

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i forståelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

65.905

U 41.5

00000

Einar Mikkelsen

ALABAMA-EKSPEDITIONEN

Af INGVAR D OLSEN



DEN 23. december fyldte kaptajn Einar Mikkelsen, hvis navn er uløseligt knyttet til Østgrønlands historie i den nyere tid, 70 år, og vi bringer i den anledning en biografi af den berømte arktiske rejsende og i tilknytning hertil beretningen om Alabama-ekspeditionen, der for stedse slog hans navn fast i den kreds af mænd, der har sat livet ind på udforskningen af det store øde højt mod nord.

Einar Mikkelsen er født i Vester Brønderslev som søn af den kendte pædagog og sløjdlærer Aksel Mikkelsen og tog i 1899 styrmandseksamen fra Københavns Navigationsskole, hvorpå han året efter deltog i daværende premierløjtnant Amdrups bådekspedition fra Kap Dalton til Angmagssalik på Grønlands østkyst og derefter 1901—02 var kartograf på Baldwin-Zieglers ekspedition til Frants Josefs Land.

Hjemkommen fra denne ekspedition deltog han som førstestyrmand i dampskibet „Thor“s biologiske undersøgelser og sejlede i de følgende år særlig på de tropiske lande, hvor han i årene 1906—07 var leder af The Anglo-American Polar-Ekspedition, der udførtes med skonnerten „Duchess of Bedford“, og hvis opgave var at undersøge, om der i Beaufort Havet nord for Alaska fandtes land. Skibet gik tabt i isen under land, men på en 74 dages slæderejse udover havisen lykkedes det ved lodninger at bestemme den kontinentale sokkels beliggenhed, og i bogen „Conquering the arctic ice“, der udkom i London i 1909, har Einar Mikkelsen skildret sin og skibets rejse.

I 1908 vendte den af Mylius-Erichsen ledede Danmarks-Ekspedition hjem uden lederen og hans to rejsefæller på hans færd langt mod nord, premierløjtnant Høeg-Hagen og grønlænderen Jørgen Brønlund, og efterretningen om de

tre grønlandsforskere død gjorde et stærkt indtryk i hele landet. Gennem Jørgen Brønlunds dagbog og Høeg-Hagens kortskitser, der var blevet fundne på en undsætningsekspedition, der blev foretaget, inden hovedekspeditionens skib vendte hjem, var man nok i stand til nogenlunde at konstruere Mylius-Erichsens rejse, men alle de øvrige på rejsen førte dagbøger med resultat af de foretagne undersøgelser og observationer savnedes.

Einar Mikkelsen, der, som det vil ses af det foregående, ikke var ukendt med arktiske rejser, fik da ideen til selv at foretage den lange og besværlige rejse til Danmarksfjorden for muligvis at finde de forulykkedes videnskabelige efterladenskaber.

Med den lille motorslup „Alabama“ og foruden ham selv en besætning på 6 mand forlod han den 20. juni 1909 København og anløb Færøerne for at overtage et halvt hundrede grønlandske hunde, som var sendt hertil fra Vestgrønland. Allerede nu begyndte vanskelighederne, idet skibet fra Grønland havde haft hårdt vejr, hvilket havde medført, at henimod halvdelen af hundene var døde, medens resten var i en ynkelig forfatning. Det besluttedes derpå efter telegrafisk forhandling med den til planens gennemførelse i København nedsatte komité at anløbe Angmagssalik og der indkøbe så mange hunde, som kunne undværes ved denne koloni. Efter at have fået indsamlet 47 hunde afgik „Alabama“ til Island, men imidlertid var ekspeditionens maskinist blevet syg; det lykkedes dog i stedet for denne at få maskinist Iversen fra det ved Island stationerede danske inspektionsskib med på ekspeditionen, og man var nu efterhånden rede til at tage en dyst med Østgrønlands is.



Einar Mikkelsen.

Foto: Jette Bang

☆ „Vikingen“ ønsker sine læsere et godt nytår ☆

„Alabama“ satte derpå kursen på Østgrønland, gik ind i isen og kom til land ved Shannon-Øen på ca. 75 grader nordlig bredde. Forsøg på at komme længere nord på med skibet mislykkedes, og det forstøjede derfor i Alabama Havn ved søens nordende, men rejsen nord-på over land blev herved betydelig forlænget, idet der var 170 km til Danmarks Havn, hvor Danmarks-Ekspeditionen havde overvintret.

Samme år foretoges en møjsommelig slæderejse langs kysten op til det sted, hvor Jørgen Brønlund lå begravet. Stedet blev fundet og undersøgt, men alle eftersøgninger efter de to andre omkomne var forgæves, og den 17. december kom man tilbage til „Alabama“ efter i 84 dage at have tilbagelagt 900 km over et meget vanskeligt terræn og for en stor del i den mørke tid, hvor solen ikke var over horisonten. De i denne rejse deltagende drog ud med 21 hunde, men kom tilbage med kun 7; de øvrige var bukket under for rejsens besværligheder.

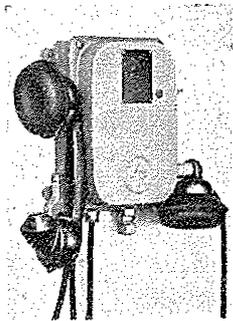
Hovedekspeditionen til Danmarks-Fjorden afgik den 3. marts 1910 og bestod af 2 mand, nemlig Ejnar Mikkelsen selv og maskinist Iversen, til hvilke til en begyndelse var knyttet et hjælpehold på 3 mand under ledelse af ekspeditionens næstkommanderende, premierløjtnant Laub. Den vejlængde, der skulle tilbagelægges, inden Ejnar Mikkelsen og hans rejsefælle kom tilbage til Alabama Havn, var på ca. 1900 km og med vished for ikke at træffe et levende menneske undervejs; alt måtte de føre med sig med undtagelse af de forsyninger, de kunne vente at finde i de fra Danmarks-Ekspeditionen udlagte depoter, og det vildt, de kunne nedlægge undervejs. Det var overhovedet en af de dristig-

ste ekspeditioner, der under datidens forhold nogen-
sinde var iværksat.

Vejen gik over kystisen ind til bunden af Dove-Bugten på $76\frac{3}{4}$ grader nordlig bredde, hvorfra den gik gennem storstrømmen op over indlandsisen. På $77\frac{1}{4}$ grader nordlig bredde udskiltes hjælpeekspeditionen under Laub fra hovedekspeditionen, og efter adskillelsen foretog Laub en slæderejse langs nord- og vestsiden af Dronning Louises Land, optog kort over denne strækning og vendte derefter tilbage til Danmarks Havn.

Ved ankomsten hertil den 3. maj modtog man den kedelige meddelelse, at skibet var sprunget læk og sunket et par måneder forinden, men de to af ekspeditionens medlemmer, der var blevet tilbage ved skibet, havde bjerget fra vraget, hvad de kunne, og bygget et midlertidigt telt i land, og gik nu igang med at det tømmer, der kunne reddes fra skibet, at bygge et hus til eventuel overvintring.

I den ordre, ekspeditionens næstkommanderende havde modtaget fra dens leder, stod, at man skulle afvente hans tilbagekomst indtil den 1. august, idet han, hvis omstændighederne viste sig gunstige, ville søge efter den formodede Peary-Kanal til vestkysten, og der søge forbindelse med polareskimoerne. Situationen var jo ikke særlig lystig for de 5 mand, idet retræten hjem var afskåret, og man kunne kun nære et svagt håb om, at et eller andet fangstfartøj tilfældigvis skulle komme ind til kysten og optage dem. Dette håb gik imidlertid i opfyldelse, idet man den 27. juli fik forbindelse med en norsk galease, der havde overvintret ved Germania Havn på Sabine-Øen for at jage bjørne og



Telefonapparater

VANDTÆTTE
SKIBSTELEFONER
✱
AUTOMATISKE
TELEFONCENTRALER
✱



Personsøgeanlæg

ræve. Den tog nu de tilstedeværende ekspeditionsmedlemmer om bord, og da den aftalte frist for Ejnar Mikkelsens tilbagekomst var udløbet, afgik skibet den 7. august og kom til Ålesund en uge senere.

Hovedekspeditionen — Ejnar Mikkelsen og maskinist Iversen — arbejdede sig efter adskillelsen fra Laubs hold med 15 hunde frem over indlandsisen, kortlagde en del nunatakker og kom den 13. maj til land ved enden af en ved bunden af Danmarksfjorden liggende stor sø. På vestsiden af Danmarksfjorden på 81 grader 25 min. nordlig bredde fandt de en rapport fra Mylius-Erichsen. Han meddelte i denne, der var dateret den 12. september 1907, at de havde haft en god jagt i fjorden, og efter at fjordisen var blevet sikker havde de opgivet tanken om at gå over indlandsisen og i stedet tiltrådt tilbagereisen langs yderkysten. Der fandtes flere steder tydelige fodspor, teltpladser og andre efterladenskaber efter dem, og i en varme noget længere inde i fjorden en beretning, af hvilken det fremgik, at Mylius-Erichsen havde konstateret, at Peary-Kanalen ikke eksisterede. Dermed måtte Ejnar Mikkelsen opgive al tanke om at søge forbindelse med polareskimoerne, og hjemreisen blev lagt uden om nordøstrundingen og ned langs kysten; det viste sig herunder, at Mylius-Erichsen havde været ved et depot, der var udlagt i nærheden af nordøstrundingen, men ikke ved de sydligere depoter på Amdrup Land.

Ejnar Mikkelsens og hans rejsefællers hjemfærd blev i høj grad besværlig og vanskelig. Flere steder måtte de standse op på grund af sygdom og mangel på proviant og for ved jagt at skaffe sig det nødvendige til livets ophold. Den 18. august noget syd for Brønlands grav på 79 grader nordlig bredde, måtte de slagte deres sidste hund og derefter selv trække den lastede slæde videre sydover over is med store dybe revner med åbent vand. Fremgangen blev kun ringe, og i Skjærfjorden på 77½ grader nordlig bredde tvang åbent vand dem til at efterlade slæde, dagbøger og udrustning for til fods over landet at nå Danmarks Havn. Hertil nåede de den 18. september fuldstændig udmattede og afkræftede og uden proviant, men af det der-værende depot fik de dannet sig en ny udrustning, hvorimod et forsøg på at hente dagbøgerne i Skjærfjorden måtte opgives på grund af deres afkræftede tilstand, og først den 5. november var de i stand til at rejse videre sydpå. Den 25. november nåede de tilbage til Alabama Havn, hvor de fandt skibet sunket og kammeraterne borte, men tillige det hus, som disse havde bygget, og en rigelig forsyning af proviant og andre nødvendige ting; taget på huset var delvis ødelagt af storm, således at huset var fuldt af sne, og ved at fjerne denne har de muligvis bortkastet den rapport, som Laub havde efterladt sig; de var således uvidende om deres kammeraters skæbne, indtil de året efter ved et besøg på et sydligere depot fandt efterretninger fra dem.

De to mænd overvintrede i det interimistiske hus, og fra den 24. april til den 6. juli 1911 foretog de endnu engang og til fods den lange rejse op til Skjærfjorden for at hente de her efterladte ting. Sommeren gik, men der kom ikke noget skib, og i november 1911 flyttede de ned til et ældre amerikansk depot på Bass Rock, hvor de endnu engang overvintrede, og endelig den 19. juli 1912 blev de optaget af den norske dam-

per „Sjøblomsten“ 7 dage før Den grønlandske Handels' damper „Godthåb“ anløb pladsen for at bringe dem undsætning. „Sjøblomsten“ tog dem med til Ålesund, hvortil de ankom den 28. juli efter et treårigt ophold i Grønland under utrolige savn og lidelser, under hvilke de har udvist en udholdenhed og modstandskraft, som alle måtte beundre.

I efteråret 1921 besøgte Ejnar Mikkelsen Karelén for på nært hold at følge det finske folks kamp mod bolchevikerne, og i 1932 foretog han en rejse til Argentina for at undersøge de danske nybyggeres levevis.

Under forhandlingerne i 1924 mellem Danmark og Norge om højhedsretten over Østgrønland tog Ejnar Mikkelsen initiativet til anlæggelse af en koloni ved Scoresbysund for at sikre denne egn for Danmark og grønlænderne, og efter at de til stationens oprettelse fornødne midler var tilvejebragt ved en indsamling, afgik han, straks efter at traktaten var afsluttet, med en ekspedition til Scoresbysund og oprettede stationen, der blev overdraget Grønlands Styrelse, som året efter befolkede den med omkring hundrede grønlændere fra Angmagssalik; Ejnar Mikkelsen tog derefter initiativet til indsamling af midler til en kirke med skolestue og præstebolig deroppe.

I 1925 var han leder af nogle fiskeriforsøg ved Grønlands vestkyst, og året efter var han med franskmændene Charcot i Scoresbysund.

Efter i årene 1927—31 at have været direktør for aktieselskabet Det færøske Hvalfanger-Selskab blev han det sidstnævnte år formand i Scoresbysundkomiteen

Komplette

Skibsventilationsanlæg

Maskinrumsventilatorer

Lastrumsventilatorer

Reverserbare

Kølerumsventilatorer



NORDISK VENTILATOR CO
AKTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

FABRIK og HOVEDKONTOR: NÆSTVED, TLF. 2000*
KØBENHAVNSKONTOR: KLAREBODERNE 4, TLF. BYEN 5478
[SALGSINGENIØR. AARHUS: TLF. SKÅDE 680

og ledede året efter komiteens anden Østgrønlands-ekspedition.

Samme år var han medlem af den danske Østgrønlands-delegation i Haag og ansattes året derpå som inspektør for Østgrønland; i årene 1937—38 var han konstitueret som bestyrer af Angmagssalik-kolonien og i 1944—45 knyttet til den danske legation i Washington som rådgiver i Grønlands-anliggender.

Ved siden af sine mange rejser har Ejnar Mikkelsen udfoldet et rigt forfatterskab. Foruden talrige afhandlinger i danske og udenlandske tidsskrifter har han skrevet en række bøger og rejsebeskrivelser, af hvilke kan nævnes *Lost in the arctic*, *Tre år på Grønlands østkyst*, *Report on the Alabama Expedition*, *Nord-Syd-Øst-Vest*, *Norden for lov og ret*, *John Dale*, *Med „Grønland“ til Scoresbysund*, *Nachbarn des Nordpols*, *Hvor Guldet gror* og *De østgrønlandske Eskimoers Historie* samt sammen med P. P. Sveistrup *The East Greenlanders Possibilities and Existence, their Production and Consumption*.

Ejnar Mikkelsen er foruden med fortjenstmedaillen i guld, der tildeltes ham og maskinist Iversen efter hjemkomsten fra Alabama-Ekspeditionen, dekoreret med ridderkorset af Dannebrog og dannebrogsmændenes hæderstegn samt fortjenstmedaillen i sølv, og at hans navn har klang også i internationale forskerkredse ses af, at han i tidens løb har modtaget Royal Geographical Societys Patrons medal i Guld, Société de Géographie Jean-Baptiste Morot Guldmédaille, Det kongelige belgiske geografiske Selskabs medalje, Royal Scottish Geographical Society medalje og samme sel-

skabs Livingstone medalje i guld, Det kongelige danske geografiske Selskabs Hans Egede medalje og Svenska Sällskapet för Geografis Andree-plakette, og at han er æresmedlem af Societa geografica Italiana, af Antwerpens Geografiske Selskab, af Société Royal Belge de Géographie, Royal Geographical Society i London og Arctic Club i Cambridge.

En sømands død

Denne sælsomme form for bekendtgørelse af en sømands død og begravelse er at finde i „Lolland Falsters Stiftstidende“ 1897 på nedennævnte dato for begravelsen:



(Her var anført vedkommendes navn)
(Død 21. og jordfæstet 27. februar 1897)

I vinternatten mørk tog ham i favn med iskoldt tag derude just den havn, hvor „Gjedser Rev“ nu ligger for en stund, det havomflydte skib nær farligst grund, som varer søfolk ved sit blus og blink. Her har han virket trofast, brav og flink, i åringer i storm og magsvejr seet snart barskt og vildt, snart blidt sig søen teet, seet havets måger flagre milevidt i bølge-ørk og varsle uvejr tit. En pligtro mand på hvert sit sted er værd, at næsten seer og skjønner på hans færd. Tak fra hans kjære! Tak, for hvad han gav! for lange virken hist på Østrehav!

„Gjedser Rev“ var fyrskipet med plads af samme navn. Afdøde, der gennem mange år havde været kok om bord, druknede ved et ulykkestilfælde under skibets ophold i Gedser havn.

Carl Østen.

SKF
DET RIGTIGE LEJE TIL ETHVERT FORMAAL

SKF
KUGLELEJER OG RULLELEJER

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB SKF
BREDGADE 31 . KØBENHAVN K

A. N. PETERSEN
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe
Store Kongensgade 49 . København
Telf.: 1243 - 12443 - 12843 Telegr.-Adr.: Danskfransk

INTERNATIONAL
the greatest name in marine paints

DANBOLINE
lastningsfarve
LAGOLINE EMAILLE
til jern- og træskibe
HOLZAPFEL
køberbundfarve

Siden 1897

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
Øresundsvej 141, Københavns S.
Tlf. C. 56 01 - AM. 14 83.

Fra Bjerge-Laugenes tid

Ved CARL ØSTEN

DE senere årtiers opfindelser af nautiske hjælpe-midler, der hidtil har nået deres klimaks med „Decca“, „Radar“ og „Asdich“, i forbindelse med radio, bedre kortlægning, flere fyr og bøjer samt det mekanisk drevne skibs fortrængen af det sejldrevne, har bevirket, at skibs-strandingernes antal er dalet betydeligt indenfor det sidste halve hundrede år eller mere. Heldigvis, vil man sige, for besætningernes og redernes vedkommende. Derimod er det nævnte forhold gået ud over bjergnings-foretagender og — ikke mindst — de folk rundt om i landet, der som medlemmer af et bjergelaug — lag, som det populært kaldes — kunne komme ud for en god ekstra-fortjeneste ved bjergning af et skib og dets last, som var blevet „hængende“ i det pågældende laugs distrikt. Tiden for et sådant laug, som blot for ca. 50 år siden kunne regne med ikke så få bjergnings-aktioner, år ud og år ind, er nu forbi mange steder, selvom der eksisterer en del af de gamle laug endnu. Alle disse, i hvert fald de fleste, gik i sidste halvdel af forrige århundrede ind i et samarbejde med det stadigt voksende „Svitzer“.

„Hvordan var nu disse bjerge-laug, hvilket både-materiel havde man, ja, hvordan var i det hele taget strukturen,“ kunne man spørge i dag. „Vikingen“ retter derfor dette spørgsmål til et sådant laugs-medlem, hr. J. Rosenlund-Christensen i Gedser, derværende agent for „Svitzer“ og formand, også forbjerger hed det, for „Gjedser Bjergelaug“ fra 1916 til 1931, det år, hvor lauet ophævedes.

„Lauget her i Gedser blev oprettet i 1884 på initiativ af „Em. Z. Svitser's Bjergnings-Entreprise“, mellem hvilke parter der oprettedes kontrakt. Men forinden havde der eksisteret et slags privat bjerge-laug, som vel nærmest bestod af bønderne oppe fra Gedesby. Der var jo før 1886, året for *Warnemünde-rutens* indvielse, hverken noget, der hed Gedser havn eller by. Disse bønder ejede en 8—10 store joller, bjerge-joller kaldtes de, som lå herude på „Lyngen“, og som de anvendte, når der var strandet et skib, til at bjerge af dets eventuelle vrage, hvad bjerges kunne: rigning, rundholte, sejl, ankre eller andet grej samt eventuelt lasten, hvilket så blev solgt ved strandings-auktion. I de tider var det jo sjældent, at et skib kom af grunden igen, fordi man ikke havde bjergnings-dampere nok eller den organiserede bjergning, som for eksempel kom i stand senere hen ved samarbejde med „Svitzer“.

I fargandet her omkring forefaldt ret mange strandinger. Her ligger jo grunde som Rødsand, Schönheyder Pule, Gedser Rev med flere. I lauet var 10 mand: begge stedets lodser, en købmand, der blev forbjergeren, og så ellers fiskere, daglejere og bønder for

resten. Sidstnævnte her på Falsters sydspids har jo fra tider langt tilbage haft næsten lige så meget med søen at gøre som med deres jordbedrift. Den næstfølgende forbjerger blev min onkel, fisker *Jens Christensen*, som jeg, der gennem flere år havde været medlem af lauet, altså efterfulgte. — Vort eget både-materiel var ikke stort, eftersom det kun bestod af 3 både ialt, en båd med sejl, der tilhørte lodserne, og så 2 store „røgtejoller“, som ejedes af henholdsvis min far og onkel, og som anvendtes ved røgtning af bundgarn. Der skulle vel nok trækkes ordentlig i årene, husker jeg, når man var ude med dem. Nå, disse både var jo kun en slags „forpost-både“, idet de hovedsagelig kun brugtes til befording af lauet ud til havaristen og hjem igen eller af forbjergeren, når han skulle ud og forsøge på at få en kontrakt om bjergning i stand. Senere var det jo „Svitzer“s både med eventuelle lægttere, der tog affære.

Ved laugets oprettelse havde „Svitzer“ ikke nogen båd fast stationeret i Gedser. Den kom først engang i halvfemserne. Men den gjorde dog ikke vore både overflødige, for de kunne blandt andet bruges til at bringe vor proviant ud til bjergningsstedet, navnlig når en bjergning strakte sig over længere tid, hvad den i mange tilfælde gjorde. —

Det var økonomisk set et godt job at være med i lauet. Hvad betød det for eksempel ikke for en dag-lejer, der vel havde omtrent en kroners penge i løn pr. dag, at kunne tjene et tusind kroner ekstra ved bjergning på et års tid, altså tre gange så meget, som hans sædvanlige arbejde kunne give ham. Af denne slags gode år var der adskillige omkring århundredskiftet. Også for folk udenfor lauet var der penge at tjene ved at give meddelelse til os om et skibs stranding, idet de fik udbetalt en ducør, såfremt der kom noget ud af bjergningen. Disse ind-rapporteringer kom først og fremmest fra fyr- eller fyrskibs-personale og fiskere, men det hændte også, at en eller anden bonde, som boede omme „østenlands“ (= Sydfalsters østkyst), havde fået øje på en havarist. Efter en sådan rapportering fik forbjergeren travlt med at kalde bjergene til bådene, men det kunne tage nogen tid, eftersom flere af disse boede et godt stykke vej herfra, og eftersom forbjergeren måtte benytte sig af „apostlenes heste“, i hvert fald før at cyklen blev hvermands befordrings-middel. Hos de forskellige bjergere fik konen så travlt med at lave en madkurv til. Og den blev oftest af ret store dimensioner, da dens indhold måtte beregnes til flere dage. Det var jo på ubestemt tid, at manden kunne ventes hjem igen. Vi blev nemlig om bord i havaristen om natten med, hvis der da var til at være. Tiden var jo kostbar for os, så



J. Rosenlund-Christensen.

det ville bare være et tids-spild, om vi skulde tage ind for natten. Hver bjergger havde en stiller, en dublant, for det tilfælde, at han selv var forhindret i at give møde. Og var det en større bjergning, end vort laugs 10 mand kunne overkomme, tilkaldtes bjergere fra nærliggende distrikter — —“

„Der bestod altså et vist samarbejde med andre bjergelaug?“

„For Gedsers vedkommende kom det i 1896 på „Svitzer“s foranledning i stand med de tre syd-lolland-ske: Kramnitze, Lundehøje og Errindlev samt Nysted, hvorved de — som det hedder i kontrakten — „skulle arbejde i Forening ved alle Strandinger, der maatte indtræffe paa de nævnte Distrikter.“ Det bødede jo på tidligere tiders misundelses-uenighed angående „rovet“!

„Hvorledes fordelte man den såkaldte bjergeløn?“

„Lauget, i hvis distrikt bjergningen var forefalden, skulle forlods have en trediedel, hvorefter resten fordeltes ligeligt mellem de andre laug, uanset om de ikke havde været tilkaldte eller havde assisteret. Så der kunne altså opstå tilfælde, hvor bjergerne „kom soven-de“ til penge. Og, hvis en bjergger, der var tilkaldt, ikke kunne møde på grund af lovligt forfald, så fik han alligevel sin part. Fordelingen indenfor hvert laug skete dog først efter, at forbjergeren havde fået sin største-part. Hvorledes laugenes forhold var til „Svit-zer“, kan ses af kontrakten fra 1884, som jeg stadig gemmer på. Her er den — —“

Af den læser vi blandt andet:

§ 1.

Fra Dags Dato (9. februar 1884) er det en Overenskomst imellem os Undertegnede, at alle de Strandinger, som forefalde paa Strækningen fra Stationspælen No. 190 i den paa Østkysten af Falster opførte Dæmning (Grændsen imellem Bøtø og Gjedser Bjergere) til en Linie dragen fra Prikken paa Schönheyders Grund til Stegensodde, eller andre Søs-kader paa Stranden, hvor Bjergningsassistance behøves, og hvor enten ovennævnte Bjergere eller Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise engageres, skulde være i Fællesskab, saaledes at vi Undertegnede for Gedsers Bjergeres Vegne give tilstrækkelig Mandskab, Baade og andre Requisite, som tilhører Bjergerne, til Afbenyttelse, og Em. Z. (o.s.v.) giver Dampskib, Damppumpe, Dykker og andre Redskaber til Bjergningens Fuldførelse, hvorved

hver af Parterne bærer sine egne Omkostninger. Bjergerne forpligtede dem til, naar Strandinger indtræffer strax at give Bjergnings Entreprisen telegrafisk Meddelelse herom.

§ 2.

Skulde flere Fartøier, som Lægtene eller Baade, være nødvendig ved en Bjergning til Losning og deslige, end hvad Bjergnings Entreprisens Dampbaad kan indtage tilligemed Gjedser Bjergeres store Baade, da skulde disse tilvejebringes . . .

§ 3.

Den akkorderede Bjergeløn deles i alle Strandings-tilfælde saaledes, at naar Arbejdet udføres af Gjedser Bjergere alene erholde disse to Trediedele og EZSBE en Trediedel, hvorimod naar Arbejdet udføres i Fællesskab erholde Entreprisen to Trediedele og Gjedser Bjergere en Trediedel af den akkorderede Bjergeløn, efter Fradrag af mulige Omkostninger for Lægtene, Commissionair-Salair, Lods, Havneudgifter, Assistance af det strandede Skibs Mandskab og mulige Douceurer m. m.

§ 4.

Med Hensyn til Commandoen ved Bjergningen eller Aftagelsen af Skib eller Skibe paa ovennævnte Territorium, da deles den mellem Captainen paa det Dampskib, som Entreprisen har tilstede, forudsat at ingen direkte er tilstede paa Entreprisens Vegne, og den Formand, som Bjergerne paa deres Vegne sende ombord. Enhver Anden maa rette sig efter, hvad disse i For-ening befale eller foretage sig.

§ 12.

Skulde Uenighed opstaa om denne Contracts Indhold skal samme afgjøres ved Voldgift af to ansete Mænd i Kjøbenhavn, hvoraf hver af Parterne vælge en, og hvis disse ei blive enige, da vælge de en Opmand . . .

— — —
„Hvor stort et antal bjergninger vil De regne med i „Gedsers Bjergelaug“s historie?“

„Jeg har end ikke noget tilnærmelsesvis tal på dem. Så mange har der været, både i min tid og før. Nogle af dem husker jeg dog, fordi der knytter sig særlige omstændigheder til dem.“

„Lad os for eksempel høre?“

„I 1908 fik vi rapport om, at en damper var strandedet omme på østkysten. Han var tysker og rendt på i tæt tåge. Næppe havde vi rundet odden, før vi, vejret var da klaret op, fik øje på endnu en grundstødt damper. Jeg gik om bord for at tilbyde ham assistance, som han også tog imod. Han var nordmand og lastet med sveller. Styrmanden roede så med mig i land, for at jeg kunne tilkalde både fra „Entreprisen“, der så sendte „Frederikshavn“ og „Skandinavien“, som fik taget begge havarister af. Det blev altså „to fluer med eet smæk“. Desværre var der forinden sket en sørgelig tildragelse med tyskerens mandskab, idet 3 af besætningen var druknet under deres arbejde med udførelse af varp-anker. — Selv en af færge-rutens store færger måtte engang have „Svitze“r-assistance. Det var nytårsdag 1922, hvor den tyske hjul-færge „Friedrich Franz IV“ var tørnet på en i forvejen nedsejlet fyrbåke lige her udenfor havnen, hvorved færgen fik smadret sit

Deres

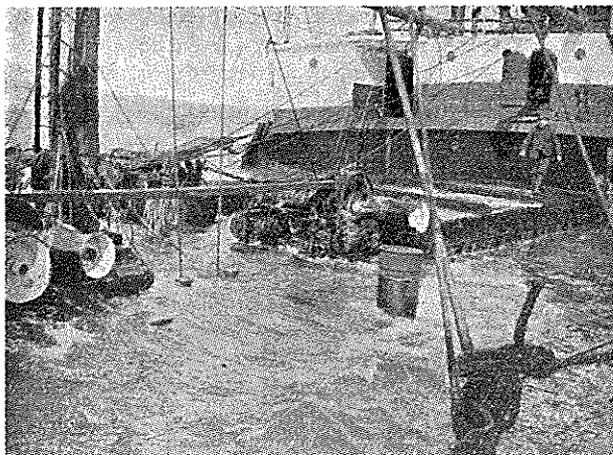
Bankforretninger

ordnes hurtigt og sikkert af vort hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

34 afdelinger i København og omegn

52 filialer og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN



Damperen „Wisla“ sank i april 1931 i farvandet ved Gedser.

ene skovl-hjul. „Sigyn“ og „Kattegat“ kom den så til assistance. Den havde ikke taget spor af skade, men dens størrelse gav en net sum penge til os. Dem kunne vi forresten godt trænge til, for i de nærmeste år forinden, under Verdenskrig I, fandt der så godt som ingen strandinger sted i vort distrikt. Af dem, jeg husker, var den på Trindelen, en af Gedser Revs grunde. Vi havde fået rapporteret, at dér ude stod en tysk damper, og i vor båd tog så forbjergeren, det var min gamle onkel, jeg og så en mand til, ud til den. En tysk krydser havde i mellemtiden lagt sig på siden af havaristen, som viste sig at være damperen „Luleå“, der om bord havde en så vigtig krigs-last som erts. Chefen på krydseren hævdede, at de selv ville bringe havaristen flot. Det viste sig imidlertid, at det kunne han ikke, så at vi, der havde ligget og ventet på udfaldet, fik chancen og lod tilkalde en af „Svitzer“s både. Damperen var fundet uden mandskab om bord, men under vort arbejde kom det tilbage i 2 joller, den ene fra „Gedser Rev Fyrskib“ og den anden inde fra havnen, hvor de havde søgt tilflugt. Af det erfarede vi, at det havde forladt damperen i rum sø, fordi den var blevet beskudt af en engelsk u-båd, hvorefter den var drevet på grund. Vi kunne dog hverken finde mærker heraf på damperen eller andre ting, der talte herfor. Så det var en lidt sælsom historie, syntes vi. Nå, men den kom vi jo til at tjene på.

Af alle strandinger står dog damperen „Olivia“s i marts 1897 stærkest i min erindring, ikke alene fordi jeg 17-års knægt, som kom til at deltage i bjergningen, fik en fyrstelig betaling af 10 kr. om dagen, men også fordi damperens last havde noget af „1001 Nats Eventyr“ over sig. „Olivia“, som var ca. 600 tons drægtig, var under rejse fra Hamborg til Reval rendt på Schønheyder Pulle i tåget vejr og ved nattetid. Hans styk-gods-ladning, der vurderedes løselig til $\frac{3}{4}$ million Reichs-

mark — en meget betydelig sum penge på den tid — bestod så at sige af alt muligt, hvoraf kan nævnes et tusind sække kaffebønner, et tusind kasser med appelsiner, citroner, annanas, mandler, krydderier, med mere. Alle disse rare og dengang ret sjældne frugter her tillands kom faktisk hele Falster tilgode. Dels blev appelsinerne købt så billigt af øens købmænd, at de kunne sælge dem „til spotpris“, og dels kunne folk gå langs strandkanten og „plukke“ appelsiner og anden sydens frugt. Og så duftede der af kaffe i alle hjem stærkere end nogensinde før. Det var vel nok dage i Gedser! Og den stranding talte man om i år derefter, ja, det hænder den dag i dag, at ældre folk, der husker den, kommer ind på den som samtale-emne. Ved grundstødningen havde „Olivia“ fået store skader: pladerne i forstævnens dobbelte bund var trykket ind, hvorved der var kommet til at stå ca. 12 fod vand i forlasten, og udvendig havde den fået en læk på en længde af ca. 45 fod. Ikke mindre end tre „Svitzer“-både: „Hertha“, „Helsingør“ og „Kattegat“ gav sig i lag med havaristen, som efter delvis udlosning i lægter og en besværlig indvendig tætning af tankdækket blev slæbt her ind på rheden, hvilket kun lykkedes ved, at alle 3 bådes pumper var uafbrudt i gang i „Olivia“ under slæbningen. Dernæst kom den ind i havnen for losning af rest-lasten, men der stod alligevel så meget vand i last-rummene, at colliene måtte bjerges af dykkere iført „kautschukdragter“, som de hed dengang. Over det udlossede gods blev der så afholdt strandingsauktion. „Olivia“ skulle så afgå til Rostock for reparation, såsnart de udvendige tætningsarbejder var færdige. Men da vandet i Gedser havn var for uroligt og deraf for uklart til dette arbejde, måtte

man slæbe den op på Nysted rhed først. Det siger sig selv, at bjergningen, der stod på i en god uges tid, af en så værdifuld last gav os godt med penge. „Olivia“ blev vel nok en dejlig appelsin i Gedsers turban!“

„De siger ikke noget om sliddet og strabadserne. Disse er et bjergelaug vel ikke helt uden?“

„Det var jo ikke altid „søndagsarbejde“, vi var ude



Engelsk damper „Bellit“ forulykket ved Gedser.



Bjergningsdamperen „Sigyn“ på siden af havaristen.

på. Således, da vi, ovenikøbet alle 4 distrikters mand- skab, i 1929 var ude på en damper, der stod på revet, fik vi vel nok at mærke, hvad det vil sige, at arbejde i 15—20 graders kulde. Tilmed var damperen helt over- iset, så vi ikke kunne få hverken varm mad eller noget at drikke ombord. Værst stillet af os var lollikerne, fordi de havde så langt hjem, og derfor ikke kunne få fat i noget proviant. En dag beklager de sig til dam- perens kaptajn, som til afslutningen af bjergningsar- bejdet, der havde stået på i flere dage, lover dem flæskesteg og is. „Den skal vi vel så tage udenbords,“ spurgte de Nysted-folk. „Ja, hvor ellers,“ svarer han dem med et svedent grin. Men med hensyn til flæske- stegen holdt han skam sit ord! — Bjergningsarbejdet var for det meste hårdt og anstrengende, må jeg nok sige. Og da tiden også her skulle udnyttes mest muligt, kunne det ikke lønne sig at tage hjem for natten, hvor- for vi forblev om bord, så længe bjergningen stod på. Vi sov på dørken, til tider i lasten, ja, hvor der blot var en plads at finde. Engang kunne vi ikke få lov til at få disse par timers søvn for rotter. Så talrigt op- trådte de i en havarist, der var lastet med hvede og strandet på Hyllekrog. De rendte ligefrem henover os. Først da vi fik tændt et par lygter, som vi placerede tæt ved os, kunne vi få nogenlunde fred for disse mod- bydelige bæster.“

„Nu har De fortalt om de dramatiske og udbytte- rige bjergninger. Er der ikke også en eller anden med et smil i?“

„Jo da. Jeg har en. Fra engang i 20'rne. Ude på revet var en 3-mastet finsk skonnert rendt på. Vi var på vej ud til den i „Svitzer“s båd, der som sædvanlig havde tilkaldt os ved stød i sin fløjte samt to flag under hinanden på gaffelen af stormasten, da vi op- dagede, at skonnerten havde fået assistance af et min- dre fartøj. Dette viste sig at være en hollandsk slæbe- båd, der tilfældigt var kommet forbi havaristen. Og han havde allerede fået fastgjort sin trosse i finnens agterstævn, da vi entrede om bord. Her skulle altså handles hurtigt og tilmed diplomatisk. I løbet af 0,5 fik jeg kontrakt med finnen om assistance fra os, og ikke mange minutter efter havde vi vor trosse fastgjort til hendes forstævn. Hollænderen havde da begyndt at hive til, og da vi gjorde det samme, ville skonnerten måske have stået på samme sted endnu. Men vi blev de stærkeste takket være en lys idé, jeg fik. Som de tal- mæssigt overlegne, vi var 10 mand mod 4 hollændere, slog vi kreds om trossen henne agter, hvorpå en mand

med en økse kappede hollændernes trosse. Det var ikke svært, eftersom den var spændt. Og en halv time efter var skonnerten af grunden. Vi frydede os. Det gjorde hollænderne derimod ikke!“

„Og ved et tilbageblik i Deres ca. 45 år i „Svitzer“s tjeneste vil De sige — —?“

„At dette arbejde for mig har været den største interesse i hele mit liv. Og inde på kontoret hos „Svit- zer“ har de altid været flinke mennesker at have med at gøre. Udenfor „Svitzer“ har jeg engang haft en virksomhed som fiske-eksportør, men kom der med- delelse om en stranding, lod jeg forretning være forret- ning. Der var jo mere spænding over det andet. Mange gange fik man dog kun „lamperøg“ ud af en rapport om en stranding, fordi havaristen var sluppet af ved egen hjælp, inden vi nåede frem.“

Gennem aftenstilheden trænger lyden af en dampers tuden ind til os. Men det er ikke det stød, som „Svit- zer“-båden plejede at afgive. Og det kan iøvrigt heller ikke være nogen „Svitzer“-båd! For det er mange år siden, at en sådan havde sin faste station i Gedser, og altså lige så mange år siden, at bjergerne rundt om i hjemmene begyndte at „spidse øren“ i spændt forvent- ning, når de hørte en eller anden tuden. Thi, selvom der efter laugets ophævelse i 1931 er forefaldet enkelte strandinger ved Gedser, har det været løst mandskab, som „Svitzer“s agent har benyttet til bjergningsar- bejdet.

Til slut spørger jeg hr. Rosenlund-Christensen, som altså kender farvandet ved Gedser „som sin egen bukse- lomme“: „Blev havet her udenfor Deres eneste?“ „Nej, jeg har heldigvis set mere end Østersøen. I næsten 3 år var jeg ude med et sejlskip,“ lyder hans svar.

På livets års-grunde er mangen en sømand gået under inden passagen af den 70de. Dette gælder heldig- vis ikke for hr. Rosenlund-Christensen, som den 22. januar vil fylde 70 år. Og efter hans vitale og robuste udseende at dømme skal han nok klare mangen en års- grund endnu uden nogensomhelst bjergnings-assistance!

„Vikingen“ ønsker til lykke med dagen!

Carl Østen.

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR
DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310

DAMP SKIBSSELSKABET

VIKING A/S

Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG

Worsåesvej 24, København V.

Tlf. C. 2641

Telegr.-adr. Metalborg

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN K. · FREDERIKSGADE 1

TELEFONER: C. 2537 - 2538

A/S J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

I fremmed havn

Af fhv. sømandspræst i Antwerpen W. KOLPEN

SCHELDEFLODEN ser i decembermorgenen næsten ud som en stille sø. Vandet er gråsort og grumset, som det plejer at være. Ganske stille glider det med det faldende vande til havs og lader intet spor tilbage. Bredderne er ganske lave og næppe til at se. Man ved blot, at der findes land på den anden side af de brede diger. Men efterhånden som dagslyset vinder magt, skimtes små sammenklumpede landsbyer og et lille trist kirketårn, der ligesom holder vagt over de grå huse, der synes at være uddøde.

Der er ikke meget, der kan lokke julestemning frem i en mand.

Jens Pedersen, matrosen, der står til rors, stirrer ud i mørket og retter sig efter de ordre, der lyder fra den store hollandske lods: Lite bagbord, støttig, ret som det går, lite styrbord, hver gang gentaget af rorgængerens med monoton stemme. Der er endnu ikke gået så lang tid efter krigen. Der er mange vrage på floden. Da skibet passerer Terneuzen, fortæller lodsens, at derovre om styrbord ligger vrage af det store danske skib „Nordvest“, der i 1944 under Panama-flag og navnet „Alan F. Dale“ var på vej op til Antwerpen med masser af gode sager til den amerikanske hær. Alt var gjort klar til at holde jul i havn, kagerne var bagt, gåsen var gjort i stand, og man glædede sig rigtigt til at holde jul i europæisk havn. Så lød der et brag, og det stolte skib var et sørgeligt vrage. Heldigvis var der ingen af mandskabet, der kom noget til, slutter lodsens sin beretning.

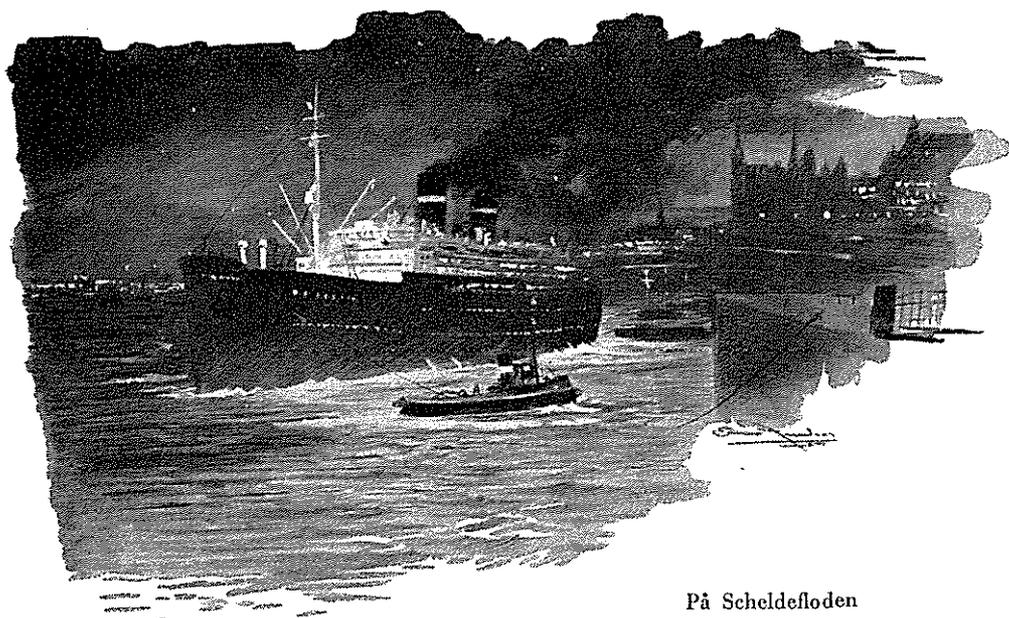
Jens Pedersen skutter sig lidt. Han huer ikke miner, og der har været mange i hans nærhed de sidste år. Han har sejlet hjemme under krigen, i kulfarten på Rotterdam og langs Norges kyster. Han ved noget om

torpederinger, minesprængninger, forslæde søfolk på skrøbelige flåder i iskoldt vejr og om kammerater, der aldrig nåede hjem. Hvornår mon vi skal holde op med at høre om alt det der, tænker han. Hvornår holder folk mon op med at kalde søfolk for helte og så bare dem, der tilfældigvis var på de allieredes side. Han kommer i tanker om, at ingen af hans fæller på broen har nævnt et ord herom. Det er bare hans egne tanker, der er vandret ad veje, hvor de er gået så ofte. Men derfor har jeg jo ret alligevel, filosoferer han videre.

— Bagbord, lyder det fra lodsens. — Bagbord, svarer Jens og giver rattet nogle omdrejninger. Han ligefrem mærker i fødderne, hvordan det store skib snor sig efter flodens krumning. Det er ganske nær ved den ene bred. Dagen kommer efterhånden igennem, men stort betyder det ikke. Himlen er ligeså trist og grå som floden og landskabet. Kun skibet er smukt, men det er også nyt og velholdt. Det lugter endnu af den friske maling fra værftet, der afleverede det for nogle måneder siden. Jens nyder ligefrem at stå til rors på den store rummelige bro, i et dejligt opvarmet styrehus, ved et rat, der er elektrisk drevet og let at håndtere. Jens er så tilpas gammel, at han kan huske de åbne broer, hvor man stod i kulde og regn og trak i et tungt rat. Han ser ud for sig, ser de hvide samsonposter, ventilerne til lasterne med deres røde munde, spillene og bommene, som hans kammerater er ved at gøre klar, og endelig den lange brede bakke, hvor han nogle dage i forvejen havde ligget og taget solbad i sin frivagt. Det er jo i grunden mærkeligt at ligge sådan og fare fra den ene verdensdel til den anden, fra varme til kulde i løbet af ganske få dage eller uger.

— Hvordan mon Antwerpen ser ud, tænker han.

Den blev jo lakkert godt til af tyskernes V-bomber i slutningen af krigen. Mon „Firkanten“ stadig eksisterer, og mon nogen af de gammelkendte steder stadig er der, „Fattige Augusta“, „Cosmos“, „Danmark“ og „Cosmopolite“? Meget er vel nok forandret på de 10 år, der er gået siden han sidst var der. Den gang var Antwerpen et farligt sted på mange måder, og det var sket, at han var kommet tilbage til skibet, rubbet for alt og med en god bjørn at styre. Men måske er mulighederne for at komme til „at gå i kystfart“ helt forandrede



På Scheldesfloden

nu. I hvert fald skulle det blive spændende at se Antwerpen igen.

Døren til styrehuset glider til side, og ind kommer en anden matros for at afløse Jens, der kort og klart giver ham kursen og får den gentaget. Så melder Jens sig hos bådsen og får besked på at gøre slæbetrossen klar. Kastelinen kvejles op, og det varer ikke mange minutter, før der er brug for den. Slæbebådene kommer langs siden, kastelinerne rammer, kastet af øvede hænder, hvor de skal, og kort efter ligger skibet i Kruisschanslusen sammen med nogle lægttere, der også skal ind i havnen. Sluseporten bag skibet glider langsomt over til den modsatte side og lukker for. Så lukkes vandet fra den gravede havn ind i slusen. Skibet hæver sig langsomt. Dokporten forude kører tilbage og forsvinder ind i fastlandet, mens slæbebådene „John P. Best“ og „Mercator“ lægger sig i selen og slæber motorskibet op gennem den kæmpestore havn og placerer det udfor kaj 172. Rejsen er endt for denne gang.

Nede på kajen holder et par biler bag de store kraner og jernbanevognene. Et par mænd klavrer ad en stormlejder om bord, den ene er skibshandleren, der skal tage sig af folkenes materielle behov, den anden er sømandspræsten, der tager sig af de øvrige. Han hilser på dem, han møder, siger et par ord om, at de er velkomne i sømandskirken, stikker dem en lille brochure fra kirken med kort over by og havn og inviterer til julefest i kirken. Der er travlhed ombord, så det bliver kun til at hilse på, men fra de fleste får han en venlig tak for indbydelsen, og også Jens, der får en næve og en invitation, skynder sig at forsikre, at han skal nok være der i morgen aften, — med statsgaranti. Så er præsten på vej til næste skib, der ligger i en helt anden ende af havnen, mange kilometer borte.

Jens og hans kammerater gør klar til juleaften. Inden de rejste fra Danmark, havde de fået at vide, at de måtte regne med at få jul ude, og derfor har de sikret sig en hel del julepynt, og nu har de store grove mandfolkenæver travlt med at hænge guirlander og flag op i den smukke mandskabssalon, som det nye skib selvfølgelig også er forsynet med. Omkring kongens billede pyntes der ekstra, for han betyder noget særligt for søens folk, hvilken indstilling de end har til tilværelsen.

Juleaften er alle mand henne og ønske skipperen og officererne en glædelig jul og drikke et glas sammen med dem. Julegåsen og rødkålen er fortært og har bragt ro over alle sind. I mandskabssalonen er der åbnet for radioen og ud i det hyggelige rum lyder julehilsenerne fra familien i Danmark. Af og til lyder en julesalme, og man hører folkene nynne med på melodierne. Synge med er der ingen, der vover, for sæt man ikke kunne huske teksten. Man generer sig for at dumme sig i de sager. Posten, som mæglerens klerk har bragt om bord, bliver læst om og om igen. De, der er gift og har børn, har måske fået et billede af lilleemor og ungerne, som lokker noget vådt frem i øjenkrogene, men ingen spotter eller smiler. Det er nu deres helligdom, og den respekteres.

Jens er ikke gift, han har kun en gammel mor, som holder meget af ham og sender ham korte, men gode breve. Heller ikke i aften mangler der brev fra hende.

Han har svært ved at tyde de gamle snørklede, rystende tegn, men finder dog ud af, at hun ønsker ham Guds fred og en god jul, og at han må være glad, hvor han er. Det er ikke meget, men det er nok, synes den voksne dreng.

Næste aften trækker Jens i sit pæneste tøj og flere af hans kammerater ligeså. Een efter een dropper de over landgangen for igen at mødes med nogle officerer henne ved sporvognen, der i løbet af 10 minutter bringer dem til sømandskirken.

— Bare der ikke er altfor højtideligt, siger Jens til 3. styrmand, som han følges med. Han er helt våd i håndfladerne ved tanken.

— Så er vi vel mand for at konfirmere sådan en præst, så han tør op, mener 3. Bliver det for slemt, kan vi da gå vores vej igen.

De finder ind ad døren og bliver modtaget af præsten, der, bred og mægtig, byder hver mand velkommen ved indgangen. Inden længe er der samlet en anselig skare søfolk i lokalerne. Første akt foregår i kirken, hvor orgelet sætter i med en julesalme, og med salmebogen i hånd tør Jens og de andre nok synge med. Ligeftrem operasangere er de vel ikke, men det gør nu heller ikke noget. Taget er ved at løfte sig i den lille kirke, og sådan skal det være.

Præsten kommer på prædikestolen. Han læser det gamle juleevangelium, og i sin prædiken gør han noget særligt ud af ordene: Frygt ikke, thi se, jeg forkynder jer en stor glæde. Han taler om frygten, der rider folkene som en mare. Nu har de lige overstået en grusom krig, og med deres frygt er de nu igen ved at forårsage krig og ufred, skønt alle mennesker længes efter at blive fri for ufred. Og ikke alene mellem folkene er der frygt, fortsætter præsten, men også i almindelige mennesker, og i alle livets forhold mærker man denne frygt, der afstedkommer så megen ulykke. Men sådan behøver det jo ikke at være, siger han. Julens budskab om ikke at frygte har endnu sin gyldighed. Jesu fødsel for de mange år siden bragte en forandring. Siden dengang behøver den, som tror på Gud, ikke at frygte. Med et fadervor i pagt skal du aldrig gyse, havde en djærv dansk sømand skrevet i præstens gæstebog, midt under bomberegningen over Antwerpen, og den erfaring, som han havde høstet ude i krigens farer, vil mange andre skrive under på, og det kan blive enhvers erfaring. Præsten fortsatte lidt endnu og sluttede så med en bøn for havets folk. Den lille gudstjeneste sluttede med en salme, som Jens holdt særlig meget af, fordi det var én, hans mor plejede at synge:

Sorg er til glæde vendt,
klagen endt!
Vor glæde skal hver tunge
udsjunge,
syng med Guds engleskare
på Jesu fødselsdag
om fred, trods nød og fare,
Gud Faders velbehag,
som vil al sorgens vende
til glæde uden ende,
bær os på børnevis
ind i paradís.

Ovre i læseværelserne på den anden side hallen flokkes man om kaffebordene, og der bliver drukket kaffe i spandevís, spist kager i bjerge og sunget af karsken bælg.

— Det er noget andet bagværk end det frikadelle-smeden ælter sammen, siger Jens til styrmanden, der har fundet plads ved hans side.

Men høkeren, der sidder ved nabobordet, har hørt bemærkningen og Jens får svar på tiltale: — Du ved, at der står noget om, at man ikke skal kaste sine perler for svin. Jens griner og havde nok lyst til at give igen, men nu skal der deles julepakker ud, og da det er temmelig spændende, hvad der er i dem, holder han inde. Jens håber meget at få en god én, for det er den eneste han får i år, og sandelig om han ikke er heldig at få én med en masse gode sager i: undertøj, vanter, en roman, en sangbog og naturligvis også et godt brev fra en mor, der selv har en søn på søen, og derfor har begreb om, hvad søfolk ønsker sig i julegave.

Da aftenen er til ende, og Jens skal til at sige godnat til præsten, lover han at komme igen, og han mener det.

Det gør han også, men det skete på en lidt anden måde end han havde tænkt sig det. Dagen før de skal sejle, skal han i land. Han skal op og sige farvel til præsten, men først skal han en lille tur rundt i „Firkanten“ og se til de gamle steder, over broen og op i Schipperstraat. Han er tidlig på færde, for han vil tidligt hjem. Næste morgen kl. 6 skal skibet være i slusen. Men han er saa tidligt på færde, at der ikke rigtig er liv i havnekvarteret endnu. Pigerne står i dørene til caféerne og indbyder ham til at komme indenfor. Han smiler ad deres sjove skandinaviske mål, men fristes ikke. Han synes faktisk ikke, de ser særlig indbydende ud. Kvarteret har forandret sig ikke så lidt i de 10 år, der er gået, siden han sidst så det. Nogle af husene er slemt arrede efter krigen, og alligevel har han et indtryk af, at det er blevet pænere, det tidligere så berygtede havnekvarter. I døren til „Den flyvende hollænder“ ser han en pige, som han kender fra gamle dage. Gensynet må fejres. Det bliver til et glas øl, det bliver til mange, flere gæster kommer til, de svagere drikke veksler med stærkere, og Jens kommer efterhånden i et overstadigt godt humør. Han giver den ene omgang efter den anden og er selskabets naturlige midtpunkt . . .

Hen på morgenstunden finder Jens sig selv liggende i en rendesten. Han har ramlet hovedet i brostenene nogle gange, men tømmermændene er alligevel værre end smerterne. Han får sig samlet sammen og begynder den lange vandring ud mod sit skib. Engang imellem spidser han øre for at høre efter lysmaskinernes karakteristiske lyd, men der er ingen lyd at høre fra maskinerne på hans skib. Han vil kigge på sit ur for at se,

hvad klokken er, men det er borte. Gadebelysningen er sparsom og mangler på lange strækninger endnu, og naturligvis er der ikke en levende sjæl, han kan spørge om vej.

I „gaten“ til den amerikanske afdeling af havnen går det galt for ham. Han har ingen papirer, og ingen tror på hans forklaringer om at høre til det skib, der ligger ovre på 172, for der ligger simpelthen ikke noget skib.

Jens er agterudsejlet. Det bliver han med eet klar over, da en belgisk politibetjent dukker op og ledsager ham ud til en bil, der bringer ham ind til det af søfolk så forhadte sted: fængslet i Begijnenstraat. Der bliver han uden videre sat ind i en celle, hvor der i forvejen er 4 mennesker. Fængslet er overfyldt med politiske fanger, men man tager dog så meget hensyn til søfolk, at man så vidt muligt sætter dem i celle med deres egne. Derfor befinder Jens sig også forholdsvis godt i den lille celle på 2×4 m sammen med de 4 sømænd, der er i samme situation som han selv. Jens prøver på sit bedste flamske og engelske at gøre fangevogteren begribeligt, at han skal ringe op til præsten, og det lykkes, for 2 timer efter drejer en nøgle i døren og ind stiger præsten.

— God dag, Petersen, det var et kedeligt sted at træffes, siger han.

— Ja, det er nu heller ikke med min gode vilje, for jeg var ellers på vej op til Dem, men det er der altså ikke noget at gøre ved, mener Jens med den for sømanden naturlige realitetssans. Men hvordan kan jeg komme ud, og tror De, jeg kan få et andet skib i en fart?

Jens havde egentlig ventet, at præsten skulle have givet ham en lille overhaling på grund af hans dumhed, men i stedet for tordennevejret siger præsten: — Nu skal jeg tale med konsulen, og et skib finder vi vel også. Her er foreløbig noget at bide i, for kosten her i etablisementet er sløj. Og De må også hellere få noget at læse, så går tiden bedre.

To dage efter står præsten igen i cellen, denne gang for at hente Jens. Konsulen har fået ham fri, et skib er fundet i den for Jens så heldige situation, at det mangler en mand, og det varer ikke længe, før formaliteterne er i orden. Præsten kører i sin bil Jens hen til kirken, for at Jens kan blive „shinet up“, og derefter går køreturen til det nye skib, hvor både Jens og præsten bliver budt på en kop øl af kammeraterne til den nye matros.

Snart er Jens på vej til nye havne, nye eventyr, nye farer. Han er blevet et minde og en erfaring rigere.

Wagner Kolpen.

A/S MONTANA

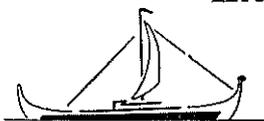
Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

Bredgade 37 - Copenhagen
Telegr.: DESIGN - Tel.: Palm 7018



*Frugt, Post og Passagerer
på de syv verdenshave*



**DET BERGENSKE DAMPSKIBSSELSKAB
BERGEN**

Den Skandinaviske Vest-Afrika Line:
Skandinavien/Kanariske Øer, Vest-Afrika og vice versa
i samsejling med Rederiaktiebolaget Transatlantic



**AXEL BROSTRÖM & SÖN
GÖTEBORG**

Skibsreder



CURRIE LINE LIMITED

Leith—København—Leith



**AKTIEBOLAGET
SVENSKA AMERIKA LINIEN
GÖTEBORG**

Skandinavien/Canada, Great Lakes, U. S. A. Østkyst,
Gulven Mexico, Cuba og vice-versa



**SVENSKA ORIENT LINIEN
GÖTEBORG**

Skandinavien/Middelhavet, Sortehavet og vice-versa



**AKTIEBOLAGET
SVENSKA OSTASIATISKA KOMPANIET
GÖTEBORG**

Skandinavien og Kontinentet/Rødhavet, Persiske Golf,
Indien, Pakistan, Ceylon, Birma og vice-versa
Østen/Skandinavien



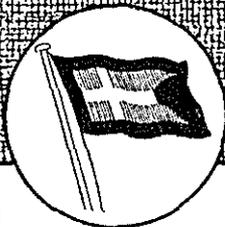
**REDERIAKTIEBOLAGET TRANSATLANTIC
GÖTEBORG**

Skandinavien/Syd-Afrika, U. S. A. Østkyst, Great Lakes
og vice-versa. Australien/Skandinavien
Den Skandinaviske Vest-Afrika-Line:
Skandinavien/Kanariske Øer, Vest-Afrika og vice-versa
i samsejling med Det Bergenske Dampskibsselskab



**WILH. WILHELMSEN
OSLO**

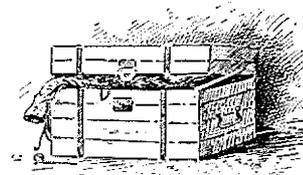
Skandinavien og Kontinentet/U. S. A.
Cuba og Mexico, Afrika, Rødhavet, Persiske Golf,
Indien, Pakistan, Ceylon, Birma og vice-versa.
Østen og Australien/Skandinavien



Repræsenteret i Danmark af
C. K. HANSEN
AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Slopkisten var som bekendt en kiste, der altid medbragtes om bord i sejlskibe på længere rejser. Fra denne kiste kunne besætningen mod afdrag i hyren supplere deres beklædning, efterhånden som denne blev mangelfuld. En slopkiste indeholdt mange rare sager af alle mulige arter. Når vi har kaldt denne rubrik „Fra slopkisten“, skyldes det, at læserne her vil kunne finde små notiser om alt mellem himmel og jord søn vedrørende. Vor slopkiste skal imidlertid være en slags andelsforetagende, hvortil alle læserne bidrager med små, kuriøse meddelelser og anekdoter fra søens liv. Jack Tar håber på stor interesse fra læsernes side.

Ny metode til udregning af alder.

Vi lægger for med en lille saltvandsfrisk historie:

To gamle skipper mødtes på sladrebanken ved havnen, og den ene spurgte i samtalens løb: „Hør, hvor gammel er du egentlig?“ Den adspurgte tyggede lidt på spørgsmålet, hvorefter han svarede: „Jeg er 83 år. Ja, egentlig er jeg nu 84, for jeg sejlede eet år med et dampskib, men det er ikke værd at regne med.“

Fiskenes sprog.

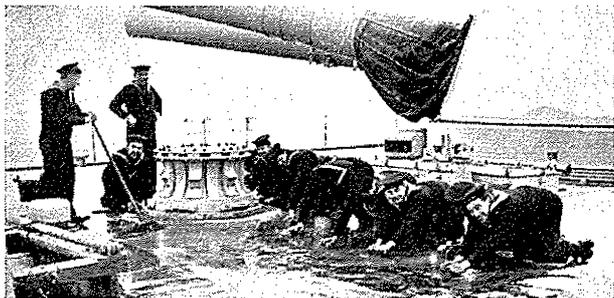
Under krigen eksperimenterede de allierede flådestyrker med forskellige metoder til opsporing af fjendtlige u-både. Bl. a. konstruerede man nogle sindrige lytteapparater, der registrerede støjen fra u-både under gang. I den amerikanske flåde lagde man imidlertid mærke til, at instrumenterne nu og da gjorde udslag, selv når der intet andet fartøj var i nærheden. Det viste sig nu, at det var fiskene, der lavede støj. Man har indtil vore dage altid troet, at fisk var tavse som graven, men denne opfattelse har man nu revideret. For øjeblikket er man i gang med forsøg, gennem hvilke man søger at finde ud af fiskenes „sprog“. Det er konstateret, at forskellige fisk udsender lyde beregnet som advarselssignaler for andre fisk. Hannerne og hunnerne har iøvrigt et særligt kærlighedssprog indbyrdes.

Uran i havet.

Verden over drives en hidsig jagt på det værdifulde grundstof uranium, der har stor betydning for fremstillingen af atom-bomber. Nu vil jagten sikkert også blive ført ud på havet, idet en svensk videnskabsmand oplyser, at havets uranindhold stiger med havdybderne. Derfor findes der sikkert meget store mængder af det attræde stof på de store dybder.

Der synges salmer.

På sejlskibene skurer man dæk ved hjælp af sand og mursten, og denne metode bruges endnu på orlogsskibe med træ-



Engelske sailors „synger salmer“.

dæk verden over. Det lidet elskede arbejde kalder søfolkene for at „synges salmer“. En mursten kaldes nemlig i denne forbindelse for „sømandens salmebog“ eller „holy stone“, fordi man må bøje sig ligesom i bøn, når man skal bruge den.

Et langt skibsnavn.

I dampskibenes danske barndom var på Storebælt bl. a. indsat en lille hjuldamper ved navn „Kronprins Frederik Carl Christian“. Navnet, der er på ikke mindre end 30 bogstaver, faldt det rejsende publikum alt for langt, hvorfor skibet aldrig kaldtes andet end „Prinsen“. Det førstnævnte navn er sikkert et af de længste, der nogensinde er givet et dansk skib. Kender læserne noget længere?

Hyren — det evige problem.

En gang i gamle dage, hvor enhver måtte kæmpe for sin løn, mødte en ung navigator op på rederiets kontor og sagde: „De lovede, at jeg skulle få mere i hyre, hvis rederiet var tilfreds med mig.“ Rederens udspekulerede svar lød: „Det er rigtigt, men rederiet kan da ikke være tilfreds med en styrmand, der vil have mere i hyre.“

Bøllehavns Havn og Hønsbroen.

Redhavnen i Københavns Frihavn, den lille tømmerhavn, hvor småskibene lægger til, kaldes ofte „Bøllehavns Havn“, uden at ret mange ved hvorfor. Den lange træbro på Holmen, hvor de gamle orlogsskibe lå i vinterhi før i tiden, har navnet „Hønsbroen“. Der gives mange forklaringer på det sidste, men Jack Tar tror ikke at have stødt på den rigtige endnu. Kan læserne hjælpe ham med at opklare betydningen af de to navne? For den bedste besvarelse udloves en af bøgerne fra „Vikings Forlag“ efter vinderens ønske.

Havets rigdomme som fugleskræmsler.

Sidste sommer brugte man flere steder i Norge at anbringe gamle spegesild i jordbærhaven. Duften fra de overgemte sild påstås at have holdt fuglene bedre væk end de gammeldags fugleskræmsler.

„Alt på plads — plads til alt.“

Gamle Marstal-skipperes valgspog.

Ved De,

at man i Bergen fremstiller plastic af æggehviden fra fiskeaffald? På een fabrik fremstilles 1200 kg plastic-pulver om dagen. Pulveret bruges til fremstilling af telefonapparater, instrumenttavler, elektriske kontakter, dørhåndtag o. s. v.

Når færgerne får brændselolie.

I D. D. P. A.'s kvikke lille „Esso Posten“ ser jeg en artikel om Storebæltfærgernes forsyning med brændselolie. Det oplyses, at der tidligere måtte 4 cisternevogne til at forsyne en færge med gasolie, medens een tankbil nu kan gøre det alene. På de store færger må tankbilen helt ind på dækket under tankningen. Hver færge sejler normalt 5 dobbeltture i døgnet. I alt er der ca. 1000 dobbeltture om måneden, og på hver dobbelttur bruges ca. 1 ton gasolie. Det kan da blive til noget efterhånden.

„Precision — Orden — Lydighed“.

Fyndord for „Ekvipagen“s folk på Holmen. Et skilt med disse ord er endnu at finde i en af Holmens gamle bygninger.

Flådens skibe 1950

I kommission hos: Det Schønbergske Forlag.
Af kommandørkaptajn R. Steen Steensen.
Pris kr. 4,00.

Marineministeriet (før oprettelsen af forsvarsministeriet) har i samarbejde med Folk og Værn taget et prisværdigt initiativ ved at udsende en rigt illustreret bog om den danske marines skibe. Bogen uddeles gratis til alle værnepligtige i søværnet og vil iøvrigt blive solgt gennem bogladerne.

Bogen, der er skrevet af kommandørkaptajn Steensen, chef for søværnets fjernkendingskole, giver oplysninger om hvert enkelt af flådens skibe. Den fortæller om deres historie før, under og efter den tyske besættelse og om skibsnavnenes betydning og oprindelse. „Flådens skibe“ er spændende læsning og vil få blivende værdi. Iøvrigt vil bogen, når oplaget er udgået, blive udsendt i ny udgave tildels med nyt billedstof, hvorfor forfatteren beder alle interesserede indsende velegnet billedmateriale af historisk interesse samt billeder af flådens nuværende skibe.

Muligvis har man været bange for at gøre bogens format for stort, idet man har undladt at bringe alle skibenes tekniske data. Heller ikke historisk er man gået i dybden. Ved omtalen af „Vitus Bering“ har man således ikke omtalt skibets nuværende tilstand, som sikkert får til følge, at det ikke mere kommer ud at sejle. Man har blot anført, at skibet i 1949 blev klassificeret som depotkib. Kutterne „Svanen“ og „Thyra“'s skæbne under krigen er heller ikke nævnt. Under omtalen af kongeskibet „Dannebrog“ kunne man også godt have nævnt, at dette skib under besættelsens sidste del var opbevaringssted for nogle af frihedsbevægelsens våben. Endelig en anke over stoffets opsætning. Det ville have virket mere elegant, om man havde begyndt bogen med indledningen og havde sat den noget mere stive indholdsfortegnelse om bag i bogen.

Alt i alt er „Flådens Skibe“ et godt stykke arbejde, som fortjener at blive læst af alle danske.

O. L.

Fiskerimessen

Den nye fiskeriminister, redaktør Knud Ree, Esbjerg, er indtrådt i det præsidium, der forbereder Fiskerimessen 1951 i Frederikshavn. Fiskeriministeren er blevet præsidiets formand. Samtidig har han udtrykt sin glæde over, at den næste fiskerimesse i 1952 får hjemsted i Esbjerg.

Den tidligere fiskeriminister, Chr. Christiansen, har samtidig givet tilsagn om at forblive som medlem af præsidiet.

Messen tegner iøvrigt til at blive større end oprindelig planlagt. Mange store industrier, bl. a. Burmeister & Wain, har i de sidste dage tegnet sig for betydelige arealer. Den danske Marshall-kommission har også meldt sig og benytter messen til en interessant udstilling om Marshall-hjælpen og fiskeriet.

Juel-Hansen trækker sig tilbage

Kaptajn E. Juel-Hansen har fra udgangen af 1950 trukket sig tilbage som leder af Søfartens Bibliotek. Kaptajnen, der til april fylder 77 år, har i det tidsrum, hvor han har ledet biblioteket, udført et meget stort arbejde. Biblioteket startede meget beskedent, men dets omfang og betydning er i årenes løb vokset betydeligt. Kaptajn Juel-Hansen har sin meget store andel heri, og det glædede ham oprigtigt, da biblioteket kunne rykke ind i de nye lokaler på Nyhavns solside.

Juel-Hansen gik i land i 1926 efter 28 års tjeneste i Ø. K. Foruden sin store indsats som leder af biblioteket har Juel-Hansen haft tid til at skrive flere søhistoriske afhandlinger af stor værdi. Endvidere har han ledet underholdningsaftenerne i Søfartsklubben og mange gange selv sørget for underholdningen.

De, der er vant til at se kaptajnen på biblioteket, hvor de altid mødte den største hjælpsomhed, vil savne ham. Egentlig bryder han sig ikke om, at der bliver skrevet om ham. Han har spøgefuldt bedt os om ikke at forme denne lille notits som en nekrolog. Juel-Hansen vil da sikkert også i sit otium interessere sig for søfarten og dens mænd, der har ham meget at sige tak for.



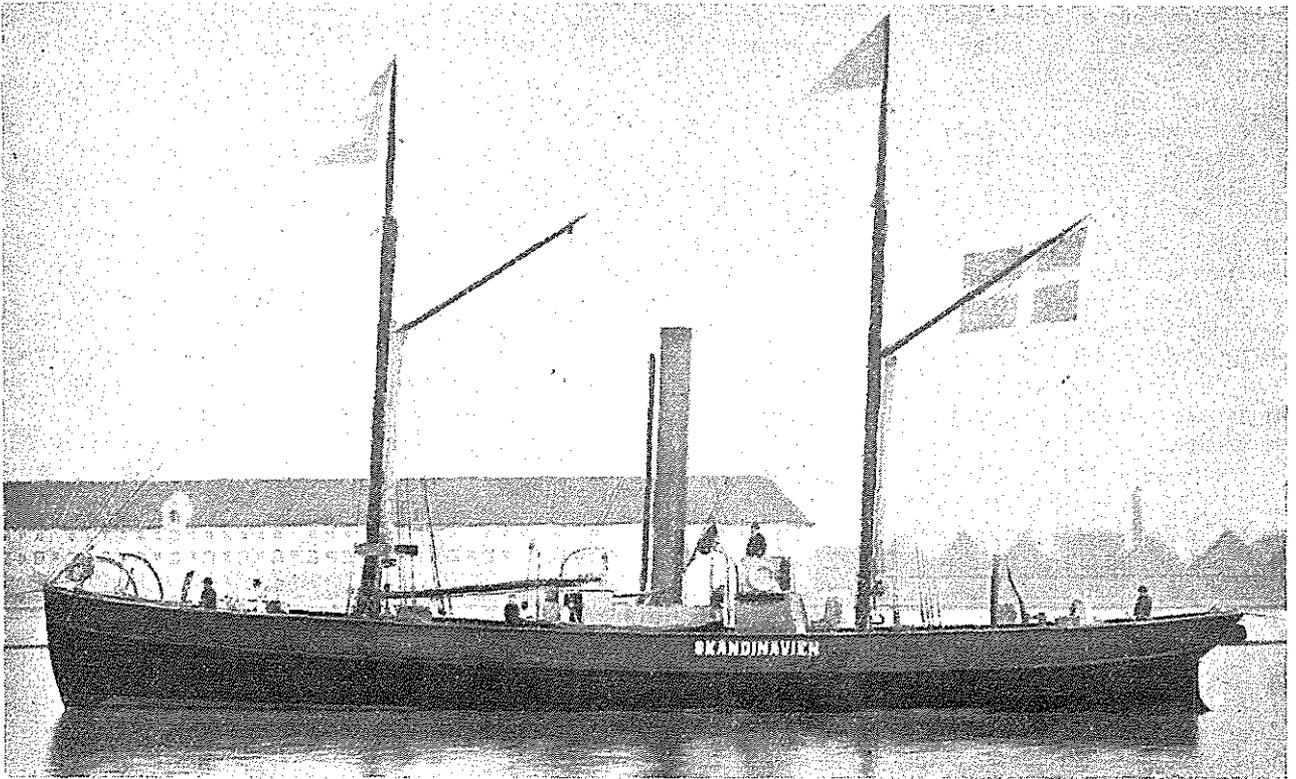
Fem års genopbygning i D. F. D. S.

D. F. D. S. har udsendt et lille, fikst billedhefte, der på interessant og morsom måde skildrer den genopbygning af selskabets flåde, der har fundet sted siden Danmarks befrielse. Billederne er ledsaget af forklarende tekster. Det fremgår bl. a. af disse, at flåden siden 1945 er blevet forøget med 29 skibe på tilsammen 88.430 brt og 116.276 dwt. De største af disse er „Nevada“ og „Oregon“, der begge er bygget i Los Angeles. De har hver en dødvægtstønnage af ca. 10.800 tons. De største af selskabets danskbyggede nybygninger er „Columbia“ og „Venezuela“, der hver er på 9200 tons.

Ialt råder Det Forenede i dag over 85 skibe på tilsammen 196.539 brt og 249.010 dwt. Med bugser- og lægtermateriel er flåden oppe på en størrelse af 259.386 dwt.

Skibsreder får ug til kystskippereksamen

Skibsreder Knud Lauritzen har på Svendborg Navigationsskole taget eksamen som skibsfører med højst opnåelige antal points. Skibsrederen vil bruge sin eksamen og den ret, den giver til at føre skib under 100 tons inden for Skagen, om bord på rederiets 80 tons topsejlskontert. Skonnerten, der lige er søsat, vil blive anvendt som skoleskib.



„Skandinavien“ fotograferet ud for takkelagemagasinet på Holmen. Billedet er udlånt af H. Meilvang.

Glimt fra Danmarks søfartshistorie XI.

