

Dansk Veteranskibsklub

Medlemsblad for Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse
Maritimt Tidsskrift. December 1994



S/S Skjelskør N.T.Q.D./OULF fylder 80 år!

De originale klassetegninger er udført af direktør for Svendborg Stålskibsværft Jens Fisker-Andersen i maj 1914.

Den 20. juli 1914 påbegyndtes bygning nr. 14 og den 7. august 1914 blev kølen lagt. Samme år sker der en stor ildebrand på værftet - af samme årsag er der ikke opført dato for stabelafløbning. Gudmor har der aldrig været i følge Jens Fisker-Andersens søn ing. Niels Fisker-Andersen på nogen nybygning. Prøveturen & assurance er optegnet med den nette sum af kr. 185,92. Totalsum for skibet er kr.: 42.840,00.

Den 15. marts 1915 bliver skibet afleveret (denne dato er for familien Fisker-Andersen en mærkedag, idet træskibsværftet blev anlagt i 1893 den 15. marts og stålskibsværftet i 1907 ligeledes den 15. marts.

Modtager af S/S Skjelskør er: A/S Dampskibsselskabet SKJELSKØR af Skjelskør, og skibet benyttes som last- og



passagerskib til Omø og Agersø fra Skælskør til 1962. I 1963 købes det for 13.500,00 kr. af Foreningen fra ophuggerfirmaet H.I. Hansen, Odense.

Og i 1995 sejler den stadig med passagerer.

VEL SEJLET
S/S SKJELSKØR !!!
Ulla

Forsidebillede: Indvielsesdagen i Frederikssund den 11. juni 1994. S/S Skjelskørs maskintelegraf har slået VEL. Skibsfører Frits Holm Hansen. (Politiken 14/6-94.)

Bagsidebillede: Poul Petersen og Erik Petersen i Skjelskørs maskinrum. (Politiken 14/6-94.)

Foto side 10: Gavltegning af S/S Skjelskør. (Foto: Ove Nielsen.)

Sats og layout: Lene Kjær

Trykning: Hedehusene Bogtrykkeri A/S

Oplag: 1200 eksemplarer

Formandens beretning

I skrivende stund midt på sommeren 1994 har S/S »Skjelskør« efter den langvarige oplægning sejlet i næsten 3 fulde sæsoner, og vi har deltaget i to regattaer for dampskibe. I 1993 i Flensborg og her i begyndelsen af juli måned i Gøteborg.

Fælles for begge stævner er at vise de besøgende, hvordan søtransporten foregik for et lille hundrede år siden med de første mekanisk fremdrevne skibe. Et ligeså vigtigt formål med disse »træf« er at vi indbyrdes kan sammenligne vore skibe - hvor langt er man nået, hvordan klarer de forskellige organisationer sig: medlemstal, aktive som passive, økonomien, får I støtte fra rederier, fonde, private, eller måske det offentlige?

Med hensyn til vor sydlige nabo er det nok der de fleste offentlige midler er til rådighed, man har store og omfattende projekter med en skare af frivillige der yder et væsentligt bidrag såvel ved sejlads som restaureringsarbejdet.

Vore nordiske naboer er det svære at lodde dybden af, redderne er nok lidt mere villige til at hjælpe. D.S. »Børøysund«, Norge, fik offentlig støtte til genetablering af agtersalonen, et arbejde i millionklassen. Skibet sejler på et 5-årigt certifikat og regner med at skal anvende 5 mill. kr. ved næste syn.

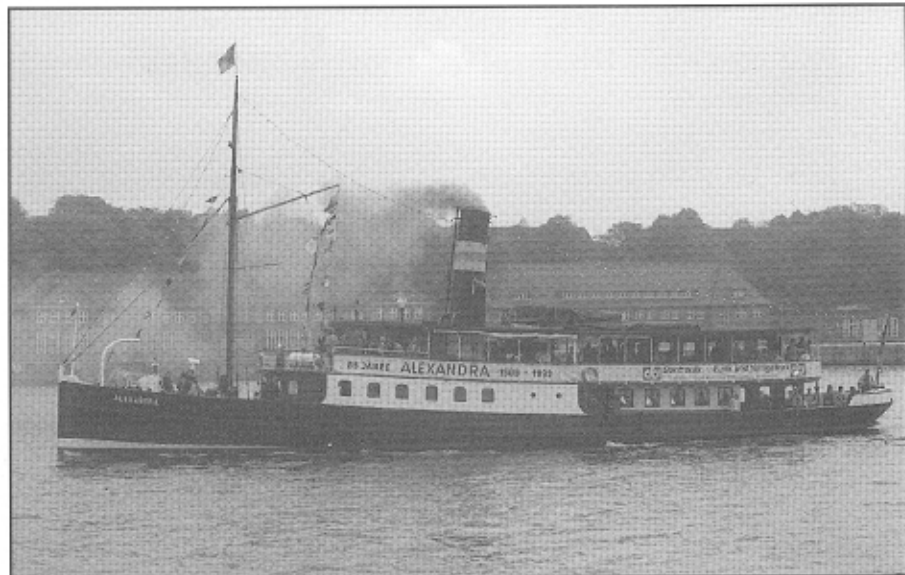
Svenskernes S/S »Bohuslän« på alder med »Skjelskør« tager 300 passagerer og ejes af Angbåten Ekonomisk Förening, en ideel forening. Den ulønnede besætning er på 12-15 m/k'er. Der er en omfattende restaurant ombord, man sejler i rute-fart flere gange om uge i højsæsonen og chartres i for- og eftersommeren.

Ved stævnet i Gøteborg var der ikke færre end 11 veteranskibe, deriblandt 3 både fra søerne Väneren og Vätteren som ikke turde gå længere ud på de salte vover - kedelvandet hentes normalt fra det vand der sejles i.

I Flensborg var der 6 skibe med den nu færdigrestaurerede S/S »Alexandra« som festens midtpunkt. Det har været en hård kamp at få denne fjorddamper, bygget i 1908, gjort sejlklar efter først at være oplagt i 10 år inden rederiet besluttede at for-

ære skibet til en aktiv kreds af 160 medlemmer, som skaffede ca. 1 million kr. Men der måtte skydes knap 3 gange så mange offentlige midler til før skibet igen kunne stå ud med de max. 150 gæster på sommerudflugter på Flensborg fjord, og bemandet med frivillige.

I 1976 havde vi det første stiftende møde i Nord Steam sammenslutningen. Allerede i 1978 mødtes vi i København og igen 10 år senere. Det er planen, at vi mødes hvert andet år i en af de nordiske lande, og i 1996 er det således vor tur igen.



S/S Alexandra

Hvordan klarer vi os i Nord Steam sammenslutningen? Vi kan være stolte over at være den første forening af sin art i Norden. Når dette er sagt må vi også konstatere, at vi er langt den mindste, det være sig medlemsmæssigt som antallet af bevarede skibe. Hvad skyldes nu dette? Der er flere grunde hertil.

Ved køb af S/S »Skjelskør« i 1963 var hun i en elendig forfatning. Alle foreningens midler var brugt til skibet, og havde Tuborgfonden ikke trådt til med et beløb svarende til anskaffelsessummen, havde det set sort ud, selvom mange ydede en meget stor arbejdsindsats, og vi fik en masse assistance og materialer fra diverse firmaer.

Langsomt har vi gennem årene restaureret skibet, hele tiden bogsta-

veligt talt sat tæring efter næring. Vi søgte samtlige rederier om støtte, men de vidste nok hvad det kostede at holde sådan en gammel skude i søen og betragtede os nærmest som tossede. Handels- og Søfartsmuseet, Nationalmuseet m.fl. mente nok at vi gjorde et godt kulturelt arbejde og støttede vor sag, men penge havde man ikke nogle af. Fra private personer, fonde og industrien har vi gennem årene modtaget en del støtte, men det rakte ikke til køb af andre bevaringsværdige skibe, som i mellemtiden er hugget op.

Vi har ikke modtaget offentlig støt-

te og er stolte over det vi har nået uden denne hjælp, men det kan diskuteres, om dette ikke er vejen fremover?

Det største bidrag vi har modtaget indtil nu er uden for al tvivl da vi fik overladt S/S »Bjørn« af Randers Kommune for 72 kr., en krone pr. år. Hun er det sidste dampdrevne skib i det danske skibsregister bygget i 1908. Det er et spørgsmål, om vi ikke burde søge at redde en af de sidste små motordrevne færger inden de også forsvinder?

Vil »Bjørnen« være klar til stævnet i 1996? Vi får se.

At det kan lade sig gøre at bevare en sådan gammel slæbebåd beviste nordmændene, som bl.a. mødte op med D/S »Forlandet«, en kombineret hvalfanger og bugserbåd med en

3 cylindret dampmaskine på 650 HK. Hun er bygget i 1921 og er lidt større end S/S »Bjørn«.

