukkemaskinen, hvor særligt grej blev rigget op, så den kunne lokke horisontalt. Så var der opmærkning, hvor man kørnede gennem træskabeloner og bagefter mærkede med mærkerør og udslemmet kridt, lokning af plader, hvor man skulle passe at lokke fra »den rigtige side«, forsænkning for nitning o.s.v.

Det morsomste arbejde forekom mig at være opstilling af selve skibet på beddingen. Den gang var det tømmersmandsarbejde, og skibstømmerne lod ofte smedene vide, at når det virkelig kom til stykket, ja, så var det jo dem, det skulle til. Der var nu alligevel altid god forståelse, parterne imellem. Det jeg mindst kunne lide, var de temmelig mange »allemandstag«, vi havde. Vi havde for få kraner, hvilket førte til, at vi med »hånd og magt« slæbte pladerne ind, som skulle forarbejdes i værkstedet. Mankunne se sådan en udenbordsplade »komme spadserende« ind i værkstedet. Man måtte holde sig stiv i ryggen, eller gik det ikke, og når man så var en opløben, tynd splejs, der ragede højere op end kammeraterne, så kunne det godt være hårdt, navnlig da terrænet var alt andet end plant. Når man så nåede bestemmelsesstedet, kommanderede sjakformanden »arme ned!« hvorpå man vred skulderen ud under pladekanten og holdt fast med begge hænder, og pladen hang så i hænderne på folkene. Så kommanderedes der »op og lad gå!« hvorpå alle løftede pladen lidt op, trådte eet skridt tilbage og slap. Pladen tordnede ned på gulvet og sendte en støvsky ud til alle sider i værkstedet. Det var ikke ufarligt, og alligevel synes jeg, det hørte til sjældenhederne, heldigvis, at nogen kom virkelig alvorligt til skade.

Det var, som tidligere nævnt, yngste lærlings job at forbinde tilskadekomne. De værste ulykker skete som regel ved losning af plader. De ankom gerne i pramme til værftet, når vi da ikke fik dem direkte pr. skib. Man brugte den almindelige klo med en skrue, i virkeligheden en dum klodset tingest, som det tog tid at spænde både af og på, og det værste var, at spidsen på skruen blev slidt, eller gevindet skar ud ved den ustandselige spænden og opgåen. I begge tilfældet resulterede det i en nedstyrtning af pladen. Sådan en pladekant, der hugger ned over en fod, selv en fod med træsko, har omtrent en virkning som guillotine. Jeg skal ikke videre uddybe tilfældet. Vi brugte også de almindelige pladekløer med en



På billedet, der viser nitning på SIS »Skjelskør«, er den glødende nagle lige stukket igennem, og bearbejdningen med luftværktøj er begyndt.

kæmpehanefod, men alt for ofte rutschede en stor plade ud, dersom den var skævt hugget an, og jeg vil slet ikke tale om, når de satte kløerne på flere plader ad gangen. Chancen for, at de midterste plader rutschede ud, var stor. Så en dag kom der netop sådan en grim skade, hvor man måtte tage sig selv i nakken for at kunne ordne det. Da det var vel overstået, slog den tanke som et lyn ned i mig - der må kunne laves noget bedre, end det juks, vi anvender nu. Det skal selvfølgelig være sådan, at jo mere man haler, des mere sætter indretningen sig fast. Og med det samme kradsede jeg på en lap papir ned, hvordan min klo skulle se ud. Og lige så hurtigt kom den dobbelte klo, hvor pladerne ikke kan løbe ud. At finde på noget har intet med matematik at gøre. Det kommer som et lyn-glimt, og så har man det. Jeg anmodede om at få lov til at prøve at lave sådan klo, men det blev hånligt afvist, jeg kunne da sige mig selv, at den kunne aldrig holde. Jeg foragtede min sag, men da det var omsonst, bad jeg om tilladelse til selv at smede en imod at betale materialet. Det blev tilstået, men jeg måtte døje mange vittige bemærkninger, medens jeg stod og sme-

dede på min klo. Navnlig havde formanden fået et horn i siden på mig, og han gav gode råd. Der skulle tænder i excentrikken, hvortil jeg bemærkede, at hvis han satte tænder i den, ville han aldrig få den klo til at slippe igen. Rent bortset fra det, var det min klo og mit arbejde, og der skulle ingen tænder i. Da den langt om længe var færdig, ville jeg prøve den på en mindre plade oppe i værkstedet, men han, som var så overbevist om, at det ville brase ned med det samme, tog den fra mig og sagde: »Nej, nu skal vi rigtig prøve den, de er netop lige ved at losse kølplader. Kølplader til de store skonnerter fik vi flangede, da vi ikke selv havde en maskine, vi kunne knække dem på. Derfor var de dumme at slå på, da der måtte lægges en kædestrop helt rundt om dem. Nu brækkede han lige med et kobben en pladen og de andre efter den ligeså hurtigt, kranen kunne svinge. Han sagde ikke eet ord, men drev stille af. Vi kunne losse en jernbanevogn på en trediedel af den tid, det ellers tog, og jeg må tilstå, jeg følte en stor glæde og tilfredshed ved, at min idé havde været rigtig.

Fortsættes i næste nr.