Verdens første bjergningsdamper var dansk

DET er ikke nogen overdrivelse at sige, at Svitzers Bjergningsentreprise er kendt af hele den søfarende verden. Entreprisens berømmelse skyldes for en stor del, at den altid har forstået at være på højde med tidens krav. Efterhånden som Svitser fik flere og større opgaver, blev bjergningskutterne utilstrækkelige, og som den første i verden anskaffede entreprenen sig en bjergningsdamper. Det gik til på følgende måde:

I 1860 blev entreprenen kaldt til Sverige, hvor man havde erfaret om dens vellykkede bjergninger. Sagen var den, at en stor jerdampskonnert lå sunket på søen Vänern på 9½ meter vand. Hvad der især ville vanskeliggøre en bjergning af skibet var, at det stod i et 3½ meter tykt lag mudder. Entreprisens ledelse var klar over, at der ventede den et hårdt arbejde, hvorfor den sendte hele 7 fartøjer og 2 store pontoner op til den svenske sø. Ydermere overtog Svitzers søkyndige kompagnon, kaptajn Julius Andersen, selv bjergningsarbejdets ledelse.

Damperen på Vänerns bund var faktisk anset for tabt, da Svitzers store flåde af bjergningsfartøjer ankom. Skibet var kun to år gammelt, idet det i 1858 var stået ud på prøvetur fra Motala Værftet i Gøteborg under navnet „F. H. af Chapman“. Men Julius Andersen og hans folk tog fat på opgaven med en vældig energi. De var sikkert klar over, hvilken betydning det kunne få for entreprenen, hvis bjergningen lykkedes.

Arbejdet kronedes virkelig med held, og entreprenen steg vældigt i anseelse hos svenske skibsredere. „F. H. af Chapman“ blev imidlertid udbudt til salg ved auktion. Svitser forstod reklamens magt og købte selv skibet for 7000 rigsdaler. Han ville lade det bygge om til verdens første bjergningsdamper. Det blev derfor bugseret til København, hvor det — hos Baumgarten & Burmeister sandsynligvis — gennemgik en omfattende ombygning.

„F. H. af Chapman“ havde en længde af 97,0 fod, en bredde af 19,9 fod og et dybgående af 11,2 fod. Det málte 51 læster svarende til 78½ register-ton. Tons-tallet under dækket er i en gammel skibsliste opgivet til 132. Totaltonstallet var 136. Skibet, der blev omdøbt til „Skandinavien“, var forsynet med en maskine fra Baumgarten & Burmeister. Dampmaskinen havde fire cylindre, to og to oven på hinanden, og udviklede 67 n. h. p. Desværre vides det ikke, om denne maskine var den oprindelige, men sandsynligheden taler for, at den først blev installeret under ombygningen. Ved at studere det sjældne fotografi af skibet over disse linier vil man lægge mærke til, at kommandobroen var anbragt agten for den høje skorsten. Skibet styredes helt agter, hvilket man også vil kunne se.

Svitser fik snart flere bjergningsdampere. I 1865 byggedes således „Øresund“ og i 1868 „Helsingør“. Begge blev bygget hos Burmeister & Wain, som det store skibsbygningsfirma hed fra 1865. I 1869 købte

man endvidere af den danske marine hjuldamperen „Hertha“. Denne betydelige udvidelse var nødvendig, fordi Svitzer efterhånden fik konkurrence fra bjergningssselskaber i andre lande. I 1850 var således stiftet „Trelleborgs Dykeri“, hvor en af Svitzers dykkere lærte svenskerne op til bjergningsarbejde. I 1870 stiftedes endvidere det store og meget betydelige „Neptunbolaget“. Også i Norge begyndte bjergningsentrepriserne at dukke op. Indledningen til en hård og langvarig konkurrence, der krævede meget af Svitzer, var dermed gjort. Til at begynde med havde Svitzers fartøjer kun opereret i danske farvande, men da nordmændene i 1879 sendte et bjergningsfartøj ned for at konkurrere ved Drogden, inddrog Svitzer også norske farvande under sit virkefelt, hvilket afstedkom vældige avisdiskussioner.

Dette nævnes, fordi „Skandinavien“ var den første danske bjergningsdamper, der blev inddraget i den nordiske konkurrence, ja, man kan vel næsten sige konflikt. „Skandinavien“ fungerede i 1879 som reserve-skib, medens det nævnte norske bjergningsfartøj opererede ved Drogden. Naturligvis lod Svitzer ikke en sådan konkurrence lige uden for København være ubesvaret, hvorfor „Skandinavien“ sendtes ned i den sydlige del af Sundet, hvor den etablerede station i Dragør. Det lykkedes det danske skib at få tvunget sin norske kollega bort fra området i løbet af fire måneder.

I de nærmeste år udførte „Skandinavien“ et betydeligt stykke arbejde i danske farvande og fik iøvrigt en meget lang karriere. De mange anstrengende job sled på skibets kræfter, men først i 1911 skilte entreprisen sig af med det. „Skandinavien“ solgtes til dampskibsselskabet „Union“ og fik samme navn som rederiet. 12 måneder senere overgik skibet til dampskibsselskabet „Kattegat“, hvorefter det den 27. marts 1913 slettedes af skibslisten.

—wig.

„To Søstre af Svaneke“



Mon ikke fhv. skibsfører V. Flies i Svaneke med sine 88 år er landets ældste bygger af modelskibe? Her ses han med modellen „To Søstre af Svaneke“.

Nyt søhistorisk skrift fra Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

„De Danske Gotlands Farere“ af Louis E. Grandjean og Knud E. Hansen, det fjerde i rækken af søhistoriske skrifter, der udgives af Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg og selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner, er udkommet; det er glædeligt at se det initiativ, der her udvises af museet og dets venneselskab, at de trods alle besværligheder med papir etc. fortsætter med udgivelsen af søhistoriske skrifter, hvor dette sidste er på højde med de tidligere udsendte såvel af indhold som udførelse.

Som titlen angiver, er det de danskes initiativ og virke på Gotland, såvel det købmandsmæssige som sejladsen, der omtales, og her opridser Louis E. Grandjean, som han siger, dens historie i store træk, ligesom han udtrykker ønsket om, at denne side af dansk søhistorie tages op til videre udforskning. Han omtaler danskernes indsats gennem tiderne, og påviser, at den fra svensk og tysk side ensidige hævdede opfattelse, at det var først, da Lübeck fik betydning som handelsplads, at der rigtig kom fart i Gotlands og især i Visbys betydning for handelen på Østersøen, er forkert. Danskerne havde allerede i 1100-tallet egen kirke i Visby, og længe før den tid har den haft forbindelse med Gotland, hvilket yderligere bestyrkes ved den kendsgerning, at kong Valdemar den Store af Danmark i 1177 stadfæstede vedtægterne for det St. Knudsgilde, de danske havde oprettet på Gotland, for vel var der på det tidspunkt tyske købmænd på Gotland, men de betød ikke meget overfor danskerne på det tidspunkt og fik først betydning i de følgende århundreder, hvor Hansaen fik mere og mere magt for tilsidst at beherske handlen.

Forfatteren omtaler pengefund, anlægningen af Visby kunsthavn, den danske tid og afviklingen af de danske interesser, da øen i 1645 afstodes til Sverige, der gennemførte en konsekvent forsvenskning af hele øens administration med favorisering af den tyske del af befolkningen, altsammen for at udslutte minderne om de danskes 300-årige herredømme på øen, der ikke var af det ringeste, idet danskerne favoriserede gotlænderne fremfor den tyske del af befolkningen.

Der kunne fortsættes med at citere fra bogens kapitler, men det vil føre for vidt, så det anbefales alle, der er interesseret i dette emne at få bogen og læse den, interessant som den er.

Men yderligere må man omtale Knud E. Hansens kapitel om skibene, side 43, for det er, når alt kommer til alt, det interessanteste bidrag, hvori Knud E. Hansen kort, men koncist, beskriver fartøjerne, der benyttedes i denne fart gennem tiderne, støttet af et udmærket billedmateriale visende typerne, der anvendtes lige ned til de sønderjydske jagter, der endnu i 1800-tallets begyndelse for på Gotland. Dette afsnit er alene bogen værd at anskaffe.

Bogen er udsendt hos A/B Sylve Norrbys Bokhandel, Visby, og Høst og Søns Forlag, København, hvor den fås til en Pris af kr. 7,75, men medlemmer af venneselskabet kan erholde den til favørpris ved henvendelse til selskabet. O. B. N. A.

Japan søger atter ud på verdenshavene

Døu japanske flåde regnes at have nået
en million tons før nytår

FØR krigen var Japan som bekendt en af de førende søfartsnationer, og dets handelsflåde, som nåede op over 6 millioner brt, indtog rent tonnage-mæssigt set tredjepladsen i verdenstonnagen. Under og efter krigen reduceredes den imidlertid til en femtedel — 1,3 millioner tons — af sin tidligere størrelse, og det, der fandtes tilbage, har i de sidste år været oplagt. Fra verdenssøfarten har den derfor nu i over fem år praktisk taget været forsvundet; besættelsesmyndighederne har heller ikke tilladt japanerne at sejle i udenrigs-fart.

Det var Korea-krigen og det deraf følgende tonnagebehov, som pludselig medførte en gennemgribende forandring i denne situation, og de allierede har siden denne krigs udbrud efterhånden tilladt japanerne at disponere over et stadig stigende antal tonnage til fart uden for japanske farvande. Og japanerne har ikke været sene til at udnytte mulighederne. Nu viser den opgående sols flag sig oftere på verdenshavene og stadig længere borte fra hjemlandet. I midten af oktober fik japanske skibe for første gang tilladelse til at anløbe endog amerikanske havne, og japanske lastfartøjer fik ret til at medføre op til tolv passagerer, hvis de havde dertil indrettede bekvemmeligheder om bord. Nogen større passagertrafik på japanske skibe skal man dog ikke regne med i de første par år. De store japanske passagerskibe fra tiden før krigen er alle borte, og de bekvemmeligheder, de japanske lastfartøjer af i dag kan byde på, er næppe af en sådan art, at de kan friste større mængder af europæiske eller amerikanske rejsende.

Med hensyn til godstransporterne på Stillehavet og tilgrænsende farvande vil japanerne imidlertid meget snart komme til at gøre en bemærkelsesværdig indsats. De japanske rederier arbejder nu under højtryk på at oprette regulære linier både til Øst- og Syd-Asien, den nære Orient og Afrika samt Nord- og Syd-Amerika. „Nippon Kaisha“ er for tiden det største og disponerer over en flåde på 200.000 tons, væsentlig krigstidsbyggede standardskibe, men stræber nu energisk efter at skaffe sig nye skibe af international klasse. Alene i september tilførtes der rederiet fire større nybygninger. Og tre større skibe går allerede i fart mellem Japan og U. S. A.'s Stillehavs-kyst. „Osaka Shosen Kaisha“ har allerede en titusind tonner i trafik mellem Japan og Argentina og vil inden årets udgang få fire nye af næsten samme størrelse. „Mitsui“-koncernens rederi har efter krigen hørt til de mest aktive indenfor japansk søfart og skal nu have planer om at oprette linier både til amerikanske Atlant-havne og til Philippinerne, Indonesien og Siam, på hvilke ti moderne skibe skal ind-sættes.

Ialt har tolv japanske rederier ansøgt om tilladelse til at sætte 79 skibe ind i højsøtrafik på Stillehavet og det Indiske Ocean, og i begyndelsen af november gik allerede japanske skibe med en sammenlagt tonnage på over en halv million brt. i udenrigs-fart. Med det formål at undgå ødelæggende indbyrdes konkurrence

undersøger japanernes rederiforening, om det er muligt at realisere en plan, som går ud på skabelsen af ti grupper rederier, som skal samarbejde i en fælles centralorganisation, som rationelt skal fordele og dirigere den disponible trafikmængde.

Men de japanske redere vil også snarest muligt gennem nybygninger og køb øge sin tonnage. Allerede i september havde besættelsesmyndighederne tilladt japanerne at disponere over ialt 725.000 brt til udenrigs-fart. Men end ikke dette forslår til det aktuelle transport-behov. I det officielle nybygningsprogram for 1950/51 er ialt bygningen af seks tankskibe på hver 12.000 brt. og 37 lastførende skibe på 3750—7000 brt — tilsammen 277.350 tons — blevet tilladt af myndighederne, og samtlige leverencer forudses at ville finde sted før april 1951. Men allerede før årets udgang kan den japanske handelsflåde ventes at nå over en million brt. Men selv dette er nu utilstrækkeligt. Ifølge en udredelse, som den japanske rederiforening nylig har offentliggjort, ønsker dettes medlemmer for tiden at lade bygge ialt 68 skibe på 475.000 brt, hvoraf de ni skal være større tankskibe. Og desuden har rederierne planer om at købe eller befragte udenlandsk tonnage.

Praktisk taget alle nybygninger vil blive afleveret fra indenlandske værfter. Det er tydeligt, at Japans skibsbygningsindustri og søfart allerede er blevet en faktor, det er værd at regne med på verdenshavene.

E. Langlet.

Stiftelsen af en søhistorisk forening overvejes

En kreds af danske „sofaskippere“ (samlere af maritime billeder o.l.) har planer om at starte en søhistorisk forening. I forvejen har man „The Ship News Club“, der også har underafdeling her i landet. Denne sammenslutning har bl. a. til formål at hjælpe granskere af søfartens historie, men interesserer sig navnlig for perioden fra år 1800 til i dag samt for de mange nye skibe, der stadig tilgår verdens handels- og orlogsflåder. Den påtænkte søhistoriske forening, som iøvrigt udmærket kan og bør arbejde hånd i hånd med den allerede eksisterende forening med tangerende interesser, skal imidlertid ikke arbejde efter afstukne tidsmæssige grænser. Den skal have til formål at støtte forskningen af alt søhistorisk arbejde. Ved sine møder skal den byde medlemmerne på diskussioner, foredrag, lysbilleder og i det hele taget befordre udvekslingen af søhistorisk materiale.

Der er ingen tvivl om, at en sådan forening har sin berettigelse. Det skulle også være muligt at samle interesserede nok til at starte den, når man betænker, hvor mange modelbyggere og samlere af maritime billeder og lecture der findes herhjemme. Interesserede kan henvende sig til H. Meilvang, Mantuavej 17, København S.

L.

TUXEN & HAGEMANN

BEFRAGNING — REDERI — LINIE AGENTUR

TELEFON: CENTRAL 5735

TELEGR.-ADRESSE: DANSHIP

AMALIEGADE 4

KØBENHAVN K.

DE DANSKE
SUKKERFABRIKKER



1/3 Em. Z. Svitzers Bjerignings Entreprise

Grundlagt 1833
KØBENHAVN

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

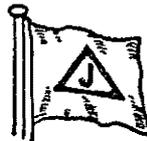


Telegr.-Adr. „Mariusson“ Telefon Central 12057

L. R. SCHMITH & CO.
REDERI OG BEFRAGTNING



AMALIEGADE 33
TELF. CENTRAL 4212 & 4248
TELEGRAMADRESSE: STEAMPACIFIC
FJERNSKRIVER No. 2384



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

C. CLAUSEN



REDERI

DAMPSKIBSSELSKABET

HETLAND

AMALIEGADE 33

TLF. 13.041 - 13.092

Mine oplevelser

PÅ DE SYV HAVE

Kaptajn Drasbek fortæller. IV

Ved OTTO LUDWIG

EFTER et par dages ophold hos Schyen mønstrede jeg om bord på barken „Ocean“ af Hamburg. Den var identisk med det tidligere „Amyon“ af Glasgow, der havde sejlet i passagerfart på Australien. Vi havde en last inde af jernbaneskinner med dertil hørende plader og bolte, ialt 2300 tons, samt 200 tons patentkul. Skinnerne var beregnet for en jernbanelinie, der skulle gå fra Esquintler i Guatemala til Panama, men de skulle alle udlosses i St. José på Guatamala-kysten, som var nærmeste havn.

Besætningen bestod af 22 mand af et noget blandet selskab. Der var 2 nordmænd, 2 svenskere, 1 finne, 11 tyskere, 2 belgiere, 1 franskmænd og kun 2 danskere samt kokken, der var Jamaica-neger. Der var ret livligt om bord den dag, vi mønstrede. Vi blev straks udtaget til de vagter, vi skulle tilhøre. Da der endnu var noget af „gassen“ tilbage fra turene i land aftenen i forvejen, blev der svaret i tide og utide på de spørgsmål, der stilledes fra styrmændenes side. De sidstnævnte viste sig imidlertid at være meget tålmodige både ved denne lejlighed og senere. Der var altid det bedste forhold om bord.

Jeg kom på 2. styrmands vagt. På denne vagt blev alle ordrer afgivet på tysk, medens sproget var engelsk på bagbords vagt. Når alle mand var på dækket, var sproget også engelsk. Grunden til, at jeg kom på styrbords vagt, var den, at jeg var den eneste skandinav, der kunne tysk.

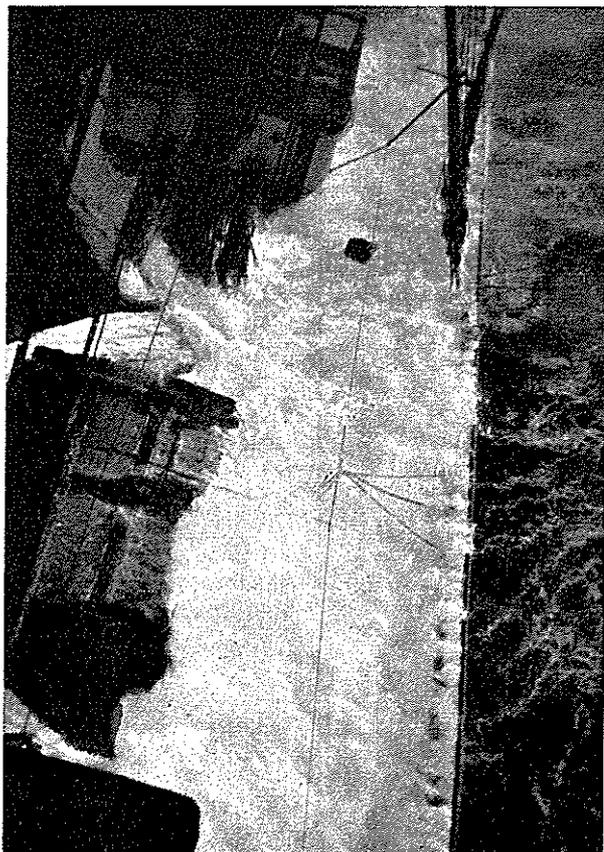
Jeg blev udtaget til stortopsgast og kom straks i sving med at skære røjskøderne på stortoppen og med at splejse kæden i med kædesplejs. Efter at være kommet til søs havde jeg min arbejdsplads i storriggen, hvis vejret ellers tillod at skibmande. Skibmandsgrejer, skibmandsgarn, merline, merlespir og andre materialer fik jeg hos 2. styrmand. Alt dette havde jeg i storerørs, hvorfra jeg gjorde mine udflugter op til toppen og ud på nokken af ræerne for at efterse

for skamfiling. Sværere ting som perterne blev bragt til dæks, hvor de blev eftersat og ordnet. Oppe til vejrs var jeg helt og holdent min egen mand og tilbragte mange vagter her.

Efter 21 dages rejse ankom vi til det variable bælte ved linien. Torden og regnskyl vekslede med solskin og havblik. En springer, som kom lige for boven af os blev harpuneret. Den var 5 fod lang, og dens kød smagte godt efter at være stegt. En delfin, som gik klods til skibssiden, blev hugget med lyster, hvilket egentlig skar mig lidt i hjertet. Delfinen er et af de smukkeste havdyr, jeg kender. Den tiltrækker sig beundring på grund af sin smukke „strømliniede“ krop og sine stærke farver. Desuden er den jo et af havets hurtigste dyr.

En dag, da vi lå og drev i vindstille, viste en lodsfisk sig. Lodsfisken er en lille fisk med en længde af ca. 6 tommer. Den er lyseblå med lodrette, sorte striber. Da den kom til syne, var vi klar over, at fatter haj ikke var langt borte, og vi gjorde straks hajkrogen klar og ofrede som madding et helt pund flæsk. Snart

efter at krogen var nede på 10—15 fod, kom hajen nok så majestætisk. Den kastede sig om på ryggen og snappede den lækre mundfuld. Straks efter begyndte den med opbydelser af alle sine kræfter et forsøg på at komme løs af krogen, men denne sad fast og borede sig dybere ind i kødet. Kalorius blev nu halet langs siden. Vi lavede et løbende pælestik om fiskesnøren og lod det glide ned ad denne og ned om hajen til midt på livet. Først nu havde vi rigtigt noget at hale i, og lidt efter lå dyret inde på dækket og sprællede. Det er naturligvis altid spændende at få undersøgt, hvad et sådant rovdyr kan indeholde. Vi havde jo hørt nogle historier om hajer, der efter en menneskefrokost har indeholdt kostbare smykker som guldarmbånd, ringe og diamanter, men vi blev snydt. Derimod indeholdt



Jeg tilbragte mange vagter til vejrs.

hagen 6 små, sorte levedygtige unger, som vi for et stykke tid lod svømme rundt i spuleballen.

Vi kom endelig over det variable bælte og ind i sydost-passaten. I strålende solskin gik turen atter mod syd. Omsider låde passatvinden bort, og vi nærmede os for alle slags vinde Kap Horn. Det viste sig, at Hornet ikke var let at passere for vestgående. De fremherskende vinde er her vestlige og for det meste stormende, hvilket selvsagt giver en strid strøm imod. Sejlskibene havde ofte meget langvarige rejser rundt Hornet. Vi var 32 dage om at komme det klar. Den ene storm efter den anden overfaldt os i den tid. Altid kom de fra vest. Under en orkan gik den luv nok på store mærssejl los, og der blev sendt to mand til vejr for at gøre den bedre fast. Jeg var den ene. Orkanen var så stærk, at vi begge blev presset hårdt mod riggen. Kun langsomt nåede vi op ad. På vejen ned var det lige så tosset. Orkanen hylede og peb i riggen og gjorde også sit bedste for at blæse os uden bords. Det lykkedes den kun at få blæst olietøjet af os, men det var også nok. Vi måtte søge slopkisten for at få noget andet i stedet. D. v. s. oliebukser syede jeg selv af gammelt sejldug. De var udmærkede, idet de holdt alle de 18 måneder, jeg stod om bord på „Ocean“.

Midt i det hele tror jeg ikke, jeg havde nogen sans for det storslåede skue oppe fra riggen i det voldsomme vejr. Men senere har jeg ofte kunnet se billedet for mig. „Ocean“ var forsynet med en snegletrappe agter op til poop'en. Når søerne brød ind over dækket, hvirvledes de op gennem trapperne som to proptrækere — halvvejs op til mesansalingen.

Under orkanen peb jernbaneskinneerne i lasten,

som var denne fuld af rotter. Da vi senere udloshed skinnerne, måtte jeg beundre den kunstfærdige måde, de var stuvet på for at blive på plads. Vi lå ofte underdrejet i de forskellige storme, og så havde vi travlt med at lave plattings og måtter under bakken. Jeg har hørt mange tale om den depression, der kan gøre sig gældende på et sejlskib, som passerer Hornet. Vi mærkede ikke noget til den slags. Vagt skiftede efter vagt, og frivagterne forløb hurtigt. Der blev slidt flere spil kort i laser på den tur. Bl. a. spillede vi et meget morsomt belgisk spil ved navn „marriage“. Vi spillede ikke om penge, men derimod om tobaksplader. Når skibet lå underdrejet, havde vi også lidt adspredelse på dækket. Skibet gjorde jo kun ringe fart, og da vi ikke var overtroiske, fangede vi albatrosser på „triangel“. Denne triangel lavede vi af en udskåret messingplade, der ikke måtte være for tung. På begge sider satte vi kork fast, og på agterkant fastgjorde vi et stykke flæsk, hvorefter vi smed triangelen i vandet. Vi firede den nu agterud, og snart efter kom en albatross svævende for at sikre sig flæsket. Den fik hele næbet ned i metalstykket og kunne ikke få det ud igen. Næbbet på en albatros er nemlig buet på overkanten, og når man hev til, var fuglen fanget.

Når vi så fik albatrossen ind på dækket, var det umuligt for den at lette, da den på grund af sit vældige vingefang ikke kunne få luft under vingerne. Albatrossernes vingefang er så stort, at to mand lige kan favne det. Den store krop svandt vældigt ind, da vi fik det tykke lag af fjer og dun halet af. Mellem dunene, der er bløde og hvide, kan der findes albatrosslus, nogle store sorte dyr på størrelse og af udseende omtrent som et tusindben. Vi fandt en 3—4 stykker på en enkelt albatros. Vingebenene fra de store fugle lavede vi cigaretrør af. Svømmehuden smøgede vi af med klørerne på og fik derved en fin tobakspung, vi kunne vigte os af i land.

Albatrossen er sikkert den smukkeste og største søfugl, der findes. Det gibber ligefrem i en ved synet af den hvide krop og de sortspidsede vinger. Den er en udpræget svæveflyver og bruger næsten aldrig vingerne, når den er i luften. Så er det lige meget, hvordan vejret er. Kun når den letter fra vandet, må den bruge vingerne.

Dernede omkring Hornet så vi også kapduen, den er på størrelse med en almindelig due. Også den fangede vi nogle stykker af. Det gik for sig ved hjælp af en almindelig krog. Kapduerne kan være ondskabsfulde og bide voldsomt fra sig, når man fanger dem. Men det er der vel ikke noget at sige til.

Vi havde to grise med om bord fra Antwerpen. Da de snart var fede nok, besluttedes det at slagte den ene, så vi kunne få lidt frisk sul efter de mange dage på søen. Sejlmageren, en gammel matros, fungerede som slagter. Han jog kniven i dyret og tappede blodet af, som blev til den herligste blodsuppe.

Dagene gik. Vagt afløste vagt. Altid var vi på udgik efter isbjerg. Vi var imidlertid heldige og så ikke nogle. Efter 112 dages rejse fik vi sydøst-passaten og nåede ud i Stillehavet. Sejlene stod hele dagen og fyldtes af den herlige passat. En dag fik vi land i sigte om bagbord. Styrmanden kom til rufdøren og varskoede, om vi havde lyst til at se Robison Crusoe-øen Juan Fernandez. Det havde vi naturligvis, men vi havde endnu mere lyst til at gå i land dér. Bare for en kort tid!

The Sperry Gyroscope Company

Ltd.

★

Gyroskopkompasser

Gyro-Selvstyrere

Rorvinkelvisere

Radar — Loran

★

Repræsentanter:

SOPHUS BERENDSEN A/S

„Ørstedhus“

København V. - Tlf. C. 8500

Tlgr.-Adr. Berendsen

Bare få fast land under fødderne for en stund! Men det blev der ikke noget af. De fleste af os havde læst bogen om Robinson Crusoe, og nu kunne vi danne os et indtryk af hans ø. Til vor store fortrydelse måtte vi se Juan Fernandez forsvinde agterude, mens skibet holdt sin kurs nord over.

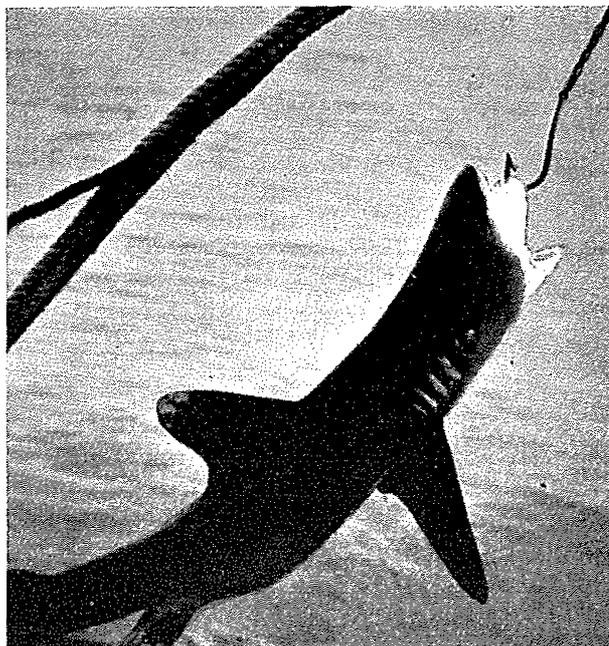
Atter gik tiden sin jævne gang med arbejde, vagt og frivagt. Efter nogle dages forløb passerede vi atter linien og kom nord for denne igen ind i en periode med stille. Der viste sig næppe en „kattepotte“ på vandet, og skibet lå som naglet fast. Det var varmt og solen skinnede, og for ikke at fordampe bort havde vi spændt solsejl over bak og halvdæk. I det spejlblanke vand lå skildpadderne i store mængder og sov. Da skibet lå helt stille, kunne der ikke være fare ved at sætte skureprammen i vandet og gøre jagt på dyrene fra den. Skureprammen var en fladbundet og firkantet kasse med et vrikkehul agter. Vi gik to mand i prammen. Den ene vrikkede, mens den anden lagde sig på knæ forude. Det gjaldt nu om at komme lydløst hen agten for padderne, gribe ned og få fat i bagbenene på dem og med et rask tag hive dem inden borde, hvor de blev anbragt på ryggen. De lå hjælpeløse og kunne ikke selv vende sig om. Vi tog tre skildpadder og bragte dem om bord i „Ocean“.

Det ville ikke være så heldigt, hvis skildpadderne fik lov at gå frit om på dækket, for vi gik altid uden fodtøj. Selv ikke i riggen havde vi noget på benene. Skildpadderne har ganske vist ikke tænder, men næb, der kan bide kraftigt til. Vi lod dem få udløsning for galskaben ved at bide i nogle trækofilnagler, hvori der blev dybe mærker. Vi turde næsten ikke tænke på, hvad der ville være sket, hvis de fik fat i en bar tål!

Når skildpadderne ligger og sover i vandskorpen, har de ofte besøg af fugle, der hviler ud på dem mellem flyveturene. Den fugleart, der er tale om, ligner en høne. Tyskerne kalder den Döskopf. Navnet passer meget godt, for når eksemplarer af denne race sætter sig i et skibs rigning, kan man i mange tilfælde gå op og tage dem med de bare næver. Mange af skildpadderne havde iøvrigt lige op til 150 æg i sig. Disse æg var på størrelse med hasselnødder og smagte omtrent som torskerogn. Det viste sig, at jo nærmere vi kom land, jo mere udviklede var æggene. De var større og omgivet af gele. Om hvert æg var en hornhinde. Selve skildpaddeskudet smagte meget godt, selv om det ikke fik den behandling, der evt. var blevet det til del ved land. Vi havde jo ikke alle de krydderier, som sætter prikken over i'et. Af æggene spiste vi alle dem, vi kunne få fat på.

Endelig oprandt dagen, hvor vi styrede ind efter land og ankrede op på St. José red efter 164 dages rejse fra Antwerpen. Det var helt velgørende. St. José ligger på 14° 30' nordlig bredde og 91° 15' vestlig længde i republikken Guatamala. Kysten ligner den jyske vesterhavskyst. Blot er der jo ikke palmetræer ud mod Nordsøen. Vi lå for begge ankre som skib nr. 6. Losningen foregik ved hjælp af pramme, der derefter lossedes ved en kaj, som stak vinkelret ud fra kysten.

Dagen efter skulle vi i land med kaptajnen. Vi — d. v. s. fire mand — var udtaget til jobbet og glædede os gevaldigt til at få fast grund under fødderne. Imidlertid var der høj dønning, selv om det var stille vejr, og vi havde nok at gøre med at holde båden klar af

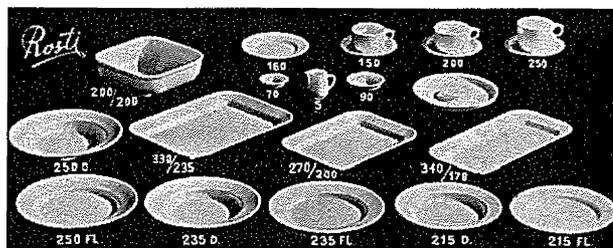


Kalorius bed på krogen.

pieren. Skønt det faste land, som vi ikke havde betrukt i omtrent et halvt år, lå lige inden for rækkevidde, kunne vi dog ikke betræde det. Det kan man vist kalde Tantalus-kvaler! Men søndagen kom, og seks mand fra styrbords vagt fik landlov. Vi så forholdene lidt an og kom til det resultat, at byen faktisk lignede en lille vestjysk fiskerby med sine spredte huse. I byen fandtes en Chinese Cookshop, hvor man for en billig pris kunne få noget at spise.

Under den næste landgang invaderede vi en lille beværtning og smagte på dens varer. Bl. a. smagte vi noget, som kaldtes „Annisov“. Det smagte næsten som pebermyntesaft, men det var det nu ikke, kan jeg love Dem! Det var skrappt! Nå, værtshusbesøget endte med, at vi gik med en neger hjem. Han var vældig stolt af at have besøg af 6 hvide, berejste mænd. Vi medbragte brød, ost og smør. Endvidere havde vi portvin, muskatvin og madeira med, så der blev festet. Vi morede os glimrende. Negeren medbragte til gengæld nogle ildfulde negerpiger, som vi fik os en svingom med. Efter et herlig dag i „våd“ stemning begav vi os om bord.

Ude på reden gik dagene med losning af lasten og



Rosti Mepal-Service
Det ideelle Skibsservice!

Forhandler anvises af



C. 16757 - Eva 7257

PLASTIC FABRIK

indtagning af ballast, 700 tons. Vi skulle nemlig videre med denne til Punta Calobra via Punta Arenas på Costa Rico-kysten. Ballasten toges om bord med en jolle, fra storraen til storlugen og fra fokkeræen til forlugen. Seks mand spændtes for, og så løb vi fire sække ad gangen op fra lægteren. Ind imellem lapsalvede vi rigningen og malede uden borde. „Ocean“ var malet på en lignende facon som de gamle orlogsskibe, d. v. s. sort med et hvidt felt rundt hele skroget.

En dag var jeg ude på stillingen for at male sammen med en tysker ved navn Adolf. Fred kom forbi og smed for spøg stillingen los i den ende, hvor Adolf var. Tyskeren gik på hovedet i ballen. I det klare vand kunne vi se ham langt nede og ventede på, at han skulle dukke op. Men mærkværdigvis kom han ikke. Jeg sagde til Fred, at fyren ikke kunne svømme. Han blev noget lang i ansigtet, men en brøkdelt af et sekund efter tog han den på hovedet ud over lønningen, fik fat Adolf og dukkede op til overfladen med ham. Fred var iøvrigt en god svømmer. Det viste han ofte, når vi var i land, og han havde fået noget i hovedet. Så skulle han altid i vandet med tøjet på.

En anden dag kom den amerikanske bark „Siminola“ af San Francisco ind med en ladning træ fra Portland Oregon. Den ankrede op i nærheden af os. Da vi på det tidspunkt havde fået „Ocean“ i en sådan stand, at officererne var tilfredse, fik fire af os ad gangen lov at komme om bord i „Siminola“ for at hjælpe til med losningen. Vi fik to Mexico-dollars om dagen for vor ulejlighed og var godt tilfredse med den ekstrafor-tjeneste.

Havet herude vrirlede af fisk. Jeg har aldrig hverken før eller senere set en sådan fiskerigdom. Fiskestimerne kunne blive ved at passere i timevis side om

side i bredde geledder som kompagnier af soldater. De jagede nogle små fisk på størrelse med sillinger. Nu og da sås også nogle af de store, sorte djævfisk. De ligner de store rokker, der fanges i Nordsøen. Djævfiskene havde lodsfisk med sig. Disse lå nok så mægtigt på hver sin side af sidefinnernes agterkant.

Fiskene i disse stimer var ikke værd at sætte tænder i, men derimod fiskede vi sølvfisk. Disse har form som rødspætter og har skæl så store som tokronestykker. De går dog på højkant. Når en sølvfisk sad på krogen og skulle hales ind, krummede den sig og gjorde modstand næsten som en håndlog på et skib under fart. Der skulle en god line til at holde den.

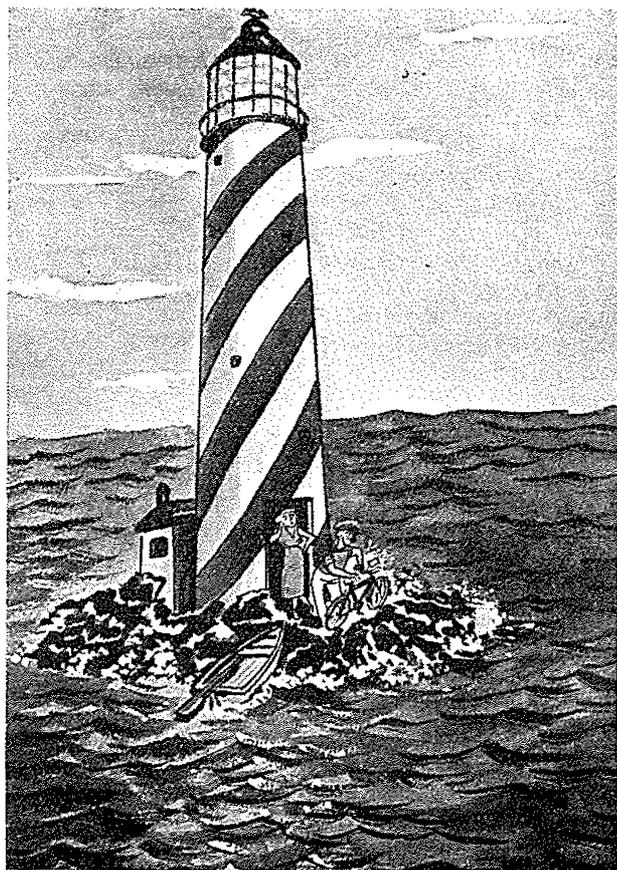
Også guldfisk fangede vi. De var næsten af samme udseende som vore akvarie-guldfisk, men meget større. Nogle af dem kunne opnå en vægt af 7 kilo. Guldfiskene var meget sky og skulle fiskes efter solnedgang. Vi brugte bundbegroningen som madding for de store fisk. De eneste gange, vi fik fisk uden krogens hjælp var, når de tyske rutebåde kom. Damperen „Desdemona“ f. eks. sparede alt sit kabysaffald sammen, til den kom til ankers på de forskellige pladser. Også her i havnen havde man en portion affald klar. Hele redeligheden blev smidt over bord, og vi kunne se fiskene møde op for at tage for sig af de lækre retter. Pludselig blev der imidlertid kastet en dynamitpatron i vandet. Der lød et brag, og snart efter flød det med bedøvede fisk i vandoverfladen. Det gjaldt nu om at fange så mange som muligt så hurtigt som muligt, inden fiskene kom til bevidsthed. Når det først kom så langt, forsvandt de hurtigt kloge af skade.

I næste nummer: Til orlogs.

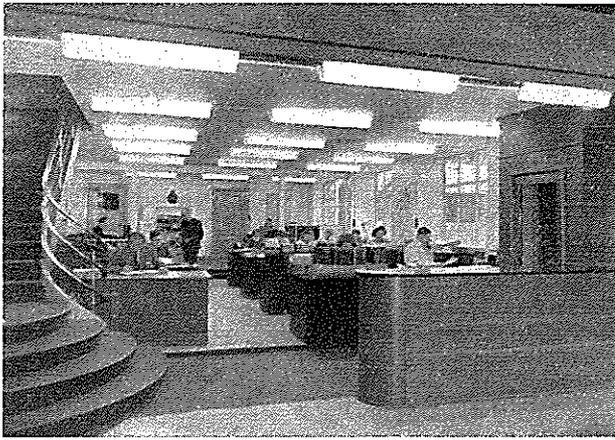
Vi holder os til



ESBJERG TOV



Fyrmesterens kone: Hva' — en „knallert“? Her på øen?!



Kontoret for firmaets filial i København.



Udstillingsvinduet i St. Kongensgade.

Thomas B. Thrige 50 år i København

I 1944 fejrede det store firma Thomas B. Thrige sit 50-års jubilæum, og den 2. januar 1951 kan firmaets Københavns-afdeling fejre sit eget 50-års jubilæum. Som bekendt startede Thomas B. Thrige sin virksomhed med et lille værksted i Kongensgade i Odense. Firmaet voksede hurtigt, og under en udstilling i Industriforeningen i København blev Thrige klar over, at en afdeling af firmaet i hovedstaden ville kunne få stor betydning. Han betroede ledelsen af den nye filial til elektrotekniker G. Christensen.

Som det havde været tilfældet i Odense var også starten i København meget beskednen. Afdelingen fik det første stykke tid husly i Christensens lejlighed i Willemoesgade 17. Derefter flyttede man rundt til forskellige andre små lokaler i hovedstaden, indtil Thrige i 1915 købte ejendommen i St. Kongensgade 59, hvor afdelingen stadig har hjemme og er ved at sprænge rammerne.

Elektrotekniker G. Christensen ledede afdelingen i ti år, hvorefter ingeniør Hjalmar Hallin blev dens leder. I 1930 døde Hallin og afløstes på posten af direktør Olfert Fischer. Da Fischer imidlertid blev forflyttet til hovedafdelingen i Odense i 1939, overtoges ledelsen af afdelingen af direktør, civilingeniør T. Knudsen, der også på jubilæumsdagen er afdelingens leder.

Direktør Knudsen oplyser, at afdelingen i København i det lige afsluttede år har solgt ca. 25.000 motorer. Til sammenligning kan det nævnes, at der i 1939 ialt blev leveret ca. 38.000 motorer. Det tilsvarende tal for 1950 er ca. 85.000 motorer. De 25.000 motorer er

rekord for Københavns-afdelingen, hvilket viser, at filialen såvel som hele firmaet er i stor fremgang. Siden 1946 har hvert år været rekordår for både filial og hovedafdeling. Fra 1945 til 1946 skete der en fordobling af omsætningen. Siden 1945 er omsætningen firedoblet.

Filialen i København sælger alle de fabrikata, der leveres fra hovedafdelingen i Odense. Thomas B. Thrige har haft stor betydning for dansk skibsbygning. På alle have verden over sejler der skibe med dette firmas styremaskiner, lossespil, ankerspil, skibstelegrafer o.s.v. om bord. Firmaet har således stor nationaløkonomisk betydning. Omtrent halvdelen af firmaets produktion eksporteres. Thrige har endvidere leveret specialkraner til de betydeligste danske skibsværfter.

Den jubilerende filial har altid lagt stor vægt på at kunne udføre hurtige reparationer om bord på skibe. Anløber et skib f. eks. København bare for at blive der et par dage, kan evt. reparationer udføres på meget kort tid. Filialens teknikere er klar til at rykke ud dag og nat. Som før nævnt er filialen i København ved at sprænge sine rammer, og man håber på snart at kunne udvide. Boligmanglen har imidlertid hidtil sat en stopper for bygningen af nye lokaler.

Af afdelingens medarbejdere fra den beskedne start er der i dag ingen tilbage. Afdelingens ældste medarbejder fejrede for et par måneder siden sit 40-års jubilæum. Afdelingens jubilæum vil ikke blive fejret under så store former som hovedfirmaets jubilæum i 1944. Men den 2. januar samles afdelingens arbejdere og funktionærer til en fest i Søpavillonen i København.

—wig.



Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

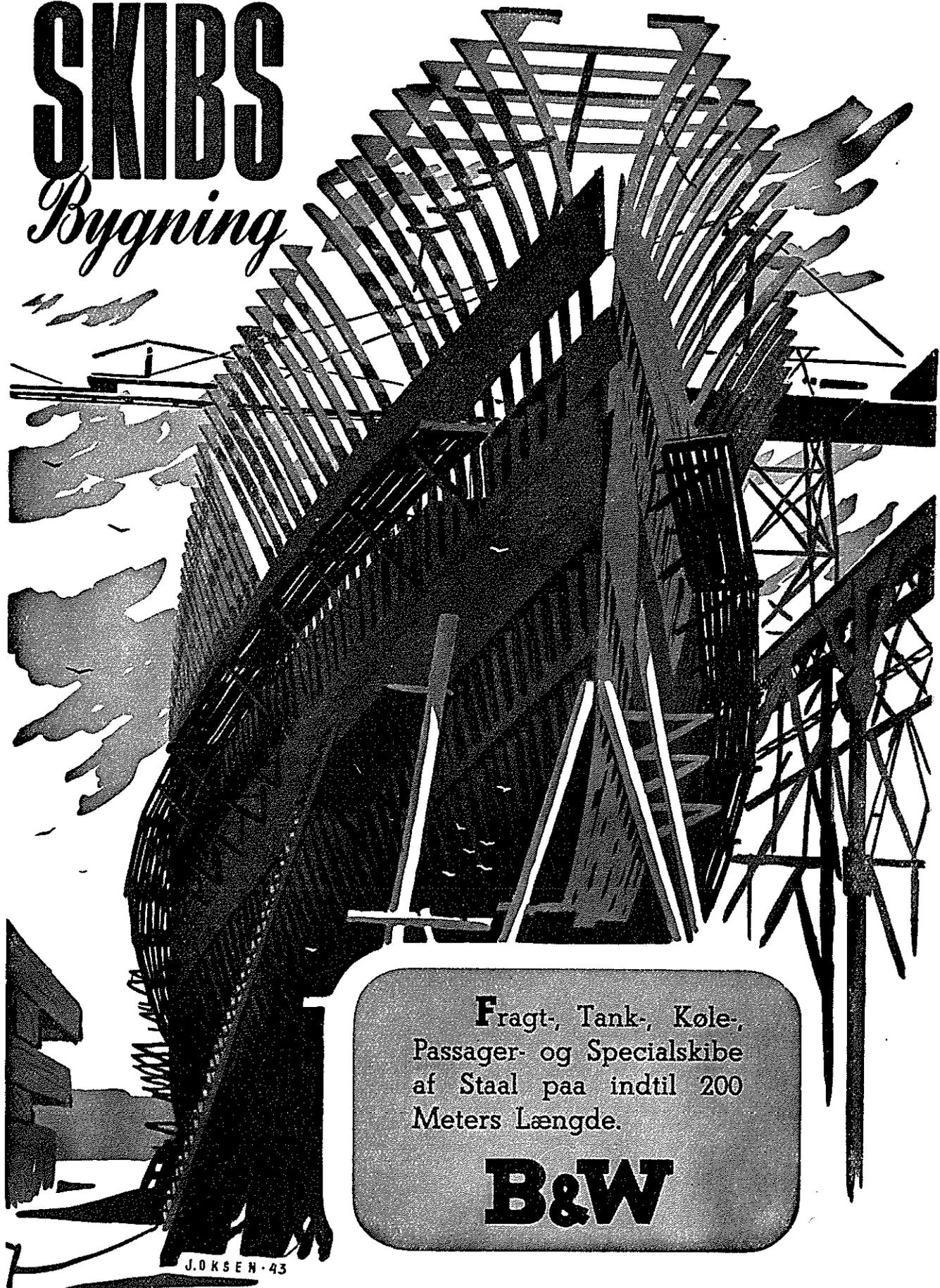
Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

SKIBS *Bygning*



Fragt-, Tank-, Køle-,
Passager- og Specialskibe
af Staal paa indtil 200
Meters Længde.

B&W

J. ØKSEH · 43

Fra Værft Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. januar 1951



Medlemmer pr. januar 1951

Det Forenede Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Norden
 D/S Dannebrog
 D/S Torm
 D/S Progress
 Det Danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 A/S Det Dansk-Franske D/S
 D/S Myren
 D/S Vendila
 A/S Motortramp
 A/S D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 A/S Det Danske Kulkompagni
 D/S Jutlandia
 D/S Pacific
 D/S Baltic
 Rhederi M. Jehsen A/S
 D/S Orion
 D/S Hafnia A/S
 D/S paa Bornholm af 1866
 D/S Hetland
 Aabenraa Rederi A/S
 A/S Em. Z. Switzers Bjerognings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Als
 D/S Viking
 A. E. Sørensen
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 Oluf Svenüsén
 D/S Activ
 A/S Vestjysk D/S
 Hans Svenningsen
 D/S Phonix
 D/S af 1925
 A/S Det Forenede Bugserelskab
 Rederi-A/S Kosmos
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S Draco
 Det Dansk-Norske D/S
 J. Asmüssens Eftf.
 D/S Samsø
 Danish American Gulf Oil Transport
 Company A/S
 Rederiet Arrenak I/S
 Trampservise R/A
 Tuxen & Hagemann
 D/S Bes
 D/S Bothnia
 D/S Concordia, Svendborg
 D/S Nautic
 Partrederiet s. s. Runo
 D/S Solnæs
 Jens Toft A/S

DECCA RADAR

Det er næppe 5 år siden, at det første radarsæt til fremme af sikkerheden til søs blev installeret i handelsskibe. Siden har den fortræffelige krigsopfindelse vundet mere og mere indpas i fredens tjeneste, og det ser nu ud til, at et engelsk selskabs forbavsende forbedringer af systemet allerede lader os skimte den tid, da der kan blive mulighed for, at selv mindre skibe kan blive udstyret med opfindelsen.

Det er det engelske Decca-Selskab, der gennem længere tid også har eksperimenteret med radar, som allerede for nogen tid siden er kommet frem med opfindelsen, der forhåbentlig en dag vil fjerne praktisk talt alle faremomenter ved sejlads i usigtbart vejr. Den består først og fremmest i en forenkling af det hidtidige radarsystem, der ikke alene muliggør en prisnedsættelse med ca. halvdelen, men samtidig giver bedre billeder på radarskærmen, en mindre kompliceret opstilling og lettere håndterlighed. Radarens enkelte dele kan således opstilles på forskellige steder i skibet, hvor der er bedst plads eller brug for dem. Prisen på Decca Radar, som man har valgt at kalde det nye sæt, er reduceret til 32.000 kroner. Hidtil har man ikke kunnet installere radar under 60.000 til 70.000 kroner.

Radar er kaldt „øjjet, der ser gennem tåge“. Opfindelsen blev gjort under krigen, hvor man anvendte

den til lokalisering af fjendtlige styrker og i navigationsøjemed. Den var i den forbindelse bl. a. med til at redde England fra Luftwaffe. Systemet består populært sagt af en særlig konstrueret radiosender og -modtager. Gennem en roterende antenne sendes radiostrålerne ud i luften, strålerne har den egenskab, at de, når de støder på faste forhindringer, øjeblikkeligt tilbagekastes. De opfanges så af den roterende antenne, hvorefter de går ned i modtageren, der efter en sindrig proces gengiver strålerne i et billede af det farvand, man gennemsejler. Navigatøren kan derved længe i forvejen se, hvilke hindringer, der findes på hans vej.

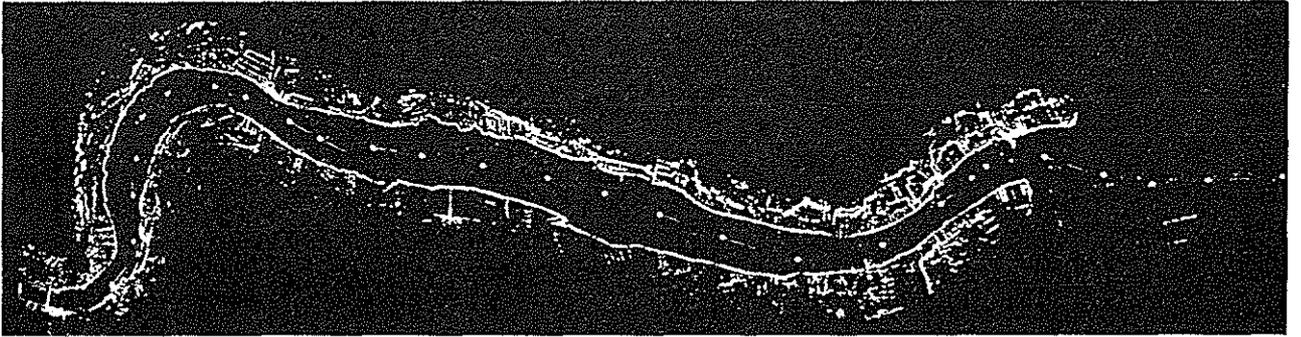
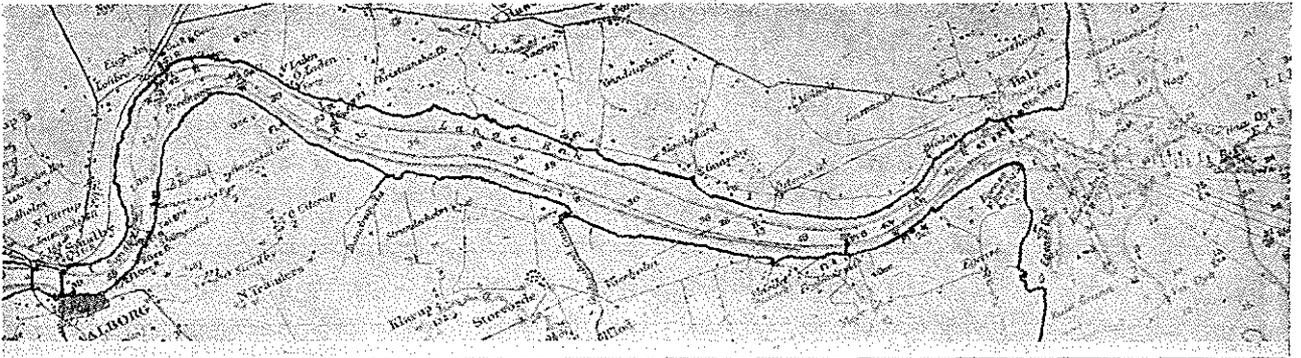
Decca Radars fortjeneste består i, at man har nedsat den såkaldte pulslængde — d. v. s. forkortet den elektriske impuls, man udsender — ganske betydeligt nemlig til ca. $\frac{1}{10.000.000}$ sekund. Det medfører først og fremmest skarpere billeder. Desuden ophæver det en virkning, som hidtil har været ret generende. Svære byger af regn, sne eller støv har til nu vist sig at lægge ligesom et tæppe over billedet, så man ikke kunne se, hvad der var indenfor bygerne eller bag dem. Bruger man Decca Radars korte pulslag, optegnes selv svære byger kun svagt på radarskærmen, og der tillades tydelig gengivelse af genstande, der ligger indenfor eller bag bygerne.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
 Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Limfjorden fra Hals til Ålborg, øverst søkortet, nederst radarbilledet, hvor de små punkter viser skibets position.

Et andet karakteristisk træk er antennen eller „scanneren“. Den er bygget som dobbelt scanner, hvis ene del bruges til sending, den anden til modtagning. Konstruktionen muliggør udeladelse af en hidtil nødvendig del — den såkaldte „gasventil“, der tjener til at lukke radaren for modtagning, når sending finder sted. Udeladelse af gasventil medfører foruden en enklere konstruktion også, at man undgår et stort energitab.

I „Decca News“ findes en morsom og fortræffelig illustreret artikel om den nye radar, der som nævnt også er afprøvet i et dansk skib, inden den har vundet anerkendelse hos både britiske og amerikanske myndigheder — en ære, som ikke er overgået nogen radar tidligere. Prøven i Danmark fandt sted i Limfjorden, og apparatet var installeret i rutebåden „Frederikshavn“. Artiklen ledsages af et stort billede i to dele, hvoraf det ene viser et søkort over Limfjorden fra indsejlingen til Ålborg, mens det andet viser et radarbillede, som fra skibets radarskærm er

affotograferet i 28 billeder. På radarskærmens billede følger man næsten tydeligere end på det originale søkort skibets rute.

De hidtil eksisterende radartyper, der er engelske eller amerikanske, har kun opnået deres eget lands ubetingede tilslutning, men Decca Radar har fået fuld tilslutning fra begge lande. Nok så vigtigt er det måske, at søens egne folk anerkender det middel, der skal hjælpe dem i tåge og usigtbart vejr. Den britiske marine har, efter sammenlignende prøver med andre radars, afgivet ordre på et meget stort antal hos Decca. Også andre landes marinere har afgivet store ordrer.

Men også handelsflåden interesserer sig livligt for den nye konstruktion. Der er til nu samlet indgået ordrer på installation af 500 sæt, og der installeres gennemsnitlig 10 om ugen.

En af de store købere er det kendte norske rederi Fred. Olsen, Oslo, der har bestilt ikke mindre end 25 sæt, efter at flere sæt har været til prøve i nogen tid.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: „Holmsild“

Amaliegade 36

DAMPKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

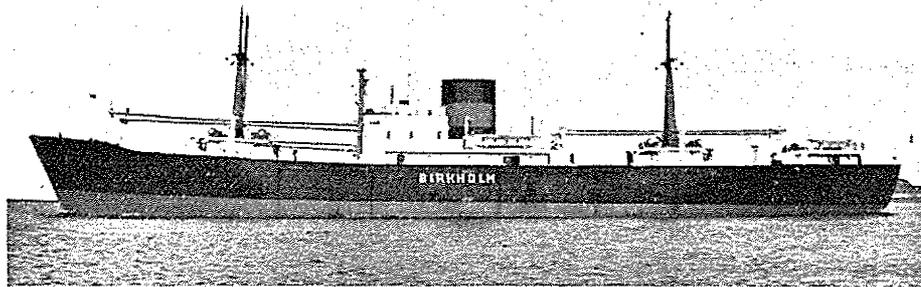
Grundlagt 1889

Telefoner: Central 2437-16570 — Rigstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

M/S BIRKHOLM

Torsdag den 16. november afleveredes M/S „Birkholm“ som det andet af de tre søsterskibe, som Det Forenede Dampskibs-Selskab hos Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S har under bygning hovedsagelig til fart på Nord- og Østersø-Middelhavshavne.



„Birkholm“ på prøvetur.

M/S „Birkholm“ har følgende dimensioner:

Længde overalt	92,5 m
Længde mellem p. p.	84,0 m
Bredde	13,4 m
Dybgang	5,9 m
Lastevne (DW)	3.000 tons

Skibets lastrum er på ca. 4850 m³, hvoraf de 1400 m³ er indrettet som køleanlæg. Denne serie skibe vil

derfor — foruden almindeligt stykgods o.l. — være egnet til transport af levnedsmidler og frisk frugt.

For fremdrivning er der installeret en totakts 6-cyl. dieselmotor på 2.500 IHK, der giver skibet en fart af ca. 15 knob.

Der er plads til 4 passagerer i to 2-mands kamre.

Det første skib i denne serie, M/S „Bastholm“, blev afleveret til DFDS den 22. september i fjor, og det tredje og sidste skib, M/S „Bygholm“, ventedes færdig inden udgangen af 1950.

Tre Sabroe køleanlæg

Under ombygning ved Aktieselskabet Naskov Skibsværft af M/S „Jutlandia“, som Danmark har stillet til rådighed for FN som hospitalsskib til Korea, er det oprindeligt monterede „Sabroe“ kulsyre-brine proviantkøleanlæg blevet udvidet til den dobbelte kapacitet.

Køleanlægget består af 2 „Sabroe“ kulsyrekompressorer med dertil hørende kondensatorer, refrigeratorer, kølevands- og brine-pumper.

Af hensyn til sikkerheden er alle rørledninger til de forskellige kølerum krydsforbundne, således at hvert af de to kølemaskinerier kan anvendes til afkøling af de mange store proviantrum.

Køleanlægget til M/S „Bohemund“, bygget af A/S Bergens mekaniske Verksteder, Bergen, for Norske Middelhavs Linje A/S, Oslo, er indrettet for direkte fordampning af freon-12 for transport af frosne varer ved -20°C i to lastrum med en samlet kapacitet på ca. 560 m³.

Kølemaskineriet består af tre „Sabroe“ kilerem-drevne kompressorer, type Frigore 500 med dertil hørende marinekondensatorer og kølevandspumper.

Luftkølerne er af ribberørstypen, og vædsken bliver tilført luftkølerne gennem termiske reguleringsventiler.

Luften fra lasten cirkuleres hen over luftkølerne ved hjælp af strømlinie-ventilatorer.

Til M/S „Venezia“, bygget af Eriksbergs mek. Verkstads Aktiebolag, Göteborg, for Svenska Lloyd Rederi A/B, Göteborg, er leveret et freon-12 køleanlæg for direkte fordampning til transport af frugt ved 0° eller frosne varer ved -18°C i to lastrum på til sammen 620 m³.

Lastkølemaskineriet består af tre „Sabroe“ 2-cylindrede freon-12 kompressorer type Frigore 700, kilerem-drevne fra elektromotorer. Kondensatorerne er af rørkedeltypen og udført med metalrør af speciel legering og særligt modstandsdygtige over for søvand.

Luftkølerne er af ribberørstypen, og den tilførte vædskemængde reguleres ved hjælp af termiske reguleringsventiler.

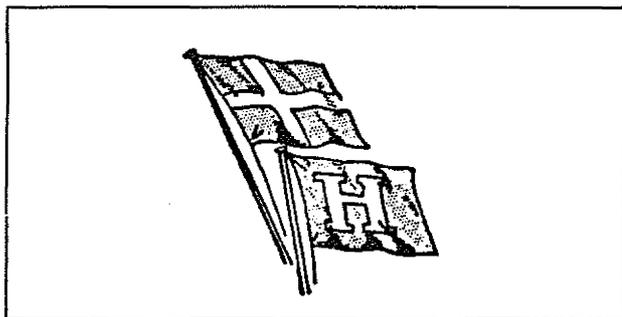
Freonsystemet er af 2-temperatur typen, således at det er muligt at arbejde med to forskellige temperaturer samtidigt med 2 kompressorer. Det ene af de tre kompressoraggregater er reserve.

Til søsterskibet M/S „Sicilia“, som endnu ikke er færdigmonteret, men skal afleveres inden årets udgang, har „Sabroe“ også leveret last- og proviantkøleanlæggene.

Sparekassen for København og Omegn Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,
legatmidler o. l.
Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542



Søsætning i Helsingborg

Den 16. november søsattes fra Helsingborg Varfs Aktiebolag et lastmotorskib „Bayard“ til Fred. Olsen & Co., Oslo.

„Bayard“ er et moderne shelterdæksskib med et udseende, der i betydelig grad afviger fra det sædvanlige. Skibet er således bygget med kort bak og med lang hytte. Dækshuset er anbragt agten for midtskibs, så der foran for det er fire lastluger og kun en agten for det. „Bayard“ bygges til Det norske Veritas højeste

klasse med isforstærkning og udrustes efter Norske Sjøfartskontorets fordringer for oceanfart.

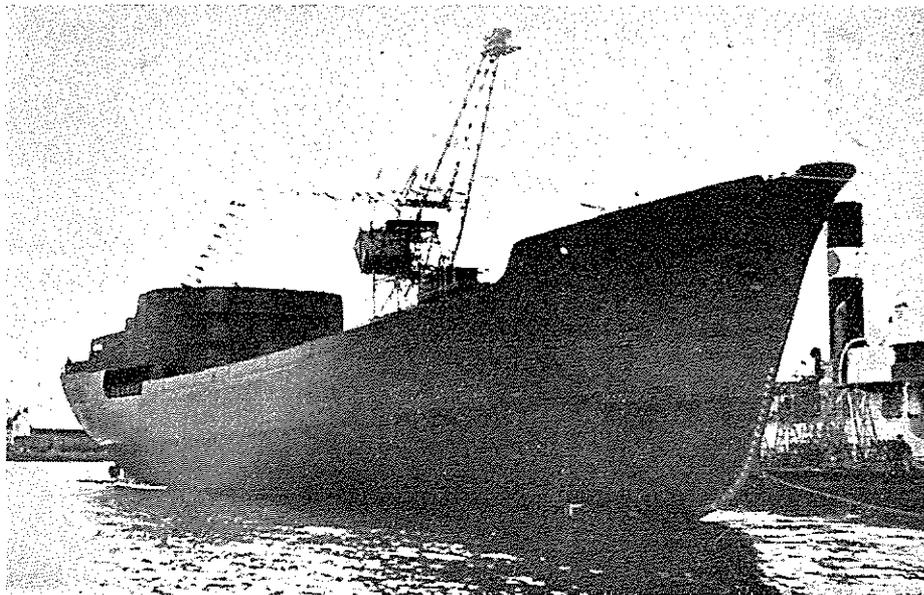
Skibet er desuden bygget til at føre frugtlaster fra Middelhavet til Frankrig, England og Norge og bliver derfor forsynet med særlig god ventilation i lasterne.

Det agterste lastrum isoleres helt for transport af varer ned til $+20^{\circ}$.

„Bayard“ har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	105,5 m
Længde mellem perpendikulærene	95,7 m
Største bredde på spant	14,0 m
Dybde til hoveddæk	5,8 m
Dybde til shelterdæk	8,5 m
Dybgang til sommerfribord	5,8 m
Lasteevne (DW)	2.950 tons

Skibet bliver rigget med to master, hvoraf den ene er selvstagende, samt desuden en signalmast af letmetal.



„Bayard“ efter søsætningen.

Fire af lastlugerne skal betjenes hver af to bomme med 5 ts løfteevne. Desuden bliver en 12 ts bom anbragt på formasten. Luge nr.5 betjenes af en 2 ts Asea dækskran. Lugedækslerne bliver af stål efter Eduard von Tells patent. Alt dæksmaskineri er af Asea's fabrikat.

Køleanlægget, som arbejder med freon som kølevædske og med direkte ekspansion i kølebatterierne, leveres af Stal.

Aptering og udrustning bliver moderne og praktisk med enmandskamre for 10 passagerer og for officererne i det midtskibs dækshus og for den øvrige besætning også i hovedsagen i enmandskamre agter.

Opvarmningen af hele apteringen bliver elektrisk, og ventilationen bliver i stor udstrækning mekanisk.

Den nautiske udrustning bliver helt moderne med ekkolod, gyrokompass med automatisk styring, radar etc. — Hovedmaskineriet bliver en totakts enkeltvirkende 8-cyl. dieselmotor af Götaverkens fabrikat. Den yder 3700 IHK ved 160 o/m, hvilket beregnes at give skibet en fart af 15,5 knob.

Tankmotorskibet Brattfonn

på 16.200 ts d. w. blev den 23. november af Götaverken afleveret til Skibs A/S Dalfonn i Stavanger som årets anden nybygning til dette rederi. Den første var søsterskibet „Randfonn“, som blev afleveret i juni.

Begge skibe er bygget med langskibs spantesystem og med forlænget hyttedæk, til hvilket de agterste lasttanke er ført op. Skibene er klassede i Det norske Veritas højeste klasse.

Hoveddimensionerne er:

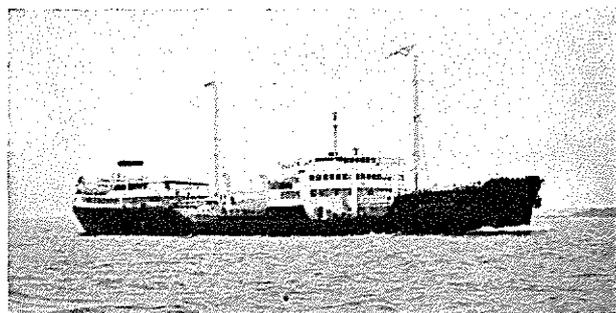
Længde overalt	157,1 m
Største bredde på spant	19,5 m
Dybde	11,6 m
Middeldybgang på sommerfribord	9,5 m

Hovedmotoren er en totakts enkeltvirkende 8-cyl. Götaverken-motor med 750 mm cylinderdiameter og

1500 mm slaglængde. Ved 115 omdrejninger pr. minut udvikler den 8100 IHK. Hjælpe motorerne er også konstruerede og fremstillet af Götaverken.

Den kontraktlige fart er 15 kn på fuld last.

Apteringen for besætningen er første klasses med



T/M „Brattfonn“.

gode enmandskamre for mandskabet. Side ved side på det rummelige hyttedæk ligger mandskabets messe og opholdsrum, og man kan ved at åbne et par store skydedøre indrette et stort samlingslokale til filmforevisning eller anden fornøjelse. Desuden findes for besætningen et mekanisk vaskeri samt et tørrerum, hvor

våde klæder hurtigt kan tørres ved hjælp af varm-luft-ventilatorer.

„Brattfonn“ er endvidere udrustet med fuldstændig luftkonditionering i samtlige beboelsesrum, hvilket bl.a. giver mulighed for at nedkøle luften under ydertemperaturen, når skibet sejler i tropiske farvande.

M/s „Kronprinsessan Ingrid“

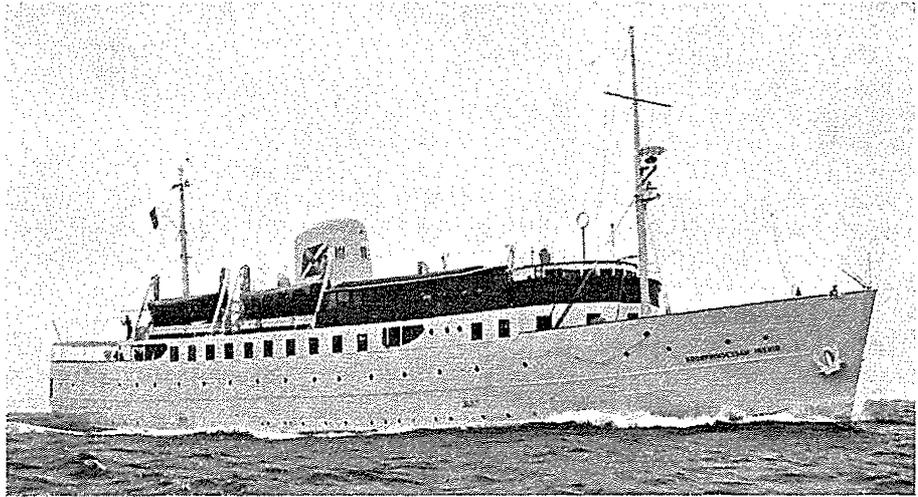
Göteborgernes og nordjydernes kending fra overfarten mellem Göteborg og Frederikshavn, m/s „Kronprinsessan Ingrid“, der er bygget af Frederikshavns Skibsværft, er blevet forlænget af A/S Burmeister & Wain og var den 8. december på repræsentationsprøvetur i Sundet. Skibet ejes af konsul Harry Trapp (A-B Göteborg—Frederikshavn Linien), og tanken om forlængelsen af fartøjet er opstået, fordi ruten stadig har tiltagende passager- og automobiltransport.

I hård konkurrence med flere andre værfter, deriblandt tyske, blev arbejdet overdraget B & W.

Forlængelsen, der andrager ca. 8 meter, er foregået i værftets tørdok, hvor forskibet ved hjælp af glidebaner, taljer og spil blev trukket fra, hvorefter det nye skibparti blev indbygget.

Hoveddata før og efter forlængelsen er følgende:

Længde p. p.	58,35 m	66,19 m
Bredde	10,85 m	10,85 m
Dybde til øverste dæk	7,00 m	7,00 m
Dybgang	3,44 m	3,44 m
Dødvægt	139 tons	277 tons
Bruttotonnage	794 tons	988 tons
Passagerantal	572	687



„Sessan“ efter forlængelsen.

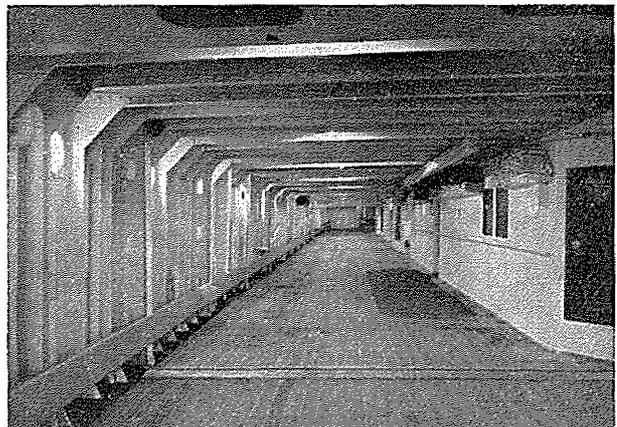
Automobiler 25 35
Passagerantallet er, som det fremgår, forøget med 115.

Den forreste rygesalon er blevet tonmalet i lyse farver og giver nu et lyst, venligt indtryk; der er i denne salon indbygget en ny tobakskiosk. Alt træværk er mahogni, hvilket giver en smuk baggrund i salonen.

Barsalonen er blevet forøget med 81,5 m². Foran baren er sofaer, der er betrukket med lyst plastic, og der er desuden opstillet små borde og lænestole samt et piano. Belysningen er forøget med 4 søjlelamper og en cirkelrund lampe, der forestiller en kompasrose med stjernebillederne udenom rosen. Ved de store



Den nye del af barsalonen.



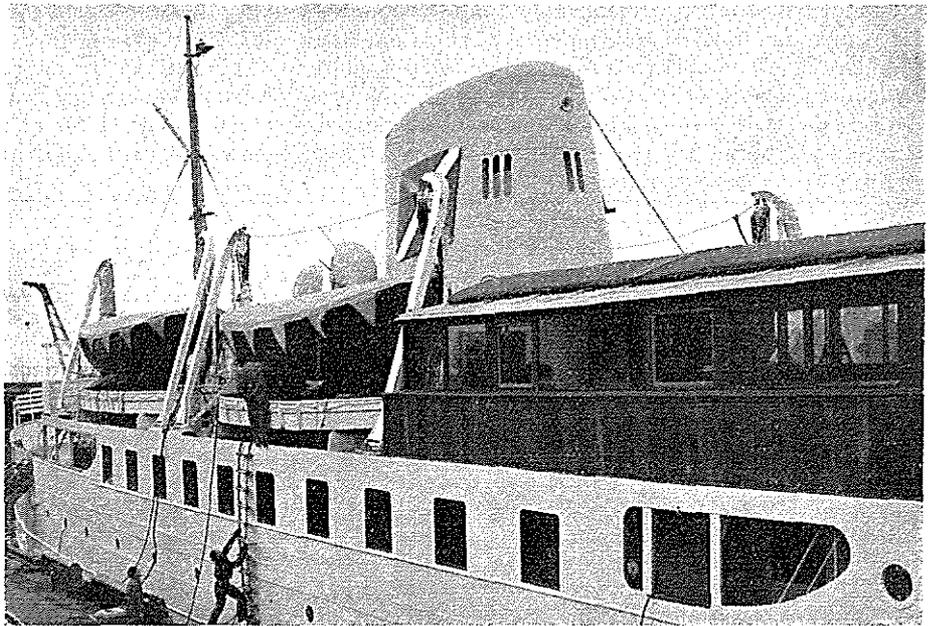
Automobildæk.

vinduer i salonens sider er anbragt sofaer med rødt plasticbetræk og borde dels tværskibs, dels langskibs.