Der er to år til veteranskibsstævnet, og det er ikke spor for tidligt at tænke herpå. En dygtig PR M/K efterlyses. Vi skal bl.a. have lavet en ny profil og brochurer, der fortæller lidt om vore aktiviteter.

Må jeg slutte med et par ord om S/S »Bjørn«. Som det ses et andet sted i bladet går det fremad, men der er nemt plads til flere aktive M/K'er. Findes der f.eks. en dygtig maskinmester, der kan påtage sig at renovere de to dampspil på for- og agterdækket?

Vi har haft en god sæson i år med masser af charterturer og en fin belægning på søndagsudflugterne.

Der skal lyde en stor tak til alle de søfolk, der har ofret deres fritid/ferie for at gøre tjeneste ombord på S/S »Skjelskør«. Hvad skulle vi have gjort uden denne assistance?

Tak til:

Hempels fond for kr. 10.000 til maling.

Hede Nielsen for favorable vilkår for levering af ilt og gas.

Hedehusenes bogtrykkeri for trykning af vort blad.

Ankeret for donation af kr. 5.000.

Philips for marinehøjttaleranlæg til Skjelskør.

Året der gik

2. pinsedag den 31. maj 1993 indledtes den 25. sæson på Roskilde Fjord. Efter 5 års fravær kom vi tilbage efter først at have haft chartertur til Skælskør pinselørdag. Oh, hvilken fryd -

Roskilde Dagblad havde meddelt sine læsere, at nu kom vi. Og så var pokker løs. Formanden for lejerne i Roskilde Havn styrtede op til kommunens tekniske afdeling, hvorunder skibet hørte hjemme, og fik dem til at tilskrive foreningen, at hvis vi sodede og røg, så skulle vi ud af havnen.

Sikken en velkomst! og det endda førend vi var ankommet. I »Bytinget« den 9. juni havde vi en sober samtale med byrådsmedlem, formanden for sejlkлубben, vor egen formand og vor skipper. Samtidig blev METALs film vist. Hele udsendelsen varede 1 time og blev gentaget ugen efter. Forvarmeren var kardinalpunktet. Den var ikke færdigetablet - oh rædsel, det hængte de os op på. Vi bunkrede helt i Frederikssund - 4 timers sejlsads - for ikke at komme kulstøv på bådene i havnen. Dertil er kommet en stor omkostning: slamsugning. Koks er ble-

vet indkøbt i dyre domme for at fyre op uden røg og sod. En damper uden røg?? Havde vi »Hjejlen«s status ville det være himmelske forhold at arbejde under. Stor succes havde vi ved vor genkomst. Mange dejlige charterturer og samarbejdet med »Sagafjord« er gnidningsløst.

Til Flensborg var vi inviteret til dampskibsstævne af S/S »ALEXANDRA« i midten af juli. Den tur

vil besætningen fortælle om andet steds. 21.000 kr. fik vi bare for at deltage.

Vor ene redningsflåde blev kasseret, og det var en dyr affære, men vi blev reddet af DSB, der skænkede os en sådan. Til og med chartrede DSB's rederiafdeling skibet og havde en fin tur. Et tysk bryllup ændrede bryllupsdatoen for at kunne komme med »Skjelskør« - 100 menne-



S/S Skjelskør anløber i pinsen 1993 Roskilde Havn

sker. TV 2 LORRY brugte 4 timer på vort skib, lejede en fiskerbåd for at fotografere. Indslaget varede 3 minutter - men det var fint.

De meget trofaste har ventet de 5 år på os - Naturfredningsforeningen i Frederikssund - opfulgt af samme forening i Roskilde - Maskinmesterforeningen - Odd-Fellow o.s.v. »Ankeret«, der trofast har spurgt efter os havde en sejltur den 21. juli, og den donerede kr. 5.000.

Den 20. august glider vi ud af fjorden, og kommunen har meddelt os, at de forlanger kontrol med alt, hvad vi foretager os - uanmeldte besøg, maskinjournal kontrolleres, eftersyn af brug af forvarmer, kun opfyring på 2 timer!! Det må vist være at bevæge sig på vanviddets overdrev. Alt dette er krav fra LIRK's formand (lejerne i Roskilde Havn).

Maglekildefirmaet, der har leveret dele til forvarmeren får som betaling sejltur i Københavns Havn fra Amaliehaven til færgeren »Sjælland«.

I uge 34 sejler vi atter for Havnevæsenet - effektivt. I september for Publicistklubben med Hans Bischoff til Dragør, og lægger op den 11. september efter en begivenhedsrig sommer.

Vi har fået gode mestre fra hele



S/S Skjelskør under havneugen 1993. (Foto: Ove Nielsen)

Sjælland og nye skippere helt fra Bandholm. Ja det går fint for lille Skjelskør, vi er ikke glemt efter de mange år i dokslag på Holmen. Og både »Bjørn« og »Skjelskør« har haft den lykke at ligge på Nyholm.

»Bjørn« er nu det sidste store mål. Og denne gang betaler vi ikke de store regninger men søger fonde om donation. Det er overslaget først.

Om vi kommer tilbage til Roskilde er nu afgjort. Da ingen af besætningerne vil påmønstre i Roskilde Havn har bestyrelsen søgt basishavn i Frederikssund, hvor vi har mødt megen velvilje hos byrådet der.

Så næste års beretning forventer vi at blive absolut positiv.

Året der kom

Og næste år 1994 blev et lykkens år for vort skib. Den venlige imødekommenthed, vi mødte hos byrådet i februar måned var usvækket, da vi den

11. juni sejlede ind til Frederikssund Havn. Vi følte os, som skipper udtrykte det: »som den grimme ælling,

der gik så meget grueligt igennem - og så blev modtaget som en svane«.

Frederiksværk Stålværk lod os gå i venteposition en lille uge, før vi kunne anløbe vort sommerkvarter. Vi fik med lodder og trisser tilladelse til at ligge i deres havn, fordi vi beviste, at vi ikke var et »fremmed« skib, da en stor del af skroget, 48 m var sponsoreret af værket.

Kl. 8 lørdag morgen tidlig tog vi i Frederikssund pastor Ove Scheel med menighed ombord for at sejle til Roskilde for at landsætte dem. Vi havde højtidelig ansøgt teknisk afd. om lov. Kl. 13 præcis rundede S/S »Skjelskør« pynten med alle flag over top. Vejret var med os. På kajen stod borgmesteren med kommunaldirektøren og havneudvalgsformanden. Vikingerne fra Vikingspilene var linet op og gav os en fanfare på lur. - Aldrig har vi oplevet noget



Modtagelse i Frederikssund 1994. (Foto: Frederikssund Avis 14/6-94)

lignende. Allerede kl. 16 gled skibet ud på sin anden chartertur *samme dag*. Turistturene var for få - 2 afgange kunne slet ikke dække behovet - så næste år bliver afgangene 1300, 1430 og 1600.

Sct. Hansaften, der jo er medlemmernes aften, blev afblæst med 15 sek.m. vestlig vindstyrke.

Flensborgturen 8.-10. juli var også økonomisk en succes. Kursen var høj, da vi fik vor andel i D.mark.

Havneugen var forlænget til 10 dage. Desværre får vi ikke mere doneret kul, så med CO2 og energiafgiften er vi oppe på kr. 2.000 pr. ton, og med et forbrug på 40 tons pr. sejlsæson er det jo en slem bet.

Søfartsstyrelsen har givet tilladelse til 80 passagerer på Roskilde Fjord til Kulhuse og Københavns havn. Og det mest spændende er, at »Skjelskør« nu må sejle med 60 passagerer fra Helsingør til Dragør!

Efter havneugen har der været adskillige charterture. Værftopholdet er i uge 37 i Gilleleje, og i uge 38 lægges op for vinteren med overdækning af skibet i lighed med kongeskibet.

Fra borgmesteren i Frederikssund har foreningen modtaget takkeskrivelse og med tilsagn om at vi for fremtiden må have basis der.

Lilla

Sejltider i Frederikssund 1995.

Fra 18. juni til 6. august afgår S/S Skjelskør kl. 13 - 14.30 & 16.00.

Den 9. juli sejles der ikke, da vi er til dampskibsstævne i Flensborg.

Renovering af S/S »Bjørn«

»Bjørn« er nu blevet overdækket med et tag af transparente plader, og siderne fra tagskægget ned til fenderen dækkes af presenninger, der hver dækker 4 meter og som let kan rulles op hver for sig, så man kan komme til at arbejde.

I styrbord side udfor maskincasingen har vi anbragt et hulplan 1,2 x 4,8 meter, som kan bruges til bukning af vinkeljern m.m. Agten for dette anbringes en esse; der kommer en lem i taget over essen af hensyn til røgen.

I bagbord side agten for maskincasingen er der opstillet en søjleboremaskine, der skal bore i hundredvis af huller til nagler i plader og profiljern. Filebænk, svejseanlæg og en mindre luftkompressor står på agterdækket. Dækket i bagbord side fra nedgangen til maskinen og forefter til opgangen til broen er forbeholdt træbearbejdningen.

Mellem forkant af maskinskyldet og kedelcasingen sættes en kranbjælke op i en højde af 3,9 meter over dækket med en løbekat og en 1 tons

talje. Kranbjælken er 8 meter lang og kan forskydes, så den kan rage 3 meter uden for styrbord side. Den anbringes over lemmen over fyrpladsen.

Den store luftkompressor er anbragt ved forkant af kedelcasingen tværs over skylighet til salonen, dens store luftbeholder bliver også brugt til den lille kompressor.

Hovedparten af stålarbejdet bliver fornyelse af det meste af skansebeklædningen, lønningen, lønningsstøtter, læseporte, konsoller for pullerter, sideplader og karmplader for kabys, skylightkarme, fornyelse af bovbånd og svineryg, fendervinkler, spygatter, retning af stævnskinne og indtrykning på bagbord bov samt reparation af ankerklys. Fornyelse af konsoller for davider.

Retableringen af kulfyringen omfatter fjernelse af to eller tre af de fire brændselolietanke og genopbygning af kulkasseskotter med kullemme i begge sider, ændring af dørken ved kedlen, så der bliver plads til at fyre med kul. Der er spor af hvor

dørken oprindelig var. Renovering af askehejsen. Selve kedlen har vi efter en tykkelsemåling af fyrkanalerne fået godkendt med et arbejdstryk på 10 bar, og et par mindre tæring i forbrændingskammeret skal opsvejes før trykprøven, det vil så vise sig, om der er noget i vejen med kedelrørene. Indbygning af kulfyringsanlægget i de to fyrkanaler omfatter nye forplader, fyrkarme, forbroer, bagbroer, ristebærere, fyrdøre med kontravægte og brændplader, askefaldslåger, ristestænger, sideriste og murværk.

Søfartsstyrelsens krav om en opsamlingstank for afløbsvand fra toiletter, kabys, bad og håndvaske kan vi opfylde ved at anvende den forreste brændselolietank i bagbord side. Tankens beliggenhed er ideel, da afstanden til det bestående toilet kun er ca. 2,5 meter. Pumpen til lænsning kan anbringes, så den er tilgængelig fra det forreste kuldæksel i dækket. Den lovbealede rørstuds for slam-suger kan anbringes lige agten for toilettet under trappen til brodæk-

ket. Den bagbord kulkasse bliver næsten halveret, så der må så sættes et tværskot op lige agten for tanken.

Der er også krav om, at der skal være en sloptank for opsamling af olieholdigt vand. Spørgsmålet er, om vi skal bruge den forreste styrbord tank til dette formål og også formindske den styrbord kulkasse eller anbringe en sloptank et afsides sted i maskinrummet. Det er et spørgsmål om hvor meget kul man vil have plads til.

Oprindelig var kedlens arbejdsstryk 13 kg/cm^2 med et ristareal på 4 m^2 , og kulkasserne havde et rumfang på ca. 26 m^3 d.v.s. ca. 20 tons kul, det skulle kunne give ca. 62 timers fuldkraftsejlds. Ved ændringen til 10 bar arbejdsstryk og et ristareal på 3 m^2 falder hestekraftydelsen, men da vi hverken skal bryde is eller bugse, er det kun en fordel at vi også kan spare kul. Tilsammen vil de to kulkasser kunne rumme ca. 12 tons kul (ca. 50 timers fuldkraftsejlds med 10 bar arbejdsstryk).

Da skibet blev bygget for 86 år side, blev der ikke anvendt elektrosvejsning, alle samlinger blev nittet eller boltet sammen; dette vil blive gennemført ved renoveringen, så alt fremstår i den oprindelige udførelse. Der er endnu nogle gamle skibsbyggere og kedelsmede, der er kendt med de gamle arbejdsmetoder, men det er nødvendigt at få nogle andre og yngre med i arbejdet, så de kan oplæres, ellers kommer der en dag, hvor det bliver meget vanskeligt at bevare gamle skibe i deres oprindelige skikkelse. Det samme problem har vi også med fyrbødere og maskinfolk, der er kendt med dampkedler og dampmaskiner.



Sådan bliver S/S Bjørn efter renovering

For at udføre det nævnte stålarbejde skal der bl.a. bores ca. 9000 huller 10,5, 13 og 17 mm $\varnothing$ og nittes ca. 4000 nagler 10, 12 og 16 mm $\varnothing$.

I første omgang går vi igang med forskibet fra spant 30 (ved lønningsportene). Der arbejdes på begge sider samtidig, idet de fleste nye dele er ligedannede men spejlvendte i henholdsvis styrbord og bagbord side.

Trædækket, der består af 75 mm pitchpine skal undersøges og fornyes hvor det trænges. Efter alt at dømme vil det kunne betale sig at få lagt plader på efter en affræsning af overfladen og så få lagt tynde planker i lighed med hoveddækket på »Skjælskør«, så er vi da sikker på at få et tæt dæk.

Ankerspillet adskilles, og der tages stilling til hvordan det kan gøres

istand, hvad der skal på værksted og hvad der kan laves ombord.

Materialebehov

Udover det stålmateriale vi har på lager skal vi til stålarbejdet på dæk, udenbords og til kulkasserne bruge:

Beholderplade R St. 37/EN 10025.

4 stk. $2500 \times 1250 \times 5 \text{ mm}$, 500 kg.

10 stk. $3000 \times 1250 \times 5 \text{ mm}$, 1500 kg.

6 stk. $4000 \times 2000 \times 5 \text{ mm}$, 1920 kg.

Vinkelstål.

$50 \times 50 \times 6$, 24 m (4 lgd.), 108 kg.

$75 \times 50 \times 7$, 180 m (30 lgd.), 1172 kg.

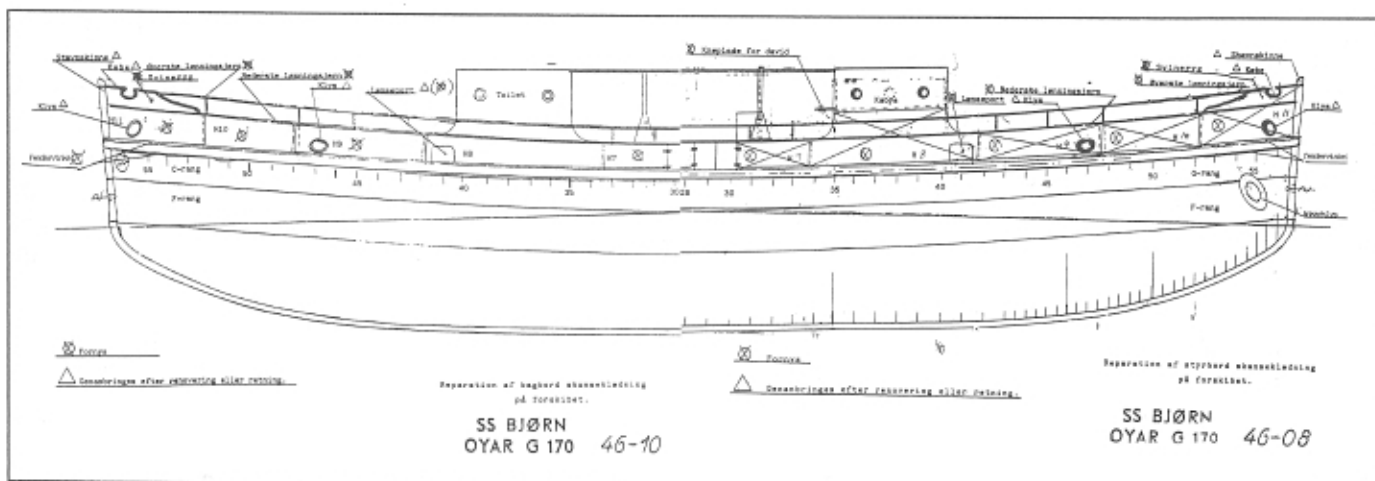
$100 \times 50 \times 8$, 72 m (12 lgd.), 648 kg.

Halvrundstål.

$3000 \times 250 \times 12 \text{ mm}$, 72 kg.

$2000 \times 250 \times 20 \text{ mm}$, 80 kg.

Carl Andersen,
skibsbygningsingeniør



Fregatten JYLLAND

I anledning af at jeg p.t. prøver på at lave en beskrivelse af fregattens maskinanlæg efterlyser jeg skriftligt materiale til dette emne.

Jeg mener, at jeg har »støvsuget« fædrelandet for mulige oplysninger, og er gået forgæves på Rigsarkivet, Søfartsmuseet med tilhørende bibliotek, Det kgl. Bibliotek, biblioteket v. Politeknisk Lærestanstalt og B. & W.-arkivet.