Under automobildækket er indbygget passagerkammer til 16 passagerer, et nyt kaptajnskammer og et kontor. Alle rummene er forsynet med pullmansofaer med mørkeblåt møbelstof, væggene er beklædt med plasticplader i forskellige tonefarver. Alle møblerne er udført af mahogni. Alt elektrisk udstyr, mekanisk ventilation og varmeanlægget er naturligvis blevet forøget og forbedret.

Bådedækket er blevet forsynet med en læskærm med store vinduer, og taget er til at åbne som i en rutebil. I skorstenen er indbygget en isbar, der sikkert vil blive meget benyttet. Der er ligeledes på bådedækket anbragt et sæt nye davidder med en ny motorredningsbåd.

Automobildækket er forøget så meget, at der er blevet plads til ca. 8 automobiler mere, og for at lette rangeringen af køretøjerne er der i dækket agter ind-



Det forlængede skib med den nye skorsten og det overdækkede bådedæk.

bygget en drejeskive. Der er desuden på dette dæk arrangeret storesrum, kontor, nye toiletrum og en nedgang til passagerrummene. Sidedøren til trapper i dækshuset midtskibs er selvlukkende.

Arbejdet er gået fuldstændig planmæssigt frem, og skibet var klar til at indgå i ruten til juletrafikken.

M/s „Jessie Stove“

Onsdag den 15. december afleveredes B&W's nybygning nr. 699, frugtmotorskibet m/s „Jessie Stove“ efter en vellykket prøvetur i Sundet. Skibet er bygget til Lorentzen's Rederi Co., Oslo, og indgår i en række af tidligere byggede både af lignende type.

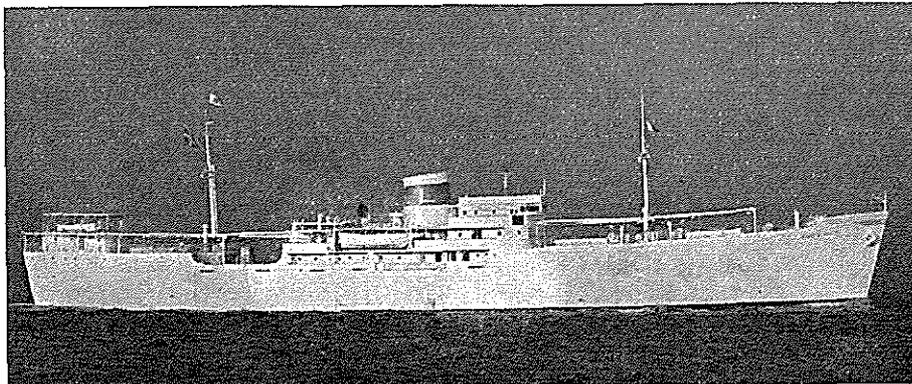
Hoveddata for m/s „Jessie Stove“:

Længde mellem perpendikulærer	315'0"
Sidehøjde til øverste dæk	47'1"
Sidehøjde til andet dæk	29'4"
Bredde	20'10"
Dybgang til sommerlastelinien	20'7 ¹ / ₈ "
Totalkapacitet af kølelastrum (bales) ...	2710 ts

Dødvægt svarende hertil	175.950 cbft.
Totalkapacitet af brændselsolietanke ...	666 ts olie
Bruttotonnage	3187,38 ts
Fart på frugtlastet prøvetur	16,5 knob
Antal passagerer	8

Nybygningen er et enkeltskruet motorskib, bygget som lukket shelterdækker til Det Norske Veritas klasse +I.A.1. med fribord og med betegnelsen K.M.C. for køleanlægget.

Skibet er bygget med fremfaldende stævn og krydserhæk og er forsynet med lang bak og poop samt dækshuse midtskibs og agter. — Der er to gennemgående dæk og 4 lastrum. I forskibet er indbygget et tremmedæk, agterskibet har et demontabelt banandæk. Dobbeltbunden strækker sig fra spt.19 til forepeak og er indrettet til at føre ferskvand, brændselsolie og vandballast samt smøreolie. Kølelasten, der har lodret luftcirkulation, er delt i fire af hinanden uafhængige afdelinger med fjerntermometre anbragt såvel på bro som i maskinrum.



„Jessie Stove“ på prøveturen.

Losning og lastning kan ske dels gennem porte i skibets sider, dels gennem luger, der på vejrdæk er forsynet med B&W's hurtiglukkende patent-stålluge-dæksler. I last nr. 5 og 4 er styrbord og bagbord indbygget vingetanke, dels for ferskvand, dels for brændselsolie.

Der er ved skrogets konstruktion i udstrakt grad anvendt svejsning, således er sømme og stød i klædning, dæk og skodder svejste. Aluminium er anvendt for bestikhus og agterste hus på bådedæk samt for skorsten og redningsbåde.

Rigningen består af to master, og de fire luger betjenes af 8 stk. 5-tons bomme.

Dæksmaskineriet består af 8 stk. 3-tons elektriske spil leveret af Thomas B. Thrige, der ligeledes har leveret det elektriske ankerspil og den elektriske to-motorers styremaskine.

Kølemaskineriet er af Thomas Ths. Sabroes fabrikat og af et freon-brine anlæg, der er i stand til at opretholde en temperatur i lasten på $\pm 10^{\circ}\text{C}$ i tropiske farvande. I maskinrummet er der anbragt 4 freon kompressorer og 5 kondensatorer, medens de tre for-dampere er anbragt i et særligt brine-rum foran for maskinrummet. Der findes ialt 7 blæsere fordelt i last-rummene.

Redningsbåde og joller med davidder. Der er to stk. 8,20 m aluminiums redningsbåde, der betjenes af 2 par Lorentzen & Wettre davidder, medens de to joller, begge på 17', betjenes af almindelige rundjerns-davidder.

M/S „Jessie Stove“ er udstyret med de mest moderne navigationsmidler, som Raytheon Radar, Hughes ekkolod, Sperry gyro med repeaters anbragt i styre-hus samt på brovinger, radio med kortbølgesender og radiopejler, leveret af Standard Telefon og Kabelfabrik, Oslo, samt Walkers elektriske log.

Alle lastrum er forsynet med et CO₂ brandslukningsanlæg med røgdetektor anbragt i styrehuset.

Apteringen for såvel passagerer som besætning er rummelig og smagfuldt udstyret. Passageraptingen er indrettet i forreste hus på bådedæk og består af fire store to-mandskamre, hvoraf de tre har separat bad og w.c. De tilhørende lyse og smukke ryge- og spisesaloner findes forude med vinduer i såvel husront som hussider. Kaptajn og førstemester har separat soverum og bad, medens de øvrige officerer har store et-mandskamre. Apteringen for besætningen i poop'en består overvejende af et-mandskamre og indbefatter en rygesalon på poopdæk.

Skodder i halv højde samt møbler i passagerers spise- og rygesalon er udført i poleret fransk nød, medens passagerkamrene har matbehandlede elfenbenfarvede skodder og polerede mahognimøbler. Kaptajns beboelse har polerede mahogniskodder og møbler. Det luksuøse udtryk fremhæves ved anvendelsen af udvalgte møbelstoffer, håndvævede persiske tæpper, trappeløbere og sengeforlæggere. Alle officerer har polerede mahognimøbler, medens møbler for mandskab er af behandlet eg.

Der er overalt elektrisk opvarmning og mekanisk ventilation.

Hovedmotoren er en enkeltvirkende, 10-cylindret, 2-takts B&W dieselmotor af trunktypen, direkte omstyrbar, i stand til normalt at udvikle 4200 IHK ved

ca. 165 omdrejninger pr. minut, som vil give skibet en hastighed af 16,5 knob på frugtlastet prøvetur.

Hjælpe-maskineriet består af tre 160 kW dynamoer hver direkte drevet af en 4-cylindret, enkeltvirkende, 4-takts B&W hjælpdieselmotor med 500 omdrejninger pr. minut. Manøvretryklufften leveres af 2 elektrisk drevne kompressorer.

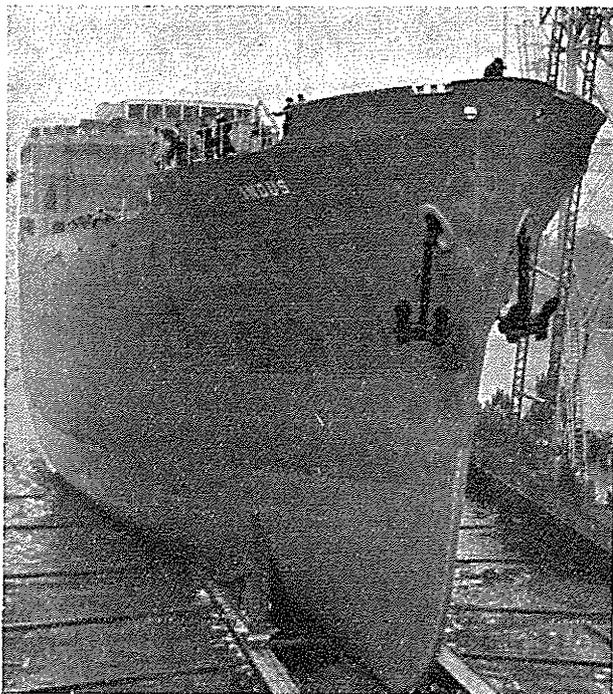
M/s „Indus“

Hoveddata for m/s „Indus“ er:

Længde mellem perpendicularer	156,5 m
Bredde	18,7 m
Sidehøjde til øverste dæk	11,7 m
Sidehøjde til andet dæk	9,2 m
Dybgang til sommerlastelinien	ca. 7,85 m
Tilsvarende dødvægt	ca. 8.500 tons
Lastrummenes kapacitet ialt (bales) ...	ca. 14.500 m ³
Deraf kølestalt ialt (bales)	ca. 150 m ³

Fredag den 15. december søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Indus“, nybygning nr. 670, oprindeligt kontraheret af Le Ministre des Travaux Publics et des Transports (La Marine Marchande), Paris, til rederiet Compagnie Générale Transatlantique, Paris, (hvortil søsterskibet m/s „Chili“ afleveredes i foråret), men senere overdraget til Compagnie des Messageries Maritimes, Paris.

Skibet er bygget til Bureau Veritas' højeste klasse + I 3/5 L. 1. 1. A & CP som åben shelterdækker med



„Indus“ ved stabelaflojningen.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

bak samt huse midtskibs og agter, og der er i udstrakt grad anvendt svejsning ved skrogets konstruktion.

Skibet, der er et dobbeltskruet motorskib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn, „soft nose“ og krydserhæk, fremtræder meget elegant med gennemførte, smukke linier, der samtidig giver indtryk af fart og stor sødygtighed. Maskineriet er anbragt midtskibs.

De fem lastrum er forsynet med et ekstra mellemdæk. Øverste mellem-dæk i last nr. 3 indrettes til transport af ca. 150 m³ kød eller frugt, idet temperaturen kan varieres fra +15° til +2°. Køleanlægget bliver et freonanlæg fra Thomas Ths. Sabroe's fabrikat. Alle luger — vejrdæks og mellem-dæks — får B&W's hurtiglukkende patentstålluge-dæksler. Lugerne har følgende størrelser:

Luge nr. 1: 9,87×5,40 m	Luge nr. 3: 7,24×5,40 m
Luge nr. 2: 14,54×5,40 m	Luge nr. 4: 15,54×5,40 m
Luge nr. 5: 10,02×5,40 m	

Ventilationen af lastrummene er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation.

Rigningen består af to master og fire lademaster, og lugerne betjenes af ialt 8 stk. 5-tonns, 6 stk. 10-tonns bomme samt yderligere ved 2- og 4-lugen henholdsvis 1 stk. 30-tonns og 1 stk. 20-tonns sværbom.

Udrustningen er på alle måder den mest moderne i henhold til rederiets krav og værftets praksis.

De 14 elektriske 5-tonns spil leveres af firmaet BDT, Paris, medens ankerspillet, der ligeledes er elektrisk, er af Clarke, Chapman & Co.'s fabrikat. Styremaskinen leveres af John Hastie & Co. De to 27' redningsbåde betjenes af to sæt Lorentzen & Wettre patentdavidder, ligesom en hvalbåd og en jolle på henholdsvis 18 og 16½ fod.

Alle lastrummene samt motorrum er forsynet med CO₂ brandslukning. Anlægget leveres af ingeniørfirmaet E. Rasmussen, Oslo.

M/S „Indus“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompass og ekkolod.

Dækshusene midtskibs er ifølge den sidste udvikling væsentlig udvidede, idet der her findes aptering for både passagerer og den samlede besætning.

Øverste brodæk er helt forbeholdt de 12 passagerer og kaptajnen. Passagererne er fordelt i 4 to-mands- og 4 et-mands-kamre, der alle bliver luksuriøst udstyret med polerede skodder i citron- og fugleøjetræ og møbler i stål eller poleret elmetræ. Kamrene har separat



Fra venstre mod højre: Skibets gudmoder, madame Le Hanoff, prins Axel, direktør C. A. Møller, M. Anduze Faris og direktør G. Dithmer.

bad og w.c. Passagerernes smukke og smagfuldt udstyrede spise-, ryge- og opholdssaloner, der er holdt i poleret citron-, mahogni- og birketræ med polerede nøddetræs-, mahogni- og birketræsmøbler, findes på samme dæk. Kaptajnens rummelige aptering med polerede skodder og møbler har separat soverum og bad.

Officererne har store et-mandskamre med mahognimøbler, medens der for den øvrige besætning er dels et-mands-, dels to-mandskamre med lyse egetræsmøbler.

Både officerer og besætning har foruden messerne store opholdssaloner.

Der er overalt elektrisk opvarmning med undtagelse af officersmessen samt mandskabsapteringen, der får dampopvarmning.

Alle kamre og saloner får mekanisk ventilation.

Maskineriet er to stk. 6-cylindrede, enkeltvirkende, to-takts krydshoved dieselmotor af B&W type 662-VTF -115 på 8850 IHK ved 148 omdr./min.

Farten på lastet prøvetur bliver godt 16 knob.

Nye ordrer til tyske værfter

Rederiet M. Jebsen, Abenrå, har bestilt en motorfragter på 5.900 tons (ca. 5.000 d. w. t.) hos Howaldtswerke i Kiel. Leveringen vil finde sted i november 1951. Samme værft fik af rederiet „Nordstjernen A-B“, Stockholm, (Johnson-Line) ordre på en nybygning på 6.900 b. r. t. (ca. 9.000 d. w. t.). Det er et lastmotorskib med en hastighed af 19 knob! Skibet får samme elegante linier som rederiets øvrige nye skibe. Det bliver dobbeltskruet og vil antagelig blive leveret i slutningen af 1951. Rederiet har planer om to lignende skibe, der begge skal bygges på tyske værfter. Forhandlinger er allerede i gang. Desuden skal der bygges yderligere to skibe af samme slags på svenske værfter. Et er allerede bestilt hos Kockums i Malmø. N o o t b a a r.

De kan få dem overalt

PÅ HAVET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

r. 1,25
. februar

Dampskib under losning

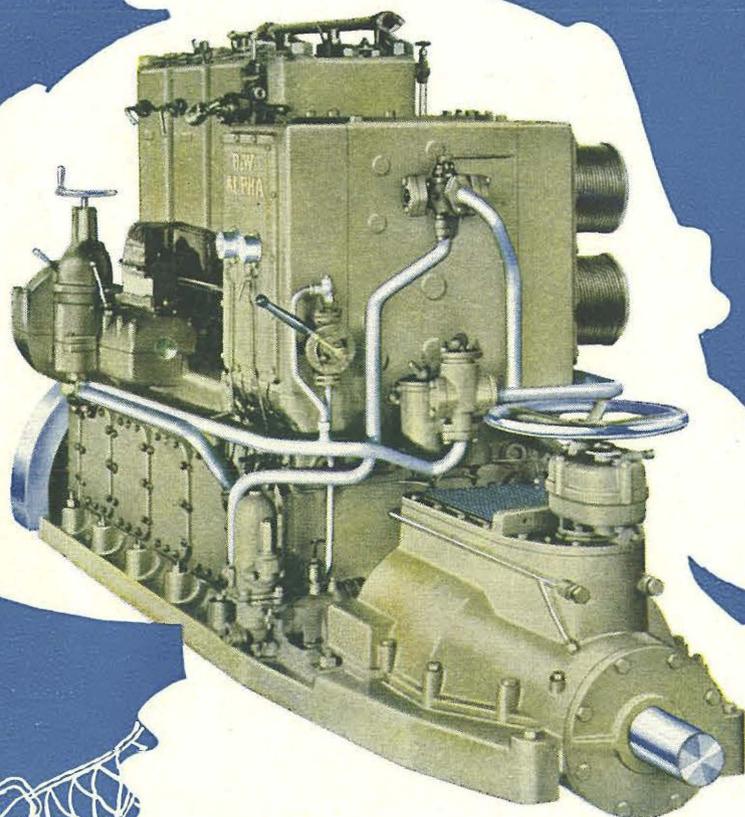
Maleri af V. QVISTORFF

1951 - nr. 2
28. årgang



B&W

Alpha



*D*en to-takts ventilløse B & W Alpha Dieselmotor er specielt egnet for Fiske- og Sejlfartøjer, Slæbebaade og mindre Lastbaade. B & W Alpha Dieselmotoren, der fremstilles med Hestkraftsydelselser fra 90-360 E. H. K., har følgende store Fordele: Lavt Forbrug af Brændsels- og Smøreolier, let Betjening, ringe Pladsbehov, enkel og kraftig Konstruktion.



AKTIESELSKABET

FREDERIKSHAVNS JERNSTØBERI & MASKINFABRIK

FREDERIKSHAVN · DANMARK

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i forståelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

En havets barmhjertige samaritan *under dansk flag*

Samtale med overlæge WINGE fra „Jutlandia“

FOR første gang i historien stævnede et lazaretskib ud på havet under dansk flag i slutningen af januar måned. Inden „Jutlandia“ afsejlede til sin arbejdsplads ved det krigshærgede Korea, har „Vikingen“ haft en samtale med dets hospitalschef, overlæge Mogens Winge fra den danske marine.

Overlægen, der sammen med direktør Berg fra Nakskov Skibsværft har trukket det store læs ved udarbejdelsen af planer til skibets ombygning, fortæller, at forslaget til disse var færdige, mens „Jutlandia“ var ude på sin foreløbig sidste rejse som passager- og fragtskib. Da man ikke tidligere har haft med en sådan ombygning at gøre herhjemme, stod man helt uden erfaringer på dette område. Man måtte derfor gøre omfattende studier i den litteratur, der findes til rådighed om dette specielle emne. Iøvrigt har man haft en amerikansk komité herovre for at se på planerne.

Den 98 mand store skibsbesætning er udtaget blandt Ø. K.'s personel. Også skibets fører, den kendte kaptajn C. Kondrup, er fra Ø. K. „Jutlandia“'s normale besætning er kun på 75 mand. Hospitalspersonalet tæller 105 medlemmer, heraf 16 læger og en tandlæge. Det har ikke været vanskeligt at få det tilstrækkelige personel blandt læger, sygeplejersker og portører, idet der meldte sig over 3000 frivillige. Sygepassergruppen tæller foruden de regulære hospitalsportører og 40 sygeplejersker otte medicinske studerende, der på togtet til det blodvædede Korea vil få et værdifuldt supplement til deres normale uddannelse. På vort spørgsmål, om det ikke ville have været ønskeligt, om flere af søværnets læger havde kunnet gøre togtet med for at indvinde erfaringer under krigsforhold, svarer overlæge Winge, at det ville det unægtelig, men marinen kan faktisk ikke afse flere læger til formålet, da den også på dette område er hårdt spændt for.

De fleste blandt hospitalspersonalet

har bundet sig for en tjeneste af eet år, men professor Busch og overlægerne Hans Tønnesen og E. Schiødt vil dog blive afløst om et halvt år.

Det store, flydende lazaret, der må betragtes som et af Danmarks mest moderne hospitaler, er indrettet med en almenkirurgisk, en neurokirurgisk, en lungekirurgisk og en medicinsk afdeling. Endvidere vil der være en særlig epidemisk afdeling, der af hensyn til smittefaren vil få eget service, egen opvask og eget vaskeri. Der er også afsat plads til en mindre afdeling for psykiske lidelser. Endvidere er der en særlig afdeling for patienter blandt officerer. Ialt har hospitalet normalt plads til 201 patienter. Der medføres dog 100 reservekøjer, som hurtigt kan ophænges, hvis der skulle blive brug for dem. Endnu 100 køjer vil om nødvendigt kunne placeres om bord.

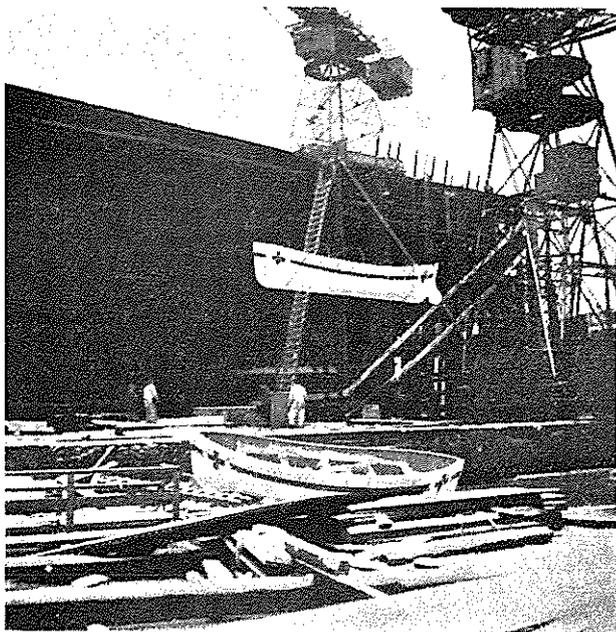
„Jutlandia“'s luger er delvis bevaret, men nye trapper og elevatorer er under ombygningen blevet installeret. Patienterne vil blive hejst om bord i skibet ved hjælp af skibets løsegrejer. Når de kommer om bord, underkastes de en foreløbig undersøgelse, hvorefter de fra skiftestuen fordeles til de forskellige afdelinger. Transporten foregår blandt andet ved hjælp af de tre elevatorer, der går gennem skibets hele dybde.

Det nævntes før, at skibet har en tandlæge med om bord. Denne er garnisonstandlæge Børge Dreyer fra Militærhospitalet i København. „Jutlandia“ har naturligvis derfor sin egen tandklinik, der også vil blive taget i anvendelse til kæbekirurgiske operationer.

Hospitalschefen fortæller, at arbejdet i høj grad er blevet lettet ved, at forskellige firmaer i sagens interesse har leveret sjældne varer på meget kort tid og ofte til meget favorable priser. Endvidere har arbejdere og funktionærer på Nakskov Skibsværft vist stor velvilje. Det er blevet kritiseret fra flere sider, at ombygningen har taget lang



Overlæge Winge.



En af værftskranerne hiver en aluminiums-redningsbåd om bord.

tid, men værftets arbejdere har alle påtaget sig overarbejde. Hver enkelt har i den forløbne tid til stadighed haft en arbejdsuge på 60 timer eller mere.

På spørgsmålet om, hvad der vil ske med skibet, hvis krigen holder op, svarer overlæge Winge, at der alligevel vil blive brug for „Jutlandia“. Der er for øjeblikket kun fire amerikanske hospitalsskibe stationeret ved Korea. Man kunne bruge mange flere og må i stor udstrækning evakuere de sårede ad luftvejen. Der er ingen tvivl om, at der er hårdt brug for det danske skib.

Endnu ved man ikke, hvordan „Jutlandia“ vil blive benyttet. Der er tre hovedmuligheder. Den første er, at skibet lægges så nær fronten som muligt for dèr at give en førstehjælp. „Jutlandia“ ville på den måde nærmest få feltlazarettets opgave. En anden mulighed er, at skibet vil blive placeret på en mere tilbagetrukket position for at modtage de mere vanskelige tilfælde. Den tredje mulighed er, at „Jutlandia“ vil blive tildelt rollen som transportskib for sårede. Men dertil er skibet faktisk for godt. Af det kostbare udstyr kan f. eks. nævnes skibets stationære røntgenanlæg, der medfører 12.300 røntgenfilm. Endvidere er „Jutlandia“ forsynet med fire transportable røntgen-

anlæg, der vil kunne transporteres fra operationsstue til operationsstue.

Blandt de mange ting, der vil blive opbevaret i skibets særlige apotek, som iøvrigt vil blive ledet af cand. pharm. H. Kofoed fra Bispebjerg Hospitals apotek, er der 100 portioner tørsærum. Disse vil blive anvendt, indtil blodforsyningen fra Amerika er kommet rigtig i gang.

Om bord på det sejlene hospital vil der blive lavet både dansk, amerikansk og koreansk mad. I givet tilfælde kan kabyssen tilberede mad til over 500 personer. Det er derfor ikke små mængder af proviant, der blev hevet om bord på „Jutlandia“, før det afgik fra København. 150.000 flasker øl og sodavand, 3000 kg mel, 500 kg smør, 7000 kg kartofler og 9600 dåser tørmælk er blot en lille del af provianten. Skibets faste ferskvandstank kan rumme 600 tons, men der er indbygget ekstra tanke til omtrent 2000 tons ferskvand. Forbruget vil sikkert komme til at ligge på ca. 100 tons daglig. Et evaporatoranlæg sætter skibet i stand til at producere ca. 20 tons ferskvand af saltvand i døgnet, hvilket under en periode med vandmangel langt fra vil være tilstrækkeligt.

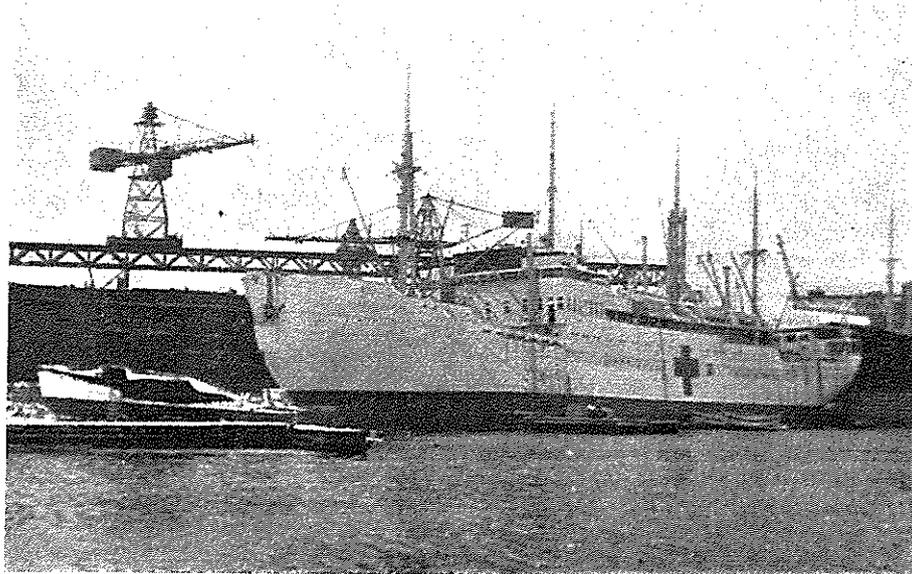
Hospitalschefen fortæller videre, at man vil være i stand til at sætte et team i land for at arbejde dèr, hvis det bliver nødvendigt eller ønskeligt. Man har udstyr til arbejde i land, og iøvrigt medbringes en ambulancevogn.

På spørgsmålet om, hvad hele historien har kostet og vil komme til at koste, svarer overlæge Winge, at etableringen har kostet ca. 6,2 millioner kroner. Driften i 12 måneder vil rimeligvis koste 7,76 millioner kroner. Det sidste tal er dog afhængigt af, i hvor stor udstrækning skibet kommer til at sejle.

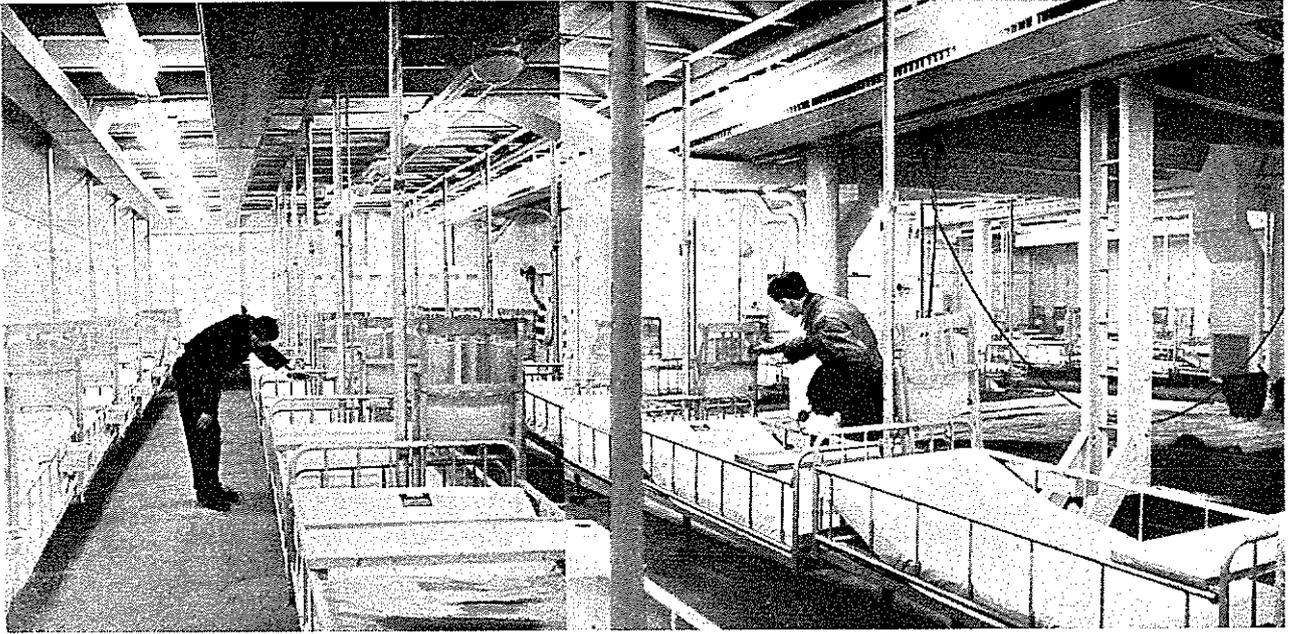
Når dette læses, har „Jutlandia“ anløbet Southampton, hvor det har mødt



Amerikanerne holder af isvand. Her afprøves en vandcisterne med indbygget kølerum.



Der lægges sidste hånd på „Jutlandia“ for afrejsen fra Nakskov.



Fra en af de store hospitalsstuer om bord. Man vil lægge mærke til hængslerne på stængerne, hvor endnu en køje kan anbringes.

forbindelsesfolk fra F. N. Sandsynligvis er det nu på vej mod Port Said og Aden for at få olie om bord. Derfra vil turen gå videre til Yokohama, hvor ordrer vil blive modtaget.

Endnu en gang er dansk skibsbygning og skibsfart med til at befæste Danmarks anseelse ude i verden.

O. L.

Vi henviser iøvrigt til samtalen med direktør Berg fra Nakskov Skibsværft andet sted i dette nummer.

MODERNE HOSPITALSUDSTYR

Leverandør til
M/s JUTLANDIA

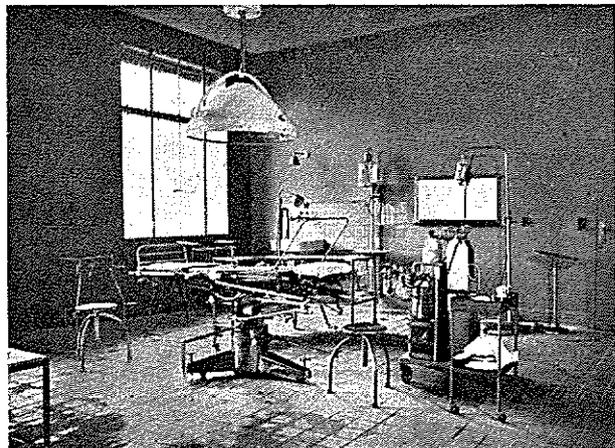
Vi kan levere skibskister og skibskisteinstrumenter til enhver skibsstørrelse.

Forlang tilbud

Siden



1817



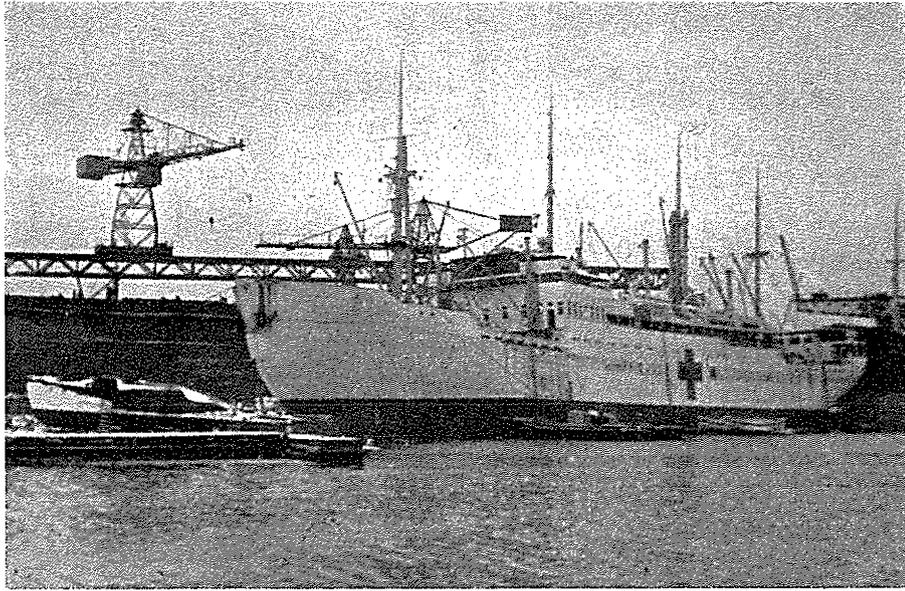
SIMONSEN & WEEL A/S

BREDGADE 43

KØBENHAVN K.

TLF. *C. 832

TELEGRAMADRESSE: SIMOSENWEEL



m/s JUTLANDIA

Ved indretningen af m/s JUTLANDIA til hospitalsskib anvendtes WARERITE Plastics-Laminater overalt, idet materialet kan af-tørres med desinficerende midler og virker dræbende på bakterier og skadedyr, og derfor er 100% hygiejnisk.

Endvidere forener WARERITE materiale

- (1) stor mekanisk styrke med
- (2) ringe vægt, i hvilken forbindelse det kan anføres, at dets trækstyrke er mere end 90% af, hvad letmetallet aluminium frembyder, medens vægten er mindre end halvdelen.

Af andre egenskaber skal nævnes, at det

- (3) har stor overfladehårdhed og derfor er meget modstandsdygtigt mod bl. a. ridsning
- (4) ikke nærer ild

(5) kan tåle langvarig varme indtil 125-150° C. og direkte berøring med ild

(6) er fuldt modstandsdygtig overfor almindeligt anvendte syrer og kemikalier

(7) ikke revner, flækker, flosser eller sprækker

(8) er modstandsdygtigt mod slag og stød

(9) er et bestandigt materiale med et uforgængeligt smukt og tiltalende udseende

(10) ikke medfører udgifter til vedligeholdelse, således at den første udgift er den sidste.

Fremfor noget andet materiale frembyder WARERITE et antal alment og specielt nyttige egenskaber, der muliggør en tilfredsstillende løsning af problemer og opfyldelse af krav, der hidtil ikke har kunnet løses og opfyldes.

WARERITE

Reg. varemærk.

PLASTICS-LAMINATER

Fremstillet af:

BAKELITE LIMITED

(Export Unit), 18 Grosvenor Gardens, London, S.W.1.

Repræsenteret af:

Søren Bording

8, Aurevang, København, Hellerup
Tlf. HE 6913, Tlgr. adr. Sørenbord

Et livets eventyr til lands og vands -

Dansk-amerikaneren kaptajn **Charles A. Paludan** fortæller

Ved **CARL ØSTEN**

JEG er meget taknemlig for at kunne tage det minde med mig til U. S. A., at jeg på Christiansborg Slot blev modtaget i audiens af *tronfølgeren*, der tilmed trods mange andre audienssøgende underholdt sig længe med mig og blandt andet gav mig den kompliment, at jeg talte godt dansk. Iøvrigt følte jeg mig, der var iført min kaptajn-uniform med de fire snore, ret „nøgen“ i forhold til den mængde personer, der var mødt i strålende uniformer og med mange ordener, af hvilke jeg kun har en. Det var ellers *kong Frederik*, jeg søgte foretræde hos, men som altså havde fået forfald.“

Disse ord sagdes til „*Vikingen*“ af fhv. kaptajn *Paludan*, københavner-drengen, der efter mange, mange års fravær er kommet hjem for at gense sit fødeland. I alder nærmer han sig støvets år, hvilket ikke gælder for hans hukommelse.

„Da grunden til Deres audiens antagelig ikke er nogen hemmelighed, tør vi måske spørge, da både majestæten og De er søens veltjente mænd, om det drejede sig om noget maritimt?“ —

„Det kan vi godt sige, delvis da. For det første havde jeg en nytårs-hilsen at overbringe fra *Montgomery*, ikke ham generalen, men staten i U. S. A., fra dens derværende dansk-amerikanere, der desuden havde medgivet mig et flag som gave til *Rebild-komiteén*. Og benyttende lejligheden ville jeg så have spurgt kongen, om han huskede min person fra så langt tilbage som 1919 og et så fjernt sted som Gibraltar. *Kronprins Frederik* og *prins Knud* opholdt sig dér som kadetter om bord i krydseren „*Valkyrien*“ og jeg som 2. styrmand på en amerikansk damper. En dag i land fik jeg så den glæde at kunne være en kadet, nuværende *kommandørkaptajn S. Pontoppidan*, behjælpelig med nogen posts afsendelse, og da så kadetten siger til mig: „Der kommer *Kronprins Frederik*“, bad jeg ham venligst om at forestille mig for kronprinsen, som også var så elskværdig at give mig sin hånd til „goddag“. En anden dag hilste jeg, da jeg var inviteret om bord i krydserens officersmesse, også på chefen for kadet-skolen, *kommandør Hector Kiær*. Det var mig selvfølgelig en stor glæde såvel at hilse på disse landsmænd som at blive inviteret om bord i en dansk orlogsmænd her i det fremmede. — Så midt i det hele begyndte mit skib at hejse ankret, men da man på „*Valkyrien*“ var så venlige at befordre mig hen dertil pr. robåd, nåede jeg at komme med. Disse minder opfriskede jeg en dag med *kommandørkaptajn Pontoppidan* på „*Soofficersskolen*“, hvor *viceadmiral Vedel* også var tilstede. Han gav mig forresten ild på min cigar, hvilket fik mig til at udbryde: „*Jeg havde aldrig tænkt*

mig, at en dansk admiral nogensinde skulle tænde min cigar.“

Kaptajnen lader derpå en glædens og tilfredshedens latter lyde, et tegn på, at hans besøg herhjemme har glædet ham. Sprudlende vælder derefter ordene fra hans læber om det mere end brogede liv, han alt har lagt bag sig, visende, at der er „stof“ i den mand som få!

— Min faders to søstre, som jeg blev opdraget hos, eftersom min mor døde, da jeg var knapt to år, ville have, at jeg skulle være officer enten i hæren eller flåden. Jeg kom derfor ind på „*Sorø Akademi*“, som jeg imidlertid rendte fra efter en tids forløb. Skolegang har nemlig aldrig haft min interesse. Nej, jeg ville være rigtig sømand. Min far, der var fhv. fattiggårds-inspektør, gav mig så endelig sin skriftlige tilladelse, den, som loven fordrer for en umyndig, til at stikke til søs. Og så begyndte jeg som 15-årig i 1896 på det liv til søs, der førte mig hele jorden rundt samt resulterede i, at jeg tilsidst slog mig ned i U. S. A., hvor jeg fik indfødsret i 1909.

Min første længere rejse gik, efter at jeg med småskibe havde sejlet i danske farvande, til Finland. Det var med en brig, der skulle laste træ til England. Men eftersom det var skralt med kosten om bord, og eftersom jeg daglig fik klø af styrmanden, fordi jeg ikke kunne udføre det arbejde, som normalt skulle udføres af ældre, mere fysisk udviklede folk, valgte jeg at stikke af, hvilket skete, da vi på vej til England anløb Københavns yderhavn. En aften tilbød jeg at tage den første anker-vagt, alt ifølge en forud tilrettelagt plan. I denne spillede skibets eneste jolle, som hang på skibssiden, den vigtigste rolle. Thi efter at have anbragt nogle af mine ejendele i den, firede jeg den af, for så selv at springe i den, da den hang lig over vandet. Den ville selvfølgelig give et ordentlig plask, når jeg løsgjorde den helt, men jeg var ikke ræd for, om man skulle høre det om bord, for man havde jo intet andet fartøj til at sætte efter mig i. Det blev et besværligt arbejde at ro den tunge jolle det lange stykke vej, der var ind til lystbådehavnen. Om natten sov jeg på en bænk i en park, hvorfra jeg af en politibetjent blev bragt på stationen. Dér fik de så hele historien at vide, kun ikke, at mit skib lå derude endnu. Så blev jeg fremstillet for en af sørettens dommere, der resolyverede, at jeg skulle anbringes på et optagelseshjem. Men i det var der heldigvis vinduer, så jeg slap ud gennem et sådant, endda heldigt, for det var et 2. sals! Der-



Kaptajn Charles A. Paludan.

næst spadserede jeg flere mil ud på landet, hvor jeg tog plads på en gård. Men, da det stadig var søens liv, jeg ville til, tog jeg mig igen en hyre efter nogle måneders forløb.

Og fra nu af begyndte mit liv til søs rigtigt at dreje, ja, også til lands, hvor jeg begge steder vel nok kom til at opleve mere end de fleste. Med forskellige skibe havde jeg sejlet på Østersøen og Nordsøen, da jeg om bord i S/S „*Petersen*“, en dansker, oplevede, hvad det ville sige at strande på Skotlands klippekyst. Det var på selve nytårsaften 1897. Ganske vist var fiskerbåde fra land kommet ud for at tage os ind, men da de ikke kunne gå helt ind til kysten, måtte vi springe i det iskolde vand og svømme resten af vejen. Så denne nytårsaften kan vist siges at være den „vådeste“ i mit liv! Næste dag, da der var blevet ebbe, kunne vi forresten gå lige ud til vor damper.

Heldet kan jo ofte stå en sømand bi i hans farlige liv. Det gjorde det også mig engang i Poole. Jeg var da forhyret med et dansk fartøj, iøvrigt nybygget, men som fladbundet faktisk kun egnede sig til sejlads i Limfjorden eller lignende farvande. Nu skulle det videre til Skotland for at fragte kul til Danmark. Men, da jeg ingen tillid havde til dets sø-dygtighed, rømte jeg inden dets afrejse, dagen før, den 13. september, som tillige er min fødselsdag. Og jeg havde gjort ret, for skibet nåede ikke frem til sit bestemmelsessted, erfarede jeg flere år senere. Forresten var et søster-skib til det også forlist.

I de følgende år blev Middelhavet hovedsagelig min tumleplads og hovedsagelig med engelske skibe. Så i 1901 kom jeg ud på min hidtil største rejse. Det var med en norsk bark, der fra Cardiff skulle gå til Madagascar med en last af briketter. Ikke mindre end 77 dage gik, før vi nåede dertil, ligesom udlosningen, der foregik ved hændernes hjælp alene, varede over en måned. Madagascar var på den tid med al sin primitivitet ikke noget morsomt sted at være. Af hvide mænd var der kun de, som udgjorde fremmed-legionen, der havde til opgave at få de indfødte til at underordne sig fransk overherredømme. Endvidere vrिमlede der med alle slags krybdyr samt moskitoer, altså et feberens helvede. Så vi var mere end glade den dag, vi efter ordre afgik til Fremantle i Australien. Kort før, vi afgik, havde en af besætningen, en nordmand, fået ophovnede fødder, hvorfor han blev sendt i land for at konsultere en læge. Denne, en fransk læge, fandt så ud af, at hævelsen skyldtes dårlige nerver, hvorfor nordmanden bare skulle sidde ned, så skulle han nok blive rask i løbet af nogle uger. Nordmanden, som derefter sad til rors på en stol, fulgte i det hele doktorens råd og så godt, at han døde en uge efter, at vi var stukket i søen. Omtrent på samme tid fik de fleste af besætningen samme sygdoms-symptomer, og vi blev nu klare over, at det var den frygtelige sygdom „*beri-beri*“, de led af. Inden to uger atter var gået, var yderligere to mænd døde, der ligesom nordmanden omgående blev begravet i havet. Den ene var tømmersmanden. Han, som var finne, var i de sidste par dage, før han døde, blevet fuldkommen afsindig, så at det var mig, der var udset til at pleje og passe ham, ganske umuligt at gøre dette. Og den anden, en ung landsmand til mig, *Marius Hansen* fra Odense, var derimod ved fuld bevidsthed hele tiden. Han døde i mine arme, da vi var

ved at bede en bøn sammen. — På grund af, at størsteparten af den tilbageblevne besætning således var ude af stand til at forrette arbejde, tog kaptajnen den forsigtighedsregel at gå med mindskede sejl, tiltrods for, at vejret var godt og vinden den bedste. Endelig efter 47 dages forløb nåedes Fremantle.

Næppe havde bugserbåden sat lodsen om bord hos os, før den blev sendt ind efter friske grøntsager samt frugt til de syge, som hurtigst muligt, efter at vi havde ankret, blev bragt ind på den stedlige marine-karantæne-station. Alle kom sig heldigvis i løbet af få uger og var helt helbredede, da de atter kom om bord.

Skibet skulle derpå til Afrika med trælast. Men da det unge Australien — vi skrev 1901 — med de mange godt betalte jobs virkede tillokkende på mig, ja, der var jo også de mange guld-miner, bestemte jeg mig til at gå i land. Kaptajnen gik også ind på at lade mig afmønstre imod afkortning af 1 £, som jo gik i hans egen lomme. Og så begynder mit australske eventyr, der nær havde kostet mig mit liv. Fra Fremantle førte en jernbane vest på. Langs denne lå der flere sav-værker, og ved et sådant håbede jeg at få mit første job, hvilket jeg også fik efter at have rejst et stykke vej med jernbanen og derefter gået ca. 14 miles. Og datoen herfor var 13. september, den dato, der kan opvise en hel del særlige begivenheder i mit liv. En skønne dag sagde jeg dog farvel til savværksarbejdet for sammen med en landsmand at komme til Albany, der ligger på sydkysten, for derfra at få en hyre til Europa. Efter som der ingen jernbane var langs kysten og ej heller andre befordringsmidler, måtte vi altså gå på vore ben. Veje var der heller ikke, men kun resterne af en sti, der var lavet af de første fanger, som fra England var deporteret til Australien. Stien markeredes med længere mellemrum af sten, i hvilke var indhugget det engelske fængselsmærke, der mindede om en hanefod.

Vi begav os så på vej lige efter jul, og altså ved sommertid, medførende et telt, kogekar, the-potte („*billy-can*“), vand-pose og nogen proviant som mel og ris. Jeg kan vist med sikkerhed sige, at ikke mangan hvid mand til fods havde været på denne strækning før os, men derimod på hesteryg. En sådan kunne vi også have fået til vort brug, for en hvid fange, vi rendte på, og som levede af at indfange vilde heste, ville sælge os hver en til en så lille pris som 1 £ pr. stk. Men da en sømand til hest jo aldrig har været godt, navnlig, når det i et tilfælde som dette drejede sig om en vild hest uden sadel, foretrak vi at fortsætte på vore ben. Det var kun meget få folk, vi mødte undervejs, og som regel altid indfødte busk-negre. Australien var jo på den tid ikke nær så befolket som nu, ca. 50 år efter.

Vor kost bestod faktisk kun af ris, brød og så suppe kogt på eger, som vi fangede i fælder. Brødet blev til på den måde, at dejgen af mel og vand lagdes på slukkede, men endnu varme træ-gløder, som desværre havde den ulempe at hænge ved brødet.

Da der var nok af eger, kunne vi altså ikke komme til at sulte ihjel. Derimod var vi ofte nær ved at dø på grund af tørst. Ganske vist stødte vi af og til på en slags brønde, men vandet deri var så langt nede, at vi ikke kunne nå derned med vor vand-pose. — Engang havde vi sent om aftenen slået vort telt op under et

træ, på hvilket der syntes at være særlig mange blade. Ved dag gry vækkede disse blade os med et rædsomt spektakel. Det var nemlig hundreder af papegøjer, som havde sat sig på dette træ, der var gået helt ud. En sand plage var de mange slanger, som det ligefrem vrimlede med. Vi troede, at vi en nat, da de var særlig påtrængende, kunne holde dem bort ved at lave fyr, men varmen herfra trak dem til i stedet for. Så hele den nat foretrak jeg at sove siddende på en sten!

Efter at have vandret således om i et par måneders tid, kunne jeg ikke gå mere. Spise kunne jeg heller ikke, men bare drikke og atter drikke. Jeg bad så kammeraten om at søge frem til jernbanen, der, formodede vi, lå i en afstand af ca. 30 miles, hvor han skulle forsøge at få hjælp til mig. Og da jeg følte, jeg skulle dø, overgav jeg ham alle mine penge, ca. 50 £, en pæn sum på den tid. Jeg levede dog, da hjælpen kom. Det var en skind-opkøber med sin vogn, der havde fundet frem til mig ved at følge de mærker, som min kammerat havde skåret i træerne undervejs. Han, der havde sendt denne mand afsted efter mig, lod imidlertid til at være helt forsvunden. Ved jernbanen var der ingen station. Dog fandtes der heldigvis en kro, som holdtes af en kvinde, der formodentlig var kommet til dette øde sted som hustru til en fængsels-fange. Hun plejede og passede mig på bedste måde i tre dage uden at ville have en penny derfor. Derpå red hun op til nærmeste station, som lå i en afstand af ca. 15 miles, for at købe en billet til Albany til mig, telegrafere til hospitalet i Albany om min ankomst samt anmode om, at toget måtte standse ved kroen. Jeg var ellers i stand til at afholde disse udgifter, fordi skind-opkøberen havde foræret mig 1 £.

Tog-rejsen blev ret dramatisk. For vi kørte gennem en skov, der var i brand, hvorved kupéerne fyldtes med røg, så man var nær ved at kvæles. Det siger sig selv, at der ikke var nogen maling tilbage på vognene efter den tur. På hospitalet viste den første sygeplejerske, jeg traf, sig at være dansk. For min soignering stillede hun en balje med vand ved min side. Det drak jeg imidlertid af, fordi jeg stadig led af en brændende tørst. Først da opdagede jeg, at der var lagt et stykke sæbe deri. Nå, jeg har drukket vand, der var værre end det! Så ved jeg ikke, hvad der skete mere, før jeg efter tre ugers forløb fik at vide, at jeg havde ligget bevidstløs hen. I mellemtiden var 7 personer døde af samme sygdom som min, nemlig tyfus. Min forsvundne kammerat viste sig stadig ikke. Siden har jeg søgt ham over hele verden, men forgæves. På vor vandring sammen tegnede han, medens jeg skrev om vore oplevelser gennem „*no man's land*“. Men denne beretning blev desværre senere hen stjålet fra mig om bord i en amerikansk skonnert, hvor tyven åbenbart havde troet, at det var helt anderledes værdifulde ting, som lå i mine gemmer. Da jeg havde ligget 7 uger på hospitalet, syntes jeg, at det kunne være nok, og gik så derfra. Jeg kom ikke ret langt, idet jeg faldt om af udmattelse i en grøft, hvor jeg blev fundet af en landsmand, som pr. cykle bragte mig til sit hjem og plejede mig. Og så efter en kortere tilværelse som portier lykkedes det mig at få hyre til Europa. — Afslutningen på 8 måneders ophold i Australien. Det var på en fransk 4-mastet bark, som var hvidmalet fra køl til flagknap, og som havde en besætning af 12 forskellige nationer med mig som eneste dansker.

152 dage gik der, inden vi fra Albany nåede til London. Her lå der brev til mig fra min kusine i København, det eneste familie-medlem, jeg korresponderede med. Min far var nemlig død et par år forinden. Brevet fra kusinen blev årsag til en afgørende vending i mit liv, for i det var der en „kurv“ til mig som svar på et frier-brev, jeg havde sendt til hende fra St. Helena, da barken havde været derinde for at proviantere. Så nu var der ikke noget at tage til København efter. I stedet tog jeg — det var atter en 13. september — vestpå med en engelsk damper til Halifax, hvorfra jeg satte kursen mod New York i en skonnert, der undervejs kolliderede med et andet sejskib. Jeg tror nok, at det halve af Nord-Atlanten var pumpet gennem vor skude, inden vi nåede New York.

Herefter begynder mit livs amerikanske eventyr, dels til vands dels til lands. Der er vist ikke mange, der har prøvet så mange forskellige job, som jeg har. Men vil man se noget af verden og ingen penge har, må man jo arbejde sig frem og kan alligevel være et allright menneske. Jeg har således arbejdet i guldminer, vaskeri, været grøfte-graver, handelsmand, lavet ice-cream på en restaurant samt foretaget mig rejste andet, herunder job'et som kok, en af de 10, der rejste rundt med det store cirkus „*Ringeling*“, som ikke havde mindre end 1200 personer i sit brød. Må jeg bemærke, at jeg var menneske-kok og ikke for elefanterne! Som andre „*hobo*“er kørte jeg uden billet med jernbanen, og var efterhånden blevet så drevet heri, at jeg, hvad fiduserne angik, var avanceret fra godstog til passager-tog! Ind imellem havde jeg haft hyrer på de store søer, for så engang at ende ude på Pacific-kysten, hvorfra jeg også sejlede en tid. Og her lå jeg med mit skib, i San Francisco, i 1906, da det store jordskælv, som i forbindelse med en påfølgende brand lagde det meste af byen øde. Det kan nok være, at hele skibet rystede, da jordskælvet begyndte om morgenen kl. 5.13 den 6. april. Alle vi søfolk deltog selvfølgelig i redningsarbejdet, hvorunder jeg også prøvede at være brandmand. I hele 22 timer stod jeg således med en slange for at slukke et brændende kul-lager. Ved byens genopbygning var jeg også med, nemlig ved opførelsen af den første midlertidige bygning, der skulle rumme avisen „*San Francisco Examiner*“. Og her i denne brandhærgede by fik jeg også mit første hjem, som jeg selv byggede af træ-materialer, som jeg erhvervede billigt.

Så kom verdenskrigen 1914. Jeg havde da taget henholdsvis 3. og 2. styrmands-eksamen og henholdsvis i New York og San Francisco. 1. styrmand blev jeg først 1919. I U. S. A. er reglen herfor, at man skal sejle mindst et år efter hver eksamen. 6. april 1917 var det, at U. S. A. erklærede Tyskland krig, og 4 dage derefter tog jeg som chief-tømmermand med „*St. Louis*“, der skulle overføre 400 soldater, læger og sygeplejersker til Europa. „*St. Louis*“ og dets søsterskib „*St. Paul*“ målte hver 600 fod (eng.) i længden og var altså Staternes største skibe. Amerikanerne havde jo været så forudseende at sætte kanoner op i „*St. Louis*“ og andre skibe inden krigserklæringens afgivelse. Og vi fik også brug for dem. Tyske u-både kom jo efter os, men vi var dem heldigvis for hurtige. 7 rejser gjorde jeg ialt med dette skib, som jeg har et livsvarigt minde fra, et lille ar under venstre øje, som bibragtes mig af en schrapnell-stump, medens jeg var i

færd med at betjene kanonen under et tysk angreb. Desuden tog min hørrelse også skade af den megen kanon-torden. Krig var jo noget helt nyt i ens ellers omskiftende tilværelse.

Som 1. styrmand gik min første rejse fra Seattle til Italien, altså den, på hvilken vi i Gibraltar mødtes med krydseren „Valkyrien“. I tiden op til den anden verdenskrig opholdt jeg mig mest til lands. 3 år var jeg havne-kaptajn i New York og en længere årrække demonstrater for „General Motors Chevrolet Division“. I dette arbejde kom jeg til at pløje U. S. A. i samme grad, som jeg før havde pløjet søen. Det var så absolut et plus for nævnte firma, at jeg, nu sælgeren, optrådte i min kaptajns-uniform, der i sommertiden var hvid. I hvert fald skabte den mig og mit firma stor publicity, for næsten overalt, hvor jeg kom frem, bragte aviserne billeder og tekst om kaptajnen, der solgte biler.

Da så anden verdenskrig opstod, og U. S. A. også var kommet med deri, kunne jeg ikke dy mig for atter at søge til søs, selvom de mange år i land hindrede mig i at få eget skib at føre. Jeg havde jo ellers i 1921 fået papirer som kaptajn. Nå, men en 1. styrmand er jo heller ikke ringe, så som sådan gjorde jeg i sommeren 1941 min første rejse under krigen til Sønder Strømfjord i Grønland, op til U. S. A.'s derværende flyve-base, hvor jeg havde fornøjelsen at hilse på den berømte norske flyver *Bert Balken*. De næste rejser viste mig, hvilket helvede den sidste krig var. Mærkeligt, at jeg hører til de, der skulle slippe levende fra det, har jeg tit tænkt på. For jeg kom nemlig til at gøre tjeneste i handels-skibe med brandfarlige eller højeksplosive laster. Således, da jeg i 1942 var i konvoj til Murmansk, havde mit skib så stor en ladning af TNT, at der ville være nok til at puste det meste af Berlin ud af atlasen. Jeg vil regne med, at denne også i penge meget værdifulde last tillige med værdien af skibet, som var konvojens største, androg over 9 millioner \$, og at alene de 23 fragtskibe i konvojen med deres last var ca. 200 millioner \$ værd. Som det gik alle konvojer, blev vor også på sin rejse fra Island til Murmansk idelig angrebet af såvel fjendtlige u-både som flyvemaskiner, der desværre fik tyndet ud i konvojen. Vore 9 millioner slap derimod heldigt til bestemmelsesstedet, hvor vi heller ikke fik fred i den ret lange tid, vi lå der. Under luft-angreb, hvad der næsten var daglig, måtte vi beundre de russiske flyveres foragt for døden. For kunne de ikke på anden måde få ram på en fjendtlig maskine, forsøgte de at flyve lige på den. Vare-priserne var selvfølgelig meget høje i Murmansk. Noget sukker, vi manglede i provianten, måtte således betales med 75 cents pr. lbs. Lige før vor afsejling derfra fik hver mand af den russiske regering udbetalt en måneds hyre ekstra. Desuden fik vi en del passagerer om bord, dels overlevende fra sænkede skibe samt 6 russiske kvinder, som skulle til U. S. A. for at arbejde i den russiske udenrigstjeneste. Min næste rejse — i 1943 — var med en konvoj på 87 skibe fra New York til Skotland. En marts-nat, da vi blev angrebet af et kobbel tyske u-både, gik 32 af vore skibe ned, heraf 11 omtrent i samme øjeblik, hvilken gru jeg så med mine egne øjne. Sommeren 1943 lå jeg med en anden transport-damper ved Gela (Sicilien). Det var under invasionen af Italien og Sicilien. En dag under et fjendtligt luftangreb kom et andet amerikansk fartøj, der var skudt i brand, drivende hen mod vort

skib, og da så ingen af mine undermænd, ikke engang styrmanden, turde gå ud af broen og ned på dækket for at sætte ankerspillet i gang af frygt for fjendtlige kugler, gjorde jeg 63-årige mand det selv, hvorpå vi lagde os et stykke længere ude. Jeg skulle nemlig ikke nyde noget af at ryge med i luften i det fyrværkeri, som blot en gnist ville have kunnet afstedkomme i vor last af 35.000 dunke med benzin, der ydermere var „high test“. Som belønning for, at jeg ville forhindre denne eventuelle lufttur, fik jeg senere „Medal of merit“. I 1944 gik jeg ligesom i forrige verdenskrig ind i „Hærens Transport Service“ til søs, hvor jeg efter adskillige små-rejser endte med at føre en bugserbåd, en af de mange i den store konvoj, til Falmouth, hvortil vi nåede 3 uger efter D-dagen. Disse bådes aktionsradius var jo ikke ret stor, derfor måtte vi tage brændselsolie ind undervejs. Hver bugserbåd slæbte 3 pramme, indeni hvilke der lå 3 mindre, alle forsynede med jernbane-spor, altså færger. Disse skulle bruges ved landsætningen af lokomotiver i Frankrig. Det blev min sidste tjeneste-rejse, der sluttede med, at jeg som passager gik i land fra „Mauretania“ den — 13. september. Og 3 år efter, i 1917, trak jeg mig tilbage med pension.

— — —
Se, det var altså de vigtigste begivenheder i mit liv. Og nu er jeg i mit fødeland, hvortil jeg ankom med „Batory“ i november i fjor — efter næsten 50 års fravær, ja, landflygtighed, kan jeg næsten sige, fordi familien ikke ville kendes ved mig, efter at jeg stak til søs som ordinær skibsdreng. Det var jo navnlig det, at jeg var sønnesøn af en greve, selvom min farfar gav afkald på denne titel. En af familien har jeg dog stadig stået i skriftlig forbindelse med, min kusine, som gennem mange år har opfordret mig til at komme hjem på besøg. Vi nåede lige at hilse på hinanden på hospitalet, hvor hun lå. For en uges tid efter var hun død. Et par uger efter igen døde min eneste barndoms-veninde, dernæst en dansk amerikansk kone, som jeg kendte. Så det var både vemodigt og et skæbnernes sammenspil, at jeg under mit knapt 2 måneders ophold herhjemme skulle overvære tre begravelser.“

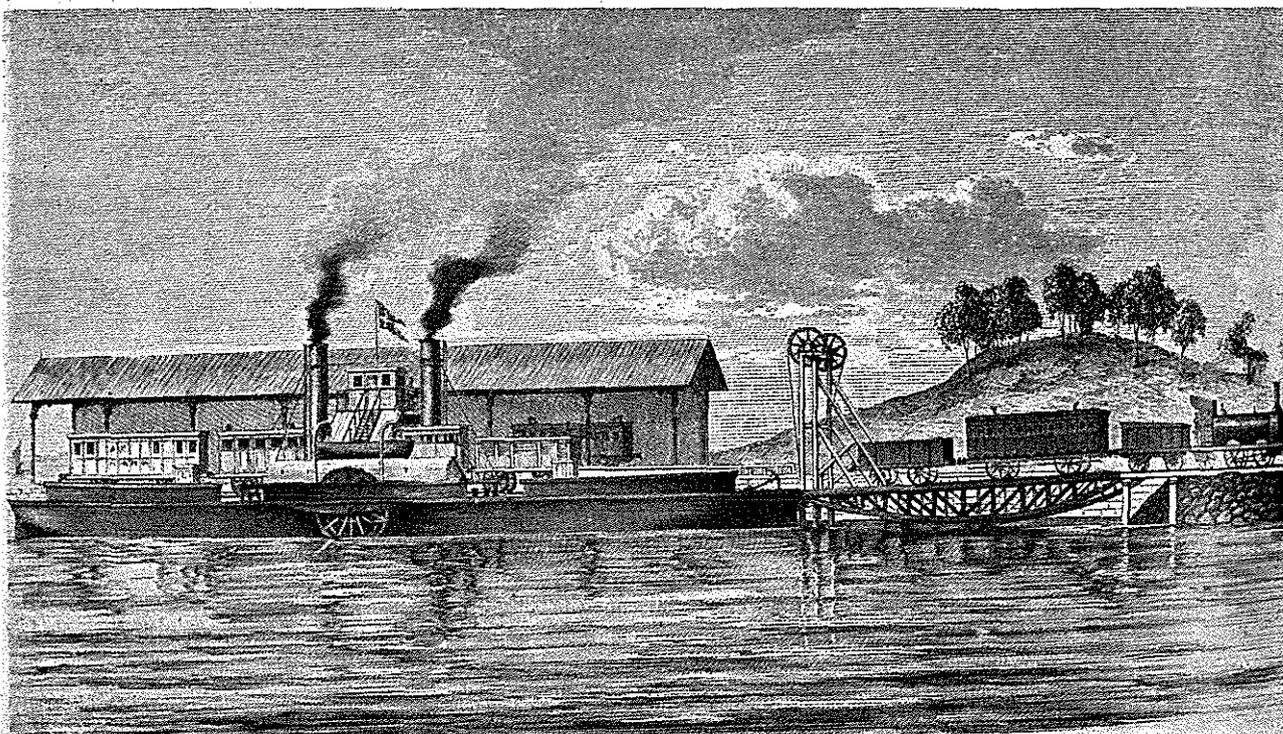
— — —
Med disse ord sluttede *kaptajn Paludan*, der herhjemme vil være bedst kendt som Thomas Paludan, sit livs „story“, der er så rig på oplevelser og skæbne, at han ville være selvskreven til at være medlem af enhver „Adventurers club“ verden over. For han er jo ikke alene manden „of the seven seas“, men også et mandens eventyr til lands. —

Når dette læses her, vil kaptajnen alt være tilbage i sit hjem i byen Naft i staten Alabama, hvor hans hustru, søn og vennekreds da spændt har ventet på at høre om hans besøg i gamle moder Danmarks hus!

Carl Østen.

KNUD E. HANSEN	
Consulting Naval Architects Marine Engineers	
Bredgade 37 - København Telegr.: DESIGN - Tel.: Pola 7018	





Jernbanevogne kører om bord på „Lillebælt“ ved Fredericia. Efter „Illustreret Tidende“ 1881.

Glimt fra Danmarks søfartshistorie XII.

„Lillebælt“ – Danmarks første jernbanefærge

Som følge af sit store havområde har Danmark et af de bedst udviklede færgevæsener i verden. På baggrund af nedenstående artikel kan det være af interesse at nævne, at statsbanerne i dag råder over jernbanefærger med et samlet hestekraftantal af 23.352. Færgeforbindelsen over Lillebælt ophørte ved Lillebæltsbroens bygning. Det sidste driftsår transporterede færgerne een million og otte tusind passagerer over Lillebælt. Danmarks største jernbanefærge er i dag „Fyen“, der har plads til 30 godsvogne eller tre hele lyntog. En ny færge på omtrent samme størrelse er for tiden under bygning i Helsingør.

JERNBANELINIERNES oprettelse i midten af det forrige århundrede gjorde hurtigt Danmark mindre. Rejselysten stimuleredes, og mængden af befordret gods steg. I Jylland indviede man i 1865 banen Vamdrup-Fredericia-Århus. I november året efter fuldendte man ruten Nyborg-Strib ved at åbne for jernbaneforbindelsen mellem Middelfart og Strib. Hidtil havde forbindelsen mellem Strib og Fredericia været besørget af smækker. Disse sejlskibe, der var i privat eje, passede dårligt til den moderne befordring i land. Smakkernes ejer havde imidlertid eneret på skibsforbindelsen mellem de to byer, hvorfor banerne i 1866 måtte afkøbe ham denne eneret for at kunne foretage forbedringer. Disse forbedringer bestod i, at man af postvæsenet lejede et par dampskibe til brug for overfarten.

Imidlertid havde man hørt om den succes, som f. eks. jernbanefærgerne ved Firth of Forth havde haft. Fremsynede mænd her i landet var af den formening, at en jernbanefærge på Lillebælt ville være den helt rigtige løsning. Allerede i 1863 var der blevet forelagt et forslag i den danske rigsdag om anskaffelsen af nogle færger. Til brug for farten over Storebælt ville

man have tre større færger, medens man til Lillebælts-overfarten mente at kunne nøjes med en færge med plads til 16 jernbanevogne. Forslaget mødte dog stor modstand og blev ikke ført ud i livet. Alligevel enedes man om at sende en kommission til Skotland for at studere færgerne dér. Kommissionen var godt tilfreds med det, den så i Skotland. Faktisk ville mulighederne for en færgeforbindelse på Lillebælt være langt gunstigere end ved Firth of Forth, hvor tidevandet gør sig stærkt gældende.

Krigen i 1864 foranledigede, at man ikke dette år kunne sætte nogen færge i ordre. I 1865 forelagde Estrup dog et forslag om bygningen af en Lillebæltsfærge af noget mindre dimensioner end den i 1863 foreslåede. Forslaget blev imidlertid heller ikke denne gang til virkelighed. I de nærmeste år efter gik diskussionen om færgen videre. En af færgens ivrigste forkæmpere var den senere generaldirektør, ingeniørkaptajn Niels Holst. Når rigsdagen endelig den 28. maj 1870 bevilgede 300.000 rigsdaler til bygningen af en Lillebæltsfærge og til anlæggelsen af færgelejer, skyldtes det ikke mindst Holsts indsats.

Hos Wigham Richardson & Co. i Newcastle bestilte

man nu en hjulfærge af ret beskeden størrelse. Det kendte skibsværft fik endvidere overdraget konstruktionen af de to broklapper, der skulle forbinde jernbanesporene i land og om bord. Færgeren, der fik navnet „Lillebælt“, havde en længde af 43 meter. Sporelængden var 38 meter. Sporene lå iøvrigt midtskibs og gav plads til 5—6 vogne. Bredden på selve skibsskroget, der var bygget af jern, var 7,9 meter, medens den over hjulkasserne var 13,6 meter. Det usædvanlige skib havde et ringe dybtgående og var næsten fladbundet. Det havde ingen master, men alligevel en ret høj overbygning. Broen lå meget højt, da jernbanevognene skulle passere under den. De to skorstene var som på flertallet af de efterfølgende danske færger anbragt uden for diametralplanet, om styrbord og om bagbord, men på hver sin side af broen. På vogndækket fandtes sidehuse, hvor der var lukafer for besætningen og toiletter. For hver ende af skibet lukkedes der af med en simpel træbom.

„Lillebælt“, der med sine to lavtryksmaskiner å 75 hk kunne opnå en højeste fart af 8 knob, skulle kunne gøre turen over bæltet på 15 minutter. Alligevel havde denne Danmarks første færge kahytter i hver ende under vogndækket. Der fandtes endog restauration og damekabinet om bord for 1. og 2. classes passagerer. Skibet var forsynet med ror i hver ende, og på broen var der to rat. Man var således ikke nødt til at svaje det rundt, før man lagde til i lejet eller var sejlet ud af det.

En vinterdag i 1872 var „Lillebælt“ færdigbygget og fik broklapperne om bord, hvorefter skibet kunne begynde turen over Nordsøen. Ude i rum sø mødte det stærk storm og blev væltet hid og did af de høje søer. Man havde et vældigt mas med de store broklapper på dækket, og besætningen troede af og til, at dens sidste time var kommet. Selv efter rundingen af Skagen fik det lille skib en hård medfart og måtte søge havn for at tage kul om bord og puste lidt ud mellem strabadserne. Skeptiske sjæle spåede efter den hårde tur „Lillebælt“ en dundrende fiasko på bæltet, medens andre hævdede, at færgeren netop havde vist sit værd under søgangen, som aldrig kunne blive værre på Lillebælt.

Den 19. marts 1872 blev „Lillebælt“ sat ind i overfarten og fik stort set succes. Til at begynde med var det kun meningen at sejle godsvogne over, men snart fik færgeren også personvogne om bord. Iøvrigt måtte passagererne under overfarten ikke opholde sig i vognene. Så meget stoledes man heller ikke på „Lillebælt“!

I begyndelsen rangeredes vognene til og fra borde ved hjælp af trosser, men da broklapperne efter nogen tids forløb blev forstærket, foregik rangeringen ved hjælp af et lokomotiv. For ikke at risikere brand om bord som følge af gløder fra lokomotivets fyr brugte man i flere år en såkaldt „færgenvogn“ som mellemled mellem vognene og lokomotiverne. En sådan færgenvogn bestod af to jerndragere, der anbragtes på to boggiere. Nu bruges oftest almindelige jernbanevogne som mellemled.

Ret hurtigt steg godsforsendelserne med færge over Lillebælt. I 1872—73 steg godsmængden med 30 procent i forhold til året forud. I 1873—74 steg den med 100 procent af, hvad den havde været i 1871—72. Da man nåede frem til 1882, havde færgefarten nået en godsmængde, der var tredoblet i forhold til godsmængden efter de to første års drift. I det nævnte år overførtes således 678.954 centner gods og 149.734 rejssende.

„Lillebælt“ viste sig snart at være for lille i forhold til de krav, der stilledes til den, hvorfor man lejede en damper som aflastning for den. I 1877 blev der dog på rigsdagen givet bevilling til bygningen af et søsterskib til „Lillebælt“. Den nye færge, der fik navnet „Fredericia“, blev bygget i Tyskland.

Danmarks første færge fik en meget lang karriere, idet den kom til at gøre tjeneste i henvend 50 år, hvorefter den blev ophugget i 1922. —wig.

Nyt fra Progress

Underdirektørerne Hans Rasmussen og Ove Am-sinck er udnævnt til direktører i dampskibsselskabet „Progress“. De to nye direktører danner nu selskabets direktion sammen med skibsreder Marius Nielsen.

Svendborg Kork Redningsveste

Model nr. 7

(Kork og nylon) er leveret til næsten alle danske nybygninger i 1950.

★

Modellen opfylder betingelserne i den nye konvention.

★

Forlang nærmere oplysninger eller demonstration.

Svendborg Korkvarefabrik

SVENDBORG

Telefon 2573 og 1560

Afd. i København: Classensgade 13
Øbro 643 - Valby 9018

Dansk Møbelplade- & Finérifabrik

AKTIESELSKAB

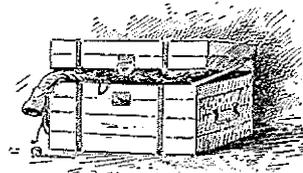
★

ODENSE

KØBENHAVN

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Hvorfor hedder det „tons“?

På kong Hans' tid blev mange skibe bygget specielt til fragt af vin fra Frankrig. Vinen blev transporteret i tønder (på engelsk „tuns“), og man målte et skibs kapacitet efter det antal tønder, det kunne have om bord. Et skibs tonnage beregnes i dag efter dets kubik-kapacitet, og ordet „tons“ er sikkert uledt af „tuns“.

Der er penge i havet.

For nogen tid siden fandt en Gilleleje-fisker, der skar en nyfanget torsk op, en 10-øre med årstallet 1905 i fiskens bug. Fiskeren undrede sig over, hvordan noget sådant kunne ske. Jeg vil gætte på, at en gammel skipper har smidt mønten i vandet for at få vind i sejlene. I gamle dage var det nemlig skik at smide penge i havet for at formilde vejruderne.

Hård skibskost og en ny konkurrence.

„Udkig, hvad laver De i det civile liv?“ spurgte orlogskaptajnen.

„Jeg fisker,“ lød svaret.

„Hvis De under arbejdet er lige så doven som her i marinen, vil jeg påtage mig at spise alt, hvad De kan fiske på een dag.“

„Det var ikke så rart, for jeg fisker sten!“

Der udsættes en bogpræmie for den bedste saltvands-historie til næste nummer.

Tjære-Jack.

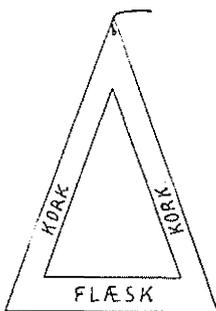
Nogle læsere har spurgt, hvorfra navnet „Jack Tar“ stammer. Det var kælenavnet for matroserne i de gamle engelske orlogsskibe og betyder „Tjære Jack“. Første del af navnet er en forkortelse af ordet „jacket“. Matroserne havde for vane at smøre både jakke og benklæder ind i tjære for at gøre dem modstandsdygtige over for vind og vand, da man ikke den gang kendte til olietøj. Af den grund kaldtes en engelsk matros for „Jack Tar“.

Ved De det?

Over halvdelen af alle de arter af hvirveldyr, der findes i verden, er fisk.

Albatros-fangst.

I forrige nummer fortalte kaptajn Drasbæk i sine erindringer om albatrosfangst med triangel. Jeg er ikke overtroisk og mener ikke, at albatrosserne huser druknede søfolks sjæle. Alligevel synes jeg, der er noget tiltalende i den hos mange gamle sømænd indgroede uvilje mod at gøre de stolte havfugle fortræd. Jeg håber derfor ikke, at nogle laver triangelen efter, når jeg her bringer en tegning af den i formindsket udgave.



De lange skibsnavne.

I januar-nummeret spurgte jeg, om nogle af læserne kendte et dansk skibsnavn længere end „Kronprins Frederik Carl Christian“ (30 bogstaver). Jeg har opsnuset, at der på Jacob Holms værft i 1839 blev bygget et skib for Melchior med et 31 bogstaver langt navn. Det hed „Prins Frederik Christian af Danmark“. Hr. O. Kure fra Assens fortæller om en brig med navnet „Prinds Christian Frederik af Danmark“ (32 bog-

staver). Fra Jens Hansen, Marstal Museum, har jeg fået et brevkort, hvor der fortælles om et skib, der i 1811 var hjemmehørende i Marstal. Det hed „Froken Birte Henriette Raben Lewetzau“. Det er på 33 bogstaver, og Birte er endda uden h. Er det rekorden?

Svenskerne forstår det.

Den svenske orlogsfåde havde igennem mange år et sejl-skoleskib ved navn „Jarramas“. Da flåden for et par år siden fik to nye sejl-skoleskibe, blev den gamle fregat lagt op. Hvis det havde været i Danmark, var skibet sikkert blevet ophugget, sådan som det er tanken med „Jylland“. Hele to svenske byer ville imidlertid bevare „Jarramas“ som et minde om sejl-skibstiden. Karlskrona løb af med sejren og skibet. „Jarramas“ vil nu ligge i havnen som et nationalt minde og en turistattraktion.

Bølle-mors Havn og Hønsbroen.

Vor lille konkurrence om betydningen af ovenstående navne har givet resultat. Museumsinspektør Henningsen mener, at navnet „Hønsbroen“ har forbindelse med skikken at hønse, d. v. s. give penge eller drikkevarer, når man som ny indtræder i en livsstilling eller passerer et bestemt sted for første gang, sådan som det for var tilfældet f. eks. ved Kullen. Hr. Henningsen mener, at orlogsgasterne tidligere blev tvungne af kammeraterne til at give en „omgang“, hvis de ikke ville „døbes“ ved at blive smidt i vandet, når de for første gang passerede broen over til Holmen. Hr. Carlo Larsen i Søborg mener, at broen har navn efter en hønsestige, som den havde en vis lighed med på grund af de påskruede „revler“, som vi kender dem fra en landgang. Af samme mening er forøvrigt ordbogsmagister Bom. Om „Bølle-mors Havn“ siger Carlo Larsen, at den er opkaldt efter en enke, der ejede et værtshus i omtalte havn. Hun kaldtes „Bølle-mor“, fordi hun kunne klare de værste bølleoptøjer. Bølle-mor regerede omkring 1910—12. — Jeg har talt med flere fagfolk om „Hønsbroen“, og de mener ikke, nogle af forklaringerne om denne er den rigtige. Navnet stammer iøvrigt helt fra Chr. V's tid. Da hr. Larsen har besvaret begge spørgsmål, skal han have lov til at vælge en bog fra „Vikings“ Forlag som præmie. Besvarelser modtages stadig med glæde.

A propos „somandens salmebog“.

Sidste gang fortalte jeg, hvorfor en mursten til skuring af dæk kaldes „somandens salmebog“ eller „holy stone“. Der findes et lille engelsk vers om samme emne:

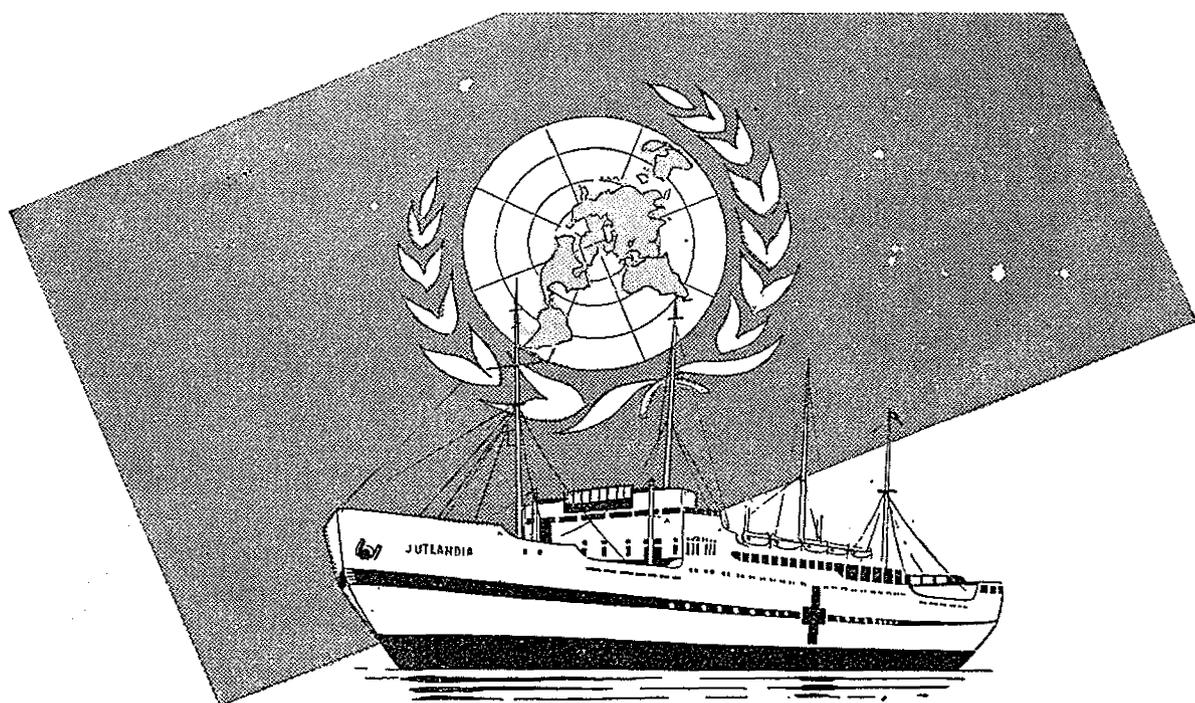
Eight bells were struck, poor Jack awoke
Before the dawn of day had broke,
And mustered round the capstan he
Picked up a holy stone and bent his knee.
He bent his knee but not in prayer
But cursed the man who sent him there.

Fra mustingskaller til terrazzogulve.

„Dansk Fiskeritidende“ fortæller, at en ung mand fra Løgstør har fundet på en metode til at anvende knuste mustingskaller til fremstilling af terrazzogulve.

At slå glas.

Hvorfra stammer denne skik? Jo, den skyldes, at man i gamle dage havde timeglas om bord på sejl-skibene. Glassene løb ud hver halve time, og når de vendtes, lod man skibsklokkene lyde. Iøvrigt slår man på engelske orlogsskibe 16 glas nytårsaften kl. 24 i stedet for 8.



SEMTEX

DÆKSBELÆGNING

OG

DUNLOPILLO

MADRASSER



DUNLOP RUBBER CO. A/S

VENNEMINDEVEJ 30

KBH. Ø.

„Jutlandia“'s ombygning til hospitalsskib

- en dansk bedrift

Et besøg om bord og en samtale med direktør BERG

Ved OTTO LUDWIG



Direktør Axel Berg.

Den 11. november 1934 afleveredes fra Nakskov Skibsværft et smukt 2457 brt motorskib til Ø.K. Skibet, der i dåben havde fået navnet „Jutlandia“, vakte ved sin fremkomst stor beundring. Det var bygget til Lloyds højeste klasse og opfyldte alle de krav, der kunne stilles til et moderne fragt- og passagerskib. Det er forsynet med syv vandtætte skodder, som alle er ført op til øverste dæk, og der er dobbelt bund i hele skibets længde. Maskineriet består af to 5-cyl. B. & W. dobbeltvirkende totakts dieselmotorer, der tilsammen udvikler 8000 ihk. Farten er 16-17 knob.

Passagerapteringen var den mest moderne og gav mulighed for den bedst tænkelige komfort. I de forløbne år har det elegante skib bragt tusinder af passagerer over Atlanten og har vist det danske flag med hæder i fremmede havne.

Den 25. oktober 1950 ankom „Jutlandia“ til Nakskov skibsværft for at blive forvandlet til hospitalsskib, og i de sidste måneder er alt, hvad der gjorde skibet til et flot 1. klasses hotel taget i land. I stedet har en hær af dygtige ingeniører og arbejdere frembragt et fuldt moderne, sejlene hospital, hvis kvalitet ikke overgås noget sted i verden. Udvendig var skibet let kendeligt for de tusinder af københavnere, der i januar i år besøgte det i Frihavnen. Skibets normale grå maling var blot erstatet med en skinnende hvid, på hvis baggrund var malet store røde kors. Indvendig derimod er „Jutlandia“ slet ikke til at kende igen.

„Vikingen“ aflagde kort tid før skibets aflevering som hospitalsskib besøg på skibsværftet i Nakskov for at følge arbejdet på nært hold. Ca. 500 mand arbejdede over alt i skibet for fuld kraft. Det var tydeligt at se, at enhver lagde kærlighed i arbejdet, og at dette havde deres fulde interesse. Som direktør Berg sagde til os under en samtale dernede: „Hvis noget skulle laves om, og det er der jo altid noget, der skal, ved et arbejde som dette, protesterede arbejderne med den

begrundelse, at det ville sinke færdiggørelsen af skibet“.

„Det var jo en noget usædvanlig opgave for et dansk skibsværft dette her?“

„Ja,“ svarede direktøren. „Vi måtte jo studere alt det materiale, vi kunne få fat på og så iøvrigt bruge fantasien. Jeg var ganske vist en tur til Amsterdam for at samle impulser ved at bese et hospitalsskib, som var beliggende dér. Skibet var lidt af en skuffelse, idet det nærmest var et kombineret lazaret- og transportskib.“

„En amerikansk komité har jo besøgt „Jutlandia“. Hvilket indtryk fik De af amerikanernes besøg?“

„De var stort set tilfredse med indretningen. Blot syntes de, at skibet var alt for godt til kun at rumme 250 patienter. Til at begynde med var det nemlig kun meningen at medbringe 50 reservekøjer. Det amerikanske besøg resulterede i, at vi fik endnu 50 køjer om bord.“

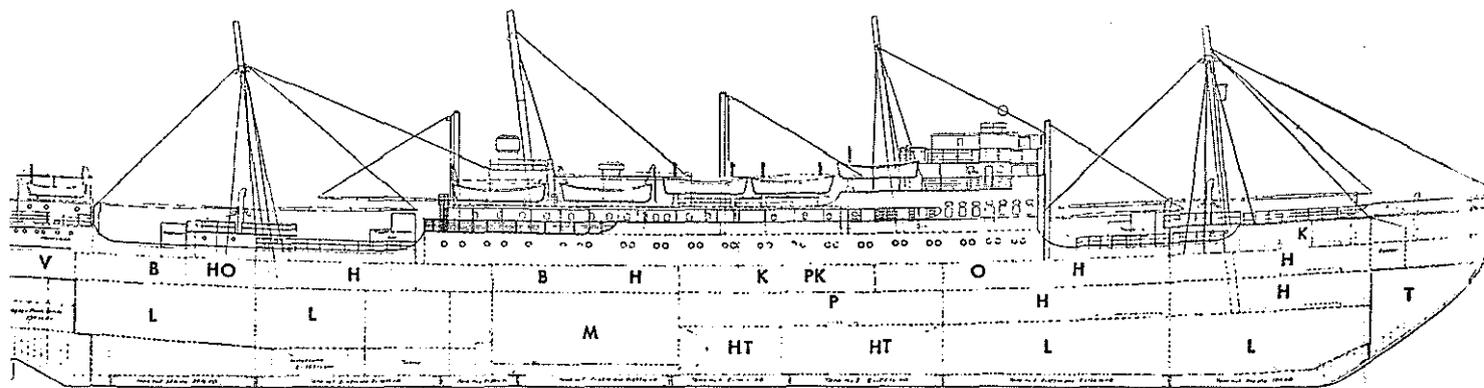
„Under besøget om bord lagde vi mærke til, at nogle af køjerne var omtrent dobbelt så brede som de øvrige?“

„Ja, det er nogle af sengene i den kirurgiske afdeling. De er beregnet til patienter med f. eks. gibsbandager, som kræver stor sengeplads. Køjerne er iøvrigt ophængt således, at de bevæger sig eller rettere holdes vandret, når skibet svinger om længdeaksen. Der er en sammenklappelig stol og en bakke til hver seng.“

„Hvilke hovedlinier har man fulgt ved ombygningen?“

„Man har bestræbt sig på ikke at ødelægge for meget, så skibet til sin tid hurtigst muligt kan føres tilbage til sin gamle skikkelse. Det inventar, der ikke skal bruges under „Jutlandia“'s tjeneste som hospitalsskib, opbevares nu i land til senere brug.“

Mens „Jutlandia“ sejlede som fragt- og passager-



B: Besætning (bagbord), H: Hospital, HO: Hospital for officerer, HT: Højtanke, K: Kabys (bagbord), L: Last, M: Maskinrum, O: Operationsstuer (styrbord og bagbord), P: Proviantrum, PK: Proviantkølerum (styrbord) T: Tank.

EVERCOLD

Automatisk-elektriske
KØLEANLÆG

for
ethvert formål

EVERCOLD-KØLEANLÆG
installeret i

M/S JUTLANDIA

DANSK KØLEINDUSTRI A/S

Fabrik og hovedkontor:
Vesterbrogade 116, Kbhvn. V. C. 8132 - 8133 - 8134

Kontorer og udstillinger:
Vesterbrogade 1, Industribygningen, Kbhvn. V. C. 15244
Banegaardsgade 36, Aarhus. Telefon 1255

Thomas Beck

SKIBSKØJER OG SENGE
i alle Udførelser

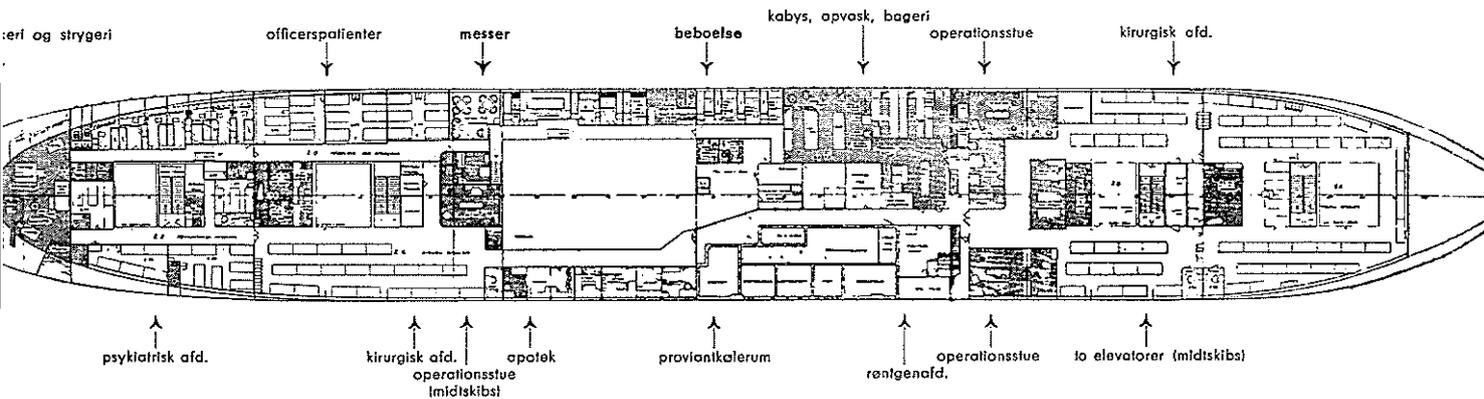


ODENSE
Telf. 2741



NAKSKOV SKIBSVÆRFET

NAKSKOV · DANMARK



Plan over 2. dæk.

skib, var det sjældent i ballast, og når dette skete, bestod ballasten af sand. Nu er lastrummene omdannet til hospitalsafdelinger, og proviant og inventar — selv om der er nok af det — giver langt fra skibet den nødvendige vægt. Før at få skibet til at ligge dybt nok spekulerede man derfor en overgang på at bringe 20.000 fyldte tønder om bord som ballast, da en løs sandballast over et længere tidsrum ikke er så god. Man fandt dog frem til en anden og bedre løsning, fortæller direktør Berg. Man har støbt 460 tons beton på øverste dæk.

Hvis vi betragter skibet forfra fra øverste dæk, ser vi først ligkapellet, der på grund af den voldsomme varme, man kan komme ud for ved Sydkorea, er indrettet som fryserum. Der vil her være en konstant temperatur af minus 10 grader. Køleanlægget hertil er leveret af „Evercold“, der også har leveret ti enkelte køleskabe med hvert deres maskineri til brug andre steder i skibet. På samme dæk foran for broen er i hver side anbragt to af de store cementblokke, medens to af skibets elevatorer her er anbragt midtskibs. Passagerapteringen er omdannet til beboelse for skibs- og hospitalsbesætning. Pladsen er udnyttet mest muligt. Kun ekspeditionschefen og enkelte andre har enkeltkamre. Andre har dobbeltrum, men størstedelen må bo i 4-mands-kamre. Skibshospitalet (det oprindelige) bibeholdes uændret på øverste dæk om styrbord. Agten for badedækket er de øvrige to ballastblokke anbragt om styrbord og bagbord. Midtskibs er nedgangen til skibets tredje elevator anbragt. Foran for luge 5 er strygeri og vaskeri anbragt. Desuden er skibets normale vaskeri bibeholdt og udvidet. Vaskemaskinerne er leveret af Georg E. Mathiasen.

Hovedparten af hospitalet er placeret på 2. dæk, hvor 171 af de 201 patienter vil få deres senge. Forude er kirurgisk afdeling placeret. Normalt vil der være plads til 62 patienter. En anden del af den kirurgiske afdeling agter om styrbord vil normalt have sengeplads til 21 patienter. Tandklinikken er anbragt på 2. dæk om bagbord. Om styrbord er en af de mange vagtstuer anbragt. Foran for bageriet om bagbord er placeret en operationsstue, et steriliseringskammer og et depot. I den modsatte side er endnu en operationsstue beliggende. Operationsstuerne er forsynet med særlige lamper, der ikke giver skygge. Disse lamper er leveret af Simonsen & Weels Eftf., der blandt mange andre ting også har leveret operationsborde til lungekirurgisk og almenkirurgisk afdeling, elektrokirurgiske diatermiapparater, iltelte, anæsthesiapparater og an-

dre kirurgiske instrumenter. Til steriliseringskammeret har A/S Petersen & Wraae leveret formalinovn til handsker o. l., instrumentautoklaver, instrument- og fadkogere, formalindesinfektionsovn til madrasser o. l. samt flere andre ting.

Kabys og bageri ligger placeret om bagbord som hidtil, men er blevet betydeligt udvidet, så de kan klare den store belastning, et sådant hospital kræver. Inventaret er begge disse steder det mest moderne, der kan fremskaffes. De elektriske komfurer er af A/S Vestas fabrikat. Plasticallerkener og plasticopper er praktiske ting i et skib som dette. Disse ting er leveret af Baad & Winthers Eftf., der også har leveret rustfri etagemadspande og andet rustfrit service. Naturligvis har man også glas og porcelænsservice om bord. Det er fra Glasmagasinet i København. Ud for kabysen er bygget en garage for madvogne. Om styrbord er placeret en røntgenklinik, hvis anlæg er af Siemens Røntgen A/S. Til klinikken hører et særligt depot til opbevaring af de mange film. Agten for klinikken er placeret forskellige kølerum. Det oprindeligt installerede køleanlæg af Sabroes fabrikat er udvidet til den dobbelte kapacitet. Anlægget består nu af 2 Sabroe kulsyrekompressorer, hver med en kapacitet på 4000 kal./timer med dertil hørende kondensatorer, refrigeratore, kølevands- og brinepumper. Af sikkerhedshensyn er alle rørledninger til de forskellige kølerum krydsforbundne således, at hvert af de to kølemaskinerier kan anvendes til afkøling af store proviantrum. Af større proviantrum om bord er der et kødrum på 27 kubikmeter, et grøntrum på 24, et grøntrum på 33 og et frugtrum på 22 kubikmeter. Alle disse rum har en temperatur af minus 6 grader Celcius. Kølerummet for fisk, der er 14 kubikmeter, holder en minustemperatur af 4 grader. Endelig er der endnu to kølerum à 16 kubikmeter med en minustemperatur af 7 grader.

Ud for den kirurgiske afdeling agter findes endnu en operationsstue og et rum for sterilisering. Lidt længere agter findes vaskerum. I den modsatte side findes hospitalsafdelingen for officerer. Der er her plads til 18 patienter. Agten for næste vandtætte skod findes den psykiatriske afdeling om styrbord med plads til 20 patienter. Om bagbord er der beboelse for besætning. Helt agter findes vaskeri og strygeri. Over hele skibet findes iøvrigt højttalere. Dette anlæg er leveret af Dansk Radio A/S. Under alle forhold gælder det om at gøre opholdet om bord så behageligt som muligt både for patienter og besætning, hvorfor man har

**HELGOLANDSVÆRFTETS
METALAFDELING
HELSINGØR**

Leverandør af
letmetal-redningsbåde til
JUTLANDIA

*

Lystbåde af letmetal i alle størrelser
og modeller

Indhent tilbud

Telefon Helsingør 1475

M/S „Jutlandia“ der er afsejlet som
moderne hospitalsskib i FN's tjeneste
har installeret

GEM

**VASKERI-anlæg OG
SERVICE-OPVASKE-
MASKINER**

GEM maskiner foretrækkes i den moderne skibsfart
på grund af den store kapacitet og driftssikkerhed.

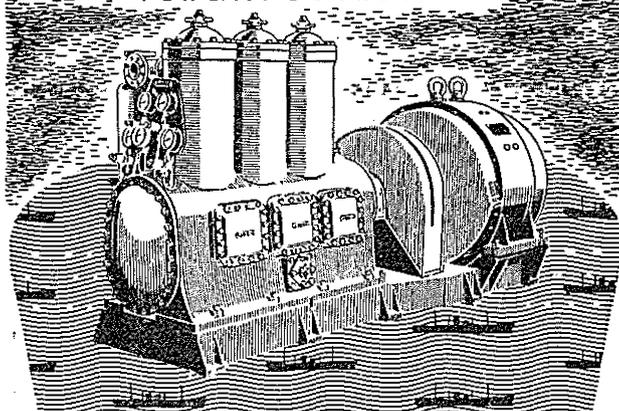
Aktieselskabet

Georg E. Mathiasen

— den danske vaskeri-maskinfabrik

Vordingborggade 12 . København Ø . Tlf. Central 9043

**MARINE KØLEANLÆG
FOR LAST OG PROVIANT**



**FREON - KLORMETYL - AMMONIAK
OG KULSYRE ANLÆG**



SABROE KØLDE
til alt og alle.

SABROE

AARHUS TLF. 370 . KØBENHAVN C. 9842

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

AMALIEGADE 63 . KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 7282

FABRIK: ELEKTROMEKANO A/S

KRISTALSTYREDE
RADIOTELEFON & RADIOTELEGRAF
SENDERE

RADIOMODTAGERE

RADIOPEJLAPPARATER

EKKOLOD ANLÆG

RADAR ANLÆG

KOMMANDO HØJTTALER ANLÆG

SALG * FABRIKATION * SERVICE

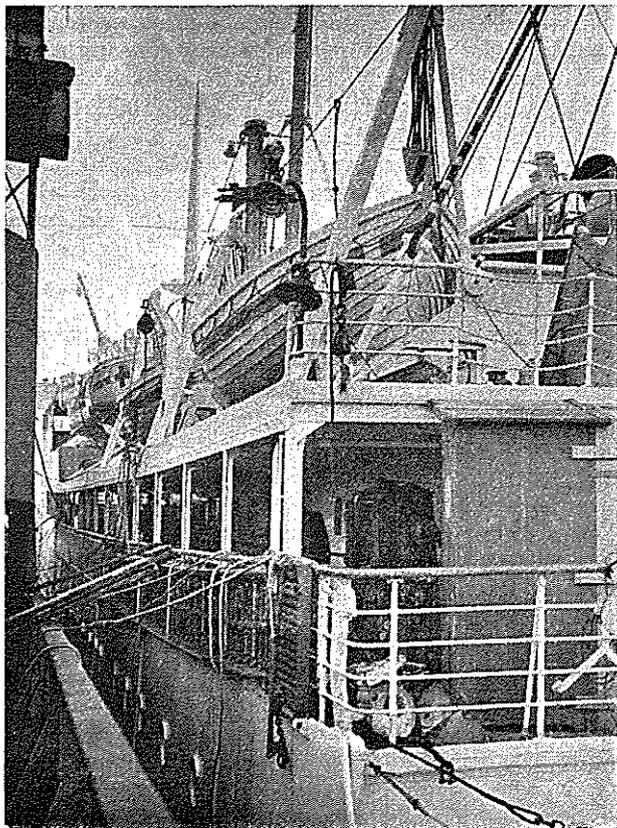
lagt vægt på at skaffe både ventilation og varme. Der skal et kraftigt anlæg til for at opvarme de store rum. Både varme- og ventilationsanlæg er leveret af De fornede Jernstøberier.

For at transportere patienterne ned til 3. dæk må man benytte elevatorerne, der iøvrigt er af Thomas B. Thriges fabrikat. Disse elevatorer er store nok til at kunne rumme bærer, der ligger ned. Afsondret helt forude på 3. dæk er epidemisk afdeling placeret. Der vil sikkert blive god brug for den på de himmelstrøg, hvor „Jutlandia“ og dens besætning skal udføre deres barmhjertighedsgerning. Afdelingen har normalt plads til 28 patienter. Længere agter på samme dæk er medicinsk afdeling placeret. Til denne og til neurologisk afdeling har Camillus Nyrops Etabl. leveret hospitalsudstyr og kirurgiske instrumenter. Afdelingen har plads til 52 patienter. Når man tager reservekøjerne i brug, må disse anbringes over de ordinære på samme måde som disse. Der er iøvrigt god plads også til disse køjer. Samtlige køjer er leveret af Thomas Beck i Odense. I køjerne er der dejlige, bløde Dunlopillo-madrasser. Dunlop Rubber Comp. har ialt leveret 413 af den slags madrasser. De er lavet af rubber-foam.

Til hver køje hører iøvrigt en redningsvest bestående af korkstykker samlet med nylon-liner. Vestene, der er fra Svendborg Korkvarefabrik, er i stand til at holde en persons hoved oven vande ved bevidstløshed.

„Jutlandia“ har naturligvis sit eget apotek med en mængde forskellige medicinalvarer. Det er beliggende agter om styrbord på 2. dæk. Til dette har A/S Petersen & Wraae leveret forskelligt udstyr.

Mange steder i skibet er der Semtex gummigulve,



Et virvar af elektriske kabler var i de sidste dage for afrejsen lagt over lonningen for arbejdets afslutning.



Det røde kors på en af aluminiumsbådene males op.

ialt 1900 kvm. De er leveret af Dunlop Rubber Comp. Særlige steder er gulvene beklædt med fliser fra P. Monberg. Dansk Møbelplade- & Finerfabrik i Odense har leveret møbelplader. Også waresite, det særlige slidstærke og hårdføre plasticmateriale fra Søren Bording, har fundet stor anvendelse om bord. Der er ialt brugt 400 kvm. af dette stof om bord.

På bådedeck er ophængt ialt ti redningsbåde, hvoraf den ene er en aluminiumsredningsbåd på 24 fod. De fem af roredningsbådene er også af aluminium og er som motorbåden fremstillet af Helgolandsværftets Metalafdeling i Helsingør. Bådene er iøvrigt ophængt i moderne tyngdekraftsdavider, der gør det muligt at udsætte dem på meget kort tid ved blot at fjerne en stoppebolt.

„Jutlandia“ har også fået nye dampføddepumper og hydroforpumper om bord. Hvidt er den farve, der dominerer om bord på skibet både indvendig og udvendig. Malingen indvendig er leveret af Aage Weihe i København. Mens vi er ved det indvendige, kan det nævnes, at det store sadelmagerarbejde om bord er udført af Bernh. Petersen, Nakskov. Da „Jutlandia“ skal væk i lang tid uden mulighed for at komme i dok, er det vigtigt, at begroning af skibsbunden reduceres til et minimum, hvorfor bunden er bestrøget med „Navitex“ af Hempels fabrikat.

Det skal nævnes, at man har sparet lige ved en kvart million kroner på hospitalsudstyret, der i forvejen var meget billigt leveret, idet flere firmaer ikke har beregnet sig nogen avance.

„Jutlandia“ kom hertil en kulsort morgenstund og lyste op som en lysets engel på Øresunds bølger. Også derude i Østen vil det smukke skib om natten være badet i projektørlys. Ingen bomber må ramme dette skib. Gid held og lykke må følge det på dets færd, menneskeheden til gavn og Danmark til ære!



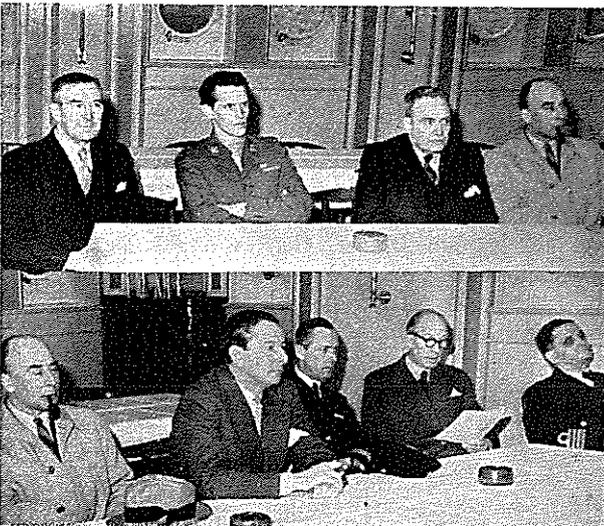
←
Overlæge Winge
forklarer en af
hospitalsafdelin-
gernes indretning.



→
Fra venstre
ingeniør Nyrop,
reservelæge Movin
og reservelæge
Trolle Schultz.

Glimt fra

„JUTLANDIA“



Fredag den 19. januar var der pressemøde om bord på „Jutlandia“, hvorfra vi bringer en række billeder. Direktør Aage Schoch redegjorde indgående bl. a. for økonomien. Der har høvet sig røster om, at honorarerne er sat meget højt for en del af personellet om bord. Sagen er imidlertid den, at skibsbesætningen foruden den normale løn får et krigsrisikotillæg på 20 kr. pr. døgn i krigszonen. For de fleste af lægernes vedkommende gælder det, at fortjenesten herhjemme er større, end den vil blive om bord. Under direktør Schochs redegørelse for økonomien spurgte en journalist, hvordan forholdet ville være mellem en matros og en sygeplejerske. Direktøren svarede omgående og til de øvrige tilstedeværendes munterhed: „Jeg kan forsikre, at der overhovedet ikke bliver noget forhold mellem de to parter. Dertil er pladsen for kneben“. Da så journalisten fortsatte: „Jeg mente økonomisk set,“ blev munterheden endnu større.

Orienteringen blev givet pressen i skibets spisesalon. Man kunne her overbevise sig om, at hospitalsbesætningen får meget lidt plads til rådighed i fritiden, idet de 91 mennesker kun har spisesalonen og rygesalonen til deres rådighed ud over de tæt besatte lukaf'er.

Der var almindelig enighed blandt de besøgende om, at Nakskov Skibsværft ved ombygningen af skibet har udført et meget fint stykke arbejde. Endnu var ikke alt på plads, og hele besætningen vil derfor få nok at gøre på rejsen til Japan, hvor man vil være fremme i slutningen af februar.

Ekspeditionschefen og de forskellige læger havde nok at gøre med at forklare de fremmødte om skibets indretning og var helt udmattede af den megen fotografering. Alle om bord glædede sig iøvrigt til at komme ud i Østen og arbejde.

Mandag den 22. januar foretog kongeparret, tronfølgerparret og prins Axel et uofficielt besøg om bord på hospitalsskibet og blev vist rundt bl. a. af kaptajn



▲
Man påhører di-
rektør Schochs re-
degørelse. På det
øverste billede ses
som nr. 3 og 4 fra
venstre direktør
Berg fra Nakskov
Skibsværft og hjer-
nespecialisten pro-
fessor Busch. På
nederste billede ses
som nr. 2 og 3 fra
venstre overlæge
Tage Kjær og over-
læge Winge. —
Yderst til højre
ses ekspeditions-
chefen, komman-
dør Hammerich.

←
Overlæge Tage
Kjær i operations-
stuen for lungekir-
urgi. Den lave
loftshøjde er et
handicap for den
hoje herre.



← Et glimt fra hospitalsskibets kontor, hvor der allerede for afrejsen herskede voldsom travlhed.

Kontrup. Senere på eftermiddagen afholdtes en afskeds gudstjeneste i Holmens Kirke, hvortil et par tusinde mennesker mødte. Holmens provst, dr. theol. Michael Neiiendam, prædikede og sluttede med disse ord: „Under Røde Kors' tegn går I ud i barmhjertighedens tjeneste. Gud give jer lykke og gode råd, sin nådes lys jer tilsende“.

Gudstjenesten sluttede med, at skibets præst, pastor Jørgen Schultz, bad for skibet og dets fremtid, hvorefter forsamlingen stående sang „Mægtigste kristne“.

Dagen efter tog københavnerne afsked med skibet og dets besætning. Repræsentanter fra Marineforeningen og soldaterforeningerne forærede „Jutlandia“ et splitflag og et Røde Kors-flag. Fra F. N.'s informationskontor fik man foræret et F. N.-flag. Endelig holdtes taler af udenrigsministeren, universitetets rektor og ekspeditionschefen, hvorefter „Jutlandia“ lagde fra kaj til tonerne af nationalsangen.

„Vikingen“ ønsker hele besætningen et succesrigt togt.



← Kommandør Hammerich i journalisternes krydsild af spørgsmål.



↳ Direktør Schoch redegør for hospitalsskibets ombygning, medens overlæge Kjær rækker ud efter en flaske på bordet. Til læsernes beroligelse kan vi oplyse, at flasken kun indeholdt tomatketchup, og at billedet er et fotografisk trick.



↳ Et kig ned i hospitalsafdelingerne på 2. og 3. dæk. Lugerne til lasten var fjernet, mens man tog forskelligt materiel om bord fra vogne i land.



Instrumenterne i lungekirurgisk operationsstue studeres.





GLASMACASINET

NØRREVOLDGADE 12

KØBENHAVN

LEVERANDØR AF GLAS OG PORCELÆN TIL SKIBSBRUG

NYROP

112 Aars Virke udtrykt i 112 Ord.

Leverancer af Varer til Hospitalsbrug, til Lægers Konsultationsværelser eller Bandager til Lindring af Syges Lidelser er en Tillidssag. Paa dette Princip grundlagde Camillus Nyrop i 1838 sit Etablissement, det ældste Specialfirma i sin Art i Danmark, og i samme Aand blev det fort videre gennem Generationer.

Udover almene kirurgiske Instrumenter, Operationsborde etc. har Firmaet leveret Udstyr til talrige

Specialafdelinger Landet over, senest til Hospitalskibet „Jutlandia“, hvis neuro-kirurgiske Afdeling staaer som et Mønster for det nyeste og bedste paa dette Omraade. En stor Del af Instrumenterne er af A/B Stille-Werners Fabrikat, kendt for deres Soliditet, Effektivitet og Elegance, og en anden ikke mindre væsentlig Del er fremstillet paa Firmaets egne Værksteder.

CAMILLUS NYROPS ETABLISSEMENT NYROP & MAAG ^A/_S

København - Odense - Aarhus

Mine oplevelser PÅ DE SYV HAVE

Kaptajn Drasbek fortæller. V

Ved OTTO LUDWIG

FISKERIET var en af vore bedste fritidssysler, og så havde det jo den fordel, at vi næsten altid havde frisk forsyning af fisk. Var vi andre glade for fiskene, var vor kok meget utilfreds, hver gang vi stillede med en ny forsyning. Skønt vi selv rensede fangsten, syntes han, at den gav ham for meget arbejde. Han nøjedes blot med at feje komfuret af og smøre det ind i fedt, hvorefter han stegte direkte på det. Vi blev lidt vrantne over kokkens ligegyldighed. Da vi ville gøre vrøvl til ham i kabyssen, greb han en kniv og ville til at spide os. Det holdt vi naturligvis ikke af, hvorfor han fik en under næsen, så han tumlede ud på dækket. Da han atter kom på højkant, forsvandt han hen agter. Vi troede nu, at alt var i orden, men mens vi stod og drøftede „slaget“ forude, kom en jernkofilnagle susende gennem luften mellem benene på os. Nu var der kun eet at gøre: Vi gik til skipperen og forlangte kokken afmønstreret.

I stedet for den fiskeforagende kok fik vi en tysker om bord. Han var sejlet agterud fra et andet skib, men var meget dygtig. Af en lille rest af f. eks. ærter, hvide bønner, salt kød eller flæsk samt skonrogger, som han altsammen gav et lille opkog, lavede han den herligste crackerhasch. Det var noget, der kunne glæde en matrosmave på den tid. Pålæg var der ikke noget af den gang. Selv ikke et lille stykke ost fandt vej til bakken. Trods alt var vi glade foruden. For vi levede stort set godt og havde det bedste forhold til officererne.

Vi var imidlertid atter klar til at sejle efter et ophold på 85 dage. Vi havde losset lasten og indtaget ballast ved egen hjælp, og vi hev nu ind på begge kæder og blev liggende for det ene anker og 30 favne kæde. Alt foregik til chanty-sange som f. eks. „Call all hands to man our capsel“ og „Sally Brown“. Da vi var færdige, afventede vi landbrisen, som gerne følger ved solnedgang. Den skulle tage os til søs. Da vi hev kæden ind, viste det sig, at der ikke var noget anker på tampen. Røring-sjæklen var på en eller anden mystisk måde rigget ud. I stedet gjorde vi reserveankret klar til brug senere.

Og så gled vi ud hilst af besætningerne på de andre ankerliggere. „Gute Reise“, „good passage“ og „bon voyage“ lød det fra skibene. Til Punta Arenas fra St. José er der 90 danske mil, en distance på størrelse som tværs over Nordsøen. Vi ankom til vort bestemmelsessted i Costa Rico efter 8 dages sejlads. Lige over for Punta Arenas ligger en ø med god sandstrand. Der ville skipperen gerne op med skibet for bundrensning. Det var imidlertid vanskeligt for ham at få tilladelsen til at sætte skibet op på øen, da den benyttedes som koloni for straffefanger. Under forhandlingerne henviste skipperen til, at vor skibsbund var så stærkt be-

groet, at vi ville få en meget langvarig rejse til Europa, hvis vi ikke kunne komme af med begroningen. Han fik imidlertid tilladelsen, og vi blev alle mand sendt ned i lasten at lempe ballasten for at give skibet slagside ind efter. Varpankre blev bragt i land og gravet ned til fortøjningerne. Da alt var klart, halede vi ind på plads med højvande. Efterhånden som vandet faldt, rensede vi bunden.

I ballastbatter med sand var der tændt bål, hvorover talg blandet med mønje og zinkhvidt blev kogt. Blandingen blev så smurt på bunden i flydende tilstand. Vi kunne rense helt ned til tre meter. Da vi var færdige med begge sider, havde vi skrabet adskillige tons „rocks“ af, hvilket ville betyde større fart for skibet.

Vi styrede op efter Punta Calobra, hvor vi ankrede på den store havbugt så nær ved kysten som muligt. Der var hverken by eller skibe her, og vi belavede os på en kedelig tid. Da vi senere kom i land, viste det sig, at der lå nogle spredte huse inde bag træerne. Et vandløb løb ud i havet her. Ad dette kom lægterne med lasten, gult farvetræ (forsteak). Træet bestod af nogle lange, knudrede stykker, som vi ofte måtte save over for at få plads til dem.

Vor eneste fornøjelse inde i land var at lave konkurrencer om, hvem der kunne pille de fleste kokusnødder af træerne. En gang, mens vi var bedst i gang med vort tidsfordriv, kom en flok indfødte og gjorde vrøvl. Men vi beholdt da det, vi havde plukket og sejlede ud med det i skureprammen. Lastningen gik planmæssigt (altså af farvetræet), og da den sidste længe gik om bord, stod en mand op på den. Han og træet blev hevet helt til bloks, hvorefter der blev råbt: „Three cheers for the last one: „Hip-hip-hurrah — —!“ Sådan plejede vi altid at gøre i sejskibstiden, både ved lastning og losning.

Vi sejlede nu ud på reden, hvor vi fik vand om bord i tønder, hvorefter vi stak til søs med stævnen sydefter mod Cap Horn, som vi passerede for god vind. Efter at være kommet ind i sydost-passaten i Atlanterhavet, gik vi i gang med at male rær og rigning. Sejlene stod støt her i passaten, og det var derfor let at komme til at arbejde til vejrs.

I frivagterne havde vi det godt her om bord på „Ocean“, fordi besætningen havde mange interesser fælles. Kortene var jo slidt op, og vi skar i stedet terninger ud af træ og spillede med dem. På den måde svandt det efterhånden i slopkistens tobaksbeholdning. Endvidere fik vi tiden til at gå med at sy hvide huer til eget brug. De lignede nærmest dem, murerne går med, men skyggen havde et kækere udseende. Iøvrigt var klædedragten meget enkel her i passaten. Vi var kun iført det allernødvendigste. Vi malede også marine-

billeder. Vi havde om bord en svensker ved navn John. Han var dygtig til at tegne skibe, som vi derefter selv satte farver på. Der blev ligefrem konkurrence om, hvem der kunne gøre det bedst. Vi syntes fancy, at resultatene var glimrende. Med hensyn til fancy-arbejde lavede vi også en hel del. Vi lavede falderebsknob, „rosen“, plattings, måtter og andre ting. Hvad den ene ikke kunne, kunne en anden. På den måde lærte vi af hinanden.

Vi drev også sport om bord. Vi arrangerede bryde- og boksekampe. Som boksehandsker brugte vi to par vanter. Hvad mon nutidens skibs-idrætsklubber ville sige til et sådant udstyr? Og så var der naturligvis lystfiskeriet. Vi balancerede ud på forgrejerne, hvor vi fiskede bonitos og hestemakreller. De fiskedes ved hjælp af en krog med en hvid klud på. Når kluden svævede hen over vandet, troede dyrene, at det var flyvefisk på vingerne. Fangsten opbevarede vi i sække. Når en sæk var fuld, smed vi hele indholdet i vandet og begyndte forfra. Kun få gange spiste vi noget af denne fangst.

En af de helt store oplevelser om bord på long-traderne var synet af et andet skib på nært hold. Man må huske på, at vi i løbet af ca. et halvt år kun mødte tre andre skibe. Hver gang højste vi så flaget, stillede os op på fordækket og råbte tre hurra for „the outwardbounder“ eller „the homewardbounder“, alt efter som det nu passede. Især hvis det var en landsmand, følte man noget uforklarligt indvendigt.

Lørdagene var noget for sig selv. Så blev der taget en uges proviant ud af de store jerntanke. Før disse lukkedes til, tændtes et tællelys inde i dem. Dækslerne blev skruet på og avispapir klistret over. Når ilten var opbrugt inde i tankene, slukkedes lyset, og på den måde kunne provianten holde sig i årevis. Resten af lørdagen gik med rengøringsarbejder o.l. Den helt store dag var imidlertid søndagen. Så blev vi alle kaldt ud agter, hvor der vankede en velvoksen snaps. Ja, stor var den, men den skulle også række en hel uge.

Da vi kom i nærheden af Azorerne, begyndte det at blive småt med provianten. Kartoffler havde vi ikke haft i et par måneder, og de tørrede kartofler var det også skrælt med. Da det stod med østlige og flove vinde, begyndte skipperen at ønske sig en damper på prajehold. Der var nemlig en ting, der gjorde frisk proviant ønskelig — saltvandsbylde, som for længe siden havde holdt deres indtog. De gjorde til stadighed 2—3 matroser uarbejdsdygtige. Endelig en dag så vi en damper med kurs imod os, og vi satte signaler om proviant.

Vor styrmand kom hen for og pillede et par af de magreste ud af besætningen. Jeg kom ikke i betragtning; desværre vil jeg næsten sige, for da vort fartøj kom over til damperen, var dennes passagerer flinke til at fire ølflasker i liner ned til gutterne. Vi kunne mærke det på de magre, da de kom om bord igen. Men også blandt os andre var stemningen høj. Der var mange dejlige sager i båden: Ærter, bønner, frisk kål, kartofler og et stort stykke kød. Vore tænder løb i vand. Gryden blev sat over ilden, og en liflig duft af kødsuppe bredte sig over skibet. Den dejlige mad var det bedste middel mod saltvandsbylde. Også citronsaft (lime juice) var et helt rigtigt middel. Få kan vel forestille sig, hvad den friske proviant betød for os. Kun folk, der selv har sejlet på de lange rejser med

sejlskibe, eller som har trasket i ørkenens brændende sol uden proviant, kan have en idé om det.

Efter en del stille kom frisk vind, og „Ocean“ begyndte at røre på sig. Vi anløb Falmouth for ordre. D. v. s. vi fik ordren om at gå til Le Havre uden for havnen af lodsen. Efter en tur på 151 dage fortøjede vi i dokken i Le Havre. Inde i land tog vi logi forskellige steder. Sammen med fem andre slog jeg mig ned i det engelske „Sailors Home“. Om morgenen mødtes vi om bord for at mønstre af på det tyske konsulat og derefter for at nyde en drink til afsked. Efter afmønstringen gik jeg ned om bord for at hente min køjesæk. Jeg havde jo gjort tjeneste som stortopsgast, og jeg havde derfor et merlespiger, som var skibets ejendom. Jeg gik hen agter til l. styrmand for at sige farvel og samtidig aflevere merlespigeret. Det var blankt som sølv, da det jo altid var en sømands største stolthed at kunne fremvise sit redskab blankt. Styrmanden svarede: „Det kan De beholde, Anders, for De har gjort et pænt stykke arbejde.“ Derpå gav han mig en flot anbefaling med „sehr gut“ som alle tre karakterer.

Det var den 27. april 1896.

Nogen tid senere kom jeg til Thisted og meldte mig straks efter som elev på navigationsskolen i Ålborg. Jeg fik logi lige over for skolen hos nogle prægtige mennesker for kun 30 kroner om måneden. Efter endt eksamen i juli 1897 fik jeg hyre som 2. styrmand med s/s „Octa“ af Århus. Vi sejlede i stadig kreaturfart på ruten Vejle-Horsens-Kolding-Hamburg og tilbage igen med stykgods.

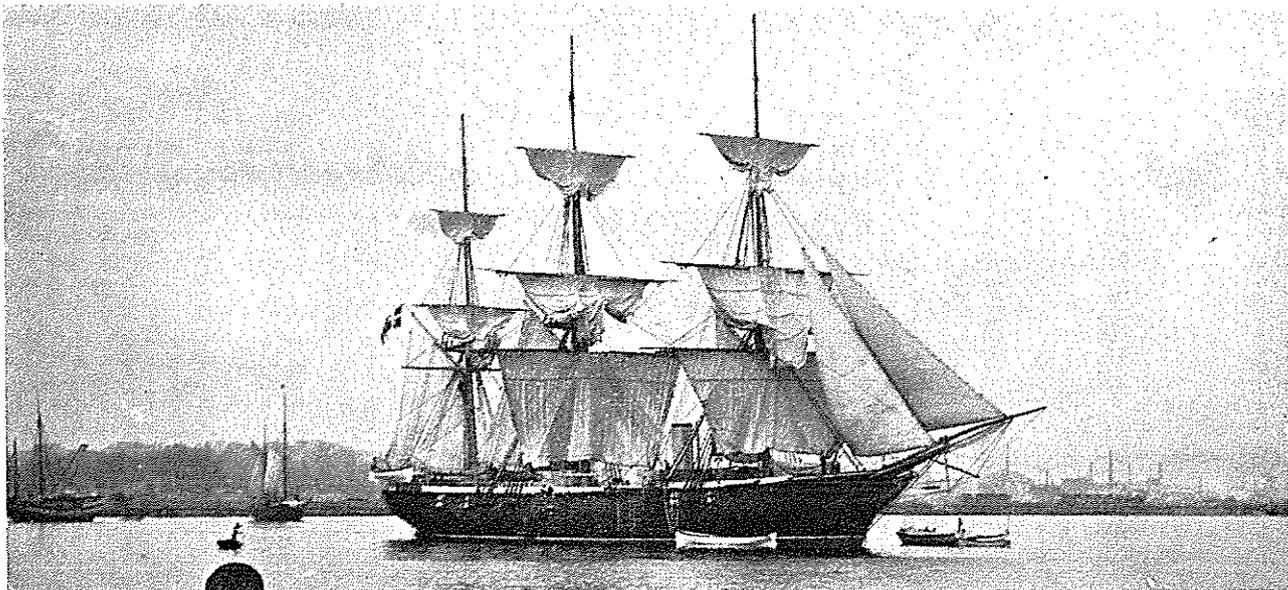
Jeg skulle have min orlogstjeneste overstået og blev beordret til at møde på Orlogsværftet den 16. april 1898. Vi fik logi, mine kammerater og jeg, om bord i fregatten „Jylland“ og kom på den traditionelle 6 ugers eksercerskole. Efter denne kom jeg med til tilrigningen af „St. Thomas“, „Dagmar“ og „Fyen“. Navnlig det sidstnævnte skib frembød et skønt skue for øjnene af en sømand. Det var hvidmalet uden bords, og dets tre master rejste sig majestætisk mod himlen. Når den havde alle råsejlene sat, tog den sig endnu bedre ud.

Dagen kom, hvor der skulle udtages mandskab til korvetten „Dagmar“, som lå ved Dokøen. Vi stillede op i to geledder inde på land. Efter ordre fra chefen, kommandør Bardenfleth, udtog næstkommanderende, Messerschmidt, og båds mændene dæksbesætningen til de forskellige job. Jeg fik tjansen som stortopsgast sammen med to andre menige og overmatros Davidsen. Vi måtte gøre vagttjeneste i storemærs eller i ryggen med to mand på hver vagt under hele rejsen. Krydstoppen blev udelukkende ordnet af kadetterne, som måtte holde trit med os andre. Både hvad angik bjergning af sejl og nedrigning af ræer på krydstoppen.

Om bord på „Dagmar“ fik jeg skibsnummer 320 og kom på dronningens kvarter. Sammen med syv andre matroser kom jeg i fjerde matrosbakke med overmatros Hansen (senere Færstrup) som baksformand.

Vi gik til søs ved skruens hjælp, men da vi kom ud i Øresund og havde sat sejl, højste vi skruen op. Den benyttedes iøvrigt kun under manøvrerne ud og ind af havn, eller når det var tvingende nødvendigt. Skruen højstes op ved hjælp af taljer, en til hver side. Vi løb den op langs dæk til musik fra vort orkester.

Rejsens mål var Lissabon via Dartmouth. Vi skulle



Korvetten „Dagmar“ ud for nordre toldbod i København.

med til 400-års-festen for Vasco da Gama. Vi kom fint til Dartmouth. Herfra og til Lissabon var der et par dage, hvor vi måtte stikke alle tre reb i mærssejlene. Der var nogle få lægdsrullefolk, der ikke kunne tåle mosten og blev søsyge. Men ellers gik alt planmæssigt. Efter en fin rejse ankom vi til Lissabon, hvor en mængde europæiske krigsskibe præsenterede deres landes flag til ære for Portugal. De fleste af dem var sejlskibe med hjælpeskruer.

Festdagen kom, og den portugisiske konge gik om bord i hver enkelt orlogsmænd. Han kom langs siden i en stor robåd med 20 roere ved årerne. Selv stod han midtskibs i en lille kabine. Vi manede ræer til hans ære i lighed med de andre skibes besætninger. Da han gik fra borde, blev der salutteret. Der var en evindelig kanonnade. Den mindede om et vældigt søslag, og byens huse rystede i deres grundvolde. Samtidig med skydningen flagedes der med det portugisiske kongeflag på stortoppen. Om bord hos os var hejsningen af flaget overdraget overmatros Davidsen og jeg, der sad i store bramsaling.

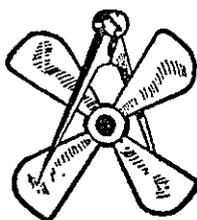
Vi lå i Lissabon en uge, men havde kun landlov een gang, om søndagen, hvor vi var inde for at se på skønhederne. De var jo kommet på tærne i anledning af festlighederne, og det vrimlede med skønhed ved havnen og på gaderne. En dag, mens vi lå hernede, var jeg ved at komme galt af sted om bord. Sammen med en kammerat havde jeg bakstørn. Jeg stod ved

kabyssen og fik stegen serveret på en blikbakke. Idet jeg fik den, sagde jeg for mig selv: „Det er jo kun et kødben“. Men død og djævel! Bag mig stod skibssergenten og var i dårligt humør. „Det skal De komme til at fortryde, 320,“ sagde han med et bistert udtryk i ansigtet. Jeg mente egentlig ikke noget særligt med min udtalelse, men skibssergenten ville absolut til chefen. Der skulle rigtig laves ballade, og jeg regnede så småt med et par dage i brummen.

Vi kom altså op til chefen, hvor også næstkommanderende og skibslægen var forsamlet i sagens anledning. Men mærkeligt nok blev det ikke til noget med opholdet i brummen. „Standretten“ gav mig medhold, og der blev tildelt mig to 2-punds dåser blodbudding som erstatning. Det var jo en uventet afgørelse af sagen. Sikkert også for skibssergenten!

Sidste dag i Lissabon blev der holdt afskedsfest for officererne og deres bekendtskab med damer. Agterdækket blev overtrukket med solsejl, og også ned langs siderne blev der dækket af med presenninger. Endvidere pyntedes der op med signalflag. Som prikken over i'et blev dykkerdragten blæst op og stillet ved rattet. Menukortene, som kunne få tænderne til at løbe i vand bare ved tanken, var iøvrigt skrevet af Ivan Kondrup. — Men det var jo en officersfest. Vi andre følte os nærmest som „manden på risten“.

I næste nummer: Brand i land og med skønnert til Island.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven
Den kommunale Elektroinstallatørprøve, samt Højspændingsprøven.
Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)

BANGKOK BOMBAY BUENOS AIRES CALCUTTA CANTON CAPE TOWN CEBU DAIREN DAVAO DURBAN HARBIN

SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABAGO TELUK ANSON TIENSIN TOKYO TSINGTAO VANCOUVER B. C.

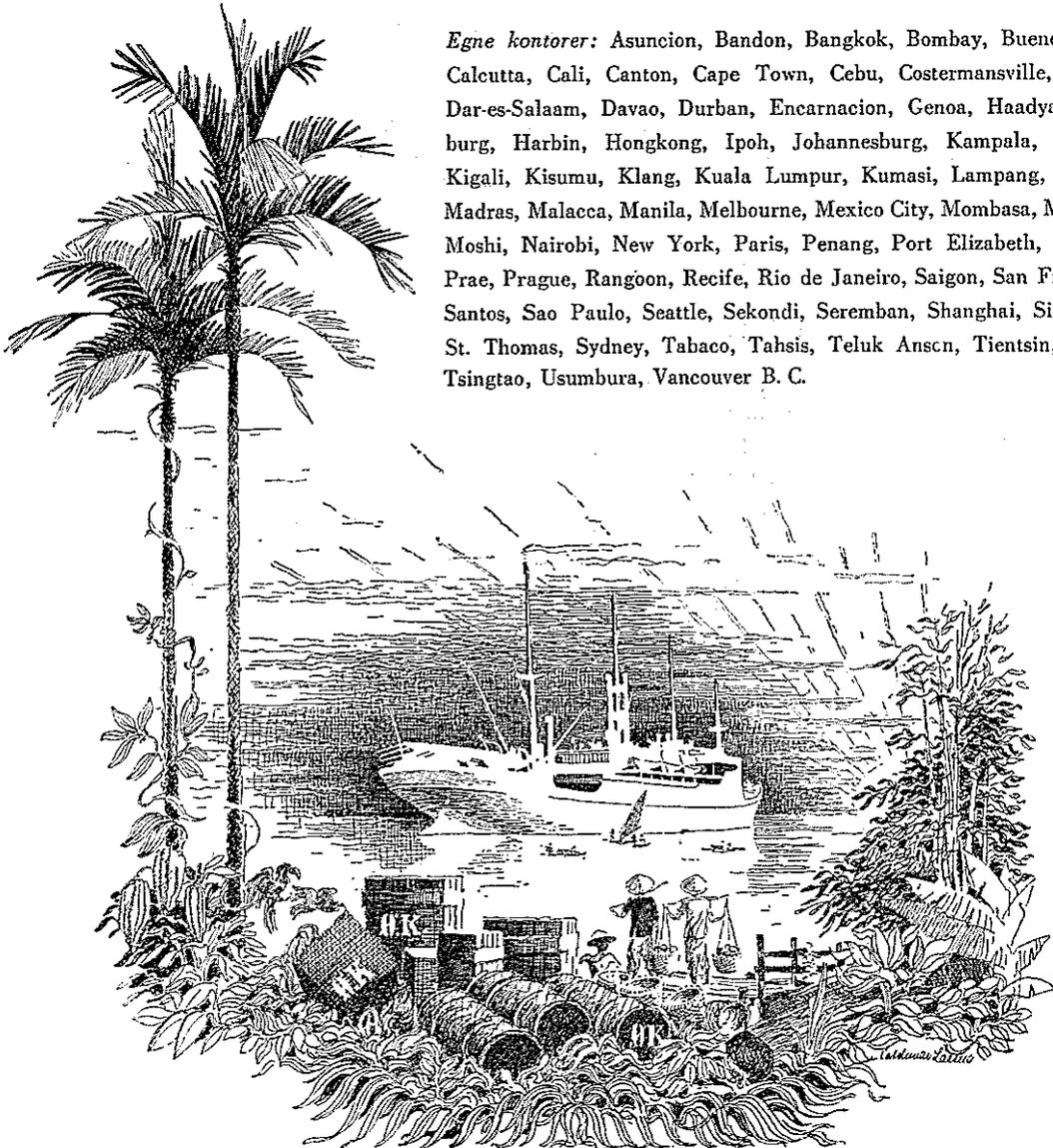
HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter.
EXPORT oversøisk af europæiske varer.

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, Sydamerika & Kanada.

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Burma, Malaya, Thailand (Siam), Indo-Kina, Philippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zeeland, New York, Vestindien, Centralamerika og Nordamerikas Pacifikkyst samt fra Amerika til det fjerne Østen.



Egne kontorer: Asuncion, Bandon, Bangkok, Bombay, Buenos Aires, Calcutta, Cali, Canton, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dairen, Dar-es-Salaam, Davao, Durban, Encarnacion, Genoa, Haadyai, Hamburg, Harbin, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lampang, London, Madras, Malacca, Manila, Melbourne, Mexico City, Mombasa, Montreal, Moshi, Nairobi, New York, Paris, Penang, Port Elizabeth, Posadas, Prae, Prague, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Seattle, Sekondi, Seremban, Shanghai, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tabaco, Tahsis, Teluk Anscn, Tientsin, Tokyo, Tsingtao, Usumbura, Vancouver B. C.

SAO PAULO SAIGON RECIFE PORT ELIZABETH : EGNE KONTORER : RANGOON PENANG MEXICO CITY MELBOURNE

Plastic erobrer skibsfarten

VI lever midt i en plastic-tid. Det meget omtalte materiale, som har fået sit store gennembrud efter den sidste krig, finder anvendelse til næsten alt muligt. Plastic er blevet mode. Nogle vil endog hævde, at det er blevet en epidemi. Om nogle år vil denne sikkert have raset ud. Dermed er ikke sagt, at plastic-stofferne så vil være gledet ud af sagaen. Til den tid vil de blot have fundet deres rette anvendelse, og på bestemte områder vil de sikre sig en fast position.

Man kan ikke tale om plastic som eet ganske bestemt stof. Der findes 30 forskellige materialer af dette navn under 4 gange så mange firmanavne. Det er iøvrigt en ret udbredt misforståelse blandt ikke-fagfolk, at plastic er et helt nyt stof. Celluloid, der faktisk er en slags plastic, blev opfundet for 87 år siden, medens bakelit, der også er en art plastic, er over 50 år gammel.

Det er ikke formålet med denne artikel at bringe en indgående videnskabelig forklaring om de mange plastic-arter. Det skal blot nævnes, at plastic-stofferne inddeles i to hovedgrupper, nemlig de varmfaste og de varmefasteløse materialer. De førstnævnte, hvorimellem bl. a. kan nævnes bakelit, forbliver hårdt efter fremstillingen og lader sig ikke påvirke af varme. Den anden gruppes stoffer, der bl. a. tæller celluloid og nylon, bliver bløde ved opvarmning, men stivner atter, når de afkøles.

I maj måned 1950 kunne Ø.K. og Naskov Skibsværft præsentere et nyt skib, motorskibet „Mombasa“, hvor hele passagerapteringen var udført i plastic. „Mombasa“ var det første skib i verden, hvor noget sådant var gjort. Det plastic-stof, der var benyttet her om bord, går under navnet *warerite*. Det var benyttet til skodder, døre, panelet, bordplader o. s. v. både i saloner, kamre, badeværelser og maskingang. Da „Mombasa“ i slutningen af 1950 var i dok i København, havde „Vikingen“'s medarbejder lejlighed til at bese skibet indvendig på ny. Det smukke *warerite*-udstyr bar ikke det mindste spor af at have været i brug i mere end et halvt år. Iøvrigt vil Ø.K. sikkert anvende stoffet om bord på alle fremtidige

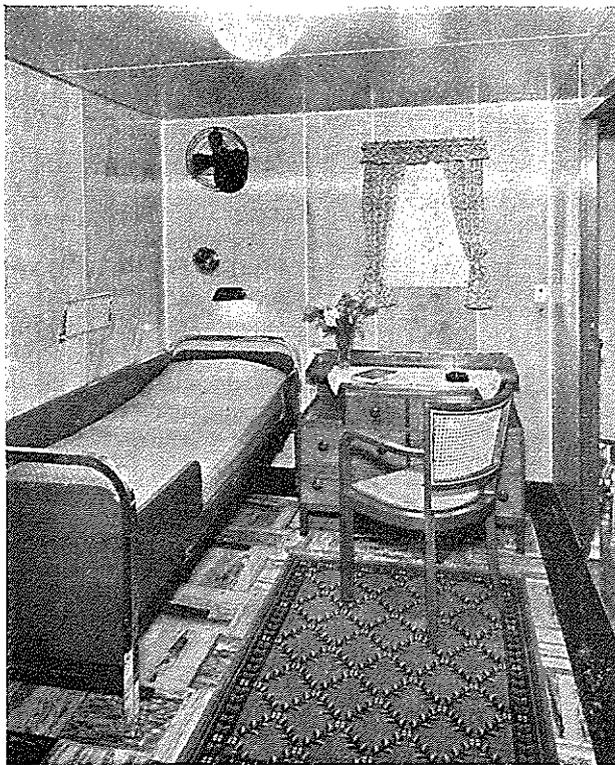
nybygninger. Herhjemme er *warerite* også blevet anvendt fornylig ved bygningen af D. F. D. S.' nye 3000 tons motorskib „Birkholm“.

Og hvad er så *warerite* for noget?

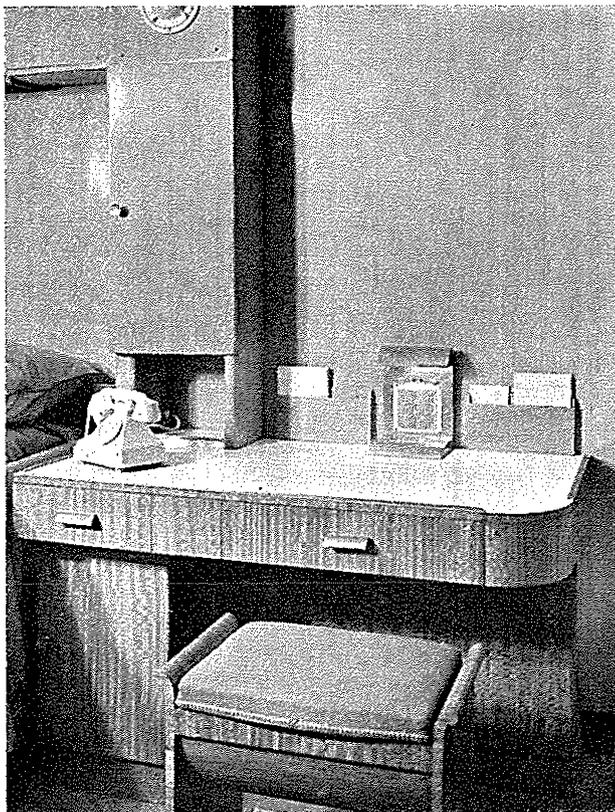
Warerite hører til den varmebestandige (thermo-hærdende) hovedgruppe blandt plasticstofferne. Stoffet yder således en meget stor modstandsdygtighed over for varme. Det er så nær det brandsikre, som noget materiale til det bestemte brug, *warerite* har, kan komme. Dets varmebestandighed illustreres bedst ved at fortælle, at en bordplade af *warerite*, hvorpå lægges en brændende cigaret, ikke tager den mindste skade af den hårde behandling. Endvidere er materialet meget modstandsdygtigt over for syrer og alkalier. På en bordplade eller bardisk af *warerite* vil man derfor aldrig kunne se grimme pletter efter spildt vin og spirituosa. Stoffet har en meget stor overfladehårdhed — selv i sammenligning med metaller. Det er f. eks. aluminium meget overlegent i denne henseende. *Warerite* er i forhold til vægten uden tvivl det mest ridsefaste materiale, der findes. Stoffet, der iøvrigt ikke er nogen årsunge, har i 14 år været anvendt til pulter og skranke i et par københavnske banker, hvor det har været udsat for en ikke helt blid behandling. Bankens personale har været godt tilfreds med det.

Inden for skibsbygningen er der navnlig eet spørgsmål, der har interesse, når det gælder brugen af forskellige stoffer, nemlig vægtspørgsmålet. Det kan i denne forbindelse nævnes, at *warerite* ikke vejer det halve af det ellers så vægtbesparende aluminium. En anden fordel ved det omtalte plastic-stof er, at det skønhedsmæssigt ikke står tilbage for træsorterne. Det kan leveres i alle træets naturlige farver. Vigtigt om bord i et skib er det også, at det er meget let at holde rent. For skibe i tropisk fart er det af stor betydning, at materialet kan modstå insektangreb. F. eks. kommer termitterne til kort under forsøg på at fortære *warerite*.

Warerite er et laminat. Derved menes et lagvist opbygget produkt, der fremstilles således, at de forskellige lag er bragt til at gå op i hinanden på en sådan måde, at den oprindelige struktur er for-



Fra et af passagerkamrene om bord på „Mombasa“. Hele apteringen er udført i *warerite*.

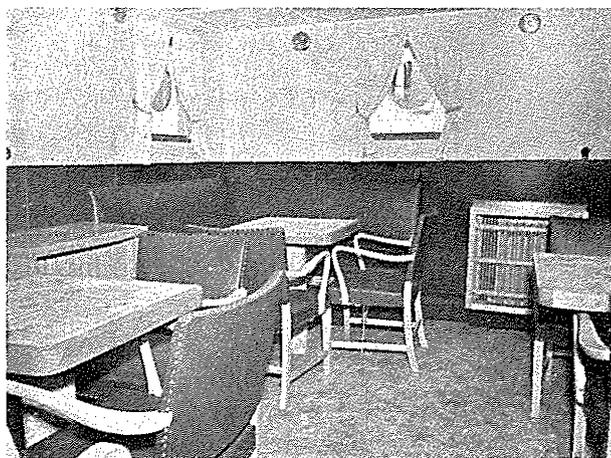


Cremerfarvet bordplade af warerite i 1. classes kahyt om bord på „Queen Mary“.

svundet og et hårdt, massivt og ensartet materiale fremkommet.

Selv om warerite ikke er noget helt nyt materiale, forsøger man stadig at forbedre og udvikle det. I Bakelite Limited's laboratorier i London har man i 1950 afsluttet arbejdet med en ny teknik, der gør det muligt at bringe naturtræsfinér, tegninger og akvareller til at indgå i warerite på samme måde som fotografieret eller trykket træaring, mønster o. s. v. Iøvrigt vil man i årene frem over kunne vente nye warerite-materialer, der vil kunne få betydning i skibsbygningen.

„Alt dette kan være meget godt!“ vil nogle af læserne sikkert sige. „Men hvad er prisen for al denne



Fra mandskabets salongen om bord i „Birkholm“. Også her er averteringen udført i warerite.

herlighed?“ Ja, i anskaffelsespris er warerite noget dyrere end træ. I det lange løb vil det imidlertid vise sig at være billigere, fordi det ikke kræver nogle vedligeholdelsesudgifter. Man undgår f. eks. helt og holdent lakering, maling og polering. En anden ting, der må tages med i betragtning, er, at warerite er et arbejds- og tidsbesparende materiale.

Mange af de store udenlandske rederier er også gået ind for brugen af warerite om bord. Dette gælder f. eks. Cunard White Star Line. Om bord i „Mauretania“, „Queen Mary“ og „Queen Elizabeth“ er materialet anvendt i baderum, i svømmebassinernes omklædningskabiner og som bordplader i kahytter og barer. Det samme er tilfældet om bord i Canadian-Pacific Liniens „Empress of Canada“. Den tid er sikkert ikke fjern, hvor alle større, nybyggede skibe nyder godt af det bestandige plastic-stof. —wig.

Et blodigt kapitel i vor søfarts historie

Ministeriet for handel, industri og søfart har udsendt et lille hefte med titlen „Fortegnelse over krigsforliste og krigshavarerede danske skibe 1939—1949“. Det er blodig Danmarks-historie, der fortælles i en kort og koncentreret form.

I fortegnelsen er kun medtaget sådanne tilfælde af forlis eller havari, som direkte er en følge af krigen. Både fiskeskuttere og større handelsskibe er medtaget. Der bringes en kronologisk fortegnelse over forlisene og havarierne i og uden for danske farvande med angivelse af stedet for ulykken, ulykkens art og årsag og antal omkomne. Som det første krigsforliste skib under den anden verdenskrig er opført fiskefartøjet „Nordstrand“ af Skagen. Dette skib gik tabt som følge af en minesprængning eller en torpedering den 4. september 1939 i Nordsøen. Der var 4 omkomne. Derefter findes noteret 718 andre tilfælde af forlis eller havari som følge af krigen. Nr. 719 er damperen „Ivar“ af København, der minesprængtes den 24. oktober 1949, hvorved 5 danske søfolk mistede livet. Indtil den 5. maj 1945 forliste eller havarerede 601 danske skibe. Ud for nogle af skibene findes bemærkninger om, at de senere er blevet hævet, eller at de blev overtaget af tyskerne. For flere af skibenes vedkommende kendes hverken dato for forlis, årsag til eller sted for dette, da man i disse tilfælde ikke kender til nogen af delene. I fire tabeller gives endvidere oplysninger om samlet tab af menneskeliv og skibe under hjemmeflåden og under udeflåden, tab af menneskeliv som følge af havari samt det samlede tab ifølge de tre første tabeller. Slutelig bringes en alfabetisk fortegnelse over skibene samt tre kort, hvorpå stederne for forlisene er afmærket.

Fortegnelsen, hvis pris er kr. 8,50, forhandles gennem Søkartarkivet i København. Det lille stykke dybt alvorlige Danmarks-historie fortjener at kendes af alle danske.

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe

Store Kongensgade 49 . København

Telf.: 1243 - 12443 - 12843

Telegr.-Adr.: Danskfransk

Nyt fra Tyskland

Nobiskrug-værftet i Rendsborg kunne kontrahere 5 motorfragtere, hver til 500 brt (900 tdw) for dansk regning, medens et andet værft i Sydslesvig, *Husumer Schiffswerf* fik ordre til bygning af et motortankskib på 200 brt til firmaet D. D. P. A. i København. *Kremerværftet* i Elmshorn (Holsten) fik af samme rederi ordre til bygning af en motortanker à 500 brt (620 tdw). Skibets hoveddata er følgende: Længde 53,5 m, bredde 8,85 m, dybgang 3,3 m. En dieselmotor af 500 hk giver skibet en hastighed af 10,5 knob. Leveringen sker inden årets afslutning.

Norske eksportordrer til Vesttyskland.