Mit håb er, at der blandt vore medlemmer findes materiale som jeg i givet fald kunne låne - eller der findes måske blandt medlemmerne én der kender én...

Som det måske er bekendt, blev maskinen med kedler, skorsten og

skruearrangement fjernet for ca. 100 år siden. Jeg har hørt, at det var mængden af messing og bronze, hvis værdi i penge var ret stor. Som det måske vides var det B. & W. som fremstillede maskineriet, og mr. Wood, som ved besked med alle gamle tegninger hos firmaet, mente at enten var det pågældende skibs tegninger destrueret, eller også var de gået til ved en ildebrand i arkivet for mange år siden.

Det jeg efterlyser er originaltegninger eller lustryk som omhandler detaltegninger af dampmaskineriet incl. kedler og evt. rørledningstegninger.

Jeg er besiddelse af tegninger af

hejseskorsten, hejseskruer samt arrangement af akselledning. Endvidere har jeg haft til låns H.M. Rasmussens: Læren om skibsdampmaskinen udg. 1888, og har til rådighed den tilhørende tegningsbog.

Jeg håber, at dette lille indlæg vil få foreningens medlemmer til at kigge godt efter i krogene, og jeg vil være yderst taknemmelig for en oprøring »hvis noget skulle vise sig!«

Med venlig hilsen

Axel Juul

Nordfeldvej 22

2665 Vallensbæk Strand

Tlf. 43541470

Flensborg 1993

»Skjelskør« var inviteret til at deltage i flensburger Dampfrundum i dagene 16.-18. juli 1993.

»Skjelskør« deltog selvfølgelig og derfor denne beretning.

Vi afgik fra Frederikssund onsdag den 14. juli kl. 1000, og selvom det havde stormet og regnet i dagene inden turen, havde vi rimeligt godt vejr, ingen buler på vandet og strømmen med.

Vi sejlede gennem Snekkeløbet og ankom kl. 0045 til Middelfart, hvor vi overnattede for at kunne nyde turen gennem Lillebælt i dagslys.

Vi afgik Middelfart og sejlede i smukt vejr ned gennem Lillebælt; i Fæø-sund havde vi en mindre grundstødning - ikke noget alvorligt - vi kom fri ved egen hjælp.

Det var en virkelig smuk tur både gennem Lillebælt og Alssund; passerede Sønderborg kl. 1500, og herfra gik det videre til Gråsten, hvortil vi ankom kl. 1710.

Afgang Gråsten kl. 0900 med kurs mod Flensborg, hvortil vi ankom under megen larm fra dampfløjter.

De øvrige deltagere i dette arrangement var:

Salondamperen »Alexandra« byg-

get 1908. Lgd. 36,96 m, br. 7,17 m, dybg. 2,6 m.

Isbryderen »Stettin« bygget 1933. Lgd. 51,75 m, br. 13,43 m, dybg. 5,4 m.

Isbryderen »Wal« bygget 1938. Lgd. 50,00 m, br. 12,34 m, dybg. 5,25 m.



WAL og ALEXANDER

»Kapitan Meyer« bygget 1949/50. Lgd. 52,10 m, br. 9,00 m, dybg. 3,14 m.

Slæbebåden »Noordzee« bygget

1922 i Hamborg, hjemmehørende i Holland. Lgd. 22,55 m, br. 5,8 m, dybg. 2,8 m.

Dampbarkasse »Sapphire« bygget 1908. Lgd. 7,02 m, br. 1,83 m.

Endvidere deltog Tysklands største damplokomotiv bygget i Berlin 1940, et rangerlokomotiv f654 byg-

get hos Frichs i 1949 samt et tenderlokomotiv s1916 bygget i Trollhæt-tan 1952. En damptrømler fra 1942 og et lokomobil fra 1954 var der også.

Der var også udstillet nogle dampmaskinemodeller m.m.

Det var et kæmpearrangement, for udover disse dampveteraner var der langs hele havnefronten en masse gøgl, salgsboder m.m. Musik var der også, bl.a. Papa Bue, så der var nok at se og høre på.

Der var anslået 100.000 besøgende på de tre dage, men de var heldigvis ikke ombord på »Skjelskør« allesammen.

Der var gang i fløjten mange gange i løbet af dagen, og i 4 timer havde vi »åbent skib«, hvor der skulle stemples billetter; tyskerne er helt vilde med stempler, så der var nok at se til.

Dagen sluttede med et kæmpe festfyrværkeri.

Lørdag havde vi fra kl. 10.00 til 12.00 »åbent skib«, og derefter deltog vi sammen med »Alexandra« og damp-tog i 2 kombiture. Disse ture foregik ved at skibe og tog afgik fra Flensborg med passagerer til marinestation Murvik, hvor der blev byttet passagerer, som blev returneret til Flensborg. De øvrige skibe sejlede rundtur på fjorden. Fra 1700 til 1900 var der atter »åbent skib«.

Søndag formiddag benyttede vi til et besøg på søfartsmuseet og kl. 1200 havde vi endnu en kombitur. Kl. 1500-1700 var alle skibene på tur til Okseøerne retur til Flensborg; det var flot med alle disse dampere, og sikken en dejlig sort røg - det var godt, det ikke



NORDZEE

var i Roskilde. Efter en meget højtidelig afslutning var et anstrengende og begivenhedsrigt arrangement slut.

Mandag morgen sejlede vi over til Flensborg for at bunkre, og derefter var vi ved tolden for at udklarere. Det var meningen, at vi skulle afgå samtidig med de andre skibe, men det gik der kludder i, så det endte med, at vi bare sejlede. De andre indhentede os senere, og da de sejler meget hurtigere end os, forsvandt de hurtigt forude.

Vores næste mål var Marstal, hvor

vi havde en aftale kl. 1800. Det var meningen, at vi, hvis der var tid, skulle sejle nord om Ærø, men på grund af en misforståelse sejlede vi, medens skipper fik sig en middagslur, syd om. Det var ikke populært, men vi ankom da i tide til Marstal, hvor vi fik en fin velkomst. Vi sejlede en aftentur med indbudte fra Marstal. Turen gik op til Strynø og retur til Marstal. Vejret var fint, så det blev en rigtig hyggetur.

Tirsdag formiddag var vi på museum, og her blev vi budt velkommen af Erik Kroman, som fortalte om Marstals historie samt bød på rigabalsam. Herefter gik vi selv rundt på museet; det er et dejligt museum, men det kræver flere dage, hvis man skal se det hele. En lille tur rundt i byen efterfulgt af et velbesøgt »åbent skib«. Det var et kort men positivt besøg i denne dejlige søfartsby, som altid er rar at gæste.

Afgang Marstal kl. 1430. Passerede Rudkøbing, gik gennem Lange-landsbæltet og sejlede under Vestbroen, som er imponerende, især når man ser den fra søsiden. Vejret var stadig med os, bortset fra nogen tåge, som vanskeliggjorde navigeringen, men vi fandt da Roskilde og de hjemlige kødgryder uden de store problemer, og hermed var endnu en tur vel overstået.

Deltagerne

Nye bøger

Den 3. maj udgav Historisk-topografisk Selskab i Lyngby-Taarbæk bogen »BAADFARTEN på Lyngby Sø, Bagsværd Sø og Furesøen«, skrevet af arkivar cand.mag. Jeppe Tønsberg. Bogen er udgivet i anledning af Baadfartens 100 års jubilæum den 17. juni. Foruden sejladsen behandler bogen også de enkelte både, som Baadfarten har haft op til 23 af samtidig. Bogen er på 144 sider i stort format med over 150 billeder, kort og tegninger, heraf 32 farvebilleder. Pris for medlemmer kr. 73,80, for ikke-medlemmer kr. 98,00, plus forsendelsesomkostninger på kr. 20. Bogen kan bestilles på telefon 42 88 43 83 eller telefax 45 88 86 27 hos Byhistorisk Samling i Lyngby.



Billetpriser:

Børn: kr. 10,00. Voksne kr. 25,00.

Chartertur:

1 time kr. 3.000, derefter pr. sejltime kr. 1.500.

Hvad siger husholdningsbudgettet?

Gratis arbejdskraft, gratis tjenesteydelser samt gratis leverancer af en lang række udstyr, materialer m.v. er »hemmeligheden« ved vor forenings beståen i snart 32 år, eller med et andet sprogbrug foreningens »goodwill«. Men hvad med økonomien? Rygraden i foreningen, som en af de stiftende mæcener kaldte den i erkendelse af, at kontanter er uundværlige i processen for at overleve, hvilket vi måtte sande lige fra starten, hvor hver en krone blev vendt og drejet, før den blev brugt.