„Bremer Vulkan-Vegesack“ (Weserfloden) har kontraheret tre lignende skibe, motortankere à 11.000 brt (16.500 tdw) fra norske rederier. Det drejer sig om Sigurd Herlofsen A/S, Oslo, Rederi Pulp A/B, Oslo, og A/B Dahlen, Gøteborg, der har bestilt disse skibe hos det fremragende vesttyske tankskibsværft. Der bli-

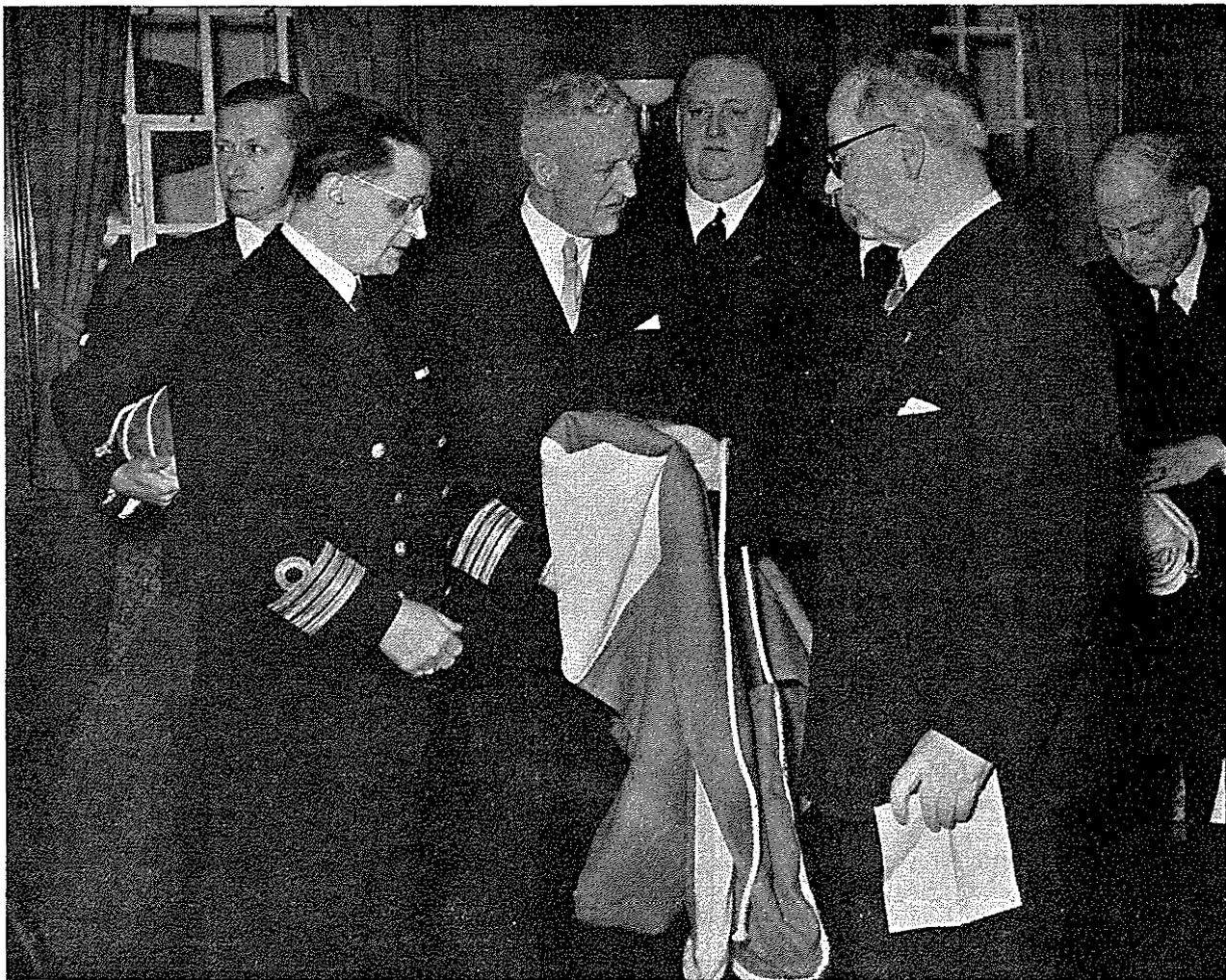
ver indbygget MAN-motorer af 6500 hk, der garanterer en hastighed af 14,5 knob. Leveringen sker inden juli 1952.

S/S „Jens Toft“ til D/S Jutlandia, København.

S/S „Jens Toft“ er blevet sat i fart under D/S Jutlandia's flag. Skønt skibet er nyt, har det dog allerede et bevæget liv bag sig. 1944 blev skibet som et „Hansa“-enhedsskib à 5200 tdw betilt af tyskerne på Odense Skibsværft, men ikke færdigbygget. Ved krigens afslutning overtog Danmark skibet og fik det færdigbygget på Ålborg Skibsværft. „Jens Toft“ er forsynet med oliefyrr og sejler med en hastighed af 11 knob.

Kiel-kanalen blev gennemsejlet i 1950 af 34.346 skibe af alle størrelser og nationaliteter. Svingbroen i Rendsborg måtte åbnes 14.670 gange.

Østzonens søfartsskole i Wustrow (Mecklenborg) begyndte i januar 1951 med radiotelegrafist-kursus for kvinder. Det er typisk russisk! Efter bestået eksamen skal de kvindelige radiotelegrafister indsættes på østzonens nye handels- og fiskeriflåde. *Nootbaar.*



Flag til „Jutlandia“

Før hospitalsskibets afsejling overrakte formanden for Marineforeningen, kommandør Ipsen, ekspeditionschefen et splitflag med de bedste ønsker for skibets fremtid. Yderst tilvenstre står direktør Viggo Christensen fra F. N. parat med de Forenede Nationers flag.

Mellem de to kommandører ses fabrikant Johs. Weibach og indkøbschef Holst fra Marineforeningens Gentofte-afdeling. Yderst tilhøjre er hofjægermester Dinesen parat med soldaterforeningens gæve, et Røde Kors-flag.

Maskinskolens årsfest

Der er mangel på
maskinmestre

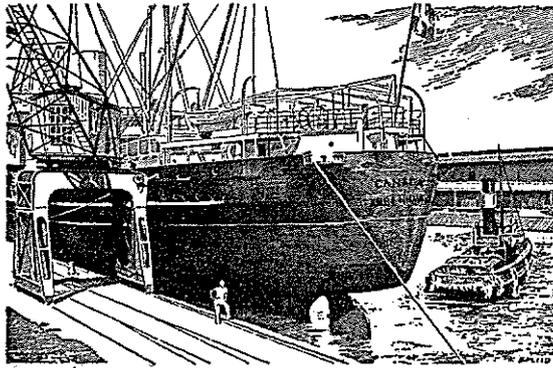
Lørdag den 20. januar var der årsfest på Maskinskolen på Jagtvejen i København. Efter at direktionens formand, borgmester Alfred Bindslev, havde budt velkommen, talte direktøren for Industrirådet, civilingeniør Axel Odel. Direktøren gav en interessant redegørelse for Danmarks økonomiske situation, der kræver, at hver mand gør sit bedste. Taleren advarede de unge maskinister mod at blive for ensidige. „Det er godt at være specialist,“ sagde han. „Men det er kedeligt at nøjes med det.“ Maskinskoleuddannet personel kan gøre en meget stor indsats i de svære tider, Danmark nu kommer ind i. Dette personel er læger for vore maskinelle anlæg til lands, til søs og i luften, og det har desuden ofte lejlighed til at indføre forbedringer og hjælpe noget nyt til i verden. Direktør Odel sluttede sin tale med at ønske de unge maskinfolk held og lykke og sluttede: „Hold benene til jorden, hovedet højt, hjernen kold og hjertet varmt.“

Derefter aflagde skolens forstander, civilingeniør Mathiesen, beretning om skolens virksomhed. Desværre har man kunnet spore en væsentlig nedgang i antallet af elever i indeværende år. Kravene til eleverne har i mange tilfælde overstegit disses kræfter, idet en del har meldt sig fra igen efter at have meldt sig til kursus.

Endelig talte direktør for maskinistundervisningen, civilingeniør Stahl, der gav en kort oversigt over årsresultaterne fra hele landet. Direktøren efterlyste iøvrigt større statsstøtte til eleverne til den udvidede maskinisteksamen og sluttede med at opfordre de unge maskinister til at tage ud at sejle i højere grad, end det for øjeblikket er tilfældet. Der er stor mangel på sejlene maskinister, og den uddannelse, man får i et skibs maskinrum, udvikler en ansvarsfølelse og giver praktisk erfaring, som begge dele ville kunne gavne også virksomheder i land. Efter direktørens mening burde sejltid være optakt til maskinmestertillinger i land.

Om aftenen holdt elevforeningen fest for medlemmerne med damer, og den energiske formand, hr. A. E. Sørensen, havde som sædvanlig lagt det hele storslået

ELEGANTE UNIFORMSHUER



C.L. Seifert & Co.

Højt. Hof. Sultbrødbaker
ST. REGNEGÅDE 12-16
TELEFON CENT. 297

Sult- og Søløgølemer
Sult- og sølvbrødede Kranse
Emallieflæg, Emallieemblemer og
Uniformsmønstre i fineste Udfrøse

LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

an. Kontorchef i handelsministeriets søfartsafdeling, cand. jur. J. Christiansen, holdt festtalen og uddelte guldemblemer. I sin tale heftede han sig særlig ved statens store glæde over de gode eksamensresultater. I smukke og varme ord talte han om ansvaret og om den tiltro, de ældre har til ungdommen. Taleren kom endvidere ind på de rettigheder, der er forbundne med pligter. Den manende tale blev stærkt applauderet.

Et blindeinstitut beder om bådmateriel

På blindeinstituttet på Refsnæs opholder sig 126 piger og drenge. Til brug i fritiden har to roklubber foræret instituttet to kaproningsbåde, som de blinde børn er meget glade for. Det er af stor betydning for dem, at de får lejlighed til at more sig som andre børn og til at nyde den friske luft. Der er stor interesse blandt dem for at ro i fritiden, imidlertid mangler instituttet endnu et par både, der kan bruges af begyndere, hvorfor man er interesseret i at få nogle redningsbåde. Institutet beder gennem „Vikings“ rederne hjælpe dem medanskaffelsen. Hvis et af vore dampskibsselskaber kan undvære een eller to redningsbåde, vil de dermed kunne glæde 126 blinde børn. Henvendelse kan ske til gørtlermester Nielsen i Randers, telefon Randers 295.

TUXEN & HAGEMANN

BEFRAGTNING — REDERI — LINIE AGENTUR

TELEFON: CENTRAL 5735

TELEGR.-ADRESSE: DANSHIP

AMALIEGADE 4

KØBENHAVN K.



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. februar 1951



Medlemmer pr. januar 1951

Det Forenede Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Norden
 D/S Dannebrog
 D/S Torm
 D/S Progress
 Det Danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 A/S Det Dansk-Franske D/S
 D/S Myren
 D/S Vendila
 A/S Motortramp
 A/S D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdæl
 A/S Det Danske Kulkompagni
 D/S Jutlandia
 D/S Pacific
 D/S Baltic
 Rhederi M. Jøbsen A/S
 D/S Orlon
 D/S Hafnia A/S
 D/S paa Bornholm af 1866
 D/S Hetland
 Aabenraa Rederi A/S
 A/S Em. Z. Svitzors Bjergnings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegrafsekskab
 D/S Als
 D/S Viking
 A. E. Sørensen
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 Oluf Svendsen
 D/S Activ
 A/S Vestjysk D/S
 Hans Svønningsen
 D/S Phoenix
 D/S af 1925
 A/S Det Forenede Bugseerselskab
 Rederi-A/S Kosmos
 A/S Tankskibsselskabet
 D/S Draco
 Det Dansk-Norske D/S
 J. Asmussens Eftf.
 D/S Samsø
 Danish American Gulf Oil Transport
 Company A/S
 Rederiet Atrenak I/S
 Trampsevice R/A
 Tuxen & Hagemann
 D/S Bea
 D/S Bothnia
 D/S Concordia, Svendborg
 D/S Nautic
 Partrederiet s. s. Rune
 D/S Solnes
 Jens Toft A/S

M/F „DRONNING INGRID“

Kontrakten med Helsingør blev afsluttet i december 1948.

Køl lagt i juni 1950.

Færgens afløbning fandt sted den 24. november 1950.

Færgens gudmoder var prinsesse Benedikte.

Færgen, der praktisk taget bliver et søsterskib til M/F „Fyn“, har følgende dimensioner:

Største længde	107,8 m
Største bredde over fenderliste	17,7
Største bredde på spant ved dækket	17,2
Højde mellem hoveddæk og promenadedæk	5,3
Dybgående, lastet	4,101
Displacement	ca. 4000 t

Færgen er bygget som dobbelt-skruet færge til Bureau Veritas' højeste klasse og i overensstemmelse med dansk lovs og international konventions regler til befordring af 1500 passagerer foruden fuld jernbanevogn- og automobillast.

Færgen er forsynet med 3 spor med en største effektiv længde på 259,6 meter, den kan overføre 30 almindelige godsvogne eller ca. 85 automobiler. Færgen kan tage 3 lyn-tog, hvoraf 2 tog kan være 4-vogns tog.

Færgens maskinelle anlæg består af 2 stk. B. & W. 6-cylindrede to-takts dieselmotorer, type 650-VF-90,

bygget af Helsingør Skibsværft, direkte koblede til hver sin drivskrue-aksel med en samlet hestekraft på 5440, som ved ca. 165 omdrejninger pr. minut giver færgen en fart af 16½ knob i fuld lastet tilstand. Den bliver desuden forsynet med fire 6-cylindrede B. & W. diesel-hjælpe-motorer, hver på 350 effektive hk, 215 kw, disse hjælpemotorer leverer strøm til færgens elektriske styremaskiner, spil, pumper, radiostation og øvrige hjælpemaskineri samt til den omfattende lys- og ventilationsinstallation.

Færgen er forsynet med dobbelt-bund fra for til agter samt med så mange vandtætte skodder, at den kan holdes flydende, selv om hvilke som helst ved siden af hinanden liggende vandtætte rum kommer i forbindelse med søen. Den er isforstærket fra for til agter og forsynet med såvel for- som agterror.

Der er desuden indrettet trimtanke, således at færgen kan trimmes såvel i langskibs som i tværskibs retning.

Apteringen for passagererne er i hovedsagen indrettet som i M/F „Fyn“.

1. kl. salon for ikke rygere er dog ændret, således at passage mellem hall og spisesalon ikke foregår gennem salonen, men går igennem en gang i styrbord side af salonhuset.

Der er indrettet ekspeditions-kontor ved 1. kl. hall for indlevering af



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



C. K. HANSEN

Grundlagt 1856

SKIBSREDER & MÆGLER

Befragtning . Klarering og Løsningsstilsyn
Assurance . Havari- og Liniagentur
Spedition og Grænsekaspedition
Internationale Transporter
Skib Bane . Bil . Luft

Repræsentanter i alle Provinsbyer

*

Korresponderende Reder

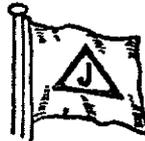
DANNEBROG

35, AMALIEGADE . KØBENHAVN K.
TELEFON: CENTRAL 72 (13 LINIER) . RIGS 13 (2 LINIER)
TELEGRAM ADRESSE „HANSEN“ . FIJNSKRIVER NR. 2350

L. R. SCHMITH & CO.
REDERI OG BEFRAGTNING

★

AMALIEGADE 33
TELF. CENTRAL 4212 & 4248
TELEGRAMADRESSE: STEAMPACIFIC
FIJNSKRIVER No. 2384



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"
Amaliegade 36



1/8 Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

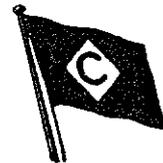
Kalvebod Brygge 4

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

C. CLAUSEN



REDERI

DAMPSKIBSSELSKABET

HETLAND

AMALIEGADE 33

TELF. 13.041 - 13.092

telegrammer med adgang fra både hall og promenadedæk. Samme sted er indrettet telefonboks.

Arrangement af flkl. aptering på promenadedæk er ligeledes ændret, idet der bliver indrettet en stor tværskibs hall med adgang til flkl. saloner samt toiletrum.

Styrehuset på kommandobro er ført helt foran til fronten og forsynet med store spejlglasruder, af hvilke to vinduer forsynes med klarsigtsrude.

Følgende træsorter vil blive anvendt i salonerne:

	Skodder	Møbler
1. kl. rygesalon ...	Teak	Teak
1. kl. hall	Teak	Teak
1. kl. rygere	Ungarsk ask	Teak
Spisesalon	Avodiree	Nød
Flkl. rygesalon	Nød	Mørk nød
Flkl. ikke rygere ..	Sycomore	Nød

I 1. kl. ikke-rygersalon udføres intarsiarbejdet med motiver af ældre og nyere statsbaneskibe og -færger.

Opvarmningen og ventilationen af salonerne sker gennem et automatisk anlæg, der er meget effektivt i begge henseender.

Udstyrelsen af salonerne er i smag med de sidste færger, statsbanerne har bygget.

Der er udført et højttaleranlæg med højttalere i alle saloner og på dæk, hvorpå passagererne opholder sig. Ligeledes findes der en lokal telefoncentral, således at man kan tale indbyrdes fra et af færrens rum til et andet, og disse telefoner kan tillige sættes i forbindelse med færrens radiostation, således at man kan få forbindelse med alle abonnenter i land.

Færgen er desuden forsynet med ekkolod, radiopejler, gyrokompass, projektor-kompass, elektrisk uranlæg samt radaranlæg, ligesom man har søgt at drage nytte af alle de erfaringer, man i de forløbne år har høstet, for at gøre færren så bekvem og praktisk som muligt.

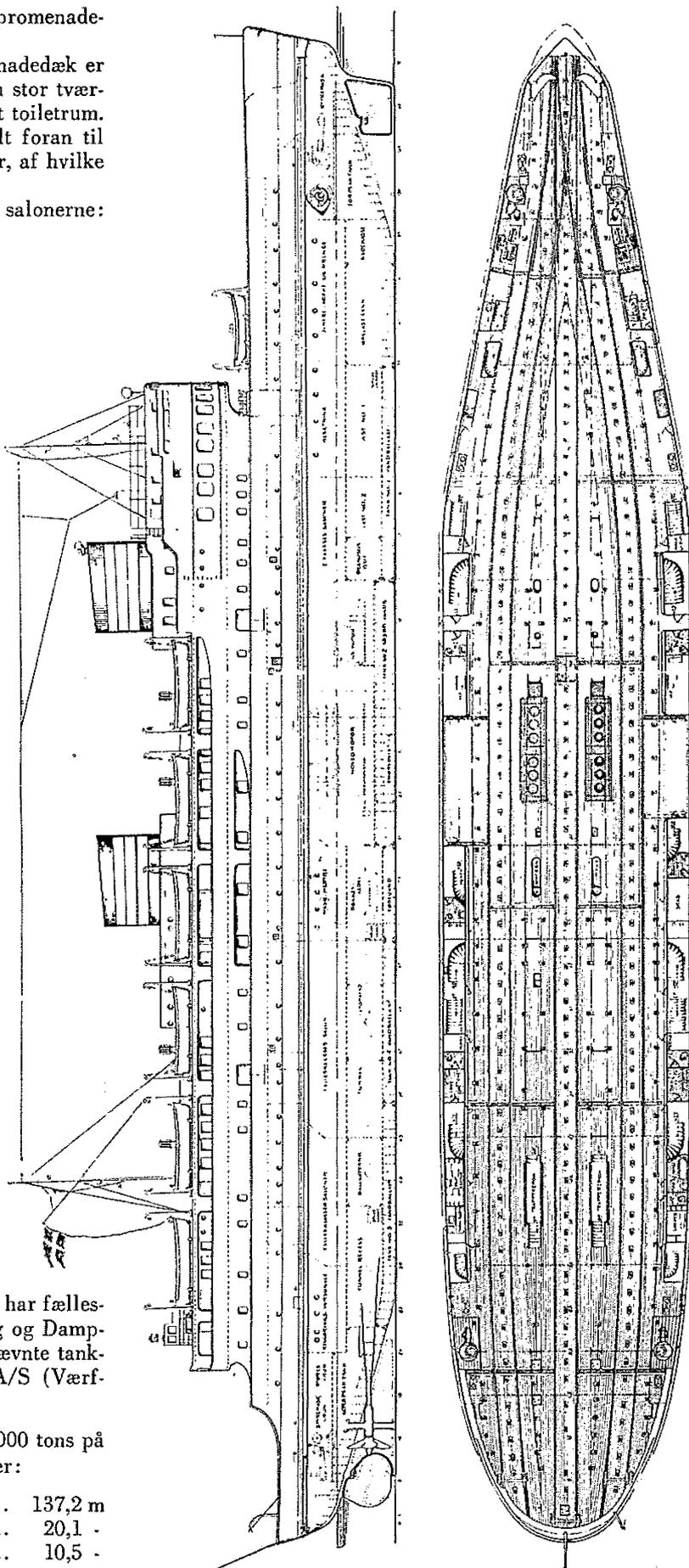
Færren forventes klar til indsættelse i trafikken i løbet af foråret 1951.

Prøvetur med
M/s „Charlotte Mærsk“
 bygget ved Odense
 Stålskibsværft A/S

Efter vellykket prøvetur i Sundet d. 12/1 har fællesrederiet A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S overtaget ovennævnte tankskibsnbygning fra Odense Stålskibsværft A/S (Værftets byggenr. 112).

Nybygningen har en lasteevne af ca. 14.000 tons på et dybgående af ca. 8,5 m. Dimensionerne er:

Længde mellem p. p.	137,2 m
Bredde moulded	20,1 -
Dybde til hoveddæk	10,5 -



M/F „Dronning Ingrid“

Båden har smuk og rummelig aptering for kaptajn, officerer og mandskab med eenmands-kamre for alle voksne, og er forsynet med de bedste og nyeste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom gyro kompas, radar, ekkolod, selvstyrer etc.

Hovedmaskineriet er en 5-cyl. krydshoved dieselmotor af Burmeister & Wain's type 1/574-VFT-160, udviklende ca. 5750 ihk svarende til ca. 4600 ehk ved 115 omdr./min., der giver skibet en fart af ca. 13¾ knob lastet.

„Charlotte Mærsk“s fører er kaptajn S. J. A. Andersen, og P. Th. Nielsen er maskinchef.

På prøveturen var rederiet repræsenteret ved skibsinspektør O. Mærsk-Møller, overingeniør A. Sørensen, inspektør V. Møller samt prokurist G. Falslev. Fra værftets side deltog direktør E. Ringsted, overingeniør

Ældre numre af „Vikingen“ og „Jul på Havet“ købes

For pæne eksemplarer af følgende numre af „Vikingen“ og „Jul på Havet“ betales henholdsvis kr. 2 og kr. 5 pr. stk.: 7 og 12-1931; 8-1932; 9-1933; 2 og 8-1934; 1 og 12-1935; „J. p. H.“ 1937; 15 og „J. p. H.“ 1938; 3, 4, 8 og „J. p. H.“ 1939; 11-1940; 1 og 2-1946. — Henvendelse til „Vikingen“s ekspedition, Christiansborggade 1, København V, tlf. By. 8040.

The Sperry Gyroscope Company Ltd.

★

Gyroskopkompasser

Gyro-Selvstyrere

Rorvinkelvisere

Radar - Loran

★

Repræsentanter:

SOPHUS BERENDSEN A/S

„Ørstedhus“

København V. - Tlf. C. 8500

Tlgr.-Adr. Berendsen

Motortankskibet John E. Hyde

Götaverken afleverede d. 29. december sin sidste nybygning i 1950, tankmotorskibet „John E. Hyde“ på 16.000 t, bygget til Rederiaktiebolaget Tankoil, Gøteborg.

Det nye skib er det fyrretyvende, som værftet har bygget for Transkoncern. Det første var damperen „Skagen“ på 8810 t d.w., som leveredes i 1916, og er det eneste dampdrevne, idet alle de andre er motorskibe.

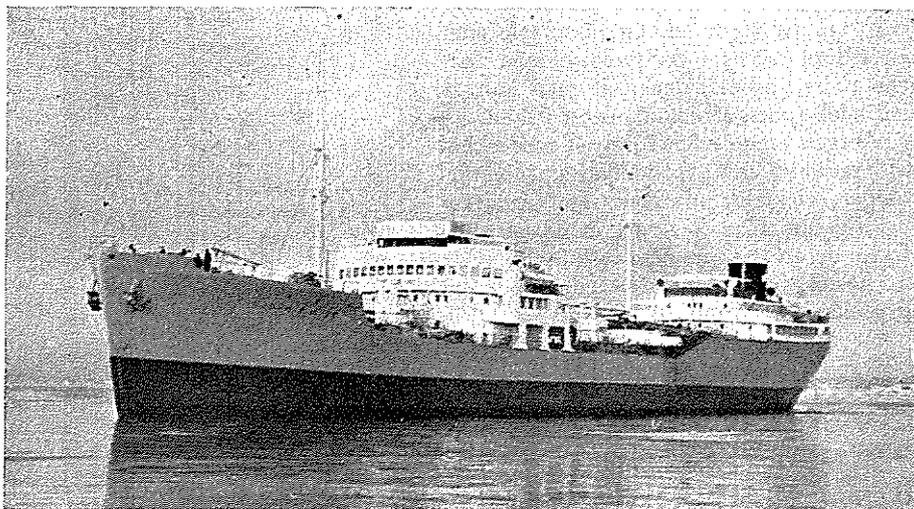
Sammenlagt repræsenterer de 40 skibe 377.000 t d.w.

M/S „John E. Hyde“ er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse og har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	157,1 m
Største bredde på spant	19,5 -
Dybde	11,6 -
Middeldybgang på sommerfribord	9,17 -

Skibet er bygget med forlænget hyttedæk, til hvilket de agterste lasttanke er ført op. Denne konstruktion giver forøget lastkubik og fordelagtige trimningsforhold.

Der er sørget for mandskabet med smukt indrettede kamre, messer og opholdsrum. Et luftkonditionerings-



„John E. Hyde“ efter afleveringen.

anlæg holder luften i hele apteringen på en behagelig temperatur. En af luftkonditioneringsens fordele er, at man i tropiske farvande kan nedkøle luften i kamre og messer, så den bliver lavere end ydertemperaturen. Luftkonditioneringsen er af den af rederiet udeksperimenterede type, „S-man Cabin Unit“.

Skibet er forsynet med en 8-cylindret totakts enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Motoren, som er i svejst udførelse, har en cylinderdiameter på 680 mm og en slaglængde på 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 7350 ihk.

Den kontraktlige fart er 14,5 kn. på fuld last.

M/s „Jessie Stove“

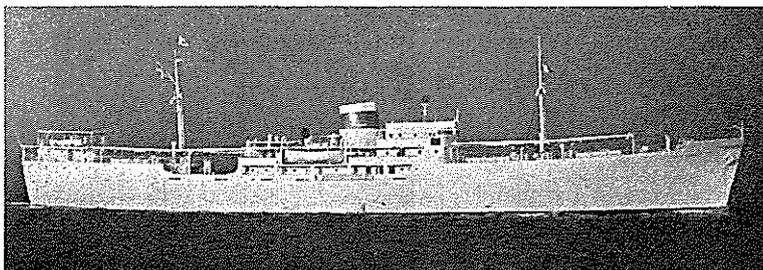
Onsdag den 13. december 1950 afleveredes B. & W.'s nybygning nr. 699, frugt-motorskibet M/S „Jessie Stove“ efter en vellykket prøvetur i Sundet. Skibet er bygget til Lorentzen's Rederi Co., Oslo og indgår i en række af tidligere byggede både af lignende type.

Hoveddata for M/S „Jessie Stove“ er følgende:

Længde mellem perpendicularer	96,0 m
Bredde	14,4 -
Sidehøjde til øverste dæk	8,9 -
Sidehøjde til andet dæk	6,3 -
Dybgang til sommerlastelinien	6,3 -
Dødvægt svarende hertil	2710 t
Total kapacitet af kølelastrum (bales)	4580 m ³
Total kapacitet af brændselsolietanke	666 t olie
Bruttotonnage	3187,38 t
Fart på frugtlastet prøvetur	16,5 knob
Antal passagerer	8

Nybygningen er et enkeltskruet motorskib, bygget som lukket shelterdækker til Det Norske Veritas, klasse + I.A.1. med fribord og med betegnelsen K.M.C. for køleanlægget.

Som det fremgår af hosstående billede er skibet bygget med fremfaldende stævn og krydsershæk og er



„Jessie Stove“ på prøvetur.

forsynet med lang bak og poop samt dækshuse midtskibs og agter.

Der er to gennemgående dæk og fire lastrum. I forskibet er indbygget et tremmedæk, agterskibet har et demontabelt banandæk. Dobbeltbunden strækker sig fra spt. 19 til forpeak og er indrettet til at føre ferskvand, brændselsolie og vandballast samt smøreolie. Kølelasten, der har lodret luftcirkulation, er delt i fire af hinanden uafhængige afdelinger med fjerntermometre anbragt såvel på bro som i maskinrum.

Losning og lastning kan ske dels gennem porte i skibets sider, dels gennem luger, der på vejrdæk er forsynet med B. & W.'s hurtiglukkende patent-stållugedæksler. I last nr. 3 og 4 er styrbord og bagbord indbygget vingetanke dels for ferskvand, dels for brændselsolie.

Der er ved skrogets konstruktion i udstrakt grad anvendt svejsning, således er sømme og stød i klædning, dæk og skodder svejste. Aluminium er anvendt for bestikhus og agterste hus på bådédæk samt for skorsten og redningsbåde.

Rigingen består af to master, og de fire luger betjenes af otte 5-tonns bomme.

Dæksmaskineriet består af otte 3-tonns elektriske spil leveret af Thomas B. Thrige, der ligeledes har leveret det elektriske ankerspil og den elektriske to-motors styremaskine.

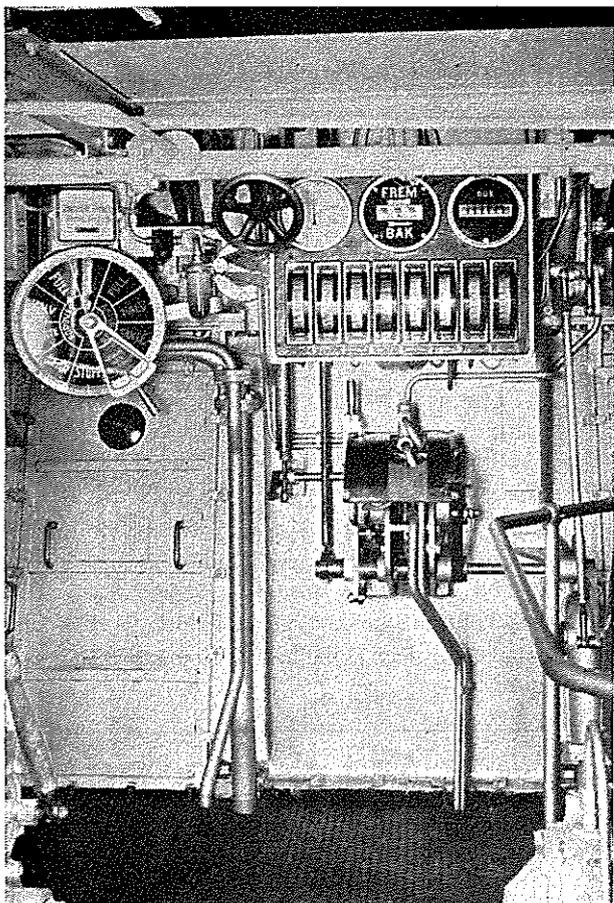
Kølemaskineriet er af Thomas Ths. Sabroes fabrikat og af et freon-brine anlæg, der er i stand til at opretholde en temperatur i lasten på -10° C. i tropiske farvande. I maskinrummet er der anbragt 4 freon kompressorer og 3 kondensatorer, medens de 3 fordampere er anbragt i særligt brinerum foran for maskinrummet. Der findes ialt 7 blæsere fordelt i lastrummene.

Redningsbåde og joller med davider. Der er to 8,20 m aluminiumsredningsbåde, der betjenes af 2 par Lorentzen & Wettre davider, medens de to joller, begge på 5,2 m, betjenes af almindelige rundjernsdavider.

M/S „Jessie Stove“ er udstyret med de mest moderne navigationsmidler, som Raytheon Radar, Hughes ekkolod, Sperry gyro med repeaters anbragt i styrehus samt på brovinger, radio med kortbølgesender og radiopejler, leveret af Standard Telefon og Kabelfabrik, Oslo, samt Walkers elektriske log.

Alle lastrum er forsynet med et CO₂ brandslukningsanlæg med røgdetektor anbragt i styrehuset.

Apteringen for såvel passagerer som besætning er rummelig og smagfuldt udstyret. Passagerapteringen er indrettet i forreste hus på bådédæk og består af fire store to-mandskamre, hvoraf de tre har separat bad og w.c. De tilhørende lyse og smukke ryge- og spisesaloner findes forude med vinduer i såvel husfront som hus-



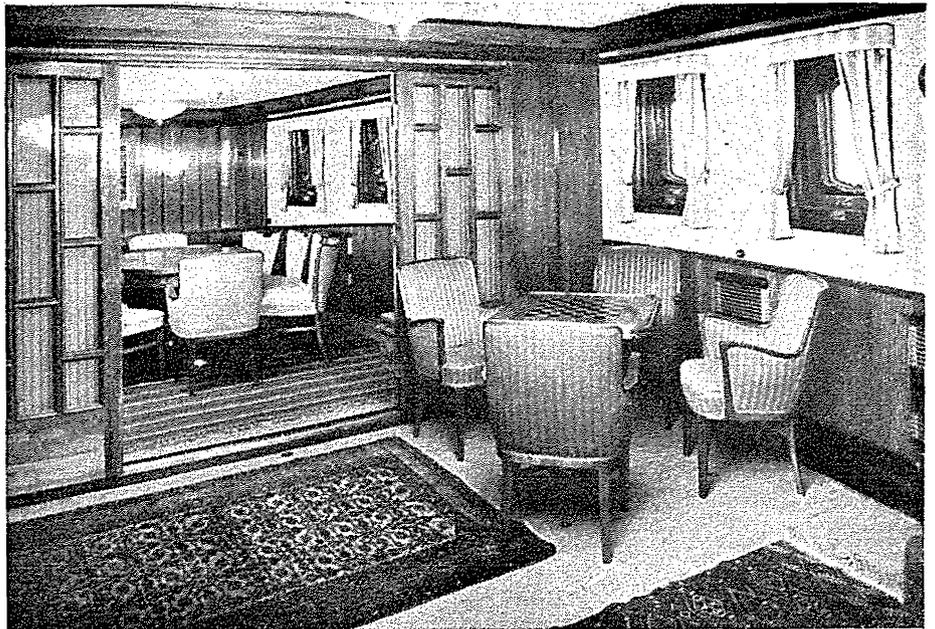
Manovreplatform.

sider. Kaptajn og førsteme-ster har separat soverum og bad, medens de øvrige offi-cerer har store et-mands-kamre. Apteringen for be-sætningen i poop'en består overvejende af et-mands-kamre og indbefatter en rygesalon på poopdæk.

Skodder i halv højde samt møbler i passagerers spise- og rygesalon er ud-ført i poleret fransk nød, medens passagerkamre har matbehandlede elfenbens-farvede skodder og polere-de mahognimøbler. Kaptaj-nens beboelse har polerede mahogniskodder og -møb-ler. Det luksuøse indtryk fremhæves ved anvendelsen af udvalgte møbelstoffer, håndvævede persiske tæp-per, trappeløbere og senge-forliggere. Alle officerer har polerede mahognimøbler, medens møbler for mandskab er af behandlet eg.

Der er overalt elektrisk opvarmning og mekanisk ventilation.

Hovedmotoren er en enkeltvirkende, 10-cylindret, totakts B. & W. dieselmotor af trunktypen, direkte om-styrbar, i stand til normalt at udvikle 4200 ihk ved ca.



Passager-, ryge- og spisesalon.

165 omdrejninger pr. minut, som vil give skibet en hastighed af 16,5 knob på frugtlastet prøvetur.

Hjælpemaskineriet består af tre 160 kw dynamoer hver direkte drevet af en 4-cylindret, enkeltvirkende, firetakts B. & W. hjælpdieselmotor med 500 omdrejninger pr. minut. Manøvretryklufften leveres af 2 elektrisk drevne kompressorer.

M/S

Tank Baron

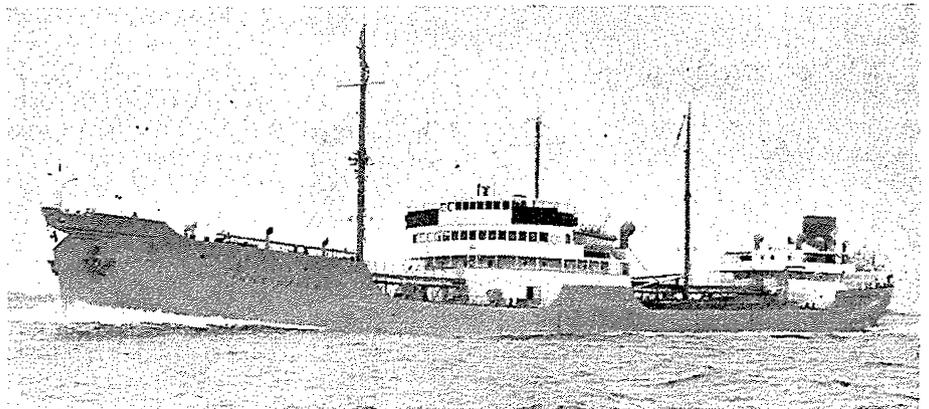
Oslos handelsflåde fik den 22. december et nyt til-skud fra Götaverken, da Skibs A/S Ekspress (Sigurd Herlofson & Co. A/S) over-tog sit nye tankmotorskib „Tank Baron“ på 12.600 t d.w. efter fuldført prøvetur.

M/S „Tank Baron“ er bygget til Det Norske Veritas' højeste klasse og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	147,86 m
Største bredde på spant	17,98 -
Dybde	10,82 -
Middeldybgang på sommerfribord	8,65 -

Besætningens kamre, messe og opholdsrum er rum-melige og smukt udstyret. Størstedelen af mandskabet har enmandskamre.

Dieselmotoren er af Götaverkens nye svejsede, vægtsparende type og har seks cylindre. Cylinderdia-meteren er 680 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 5300 ihk. Motoren er forsynet med skylleluftventiler af en ny af Götaverken patenteret type. I dem er luftmodstanden mindre end i



„Tank Baron“ på prøvetur.

de sædvanlig brugelige, hvorved motorens mekaniske virkningsgrad har kunnet forøges.

Skibets kontraktlige fart på fuld last er 13 knob.

Ved 12 knob har skibet en aktionsradius på ca. 15.000 sømil.

Oluf Svendsen's Eftf.

REDERI OG BEFRAGNING



TOLDBODGADE 18

TELF. 2441-14541

M/B „Grane“

Dieselmotorbugserbåden „Grane“, der den 10. januar 1951 blev søsat fra Aktieselskabet Svendborg Skibsværft, er en afløser af den nuværende dampbugserbåd „Grane“, der tilhører Københavns Havnevæsen og er bygget af Aktieselskabet Burmeister & Wain 1891.

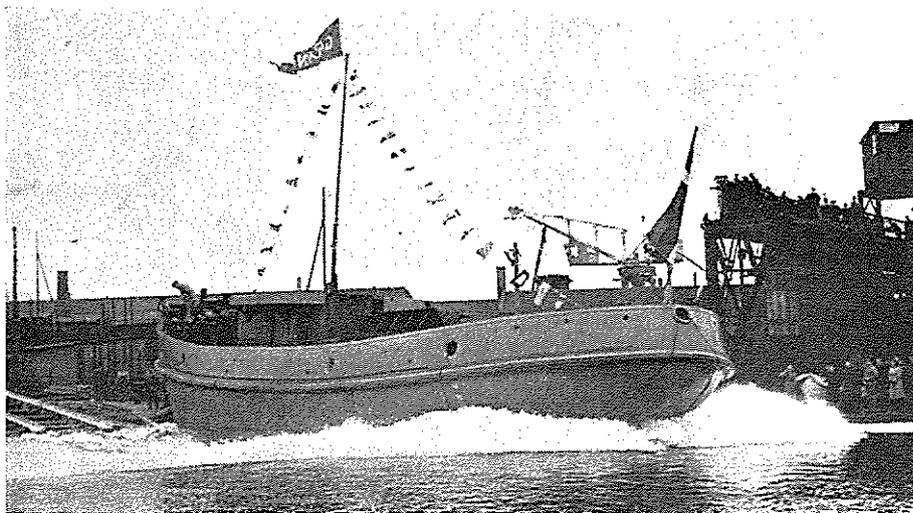
Den nye „Grane“ bygges ligeledes af Burmeister & Wain, der igen har kontraheret bygningen af selve stålskroget til Svendborg Skibsværft, der før på denne måde har bygget skibskrog for B. & W. Et par dage efter søsætningen blev „Grane“ bugseret til B. & W. i København, hvor udrustning af fartøjet vil foregå.

Svendborg Skibsværft har dog monteret de udrustningsdele, der af sikkerhedsmæssige grunde er nødvendige for bugseringen, for eksempel ankerspil med ankre og fortøjningsarrangement.

„Grane“ har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem p. p.	22,55 m
Bredde	6,55 -
Dybde	3,27 -

Fartøjet bygges til Lloyd's Register som bugserbåd med isforstærkning.



„Grane“ søsættes.

Maskinrummet er anbragt midtskibs, og foran for maskinrummet er rum for besætningen.

Skroget har linier egnet for bugsering og isbrydning, og svejsning er anvendt mest muligt.

Styrehuset udføres af aluminium og forsynes med store vinduer, der giver den bedst mulige udsigt.

Hovedmotoren er en B. & W. 6-cylindret, firetakts dieselmotor, der udvikler 640 ihk ved 220 omdrejninger pr. minut, der under isbrydning kan forceres til 900 ihk svarende til 310 omdrejninger. Propellen er en Kamewa propel med drejelige blade udført af Karlstads mekaniska Verkstad. Bladenes stilling og motorens omdrejninger kan dirigeres ved håndtag fra styrehuset.

Hjælpemotorerne består af en 5-cylindret og en 2-cylindret hjælpedieselmotor af B. & W.'s konstruktion samt to Frichs hjælpemotorer, hver koblet til en 200 m³ søvandpumpe begge anvendelige som brandpumper

Havnebygmester J. G. Rodes frue var skibets gudmoder.

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN K. ·· FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538

DAMP SKIBS SELSKABET

VIKING A/S

Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG

Worsåesvej 24, København V.

Tlf. C. 2641

Telegr.-adr. Metalborg

Vacuum Oil Company

Smøreliespecialister

Sparekassen for København og Omegn

Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler, legatmidler o. l.
Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

Tankskib søsat ved Götaverken

Ved Götaverken søsattes d. 17. januar et tankmotor-skib på 17.400 t d.w. til Knut Knutsen O. A. S., en af værftets ældste og største kunder, som hermed får sin attende nybygning fra Götaverken.

Dåben forrettedes af frk. Gjertrud Knutsen, som gav det nye skib navnet „O. A. Knutsen“.

Skibet, som bygges til Lloyds' Registers højeste klasse, har hoveddimensionerne:

Længde overalt	164,8 m
Største bredde på spant	20,1 m
Dybde	11,9
Middeldybgang på sommertribord	9,2

Skibet er helsvejst og bygget med Götaverkens pantederede langskibs og tværskibs skodder.

Besætningens aptering bliver smukt indrettet. De fleste kamre bliver enkeltmandskamre. Foruden de sædvanlige messer findes også opholdsrum.

Hovedmotoren, som nu skal installeres, er en 9-cylindret enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Cylinderdiametere er 680 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 8000 ihk. Hjælpemotorerne er også af Götaverkens konstruktion og fabrikat.

På fuld last skal skibet gøre 14,5 knobs fart.

16.300 ts. tankskib

til rederiet J. Lauritzen søsat

Lørdag den 20. januar 1951 søsattes fra Lindholmens Varv, Göteborg et 16.300 ts tankskib til rederiet J. Lauritzen. Det er det første tankskib til rederiet, og det blev bestilt i 1948. Udover dette skib har rederiet yderligere 2 søsterskibe i ordre ved samme værft.

Skibet døbt af konsulinde M. Lauritzen — enke efter rederiets stifter, konsul Ditlev Lauritzen — og fik navnet „Nerma Dan“.

Til denne dåb knytter sig det interessante, at „Nerma Dan“ er det 3. skib, som konsulinde Lauritzen har givet navnet „Nerma“.

Deres

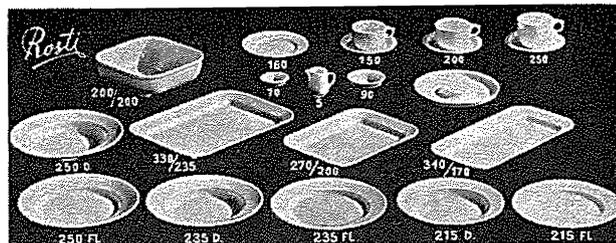
bankforretninger

ordnes hurtigt og sikkert af vort hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

34 afdelinger i København og omegn

52 filialer og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN



Rosti Mepal-Service

Det ideelle Skibsservice!



Forhandler anvises af

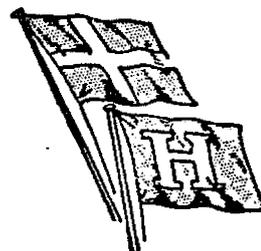
C. 16757 - Eva 7257

PLASTIC FABRIK

Den første „Nerma“ blev leveret den 21. juli 1893 fra Helsingør Skibsværft. Af gamle papirer fremgår det, at „Nerma“ fra 1893 kostede 180.000 kr., og det hørte med sine 930 t lasteevne dengang til den danske handelsflådes største dampere. Skibet solgtes i 1916 til Marius Nielsen & Søn og sejlede videre under navnet „Nerma“ til det forliste i 1918.

Den næste „Nerma“ var rederiets første nybygning på Køge Værft. Det blev leveret den 22. august 1921. Skibet var på 1975 t d.w. og sejlede for rederiet til 1947, da det blev solgt til Finland.

„Nerma Dan“ bliver forsynet med svensk bygget dieselmotor, som giver det en fart af godt 15 knob, og skibet udstyres med de mest moderne hjælpemidler og navigationsinstrumenter og ventes leveret omkring 1. maj. Som det er blevet skik ved rederiet J. Lauritzen's søsætninger, vajede F.N.'s flag fra skibets stævn. da skibet løb af.



A/S **MONTANA**

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Alle henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1. Telefon Byen *8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Børrentzen. Annoncesafdelingen: Telefon Byen *8040. Christiansborggade 1, København V. Redaktionen påtager sig intet ansvar for indsendte manuskripter, når der ikke medsendes returporto. For manuskripter, som indsendes uopfordret, påtager redaktionen sig intet ansvar for tilbagelevering.

De kan få dem overalt

PÅ HAVET

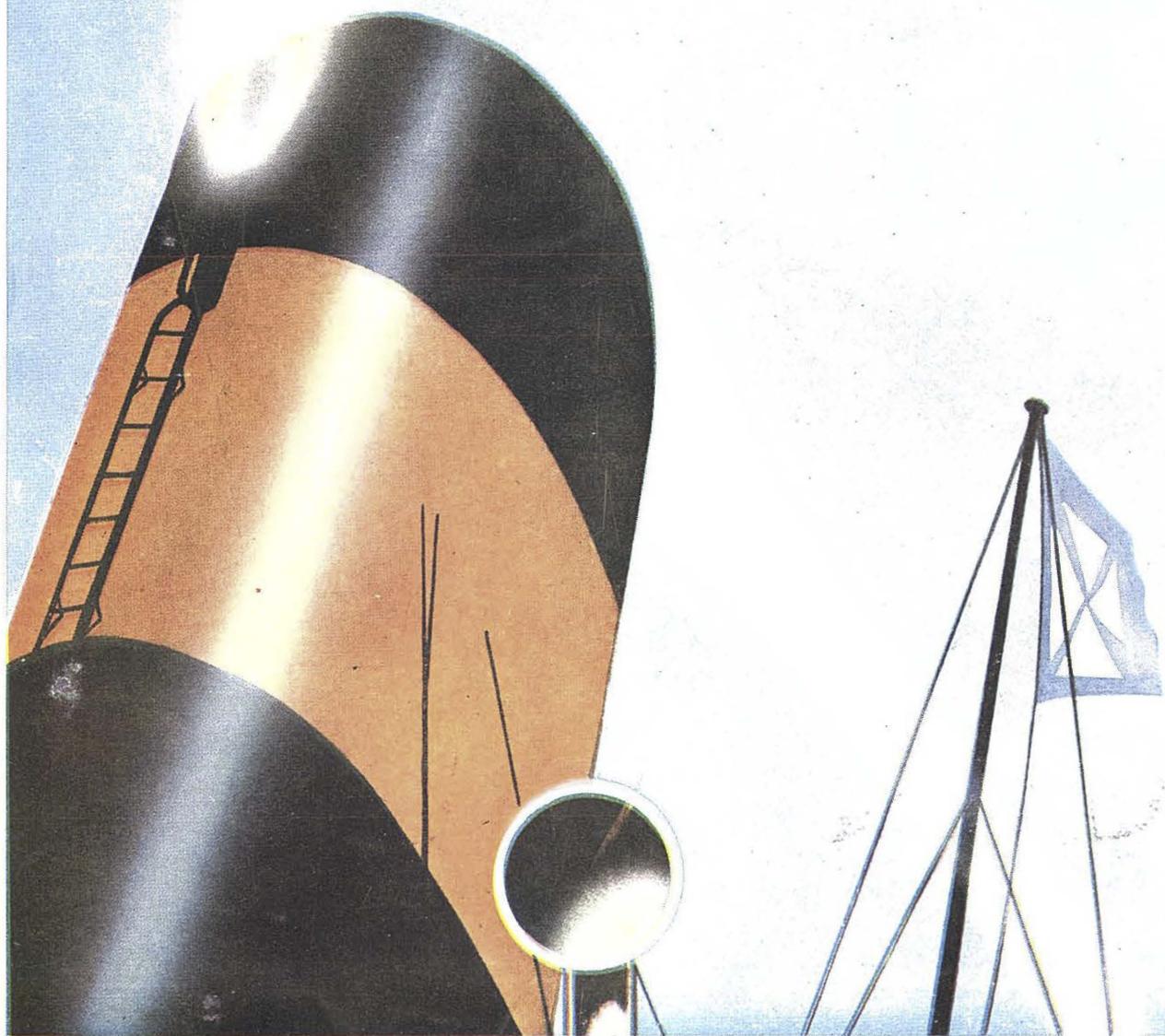


fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

. 1,25
marts

Fiskekuttere i Svaneke havn

Efter fotografi af SVENN OVE KØSTER

1951 - nr. 3
28. årgang



BANGKOK BOMBAY BUENOS AIRES CALCUTTA CANTON CAPE TOWN CEBU DAIREN DAVAO DURBAN HARBIN

SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABAGO TELUK ANSON TIENSIN TOKYO TSINGTAO VANCOUVER B. C.

HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

AKTIESELSKABET

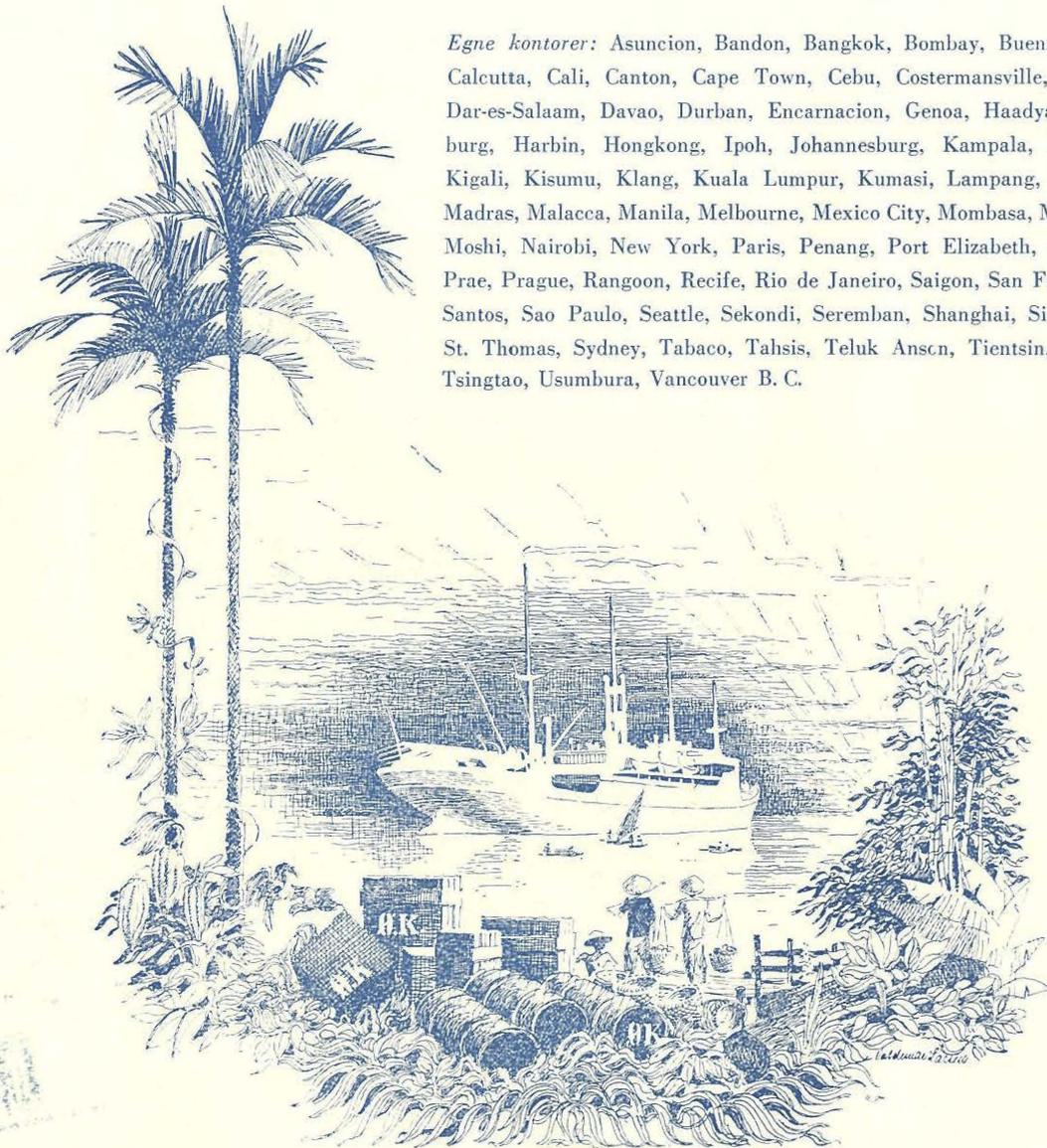
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, Sydamerika & Kanada.

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Burma, Malaya, Thailand (Siam), Indo-Kina, Philippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zeeland, New York, Vestindien, Centralamerika og Nordamerikas Pacifikkyst samt fra Amerika til det fjerne Østen.



Egne kontorer: Asuncion, Bandon, Bangkok, Bombay, Buenos Aires, Calcutta, Cali, Canton, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dairen, Dar-es-Salaam, Davao, Durban, Encarnacion, Genoa, Haadyai, Hamburg, Harbin, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lampang, London, Madras, Malacca, Manila, Melbourne, Mexico City, Mombasa, Montreal, Moshi, Nairobi, New York, Paris, Penang, Port Elizabeth, Posadas, Prae, Prague, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Seattle, Sekondi, Seremban, Shanghai, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tabago, Tahsis, Teluk Anson, Tientsin, Tokyo, Tsingtao, Usumbura, Vancouver B. C.

SAO PAULO SAIGON RECIFE PORT ELIZABETH : EGNE KONTORER : RANGOON PENANG MEXICO CITY MELBOURNE

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i forståelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

Til kamp mod skibsbrandene

Samtale med kommandørkaptajn Dinesen

Ved OTTO LUDWIG

I midten af februar vendte kommandørkaptajn C.-E. Dinesen hjem fra USA, hvor han har stiftet bekendtskab med den amerikanske marines sikkerhedstjeneste for senere at kunne starte en „havariskole“ her i landet for personel fra orlogs- og handelsmarine.

„Vikingen“ har bedt kommandørkaptajnen fortælle lidt om turen, og han siger: „Jeg tog fra Danmark den 26. december og ankom til US Navys „havariskole“ i Philadelphia, hvor et kursus allerede var i gang. Jeg har studeret emnet gennem 15 år og har iøvrigt også tidligere været en tur i England for at se, hvordan man griber sagen an i den engelske marine. Derfor mente jeg det ikke nødvendigt at gennemgå det indledende kursus, hvor eleverne havde fået undervisning i teori. Vi har naturligvis også en sikkerhedstjeneste om bord

på alle danske orlogsskibe, men står i den henseende tilbage for både den engelske og den amerikanske flåde, der jo har krigens erfaringer at bygge på. Det er klart, at man kan lære en hel del ved at læse sig til de erfaringer, der blev høstet i krigens tid, men det er dog bedre at se de indvundne erfaringer anvendt i praksis. Det var derfor, jeg rejste.

Det undrede naturligvis personalet om bord i de skaderamte skibe under krigen, at en minesprængning f. eks. i forskibet kunne have indvirkning også på agterskibet. Man studerede derfor de forskellige tilfælde af havari grundigt. Bl. a. sendte man dykkere ned for at se på skaderne.

Et kursus i den amerikanske marine er anlagt således, at eleverne først lærer lidt om, hvad brand



Brandslukningsøvelse om bord på amerikansk hangarskib. En del af personalet er iklædt asbestdragter.

egentlig er. Dernæst lærer de om materiellets konstruktion og derefter at betjene det. I Philadelphia har man opført store bygninger i land indrettet som skibe. En af de praktiske øvelser går ud på, at man på „skibets“ fyrplads sætter ild til en 3×3 meter stor bakke fyldt med olie. Når olien er bluset godt op, sender man eleverne ned for at slukke ilden. Når eleverne er fuldt fortrolige med at slukke mindre brande, overhælder man hele „dækket“ med olie og benzin og sætter ild til det.

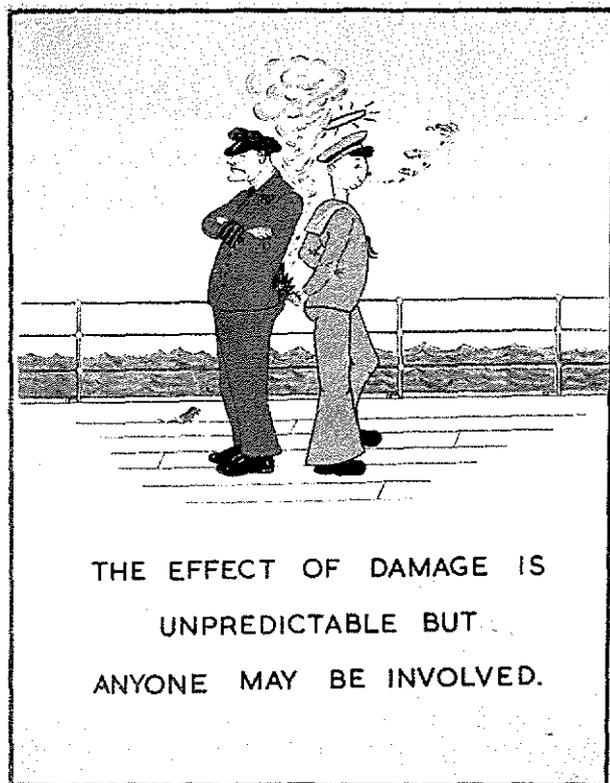
Det hele er slet ikke så bekosteligt, som man måske kunne tro. „Skibene“ er bygget af jern og beton og bliver stående selv efter en voldsom brand. Olien, der anvendes, er filtreret spildeolie.

Til brug ved slukningsarbejdet benytter man hovedsagelig en særlig slags strålerør. I land kan et brandvæsen benytte uindskrænkede vandmængder, men det går ikke om bord på et skib, idet man på den måde let kan bringe det til at synke. Strålerørene til brug om bord er derfor indrettet således, at de udsender en fin vandtåge, der har den fordel, at den driver ilten væk fra ilden og kvæler denne. Desuden optager vandtågen en del varme og fordamper, samtidig med at den nedsætter temperaturen. Det er imidlertid ikke nok at være i besiddelse af sådanne moderne strålerør. Det er af stor vigtighed, at personalet forstår at *anvende* dem rigtigt. Strålen skal udsprøjtes i en bestemt vinkel. Man må således ikke rette den direkte mod olien, der i så tilfælde sprøjtes op og kan forvolde yderligere skade.

På det nævnte kursus i USA sendes alle flådens søofficerer, maskinmestre, dæks- og maskin-underofficerer samt menige DC-mænd, d.v.s. personel, der er tilknyttet et skibs sikkerhedstjeneste. Desuden medvirker ved hvert kursus nogle officerer fra den amerikanske handelsflåde. Jeg har lært en mængde i USA og iøvrigt også i England, hvor man på dette punkt ligeledes er langt fremme. Det er meningen, at jeg nu skal indgive forslag til marineministeriet om en dansk havariskoles oprettelse. Med hensyn til marinen er det meningen, at alt personel — også det værnepligtige skal uddannes. Vi har jo ikke så store skibe som USA, og i et lille skib er det nødvendigt, at alle medvirker til skadernes udbedring, så vidt det er muligt. Jeg for min part holder på, at man her i landet skal etablere et samarbejde med handelsflåden på dette punkt. Mig bekendt eksisterer der ikke inden for handelsmarinen noget virkeligt kursus i brandslukning. Evt. burde man derfor sende navigationsskolernes elever på marinens havariskole eller indføre brandslukning som et specielt fag på styrmands- og søfartsskoler, efter at lærerne selv har gennemgået et kursus.

Handelsflåden må i høj grad være interesseret i en sådan ordning, dels afhænger personalets liv ofte af den effektivitet, hvormed man bekæmper opståede skader, dels betyder brand om bord i et skib både for rederi og assurandør tit et meget stort økonomisk tab.

Vi er ganske givet nødt til at have en sådan skole. Hvis man har tvivlet på nødvendigheden af det, kan man blot se, med hvor stor kraft f. eks. England og USA sætter ind på spørgsmålet. Man har de to steder konstateret, at mange skibe kunne have været reddet, hvis personalet havde været dygtigere til at bekæmpe skaderne. Ca. 85 procent af de skibe, der skades under krig ved bomber, artilleriskudning eller minesprængninger, tabes på grund af brand. Ved en minespræng-



Morsom prøve på advarende plakat fra den engelske marine. Oversættelsen lyder: „Skadens virkning kan ikke forudsiges, men enhver kan impliceres“.

ning f. eks. får selve skibet en chok, der bl. a. har til følge, at kabler brydes, hvor de går gennem skodder. Der kommer måske fugtighed til, der sker en afledning og brand opstår.

I krigsskibe har man farerne ved olietanke, elektricitet, ventilation, brændbare stoffer og ammunition. I handelsskibe har man olien, ventilationen (i langt højere grad end i orlogsskibe) og brændbare sager (ligeledes i højere grad end i krigsskibe). I et moderne passagerskib stilles der jo store fordringer til aptering og ventilation. Der er masser af tæpper og anden brandfarlig udsmykning. Det eneste, handelsskibene ikke har fælles med krigsskibene af brandfarlige ting, er ammunitionen.

Det er ikke blot i krigstid, faren for brand om bord er stor. Hvis man en måned igennem studerer aviserne, vil man se, at skibsbrandenes antal tiltager i uhyggelig grad. Da spørgsmålet ikke kun har militær betydning, og så mange civile parter er interesseret, er det af stor betydning at få oprettet skolen. De penge, der må ofres, vil hurtigt være tjent ind igen. Jeg vil holde på, at vore dygtige brandvæsener også må være interesse-rede. En brand om bord i et skib er jo et helt andet problem end en brand i land. Et skib er jo som oftest af jern, og jern bliver meget hurtigere varmt end en husmur. Det opvarmede jern spreder ilden, der løber med lynets hast.“

„Hvad er den hyppigste årsag til skibsbrande i fredstid?“

„Noget af det farligste er de oliefyrede kabysser. Endvidere frembyder de udviklede ventilationssystemer en meget stor brandfare. Hvis man åbnede ind til et skibs ventilationskanaler, ville man blive forfærdet

over den store mængde støv, der er i dem. En opstået brand antænder støvet, og ilden breder sig i vældig fart.

Men den farligste bombe af alle er cigaretstumpen. Brande opståede som følge af brændende cigaretter behøver ikke altid at skyldes skødesløshed. En skibsbrand kan meget let opstå ved, at en passager ved passage af et skod, et møbel eller en anden passager kommer til at slå gløden af sin cigaret. Endvidere kan brand opstå ved, at man kaster en cigaretstump i vandet fra dækket. Vinden fører den måske ind gennem et åbentstående køje eller vindue, så den falder ned i en køje. Hvis der ingen er til stede i kahytten, opdages branden måske sent. Da jeg sejlede over til U. S. A. med „Queen Mary“, lagde jeg mærke til, at der over alt på dækkene var opslag med advarsler mod at kaste brændende cigaretstumper fra sig. Der gik endda tre mand i hver side af skibet hver med den specielle opgave at passe på folks henkasten af udtrøgede cigaretter.“

„Krigsskibsbrande er vel egentlig ret sjældne i fredstid?“

„Ja, det må man sige. Den farligste tid er den, hvor landlovsfolkene kommer om bord. De står måske og drøfter landlovens forløb nydende en smøg midt imellem de ophængte køjer. Der er ganske vist forbud mod at ryge, når køjerne er udgivet, men ofte tænker de unge mennesker ikke på, at de bryder reglementet. I selve ammunitionsrummene ryges heldigvis meget sjældent, fordi besætningen her forstår faren. Andre steder om bord udvises dog ofte en vis nonchalance.“

„Har vi de brandslukningsmidler, der er nødvendige til en effektiv brandslukning?“

„Vi har en del, men ikke alt. Vi har inden for marinen været lidt forsigtige med indkøb, idet vi først har villet se, hvad man har gjort andre steder, hvor man er længere fremme på dette område.“

„På en sådan havariskole som den amerikanske undervises der vel i andet end brandslukning?“

„Ja, f. eks. undervises der også i, hvordan man skal forholde sig i tilfælde af lækager. Fælles for brand- og lækagetilfælde er det, at man mange gange koncentrerer sig om direkte at bekæmpe skaderne, mens hovedkræfterne burde sættes ind på at begrænse skadernes omfang. Når f. eks. to skibe kolliderer, og der opstår lækager, giver man sig i de fleste tilfælde til at lænse det beskadigede rum og bekymrer sig mindre om at sætte lænsepumperne ind på de omgivende rum.“

„Hvordan med propaganda?“

„Jeg vil tro, at en rigtigt anlagt propaganda ville kunne give gode resultater med hensyn til sikkerhed på søen. Både i England og Amerika opsætter man morsomme og belærende plakater, der opfordrer til forsigtighed og til at holde hovedet koldt. Sådanne plakater bør vi også lade lave herhjemme. Jeg kunne tænke mig, at de ville gøre god gavn f. eks. i passagerskibe. De amerikanske plakater var fantastisk morsomme. En af dem viste en sømand, der vinker farvel til sin kæreste, der står på kajen. Under tegningen kunne man læse følgende tekst: „Han siger farvel, fordi han ikke ved, hvordan han skal betjene sin redningsvest.“

„Hvornår kommer den danske havariskole i gang?“

„Snarest muligt,“ slutter kommandørkaptajn Dinesen. „Det afhænger dog af økonomien, men vi har faktisk ikke råd til at spare på dette felt.“

**Besøg
den**

INTERNATIONALE MESSE 1951

K Ø B E N H A V N

Branchegrupper:

(Udstillere fra 14 Lande)
Bolig- og Husholdningsartikler
Textiler, Beklædning
Kunst, Bijouteri
Konsumvarer
Læder og Gummivarer
Sportsartikler (særlig
Sejlsportsafdeling)
Papirvarer, Reklame,
Legetøj, m. v.



Særlige Arrangementer:

Marshall-Udstilling, Glasmenne-
sket (den store Sensation fra
flere europæiske Messer), Or-
kesterkoncert, Damegymnastik
(Medau), daglig Klaverkoncert
paa 9 Steinwayflygler, Tom-
bola, tjekkiske Madspecialite-
ter, alle mulige moderne Hus-
holdningsmaskiner.
Verdenssensationen:
Radar-Roboten

V A R E M E S S E N 2.-11. M A R T S F O R U M



Sæt kursen mod Magasin...

I fineste forarbejdning leverer vi uniformer, uniformskapper, huer, ærmegaloner, trope-distinktioner og guld- og sølvbroderede hueemblemer. Desuden har vi sorte og blå slips.

*Magasin
du Nord*

Kgs. Nytorv, København

Op og se land, sømand....

Alle søfolk, der kommer til Københavns havn, har i Borge Mikkelsen en god ven „Mike“, som han kaldes, er i videste forstand „service-mand“ og en „sejlfarer’s guide“. Mikkelsen fortæller selv i nedenstående artikel lidt om sit mangesidige arbejde.

... der er sorte piger på kajen. Det var et velkendt slagord for 25—30 år siden. Idag tror jeg, man rolig kan omskrive det gamle ord til: Op og se land, men hvad er værd at ofre sin fritid på?

Kun inden for ganske få erhverv kan man med god ret drage sammenligning mellem „gamle dage“ og i dag, som netop når det gælder søfarten. Her er i de sidste 20—30 år sket en udvikling, som man bedst kan vurdere ved at se tilbage uden at blive „historisk“.

Min egen start til søs, kort efter første verdenskrig, skete med en Marstal-skonnert. Besætningen bestod af skipper, styrmand, en letmatros, en jungmand og en kok. Farten var med klipfisk fra New Foundland til Spanien eller Portugal, ofte den rene „dame-sejlad“ med agterlig vind og tørt dæk, medens turen den modsatte vej, dyblastet med salt, stampende op mod en nordvest storm nok kunne sætte en drengs udholdenhed på prøve. Ofte tørnede man til køjs i både olietøj og søstøvler, der var ingen muligheder for at få tøjet tørret. Olietøjets skamfiling mod håndled og hals dannede søbylder, der vædskede og sved, og det var ikke ligefrem skriftsteder, man stod og ledte efter, når man fik en sø over nakken, så saltvandet drev ned ad nakkens åbne sår.

Maden var også et problem. En fjortenårs dreng, der endnu ikke har overstået søsygens kvaler, befinder sig pludselig i en kabys på størrelse med det lille hus derhjemme med hjertet i døren, et par gryder, en pande, en luns salt kød, nogle halvvisne urter og en pøse gryn og får besked af den almagtige skipper om at lave et delikat måltid ... og ikke frådse med Vorherres gaver!

Jo, man kom igennem det, og ingen af os tre drenge glemmer middagen juleaften i Cadiz. Stegt, saltet, harsk flæsk, kartofler, hvis blå farve skjultes under den grålige stuvning af kondenseret mælk ... og mindst af alt skipperens formaning om at spise godt med brød til de kostbare kartofler! Men da han efter middagen kom frem med juleknaset, fem svedsker og ti rosiner til hver, ja, da var vi alle tre enige om, at han trods alt var en glimrende skipper. Kårene var jo ikke anderledes dengang.

Hygiejnen var det hel-
ler ikke stort bevendt med. Et par år senere boede jeg som letmatros i lukaf med elleve mand om bord i firemastet bark „Hertzogin Cecillie“. —

Kære læser, har De nogensinde haft lus? Well, en uge efter afsejling fra en fransk havn var mine kammerater og jeg de mest lusede personer, der nogensinde har flydt på oceanerne!

Vend skjorten, lyder et gammelt råd mod lus, så bider de i tøjet. Vi opdagede, at det tog nøjagtig vore plageånder tre og et halvt minut at komme på kødsiden igen. Så blev der vasket og muget ud, og det hjalp ... men en uge efter var vi akkurat lige så lusede igen. Om igen, som det hedder i marinen, men lusene var der stadig. Jeg glemte vist at fortælle, at vi kun var elleve af lukafets tolv beboere, der havde lus, Pukki, en gammel matros, som i flere måneder havde ligget syg i køjen, påstod, at han ikke var generet af de grå snyltere. Denne gang undersøgte vi hans køje, og det viste sig, at både den og hans person var en hel udklækningsanstalt eller, om man vil, reservat for lus. Så blev også han vasket, ja, omtrent kogt, og det hjalp. To måneder senere døde han i Buenos Aires ... af tæring! (TB). Altså havde lusene vandret fra den syge smittebærer til de sunde, raske kammerater, måske dette fortæller lidt om den store TB-sygelighed, man ofte traf til søs i „gamle dage“.

Arbejdstiden var ikke under tolv timer ved land, losning plus sejltørring og notning af dæk i troperne, og i søen, hvor man ofte måtte ud på frivagten, var den naturligvis ikke mindre. Fritiden var ikke noget problem, den blev sovet bort, men hvad skulle man også med den? Der fandtes ikke en bog om bord, og kom man i land og havde lyst til at overvære en teaterforestilling, en koncert eller en sportskamp, ja, til de gode ting var der næsten altid udsolgt; spurgte man de indfødte om noget, var der ofte sproglige vanskeligheder at overvinde, og når de endelig var så vidt overstået, at den adspurgte forstod, man ville have en op-

lysning, og at man var sømand, så var hans reaktion næsten altid at henvise een til det lokale „Nyhavn“.

Nu skal dette ikke tages som nogen forherligelse af sømanden, han kan føle trang til en pige, en dans og en øl, akkurat som folk i land, men han kan have (og det har de sidste to års arbejde mellem mine gamle kammerater tydelig vist mig) lige så stor interesse for de bedste ting, som musik, litteratur og kunst, det har bare været vanskeligt for ham at få den rette kontakt, og hertil har den



„Mike“ hjælper en „strandet“ australsk sømand ud at sejle med et svensk skib.

rivende udvikling, der er sket, gjort sit. — I dag, hvor lukafforholdene nærmer sig det fuldkomne, rummelige messer, eetmands-lukaf for alle voksne, særskilt ryge- og opholdsrum for frivagten, badeværelse (der findes skibe med finsk badstue), vaskemaskine, varmluft-tørretrum, strygerum, ja, endogså hobbyværksted (i nybygget tankbåd „Nerma Dan“), så forstår man, hvad det betyder for sømandens personlige hygiejne.