Vi havde status første gang pr. 31/12 1963. Dengang kostede et medlemskab 15 kr. om året, hvilket næsten var for stor en byrde for en hjemmegående husmoder til at melde sig ind. Man forstod jo at omgås husholdningspengene med fornuft. Et forhold Ulla som foreningens kasserer gennem alle årene har benyttet sig af.

Omtalte status udviste en »formue« i kontanter på kr. 504,41, men samtidig var der udestående fordringer på kr. 1.138,50 til lysmaskine, postkort og kuverter. Der var altså en start på 1964 med en gæld, en såkaldt fremmedkapital. Noget man absolut må gøre sig fri af så hurtigt som muligt.

Den efterfølgende status pr. 31/12 1964 kom foreningen ud af med et overskud på kr. 10.417,53 takket være en donation fra »Tuborgfond« på 15.000 kr. Og herefter har foreningen ligetil i dag klaret sig udelukkende ved egenkapital fri af lån eller anden form for gældsætning.

Det er naturligvis ikke hensigten her at foretage en regnskabsanalyse baseret på alle årene. Men jeg kan oplyse, at fordelt over hele perioden er der tale om 12 år med underskud og altså 19 år med overskud. Det

største underskud havde vi i 1992 på over kr. 203.000, hvilket bragte egenkapitalen ned på ca. kr. 134.000, men »Skjelskør« havde jo som bekendt ikke haft skruen i vandet i henved 4 år. Med et overskud i 1993 på lidt over kr. 96.000 blev egenkapitalen stimuleret til lidt over kr. 230.000 - et beløb, der ikke er af en imponerende størrelse i en forening med redervirksomhed som eksistensgrundlag. Det hører med i billedet, at foreningen igennem hele perioden har brugt kr. 2.019,135 alene til restaurering.

Det valgsprog, der står under skibet i Paris' byvåben, er som skabt til vor forening: »Det gynger, men synker ikke«.

B.A.

Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse

DANSK VETERANSKIBSKLUB

Stiftet 19. april 1963

Formand:

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

Kasserer og redaktør:

Fru Ulla Andersen, Højlundshusene 11, 3500 Værløse. Tf. 42 48 33 33.

Giro: 7 07 13 45.

Sekretær:

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

Medlemskontingent:

Ordn. 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



S/S »Sct. Knud«

S/S »Sct. Knud« var nybygning nr. 192 fra Frederikshavn Værft 6 Flydedok, bestilt af Odense Havn den 6. juni 1930 som kombineret bugserbåd og isbryder.

Skibet blev køllagt den 15. august 1930 og søsat og døbt den 5. november samme år.

Hun blev opkaldt efter den Hellige Sct. Knud, hvis jordiske rester ligger

tøj, ca. 30 meter, med »krydserhæk« og »isbulb«, ingen Tumble home, rimeligt lav dybgang og rigelig maskinkraft.

Ved bygningen blev »Sct. Knud« udstyret med en stor og meget flot salon, bygget i mahogni og beretnet til møder afholdt af Havnevæsenet. Skibet var derfor registreret til ikke mindre end 72 passagerer.

J. Nielsen ved roret til næsten 29 års trofast arbejde i Odense Havn og kanal.

»Sct. Knud« blev i december 1959 solgt til skrothandler H.E. Hansen, Odense, som igen solgte skibet til Fowey Harbour Service, hvor hun i 1960 fik navnet »St. Canute«.

Skibssiden blev malet grøn, skorstenen hvid/sort med rødt bånd og hvid lilje.

»St. Canute« gjorde tjeneste med bugseringer på Themsens, indtil hun i 1969 ankom til Exeter Maritime Museum, hvor hun stadig er i stand til at holde dampen oppe og sejle med de øvrige veteranfartøjer (når sandbankerne tillader det).

Dog fornægter tidens tand sig ikke. Forfaldet er i gang, og hvor dæksplankerne er rådne, reparerer der med cement! Maskinen er godt afspærret fra publikum og godt fedtet ind. Skroget er på trods af sine 62 år acceptabelt, men desævrre er der intet gjort ved apteringen.

Aage Christensen, modelbygger.
(Fra Danyard Nyt, marts 1994)



Sct. Knud som nybygning

til skue i Sct. Knuds kirke i Odense.

Oplægget for indhentning af tilbud lød i sin tid: Et bugser- /isbryderfar-

»Sct. Knud« blev færdig fra værftet den 9. januar 1931 og afgik direkte til Odense efter prøvetur med kaptajn

Af en skibsbyggers oplevelser

af lektor, civilingeniør Tage Edvard Blum.

Sidste del. Første del blev bragt i april 1992.

Gamle Ring-Andersen sagde: »Den skulle du tage patent på, lille Tage«. Det faldt mig ikke et øjeblik ind andet, end at så simpel en ting måtte da være opfundet forlængst, men efter at have fortalt min far om mine bedrifter, sagde han: »Du kan jo altid prøve«. Jeg skrev selv min patentansøgning og lavede nogle vistnok ret barnlige tegninger, men til min store forbavselse fik jeg patentet uden vrøvl. Nu skulle det sælges, hvad var sådan en indretning værd? Skulle man have en sum penge en gang for alle, eller skulle der være en »Royalty« på? Jeg fik mine første skuffelser og dermed tvivl om menneskenes ærlighed, da et værft, hvor jeg henvendte mig, simpelthen kopierede mine tegninger og returne-

rede det hele og sagde, at det havde ingen interesse. Så pludselig fik jeg et den gang meget stort bud på min opfindelse fra et norsk firma, og jeg slog til omgående. Mine forældre ville så gerne, at jeg skulle læse, hvad jeg absolut ingen lyst havde til. Men her fik jeg til starten af mine studier, men det er en hel anden historie. Jeg kan imidlertid aldrig lade være at nikke genkendende til min klo, når jeg møder den på værfter rundt omkring. Sidste gang var i Nantes forrige sommer.

Et andet job, jeg ikke var glad ved, var at skulle klippe. Uha, man skulle passe på. Først og fremmest naturligvis på fingrene, når man skulle sætte til, men så sandelig også på pladen. Sådan en saks havde en uforklarlig evne til »at stjæle« fra en, ligesom hale pladen til sig og klippe for meget af, hvad man naturligvis ikke blev berømmet

for bagefter. Også klippespånen, der som en lumsk slange krøllede sig op, kunne gøre ulykker inden man vidste et ord af det. Men man skulle jo igen- nem det og lærte da også at klippe en udenbordsplade med spring.

Så var lokning meget mere fredssommeligt. Men det var arbejdsmandsarbejde, så det kom man ret hurtigt væk fra.

Et arbejde, der altid havde haft en vis tiltrækning for mig, var »nitning«. Jeg har altid synes, at der var noget meget tiltalende ved den måde at forbinde to ting på. Jeg siger med vilje ting og ikke metal, for man nitter jo også to stykker træ sammen ved klinkning i bådebyggeri. Jeg vil indrømme, at jeg senere, da svejsningen trængte igennem, stillede mig temmelig skeptisk over for den. Jeg blev således af en svejseentusiast halet ned om bord på et fuld-svejst, svensk skib, der var i dok hos

Burmeister, for at se dette ny fænomen. Jeg gik lige hen til forreste luge agterste lugehjørner og konstaterede her store, grimme nittede lugehjørnefordoblinger. De var forøvrigt dårligt nittet. I min uvidenhed triumferede jeg naturligvis over svejsemanden.

Men nitning var nu noget for sig selv, og en nitter, som havde stået i nitterlære, var et folkefærd for sig. Jeg kom naturligvis også til at nitte, men man måtte begynde som naglevvarmer. Det lyder så simpelt at varme nagler til »hetzgløde« d.v.s. så varme, at det lige drypper af naglen, når man rask hiver den op af naglejernet og afleverer den. Men prøv selv engang, og De vil opdage, at det er alt andet end let og som så meget andet først må læres. Og læremestrene havde ikke megen tålmodighed, for vi arbejdede på akkord. Enten kunne man ikke holde kul under naglejernet, som naglerne sad i, og man asede og masede og blæste dem sorte, eller også brændte det hele sammen til en modbydelig kage under naglejernet, så man hverken kunne få naglerne op eller ned. I begge tilfælde endte det med spektakler fra sjakbejdssens side, i værste fald fik man en lussing. Det var heldigvis ikke forbudt den gang, men det skal siges til hans ros, at han hver gang ordnede den utrolige »æggekage«, man havde lavet, ganske vist under drøje besværgelser og forbandelser, og viste hvordan man skulle gøre. Og til sidst fik man det lært med og kunne »koge nagler« rigtigt. Man avancerede så til forholder, og efter det fik man lov til at prøve at nitte. Den rytme, der er over et rask nittersjak, kan ikke beskrives. Det må man simpelthen opleve ved selv at være med i det. De lange, slanke hammere falder ganske bestemt (ikke noget med »kasketter«) og med utrolig få slag, er det nittede hovede lagt op som en fin, regelmæssig, flad pyramide. Er naglen for lang, stoppes der efter nogle få slag, og det overflødige kappes væk med en særlig mejsel, der sidder i et grinagtigt håndtag. Dette håndtag består af en grøn gren, varmet over en nagleesse og snoet under vridning rundt om mejslen og derpå bændslet. Et meget behageligt håndtag, der holder mejslen, men Gud nåde den mand, der driver på mejslen med den langnæbbede nithammer,