Otte timers arbejdstid giver megen fritid, men den kan i dag udnyttes på allerbedste måde. Søfartens bibliotek forsyner alle skibe med et bogskab, hvis indhold spænder fra romaner, rejsebeskrivelser, fagbøger til håndbøger, og allerede for et par år siden var man oppe på et årligt udlån på 70.000 bind, og så er der endda stor sandsynlighed for, at en eller anden doven rad sparer bibliotekaren arbejdet og læser kammeratens bog, så dette lån ikke registreres, men det skal være tilgivet, faktum er, at i dag sover man ikke fritiden bort. Der er også lejlighed til at dygtiggøre sig. Gennem Handelsflådens Velfærdsråd kan enhver i dag deltage i brevkursus, og der er nok at vælge imellem, dansk, regning og sprog, man kan opfriske sin skolelærdom og forbedre sin sproglige kunnen, noget mange søfolk har brug for og gavn af.

For ca. en snes år siden stod jeg på dækket af en norsk båd i en sydamerikansk havn og betragtede en flok engelske søfolk, der halsede afsted efter en fodbold nede på kajen. De ældre nordmænd rystede på hovederne, og jeg grønskolling rystede også på min dumme „knold“ ved det syn. Jeg har heldigvis siden efter evne forsøgt at bruge samme „knold“ til mere nyttige formål, især efter at jeg sidste år fra april til november arrangerede og dels var dommer i over hundrede (helt nøjagtigt 111) fodboldkampe, hvor søfolk kæmpede, skib mod skib, og gjorde det med iver og interesse, der fuldt står på højde med den, der lægges for dagen i et landshold.

Hvem, der deltager i disse kampe, vil man måske spørge, og svaret er: så godt som alle søfolk af alle nationer. Naturligvis ligger englænderne i spidsen, sportminded som de er, men på fodboldbanen på Islands Brygges yderste spids, har interesserede tilskuere set nordmænd, svenskere, finner, argentinerne, chilensere, hollændere, islændere, spanioler, negre, malayere, ja, endda hinduer med turbaner og nøgne fødder (og de var ikke de ringeste) gå til den runde kugle med en iver som gjaldt det et verdensmesterskab, og så sker det, at man for et øjeblik glemmer sit vigtige hverv som den, der skal dele vind og vejr lige, og henfalder til at filosofere: Hvis Fjeldstad fra Norge, Smith fra England, Mendoza fra Argentina og Petersen fra Christianshavn i skøn forening og til fælles glæde kan løbe rundt og sparke til samme runde kugle, mon man så ikke er et stykke på vej hen imod den dag, da det vil være umuligt for samtlige verdensrigers øverste

ledere, at få de samme fire mænd til at gå ud på slagmarken og slå hinanden ihjel?

— Dommeren sover, råben een. Nåh ja, man er her for at dirigere en fodboldkamp, ikke for at løse verdensproblemerne, men man har da lov at tænke, og tænk, hvis virkelig et arbejde, taget op til gavn for sømanden, kunne blive et lille skridt i den rigtige retning, så . . .

Et gammelt ord siger: fej først for din egen dør. Det var de ord, de mænd, som for mere end ti år siden oprettede Søfartsklubben, kom i hu. Man ønskede at give fremmede søfolk, som gæstede vor by, en håndsrækning og håbede, idéen ville bære frugt, og at andre lande ville følge efter. Denne opfattelse viste sig at slå til, det viser de forespørgsler, der kommer fra fjern og nær, om hvorledes man opretter og driver en institution som Søfartsklubben. At klubbens næste idé med at oprette en havneservice også har slået an, kan jeg, som var den heldige at få overdraget dette job, tale med om, men hvis man spørger: hvad vil søfolk så se under opholdet her? og hvad kan de hjælpes med? Ja, da må jeg svare, at jeg ved ikke, hvor grænsen ligger. Da jeg for eet år siden skaffede en mand et sæt tænder, efter at han lige havde været hos tandlægen for at få taget mål, troede jeg, det var noget særligt, men da en amerikansk matros for en uges tid siden bad mig tage ham med op til et sted, hvor han kunne få sit ene ben „repareret“, var jeg lidt i tvivl, om jeg skulle bringe ham til Kommunehospitalet eller Righospitalet, men da han gik ind og hentede „reservebenet“ frem fra klædeskabet, var jeg hurtigt klar over, at en bandagist kunne klare den sag, så for eftertiden er jeg egentlig forberedt på hvad som helst.

Forberedelsen og planlægningen af et servicearbejde kræver, at man kan slutte de rigtige kontakter med turistkontorer, billetbureauer og teatrenes billetkontorer, dertil kommer idrætsbaner, busselskaber og hvad man ellers kan få brug for, og under mit arbejde hermed fik jeg bevis for, at den opfattelse en del søfolk har, at de ikke sidestilles med folk i land, er forkert. Den hjælpsomhed, jeg mødte og stadig møder, når jeg henvender mig til de forskellige institutioner, viser med al tydelighed, at det danske samfund værdsætter sømanden og hans indsats, det være sig i krig og fred.

Søfolkene selv tager servicen som en kærkommen hjælp, benytter lejligheden til at komme i teater og til koncerter, og hånden på hjertet, kære læser, hvor ofte går De til torsdagskoncert? Nåh ikke! Så kan jeg fortælle Dem, at både danske og udenlandske søfolk er gode kunder i Rosenørnsallé!

Ikke så helt få udenlandske søfolk har f. eks. set „Annie get your gun“ på Nørrebro (en del englændere roser den danske opførelse frem for den engelske), og jeg er ikke i tvivl om, hvad jeg skal byde på, når min telefon en aften ved 22-tiden kimer, og Blå-

	Grundlagt 1875	Th. Møller	Grundlagt 1875
	Proviant, Dæk- og Maskin-Stores		Nyhavn 45-47, København
Hovedoplæg for Danmark	Telefon 387, 10.387		Telegram-Adresse: »Ultra«



Heller ikke hjemme har Mikkelsen fri. Her modtager han en telefonbesked, mens hans hustru skriver ned.

vand radio melder, at telegrafisten på et norsk skib i Atlanten vil tale med mig, samtalen kan forme sig som følger:

— Hallo Mike, det er telegrafisten på „Koll“, vi ankommer søndag, kan du skaffe fire billetter til en god forestilling.

— Hvad med „Annie get your gun“?

— All right, hvis du vil anbefale den!

— På gensyn søndag!

Men Danmark er jo ikke København alene. Udflugter arrangeres på søndage eller fridage, og her deltager såvel officerer som mandskab, de første ofte med kone. Turen kan gå op langs Sundet til Kronborg, som så mange af dem har set fra søsiden, men nærmere bekendtskab skuffer aldrig. Derefter til Frederiksborg, hvor en af kusterne en eftermiddag sidste sommer

pludselig til sin rædsel så to granvoksne nordmænd bærende Tordenskjolds søkste mellem sig gå mod døren. På hans spørgsmål om, hvad de havde tænkt sig med kisten, forklarede de meget alvorligt, at de var fra Tordenskjolds hjemby, Trondheim, og nu skulle grejerne hans jagu' hjem, hvor de hørte til.

At det kun var en spøg, blev hurtigt opklaret, kusten blev så formildet, at han gav os en ekstra god omvisning og satte alle spilledåserne i gang til ære for de nationale Trondheims gutter.

Med en snes argentinske søfolk besøgte jeg Faxe. Gennem den derværende turistforening havde jeg fået byens spejdere til at arrangere et kæmpebål, og medens „indfødte“ lidt skeptiske så til, lavede argentinerne deres hjemlands „azado“, det vil sige stegte store stykker kød på spid for siden at skære det i lange lunser og fortære det varmt med vin til. Men da man nåede dertil, at kødet skulle spises, var de „indfødte“ og de venlige argentinerne blevet så gode venner, at Faxe-boerne fortærede kødet og drak vinen, mens gæsterne måtte tage til takke med en kasse Faxe-øl, som bryggerens kone fremtryllede.

En sikker træffer efter en nordsjællandstur med besøg på Kronborg og Frederiksborg-musæet er en tur i Zoologisk Have, „Svenske Parken“, som nordmændene kalder den, da de påstår, at man hører mere svensk end dansk derinde. Sluttes man så af ved nittiden i Tivoli, ja, så har en rask norsk gut næsten ikke mere krudt igen end lige netop til at sidde på en bænk og nyde en pølse med en øl til, og her var det, jeg hørte denne replik af en nordmand, efter at han havde gjort dagens udgifter op:

— Hundrede kilometer i bus, set to slotte og mange vilde dyr, drukket tre øl og sidder træt som et gamle-hjem (alderdomshjem) og set på verdens kækkeste piker ... og alt sammen for ti kroner ... det kalder jeg service!

Ja, sådan er sømanden af idag. Glad og taknemlig for den lille hjælp, man yder ham. Lad dette være med-hjælpende til at slå den skrøne ihjel, at søfolkene er anderledes end folk i land, han har bare aldrig haft samme chance for at få noget ud af sin fritid; det er det, vi vil hjælpe ham med.

Og endnu en gammel skrøne: En sømand har en pige i hver havn!

Den kan jeg personlig tage livet af, jeg har aldrig haft nogen i Shanghai.

Mike.

DAMPSKIBSSELSKABET

VIKING A/S

Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG

Worsåesvej 24, København V.

Tlf. C. 2641

Telegr.-adr. Metalborg

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Deres

bankforretninger

ordnes hurtigt og sikkert af vort hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

34 afdelinger i København og omegn

52 filialer og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN

Sjöhistorisk Årsbok 1950

MAN venter altid med spænding på den af Föreningen Sveriges Sjöfarts Museum i Stockholm udgivne årbog, og den foreligger nu under redaktion af museumsdirektør Gerhard Albe, der har fået „Statens sjöhistoriska museums förtjänstmedalj“ i sølv som en anerkendelse af sit fortjenstfulde arbejde for museet.

Årbogen er som altid fornem og gedigen i udstyrelse og med et indhold, der må glæde alle, der er interesseret i maritime emner, og den indledes med et forord af justitierådet Algot Bagge, der efterlyser søretten belyst historisk og mener, at det må ligge indenfor museets interessesfære at påbegynde dette arbejde eller give stødet til, at det tages op, og afhandlingerne offentliggøres i årbogen, idet der her ligger et stort delvis upåagtet felt i den søhistoriske videnskab.

Årbogen indeholder desuden 5 afhandlinger om forskellige emner, og den første er af marindirektør Gustaf Halldin's opsats med titlen „*Bilder av primitiva farkoster m. m. sammenställda för studiet av de skandinaviska hållristningarnas skeppsbilder*“, der er meget interessant, omfattende primitive fartøjer, Humberfundet, skibsbilleder på helleristninger udenfor Skandinavien, skibssætninger fra broncealderen, alt i relation til de skandinaviske helleristninger, som han behandlede i årbogen for 1949, og han konkluderer i at håbe, at artiklen må give stødet til en fordomsfri diskussion om dette emne, nemlig problemet „skibsbygningen som helleristningerne viser disse“.

Artiklen er meget interessant og forsynet med et overdådigt billedmateriale og litteraturhenvielse om hele dette emne. Den bør læses af alle, der har interesse for forhistorisk skibsbygning.

„*Ledung og kungshamn*“ af docent Adolf Schück er en afhandling, der belyser, hvad man forstod ved „*leding*“ og de hermed beslægtede „*kongehavne*“, hvor dette første var den ordning, der fandtes i alle 3 nordiske lande og bestod i den årlige udskrivning af skibe og mandskab til beskyttelse af landets kyster mod sørøvere samt i at beskytte søhandelen, og disse fartøjer var stationerede i visse bestemte havne, der blev kaldet „*kongehavne*“ og lå på sådanne steder, at de derfra kunne overvåge skibsfarten og farvandet. Artiklen belyser ledingsflådens anvendelse fra ældste tider til dens ophør i middelalderens slutning. Den er meget interessant, og det anbefales alle, der dyrker nordens historie, at læse den.

Kontreadmiral Gunnar Unger behandler i sin opsats et maleri af Bakhuisen, der viser en lystyacht under sejl på vej ud mod nogle opankrede eller under letning værende orlogsfartøjer, og forfatteren mener, at maleriet forestiller Karl X Gustavs afrejse fra Dalarø til krigen i Polen 1655, men han håber tillige, at hans her fremsatte teori skal føre til, at man får en undersøgelse sat igang, så man en gang for alle kan få fastslået, hvad det forestiller. Billedet erhvervedes 1931 af „marinmuseivänner“ til Statens sjöhistoriska museum, men købet kom kun i stand ved den store hjælp, foreningen fik af kong Gustaf V og prins Eugen, der støttede den med store donationer. Man må håbe, at

forfatteren får sit ønske opfyldt, og at spørgsmålet om, hvad det forestiller, bliver endelig afgjort.

Artiklen „Om sjökikarens utveckling“ af rustmästare J. Alm giver en fremstilling af kikkertens udvikling begyndende med en omtale af grækerne, der allerede på Aristophanes tid ca. 455—385 f. K. kendte til at slibe optiske linser, og frem gennem oldtiden, middelalderen, renaissanceen til nutiden med prisme-kikkerten som afslutningen på kikkertens udformning. Artiklen er meget interessant og med så meget, man gerne ville citere, hvad der ville sige det samme som, at man måtte afskrive den helt for at kunne gøre ret og skel for den, så her skal blot lige nævnes, at den, der må betegnes som kikkertens opfinder, var brille-mageren Hans Lippershuy i Middelburg, der på bestilling af Generalstaterne fremstillede 3-dobbelte kikkerters, som betales med 300 gylden stykket, andre var med i kikkertens videre udformning, som Galilei, Kepler, Spinoze og mange flere, lige op til vor tid, hvor der stadig er kommet forbedringer for at ende i det ypperste: prismekikkerten. Men her må vi stoppe og kun sige, at artiklen er forsynet med mange udmærkede illustrationer af gamle og nye kikkerters samt en udmærket litteraturhenvielse, ialt en artikel, som man må læse, idet den giver alle tilgængelige oplysninger om kikkertens historie.

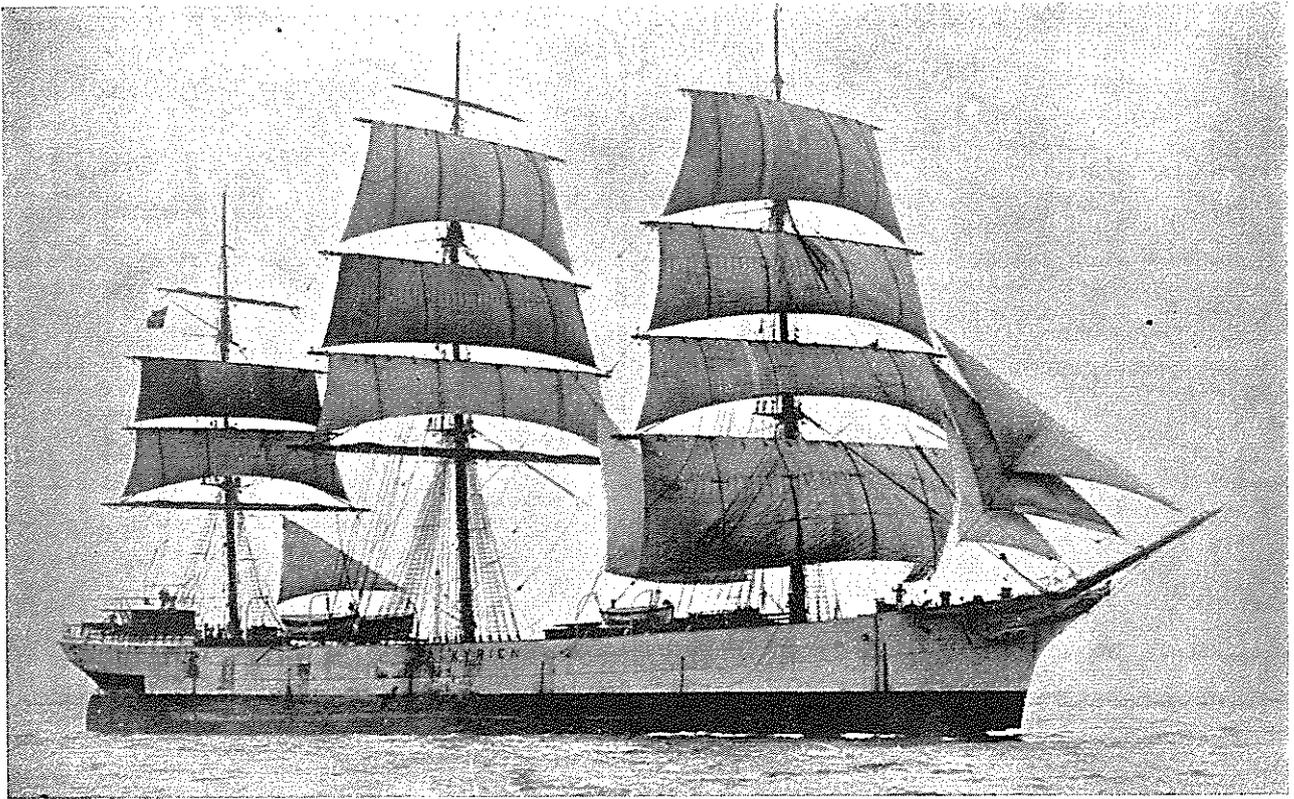
Den sidste artikel af kaptajn Henning Isberg er hans beskrivelse af en bugsering af *M/S „Camedia“* fra Kum Kale ved Bosperus til Gøteborg af *M/S „Wiril“* under sidste krig i året 1944. Begge fartøjer var mere eller mindre havarede efter brand og minesprængning, så det var et stykke fint sømandsarbejde, der her blev udført af kaptajn og maskinpersonel. Artiklen skal og må læses af alle, der har tilknytning til søfarten, da man deraf kan se, hvad der kan gøres, når viljen er der til at overvinde vanskelighederne, der stadig tårne sig op på turen.

Årbogen indeholder ligeledes årsberetning fra Statens sjöhistoriska museum og Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm 1950, hvoraf man ser, at foreningen stadig har fremgang ligesom museet, der stadig udvider sine samlinger.

Årbogen tilstilles alle medlemmer af foreningen, og koster i handelen 18,00 sv.kr.

O. B. N. A.





„Valkyrien“ under dansk flag. Billedet tilhører J. Malling.

Glimt fra Danmarks søfartshistorie XIII.

Skoleskibet „Valkyrien“

BLANDT Danmarks sejskoleskibe er fuldskibet „Valkyrien“ et af dem, der huskes af de færreste, hvilket har sin forklaring i, at det kun var under dansk flag i seks år.

„Valkyrien“ var bygget hos T. Royden & Sons, et skibsværft i Liverpool, til Ship Stronsa Co. Ltd. Der hersker nogen tvivl om byggeåret. I „Danmarks Skibsliste“ fra den første verdenskrig står det opført som 1882, men andre steder angives 1883 og -84. Skibet fik ved søsætningen navnet „Stronsa“ og blev under engelsk flag sat i fart på Indien og Vestindien.

Skibet, der var rigget som fuldslib, havde en brutto-tonnage af 2053 tons. Netto-tonnagen var 1939 tons. Det var et overordentlig smukt fartøj, der med sit velformede jernskrog og sin smukke stålrig vakte begejstring, hvor det kom frem. På et vist tidspunkt blev skibet imidlertid solgt og kom under argentinsk flag.

Under den første verdenskrig, hvor der var brug for al tonnage, og hvor fragterne var høje, fik A. O. Andersen den tanke at tilføre Danmark endnu et sejskoleskib. I forvejen havde man gamle „Georg Stage“ og det fragtførende „Viking“. Det nye skoleskib skulle også medføre last. Efter nogen tids søgen fandt man frem til „Stronsa“, der den gang sejlede for Argentina. Skibet blev købt af rederiet „Viking“, som i 1904 var blevet stiftet af A. O. Andersen og Poul Carl.

Købet kom i stand i juli 1915. Kort tid efter bugse-

redes „Stronsa“ til hovedeftersyn på Københavns Flydedok og Skibsværft. Bl. a. blev der indrettet et særligt lukaf for de seks elever, skibet skulle medføre. Eleverne, hvoraf nogle tidligere havde sejlet, skulle have en hyre af 20 kroner om måneden. De blev forhyret som skibsdrenge og var ikke bundet til skibet eller rederiet for nogen bestemt tid. Der var naturligvis rift om at komme ud med det nye skoleskib.

Foruden skibsdrengene skulle skibet blandt mandskabet have nogle unge navigatører, der som menige søfolk skulle have den sidste del af deres lovbefalede sejskibstid om bord. Elever og besætning skulle bo i et dækshus forude. I overbygningen agter var indrettet beboelse for officererne.

„Stronsa“, der nu blev omdøbt til „Valkyrien“, gennemgik en gennemgribende foryngelseskur. Skroget blev malet lysegråt. Bunden indtil vandlinjen blev malet med mønje. Svarende til sit navn havde skibet forude en galionsfigur forestillende en løbende valkyrie med våben i hånd. Københavnerne havde rig lejlighed til at studere det smukke skib. Efter hovedeftersynet blev „Valkyrien“ nemlig bugseret over til Langeliniekajen, hvor der blev slået sejl under og gjort de sidste forberedelser til den forestående rejse.

Der herskede naturligvis en del tvivl om, hvorvidt skibet ville svare sig, men rederne henviste til, at mange norske sejskibe indtjente store penge. På de tider

var det ikke vanskeligt at skaffe sig fragter. Den første var allerede sikret for „Valkyrien“.

Den 5. september 1915 blev bugseringen af sejlskibet til Norge begyndt, og et par dage efter var man heroppe i fuld gang med at indtage en høllet trælast bestemt for Australien.

„Valkyrien“ viste sig på den lange rejse som et godt søskib. Dets fører var koldingenseren, kaptajn H. Christiansen, der tidligere havde sejlet med flere af de store Fanø-barkskibe. Under kaptajnens ledelse gennemgik de 14-16 årige elever en udmærket sømandsuddannelse.

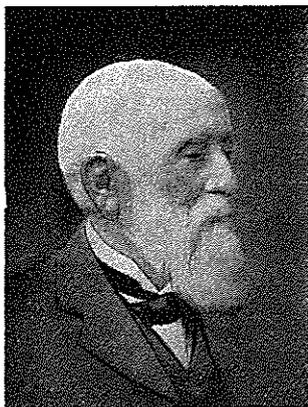
Det smukke, danske skoleskib gjorde flere lange rejser, der alle forløb godt trods den stigende u-bådsfare. Fragterne var under hele krigen meget høje, og „Valkyrien“ svarede sig. Efter krigen begyndte fortjenesten at blive ringe, og til sidst gav fuldskipet under-skud. Rederiet tøvede med at lægge skibet op, fordi det jo ved siden af fragtfarten tjente et godt formål ved at uddanne unge, danske søfolk. Imidlertid var der i 1921 ingen vej uden om. „Valkyrien“ blev lagt op og lå i to år og ventede på bedre tider. Storsejlerens æra var dog ved at være forbi, og i 1923 blev „Valkyrien“ slæbt til ophugning.

Da „København“ sporløst forsvandt i december 1928, og „Viking“ et halvt år senere blev solgt til Finland, var det foreløbig forbi med de fragtførende, danske skoleskibe. Fragt-skoleskibe af et sådant format som de tre store sejlskibe har vi ikke senere haft og får det nok heller aldrig igen.

Som et minde om det lidet kendte „Valkyrien“ findes der på Handels- og Søfartsmuseet i Helsingør en smuk model af det stolte fuldskip.

—wig.

Tietgens engelske ven



De har sikkert aldrig før hørt om mr. John Morris, hvilket faktisk er en fejl fra vor side, da denne englænder har haft stor betydning for dansk skibsfart. I tiden omkring stiftelsen af D. F. D. S. var mr. Morris i København som seniorchef i sagførerfirmaet Ashurst, Morris, Crisp & Co., London, for at formidle et lån i England til Københavns

Sporvejsselskabs stiftelse. Under sit ophold i den danske hovedstad blev Morris ven med C. F. Tietgen. Da D. F. D. S. blev konstitueret den 11. december 1866, var Morris til stede sammen med selskabets bestyrelse og stillede penge til rådighed for det nye dampskibsselskab. Tietgen omtaler Morris i sine erindringer, men ellers har den dygtige engelske finansmand ikke været meget omtalt i dansk presse og faglitteratur. Som det første blad i Danmark gengiver vi hermed hans portræt. Mr. John Morris, der var født i South Molton, North Devon, i 1824, døde i marts 1905. X-math.

Hempel's NAVITEX

INGEN BEGRONING

Hempel's "NAVITEX" er den ny epokegørende bundfarve, der holder skibsbunden fri for begroning i hidtil ukendt lang periode. En "NAVITEX"-bund er glat som en ål og giver skibet topfart. "NAVITEX" er f. eks. også brændstofbesparende. — Ring eller skriv efter vor specialbrochure med brugsanvisning og anbefalinger. — —

STØRRE FART



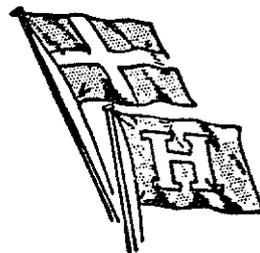
AMALIEGADE 8 · C. 3842

„Fragtfarten“

Fra og med den 1. januar 1951 sluttedes „Dansk Sejlskibsrederiforening“, Marstal, og „Rederiforeningen af 1941“, København, sammen til een forening under navnet „Rederiforeningen af 1895“. Fra samme dato ansattes Peter Grube, der i december 1950 fratrådte stillingen ved „Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe“, som den nye forenings daglige leder.

Peter Grube er tillige redaktør af et nyt blad, som er udsendt af de sammensluttede rederiforeninger. Bladet, der har fået navnet „Fragtfarten“, vil bringe skibsfarts-nyt, der hovedsagelig vil have interesse for foreningens medlemmer. Redaktionen vil imidlertid prøve at gøre bladet læseværdigt også for andre shipping-interesserede. Vi ønsker den altid initiativrige Peter Grube held og lykke på den nye post.

Red.



Tredive år under vandet —

Fhv. dykker **NIELS KROGH** fortæller

Ved CARL ØSTEN

DEN 1. oktober ifjor gik 71-årige *Niels Krogh* definitivt i land efter at have fungeret som hjælpelods i Gedser i 15 år, og i 1935 gik samme Niels Krogh i land i Gedser efter 35 års tjeneste indenfor „*Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise*“, heraf de 30 som dykker. Når netop Gedser, denne stormomsuste by, blev stedet, hvor han lagde op, skyldes det, at her havde han som ung mand fundet den pige, der skulle være fru Niels Krogh. Han fødtes ellers helt oppe i Jylland, i Klitmøller, hvilket endnu høres af akcenten i hans stemme, da „*Vikingen*“ besøger ham for at bede ham fortælle om sit liv på — eller rettere sagt *under* havene, såvel „*far away*“ som på de hjemlige.

„Hvordan bar man sig i Deres ungdom ad med at blive dykker?“ spørger vi.

„Eftersom der ikke dengang — det var omkring 1900 — fandtes nogen dykker-skole, i hvert fald ikke herhjemme, måtte man lære dyknings-arbejdet i de skibe, der havde med den slags at gøre. For mit vedkommende blev det i „*Svitzer*“s både, og det var ombord i S/S „*Skandinavien*“, med hvilken jeg var forhyret som matros, at min interesse for dykker-arbejdet vakte. Jeg fik også lov til at forsøge mig heri. Min fysik må have været i orden og de nødvendige evner tilstede hos mig, for i løbet af et års tid blev jeg antaget som dykker-lærling ombord i S/S „*Em. Z. Svitzer*“. Forinden havde jeg dog været til orlogs, hvor jeg kom til at gøre tjeneste ombord i panserbatteriet „*Skjold*“. I 1904 blev jeg så som 2. dykker sendt til Middelhavet med bjergningsdamperen „*Danmark*“, hvilket blev indledningen til mine godt og vel tredive år under vandet.“

„Hvis De nu venligst vil vende bladene i Deres hjerne-arkiv, vil det vel fremgå af nogle af dem, at en dykkers arbejde langt fra er ensformigt?“

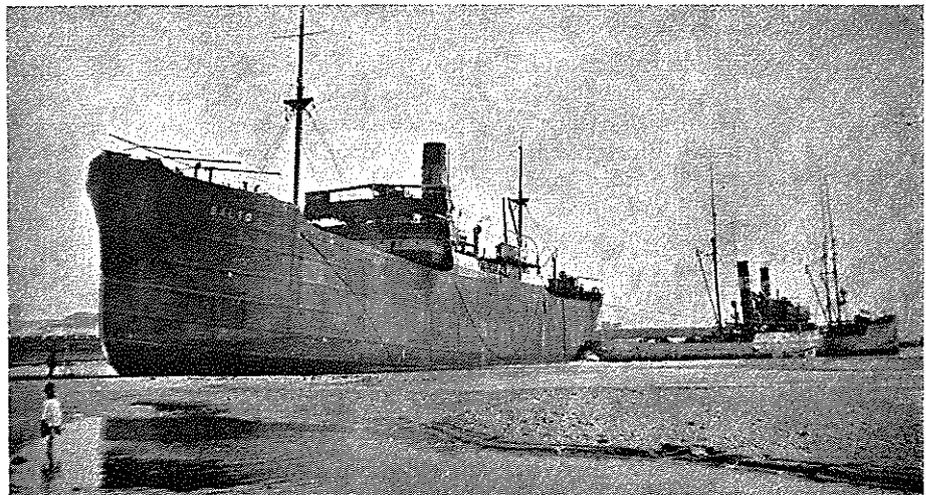
„Så begynder vi at blande forfra og i rækkefølge,“ svarer herr Krogh på sin rolige og sindige måde, just den, man forestiller sig, på hvilken en dykker uden mindste finger-rysten bevæger sig på havets bund. „I Middelhavet havde vi station på forskellige pladser, blandt andet i Marseille, Bizerta og Messina. Sidstnævnte sted opstod pludseligt et „døgnflue“-bjergnings-selskab, som vi jo måtte have dukket, hvad det skam også blev, således at Dannebrog beholdt valpladsen. Efter et par års ophold dernede fik vi ordre til at

gå hjem for eftersyn af båd og udskiftning af besætning. Da vi så undervejs var inde i Gibraltar, fik vi dør besked om at gå til Alderney-øerne for at undersøge mulighederne for bjergning af en tysk passagerdamper, som var strandet. Det viste sig så, at her var intet at gøre, eftersom den var brækket over og raseret for alt. Inden vor afgang fra øerne kom der en båd ud fra land med et telegram til vor kaptajn om hurtigst at afgå til øen Man, hvor en engelsk krydser stod strandet. Denne meddelelse satte vort humør ned på nul-punktet, for i stedet for at komme hjem og sige „Davs til mor“, kunne vi måske nu komme til at ligge og bjerge et års tid eller mere. Vi kom dog snart hjem alligevel, for vort tilbud om assistance blev af krydserens chef afslået med et „*Thank you very much*“. Grunden hertil var vel, at vi ikke skulle få indblik i tekniske hemmeligheder, formoder jeg. — I 1907 kom jeg som 1. dykker med „*Svava*“, der forsøgsvis sendtes op til Island på en bjergning. Da dette forsøg faldt økonomisk heldigt ud og således opfordrede til fortsættelse, lod entreprenen med fast station under Island for øje bygge et større skib. Det fik det islandske navn „*Geir*“ og kom til at afløse „*Svava*“ i 1909.

12 år ialt tilbragte jeg oppe på denne herlige ø, hvor vi fik mange forskellige bjergninger, store som små. En af de sværeste, ja, også den koldeste, var af S/S „*København*“, der under verdenskrig I på vej fra USA til Liverpool med en last af 7.000 tønder olie strandede på Grøta lige udenfor Reykjaviks havn. Den havde tabt sin konvoj i en orkan samt mistet alt sit red-



Dykker Krogh (i yngre udgave) i sit lukaf i „*Freja*“.

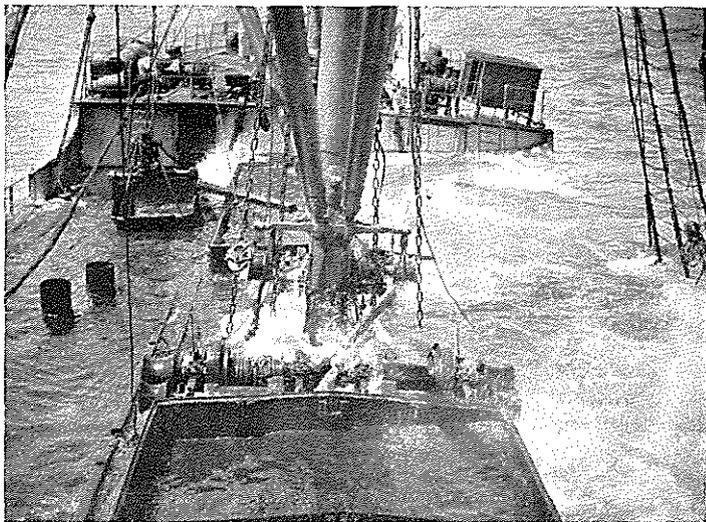


Den norske damper „*Balto*“, der drev helt i land ved Melilla.

nings-materiel, hvorfor den søgte ind til Reykjavik for komplettering. Vi gik straks ud til assistance. Trods hård kuling med svær sø lykkedes det dog „Geir“s kaptajn at komme havaristen så nær, at en forbindelse mellem os kunne opnås, og så snart tidevandet var i opgang, slæbte vi havaristen, i hvilken der stod vand såvel i maskin- som last-rum, væk fra skærene og hen på sandbund i læ af vinden, for at vi kunne finde de værste huller og få dem tætnet. Længere turde vi i første omgang ikke slæbe ham, da der var stor fare for, at han så ville synke. Efter at have fået lækagen under kontrol slæbte vi ham til Videy for videre undersøgelse, ved hvilken det viste sig, at skaderne var meget store, hvorfor lasten måtte losses i lægtene, hvilket jo var et kæmpe-arbejde med de mange tønder. Derpå begyndte jeg mit undervandsarbejde med at tætnede lækagerne med dels jern-plader, dels plat-forme af træ, som blev påskruede med svære bolte. Hele dette arbejde skulle nemlig laves meget solidt, eftersom „København“, da der ingen værfter fandtes i Reykjavik, skulle have fuldført reparationen på sit bestemmelsessted, Liverpool. Under dette store og langvarige tætnings-arbejde faldt vejret i med hård frost, så vi om morgenen måtte hugge hul i isen, før jeg kunne komme i „baljen“. Jeg må sige, at der var uhyggelig koldt dernede under skibet. Men omsider fik dette arbejde også en god afslutning, ligesom „København“ nåede lykkeligt til Liverpool med sin olie-last. —

Mon man nogensinde har hørt om en dykker, der i udførelsen af sin gerning måtte tilbringe syv dage på hesteryg? Det har jeg i hvert fald prøvet under mit lange Islands-ophold. Sammen med min kaptajn var jeg blevet landsat på sydkysten af landet for at undersøge muligheden for bjergningen af en der strandet trawler. Imidlertid var strømmen skiftet, og søen havde rejst sig i foruroligende grad, da vi skulle tilbage til vort skib, hvorfor vi ikke turde kalde båd ind efter os. I tre-døgn ventede vi på bedring i vejret, men forgæves. Så tabte kaptajnen tålmodigheden og gav signal med flag til vort skib, at det skulle gå til sin station i Reykjavik, hvortil vi så også begav os, men pr. heste-ryg, det eneste befordringsmiddel, som vi kunne få i denne islandske ødemark, og som vi fik hos en bonde. Med to islændinge som førere og med proviant-forråd startede vi karavanen, der bestod af ti heste på den ca. 200 km lange tur. Termometeret viste 16° under frysepunktet — det var altså ved vintertid — medens sneen sine steder lå i indtil 3 meters højde, hvorfor de små islændere ofte sank deri, så vi måtte gå ved siden af. Om natten logerede vi på bondegårde, om hvis forskellige ejere jeg må sige, at de modtog os med en så sjælden gæstfrihed og venlighed, som næppe udvises i noget andet land. Som det er gået mange, der ikke er vant til at ride, gik det også mig. Den tredje dag på turen, da jeg skulle kravle i saddelen, følte jeg det, som om jeg satte mig på et overhedet komfur, så derefter, så snart lejlighed bød, skyndte jeg mig ned på „apostlernes heste“.

Men det arbejde, jeg vil regne for mit allervanskeligste job, hører til min anden Middelhavs-periode 1927—30. Det vedrørte bjergningen af S/S „Nell“, en



Tysk S/S „Ostsee“, en af de tre dampere, der strandede samtidigt under „Abebjerget“. Den havde fået revet bunden op.

amerikaner, som ved at rende på Afrikas klippekyst havde fået sin bund revet op for sluttelig at brække midt over. Den var altså ikke til at bjerge, men i hele 6 måneder bjergede vi, hvad bjerges kunne, af dens last af stykgods på 12.000 tons, som så at sige bestod af alt mellem himmel og jord. Der var således biler, „Florida-vand“ i kasser, maling og meget andet. Det værste ved mit og mine hjælperes arbejde var, at „Masut“en (brændselsolie) gennem tank-dækket havde trængt sig op i lasten indtil et par fods højde oven over vandet, hvorved den havde ødelagt det meste af lasten, ligesom den blev årsag til mange ødelagte dykker-klædninger. Det var vel nok en værre „suppedas“ at vade rundt i! Damperens grundstødning var iøvrigt mærkelig, eftersom den skete i godt vejr omend med nogen blæst, hvorfor man har lov til at formode, at navigationen har haft „hovedpine“.

En orkan af nord-ost kom engang til at give arbejde til ikke mindre end 4 bjergningsdampere, nemlig Svitzer's „Freja“, som jeg var med, „Em. Z. Svitzer“ og „Valkyrien“ samt en engelsk bjergningsdamper fra Gibraltar, vi arbejdede sammen med. Alle var de kaldt til Melilla (Afrika) i anledning af, at 4 skibe havde lidt havari på grund af, at havnemolen, de lå fortøjet ved, var blevet slået i stykker af den svære sø, hvorved skibene sattes i drift. Et af dem, et spansk hospitalsskib, sank i det indre af havnen, en engelskmand drev hen over et gammelt, sunkent vrage, hvorved han knækkede midt over, en græker sank uden for havnen, medens en nordmand, damperen „Balto“, drev helt i land. Englænderen var der altså ikke nogen redning for, hvorimod de andre 3 havarister bjergedes af henholdsvis et lokalt bjergnings-selskab, som tog sig af hospitals-skibet, af „Valkyrien“ og „Em. Z. Svitzer“, som tog sig af „Balto“, og endelig „Freja“ og den engelske bjergningsdamper, som tog sig af grækeren. Hans last bestod af hvede, som efter havvandets indtrængen gik i forrådnelse, hvorfor øvrigheden forbød os at bringe hveden i land. Så var der ikke andet at gøre end at pumpe den udenbords, hvor den snart dannede en så kompakt masse på vandoverfladen, at vi måtte sprede den ved at sætte skrueerne i gang. Mon

noget af den så ikke endte i land alligevel — trods politi-forbud! Iøvrigt havde denne kolossale hvedemængde trukket millioner af fluer til, i hvert fald så mange, at der gled nogle stykker med ned, når vi spiste. Bjergningen af „Balto“ kom til at vare længst, nemlig tre måneder. Men det var også et meget hårdt arbejde, eftersom der ved hjælp af bjernings-dampernes skruer skulle mudres en 100 meter lang rende, i hvilken „Balto“ skulle slæbes ud i sit rette element igen. Mudringen af renden besværliggjordes i høj grad af de mange sten, som man først måtte fiske op. Efter denne sælsomme søsætning skulle „Balto“ afgå til anden havn for endelig reparation.“

„Dykkeren, der søger efter sunkne skatte — har De aldrig optrådt i hans sikkelse?“

„Også det, også det! Næsten da! I 1928 lå jeg med „Freja“ i Lissabon.

Med den fik vi forresten mange fine forretninger. En af disse var med den engelske damper „Gandara“, der med en last stykgods på vej til Indien var strandet under „Abebjerg“, det, der ligger på Afrika-kysten overfor Gibraltar. Vi fik bjergningen af ham i entrepriser, og det viste sig at være noget meget fint stykgods, i hvert fald en del af det, han havde ombord, nemlig sølvbarrer. Vi fik skam heller ikke lov til at tage vare på

disse værdifulde tingester. For de skulle omgående bringes ombord i den engelske krydser, som var kommet på siden af havaristen for at beskytte denne mod en eventuel plyndring af maurerne, der, da „Gandara“ stod nær ved kysten, meget let kunne beskyde ham. — Under „Abebjerg“ kom jeg også til at assistere ved bjergningen af endnu tre dampere, som omtrent samtidig og nær hverandre var strandet på grund af tåge og stærk strøm.“

„Har man sagt dykker på varme have, må man vel også sige hajer?“

„Jo, tak! Vi kender godt hinanden fra adskillige besøg, endda på nært hold. En gang, da jeg var nede og tætnede en lækage på en fransk olie-tank'er, som var strandet på Cap de Palos (østkysten af Spanien), blev jeg pludselig kaldt op af min kaptajn, Frants Nielsen, fordi man fra dækket havde set nogle hajer i faretruende nærhed af min person. „Nå, jeg har skam set dem, men de ser meget fredelige ud,“ sagde jeg, da jeg var kommet op, hvorpå jeg omgående lod mig plumpe ned igen. Jeg har altså aldrig egnet mig som haj-føde, eftersom jeg sidder her i dag og taler med Dem! Derimod skete der omtrent samtidig et uheld med vor 2. mester. Han var blevet forgiftet af benzin-dunsterne nede i havaristens lastrum, hvilket bevirkede, at han, da han ville redde

sig op ad en nød-lejder, faldt ned fra den og brækkede anklerner.“

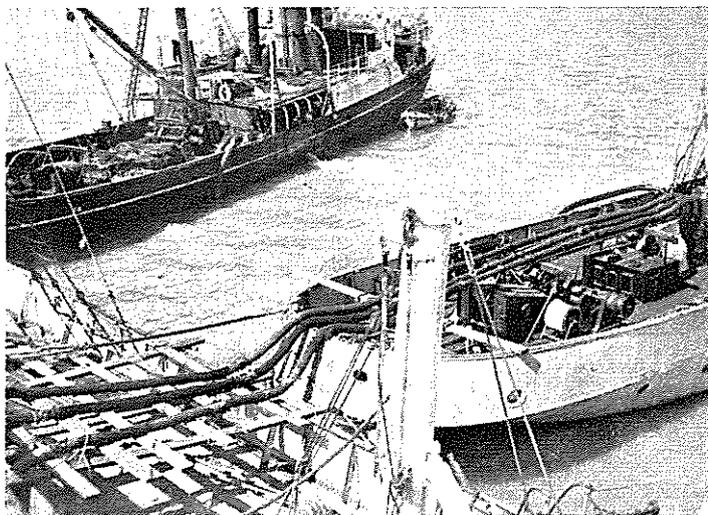
„Hvormange bjergninger mener De at have været med til ialt?“

„Skal vi sige omtrent midtvands mellem et og to hundrede? Og mellem dem har der så at sige været alverdens søfarende nationer. Desværre var det ikke altid gods, man skulle bjerge. Også døde mennesker har jeg måttet bringe op dernede fra.“

„Kun døde? Bjergede De aldrig nogen i levende live?“

„Jo. En del stykker. Redningen af en af dem, en ung sømand, kan vist siges at være noget af det mest fantastiske, man nogensinde har hørt om, hvis ikke hans tilfælde er enestående i verden. Det var omkring 1920. En Aalborg-galease var ved nattetid i Kattegat

blevet rendt ned af en damper og væltet, hvorved galeasens mandskab blev kastet udenbords — mente man da. Kaptajnen blev straks taget op af damperen, hvorefter man ikke vidste, hvad der var blevet af resten af besætningen på 3 mand, da redningsbåden fra Sæby nåede ud til galeasen, der som tøret helt rundt nu lå med bunden opad. Til sin store bestyrtelse hørte redningsmandskabet nogle klagende lyde inde fra galeasen, hvorfor det, da det



Melilla rhed. Hveden pumpes op af den græske dampers lastrum.

ikke kunne udrette noget i denne situation, hurtigst tog tilbage til land for at påkalde hjælp fra Svitser's „Viking“. Vi afgik omgående til ulykkesstedet, som vi først nåede hen på formiddagen, altså flere timer efter, at kollisionen havde fundet sted. Straks gav vi os til at banke på bunden af galeasen for at blive klar over, om nogen af besætningen befandt sig derinde, forudsat da, at der var liv i dem endnu, hvilket efter de mange timer, der var gået, måtte synes ganske umuligt under de forhold. Men til vor store bestyrtelse blev vor banken besvaret derindefra. Da det var ganske umuligt at få nogen ud gennem dækket, var der jo kun eet at gøre, nemlig at få skåret hul i bunden og få dem ud derigennem. Men hvor skulle vi begynde? Og da vi af frygt for at komme til at beskadige vedkommende ikke turde benytte autogen-værktøjet, begyndte vi så med muggert og mejsel at hugge hul langs spanterne for at få det sted lokaliseret, hvor den eller de forulykkede befandt sig. Vi var ret heldige, for allerede ved det først frembragte hul opdagede vi, at bankningen indefra kom fra det ved siden af liggende spante-rum. Man har vist næppe nogensinde arbejdet mere febrilsk end i de minutter, der gik, inden vi fik hugget pladen væk og hevet den forulykkede — der var heldigvis kun en — ud igennem hullet. Og den nu reddede var kokkedrengen, som hørte til de savnede.



Platform af træ med puder til pakning.

Såsnart vi havde ham ombord i „Viking“, blev tøjet hevet af ham, hvorefter han blev rullet ind i tæpper og lagt til køjs. Men det, at han ikke havde lidt druknedeoden, skyldes et helt fantastisk, flersidigt held. I kollisionsøjeblikket havde han ligget i sin køje, hvorfra han slyngedes ud, da galeasen trillede rundt, og det bliver så hans redning, dels at lemmen til kulkælderen, som lå lige under lukafet, røg løs samtidig, dels, at der ingen kul var i kælderen. Ydermere former det sig så heldigt, at der i skibets bund bliver et så stort vandfrit rum tilbage, at han lige kan holde hovedet oven vande, og at der gennem den revne, som kollisionen frembragte i galeasens bund, kunne trænge så megen luft ind, at han ikke blev kvalt. Man taler tit om rædselsfulde minutter, hvor livet står på spil, men her, hvor det drejede sig om mange timer — jeg mener, at der var forløbet ca. 12, inden han blev reddet — må det have været en sjæls pine at vente så længe på udfaldet af liv eller død. Og for vort vedkommende, da havde vi vistnok feber, inden vi fik ham hevet op! Men, mærkeligt nok, han var ikke mere medtaget, end at han kort efter bad om en cigaret, hvilken han selvfølgelig fik. Og han, der ikke var mere end en 15-16 år, var heller ikke mere forknylt, end at han agtede sig til søs igen. Det var nemlig sin første rejse, han var ude på. Iøvrigt reddede de resterende to mænd af besætningen også livet, den ene derved, at han på en planke drev ind på Læsø, og hvad selve galeasen angik, blev den, efter at hullerne i den var tætnede, slæbt ind til Frederikshavn for videre bjergning.“

„Det var en mirakuløs bjergning af et menneskeliv. Kan De ikke også berette om en eller anden speciel bjergning af et skib?“

„En lettisk damper — det var engang i begyndelsen af 30'erne — var grundstødt under Bornholm, og da vi havde fået trukket den af, opdagede vi, at en stor sten sad fast i og ret under bunden på damperen. Nærmeste læge vand var rheden udfor Nexø, hvortil da damperen blev slæbt, efter at en wire var anbragt om stenen for at fastholde den under bugseringen. Dernæst gik jeg ned for at tage mål af det hul, som stenen havde lavet, med det formål at lave en platform af træ og sejldug, der skulle være til at sætte over huller. Det hele skulle foregå på den måde, at platformen, som jeg holdt parat, skulle anbringes over huller i samme sekund, som stenen blev skubbet ud indvendig fra ved hjælp af koben og en planke. Dette eksperiment ville jo være afhængig af, om jeg kunne ramme rigtigt med plat-

formen, der på grund af trykket af det vand, som ville strømme ind gennem huller ved stenens udstødning, let kunne blive forskubbet.

„Ja, men hvordan bar De Dem ad med at holde styr på platformen, der som letflydende materiale ikke er let at holde nede under vandet.

„Nåh, den havde jeg afbalanceret ved at hænge så meget jern på den forneden, at vægten af dette var lig med vandets tryk. Og for at den ikke skulle smutte fra mig, holdtes den i nærheden af huller ved hjælp af kasteline-gods. Næppe havde damperens kaptajn og nogle af mine hjælpere fået stenen stødt ud, før platformen med et svup rejste sig, hjulpet af det indstrømmende vand, og førtes hen mod huller, i hvilket jeg så snart havde fået den sat fast. Det hele gik iøvrigt som et eller andet tryllekunstner-nummer. Dog kunne der selvfølgelig have været fare for, at man selv var blevet ført med også, men det havde jeg garderet mig imod. Medens det således gik glat for mit vedkommende, gik det knapt så let for mine indenbords hjælpere, idet det indstrømmende vand gik dem til op over livet, inden de slap væk. Da så ellers platformen sad, hvor den skulle, var det en let sag for mig at foretage de resterende tætnings-arbejder.“

„Andre ret usædvanlige bjergnings-aktioner?“

„Har De nogensinde hørt om et fartøj, der er bragt op fra 30 fods dybde ved pumpning alene? — Det har jeg i hvert fald været med til oppe under Island med den før nævnte „Geir“. En trawler var sunket under kulfyldning, hvilket forårsagedes ved, at vandet var rendt ind ad skibssiden gennem discharge-hullet, som muliggjordes ved, at man under reparation havde skilt røret til kondensatoren ad. Efter at jeg så havde været nede og tætte, pumpede man trawleren læns, samtidig med at der blev blæst luft ned fra en kompressor. Denne dybde, der fra dæk til havoverfladen var 30 fod, var lige maksimum for, hvad centrifugal-pumpen kunne trække, et forhold, hvis ydelses-grænse er den samme i dag.“

„En dykkers arbejde hører jo til de mest oplidende. Hvordan er det med Deres helbred efter 30 års tjeneste og med de mange dykningsarbejder, De har haft?“

„Godt, godt. Også lungerne er i fineste orden. En overgang led jeg af en grim mave-katahrr. Men den er forlængst overstået, Gud ske lov!“

„Et farligt arbejde siges en dykkers også at være?“

„Efter min mening ikke under „Entreprisen“. For den har jo altid haft veltrænede og erfarne folk i sit brød. Som dykker skal og bør man dog tage alle de forholdsregler, man kan, og har man gjort det, betragter jeg ikke mit håndværk som værende noget særligt udover ethvert andet. Men det kræver absolut een ting: man skal være i besiddelse af en fin orienterings-evne. Har man den, går det hele let, hvorimod mange der ikke har haft denne evne, har måttet opgve dykkerfaget. Og som alt andet arbejde bliver en dykkers efterhånden jo også noget af en vane-sag. — Om min tilbagelegte tid indenfor „Svitzer“ kan jeg kun sige, at den har givet mig mange gode år, og af dem igen står de år, hvor jeg lå oppe under Island, som de allerbedste med hensyn til forhold såvel ombord i skib som på land. Herfra mindes jeg navnlig og med glæde kammeratskabet mellem kaptajn *Ungerskov*, 1. mester *Ras-*

mus Jørgensen, „og så jeg, sagde hunden“. Hele 12 år var jeg sammen med disse herlige mennesker. Et levende minde om disse dejlige Islands-år har jeg forresten i min søn, som min kone og jeg lod opkalde efter Svitzer's båd deroppe, Geir.“

„De havde en tilværelse som matros, før De blev dykker. Hvor viden kom De da omkring?“

Længdegrads-mæssigt betragtet fra Vladivostok til Mellemamerika. Jeg begyndte som nykonfirmeret i Limfjorden med en lille skonnert, der gik i paket-fart mellem Thisted og København. Det var før den tid, hvor motorer i skibe blev et almindeligt tilbehør. Så når vi endelig langt om længe nåede ind i Limfjorden, og vejret var stille, måtte vi ud i jollen for at bugsere „skyvet“, hvilket undertiden kunne stå på i flere dage. Dette trælsomme arbejde med at trække i åreerne gav store vandblærer i hænderne, hvorfor jeg opgav denne sejlads, medens jeg endnu havde armene ved kroppen! I 1898 efter at have gjort forskellige rejser med sejl-skibe på Nordsøen og Middelhavet tog jeg hyre ombord i et dampskib, som skulle være noget af det bedste ved sømandslivet, sagdes der. Dette dampskib var en nybygning, som fra Glasgow skulle til Mellemamerika. Medens denne jomfru-rejse gik godt, kan det samme ikke siges om næste rejse, som jeg også gjorde med damperen, fra Liverpool til Pensacola. I Atlanten kom vi nemlig ind i en orkan af SO, der stod på i tre døgn og bevirkede, at vore redningsbåde røg udenbords eller ødelagdes tillige med en masse grejer, samt at en mængde nagler sprang op fra plade-samlingen i dækket knaldende som kanonslag. Selvom vi efter disse hændelser nåede lykkeligt over „dammen“, var min begejstring for dampskibe kølnet i den grad,

at jeg kunne tænke mig at rømme over i den norske fuldrigger, som kun lå i en 4-5 meters afstand fra os i Pensacola. Aftenen, hvor forsøget skulle udføres, altså en mørkets gerning, kom så, hvorpå jeg i et belejligt øjeblik begav mig ud på den planke, jeg ved hjælp af fuldriggerens mandskab havde fået anbragt mellem skibene. Men ak og ve! Den væltede rundt, da jeg var kommet midtvejs, så at jeg gik på hovedet i dok-bassinnet, hvilket skabte vild opstandelse, desværre også på damperen. 2. styrmanden på fuldriggeren var i samme nu sprunget ned til mig med en ende, ved hjælp af hvilken jeg blev halet op. Så var den rømning afsluttet. Både forslået og skidt tilpas i sindet kom jeg derefter over i eget skib, hvor jeg af min høje chef fik en modtagelse, vi lader forblive uførtalt her!

I sommeren 1900 fik jeg hyre med en stor damp-yacht, som tilhørte en russisk greve. Den var dobbelt-skruet og kunne skyde en maksimum-fart af 22 knob, en flot ydelse på de tider. Greven må have haft særlig tiltro til danske søfolk, for besætningen på yachten var altid dansk. Denne tilligemed tjenerskabet udgjorde ialt 22 mand ombord. Så det var jo store og rige forhold. Undervejs fra København til rejsens mål, Marseille, passerede vi udfor Portugal en fiskerbåd, hvis besætning vinkede og råbte til os, som om de var i nød. Det drejede sig dog blot om, vi ville tage dem på slæb ind til Oporto, hvor vi netop skulle ind for at indtage kul og vand. Vor kaptajn føjede dem i deres ønske, men under manøvrerne med at fastgøre slæbe-trossen kom vi desværre med skruen til at slå to huller i båden, hvilken hændelse fik portugiserne til at hyle forskrækkeligt op. Hurtigst muligt fik vi båden op i vore davider og hullerne repareret med træ og sejldug, så at den kunne flyde på slæb ind til Oporto, hvor vort ophold desværre blev forlænget på grund af søforhøret angående kollisionen. Endelig nåedes Marseille dog, hvor herskabet kom ombord. Det havde gjort rejsen over land i automobil med to påhængs-vogne, altså nærmest et landeveys-tog, som her i bilismens vorden var et helt særsyn. Og så var bilen ovenikøbet med platin-tænding! Med denne yacht kom jeg til at foretage en både behagelig og fornøjelig tur rundt til så skønne og berømte turist-steder som Villefranche, Nice, Monaco og Genova.“

„Og nu „dykker“ drengen fra Klitmøller i sin alderdom i haven her udenfor?“

„Ja, jeg, der nu er enkemand, passer mit hus og min store have, ja også mine høns som min egen skipper på skuden her. Jeg følte mig ellers ikke gammel, da jeg med mine 55 gik af i 1935, men denne alder er jo støvets for en dykker i tjeneste. Så må man ikke mere, siger forsikringen. Hvad mit fordums element, havet, angår, da ligger det jo lige her udenfor. Så det kan jeg jo se så tit, jeg vil. Men ofte, når jeg i aftener sidder ene i min stol her, hvor draget i min pibe og havets brusen er det eneste hørige liv om mig, går tankerne på langfart i mindernes rige. I det kan man heldigvis blive ved med at dykke — lige indtil man mønstres til den sidste, store rejse.“

Carl Østen.

Komplette

Skibsventilationsanlæg

Maskinrumsventilatorer

Lastrumsventilatorer

Reverserbare

Kølerumsventilatorer

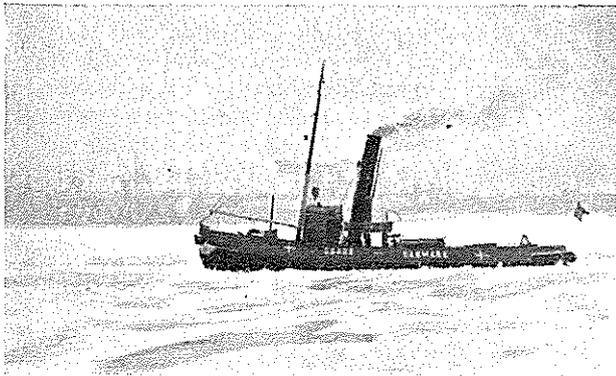


NORDISK VENTILATOR CO
AKTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

FABRIK og HOVEDKONTOR: NÆSTVED, TLF. 2000*
KØBENHAVNSKONTOR: KLAREBODERNE 4, TLF. BYEN 5478
(SALGSINGENIØR, AARHUS: TLF. SKÅDE 680)

A/, J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943



„Grane“ i havnens is.

Gamle „Grane“

Næsten alle københavnere kender havnevæsenets bugserbåd „Grane“ med den høje, slanke, sorte skorsten. Utallige gange har de måttet se en af broerne gå op for næsen af sig, når „Grane“ er kommet slæbende med en række af mudderpramme. Det er derfor ikke altid lovord, der er faldet om dette skib fra københavnerens side.

„Grane“ er en gammel dame nu. Alligevel måtte hun slide bravt i det for havnevæsenet, lige til hun for få dage siden blev afløst af en ny „Grane“, som i januar blev søsat i Svendborg. Gamle „Grane“, der er bygget hos B & W, begyndte at pløje havnevandet i 1891. Man kunne måske forledes til at tro, at hun har haft et ensformigt arbejde. Men det er slet ikke tilfældet.

Under flere strenge isvintre har gamle „Grane“ tvunget vej til kajerne for fuldt lastede og utålmodigt ventede fragtskibe. I flere tilfælde har hun også været ude at prøve kræfter med isen i Øresund.

Københavns havnevæsen og brandvæsenet samarbejder i henhold til en overenskomst fra 1908, hvori de forpligter sig til gensidig hjælp. Ligger et brændende skib ved kaj, overtager brandvæsenet ledelsen af slukningsarbejdet. Er branden opstået på et skib, der ikke ligger ved kaj, hjælper brandvæsenet også. I så tilfælde må havnevæsenet sørge for transport af slukningsmateriellet.

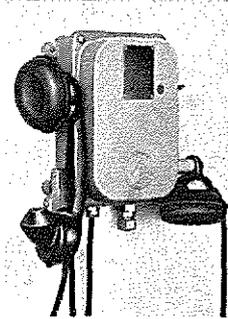
„Grane“ har medvirket ved slukning af mange brande i havneområdet, idet hun også er indrettet som sprøjtebåd. Der er installeret brandpumpe i maskinrummet. Denne suger fra 3 slanger og trykker til seks slanger. „Grane“ kan spytte 4500 liter op i 80 meters højde pr. minut. Selv om tallet ikke virker imponerende, så er 4500 liter alligevel en „sjat“!

Gamle „Grane“s afløser er lille af bygning, men vil alligevel være sin forgænger overlegen. Som sprøjtebåd vil det nye skib kunne præstere 200 kubikmeter vand i timen ved 6 atmosfæres tryk. Pyrene-anlægget vil kunne præstere 4300 liter snhvidt skum i minuttet.

Det vides endnu ikke, hvad der vil blive af den 60-årige bugserbåd. Men for skibe findes der intet otium, — selv ikke for en gammel dame som „Grane“. Der er to muligheder: Fortsat arbejde eller ophugning. Gamle „Grane“ vil sikkert komme til at arbejde mange år endnu. Men vi vil savne hende i bybilledet, når hun om kort tid skifter ejer.

x-math.

VANDTÆTTE SKIBSTELEFONER



med støjdæmpet taletragt og lydisolerende gummirestykker såvel på mikrofonens telefon som på ekstratelefonen.

Grundlagt  1892
TELEFON FABRIK
AUTOMATIC A/S
AMALIEGADE 7 · KØBENHAVN K · C 5188

Ældre numre af „Vikingen“ købes

Vi har købere til følgende numre af „Vikingen“: Nr. 8-1933; nr. 4-1934; J. p. H. 1937; nr. 7-1942; nr. 3, 7, 8, 9 og 10-1943; nr. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9 og 12-1944; nr. 5, 7 og 8-1945. For pæne eksemplarer betales kr. 2 pr. stk., for nr. 3-1943 (B. & W. nummeret) betales kr. 4 og for julenummeret kr. 10. Henvendelse til „Vikingen“s ekspedition, Christiansborggade 1, V. Byen 8040.

En færge skifter flag

Den tyske færge „Mecklenburg“, der indtil henimod krigens slutning sejlede på ruten Warnemünde—Gedser, er nu overtaget af Polen og sejler i rutefart mellem Trälleborg og Odraport. Færgen fandtes efter krigen sunket i Svinemünde. Nu hedder den „Kopernik“, har fået ny skorsten samt installeret radar. I december var den til reparation hos Kockums i Malmø. Ø.

Sparekassen for København og Omegn Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,
legatmidler o. l.
Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

Tysk skibsbygning i 1950

Rederierne har i 1950 fået leveret 77.000 b. r. t.

Ved VILHELM NOOTBAAR

ANTALLET af nybygninger til den vesttyske handelsflåde beløb sig i 1950 til 50 skibe med en tonnage af ca. 77.000 brt. Kystskibsbyggeprogrammet på 40 skibe af enhedstypen på hver 1500 tons og 65 af 300 brt-typen er næsten opfyldt. De forskellige lempelser førte til, at motordriften øgedes på bekostning af dampkraften, mens en del af de oprindeligt kontraherede dampere blev bygget med oliefyrt i stedet for med kulfyrt. Efterhånden lægger man mest vægt på bygningen af større skibe op til den endnu bestående begrænsning af 7200 brt på de mellemstore og store tyske værfter. De allierede har lovet ophævelsen af yderligere indskrænkende byggebestemmelser og allerede tilladt bygningen af ca. 20 hurtige og store skibe til oversøisk liniefart.

Hamburg, Vesttysklands største havn med dens før krigen 67 rederier, har fået leveret de fleste skibe, nemlig 20 dampere og motorskibe på 27.634 brt, til gamle og nye hamburgske rederier. Storredierne som „HAPAG“, „Hamburg Süd“ og „Woermann-Linien“ er endnu ikke blandt de rederier, der har fået leveret noget nævneværdigt nyt skib fra et tysk værft. Foruden disse tyve skibe blev der leveret en del fiskefartøjer, kystmotorskibe og specialskibe til hamburgske redere. Medens „Hamburg Süd“ før krigen ejede 30 store passager- og fragtdampere og 7 store motorskibe, sejlede der 70 dampere og 38 motorskibe, for det meste store skibe, under „Hamburg—Amerika Linien“s flag.

Til Lybæk, Kiel og Flensburg blev der afleveret 18 damp- og motorskibe på ialt 28.934 brt, deriblandt 4 flensborgske dampere til trampfarten på ialt 6000 brt. De fleste rederier i ovennævnte byer er nydannelser fra efter krigen, medens de fleste gamle rederier i disse byer endnu ikke har kunnet afgive bestillinger til fortsættelsen af deres oprindelige hverv. De 18 skibe var hovedsagelig skibe af 1500 brt-typen. Først nu har værfterne i Sydslesvig og Holsten kunnet kontrahere bygningen af større skibe, særlig til hamburgske redere.

Bremen, Vesttysklands næststørste havn, hvor før krigen 15 rederier havde hjemme, mangler ligesom Hamburg genopbygningen af de helt store rederier som „Norddeutscher Lloyd“, „D. D. G. Hansa“ og „Argo Reederei Bremen“. N. D. L. ejede før krigen 60 dampere og 12 motorskibe. D. D. G. Hansa havde 32 store fragtbåde og 5 motorskibe i farten på det fjerne Østen. Bremens rederier fik i 1950 leveret 8 skibe på ialt 13.129 brt, alle af 1500 brt-enhedstypen. Flensburg Skibsværft var delagtig med to moderne motorskibe (M/S „Hector“ og „Helios“) til „D. G. Neptun“, der før krigen ejede 63 dampere og 8 motorskibe i Skandinaviens- og Middelhavs-fart. Medens Bremen før krigen ejede 32 procent af den samlede tyske tonnage med ialt 1,4 millioner brt, er nu kun 18 procent, d. v. s. ca. 100.000 brt, under bremenske rederiflag.

Emden, der særlig har gode forbindelser til Sverige

med malmtransport og kulafskibninger til hele Skandinavien, har fået leveret 4 dampere på ialt 7385 brt. Emdens eneste værft, „Nordseewerke Emden“, har leveret alle fire skibe og er beskæftiget et godt stykke fremover.

I oversøisk fart var der under tysk flag den 31. december 1950 indsat 260 skibe på ialt 610.000 brt. Dertil kommer 21 tankskibe med 43.800 brt. Den af de allierede til købt tilladte fremmede tonnage af ialt 400.000 brt blev næsten fuldt udnyttet (367.000 brt). I november 1950 blev der købt ialt 16.143 brt. Antallet af købte skibe beløber sig efterhånden til 110 skibe, der først og fremmest stammer fra England og Skandinavien. I de fleste tilfælde drejer det sig om ældre dampskibe. Gennemsnitlig ligger alderen af vesttyske skibe på 27 år, d. v. s. nær ved grænsen af rentabilitet og økonomisk drift. Hastigheds- og størrelsesbegrænsninger er næsten katastrofale for rederne, men de håber nu på betydelige lettelser på disse områder. 12 millioner tons fragtgods blev befordret i 1950 på vesttyske skibe, og mens besætningstallet den 1. januar 1947 lå på 2900 mand, er der nu på mønstret ca. 8000 mand på de forskellige vesttyske skibe. Det værste ved skibsbygningen er finansieringen, men forbundsregeringen i Bonn har lovet at stille 100 millioner D-mark til lån for vesttyske rederier. Desuden skal der anvendes yderligere 85 millioner D-mark af Marshall-pengene til at få den tyske handelsflåde på benene igen. I dette tilfælde regnes der med beskæftigelse til yderligere 20.000 mand på de mange vesttyske værfter.

Vesttysklands skibsværfter.

Vesttyske værfter havde den 31. december 1950 ca. 100 skibe i bygning for vesttysk regning med en samlet tonnage af 170.000 brt. De fordeler sig således: Ca. 70 fragtmotor- og -dampskibe på ialt 160.000 brt, 1 tankskib på 1750 brt samt 28 kystmotorskibe under det vesttyske „Kümo“-nybygningsprogram på tilsammen 8250 brt. Storskibsbyggeriet har endnu ikke vundet indpas på de vesttyske værfter. Hovedvægten ligger på mellemstore og mindre dampere og motorskibe, alle sammen fragtskibe.

Fordelingen efter størrelsesgrupper:

2 motorfragtskibe à	7200 brt
9 —	4000—6000
3 kølemotorskibe	2400—3000
18 motorfragtskibe	1800—2700
2 fragtdampere	1800—2700
2 —	1500
17 motorfragtskibe	1200—1500
9 —	400—1000

Af disse skibe er alene 22 under bygning på Hamburgs værfter. Tankmotorskibet bliver ligeledes bygget i Hamburg. De 28 kystmotorskibe à 300 brt (ca. 420

dwt) fordeler sig på hamburgske, bremiske, rhinvestfaliske, sydslesvigske og holstenske værfter. F. eks. er værfterne ved Weserfloden kun udnyttet ca. 50 procent med ialt 14.000 værftsarbejdere. Gennemsnitlig er værfterne i Sydslesvig og Holsten belastet med ca. 70 procent og har ca. 11.000 arbejdere.

Udenlandske reparationsordrer, der særlig gik til værfter i Sydslesvig og Holsten, havde en værdi af ca. 10 millioner D-mark. Her lå „Howalt-Werke“ i Kiel i spidsen med et arbejdsantal på 4500—5000 mand. Hovedordrer var ombygningen af M/S „Gripsholm“ (18.815 brt) fra Svenska Amerika Linien, der ombyggedes til toklasse-passagerskib, og ombygningen af den amerikanske T2-tanker „Herman F. Whiton“ (10.449 brt) til hvalfangstmoderskib „Olympic Challenger“ under „Olympic Whaling Comp.“, New York, men under Panama-flag.

Skibsbygnings-eksportordrer gik først og fremmest til „Deutsche Werft“, Hamburg/Finkenwerder og „Bremer Vulkan“, Bremen. Førstnævnte værft afleverede den 21. december 1950 motortankeren „Irland“ (9854 brt — 14.500 dwt) som første større ordre til „A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab“, København. „Bremer Vulkan“ har kontraheret tre motortankere à 11.000 brt (16.500 dwt) til Sigurd Herlofson & Co. A/S, Oslo, rederiet „Pulp A/B“, Oslo, samt A/B Dahlen i Gøteborg. Skibene får installeret MAN-dieselmotorer à 6500 hk hver, som giver skibene en hastighed af 14,5 knob. Leveringen skal ske inden juni/juli 1952.

Tanktonnagen.

Denne beløber sig i Vesttyskland kun til 8 købte tankskibe af ældre dato på ialt 100.000 brt. Tankskibsbygning er kun tilladt til eksport, og der ventes på grund af korte leveringsfrister og lavere priser stort rykind af nybygningsordrer fra udlandet. Med ovennævnte tanktonnage indtjener Vesttyskland årlig ca. 8—9 millioner dollars. Den ønskede tankskibstonnage på 27 enheder med ca. 14.500 dwt hver kunne indtjene ca. 40 millioner dollars om året. Denne vesttyske ønsketankerflåde med ca. 370.000—380.000 dwt ville komme til at udgøre ca. 1,3 procent af den samlede verdenstanktonnage. Det er interessant at konstatere, at 41 procent af verdenstonnagen og 54 procent af Storbritanniens tonnage, der er under bygning, er tankskibe. Med over 100 nybygninger på ialt ca. 170.000 brt siden pengereformen rangerer Vesttyskland som nr. 8 på verdens skibsbygningsliste. Førstepladsen indtages af Storbritannien med 323 nybygninger af ca. 2.000.000 brt, deriblandt ikke færre end 73 procent tankskibstonnage. U. S. A. faldt fra tredjepladsen til syvendepladsen. F. eks. bygges der nu hurtige fragtskibe i U. S. A. til en værdi af 224 millioner dollars som troppe- og forsyningskibe til U. S. Navy. Foruden disse skibe er ca. 50 meget hurtige fragtskibe under

konstruktion i U. S. A. De svarer til „Liberty“- og „Victory“-typen og skal bygges i masseproduktion på samleband. Skibene bliver 158 meter lange, sejler med en hastighed af 20 knob (!) og har en lasteevne af 12.500 tons.

Passagerfarten.

Denne er Vesttyskland endnu ikke kommet ind på igen. Det er stadig forbudt tyskerne at bygge store og hurtige passagerbåde, men antagelig lysner det også på dette så betydningsfulde fartområde for tyskerne. Den amerikanske „Home Line“, New York, forhandler for tiden med et vesttysk rederi om chartring af de to U. S.-passagerbåde „Argentina“ og „Brasil“. Skibene er velkendt i Skandinavien, for „Argentina“ er det forhenværende norske „Bergensfjord“ (11.015 brt), der er bygget i 1913. Skibet sejler med en fart af 18 knob og kan befordre 745 passagerer. „Brasil“ er identisk med det meget velkendte svenske passagerskib „Drottningholm“ (11.058 brt), der er bygget i 1905, har en hastighed af 17 knob og plads til 961 passagerer. Skibene sejler for tiden mellem Italien og Sydamerika og skal ombygges til 1.-klasses nordatlantiske passagerskibe, hvilket vil koste mange penge. Skibene kommer måske til at sejle under Panamas flag, men besætningen bliver tysk.

Store udenlandske passagerskibe er også så småt begyndt at anløbe vesttyske havne som Cuxhaven, Hamburg og Bremerhaven igen. Som det første skib anløb M/S „Batory“ (14.278 brt) fra „Gdynia Amerika Linien“ den 23. september 1950 Hamburgs forhavn, Cuxhaven. Der var ialt 832 passagerer om bord, deriblandt 280 til Vesttyskland, medens de fleste var danskere. Dampskibet „Washington“ fra „United States Lines“, New York, anløb den 1. november 1950 for første gang efter en afbrydelse på 11 år Hamburgs havn. Toklasse-passagerskibet „Gripsholm“ (19.100 brt) og nybygningen „Stockholm“ anløb for første gang efter krigen i slutningen af oktober 1950 Bremerhaven og har regelmæssigt siden januar 1951 sejlet over denne havn mellem Gøteborg og New York.

Med stabelafløbningen af motorskibet „Santa Ursula“ (6300 brt — 9400 dwt) til „Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft“, Hamburg, den 16. december 1950 på Howaldt-værftet i Hamburg søsattes det første større fragtskib fra et tysk værft for tysk regning. Tre lignende skibe til H. S. D. G. følger efter, mens D. D. G. „Hansa“, Bremen, også har bestilt tre fragtmotorskibe à 6000 brt hos „Seebeck Werft“ i Wesermünde.

På grund af Korea-konflikten og andre forhold kom rederierne ind på en højkonjunktur. Fragtraterne gik til vejs og stiger fra uge til uge. Værfterne kan ikke levere så hurtigt, som rederierne vil have deres skibe. Vesttysklands værfter står derimod over for visse vanskeligheder med hensyn til kul- og stålmanglen. Ikke alene leveringsfristerne for indenlandske ordrer kniber det med at overholde, også eksportordrerne kommer i farezonen. En strejke ville skade Vesttysklands skibsbygning meget ikke mindst i forhold til udlandet.

Vesttysklands skibsværfter vil om 2—3 år være i stand til at bygge ca. 300.000—350.000 tons om året. Hvis restriktionerne bliver ophævet, vil Vesttyskland komme til at spille en væsentlig rolle inden for verdens samlede skibsbygning.

TUXEN & HAGEMANN

BEFRAGNING — REDERI — LINIE AGENTUR

TELEFON: CENTRAL 5735

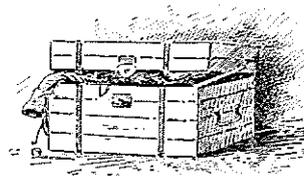
TELEGR.-ADRESSE: DANSHIP

AMALIEGADE 4

KØBENHAVN K.

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Skibsdåb og sodavand.

Det har sikkert ærgret adskillige tørstige sjæle, at man ofrer en fin flaske ædel champagne, hver gang et større skib døbes. De samme mennesker har den forestilling, at en flaske sodavand vil kunne gøre samme gavn som champagnen på dette specielle felt. En dansk reder var af samme mening, da han skulle have søsat et skib hos B. & W. — ikke fordi han holdt af champagne, tværtimod! Han var afholdsmand. Alle den pågældende reders skibe er derfor blevet døbt i sodavand.

„Døde marinere“.

I den amerikanske og den engelske marine kaldes tomme øl- eller vinflasker for „dead marines“. Ved en middag sagde William IV en gang om nogle sådanne til tjeneren: „Tag de marinere væk“. En officer af marineinfanteriet protesterede, og William gav da følgende forklaring: „Jeg kalder dem marinere, fordi de har gjort god tjeneste og er rede til at gøre det igen.“ Når man siden har sat ordet „dead“ foran, skyldes det, at „tomme flasker og døde marinere ikke er til nogen gavn“, hvad de førstnævnte altså alligevel er.

På fiskeri i kornmarken.

I efteråret rantes Telemarken i Norge af et voldsomt uvejr, der forårsagede, at havvandet nåede helt op på markerne. Men intet er så slemt, at det ikke er godt for noget. På en af kornmarkerne satte en kone nogle fiskegarn og fangede 19 dejlige ørreder.

De største have.

Stillehavet er verdens største ocean. Det har en udstrækning af 186 millioner kvadratkilometer. Som nr. 2 og 3 følger Atlanterhavet og Det indiske Hav med henholdsvis 82 millioner og 73 millioner kvadratkilometer. I forhold til Stillehavet er Østersøen kun en dråbe vand. Med Kattegat iberegnet dækker Østersøen et areal af 0,4 millioner kvadratkilometer.

Masser af olie, men intet vand.

En meget stor del af den olie, vi bruger her i Danmark, kommer fra raffinaderierne på den lille ø Aruba ud for Venezuela. Øen, der har ca. 20.000 indbyggere, er en korallø, hvorfor der ikke findes vand i dens undergrund. Øboerne må derfor destillere havvandet og iøvrigt stole på vandforsyningerne fra det amerikanske fastland. Store tankskibe fra Esso medbringer hver dag over een million liter ferskvand til øen.

Verdens største hvalkøgeri.

Argentina har verdens største flydende hvalkøgeri. Det hedder „Juan Peron“ og er for øjeblikket ved at blive leveret fra et skibsværft i Belfast. Skibet er på 32.000 tons. Byggesummen anslås til 50 millioner kroner. Ikke så få hvaler må lade livet, før denne sum er dækket.

22.820 skibe — fra København til Alicante.

1950 var rekordår for Københavns havn. Ikke mindre end 22.820 skibe anløb Danmarks hovedhavn. Skibene repræsenterede tilsammen 8.700.262 nrt. Havnens hidtil bedste år var 1938, da man nåede op på 8,1 millioner tons. Tallet for 1939 er overstegt med over een million tons. Hvis man regner gennemsnitslængden for de anløbende skibe til 75 m, ville hele flåden i en lang række optage en kajplads på 1711½ km, hvilket næsten svarer til afstanden mellem København og Rom i luftlinie. Lod man skibene afsejle fra København i en lang konvoj

med en afstand af 100 m mellem hvert — en afstand, der tit anvendtes ved „close up“ i krigstidens konvojer — ville det første skib være i Alicante i Middelhavet i Spanien, endnu inden det sidste var startet fra København. Afstanden til Alicante er 2080 sømil eller 3852 km.

Fra Grønlands-farer til jangst-moderskib.

Grønlandsskibet „Gustav Holm“, der er bygget i 1893, er blevet solgt til Finland. Hr. O. Kure fra Assens har spurgt mig om, hvad den gamle veteran skal bruges til. Finnerne vil anvende skibet som moderskib for deres havfiskeri. Iøvrigt vil også de andre gamle Grønlands-skibe snart blive solgt.

Sværvægtene.

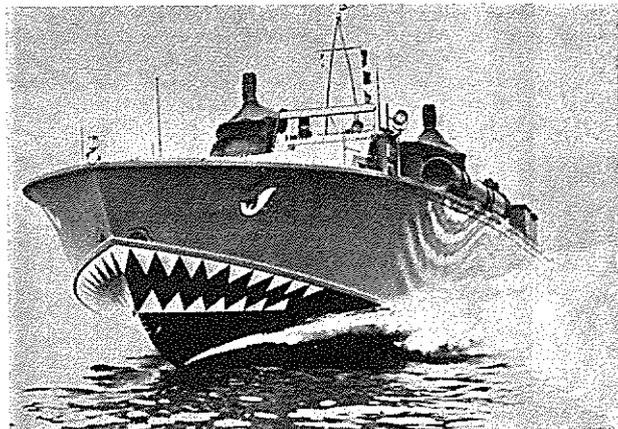
For 25 år siden fandt den norske kaptajn Christen Smith på at bygge skibe, der udelukkende var beregnet på at fragte lokomotiver o.l. I dag har hans selskab en flåde på 9 sådanne skibe, hvis navne alle begynder med „Bell“. Et af dem har på en enkelt tur til Kina fragtet 80 lokomotiver og tendere. I de forløbne 25 år har selskabet transporteret bl. a. ca. 2500 lokomotiver og tendere og ca. 1000 jernbanevogne i færdigmonteret tilstand. Også større motorbåde, fyrskibe o.l. har man givet sig af med at sejle over havene om bord på „Bell“-skibene.

Katbjælker og jomfruer.

Katbjælken var den bjælke på skibets bov, hvorpå man „kattede“ (ophængte) ankeret under sejlads. Sit navn havde bjælken, fordi der ofte var udskåret et kattehoved på den. — Jomfruerne er de cirkulære taljere, hvorigennem man på sejl-skibe skræver vantbardunerne. Hvorfor hedder de nu „jomfruer“, og hvorfor kalder englænderne dem „dead eyes“? Kan det tænkes, at de tidligere havde en form, der ledte tanken hen på en kvindeskikkelse? Jack Tar vil være glad for at høre læsernes mening om spørgsmålet.

Et drabeligt udseende.

Det vil sikkert være læserne bekendt, at kinesiske djunks har påmalet øjne i stævnen, for at de selv kan finde hjem i tåge og uvejr. At man i den hypermoderne amerikanske marine benytter den samme fremgangsmåde, havde sikkert kun de færreste tænkt sig. Imidlertid fik flere amerikanske motor-torpedobåde under krigen et „make-up“ som vist på billedet. Foruden øjnene havde bådene et savtakket gebis; og naturligvis forstod de også at bide fra sig. Bl. a. var fartøjerne frygtet af japanske bombeflyvere.



Danske torskefileter

en fin eksportvare

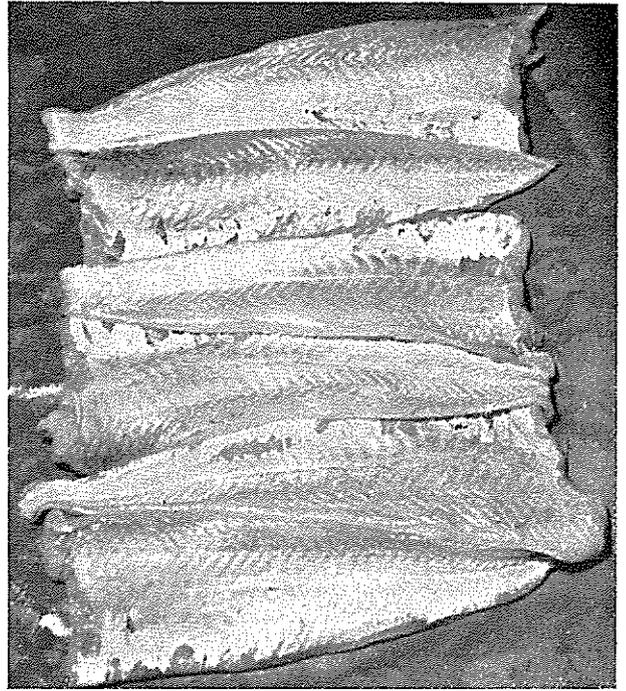
„VIKINGEN“ har besøgt A/S Martin Nielsens Fiskefiletfabrik i Fredericia, der er ret enestående ved sin beliggenhed. De torsk, hvoraf fileterne udskæres, er fanget ved de danske kyster. Der er her rig næring for fisken, der derfor altid er meget kødfuld.

I levende tilstand bringes torskene i land, hvor de på fabrikken undergår en så hurtig behandling, at der spores liv i fileterne, endnu mens man udfører renselsesprocessen. Tilberedningen foregår under de mest hygiejniske forhold, tænkes kan. Derefter pakkes fisken i kilopakker og bringes til nedkøling.

Med store kølebiler sendes de lækkert udseende pakker ned gennem Tyskland og ud til aftagerne i de forskellige europæiske lande, hvortil fileterne fremkommer lige så friske, som da de pakkedes. Den danske torskefilet er snehvid og absolut lugtfri, hvorfor der er rivende afsætning på den.

Den store, danske fabrik er i stand til at levere fiskefileter til stadighed, idet man ved udsigt til dårligt fiskevejr lader en del af fiskene gå levende i flere dage, indtil de behandles.

Som nævnt foregår tilberedningen under de bedste hygiejniske forhold. De danske fiskefiletfabrikkers indretning er godkendt af fiskeriministeriet, og fiskeriministeriets forsøgslaboratorium kontrollerer til stadighed virksomhedens produkter. Det er derfor kun fileter af prima kvalitet, der bliver bragt i handelen og dermed gør en god propaganda for Danmark ude omkring



Færdigbehandlede torskefileter.

i verden. Samtidig indbringer produkterne naturligvis en kærkommen fremmed valuta.

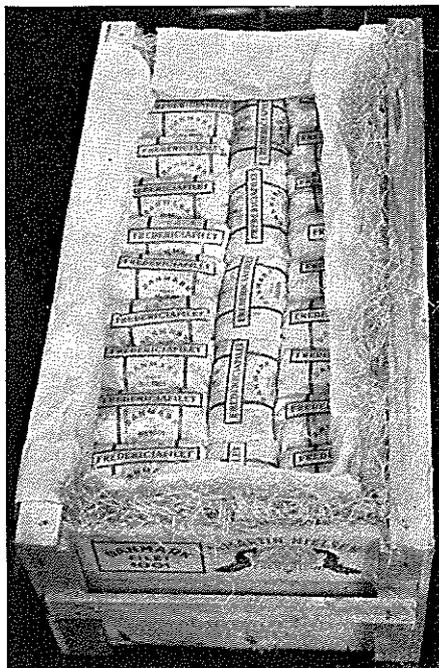
For nogle år siden kom der til Martin Nielsens fabrik en forespørgsel fra Nord-Afrika om muligheden af en eksport dertil. Fabrikens leder, fabrikant Axel Nielsen, indledte derfor forhandlinger med et af vore store rederier med henblik på transport af fileter til Nord-Afrika. Vedkommende selskab påtog sig transporten, og en prøvesending gjordes klar. Rederiet betingede sig imidlertid retten til at kaste hele sendingen over bord, hvis denne ikke kunne holde sig. Imidlertid holdt fileterne sig glimrende og nåede velbeholdne frem til den afrikanske importør, der var ovenud tilfreds.

Hovmesteren på det skib, der transportererede produktet, fik samtidig foræret et større kvantum fiskefilet til brug om bord og til at forære videre. Besætningen spiste fileterne med god appetit. Fisken holdt sig frisk på hele rejsen, og efter 22 dages forløb sendte hovmesteren fabrikken et brev, hvori han fortalte, at varerne stadig holdt sig godt.

Den pågældende hovmester forærede forøvrigt nogle af fileterne til en ven i Marseilles. Denne skrev uden opfordring et takkebrev til Axel Nielsen og udtrykte heri sin glæde over varens fine kvalitet.

Den lille solstrålehistorie illustrerer, hvilken betydning de danske fiskeprodukter kan have som eksportartikler betragtet. Iøvrigt skaber eksporten af fiskefileter også nye muligheder for dansk skibsfart, og de lækre varer vil gøre sig ved frokosten i enhver messe.

Ja, havet gemmer på store værdier, som venter på, at danskerne skal udnytte dem.



Fileter pakket til eksport.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

Mine oplevelser PÅ DE SYV HAVE

Kaptajn Drasbek fortæller. VI

Ved OTTO LUDWIG

NÆSTE dag tidligt om morgenen lettede vi og stod til søs mod Southampton. Vi lå her nogle dage, hvorpå vi fortsatte mod Frederikshavn, hvor vi havde nogle herlige dage. Vi fik fat i nogle gamle damehatte, som vi pyntede os med til dansen på dækket om aftenen.

Også om morgenen forstyrrede vi af og til frederikshavnerne i deres søvn, når vi som landgangskompani marcherede igennem byen med musik i spidsen for at komme ud til skydning på fælleden. Vi havde iøvrigt to værnepligtige med om bord, som begge senere blev kendte mænd. Den ene var grev Ahlefeldt Laurvigen. Den anden Ivan Kondrup. Greven blev senere minister i London og Kondrup overretssagfører. De to holdt altid sammen. Jeg mindes især Ahlefeldt Laurvigen for en lille oplevelse på fælleden, hvor skydningen foregik. En kone kom ud til os med en trækvogn fuldt lastet med wienerbrød. Vi stod og tingede med hende om prisen, for de fleste af os havde jo ikke ret mange penge. Så sagde Ahlefeldt: „Sig mig, hvad koster alt brødet?“ Konen opgav ham forbavset en pris, og det endte med, at han købte altsammen og delte det ud mellem os.

Fra Frederikshavn gik turen ned gennem Kattegat, og nu fik vi for alvor at mærke, at „Dagmar“ var kadet- og øvelsesskib. Hele dagen igennem gik det med kanonskydning, krydsning, ankermanøvrer o. s. v. De sidste foregik på den måde, at vi først lænsede for vejret, derefter bjergede alle sejl og gjorde alt fast, inden skibet stak op og var klar til at ankre, når farten var af det. Endelig lød så ordren fra vagtsbænken: „Lad falde anker.“ Ordren besvaredes ved, at der blev slået et kraftigt slag på ankeret som tegn på, at det faldt. Disse ankermanøvrer havde vi mange af for kadetternes skyld.

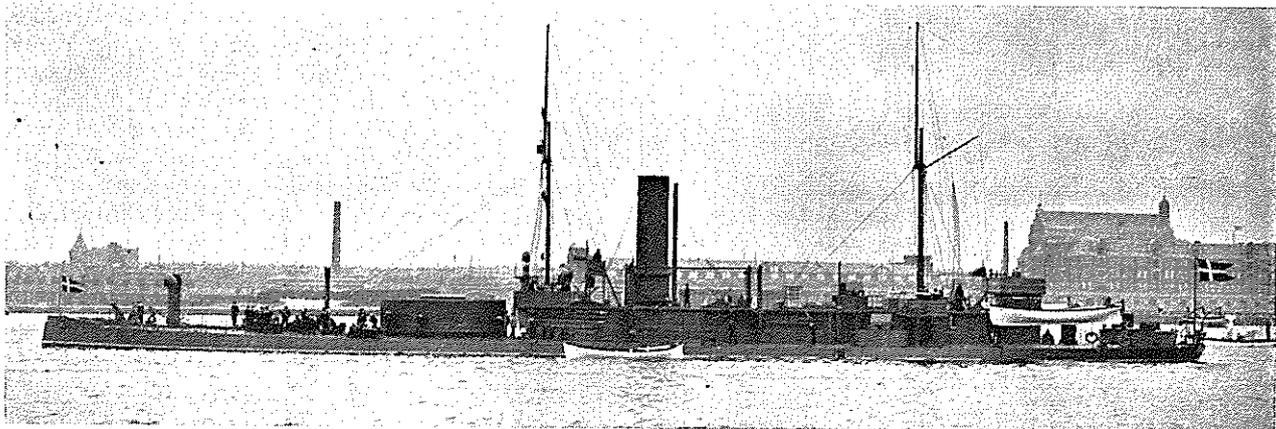
Også læsejlsmanøvrer havde vi. Til daglig havde vi

læsejlene stående slået til råen i mærset op ad stangevantet. Vi passerede Kronborg med læsejl i begge sider. Det har sikkert set flot ud. Læsejlene var lette at manøvrere med, når man først var kommet i øvelse. Kadetterne fik karakterer for alle de ordrer, de gav fra vagtsbænken. Det hændte naturligvis af og til, at en af kadetterne forså sig, hvorfor han fik lov at løbe et bestemt antal gange op over stortoppen og ned på den anden side.

Vi ankrede op på Rungsted red. Ved to-tiden om natten blev der purret ud for brand i land. Vi stillede op til mønstring på dækket med vor udrustning. Min bestod af to pøse. Hele redeligheden blev anbragt i travailen, hvorefter dampbarkassen tog os på slæb, for at det skulle gå hurtigere. Snart var vi inde ved broen, der lige var stor nok til at tåle transporten af pumpen, som vi satte på hjul og kørte af sted med.

I løbet af ganske kort tid var vi ved ildstedet, som viste sig at være udhusene til Rungsted Herregård. Bygningerne var helt omspændt af flammer, og vi måtte nøjes med at vælte murene og med håndpumpen poste så meget vand på, vi kunne. Det lykkedes heldigvis at redde hovedbygningen. Efter branden blev der sendt bud til kroen efter flere kasser øl, og godsejeren bød „Dagmar“s besætning at slå sig ned på plænen og drikke alt det, den havde lyst til. Derefter holdt han en takketale til os. Vi var i det hele taget dagens mænd, og der blev ofret lange spalter på os i de københavnske dagblade.

Efter nogle dages manøvrer i Sundet sattes kursen sydover mod Libau, hvor vi havde en dejlig tid. Derefter stod vi påny mod København. Rejsen gik med manøvrer af enhver art. Kadetterne skulle jo have lært en masse. Vi ankrede ud for Rungsted, hvor vi om aftenen riggede røjlræerne ned. Derefter kom turen til bramræerne. Alle tre toppe blev ekspederet på samme



Panserbatteriet „Gorm“ for anker.

tid. Da ordren „fir ned“ kom, styrtede overmatros Hansen ned fra forre bramsaling. Jeg var i arbejde med store bramr  og så, hvorledes Hansen slog den ene kolbøtte i luften efter den anden og ramte styrbords fokkerig. Han kom faldende over skr vs over de tre nederste v vlinge, som sprængtes. Ved berøringen af spr dtr et væltede Hansen heldigvis over bord. Jeg så ham komme op af vandet. Med blodet løbende ned over ansigtet svømmede han hen til falderebet, hvor han blev hjulpet op og undersøgt af skibslægen. Denne konstaterede ikke noget større brud. Den uheldige havde imidlertid flere grimme k ds r, som blev syet sammen. Hansen var sluppet meget n digt fra faldet ved at havne i vandet. Var han faldet ned på en af kanonerne, ville det have kostet ham livet. Overmatros Hansen var en rask gut. Han blev senere ansat på m nstringskontoret, hvor jeg ofte har haft lejlighed til at hilse på ham. Vi har opfrisket mange dejlige marine-minder sammen.

Så kom dagen, hvor vi skulle ankomme til København. Ude på redan fortøjede vi i en bøje, hvorefter eksamenskommissionen kom om bord for at gøre en tur med ud i Sundet. Man skulle se, hvad både kadetterne og vi menige havde lært. Straks efter eksaminationen gik vi ind i Flådens Leje, hvor afrigningen begyndte. Jeg var med til det sidste, indtil riggen blev transporteret til riggerloftet for at blive gjort klar til det næste års togt.

Efter endt afrigning kom jeg på togt med panserbatteriet „Gorm“. Chefen var kommandør Suenson, en nevø til Suenson fra Helgolands-slaget. Her om bord

var ingen rigning. Fremdrivningen skete alene ved damp. Efter nogle sm ture i danske farvande anløb vi Kerteminde, og hjemover Kattegat anløb vi Hesselø. De danske sm ere er interessante at gæste. Det er jo sjældent, man får lejlighed til det. Da vi kom hjem, indlemmedes vi i Øresunds-eskadren. Jeg fik en af revolverkanonerne på overdækket at betjene.

Panserbatteriet „Skjold“, der var helt nyt og ude for første gang, skulle være vor allierede. Vi fik den fælles opgave at indtage Middelgrundsfortet. Vi lå derfor nogen tid ovre på Malm  red, hvor vi smurte vore trav iller og dampbarkassen sorte med k nr g, for at de kunne bruges til transport af soldaterne til angrebet på fortet. En mørk nat, da forholdene for et angreb var gunstige, nærmede vi os med „Gorm“. I passende afstand fra fortet sejlede vi videre med fartøjerne med soldaterne om bord. Dampbarkassen fungerede som bugserbåd. Vi kom ind under fyrglimtene, og hurtigt var vi inde i forthavnen. Soldaterne stillede op på kajen og fik fortets nøgler udleveret af fortchefen som tegn på, at fortet var indtaget.

Vi havde adskillige andre manøvrer i Sundet, men en nat var vi uheldige og grundstødte på Saltholm Flak. Vi sad godt fast. Det var højvande, da vi tørnede, og det blev nødvendigt at losse kul, ammunition og kanoner over i pramme. Med bugserkraft fra København lykkedes det at komme fri, hvorefter vi ankom til Holmen. Her fik vi ammunition og bestyknings om bord igen og fik kompletteret kulbeholdningen. Vi var endnu et par uger i eskadren, hvorefter vi påny ankom til Flådens Leje, hvorfra jeg hjemsendtes den 28. september 1898. Orlogstiden var en herlig tid, hvorfra jeg næsten udelukkende har gode og glade minder.

En uges tid senere mønstrede jeg som styrmand om bord på skonnerten „Gudrun“ af Island. Skibets kaptajn hed Hersom. I København fik vi en stykgodslast af købmandsvarer om bord. Der var en del proviant imellem samt en mængde små kartoffels kke. Helt redeligheden skulle losses rundt på nord-vestkysten af Island, og fra de samme steder skulle der tages klipfisk om bord.

Den 10. oktober afgik vi fra København og havde 28 dages rejse til Flotey i Bredebugten, en naturhavn af form som en hestesko. Her blev den største del af lasten bragt i land, og vi stuede selv fiskelasten. Derfra gik vi til en række mindre pladser. Dagene heroppe er på den tid af året, hvor vi var der, meget korte — kun 4-5 timer. Resten af døgnet regerer m rket. Vejret var dog klart, og om natten nød vi godt af det skønne nordlys, der med sine mange farver dansede hen over himlen. Nordlyset hjælp os til at se under alt arbejde både vej kaj og under sejlads. Var „sømandens ven“, som vi kaldte månen, også oppe, og land, skib og alt dækket af sne, var sceneriet endnu smukkere.

Den sidste del af lasten fik vi om bord i Bildal. Det var nytårsaften, da vi stak til søs. På vej ud af bugten stak vi reb i skonnertsejl og storsejl, for det stod med stormende kuling uden for. Vi skulle til Londonderry på Irland for ordre. På vej hertil afl ste den ene storm den anden. Den 8. og 9. januar havde vi orkan og l  underdrejet. Vi havde vor reservespire rigget ud i hanefod ved hjælp af en pertline af god længde for at bryde br ds erne. Desuden havde vi hængt olieposer

SKF

DET RIGTIGE LEJE TIL ETHVERT FORMAAL

SKF

KUGLELEJER OG RULLELEJER

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB SKF

BREDGADE 31 . KØBENHAVN K

ud for at dæmpe på søgangen, og disse måtte stadig passes med olie.

En dag, hvor jeg havde formiddagsvagten, fik jeg øje på en sø, som var ualmindelig stor. Den kom brusende i al sin væld og med bråd på toppen. Jeg troede, den havde slået skibet til pindebrænde eller sendt det til havets bund. Men denne gang som så mange gange tidligere gik det godt. Søen passerede lige agten om os, og kun dens ene vinge ramlede ind over agterdækket og bordfyldte skibet.

Efter 20 dages rejse ankom vi til Londonderry, hvor vi modtog ordren om at gå til Barcelona i Spanien med klipfiskene, „bakelav“ som spanierne kaldte dem. Barcelona er en smuk by, og der var meget at se på. Der var naturligvis også tyrefægtning, og en søndag overværede jeg et sådant sceneri. Det gik for sigovre i Barzelonette, hvor der var en vældig arena. Den var så stor, at man ikke kunne skelne ansigterne på den anden side af skuepladsen. Arenaen var kun overdækket ude i siderne. I midten havde tyrefægterne den blå himmel over sig. Forestillingen var den sædvanlige ved tyrefægtninger. Blodig og grusom. Der blev dræbt seks tyre og fem heste. Ved udgangen forhandlede nogle af de jernpile med flag i, som havde været anbragt i tyrenes nakker. Jeg købte et par stykker til erindring om tyrefægtningen.

Da udlosningen var overstået, afgik vi i ballast til Ibitza på de baleariske øer i Middelhavet for at laste salt til Patriksfjord på Island. Ibitza er også en smuk by med en temmelig stor naturhavn, hvorfra der eksporteres en mængde salt til bl. a. Norge, Island og Færøerne. Det var på den tid mest danske og norske skonnerter, der blev brugt til transporten af denne vare. Den eneste seværdighed her på øen — ud over

naturskønheden — er en hule, som går langt ind i klippen.

Selvfølgelig skulle vi aflægge denne hule et besøg, men da vi intet lys havde med os, var det begrænset, hvor langt vi turde vove os ind. Det blev forresten fortalt os, at sørøverne i sin tid havde benyttet hulen som skjulested.

Vi fik saltlasten ind og satte kurs mod Gibraltar. Imidlertid mødte vi vestlig vind og havde vanskeligt ved at avancere. Det tog os otte dage at slippe ud af Middelhavet. Men ude i Atlanten mødte vi gunstig vind og havde en god rejse til Island. Fra Patriksfjord afgik vi så i ballast til Skotland for at få en ladning kul om bord her. Kullene var bestemt for Island, og da vi havde afleveret dem, lastede vi for København, hvor jeg mønstrede af i begyndelsen af august 1899.

Efter afskeden med skonnerten „Gudrun“ sagde jeg for en tid farvel til sejskibene og med sejladsen på de store have. Jeg var imidlertid parat til at tage fat på noget nyt.

Forhryningsagent Jepsen i Nyhavn i København havde med hvervningen af unge danskere til tjeneste i Congo at gøre. Jeg tænkte, at Congo netop var noget for mig, og meldte mig hos Jepsen. Jeg fik chancen sammen med tre andre danske navigatører, nemlig Christensen, Wejle og Jensen. Vi skulle ud på den lange rejse fra Antwerpen, og rejsepengene hertil blev os straks udbetalt. Dagen efter at være hyret tog vi af sted til Korsør, hvor vi kom med statsbanernes hjuldamper til Kiel, hvorfra vi tog til Antwerpen. Her indlogerede vi os hos den belgiske hververs repræsentant, hr. Heedgren, der var bosiddende i Schipperstraat. Vi mødte her to andre søfolk, der skulle sammen med os. Det var tyskeren Welcke og nordmanden Halvorsen.

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV

**The Sperry Gyroscope Company
Ltd.**

★

Gyroskopkompasser

Gyro-Selvstyrere

Rorvinkelvisere

Radar - Loran

★

Repræsentanter:

SOPHUS BERENDSEN A/S

„Ørstedhus“

København V. - Tlf. C. 8500

Tlgr.-Adr. Berendsen

Vi opholdt os kun een dag i Antwerpen, hvorefter vi i følge med Heedgren rejste til Bruxelles for at få vor Congo-udrustning i orden. Udrustningen bestod bl. a. af moskitonet, hårdblaskmaskine, medicinkasse, støvler, hvidt og gult tropetøj, tropehjelm, flere hatte, almindelig uniform, lang frakke med distinktioner samt en fin uniformskasket.

Samtidig underskrev vi en 3-årig kontrakt med den belgiske Congo-regering. Vi skulle gøre tjeneste ved flodfarten og blev lægeundersøgt på alle leder og kanter. Man skulle være både sund og stærk, for ellers duede man ikke til et job i det usunde Congo-klima. Endvidere måtte vi lade os vaccinere mod sygdomme, som er almindelige i Congo-landet.

Så var vi endelig klar til at møde Congo. Den 10. august 1899 var afsejlingsdagen. Det store, flotte skib „Anversville“ lå sejlklar med alle signalflagene sat som pynt. På fortoppen vejede Congostatens blå flag med den gule stjerne. Det var dette flag, som skulle vaje over vore hoveder de næste tre år derude i Afrika. Kajen var en vrimlende myretue af mennesker, der var mødt op for at tage afsked. Der fældedes mange tårer. Blandt de mange mennesker var flere elegante damer, flotte officerer, travle handelsfolk og pustende dragere, der slæbte af sted med bugnende kufferter.

Ved 11-tiden begyndte passagererne at indfinde sig om bord. På kajen spillede et stort orkester. Det var festligt og højtideligt. En halv time senere lød det første vræl fra skibets dampfløjte. Et kvarter efter blev der givet to stød og endnu et kvarter senere tre stød. De besøgendes familier og venner måtte nu gå fra borde, for kl. 12 lød afgangssignalet. Samtidig kastedes los.

Mens skibet gled fra kajen, lød hurra-råb fra tusinder af struber. Påny fældedes der tårer. Lommetørklæderne benyttedes skiftevis til at tørre øjnene med og til at vinke farvel med. Hvem ved — måske mødtes man aldrig igen med sine kære! Congo kan jo være hård ved de mennesker, som det tager i sin favn. Af os fire danskere var jeg den eneste, der fuldendte tjenestetiden. De andre rejste syge hjem før tiden. De belgiske tjenestemænds familier derinde på kajen vidste god besked om Congo-klimaets grusomhed og havde god grund til at fælde tårer.

Mine kammerater og jeg fik anvist vore 2. classes kahytspadser agterude. Det var en mærkelig følelse for os seks navigatører at være på søen uden forpligtelser og uden at have noget arbejde at udrette. Vi skulle kun spekulere på at få tiden til at gå. Det gjorde vi ved at slå en sludder af med alle dem, der havde lyst til det om bord.

Den tredje dag kom vi ned i Biscaya-bugten, hvor vi mødte stormende kuling. Alle døre til dækket blev låst, så ingen passagerer kunne komme på dækket. Man ville ikke risikere, at nogen faldt over bord. Vi søfolk syntes jo nok, at det var lige hårdt nok at byde

os sådan noget. Nå, men vi hev spillekortene frem — nogle vældig fine nogle forresten med en af Elder Dempsters dampere på bagsiden — og fik nogle spil ud af det.

Da vi havde passeret Cap Finisterre, var vejret blevet fint. Dørene blev lukket op, og igen var der adgang til dækket. Vi anløb et par havne og fik lejlighed til at gå i land i Afrika. Det var et broget liv, der udfoldede sig her. Særlig bed jeg mærke i nogle vældige kaktusplanter, der voksede op om haverne og gjorde det ud for stakitter. De nåede op i 3—4 meters højde. Jeg har aldrig set noget lignende siden. I Sierra Leona kom et hold negre om bord. De skulle følge med skibet til Congo og med tilbage for at udføre en del skibsarbejde som f. eks. tøjvask for passagererne, der fik fint og rent tøj på denne måde for en billig pris.

Vi satte nu kurs mod Banana, der er den vestligste by i Congo ved Congoflodens munding. Livet om bord er et slaraffenliv på et sådant skib. Vi satte os hver dag til bugnede borde, drev dæksport og indgik væddemål. Ofte væddedes der således om, hvor lang en distance skibet havde tilbagelagt inden for det sidste etmaal fra middag til middag.

Da vi passerede Ækvator, afholdtes den sædvanlige festlige og lidt hårdhændede dåb. Kun een af passagererne forskansede sig og ville ikke døbes, men til sidst blev han dog overtalt og stævnedes for Neptun.

Efter 22 dages forløb ankom „Anversville“ med hele sin flagpragt til munden af Congofloden. Efter lodsens anvisning ankredes der på Bananas red på 6 grader sydlig bredde og 12 grader, 20 minutter østlig længde. I lang tid havde vi set, hvordan vandet farvedes brunt, jo længere ind vi kom. Det var noget andet vand end Atlantens blå! Med vældig kraft postede denne uhyre flod sine enorme vandmasser ud i oceanet — voldsommere end nogen anden flod i verden. Det var på dette vand, jeg nu skulle vise mine færdigheder som navigatør.

I næste nummer: Jeg bliver flodskipper.

D. F. D. S.' Begravelseskasse

D. F. D. S.' Begravelseskasse har udsendt beretning og regnskab for 1950. Det fremgår af beretningen, at kassen havde 1374 medlemmer pr. 1. januar 1950. I løbet af året optoges 133 nye medlemmer, 74 medlemmer udtrådte og 17 afgik ved døden. Der udbetaltes kr. 8500 i begravelseshjælp. Regnskabet balancerer med kr. 48.632,34.

DAMPSKIBSSELSKABET

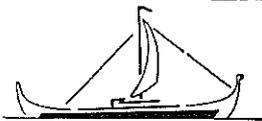
TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

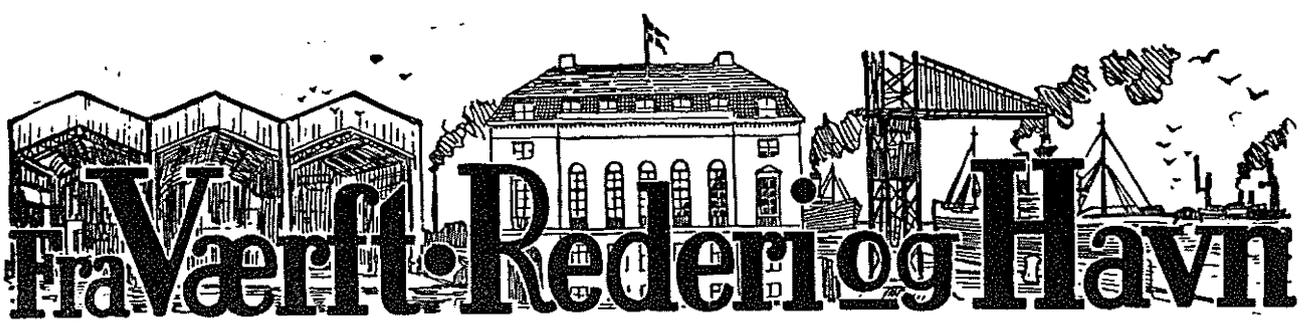
Telefoner: Central 2437 - 16570 — Rigstelefon 203
HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

KNUD E. HANSEN



Consulting Naval Architects
Marine Engineers

Bredgade 37 - Copenhagen
Telegr.: DESIGN - Tel.: Palm 7018



Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. marts 1951



Medlemmer pr. januar 1951

Det Forenede Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Norden
 D/S Dannebrog
 D/S Torm
 D/S Progress
 Det Danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 A/S Det Dansk-Franske D/S
 D/S Myren
 D/S Vendilla
 A/S Motortramp
 A/S D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 A/S Det Danske Kulkompagni
 D/S Jutlandia
 D/S Pacific
 D/S Baltic
 Rederi M. Jobsen A/S
 D/S Orion
 D/S Hafnia A/S
 D/S paa Bornholm af 1866
 D/S Hetland
 Aabenraa Rederi A/S
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Als
 D/S Viking
 A. E. Sørensen
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 Oluf Svendsen
 D/S Activ
 A/S Vestjysk D/S
 Hans Svenningsen
 D/S Phonix
 D/S af 1925
 A/S Det Forenede Bugserelskab
 Rederi A/S Kosmos
 A/S Tankskibsskibsselskab
 D/S Draco
 Det Dansk-Norske D/S
 J. Aemussens Eftf.
 D/S Samsø
 Danish American Gulf Oil Transport
 Company A/S
 Rederiet Arranak I/S
 Trampservise R/A
 Tuxen & Hagemann
 D/S Bes
 D/S Bothnia
 D/S Concordia, Svendborg
 D/S Nautic
 Partrederiet s. s. Runø
 D/S Solnæs
 Jens Toft A/S

CONSOLNAVIGERING

Fordelen ved benyttelsen af consolradiofyrene, af hvilke der for tiden findes fire, nemlig Stavanger i Norge, Bushmills på Irland samt Lugo og Sevilla i Spanien, er, at de kan benyttes uden andre hjælpemidler end en brugelig radiomodtager, som er i stand til at modtage CW-signaler.

Samtlige consolstationer sender på udæmpede svingninger (CW), hvorfor man ved aflytningen må stille sin modtager på CW. Helst bør man benytte skibets pejlmotager med pejlrampen drejet ind i sin maximumstilling, hvorved eventuelle forstyrrelser for en stor del udelukkes.

Hver consolstation er en radio-senderstation med et antennesystem bestående af tre lodrette antenner (fig. 1), der er anbragt på en ret linie og med en indbyrdes afstand af tre gange længden af den benyttede sendebølge.

Udsendelsen fra antennerne finder sted på udæmpede svingninger (continuous waves, CW) og efter et særligt princip, således at der i bestemte fra centralantennen udgående sektorer A og B, som grænser op til hinanden, udsendes henholdsvis 60 prikker og 60 streger i løbet af et bestemt tidsforløb, signalperioden, der for Bushmills andrager 30 sekunder og for de andre stationer 60 sekunder. Som figureren viser, vil på hver side af antennelinien hveranden

sektor være en A-sektor og hveranden en B-sektor, således at signal-karakteren altid er uens i to sammenstødende sektorer. På grænselinierne mellem sammenstødende sektorer, de såkaldte ækvisignallinier, er tegn-rakten ubestemmelig.

Yderligere foregår udsendelsen på en sådan måde, at samtlige sektorer og ækvisignallinier i løbet af signalperioden drejer netop en sektor frem, med urviseren på den ene side af antennelinien og mod udviseren på den anden side af antennelinien (se fig. 1).

Herved opnås, at en observatør, som opholder sig indenfor det af consolstationen dækkede område og lytter i en til sendefrekvensen afstemt radiomodtager, teoretisk skulle høre 60 tegn i løbet af stationens signalperiode.

Befinder han sig i en A-sektor (punkt P i fig. 1), vil han først høre et vist antal prikker, indtil ækvisignallinien passerer ham, og derefter et antal streger.

Befinder han sig i en B-sektor (punkt Q, fig. 1), vil han først høre et vist antal streger, indtil ækvisignallinien passerer ham, og derefter et antal prikker.

Antallet af prikker eller streger, der således observeres, før tegn-karakteren skifter ved ækvisignalliniens passage, vil på den måde være et mål for hans vinkelafstand fra den pågældende ækvisignallinje i dennes



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

**LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS**



C.K. HANSEN

Grundlagt 1856

SKIBSREDER & MÆGLER

Befragtning . Klarering og Losningstilsyn
Assurance . Havari- og Liniesagentur
Spedition og Grænseekspektion
Internationale Transporter
Skib Bano . Bil . Luft

Repræsentanter i alle Provinbyer

*

Korresponderende Reder

DANNEBROG

35, AMALIEGADE . KØBENHAVN K.
TELEFON: CENTRAL 72 (13 LINIER) . RIGS 13 (2 LINIER)
TELEGRAM ADRESSE „HANSEN“ . FJERNSKRIVER NR. 2350



¹/₅ Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833
KØBENHAVN

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

★

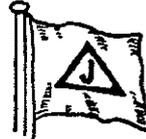
Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

L. R. SCHMITH & CO.

REDERI OG BEFRAGTNING

★

AMALIEGADE 33
TELF. CENTRAL 4212 & 4248
TELEGRAMADRESSE: STEAMPACIFIC
FJERNSKRIVER No. 2384



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

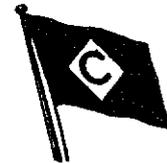
KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"
Amaliegade 36

C. CLAUSEN



REDERI

DAMPSKIBSSELSKABET

HETLAND

AMALIEGADE 33

TLF. 13.041 - 13.092

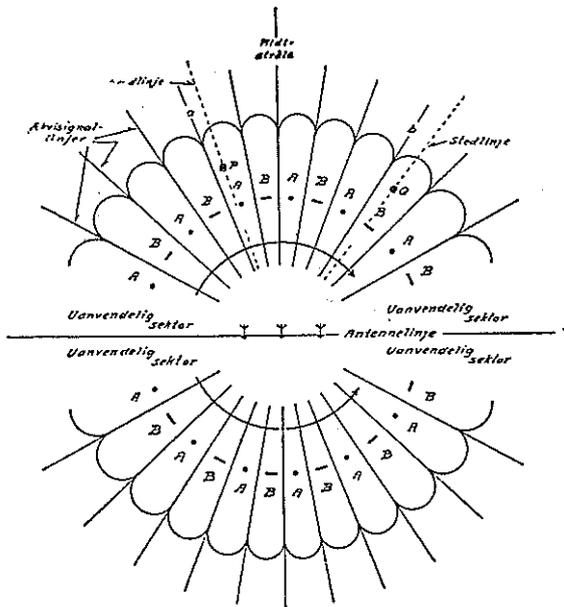


Fig. 1.

udgangsstilling ved signalperiodens begyndelse og der- ved ligefrem bestemme radiopejlingen fra consolstationen til observatøren.

Umiddelbart efter signalperioden følger en mellem- pause, under hvilken stationen udsender sit kendings- signal samt en lang tone, der kan høres hele horisonten rundt, og derefter følger næste signalperiode med samme udgangsretning for de enkelte sektorer som i den foregående.

Den lange tone sætter observatøren i stand til ved hjælp af sin radiopejler at bestemme, i hvilken sektor han befinder sig, dersom han ikke med sikkerhed mener at kunne afgøre det ud fra sit bestik.

Den samlede varighed af signalperioden og mellem- pause kaldes stationens totale periode.

Da tegnkarakteren i umiddelbar nærhed af ækvi- signalliniene er det udflydende, er det i praksis vanskeligt helt klart at skelne overgangen fra prikker til streger eller omvendt, så man som regel vil miste enkelte tegn ved ækvisignalliniens passage. Man bør derfor i praksis tælle såvel det antal prikker som det antal streger, der høres i hele signalperioden, og har man f. eks. talt 43 prikker og 13 streger, altså ialt 56 tegn, må man regne med, at halvdelen af de mistede tegn er prikker, og den anden halvdel streger, således at der til pejlingsbestemmelser i dette tilfælde regnes at være modtaget 45 prikker, før tegnkarakteren skif- tede.

I de sektorer, som støder direkte op til den rette linie gennem de tre antenner, ca. 20° til hver side af denne, vil der ikke kunne opnås nogen sikker retnings- bestemmelse, således at anvendelsesområdet indskræn- kes til to sektorer på ca. 140° til hver side af antenne- linien. Endvidere er systemet uanvendeligt, når man er indenfor 25 sømils afstand fra consolstationen.

Nøjagtigheden er desto større, jo nærmere man be- finder sig ved midtstrålen, d. v. s. retningen gennem centralantennen vinkelret på antennelinien.

Om natten vil de såkaldte skywaves, svingnings- energi fra senderen, som reflekteres af højtliggende joniserende luftlag i atmosfæren og derefter træffer modtagerantennen, give anledning til mindre god nøj-

agtighed på afstande mellem 350 og 450 sømil fra consolstationen, medens nøjagtigheden forbedres til begge sider for dette område.

Over søen kan rækkevidden anslås til ca. 1200 sø- mil om dagen og ca. 1700 sømil om natten. Da en observatør kun kan få bestemt en stedlinie ved aflyt- ning af udsendelsen fra en enkelt consolstation, vil det være nødvendigt at benytte to stationer for at få en fuldstændig stedbestemmelse.

Fig. 2 viser sektormønstret for Stavanger consol med angivelse af ækvisignalliniernes retning regnet ret- visende ud fra stationens centralantenne og svarende til det øjeblik, da signalperioden begynder. Idet ækvi- signalliniene er storcirkellinier, er de angivne retnin- ger storcirkelpejlinger regnet fra stationen.

For stationerne Bushmill og Stavanger er udarbej- det særlige consolkort, ved hjælp af hvilke man uden nogen som helst regning og uden anvendelse af tabeller kan påvise skibets påværende sted. I dem er indtegnet i hver af de to stationers A- og B-sektorer de linier (stedlinier), på hvilke der høres et vist antal prikker eller streger, f. eks. 5, 10, 15, 20 o. s. v., således at man i kortet kun behøver at opsøge den stedlinie, der svarer til det antal prikker eller streger, der er konstateret, før signalkarakteren skiftede ved ækvisignalliniens passage.

De til Bushmills og Stavanger svarende stedlinier er trykt henholdsvis i grøn og i rød farve, så man hurtigt og uden risiko kan finde de to stedlinier, som er be- stemt ved de modtagne prikker eller streger fra de to stationer.

Consolstedlinierne for Bushmills og Stavanger er indtegnet i de af Søkortarkivet udgivne fiskerikort nr. 89 N-lige og S-lige blad.

Som omtalt vil det antal tegn, som observeres, før tegnkarakteren skifter, kun oplyse om, hvor man be- finder sig indenfor den bestemte A- eller B-sektor, hvorimod man ud fra tegnkarakteren ikke vil kunne afgøre, hvilken A- eller B-sektor man befinder sig i. Er man i tvivl herom må man pejle consolstationen med skibets radiopejler for ad denne vej at få bestemt sektoren.

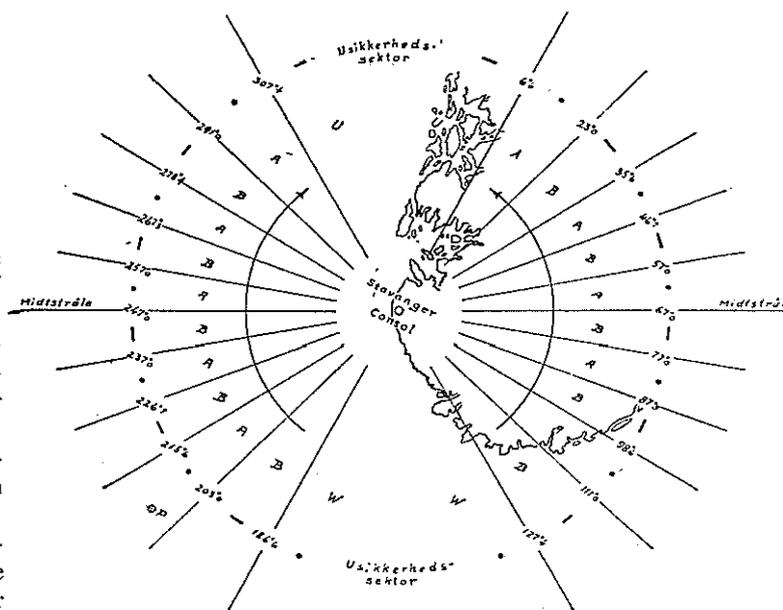


Fig. 2.

Fordelene ved anvendelse af consolsystemet er meget store, idet observationerne anstillet ved dette kun tager ringe tid og kan udføres i al slags vejr såvel om dagen som om natten, og i modsætning til almindelige radiopejlinger taget med skibets radiopejler er uafhængige af kompassets deviation og radiopejlerens lokalfejl.

Store forberedelser til fiskerimessen

En af sommerens største udstillingsbegivenheder bliver, som tidligere nævnt, fiskerimessen i Fredericia kvm. store udstillingsområde.

Der vil blive opstillet to konservesdåser på udstillingsterrænet. De vil blive på hver 150 kvm. og således fra den 7. til den 16. juli 1951. Indkvarteringen af gæsterne har voldt en del hovedbrud, men det kan nævnes, at DFDS muligvis vil stille en rutebåd til rådighed som hotelskib. Et lille „lyntog“ på gummihjul vil bringe gæsterne fra banegården til det 5.000 verdens største. Dåserne skal huse konservesudstillingen. Også verdens største filetmaskine vil blive opstillet på messen. Den kan behandle 4000 torsk på en time.

Burmeister & Wains stand bliver en af de store attraktioner bl. a. med en hypermoderne dieselmotor, der vil blive præsenteret under gang. Byens vandværk måtte opgive at levere kølevand til den store maskine, og B & W's egne teknikere vil derfor skaffe vandet fra en sø i byens parkanlæg. Efter endt brug pumpes vandet tilbage i søen.

Hele messens overskud vil tilfalde fiskepropagandaen, således at denne i endnu højere grad end tidligere kan propagere for dansk fiskeri og fiskeindustri hjemme og i udlandet.

Götaverken har bygget 100 tankskibe

Med leveringen af M/S „Tank Baron“ har Götaverken passeret en usædvanlig milepæl, idet skibet var tankskib nr. 100, som værftet har bygget. Alle disse skibe har været af betydelig størrelse — mellem 7000 og 24.000 t d.w. — altså hvad man kalder oceangående skibe. De hundrede skibes sammenlagte lastevne andrager 1.290.000 t d.w., heri ikke medregnet tre kombinerede malm- og tankskibe på tilsammen 39.600 t, som værftet har bygget til Grängesbergsbolaget.

Blandt de skandinaviske værfter er Götaverken ene om at have bygget så mange store tankskibe, og der turde overhovedet findes meget få værfter, som har leveret en større tanktonnage. Tankskibe har jo også i

et par årtier været en af værftets specialiteter. Man har bygget tankskibe i standardstørrelser, og af disse serier har værftet leveret 15—20 enheder.

Götaverkens første tankskib var M/S „Hamlet“ på 7210 t d.w., leveret i 1916. Det var oprindeligt bestilt af Nobels russiske oliefirma, men blev på grund af den første verdenskrig overtaget af et norsk rederi og sejler nu under italiensk flag.

„Hamlet“ vakte på sin tid en vis opmærksomhed. Det var det største handelsskib, som indtil da var bygget i Sverige, og for overhovedet at kunne påtage sig at bygge det måtte værftet bygge en ny, tilstrækkelig lang bedding. „Hamlet“ var det første tankskib konstrueret med to langskibs gennemgående skodder, et arrangement, som siden er blevet almindeligt ved bygning af tankskibe. „Hamlet“ afveg også fra de på den tid sædvanlige dampskibe derved, at det var et motorskib, som på prøveturen gjorde 12 knob på fuld last, hvilket da var en usædvanlig høj fart.

I værftets ordrebog står i øjeblikket ret mange tankskibe, og man er for tiden i færd med at forberede bygningen af et på 28.800 t d.w.

Nautisk Almanak 1951

er udkommet hos Iver C. Weilbach og Co., Sølv og Svarrer, pris kr. 7,50.

Det er 29. årgang af almanakken. Fra 1922, da det første lille hæfte med de nødtørftigste astronomiske elementer til navigationsbrug udkom, er der sket mange forandringer, og med udgaven 1951 er den danske Nautisk Almanak på højde med de bedste og mest moderne. Den er udarbejdet på grundlag af tabeller fra The Naval Observatory, Washington, U. S. A., og udgives her for første gang i Europa. Først fra 1952 vil de nye tabeller blive indført i andre europæiske almanakker.

Brugen af almanakken er ved den nye ordning, der allerede blev indført i 1950-udgaven, betydelig lettere, idet udtagningen af de astronomiske elementer kan foregå langt hurtigere og nemmere end tidligere, navnlig ved at månens, solens og planeternes timevinkler i grader samt deklinationer nu opgives for hver time året rundt, hvilket tidligere var opgivet for hveranden time. Ligeledes kan man udtage ariespunktets timevinkel for hver time, så man vil forstå, at disse reformer i høj grad letter brugen af almanakken.

Vi håber, at det store arbejde, der er nedlagt i den nye udgave af Nautisk Almanak, vil blive til gavn for søfarten.

„Sabroe“ køleanlæg M/S „Pias“

Det totale rumfang af de afkølede laster udgør ca. 3400 m³ fordelt i 12 rum, der holdes afkølet af 7 luftkølere efter Sabroes patenterede multi-temperatur system med direkte fordampning af ammoniak.

Dette system muliggør arbejde ved forskellige fordampnings-temperaturer med samme kompressoraggregat, således at de forskellige kølerum får den rigtige temperatur uden begrænsning af kølefladen og uden specielle „by-pass“ anordninger for luftcirkulationen. På grund af dets enkelhed er systemet yderst nemt at betjene og anbefales derfor i de tilfælde, hvor et skib skal transportere forskellig frugt ved forskellige temperaturer, eller frugt og kød samtidig.

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe
Store Kongensgade 49 . København
Telf.: 1243 - 12443 - 12843 Telegr.-Adr.: Danskfransk

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.

Køleanlægget består af:

To vertikale, tre-cylindrede, enkeltvirkende „Sabroe“ ammoniak-kompressorer af den helt lukkede type med tryksmøring, hver tilkoblet en 75 hk shuntviklet elektromotor, regulerbar fra 290 til 385 omdrejninger pr. minut.

En af kompressorerne er tilstrækkelig til at opretholde de lave temperaturer i troperne, og for at kunne reducere køleevnen i koldere klima er kompressorerne således indrettet, at køleevnen kan reduceres indtil 20 pct. af maximum-kapaciteten.

To „Sabroe“ mangleørskondensatorer af modstrømstypen fortætter den ammoniak, der samles i to store ammoniak-beholdere med vædskestandsglas.

To 6,5 hk elektrisk drevne søvandpumper af centrifugaltypen med støbejernshus og bronceløbehjul cirkulerer rigelige mængder af søvand gennem kondensatorerne.

Fem luftkølere af „Sabroe“s krydsblæste type bestående af heltrukne stålør, elektrisk svejst, tilføres flydende ammoniak fra kondensatorerne; efter at være fordampet i kølerne suges ammoniakken tilbage til kompressorerne gennem forbindelsesstykker, som sikrer, at den insugede gas er i tør tilstand.

Fem reversible strømlinie-blæsere cirkulerer luften henover luftkølerne gennem lastrummene 50 gange i hver time ved hjælp af suge- og trykluftkanaler langs skibssiderne. Der leveres speciel anordning for fornyelse af den luft, der er blevet tilført CO₂ gas fra frugten.

Køleanlægget er udført under tilsyn af Lloyd's Register of Shipping, som har givet anlægget +R.M.C. i rødt for transport af frugt ved minus 1°C. og minus 10°C. i rummene for transport af frosne varer.

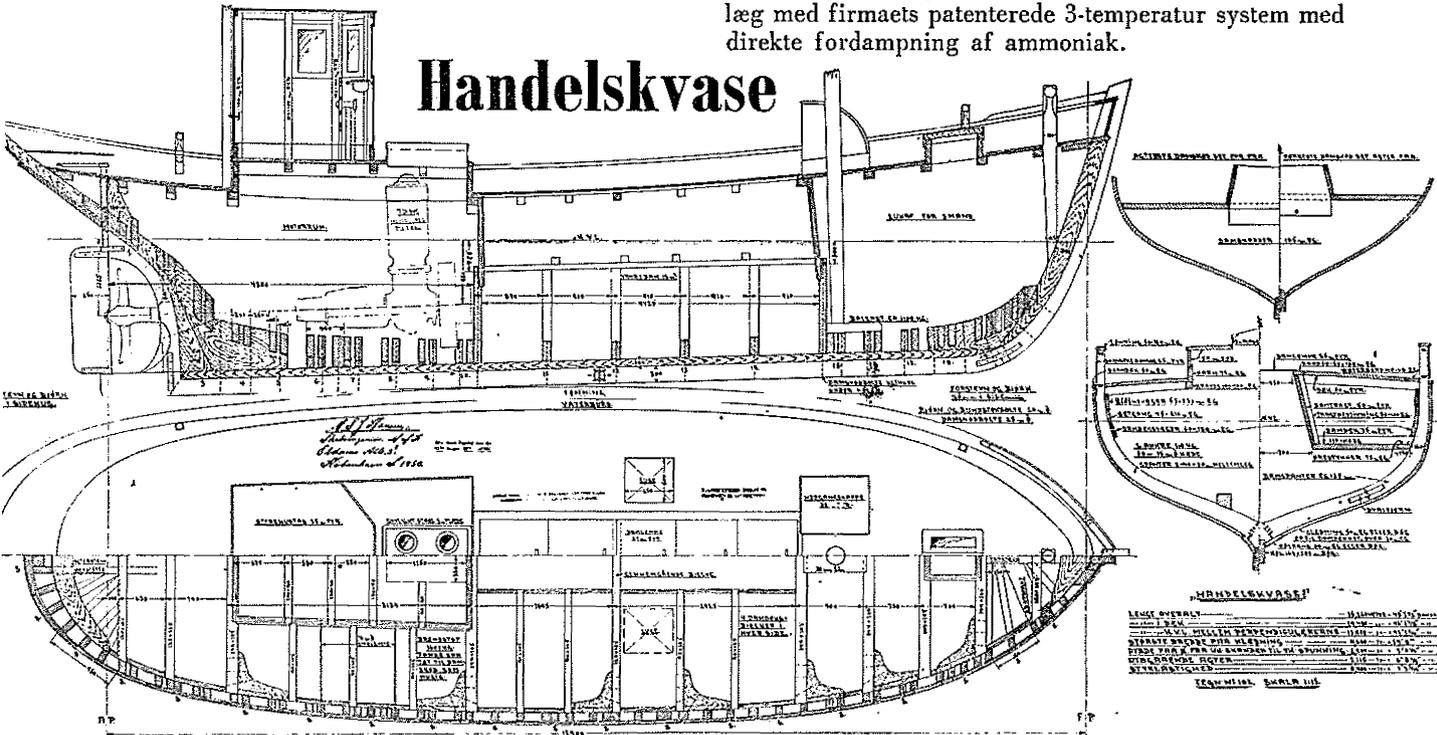
Kompressorerne, søvandpumperne og kondensatorerne er installeret i specielt ventileret, lufttæt rum i maskinrummet, som også rummer reguleringsanordningen, hvorfra ammoniak-fordampningen i luftkølerne nemt kan kontrolleres og reguleres.

For fjernelse af rim fra luftkølerne kan varm ammoniak-gas cirkuleres gennem luftkølerne, og denne ammoniak-gas kan også anvendes for opvarmning af frugtrummene i koldt vejr i nordlige regioner, når afkøling ikke er nødvendig.

Et mindre særskilt Sabroe ammoniak-køleanlæg leverer den nødvendige kulde til et kølerum på 8,5 m³ og et grøntrum på 11,6 m³.

Aktieselskabet Thomas Ths. Sabroe & Co., Århus, har tidligere forsynet en hel række skibe med køleanlæg med firmaets patenterede 3-temperatur system med direkte fordampning af ammoniak.

Handelskvaser



For tiden har bådebygmester Olaf Jeppesen, Frederikssund under bygning en handelskvaser for transport af ål for fiskeeksportør Hans Mathiasen, Vejle. Båden udføres efter tegning af skibssingeniør M. S. J. Hansen, København.

Kvasen har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	15,3 m
Længde i dæk	14,5 -
Længde mellem perpendikularerne i V.L.	12,9 -
Største bredde på klædning	4,6 -

Dybde	2,2 -
Dybgang agter	2,1 -

Kvasen er bygget efter Søfartsministeriets regler. Stævne og spanter er af eg, kølen af bøg. Klædningen er af bøg under vandlinjen og eg derfra og op. Forude er lukaf for besætningen. Midtskibs findes en dam på 15 m³, der kan rumme 10.000 à 12.000 kg levende ål. Agter er installeret en Hundested-motor på 75 hk, der kan give båden en fart på 7,5 kn. Skruen har drejebåde. Båden forsynes med styrehus og to master med støttesejl.

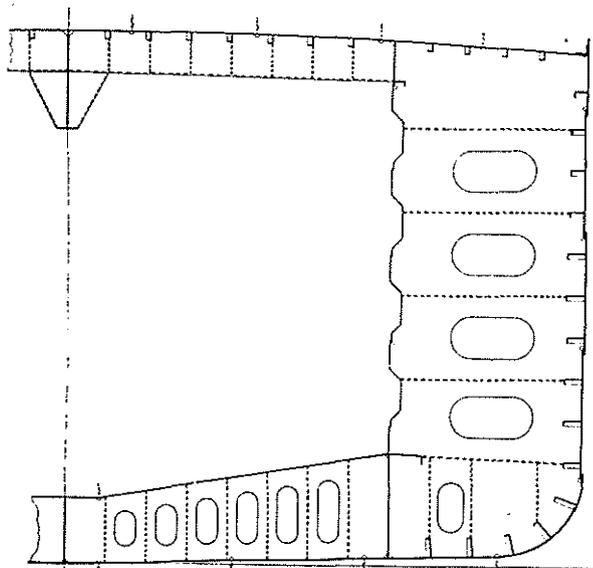
Transport af specielle flydende laster

Melasse er ikke nogen sjældnen flydende last, men har været transporteret med skibe i mange år. På grund af den sæsonmæssige variation af den mængde, der skal transporteres, har skibe i denne fart i almindelighed også været anvendt som tankskibe til petroleum i en del af året. Den rå melasse har en forholdsvis stor vægtfylde og må som regel opvarmes for at holdes flydende. Et tankskib til melasse må derfor have større materialedimensioner og større overflade på varmespialererne end normalt for et tankskib.

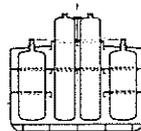
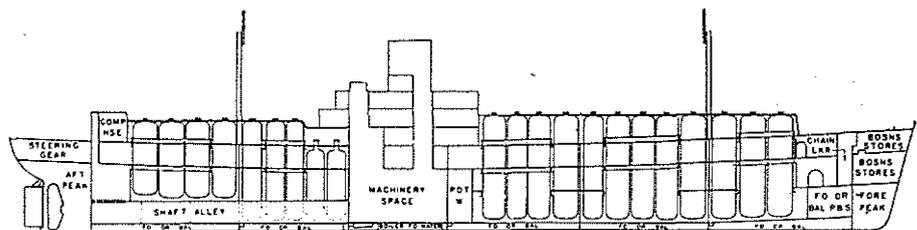
For at vedligeholde temperaturen i melassen er det en fordel at have den i tanke, som ikke rækker ud til klædningen. Middelpantet viser en konstruktion, hvor melassen føres i midtertanke oven over en inderbund. Med petroleumsladning udnyttes alle tankene. Sidetankene og tankene i inderbunden er tomme, når lasten er melasse, og isolerer den således fra yderklædningen.

Projektet er et skib 120,4 m langt, 18,9 m bredt og 9,5 m dybt med gearede dampturbiner og en fart på 12,5 kn. Ved en dybgang på 7,6 m er lasteevnen 9640 t, 7500 m³ melasse eller 11.400 m³ petroleum. Konstruktionen opfylder fordringer om, at den fulde lasteevne skal udnyttes, når skibet fører en ladning petroleum med vægtfylde 0,825.

To Liberty-tankskibe er ombygget til melasselast. Det har medført meget betydelige forstærkninger af skroget for at kunne føre den tunge last. Ombygningen medførte også installation af rørledninger med større diameter og to særlige pumper.



Middelpant til en melasse-tankdamper.



Arrangement af en damper med tanke til flydende gas.

Det høje damptryk af flydende gasser medfører konstruktionsdetaljer og lade- og lossearrangementer, som er fuldstændig forskellig fra dem, der kendes fra andre flydende laster. Særlige tryktanke er nødvendige for transport af flydende gasser på grund af det forholdsvis store tryk, der er nødvendigt for at holde dem flydende. God konstruktion af detaljerne vil dog byde en tilstrækkelig sikkerhed for skib og mandskab.

Af særlig interesse blandt de flydende gasser kan nævnes propan og butan. Brugen af dem til husholdnings- og industrielle formål er forøget betydeligt i de senere år. Søtransport fra Texas Gulf til forbrugsstederne på nordøstkysten af United States og til andre lande er allerede begyndt og synes at stige sikkert.

Propan og butan er kulbrinter, der fås fra råolie i raffinaderierne og under særlige forhold på oliemarkederne. Begge er under normalt tryk gasarter, men kan under tryk gøres flydende og overgår let igen i luftform, når trykket formindskes. Propan i handelen har en vægtfylde omkring 0,5 ved 15° med et damptryk, der ikke overstiger 15,5 kg/cm² ved 40°. Butan har en vægtfylde på omtrent 0,58 ved 15° med et damptryk, der ikke overstiger 5 kg/cm² ved 40°.

En anden flydende gas, som kan blive genstand for søtransport, er ammoniak. I flydende tilstand har den en vægtfylde på omkring 0,62 ved 15° med et damptryk på ca. 15,5 kg/cm² ved 40°.

Ved konstruktion af skibe til transport af flydende gas er det nødvendigt at tage hensyn til den tilladelige fyldningsgrad for tankene. Bestemmelserne for transport af propan og butan tillader således, at tankene ved 15° kun fyldes til 85 eller 90 pct. af deres kapacitet for at tillade udvidelse af vædsken ved temperaturstigning.

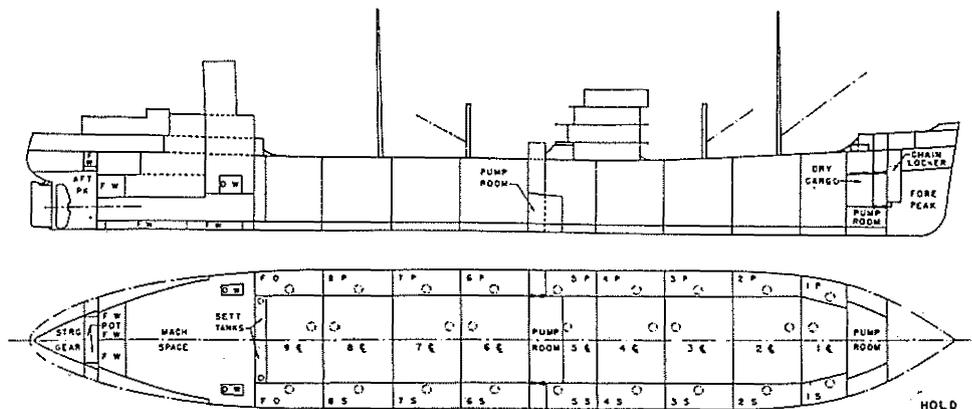
Fremstillingen af tankene og transporten på jernbanerne sætter grænsen for diameteren til 4 m. Antallet af tanke og deres placering i skibene må nødvendigvis blive et kompromis mellem en maximum udnyttelse af skibenes indre rum og det komplicerede rørsystem, som følger med et meget stort antal små tanke. Den i arrangementet viste damper er 118,8 m mellem pendikulærene, 18,3 m bred og 11,5 m dyb med en 4400 AHK gearet dampturbine. Den laster 5308 t med en dybgang

på 7,5 m og har en fart på 14 kn. Den kan føre en flydende last på 6000 m³. Den har 68 tanke med diameter fra 2,7 til 4 m og med en længde fra 7,6 til 14,6 m. De er konstrueret til et arbejdstryk på ved en en maximumtemperatur på 45°. Tankene er udglødede, og alle svejsninger undersøgt med magnetisk pulver, og svejsninger i plader over 35 mm er røntgenprøvede. De er trykprøvet med vandtryk til 35 kg/cm² med hammerprøve ved 26 kg/cm².

Tankene kan opstilles lodret eller vandret. I de fleste tilfælde vil en lodret opstilling give den bedste udnyttelse af skibets indvendige rum. I begge tilfælde skal tankene eller halsen på dem være over vejrdækket, for at rørforbindelsen kan ske i fri luft.

Propan og butan er som gas tungere end luften. Foruden det ovenfor omtalte arrangement, hvorved lækage fra rørforbindelser sker i fri luft, er det tilrådeligt, at rummene omkring tankene er passende ventilerede, så luften fornyes f. eks. hvert 30. minut. Desuden findes et gas-detektor system, så man til stadighed kan kontrollere gaskoncentrationen i alle større rum i skibet.

Lastning og losning må nødvendigvis adskille sig meget fra de tilsvarende operationer for et tankskib, hvor vædsken kun har et lavt damptryk. Lastning og losning af flydende gas medfører en modstrøm af vædske og gas mellem skibet og tankene i land. Lastning foregår som normalt for et tankskib med undtagelse af tilbagestrømning af dampe til tankene i land. Ved losning udnyttes damptrykket til transporten fra skibet



Arrangement af en melasse-tankdamer.

eventuelt med vædskepumpen til hjælp. Et skib til transport af flydende gas, som skal være uafhængig af hjælpemidler i land, må forsynes både med dampkompressor og vædskepumper. Således er det omtalte skib forsynet med to dampkompressorer og seks vædskepumper. Hovedkompressoren, som bruges til at fjerne den gas, der bliver tilbage i tankene, når den flydende gas er pumpet ud, er en flertrinnspumpe konstrueret til formålet. Den anden er en entrins kompressor, som bruges i begyndelsen af losningen, d. v. s. under losningen af den flydende gas. Alle rør, pumper og kompressorer er anbragt over øverste dæk.

Foruden sikkerhedsventiler, temperatur- og trykmålere etc. er det nødvendigt at have en første klasses kontroludrustning. Den kan betjenes ved trykluft eller hydraulisk og muliggør en hurtig regulering.

Søtransport af specielle vædske er den mest økonomiske. Desuden kan der under hele rejsen føres en bedre kontrol, f. eks. hvis kemikalier skal holde en bestemt temperatur.

Norge vil bestille tonnage på 150,000 br. tons ved svenske værfter

Hvis den svensk-norske forhandling om finansieringen af bygning af skibe i Sverige gennemføres, som man håber fra norsk side, skulle det medføre bestillinger i Sverige på mindst 150.000 brutto tons for levering i 1953 og 1954, meddeler handelsattachéen ved Norges ambassade i Stockholm.

Overenskomsten betyder, siger han, at norske redere kan træffe aftale med svenske værfter om udsættelse af betalingerne på gamle kontrakter. Denne udsættelse består deri, at tillæggene til kontraktbeløbene, som efter kontrakterne skal betales ved leveringerne, kan indgå i de kreditter, hvorigenennem de norske redere får fem års kredit med disse tillæg.

De svenske myndigheder har erklæret, at de ikke vil blande sig i kreditvilkårene i de nye kontrakter, hvis man holder sig indenfor kreditter på 70 pct. De norske myndigheder skal på deres side sørge for, at betalingsudsættelsen for de gamle kontrakter ikke belastar Sveriges betalingsbalance med udlandet i 1951 og 1952. Det skal gennemføres på den måde, at norske redere nu kan bestille nye skibe i Sverige, og at kontraktbetalingen herfor mindst skal svare til reduktionen i 1951 og 1952 på de gamle kontrakter. De svenske ind-

køb af stål i udlandet til disse skibe i disse år skal og så dækkes af kontante betalinger.

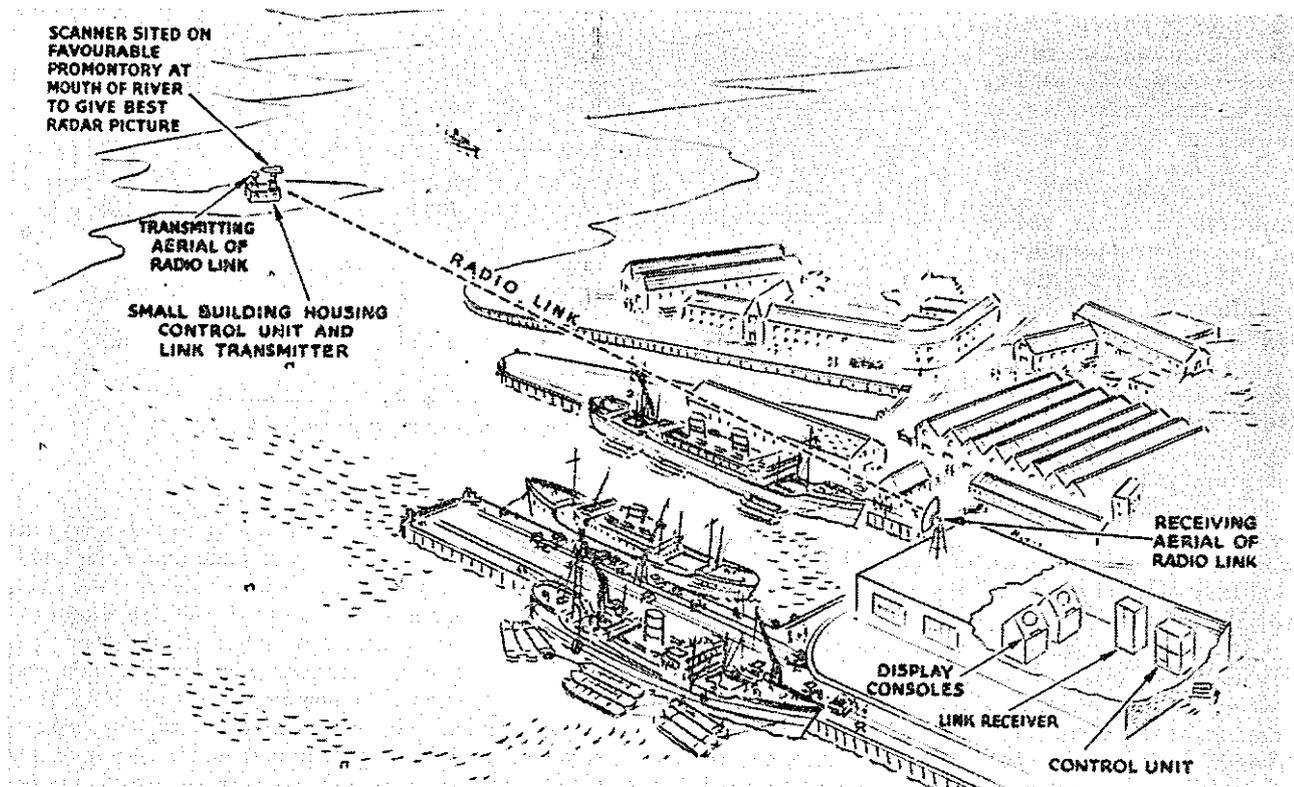
Det bliver nu de svenske værfters muligheder for at afslutte kontrakter på de givne vilkår, som afgør, hvor langt man kan realisere aftalens retningslinier. Det vil vise sig ved de forestående forhandlinger med værfterne.