hvis han ikke rammer »rent«. Gør han ikke det, splintrer vidjen, og mejslen forsvinder ledsaget af mejselholderens eder og forbandelser over »Den kvajpande, der ikke kan slå med en hammer«! Nå, det lærte man, at slå, virkelig slå, ikke tjatte, og ramme præcist. Mange mennesker har jo aldrig opdaget, hvad skaffet er til på en hammer. Man nittede på akkord, og bygning af stillads var inkluderet i akkordprisen. Det siger sig selv, at der blev gjort mindst muligt ud af stilladset. Der var ikke noget med »gule rækværker«, noget som jo heldigvis er blevet bedre siden. Man stod på en enkel slisk, måske i 2.-3. sals højde med skibet på den ene side og klar luft på den anden side. Og så fjedrede det hele, hvad man måtte vænne sig til for at ramme ordentligt. Men mennesket kan jo som bekendt vænne sig til meget. De virkelige specielt uddannede nittere var ganske utrolige med hensyn til at slå og ramme. De var så rutinerede, at de ikke kunne holde varmen om vinteren. Deres specielle form for at klunse om øl eller brændevin bestod i, at hver mand fik 3 fulde slag på et stykke skabelontræ eller andet træ. Den, der havde det største mærke, havde tabt. Ofte var det yderst vanskeligt at sige, hvem der havde tabt.

Vi havde trykluft til stemning af ranget, stød o.s.v. og langsom gik man over til lufthammernitning. Stemning var egentlig en af de få ting, som man ikke kom ret meget med til. Jeg havde stemmet nogle vandkasser, men virkelig udenbordsstemning blev betragtet som specialistarbejde, hvilket nitning egentlig også var.

Hvad der gjorde et vist indtryk på mig, var den glæde og stolthed disse skibsbyggere viste over deres arbejde. De satte en ære i, at intet kunne siges imod deres arbejde, og hvis nogen dristede sig til det, skulle de snart blive sat på plads, lige meget hvem det så var. Jeg husker således engang, at dir. Fisker Andersen tilod sig at sige noget om et stød, som han mente kunne være trukket bedre an. Han pegede på det, hvorpå en af nitterne omgående slog ham over hånden og sagde: »Ska' du pege fingre af vores arbejde?« Ja - disse nittere var et hårdt folkefærd. De var sikre på at kunne få arbejde altid, og det

gav sig udslag i, at de aldrig arbejdede mere end 5 dage om ugen, men altid holdt 99,99% på deres akkorder. De drak også temmelig kraftigt. Det var ikke ualmindeligt, at en mand havde en 3 pgl. flaske hvidtøl og en dito brændevin med, som begge var konsumerede, når dagen var gået. Da jeg en dag dristede mig til at spørge, om det nu også var nødvendigt at tage så hårdt til sig af de våde varer, svarede min sjakbejds: »Ser du, det er nu engang sådan, at geniet må næres, ellers kan man ikke bestille noget, og du kan altid få arbejde. Men ham, der ikke kan lave noget selv, han må være afholdsmand og en pæn mand helt igennem for at få arbejde. Måske der trods alt ligger en vis sandhed bag dette.

Men i virkeligheden var de ikke så slemme, og een gang accepteret imellem dem, regnes man som hørende til. Det fik jeg mange, mange år efter et slående, rørende bevis på.

Da svejsningen rigtig greb om sig, følte jeg, at jeg måtte vide mere om dette, som jeg jo intet kendte til fra min læretid. Ganske vist havde jeg »Svejscertifikat fra Esab«, men derfra til gå ud og svejse et helt skib, er der et temmeligt langt stykke vej. Jeg fik derfor tiladelse af B&W og professor Prohaska til een dag om ugen (onsdag) at gå ud på Refshaleøen og iført kravledragt gå rundt på værftet og nybygningerne og se, hvorledes man bar sig ad. Jeg har altid godt kunnet lide at spørge den mand, som laver arbejdet, hvor for han nu netop gør sådan og sådan. Jeg havde meget udbytte af disse besøg, og en dag, da jeg ved middagstid kom ned fra et skib, løb jeg på en mand, som jeg omgående kendte, men ikke havde set i mange, mange år. »Sneglen« udbrød jeg næsten halvhøjt for mig selv. Vi havde naturligvis øgenavne til hinanden allesammen, og jeg havde i sin tid nittet sammen med »Sneglen«, som var forholder i Svendborg for en menneskealder siden. Jeg tog mod til mig og løb op på siden af ham og sagde: »Nu må du ikke blive gal, men er det ikke »Sneglen«?« Han så yderst forbavset på mig og udbrød så: »Joh! men hvem fa'en er du?« Jeg nævnede Svendborg og »Jyderne«, de gamle sjakkammerater, og så kom det forbavsende. Han så stift på mig og sagde: »Vil du ha' et job, så bare sig til, jeg er sjakbejs for mejsler-

ne«. Det varmede helt op indvendig, jeg takkede ham, men forklarede, at det var nu ikke af den grund, jeg var herude. Så stod han lidt og sagde så: »Men hvordan fa'en kunne du kende mig igen?« Det var nu ikke så svært, for han havde kun eet øje og var allerede dengang temmelig skævsuldret af hårdt slid. Og sådan var der mange forskellige typer, som virkelig var særprægede.

En mand, der således altid vil stå med en vis nimbus om sig, var den »Tykke«. Hans borgerlige navn var Rasmussen, og han selv var i virkeligheden en »institution«. Han var en meget dygtig maskinarbejder, der passede alt maskineri på værftet, men desforuden gjorde han alt for at spare værftet penge. Han fik indført, at vi fik det rå støbegods hjem til dækspladerne på de store 4 mastede skonerter, og han afdrejede alt dette og byggede selv spillene op. Men han mente desværre at have begreb om alting. Dog naturlovene kan selv en Rasmussen ikke komme uden om, og respekteres de ikke, vil man jo som bekendt altid komme til kort.

Da man som nævnt kom med til alt arbejde, kom jeg også til at arbejde sammen med, eller rettere for den »Tykke«. Praktisk talt alt værktøjet blev fremstillet på værftet, hermed tænkes på nithamre, store hamre, mejsler, sprængmejsler, bor, nøgler, dorne o.s.v. Navnlig de smedede bor var imponerende. De borede lige så fint som de dyreste spiralbor og kunne holde skæret mindst lige så godt; men de var også hærdede af en ekspert.

Hos den »Tykke« fremstilledes lokkestempler og underlag, og her lærte man at dreje med en bestemt tolerance, som var absolut påkrævet, da underlaget ellers ville sprænges. Men en stor del af arbejdet hos ham var tilsyn og smøring af alle maskiner, hovedakselen med alle de mange løse remskiver, som var nødvendige ved sådant et gammeldags anlæg.

Den store valse, som udenbordspladerne blev valset på, og som var »reverserbar«, kørte også med remme og måtte derfor selvsagt have en meget bred remskive på hovedakselen for at kunne klare de dobbelte remme, den direkte og den krydsede rem med deres respektive løse ski-

ver. Denne remskive på hovedakselen lignede nærmest en tromle. Den bestod af et langt, valset svøb nittet med lask og forsynet med rundjernseger i begge ender af tromlen. Egerne skrues ind i de støbte nav, som have not og kile til hovedakselen. Den Tykke havde selv konstrueret og bygget denne tromle, og oprindeligt har den sikkert løbet meget pænt. Men efter en brand, vi havde på værftet, hvor alt dette faldt ned, viste der sig betydelige slag i den tunge remskive, da den kom op igen. Det var så meget, at lejerne på hanebjælkerne rokkede og ustandselig måtte efterspændes. Den Tykke bestemte sig for, at den skulle ned, og stor var min forfærdelse, da jeg i den korte frokost fra kl. 8-8.30 så ham stå på en stige og gladelig med en nedstryger save egerne i tromlen over. Jeg bemærkede spagfærdigt, at vi umuligt kunne få den ned, inden der startedes igen efter frokost, hvortil den Tykke overlegent bemærkede, at så kom den nok selv. Jeg forsøgte endnu en gang at mane til forsigtighed, udmaled omkringsflyvende, afbrækkede eger o.s.v., hvorpå den Tykke med dyb foragt udbød: »Ja, hvad så, dit fjols? Ved du da ikke, at centrifugalkraften slår altid opetter?« At forsøge at afdisputere ham dette ville være nytteløst for ikke at sige håbløst, så jeg tav stille og holdt mig i behørig afstand fra valsen, ligesom jeg advarede andre mod at gå derhen. Der startedes igen kl. 8.30, remskiven slingrede faretruende, og pludselig med et brag slog en mængde afrevne eger op igennem trætaget og tagappen, som om en Schraupnel-granat var sprunget. Den Tykke indfandt sig omgående ved braget, så triumferende på mig og sagde: »Ka' du så se' den slår alti' opetter!« Og ingen magt på denne jord ville have kunnet overbevise ham om andet. Hvad kunne så en sølle lærlevante. En anden gang havde han selv konstrueret og bygget en centrifugalblæser til spanteovnen. Jeg tror ikke, professor Meldahl ville have godkendt det apparat, men Rasmussen var stolt af den, og vi skulle så rigge den op. sådan en skal løbe hurtigt; men jeg forfærdigedes ved at se det batteri af mellemaksler, som gearrede op for hver gang, og jeg prøvede at gøre ham begribeligt, at vi ville

komme op i et sindssvagt omløb. Men det skulle jeg bare passe mig selv med. Da alt var klart, tog den Tykke selv udrykkeren og skiftede fra løs til fast remskive. Remmen fedtede i starten, men så lød der et jævnt stigende brøl, som blev højere og højere i tonen for tilsidst at ende i et vældigt brag og sprængning af remmen. Da vi tog blæseren ned og undersøgte den, var skovlene, som var nittede til armene på løbehjulet, flået ud over naglerne og sad nu som sammenkrøllede kræmmerhuse ude i tuden på blæseren. Ovenpå dette reparerede vi blæseren, hvorpå han allernådigst anmodede mig om at regne et passende ud. Han vidst godt, der var noget der hed 314 16, men det havde han sgu glemt. Vi fik den rigget op igen, og den gjorde glimrende gavn ved spanteovnen i mange år.

Min sidste oplevelse sammen med den Tykke var heller ikke helt almindeligt. Efter branden og genopbygningen af værftet, havde jeg været med til at lægge trykluftledninger ud til beddingerne, og dem lavede han sandeligt godt. Vi kørte dog med ca. 10 atm. tryk. Vindkedelen på anlægget var imidlertid for lille, og nu ville Rasmussen på billig måde bøde herpå. Der stod en gammel dampkedel fra en af de små sundbåde, som havde fået motor, og denne kedel havde han udset sig. Det var en almindelig røgrørskedel, og hans plan var at pille rørene ud og lappe endebunden. Jeg prøvede forsigtigt at påvise den afstivning, som rørene afgav til endebunden, men det var det rene nonsens, en kedel var en kedel. Altså fulgte vi hans plan, og sluttelig stod den gamle kedel på enden, heldigvis udenfor maskinhusets gav. Der blev sat tryk på fra luftkompressoren, og da man nåede op på ca. 7 atm., lød der et kæmpebrag. Endebunden, der vendte opad, havde lukket sig op skævt, ligesom man lukker en konservesdåse op, og heldigvis var åbningen ind imod maskinhusgavlen og ikke ind imod vor 45 m høje skorsten, som stod på den anden side. Nu slap vi med at blæse gavlen på maskinhuset, det var dog en to stens mur, men ud over det skete der ikke videre. Jo forresten - tagrenden fra maskinhuset faldt nedovre i byen, hvor den blev blæst over. Om aftenen skrev man i avisen (ak ja,

de aviser) at dampkedelen på Holmen var eksploderet. Var det sket, havde der ikke været noget igen af værftet, for det var en stor, gammel skibskedel med meget vand i.

En anden uforglemmelig mand var »Sophie«. Det var blevet hans øgenavn, fordi han som arbejdsmand havde det job at holde arbejdernes spisehus rent, fyre om vinteren o.s.v. Senere, da vi fik mange arbejdere på værftet overtog han også rengøringen af kontoret.

Han var en mand af godt humør, en rigtig fynbo, som altid så lyst på tilværelsen. Han havde fået en vis forkærlighed for de gamle storbåde, som benyttedes til transport af arbejderne. Han øsede dem og holdt dem i orden, og langt om længe havde han da også fået lært at vrikke, hvad han var meget stolt af. Ligesom »Per Degn« i Holbergs »Erasmus Montanus« havde han også evnen og viljen til at forbedre sit embede. De dage, hvor vi havde stabel afløbning, var absolut hans meget store dage. Der var altid en vis festivitas over disse afløbninger, og mig har det altid betaget at se et skib løbe af stabelen, og jeg har dog set mange løbe af. Værftet havde selvfølgelig flag på, nybygningen var pyntet med flag og eventuelle opliggere, 3 mastede skonner ved værftet, »flagede over top«.

Noget før tiden nærmede sig, sejlede »Sophie« over i byen med en af sine kære storbåde. Han løb langs molen og råbte til de folk, som havde samlet sig for at se stabel afløbningen: »Ska De ikke over at se afløbningen? Det koster alt! det bitterste«. Og kort efter havde han en jollefuld, som han skyndsomt afleverede på Holmen for så at gå tilbage efter flere. Som kom det store øjeblik og altid uhyre præcist. Skonnerten løb under dundrende hurra i vandet, og nu var det jo overstået, og så var det bare med at komme over til fastlandet igen. Men nu kostede det skam 25 øre pr. næse, ellers må de bli' derovre til næste gang, sagde »Sophie« opmuntrende. Men det var en afløbning nu nok værd, og han bjergede sin fangst med stor sindsro og tilfredshed.

Selve afløbningsteknikken var den gammeldags uden hydrauliske stempler,

trigges o.s.v. men baseret på en så stor og grundig erfaring, at kom man 5 minutter efter den fastsatte tid, var man sikker på at finde fartøjet flydende på vandet. 3 mastede skonnerter og iøvrigt alle træskibene løb af på kølen kun med nogle kortere sideløb for at sikre tværskibs stabilitet. Fremgangsmåden var sådan en primitiv afløbning var omtrent som følger.

Skibet var stillet på bedding med ret stort fald, som regel 1" på foden. Når det var klar til afløbning, blev løbetøjet lagt, og man fjernede så mange af de »faste« eller »tørre« kølklodser, som man af erfaring vidste, man turde. Umiddelbart før afløbningen kiledes der kraftigt op, så vægten af skibet overførtes delvis til det smurte underlag. Derpå begyndte man at fjerne de sidste, faste kølklodser, hvor trykket var blevet en del formindsket efter opkilningen. Man drev gerne disse klodser ud ved hjælp af vandrette ramslag, der gled i smurte slidsker. Man nåede sjældent at drive alle kølklodserne ud, som regel tog skibet selv de sidste. Een gang startet, kunne det ikke stoppes, men vandt hurtigt fart. Man ønskede - især med træskibe - at få det hurtigt overstået. Langskibs styrke er jo som bekendt ikke så stor i træskibe. Stopningen af sådan en 3 mastet skonnert klaredes som regel ved hjælp af 2 stokankre nedgravede i selve beddingen ved siden af skibet længst oppe i land. Det ene var mærkelig nok et gammelt Trotmann-anker, som faktisk holdt bedre end det almindelige stokanker, der som regel kom op temmelig hurtigt og skrabede afsted ovenpå beddingen, hvorimod Trotmann- ankeret gik i og blev med at være nede, trækken- de en dyb fure i beddingen. Der var nu god plads for afløbning i Svendborg Havn, og afløbningsvægten var jo ikke stor, selvom et træskib er relativt tungt. Man regnede skibets egenvægt i afløbningskonditionen lig med registertonningen. Igen en herlig - for lægfolk forvirrende ting. Altså en skonnert, der målte 300 R tons (rum tons) vejede selv 300 tons à 1016 kg. Mig bekendt blev der i min tid aldrig lavet nogen afløbsberegning. Jeg har overværet over 25 afløbninger på de to værfter, og jeg mindes aldrig at have set noget gå forkert, hvilket turde være bevis for, at man mestrede den kunst at sætte

et skib i vandet på den gammeldags facon.

Reparationsarbejde kom man selvfølgelig også med til, og som regel var det meget forceret, idet det skulle være færdigt på den tid, skibet brugte til at losse. Tilmed foregik det ovre i byen d.v.s. ved kajen, hvor man ingen mulighed havde den gang for at få trykluft eller anden hjælp. Det var som regel skanseklædning, lønningsstøtter, skildpadder til styreledninger og lign., det drejede sig om. Man sprængte naglerne med sprængmejsel og en kedelsmedehammer. Ikke noget med at brænde nagler ud. Det tog heller ikke mange slag for en mand, der kunne håndtere sådan en hammer, før sådan en 3/4" nagle tabte hovedet. Man lærte hurtigt, hvad der kunne rettes på stedet, og hvad der måtte »ud og ind«. Havde et sjak først fået sluttet akkord om sådan et reparationsarbejde, var de ikke meget for at få andre ind i jobbet, og dette førte flere gange til utrolig lange arbejdstimer. Jeg mindes engang ved juletid, hvor vi var i gang i mere end 36 timer i eet træk. Jeg kan huske, at min far kom ud til mig om natten med noget mad. Til gengæld tjente man så meget godt på sådan en akkord. Man fik et godt indblik i retning af plader. Hermed mener jeg naturligvis ikke på en rettervalse, men på planen ved hjælp af hamre. Det skal der også noget nær en ekspert til, men en sådan havde vi også i »Lange Mortensen«.

Min læretid faldt under den første verdenskrig, som selvsagt satte sit præg på alt også på værftet. Materiale var vanskeligt at få, og som krigen blev skærpet med uindskrænket undervandsbådskrig gik det hårdt ud over Svendborg skonnerterne. Jeg mindes, hvorledes en helt ny 3 mastet skonnert, »Hermes«, på sin allerførste rejse - lige gået fra værftet - blev passet op i Kattegat og brændte op indenfor Skagen. Mester Ring-Andersen var helt ude af sig selv, hvad man godt kan forstå. Her var alt det bedste, man kunne fremskaffe, sat i et nyt skib, bygget så godt og omhyggeligt som overhovedet muligt og så en så elendig afslutning. Men verden er i mange henseender mærkværdig. Som dreng havde jeg i Rønne havn kravlet i rigningen på en ældre, oplagt, finsk skonnertbrig »Alfhild«. Den var for-

modentlig den gang for dyr i drift, tog vel næppe nok med sig og havde behov for en ret stor besætning med den rigning. Jeg skulle møde gamle »Alfhild« igen. Den blev købt af en kulgrosserer i Svendborg, og den kom over til Ring-Andersen for at blive »gjort lidt ve'«. Efter reparationen, fornyelse af rig o.s.v. gik denne gamle skude ud med props fra Finland eller Rusland til England og hjem med mul, ligeså dybt man turde laste den, under hele krigen uden nogensinde at blive generet af nogen tysk undervandsbåd. At den tjente mange penge siger sig selv, og da krigen var forbi, blev den solgt til en fin pris. Men mange af de fine nye skonnerter led en krank skæbne.

På den tid var alt, hvad der kunne flyde på vandet og anvendes til transport, af stor værdi, og det gav sig undertiden højst mærkværdige udslag. Således kom jeg med til at ombygge den gamle posthjuldamper »Kuréren« fra Korsør-Kiel ruten til dobbeltskruet last-motorskib. »Kuréren« var oprindelig bygget på B & W, men grundet manglende tværskibs stabilitet havde der vist været nogle vanskeligheder med overtagelsen, men det kommer nu ikke denne historie ved. Faktum er, at kuréren lige i vandlinien havde et bredt ca. 15" tykt bælte af træ, hvilket skaffede den fornødne vandliniebredde, og da halvbredderne af VL som bekendt indgår i formlen i 3die potens for tværskibs stabilitet, skulle der ikke så meget til, for at få et bedre GM. Men kilden var kuréren, hvad vi desværre senere mistede en mand på. Man var ved at hugge de gamle langskibs kulskodder ud, og der var sagt, at der skulle sættes en line på foroven, så pladerne ville falde ind mod midtskibs. Det gjorde de nu af sig selv, og med vanlig skødesløshed undlod man at sætte denne sikkerhedsline på. Da den sidste plade skulle falde, var man imidlertid ved at sætte en lille kedel i land ved hjælp af skibets egen bom. Det kildne skib krængede over, så pladen faldt i borde i stedet for mod midtskibs. Manden med sprængmeislen sprang for livet og reddede sig, hvorimod den ulykkelige nitter, der slot, snublede i kontravinklerne på bundstokkene, faldt lige på ansigtet og fik pladen over sig. En voldsom død sætter altid sit dybe, alvorlige

præg, ikke mindst blandt så lille en flok, som vi i grunden var.

Vi var to lærlinge dengang, som lavede alle tegningerne til nye maskinfundamenter, bosspanter, bossere og akselbærere til »Kuréren« og da det var et meget skarpt skib, var der uendelig lidt plads. Jeg har mange gange senere med undren tænkt på det mærkelige, at vi virkelig slap godt fra det. I dag ville jeg slet ikke have brudt mig om at tackle det job, men den gang var man ung og med en eventyrlig tiltro til sig selv. »Axelsens maskinfabrik«, den senere maskinafdeling for det senere »A/S Svendborg skibsværft« havde lige haft en lignende ombygning af den gamle hjuldamper »Dronningen«, og vi to unge håbefulde skibsbyggere havde hånlige stået ovre ved dokken, hvor ombygningen af »Dronningen« fandt sted, og set på, hvordan man havde brændt hul agterude i klædningen og førte et cylindrisk rør igennem, hvorpå man med kridt forsøgte at tegne bossernes form ind på klædningen. Sådan skulle vi i hvert tilfælde ikke med »Kuréren«. Vi tegnede bosserne ind på linietegningen, havde en stor træskabelon af hullet, som det ville komme til at se ud på klædningen, og da en klavertråd var trukket fra midten af maskinfundamentet, eller rettere hvor dette skulle være, gennem et hul i klædningen og gennem et hul i vor skabelon ud til midten af akselbæreren, lagde vi frækt skabelonen til rette på klædningen med den rigtige vinkel mellem skabelonens midterlinie og klavertråden og brændte så klædning og spanter ud. Fisker Andersen var knap så sikker på vor fine metode, som vi selv var, og aftenen før vi brændte hullerne ud, sagde han: »Ja, lille gutter, passer det ikke, så hænger jeg jer«. En rar trøst, dersom man havde trængt til trøst, men det gjorde vi sandelig ikke, dertil var vi altfor selvtilidsfulde og sikre for ikke at sige vigtige. Men det passede alt sammen forbløffende godt, og det gjorde de bossanter også, som vi på forhånd havde bukket og havde liggende klar ovre på øen. Hvad der derimod ikke passede så godt var, at vi i vor utrolige selvtilid og tilfredshed helt havde overset, at en kobling på mellem-akslen netop ramte lige i en web-

spant med sin flange, og vi måtte ikke brænde af webspantet.

Men den klarede Fisker Andersen, som var meget tilfreds med os, nemt: »De må sgu bare lave en anden stumpe, det skal I ikke bryde jer om gutter«. Og sådan blev det, så koblingen kom klar af webspantet. »Kuréren« blev færdigudstyret med to Tuxhammotorer. Den slags motorer anvendte vistnok vandindsprøjtning i cylindrene dengang, og da man sikkert ikke anvendte destilleret vand, snarere søvand, blev der hurtigt slitage og også utætheder i krumtaphuset, hvor disse totaktes motorer komprimerede. Resultatet var, at farten, som ved prøveturen virkelig var god (jeg tror ca. 12 knob), hurtigt blev ringere efter nogle ture over Nordsøen. »Kuréren« kunne ikke holde fart med konvojerne, og den er sikkert blevet torpederet. I hvert tilfælde forsvandt den sporløst og tog alle med sig.

Af det, jeg nu har berettet, vil man kunne forstå, at man som lærling på dette specielle værft fik en, om jeg må sige »alsidig« uddannelse, og det er med den største respekt, jeg ser tilbage på de mennesker, jeg var sat i lære hos.

Lad være, at de ikke var så stærke i teorien og den højere magi; men de mestrede det praktiske, havde en vidunderlig sund fornuft og en forbløffende evne til at ramme det rigtige.

Siden da er jo udviklingen gået videre med en så rivende hast, at man næsten snapper efter vejret nu og da.

Sektionsbyggeri, computere, hulkort o.s.v. kort sagt automation. Alt sammen ganske overvældende.

Jeg vil sluttet dette tilbageblik på en svunden tid, som aldrig vil komme tilbage med at ønske held og lykke for de skibsbyggere, som skal føre alt dette videre frem. Alt dette, som jeg har følelsen af, at man er blevet for gammel til at være med i. Men jeg vil tillade mig, ganske spagfærdigt, at minde om, at de såvel som vi står og stod på skuldrene af dem, der kom før os.

(Efter et foredrag, holdt af forfatteren den 28. januar 1966 i Dansk Ingeniørforenings arbejdsgruppe for skibsbygning.)

**Billetpriser:**

Børn: kr. 10,00. Voksne kr. 25,00.

Chartertur:

1 time kr. 3.000, derefter pr. sejltime
kr. 1.500.

**Sejltider i Frederikssund 1995.**

Fra 18. juni til 6. august afgår S/S Skjelskør kl. 13 - 14.30 & 16.00.

Den 9. juli sejles der ikke, da vi er til dampskibsstævne i Flensborg.