Årbog for den danske fiskerflåde 1951

Fiskeriministeriet har på Iver C. Weillbach og Co.'s forlag udgivet 58. årgang af „Årbog for den danske fiskerflåde 1951“. Prisen for årbogen, der er den eneste officielle håndbog for fiskere, er 5 kr. indbunden.

Årbogen er i det sædvanlige format og smukke udstyr og indeholder alt, hvad en fisker har brug for at vide. Navigationstabeller, love og anordninger, fortegnelse over den danske fiskerflåde, radiostationer m. m. Særlig kan henledes opmærksomheden på den omfattende udvidelse af fyrfortegnelsen, der nu bl. a. omfatter de vigtigste fyr i Barentshavet, fyrene langs Sveriges østkyst, Gotland og Øland, samt fyr på Grønland og nogle fyr på Tysklands, Hollands, Belgiens og Frankrigs kyster fra Elben til Cap Grisnez.

Endvidere findes optaget en vejledning for consolnavigering, som vi bringer en nærmere omtale af andetsteds i dette nummer af „Vikingen“.



Decca Harbour Radar i Southampton.

Decca havne radar

Efter krigen har muligheden for at bruge radar fra land til land som hjælp for en sikker navigation for skibe i nærheden og ind i havne været vist megen interesse. Flere interessante installationer er udført i England, og havnemyndighederne verden over undersøger nu de muligheder, radaren byder for en sikker navigation.

Fordringerne til en havneradar er større end for den tilsvarende om bord i et skib. Billedet på skærmen må vise havnen i et skarpt og klart billede. Den nøjagtighed, som de enkelte genstande adskilles med, både i afstand og position, må være mange gange bedre end for en skibsradars vedkommende, og billedet må være fuldstændig uden interferens. Derfor må en havneradar være af højeste kvalitet.

Af den grund har indtil nu en havneradar været meget dyr i anskaffelse. Decca Marine Radar har derfor udført indgående eksperimenter for at fremstille en radar af allerhøjeste kvalitet, som kunne fremstilles til en betydelig lavere pris. Resultatet heraf er Decca Harbour Radar Type I, som for tiden prøves i Southamptons havn.

Radaren består af en antenne (scanner-, "ost"), ca. 3 m i diameter, monteret på en fod og drevet af en motor med 22 omdrejninger pr. minut. Lige under antennen er to komplette sendere anbragt. Hver af senderne kan benyttes og indsættes ved trykknop-kontrol fra stationen. Det hele er konstrueret, så det kan anbringes et passende sted, f. eks. på et tag eller en mole. Antennens modtagne oplysninger føres over en

kontrolstation til en 381 mm skærm, som kan være placeret indtil 1000 m fra antennen, og derfor kan anbringes på det bedst mulige sted. Alle kredsløb er dupliserede og konstruerede således, at de kan vise billedet på tre skærme på samme tid.

Billedet på den store skærm er usædvanlig skarpt og for første gang er det muligt med en Decca radar at fastslå typen på den genstand, man ser på skærmen. Bøjer ser ud som knappenålshoveder. Små skibe kan tydeligt skelnes fra bøjerne, og den karakteristiske kometlignende hale viser klart, om de bevæger sig og hvilken kurs, de styrer. På to à tre tusinde tons skibe kan man tydeligt skelne mellem for og agter, ligesom den relative bevægelse af alle skibe i havnen kan iagttages.

En nykonstruktion af stor interesse er opfindelsen af en radio-kæde, så radarbilledet kan overføres til en skærm flere mile borte.

Decca Marine Radar har forhandlet med ledelsen af Københavns havn, som vil sende folk til Southampton for at studere anlægget der. Et anlæg for Københavns havn vil koste ca. 250.000 kr.

$\frac{1}{3}$ Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN K. ·: FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537-2538

Alle henvendelser til „Vikingsen“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1. Telefon Byen *8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.
Annonceafdelingen: Telefon Byen *8040. Christiansborggade 1, København V.
Redaktionen påtager sig intet ansvar for indsendte manuskripter, når der ikke medsendes returporto.
For manuskripter, som indsendes uopfordret, påtager redaktionen sig intet ansvar for tilbagelevering.

De kan få dem overalt

PÅ HAVET

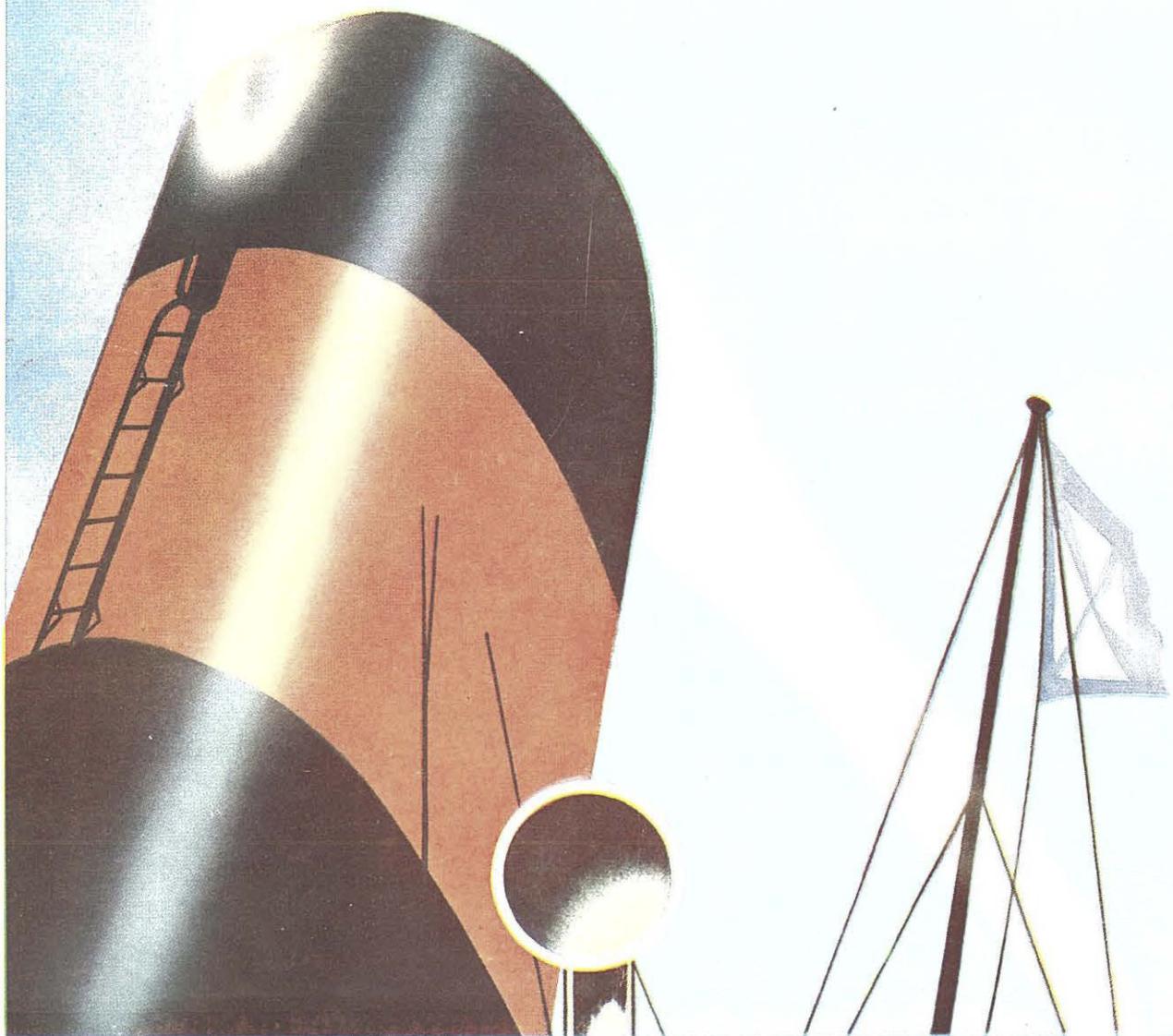


fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

1,25
1. april

Ø.K.s M/s „Danmark“ under kompasregulering i Sundet
Maleri af FR. LANDT

1951 - nr. 4
28. årgang



BANGKOK BOMBAY BUENOS AIRES CALCUTTA CANTON CAPE TOWN CEBU DAIREN DAVAO DURBAN HARBIN

SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABAGO TELUK ANSON TIENTSIN TOKYO TSINGTAO VANCOUVER B. C.

HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

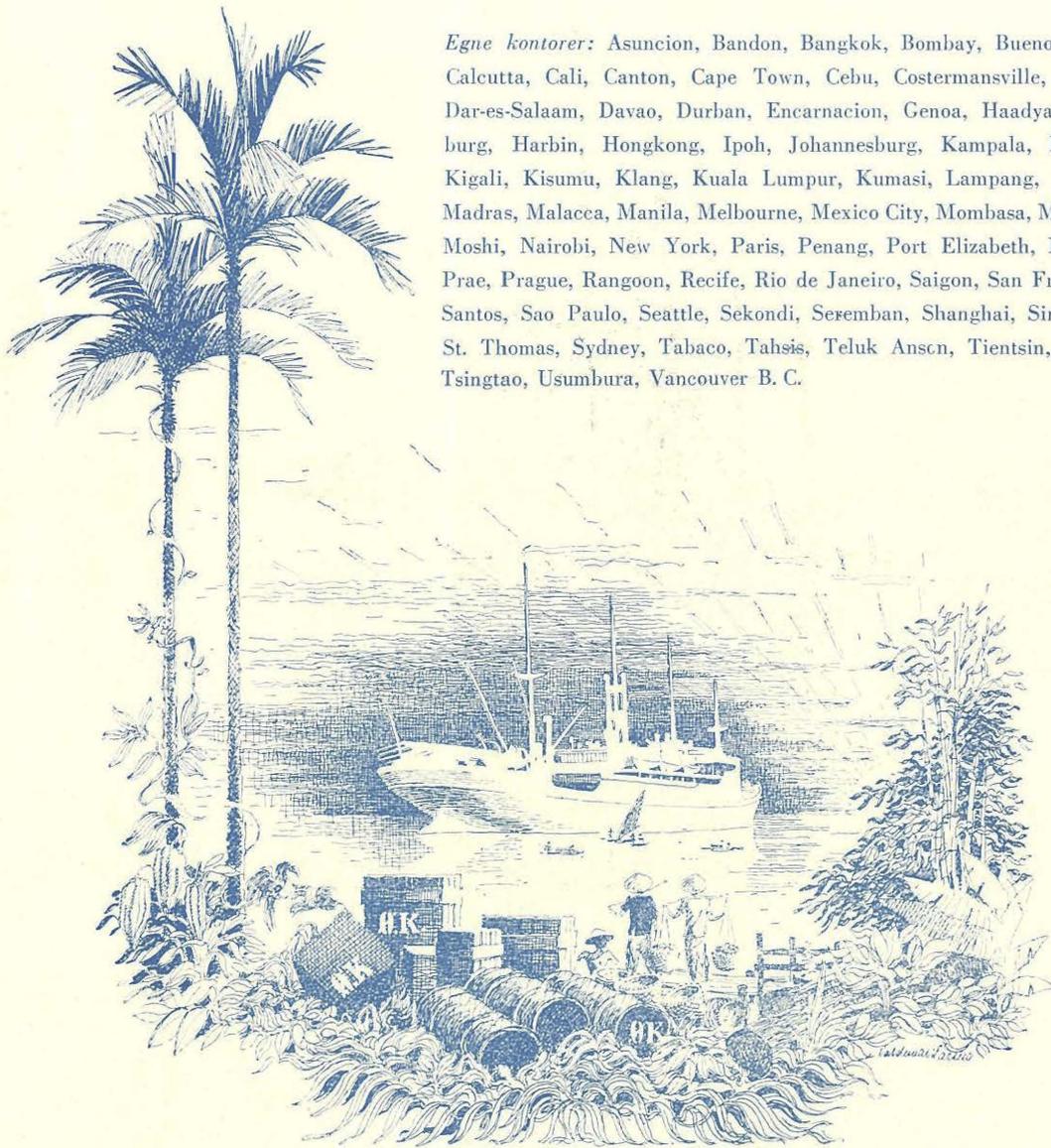
IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

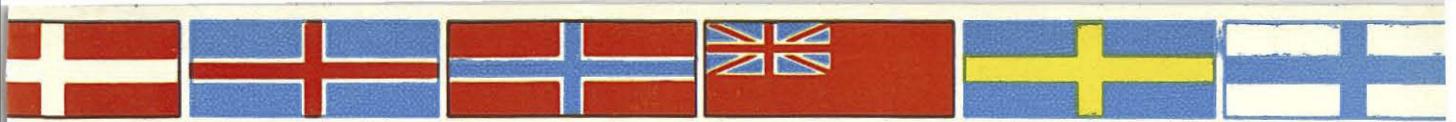
Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, Sydamerika & Kanada.

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Burma, Malaya, Thailand (Siam), Indo-Kina, Philippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zeeland, New York, Vestindien, Centralamerika og Nordamerikas Pacifikkyst samt fra Amerika til det fjerne Østen.

Egne kontorer: Asuncion, Bandon, Bangkok, Bombay, Buenos Aires, Calcutta, Cali, Canton, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dairen, Dar-es-Salaam, Davao, Durban, Encarnacion, Genoa, Haadyai, Hamburg, Harbin, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lampang, London, Madras, Malacca, Manila, Melbourne, Mexico City, Mombasa, Montreal, Moshi, Nairobi, New York, Paris, Penang, Port Elizabeth, Posadas, Prae, Prague, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Seattle, Sekondi, Seremban, Shanghai, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tabaco, Tahsis, Teluk Anson, Tientsin, Tokyo, Tsingtao, Usumbura, Vancouver B. C.



SAO PAULO SAIGON RECIFE PORT ELIZABETH : EGNE KONTORER : RANGOON PENANG MEXICO CITY MELBOURNE



VIKINGEN

1,25
1. maj

Sejlskib i Øresund

Maleri af V. QVISTORFF

1951 - nr. 5

28. årgang



BANGKOK BOMBAY BUENOS AIRES CALCUTTA CANTON CAPE TOWN CEBU DAIREN DAVAO DURBAN HARBIN

SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABAGO TELUK ANSON TIENSIN TOKYO TSINGTAO VANCOUVER B. C.

HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

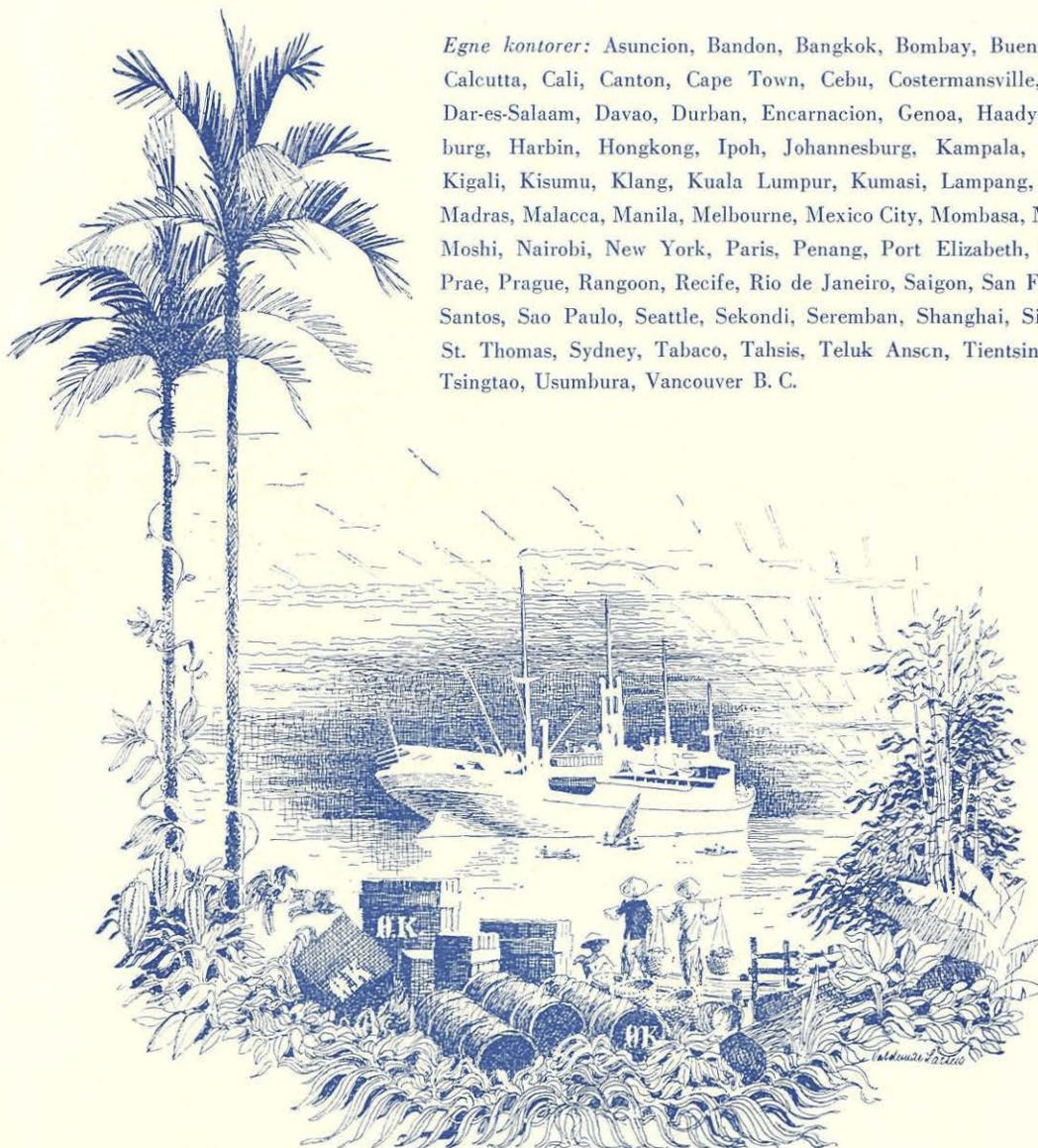
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, Sydamerika & Kanada.

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Burma, Malaya, Thailand (Siam), Indo-Kina, Philippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zeeland, New York, Vestindien, Centralamerika og Nordamerikas Pacifikkyst samt fra Amerika til det fjerne Østen.



Egne kontorer: Asuncion, Bandon, Bangkok, Bombay, Buenos Aires, Calcutta, Cali, Canton, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dairen, Dar-es-Salaam, Davao, Durban, Encarnacion, Genoa, Haadyai, Hamburg, Harbin, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lampang, London, Madras, Malacca, Manila, Melbourne, Mexico City, Mombasa, Montreal, Moshi, Nairobi, New York, Paris, Penang, Port Elizabeth, Posadas, Prae, Prague, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Seattle, Sekondi, Seremban, Shanghai, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tabago, Tahsis, Teluk Anson, Tientsin, Tokyo, Tsingtao, Usumbura, Vancouver B. C.

SÃO PAULO SAIGON RECIFE PORT ELIZABETH : EGNE KONTORER : RANGOON PENANG MEXICO CITY MELBOURN

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i forståelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

Skibstilsynet skifter chef

— *ny kurs sættes ud*

Samtale med direktør AAGE H. LARSEN

CHEFEN for Statens Skibstilsyn gennem en meget lang årrække, kaptajn Fr. Grue, trak sig den 1. april i år tilbage til privatlivets fred. Kaptajn Grue kunne sikkert have ydet fortsat god tjeneste i mange år. Men der er noget, der hedder aldersgrænsen. Når man runder de 70, tager tjenestemandens-loven ikke hensyn til åndelige og fysiske evner, men hefter sig udelukkende ved tallet. Den stoute sømand må nu se på, at skibstilsynet, som under hans ledelse vandt redernes og søfolkenes fulde respekt, reorganiseres.

Fra den 1. april henlægges den øverste ledelse af Statens Skibstilsyn under et nyoprettet „Direktorat for Statens Skibstilsyn“. Fra samme dato nedlægges Overskibsinspektoratet. For at få lidt at vide om denne „revolution“s formål har „Vikingen“ henvendt sig til det nye direktorats leder, ingeniør Aage H. Larsen, som vi træffer i en af „barakkerne“ på Amager-siden af Knipsbro, hvor direktoratet har kontorer.

I den nyudnævnte direktørs kontor er væggene pyntet med billeder af forskellige statsskibe. Også et par modeller vidner om direktørens karriere som konstruktør af statsskibe lige fra færger og kabelskibe til sejlskoleskibe og isbrydere. Aage Larsen er 66, hvad man nægter at tro, når man ser ham. Den beskedne måde, hvorpå han fortæller, står i nogen modsætning til hans høje, selvsikre skikkelse. Alligevel fremgår det af og til af stemmeføringen, at han er en mand, der sjældent helmer, før han når sit mål.

„Formålet med det, der er sket,“ siger Aage H. Larsen, „er at skabe en forenkling, således at skibstilsynets arbejde koncentrerer sig i direktoratet. Tidligere havde man en overskibsinspektør (det var Grue). Han havde hele staben af skibstilsynets medarbejdere under sig og tilrettelagde arbejdet. I handels- og søfartsministeriet fandtes en teknisk afdeling, hvor man administrerede. Mellem overskibsinspektøren og den tekniske afdeling ekspederedes sagerne til

stadighed. Denne trafik frem og tilbage forsinkede ofte arbejdet og gjorde det ikke billigere.

Det nyoprettede direktorat ligger uden for ministeriet. Fra direktoratet ledes hele skibstilsynet, og der eksisterer nu en centralledelse og fire inspektorater, der ligesom tidligere er det sjællandske, det fynske, det jyske og det færøske. Det er meningen, at de mennesker, som leder inspektoraterne, skal færdiggøre sagerne og sende dem ind til revisionen. Man giver synsmændene ude omkring større beføjelser og håber dermed at spare tid, hvilket igen vil sige penge. Det gælder om ikke at opholde skibene unødigt. I skibsfarten har hver halve time betydning.

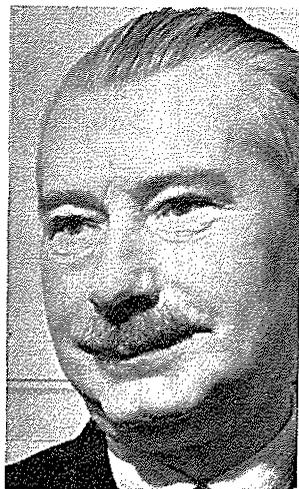
Iøvrigt har man jo nedlagt stillingerne som overskibsinspektør og overskibingeniør og slået dem sammen til stillingen som direktør. Man har endvidere nedlagt stillingen som afdelingsingeniør og oprettet en som teknisk overinspektør. Også stillingen som nautisk overinspektør er ny. Den erstatter en som skibsinspektør. Ændringerne skulle betyde en billigelse af hele staben.“

„Hvornår begyndte man at arbejde med planer til denne reorganisering?“

„Jeg har kæmpet for denne plan i tyve år, og det har været meget vanskeligt at få den ført igennem. Jeg har ment, at der på denne måde kunne arbejdes både bedre og hurtigere, men når det endelig er lykkedes mig at skaffe lydhørhed for tanken, skyldes det sikkert først og fremmest, at den betyder en økonomisk besparelse. Den slags har jo stor betydning i tider som disse.“

„Om fire år falder jo også De for aldersgrænsen. Regner De med at kunne få gennemført planen helt inden for dette tidsrum?“

„Ja, jeg regner med at få sat det hele i system og få det fuldt færdigt inden den tid. Naturligvis vil det tage en vis tid at få omdannet to „væsener“ til eet. Men det skal nok blive gjort.



Den nye direktør.

Forholdet til skibsfarten har altid været godt inden for skibstilsynet, og reorganiseringen vil betyde yderligere lettelser for rederne. Vi vil fortsat tjene erhvervet til gavn, så det kan leve og trives. Vi vil prøve på at skaffe forøget sikkerhed gennem fornuftigt samarbejde. Jeg er overbevist om, at dette *må* lykkes.“

„Hvad med Statens Istjeneste?“

„Statens Istjeneste ligger uden for skibstilsynets domæne. Kaptajn Grues tilknytning hertil var rent personlig, og iøvrigt er kaptajnens tjeneste her forlænget til 1. juli i år. Hvem der derefter vil blive istjenestens leder, ved jeg ikke.“

„De har ellers selv tegnet den ny isbryder, som nu skal bygges. Lad os høre lidt om den.“

„Ja, oprindeligt havde man planer om at bygge en stor og en mindre isbryder. Men da „Thor“ forliste, fik man først og fremmest brug for den omtalte mindre. Imidlertid fandt man ud af, at det ville være rart at få en blot lidt større, så den kunne bruges både til havne-, fjord- og sø-isbrydning, hvorved man ville kunne spare „Isbjørn“ eller „Storebjørn“ i den første vintertid og i ikke alt for strenge vintre. Der er blevet udarbejdet forskellige projekter. Bl. a. er foreslået en motor-isbryder, der enten kan bygges med omstribare eller faste propeller og med direkte motordrift. Endvidere er der givet forslag om en isbryder med diesel-elektrisk drift.“

For øjeblikket er vi ved at indhente tilbud på nybygningen, der får 2000 hestekræfter agter og 1000 for. Længden bliver efter planen 45 m, bredden 12 m og dybgåendet 5 m. Prisen bliver 6—7 millioner kr. Men når tilbudene er indhentet, er det bevillingsmyndighederne, der får ordet.“

„Så skal vi vel senere have en større isbryder?“

„Nej, når vi nu er nået til mellemstørrelsen, får vi sikkert ikke nogen større.“

„Hvor længe kan en isbryder egentlig bruges?“

„Isbryderne bruges jo faktisk så lidt og kan måske derfor betragtes som dyre at have, men under hårde isvintre kan deres værdi slet ikke gøres op. Bryderne passes under de lange oplægningsperioder så godt, at det aldrig lykkes at slide dem op. Når man efterhånden må udrangere dem, skyldes det, at de er blevet for små i forhold til de skibe, de skal assistere.“

„Hvordan har Deres karriere formet sig? Er der tradition i familien for tilknytning til skibsfarten?“

„Næh — nej,“ ler Aage Larsen. „Far var snedker, og jeg kom forresten indenfor i skibsbygningens ver-

den på en pudsig måde. Jeg havde fra ganske lille dreng altid interesseret mig for skibe og havde naturligvis rodet med selvkonstruerede legetøjskibe i vaskebaljen til stor fortrydelse for min mor. Jeg ønskede kort sagt at få med skibe at gøre. Så kom den tid, hvor jeg skulle i lære, og det var meningen, at jeg skulle ud på Orlogsværftet, nemlig på „S. og M.“-skolen. Nu ville skæbnen, at der det år ikke blev optaget elever på denne skole. Min far kendte imidlertid direktøren for „Flydedokken“, og en dag spurgte han ham rent en passant, om han ikke havde et job til hans søn. „Jo, lad ham bare komme,“ sagde direktøren. Da far kom hjem, fortalte han min mor, at han havde fået en lære til mig. Hun spurgte, hvad det var som. „Det ved jeg s’gu“ ikke, men det er vist noget med skibe,“ svarede han. — Det *var* heldigvis noget med skibe!

Efter endt læretid tog jeg til England for at læse og lære mere hos Armstrong i Newcastle. I 1911 kom jeg tilbage til flydedokken og blev, da skibstilsynet oprettedes, efter ansøgning antaget der, hvilket jeg ikke har haft grund til at fortryde.“

„De har vel i tidens løb haft mange interessante opgaver som konstruktør?“

„Ja, en af de morsomste var tegningen af en færge til Fanø. Det var dengang, der kørtes motorløb på øen. Man havde på den tid en gammel færge, hvor man lagde brædder over lønningerne, så der kunne stå en enkelt bil her. Postvæsenet fandt imidlertid på at ville lade tegne en ny færge, og jeg foreslog, at den skulle bygges, så den kunne tage 9-10 biler på een gang. Man syntes, det var en frygtelig tanke, men jeg anførte min tro på, at mange bilister ville benytte chancen til selv at komme til at køre på Fanøs enorme sandstrande, når der blev en ordentlig færgeforbindelse. Endelig bøjede man sig, og jeg konstruerede „Fanø“. Færgen fik så meget at bestille, at jeg næste år måtte bygge en magen til, nemlig „Nordby“. Ruten blev en af postvæsenets bedste. Den gamle færge havde trukket en pram efter sig med post og proviant, men nu købte postvæsenet store lastbiler, som læssedes i Esbjerg og førtes fulde over til Fanø for at fordele godset her.“

Færger er iøvrigt morsomme at have med at gøre. Jeg tegnede tre færger til statsbanerne og indførte her bl. a. de nedsænkede spor som den første i verden af hensyn til f. eks. automobilerne.“

— — —
Telefonen har kimet gentagne gange under vor samtale, og flere gange har medarbejdere banket på døren. Det nye direktorats nye direktør har travlt, — alt for travlt til at fortælle minder. Men vi håber at kunne fortsætte samtalen en anden gang. *Ludwig.*

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR
DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Et halvt århundredes Atlant-fart

Af captain R. BARRY O'BRIEN

DET kan have interesse på dette tidspunkt af det tyvende århundrede at drage en sammenligning mellem Atlanterhavs-farten i dag og for 50 år siden.

I slutningen af det forrige århundrede var Cunard Linien, White Star Line, Inman Line, Norddeutscher Lloyd og Hamburg-Amerika Linien hovedkonkurrenterne i kapløbet over Atlanten.

Indtil midten af halvfemserne havde Tyskland ikke nogle særlige aspirationer med hensyn til sin handelsflåde. De fleste af landets dampskibe var bygget i Storbritannien. De 13.000 tons cunardere „Campania“ og „Lucania“ vakte imidlertid dets misundelse, og tyskerne besluttede at konkurrere med dem med tyskbyggede skibe.

„Kaiser Wilhelm der Grosse“, 14.349 tons, og „Kaiser Frederick“, 12.480 tons, var de første frugter af det stillede mål. Den første var bygget på Stettin Vulcan Værftet for Norddeutscher Lloyd. Den anden var bygget på Schichau Værftet for Hamburg-Amerika Linien.

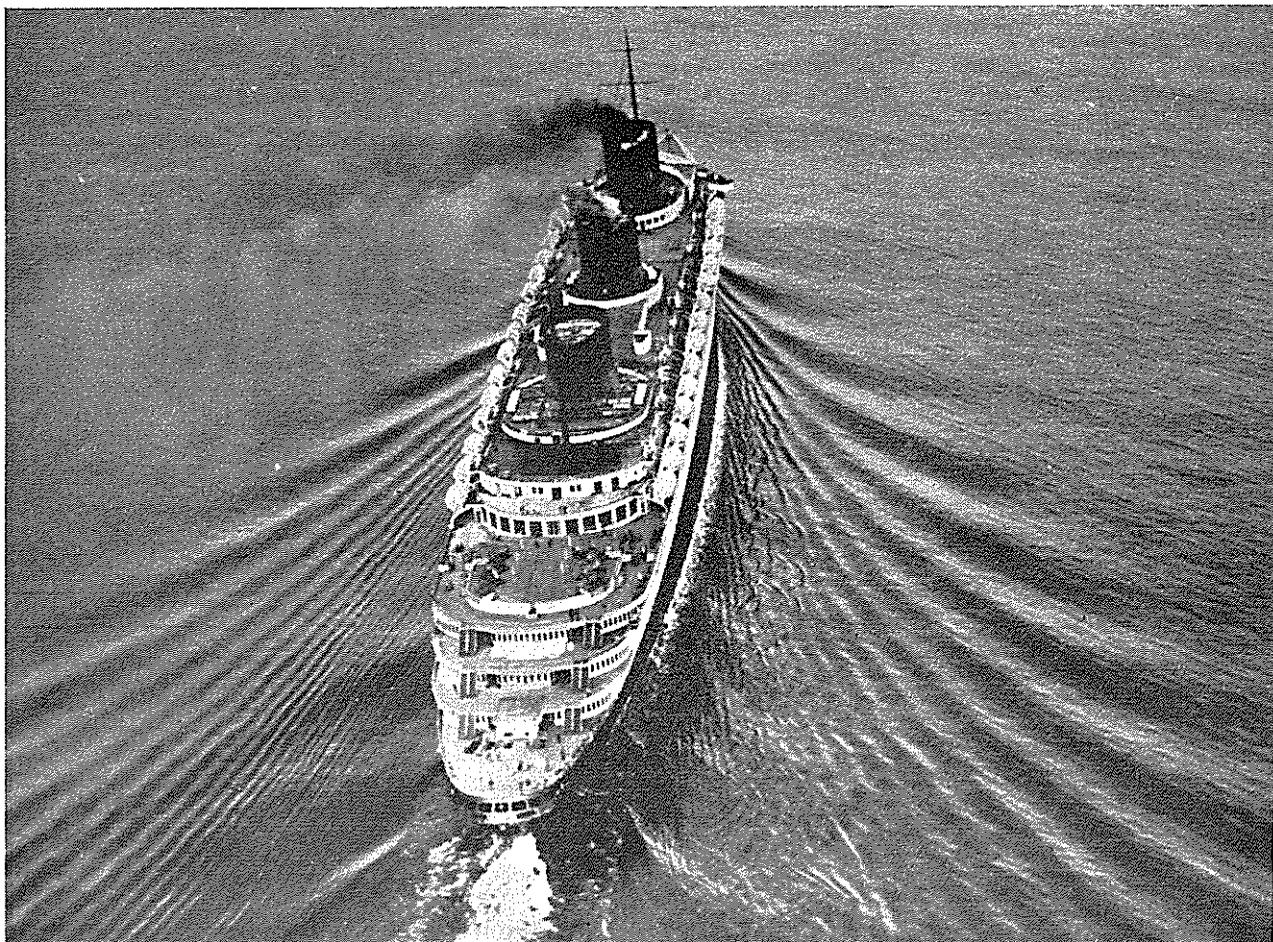
Rederne insisterede på, at jomfrusejladserne til og fra New York skulle betragtes som prøveture. De for-

beholdt sig retten til at nægte modtagelsen af skibene, hvis disse ikke opfyldte forventningerne på deres 6000 miles prøvetur. Værfterne gik ind på disse usædvanlige krav.

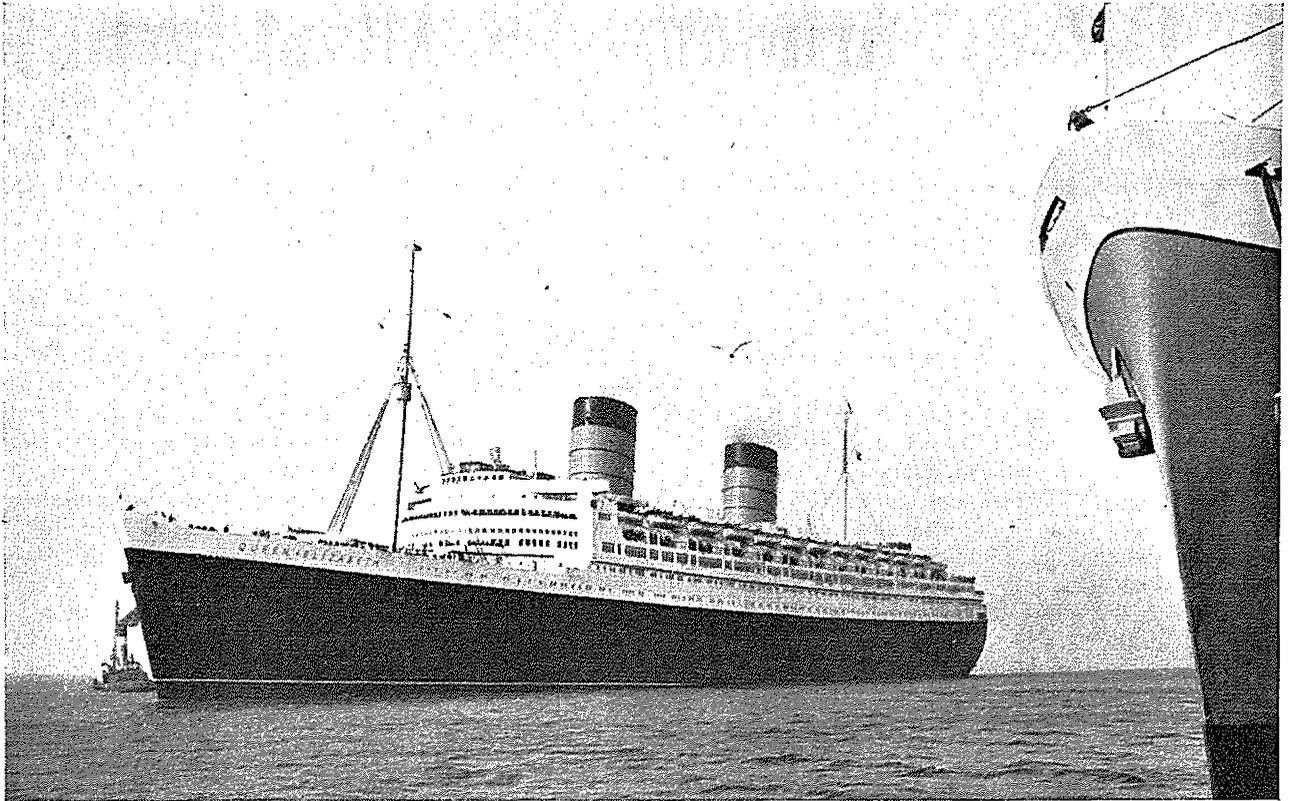
„Kaiser Wilhelm der Grosse“ opfyldte alle forventninger, idet det slog „Lucania“s bedste gennemsnitsfart med $\frac{3}{4}$ knob. „Kaiser Frederick“ derimod var næsten ligeså længe om at gøre rundrejsen som de gamle cunardere 40 år tidligere. Derfor måtte værftet tage det tilbage og sikkert sælge det for en pris, der kun var lidt bedre end ophugnings-prisen.

„Kaiser Wilhelm der Grosse“ holdt førstepladsen på Atlanten, både hvad angår størrelse og fart, indtil Harland & Wolff søsatte „Oceanic“ i 1899. Da dette skib målte 17.274 tons, var det 3000 tons større end sin tyske konkurrent, men det sidstnævnte var med hensyn til farten næsten to knob hurtigere.

Imidlertid blev andre konkurrent-skibe bygget på tyske værfter. Det første af disse, „Deutschland“, blev søsat i 1900. Ca. 1000 tons større og 30 fod længere end „Kaiser Wilhelm der Grosse“ slog dette skib det sidstnævntes rekord med een knob og befæstede dermed Tysklands position på Nordatlanten.



Det var et smukt syn at se „Normandie“ på vej over Atlanten.



„Queen Elizabeth“ står Southamptons havn ud.

Et år senere gjorde „Kaiser Wilhelm II“ og „Kronprinz Wilhelm“, der begge var bygget på Stettin Vulcan Værftet for Norddeutscher Lloyd, deres entre og vandt friske laurbær.

Med sine 20.000 tons, en længde af 706 ft. og en fart af 23½ knob slog „Kaiser Wilhelm II“ alle tidligere transatlantiske rekorder på sin første østgående overfart, idet den opnåede 23,58 knob fra New York til Plymouth.

I tiden mellem 1901 og 1907 præsenterede White Star Line sine berømte „big four“ — „Celtic“, „Cedric“, „Baltic“ og „Adriatic“ — der alle var større end (men ikke så hurtige som) tyskeren.

Selv Cunard Linien, der hidtil havde koncentreret sig om fart frem for størrelse, syntes at opgive i fartkonkurrencen over for tyskerne, for „Carmania“ og „Caronia“, begge på 19.524 tons, som blev bygget i 1905, var kun konstrueret for en fart af 19 knob.

Skønt de var søsterskibe, var der en stor forskel imellem dem. „Caronia“ blev drevet frem af gammel-dags vekselvirkende maskiner, hvorimod et nyt turbine-maskineri, en maskintype, der lige var prøvet om bord i Allan Liniens „Virginian“ og „Victorian“, blev installeret om bord i „Carmania“.

Så stor en succes var denne fremdrivningsmetode, at Cunard Linien besluttede at bruge den i „Mauretania“ og „Lusitania“, om hvilke skibe engelske håb om at genvinde Atlanten „blå bånd“ var koncentreret.

På sin jomfrurejse i 1909 slog den 30.696 tons „Mauretania“, der blev drevet frem af fire skruer, „Kaiser Wilhelm II“s bedste gennemsnitsfart med omtrent to knob og vandt derved „båndet“, som det beholdt i tyve år.

White Star Line gjorde intet forsøg på at overgå det i fart, men i 1911/12 præsenterede selskabet „Olympic“ og den sørgeligt berømte „Titanic“. De var

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Rigstelefon 203
HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Sparekassen for København og Omegn

Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,
legatmidler o. l.
Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

begge på 45.000 tons og besad en fart af 22 knob, og de var sidste skrig med hensyn til luksus og komfort.

Det var fra nu af White Star Lines mål at bygge store dampskibe med forholdsvis ringe fartevne, og indtagende det samme standpunkt (efter Albert Ballins råd) præsenterede Tyskland i 1912 den 52.000 tons store damper „Imperator“; og tidligt i 1914 den noget større gigant „Vaterland“. Begge skibe havde en hastighed af 23 knob.

En tredje tysk luksus-liner — den 56.000 tons „Bismarck“ — var under bygning hos Blohm & Voss i Hamburg, da den første verdenskrig brød ud.

Efter krigen blev arbejdet på dette skib genoptaget, og i 1922 indtog det sin plads i farten på Nordatlanten som White Star-linieren „Majestic“. „Imperator“ blev overført til „Cunard“ og fik navnet „Berengaria“. „Vaterland“ genoptog farten under Stars and Stripes og med navnet „Leviathan“.

Idet Tyskland således havde mistet sine tre fineste handelsskibe som del i krigsskadeserstatninger, satte det — da tiden var moden — et par transatlant-skibe i bygning, som begge skulle overgå, hvad der tidligere var bygget i landet.

Under navnene „Bremen“ og „Europa“ så disse to giganter dagens lys. De var hver på 52.000 tons og havde en fart af 28 knob, hvilket gamle „Mauretania“ ikke kunne præstere, skønt det ved en enkelt lejlighed blæste sig op til 26,91 knob i en sidste desperat anstrengelse for at genvinde det „blå bånd“.

Tysklands „come-back“ vakte Mussolinis misundelse, og han gav derfor Italien Line ordre til at bygge

SKF

DET RIGTIGE LEJE TIL ETHVERT FORMAAL

SKF

KUGLELEJER OG RULLELEJER

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB SKF

BREDGADE 31 . KØBENHAVN K

NORDISK VENTILATOR CO
LEVERANDØR AF SKIBSVENTILATION

NORDISK VENTILATOR CO
AKTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

NÆSTVED TELEFON 2000
KØBENHAVN TELEFON BY 5478
ÅRHUS TELEFON 2922

TIL TJENESTE

et skib til Atlant-fart. Det skulle være overlegent både i størrelse og fart.

Det 51.000 tons „Rex“ var resultatet. Inden for en tid af seks måneder efter dets færdigbygning vandt det „båndet“ tilbage fra „Bremen“ og „Europa“ med sin gennemsnitsfart af 28,92 knob. Det beholdt denne rekord, indtil den blev vristet fra det af den 83.423 tons „Normandie“, hvis første udrejse blev fuldført med en gennemsnitsfart af 29,53 knob. På hjemturen opnåedes en gennemsnitshastighed af 30,34 knob.

Disse høje hastigheder blev ikke overgået, før „Queen Mary“ slog rekorderne med en lille margin i marts 1936. Et år senere genvandt „Normandie“ „båndet“, men kun for at miste det til cunarderen snart efter igen.

Efter at have dubleret sit søsterskib i Atlant-racet efter krigen har „Queen Elizabeth“ nået sin top-hastighed. Men man gør sikkert klogt i at tro, at „Queen Elizabeth“ og dets søster vil vedblive med at dominere i Atlant-farten lang tid endnu. I løbet af det sidste år har der været tale om konstruktionen af en ny kæmpecunarder på Clyden, men hvad der vil komme ud af disse rygter, er ikke godt at vide. Hvad der er blevet tilbage af „Normandie“ — det eneste skib, der endnu er bygget som konkurrent for de to „Queens“ med hensyn til størrelse og fart — er et rustent skrog i New York havn.

Hvis Tyskland fik chancen, ville det uden tvivl gladeligt forberede et nyt come-back på Atlanten, men hidtil har det kun været tilladt tyskerne at bygge fragtskibe af forholdsvis beskeden størrelse og fart.

Vesttysklands handelsflåde når snart en million b. r. t.

Som tidligere omtalt i „Vikingen“ er der fra danske rederier bestilt fem motorfragtskibe hos „Nobis-krug-Werft“, hver på 500 b. r. t. (900 d. w. t.). Et af disse er bestemt til D/S Svendborg. „Howaldts Werft A.G.“ i Kiel har fået ordre til bygning af et 4200 b. r. t. fragt-motorskib til rederiet Ove Skou, København. Skibet, der kan laste ca. 6500 d. w. t., skal leveres inden udgangen af 1952.

„Howaldt Werft A.G.“ i Kiel har fået adskillige ordrer fra udlandet. Således har „Tankos Corp.“, Panama, bestilt et tankmotorskib på 18.000 tons lasteevne med en hastighed af ca. 15 knob. Leveringen sker til april 1952. Endvidere har Howaldt bestilling på to fragt-motorskibe på ca. 8000 d. w. t. hver (ca. 5500 b. r. t.) fra rederiet Eivind Lorentzen, Oslo, til levering august/december 1952. En anden tanker på 18.000 d. w. t. skal samme værft levere til et græsk rederi, Antonio Papadokis i Piræus.

„Bremer Vulkan“-Vegesack har fået ordrer på endnu tre nybygninger til udlandet. Det drejer sig om en motor-tanker på 16.500 d. w. t. til rederiet T. Gotaas, Panama/New York. Skibets MAN-motorer à 6500 HK garanterer en hastighed af 14,5 knob. Leveringen af dette skib, nr. 4 af samme klasse til udlandet, sker i juni 1952. Samme værft fik fra et rederi i Honduras ordre på to fragt-motorskibe à 2850 b. r. t. hver med en lasteevne af 2250 tons. Skibene bliver konstrueret dobbeltskruede. Deres MAN-motorer skal give dem en fart af 14,5 knob. Leveringen sker april/maj 1952.

„Seebeck-Werft“ i Bremerhafen har fået sin første eksportordre, idet det italienske rederi „Forestale Lombarda“ i Genua har bestilt to fragt-motorskibe à 1200 d. w. t. Leveringen skal ske inden dette års udgang.

„Flensburg Skibsværft A.G.“ har også fået sin første udenlandske ordre. Det drejer sig om leveringen af to fragt-motorskibe på ca. 6000 b. r. t. (9.500 d. w. t.) til to rederier i Schweiz, der allerede har en handelsflåde på 20 skibe med ialt ca. 71.000 b. r. t. Yderligere 60.000 b. r. t. er bestilt, deriblandt to flensborgske skibe der er bestemt til „Alpina“ og „Transporte Maritime Suisse“ i Genf/Antwerpen. Hoveddimensionerne er: Længde 142,5 m, bredde 18,4 og dybgående 7,8 m. Hastigheden bliver 13,5 knob, og leveringen af den første båd sker i slutningen af 1951, medens skib nr. 2 afleveres i begyndelsen af 1952. Flensburg Skibsværft er iøvrigt sikret beskæftigelse i mere end to år frem i tiden.

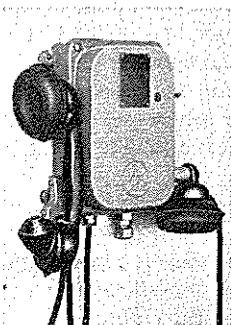
Som kunde hos Vesttysklands værfter rangerede Norge i 1950 som nr. 1 både med hensyn til nybygningsordrer og reparationsordrer. Alene de hamborgske værfter havde en omsætning fra Norge på ca. 2 millioner dollars blot i reparationsordrer.

Som tidligere omtalt i „Vikingen“ vil de to tyske storrederier „Hapag“ og „Norddeutscher Lloyd“ i Bremen, formodentlig fra 1. juni 1951 genoptage den traditionelle passagertrafik over Atlanten. De vil som tyske repræsentanter for Panama-selskabet „Home Line“, New York/Panama, i fællesskab sætte det ca. 11.000 b. r. t. store passagerskib „Homeland“ (ex „Brasil“ ex „Drottningholm“) ind på ruten mellem Boston, Cherbourg, Southampton og Hamborg/Bremen. Det 46 år gamle skib, der for tiden sejler mellem Italien og Sydamerika, skal repareres og udrustes i Genua og ombygges til 1. klasses nordatlantisk passagerskib. Besætningen skal udelukkende bestå af tyske søfolk.

Den tyske forbundsrepublikks handelsflåde vil ved udgangen af dette år være oppe på en million b. r. t. I 1938 talte den tyske handelsflåde ca. 4,2 millioner b. r. t. I begyndelsen af 1951 kunne de vesttyske redere mønstre ca. 700.000—750.000 b. r. t. med 559 skibe, heraf 319 fartøjer på ialt 543.743 b. r. t. søgænde fragtskibstonnage og 27 tankskibe på 85.247 b. r. t. Resten var mindre kystskibe.

Nootbaar.

VANDTÆTTE SKIBSTELEFONER



med støj-dæmpet taletragt og lydisolerende gummistörestykker såvel på mikrotelefonens telefon som på ekstratelefonen.

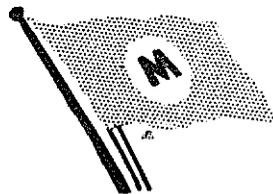
Grundlagt



1892

TELEFON FABRIK
AUTOMATIC A/S

AMALIEGADE 7 · KØBENHAVN K · C 5188



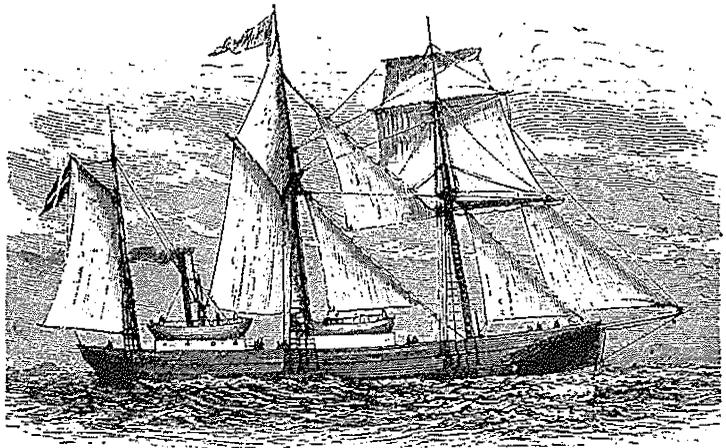
MOORE & McCORMACK A/S

Fragt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708

Rigstelefon 356

Telegr.-Adr.: MOOREMACK

„Dijmphna“'s togt til det nordlige Ishav



„Dijmphna“ udrustet til ekspeditionen.

POLAR-ekspeditioner blev i den sidste halvdel af det 19. århundrede ligefrem en modesag. Især var det Nordpolen, der tiltrak sig nationernes interesse. I 1878 finansierede svenskeren Oscar Dickson og russeren Sibiriakoff en ekspedition, der havde til formål at forcere „Nordvestpassagen“. Til ekspeditionen udrustedes skibene „Vega“ og „Lena“. Den 27. august nåede disse to skibe frem til Lena-deltaet, hvorfra „Lena“ gik til Jakutsk. „Vega“ med Nordenskiöld om bord fortsatte turen rundt Europa og Asien.

Denne bedrift vakte beundring verden over, og en dansk søofficer, løjtnant P. A. Hovgaard, som havde været med på den store færd, mente, at også det lille Danmark burde gøre en indsats i polar-forskningen. Den unge løjtnant søgte at interessere danske mæcener for finansieringen af en ekspedition, der skulle have til opgave at undersøge Nordishavet mellem Franz Josefs Land og Sibiriens kyst indtil Kap Tjeljuskin

Den københavnske kaffegrosserer August Gamél så, at der her var en chance for at skaffe sit firma en vældig reklame. Gamél støttede foretagendet med en større sum, og også den danske stat gav sit tilskud.

Hovgaard så sig nu om efter et egnet skib til formålet og fandt frem til en skonnertrigget damper, „Jönköping“, der var beliggende i Göteborg, og som havde været i Nord- og Østersø-fart fra denne by siden sit byggeår i 1871. I begyndelsen af maj måned 1882 kom løjtnant Hovgaard til København med sit nyerhvervede skib, der blev hugseret til tydske Plads på Christianshavn for at blive indrettet til fart i det nordlige Ishav.

Skibet, der nu fik det noget besværlige navn „Dijmphna“ efter Gaméls moder, Maria Dijmphna Gamél, havde en længde af 30,5 m, en bredde af 7,01 m og et dybgående af 3,05 m i fuldt lastet tilstand. Tonnagen var 160 tons. Maskinen var på 25 hk og var anbragt agter. „Dijmphna“ blev forsynet med nyt mellemdek, stævnen blev forstærket, hele skroget blev isforhudet og indenbords forstærket med egetømmer og jernknæ fra køl og opefter. Skibssiden i forskib og vandlinie var omtrent $\frac{3}{4}$ meter tyk. Foran og omkring stormasten blev opbygget et laboratorium for skibets videnskabsmænd. Hele lasten blev fyldt op med kul, ialt 150 tons, hvilket skulle være tilstrækkeligt til fuld damp i 50 dage. Man regnede således ikke med at skulle sejle for maskinen hele tiden, og skibet var da også forsynet med de nødvendige sejl.

Da ombygningen, der gik for sig under marinens kontrol, var endt, tog man fat på at bringe provianten om bord. Der arbejdedes endog om søndagen for at få skibet klar til afsejling. „Dijmphna“ beregnedes at ville være tilbage i oktober 1883 og fik proviant med til 27 måneder. Endvidere bragtes en mængde videnskabeligt udstyr samt tre isbåde af den art, man anvendte på Storebælt, 9 slæde-hunde, 8 slæder og 3 telte om bord. På den måde blev der ikke megen plads tilbage til besætningen, og kun Hovgaard og skibets læge fik enkelt-kamre.

Skibets overordnede besætning bestod foruden af Hovgaard af løjtnant N. T. Olsen som næstkommanderende, løjtnant de Rensis fra den italienske marine, en svensk maskinmester og løjtnant A. Garde, der kom med i sidste øjeblik. Videnskaben var repræsenteret ved zoologen Th. Holm, der senere opnåede stor berømmelse i USA, og dr. med. Borch, der fungerede som læge og botaniker. Endvidere var der 8 matroser, 2 fyrbødere og en hovmester om bord.

En søndag i juli afgik „Dijmphna“ fra København med kurs nordefter. Man avancerede til at begynde med fint, men i Karahavet øst for Novaja Semlja, hvor der var megen dravis, begyndte det at knibe. Hovgaard havde oppe i udkigstønden netop forvisset sig om, at det ville blive nødvendigt at vende om og finde en anden vej mod målet, da han forude så to skibe. Først blev han glad, da han troede, at han sammen med disse skibe alligevel kunne forcere isen. Men så hørte han tre kanonskud fra skibene, der viste sig at være det norske dampskib „Varna“, norsk kaptajn Knudsen, og „Louise“, russisk kaptajn Burmeister. Skibene var chartret til at føre den hollandske del af den store internationale polar-ekspedition til Dicksons Havn. Kanonskuddene var en appel om hjælp, og Hovgaard fortsatte den oprindelige kurs ind i isen, hvorfra skibet ikke skulle slippe ud før omtrent et år senere. Derimod lykkedes det snart „Louise“ at slippe ud af isens favntag.

Flere gange blev de to tilbageblevne skibes besætninger purret ud om natten, fordi isen truede med at skrue fartøjerne ned. Ved juletid 1882 tiltog isskrubberne voldsomt. „Varna“'s stævn blev løftet højt i vejret, og dets skrue og rotor gik tabt. Fra den dag af lækkede „Varna“ mere og mere for pludselig den 24. juli 1883 at forsvinde helt. Hele det norske skibs besætning og hele den hollandske ekspedition måtte nu

for en stor del leve af „Dijmphna“s proviant-beholdning, da det meste af deres egne forråd var gået tabt ved forliset.

Den 2. august forsøgte det danske skib at dampe ud, men skrueakslen knækkede, og „Dijmphna“ var nu rent sejlskib. 35 tons kul måtte kastes over bord for at stabilisere skibet og for at skaffe bedre plads til de mange mennesker om bord. Den svenske maskinmester forarbejdede en ny skrueakse, men atter var isen for hård ved skruen, og der var nu ingen vej uden om: „Dijmphna“ måtte se at finde hjem som rent sejlskib.

Først i løbet af efteråret lykkedes det at slippe definitivt ud af isen. Hovgaard havde lyst til at fortsætte mod det oprindelige mål, men måtte bøje sig, da det viste sig, at der kun ville være proviant til kort tid endnu, fordi der havde været så mange om at tære på den.

Således nåede „Dijmphna“ ikke at løse sin oprindelige opgave, men blev alligevel modtaget hjerteligt ved hjemkomsten. Man havde ikke ligget på den lade side under opholdet deroppe i isen. Det videnskabelige udbytte var slet ikke så dårligt. Th. Holm havde underkastet Novaja Semljas plante- og dyreverden indgående undersøgelser, og han havde ydet et værdifuldt bidrag til Karahavets hydrografi. Desuden var det jo lykkedes at redde hele den norsk-hollandske ekspedition fra sultedøden.

Hovgaard havde ikke tabt modet. I 1884 var han sammen med sin næstkommanderende fra togtet, løjtnant Olsen, og videnskabsmanden Holm ude på „Fylla“-ekspeditionen til Grønland. Iøvrigt planlagde de to løjtnanter sammen med løjtnant Walter Christmas, forfatteren til de populære „Peder Most“-bøger, at starte en ny „Dijmphna“-ekspedition i foråret 1885. De nødvendige penge kunne imidlertid ikke fremskaffes, og ekspeditionen blev desværre aldrig til noget.

—wig.

Slaget på Rheden

Det var en ualmindelig smuk og veltilrettelagt mindehøjtidelighed, Marineforeningen og Kystartilleriforeningen havde arrangeret til minde om Slaget på Rheden den 2. april 1801.

Hele Odd-Fellow Palæets store sal var fyldt. Drs. Majestæter Kongen og Dronningen og tronfølgerparret var til stede.

Den smukke sal var pyntet med flag og standere, og imponerende virkede det at se det store maleri af



INTERNATIONAL
the greatest name in marine paints

DANBOLINE
lastransfarve
LAGOLINE EMAILLE
til jern- og træskibe
HOLZAPFEL
kobberbundfarve

Siden 1899

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
Øresundsvej 141, København S.
Tlf. C. 56 01 - A.M. 14 83.

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe
Store Kongensgade 49 . København
Telf.: 1243 - 12443 - 12843 Telegr.-Adr.: Danskfransk

fyrdirektør, kommandør P. Sinding, som dækkede hele bagvæggen på tribunen og forestillede en episode fra Slaget på Rheden.

Marineforeningens formand, kommandør P. Ibsen, bød velkommen, efter at flaghejsningen var foretaget. Derefter talte forsvarsminister Harald Petersen, og aftenens hovedtale blev holdt af chefen for kystdefensionen, kommandør E. M. Dahl, som gennemgik slagets gang. Poul Reumert, som selv i en kort tid var mariner, læste poesi og prosa fra og om den 2. april 1801. Det var et stolt syn at høre denne grandseigneur fortolke den stemning, som herskede omkring krigsåret. Han fik hele publikum med sig. Også kammersanger Einar Nørby sang smukt de nationale sange.

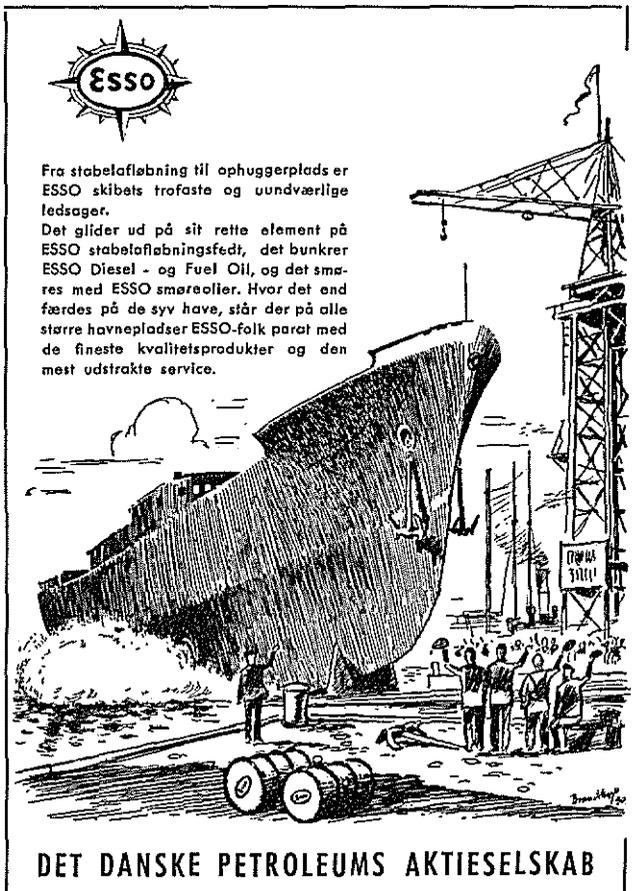
Studentersangforeningen gav aftenen et festligt præg. Dette herlige mandskor lytter man til med stort behag.

Kystartilleriforeningens præsident, bankdirektør C. O. Thorsen, sluttede aftenen.

En smuk og interessant udstilling af minder fra 2. april var arrangeret i Odd-Fellow Palæets lille sal.

Denne aften var Marineforeningen værdig, og vi må håbe, at foreningen vil sætte sig i spidsen ved lignende lejligheder. Det vil sikkert give en good-will, som vil skabe anerkendelse hos alle nationalinteresserede.

Referenten.



Esso

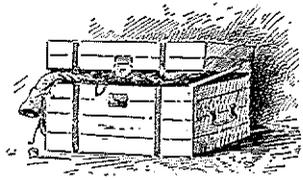
Fra stabelafløbning til ophuggerplads er ESSO skibets trofaste og uundværlige ledsager.

Det glider ud på sit rette element på ESSO stabelafløbningsfedt, det bunkrer ESSO Diesel- og Fuel Oil, og det smøres med ESSO smøreløber. Hvor det end færdes på de syv have, står der på alle større havnepladser ESSO-folk parat med de fineste kvalitetsprodukter og den mest udstrakte service.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Schnorkelen er ikke tysk.

En schnorkel er, som De sikkert ved, en opfindelse, der gør det muligt for u-både at opholde sig lang tid under vandet. Opfindelsen betød en vis tid under den sidste krig et vældigt forspring for de tyske u-både, hvorfor mange mennesker tror, den er tysk. Schnorkelen blev imidlertid opfundet allerede før krigen af en hollænder. Tyskerne forbedrede den, og nu er den betydningsfulde opfindelse adopteret af alle de store sømagter.

Spansk sømands-tradition.

Spanske søfolk har for skik med regelmæssige mellemrum at banke blokkene om bord i skibene for at „drive djævlen ud“. Skikken siges at stamme fra en gang, hvor en spansk flådeafdeling havde ligget så længe til ankers, at den ikke kunne sejle, da et søslag skulle slås, fordi blokkene var rustne. Søfolkene fik derefter ordre til hver fjortende dag at banke blokkene.

Skibspræster.

I gamle dage ville søfolk nødig sejle med skibe, der havde præster om bord, hvilket sikkert skyldtes den omstændighed, at de selv skulle betale disses ophold og deres hyre. I midten af det attende århundrede havde størstedelen af de engelske Ostindien-sejlere den mærkelige størrelse af 499 tons. Var et fartøj på over 500 tons, skulle det nemlig ifølge loven have skibspræst om bord.

Postvæsenets skorstensmærke.

Læserne vil sikkert have lagt mærke til, at postdamperen „Jylland“, som afbillededes i forrige nummer, havde skorstensmærke. Det samme havde i sin tid postdamperen „Niord“, mens „Hermod“ derimod altid havde sort skorsten. Dette har foranlediget en læser til at gruble over, hvornår postvæsenet fik sit skorstensmærke. Jack Tar er også vældig nysgerrig. Kan De knække nødden for os?

„The seven seas“.

En kvindelig læser i Hundested spørger, hvad der menes med „de syv have“. Hendes far, der er skibsfører, mener, at der kun er 5 hovedhave. Til disse henregner man Atlanten, Pacific, det indiske hav, det sydlige Ishav og det nordlige Ishav. Nogle søfolk skelner imidlertid mellem den nordlige og den sydlige Atlant og det nordlige og sydlige Stillehav. Det sidste kaldes ofte Sydhavet. Således bliver der syv have.

En anstrengende tradition.

I „Dansk Fiskeritidende“ ser jeg, at en fisker fra Klitmøller fornylig fangede en helleflynder på 127 kg. Efter en sådan fangst er der ved Klitmøller tradition for, at den heldige selv bærer den tunge byrde fra landingsstedet til pakhusene, og naturligtvis blev traditionen heller ikke i dette tilfælde brudt.

Et naturens fyrtårn.

Den fra Ingrid Bergman-filmen af samme navn kendte ø i Middelhavet, Stromboli, danner en 900 m høj klippekegle, hvis vulkan i mere end 3000 år hvert 10.-15. minut har haft udbrud, kaldes ofte „det tyrrenske havs fyrtårn“.

Også skibe har kælenaavn.

Blandt fyrbødere hed Amerika-damperen „Frederik VIII“ aldrig andet end „Slæbebåden“, fordi dens fyr slugte en mængde kul og tvang lemperne til at ase i det uendelige. Der går en historie om dette skibs kælenaavn:

En fyrbøder søgte hyre, og man spurgte ham: „Har De nogensinde sejlet med en slæbebåd?“ Fyrbøderen tænkte sig om et øjeblik. På en bugserbåd havde han aldrig været, men svarede: „Ja, det har jeg. — Jeg har været på „Fredrik“.“

Fransk sømandsovertro.

Franske søfolk mener, at synet af marsvin varsler hårdt vejr.

Pelorus Jack.

Min forespørgsel i forrige nummer om Pelorus Jack resulterede i et par svar fra interesserede læsere. De bedes blade om på side 18.

Kap Horn.

En læser, arkitekt Einar Hansen, protesterer mod oplysningen i forrige nummer om, at Kap Horn skulle være opkaldt efter en hollænder ved navn Hoorne. Herr Hansen mener, at forbjergtet er opkaldt efter den hollandske by Hoorn, hvor søfareren Schouten var født. Jeg må give meddelelsen fuldstændig ret. Kap Horn blev opdaget af Francis Drake i 1578, men først omsejlet af Schouten i 1616, hvor hollænderen altså opkaldte det efter sin fødeby. Tak for interessen, herr Hansen.

En dyr hobby.

Captain Frank H. Shaw i Canada ville uden vanskelighed kunne optages i den nystartede „Dansk Skibsklub“, der jo er en sammenslutning af mænd med maritimt prægede „kæpheste“. Mr. Shaw har en meget kostbar hobby, idet han samler på skibe med særprægede karrierer. I samlingen har han bl. a. det 77 år gamle, amerikanske krigsskib „Bear“. Havde vi en mand som Shaw her i Danmark, ville både „Tjalfø“ og „Jylland“ sikkert have været reddet.

Ny liliput-konkurrence.

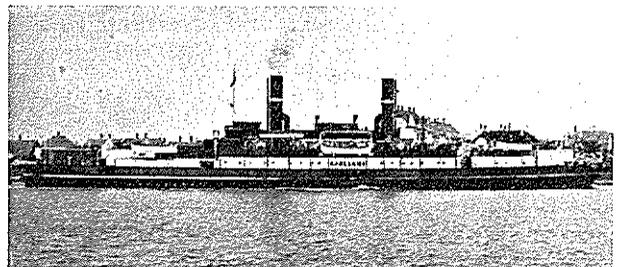
Denne gang vil jeg stille læsernes maritime geografi-kundskab på en prøve:

1. Hvor ligger Vengeancegrund? (dansk)
2. Nævn tre danske grunde opkaldt efter danske søofficerer.
3. Hvad er „Island Buss“?

Mellem de rigtige besvarelser trækkes som sædvanlig lod om en bog. Løsningerne må være indsendt senest den 20. maj.

Konkurrencen om skibsnavne.

Jeg har modtaget flere rigtige løsninger på spørgsmålene i nr. 4. De rigtige svar er: 1) „Storebælts Skræk“ var øgenavn på færgen „Storebælt“, efter at den i 1909 var blevet forlænget og derved gjort mindre manøvredygtig. — 2) Skibe med kongelige navne er f. eks.: „Dronning Alexandrine“, „Kronprins Olav“ og „Kronprinsesse Ingrid“ (alle DFDS). — 3) American President Lines, Ltd., San Francisco, opkalder sine skibe efter amerikanske præsidenter. — Efter lodtrækning er bogpræmien vundet af stud. jur. S. Møller-Sørensen, København V.



„Storebælts Skræk“.



C.K. HANSEN

Grundlagt 1856

SKIBSREDER & MÆGLER

Befragtning . Klarering og Løningetilsyn
Assurance . Havari- og Løisagentur
Spedition og Grænscekspedition
Internationale Transporter
Skib . Bane . Bil . Luft

Repræsentanter i alle Provinsbyer

*

Korresponderende Reder

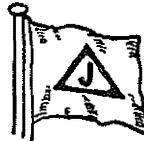
DANNEBROG

35, AMALIEGADE . KØBENHAVN K.
TELEFON: CENTRAL 72 (13 LINIER) . RIGS 13 (2 LINIER)
TELEGRAM ADRESSE „HANSEN“ . FIERNESKRIVER NR. 2350

L. R. SCHMITH & CO.
REDERI OG BEFRAGTNING

★

AMALIEGADE 33
TELF. CENTRAL 4212 & 4248
TELEGRAMADRESSE: STEAMPACIFIC
FIERNESKRIVER No. 2384



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"
Amaliegade 36



A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

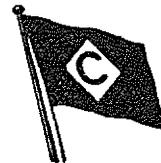
Kalvebod Brygge 4

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

C. CLAUSEN



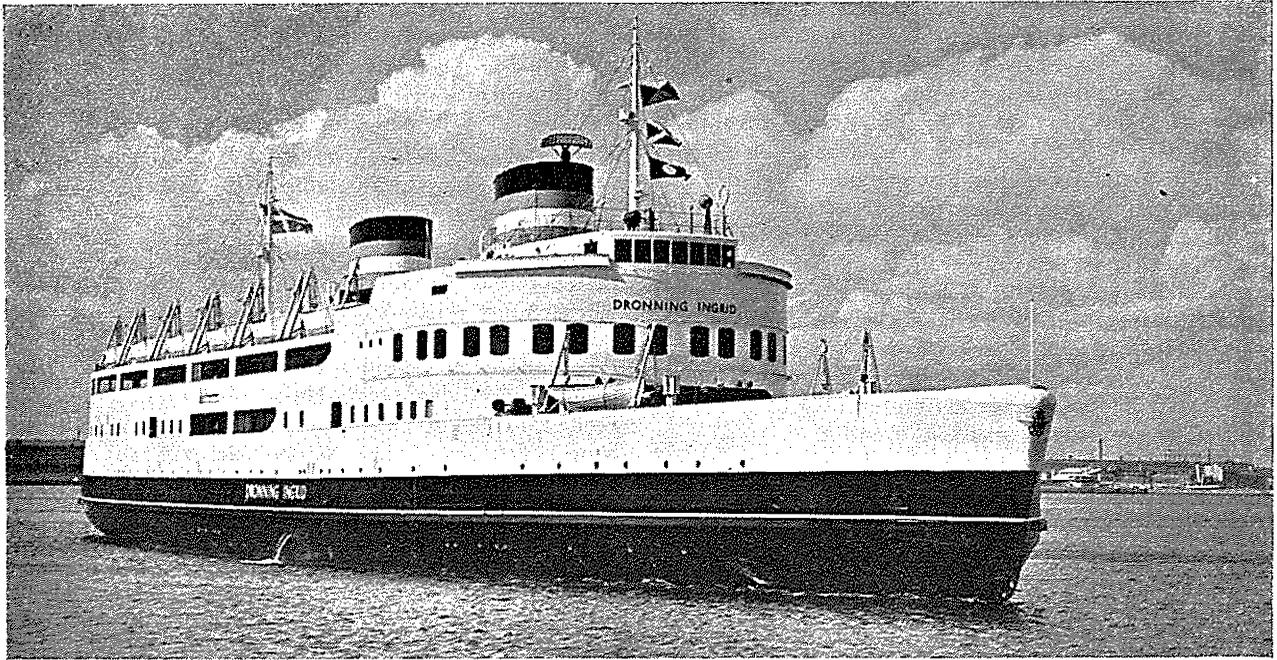
REDERI

DAMPSKIBSSELSKABET

HETLAND

AMALIEGADE 33

TLF. 13.041 - 13.092



„Storebælts Dronning“ på prøveturen.

„Dronning Ingrid“

Ny stor færge til D. S. B. fra Helsingør Skibsværft til 13 millioner

DER har været afholdt officiel prøvetur med statsbanernes nye færge „Dronning Ingrid“ på strækningen Korsør—Nyborg og tilbage, og straks efter afleveringen indsattes det smukke motor-skib på Storebælts-ruten.

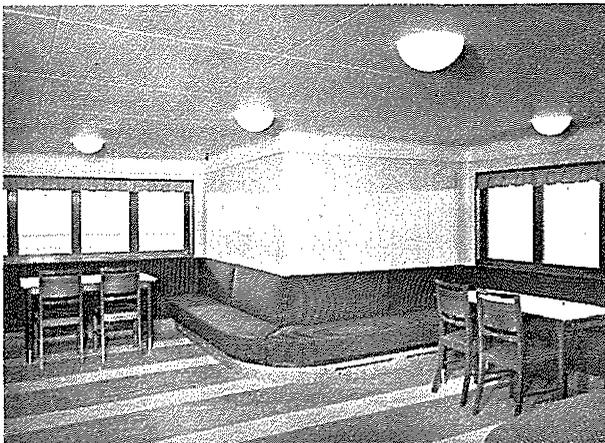
Kontrakten med Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri var allerede sluttet i december 1948. Et halvt år senere lagdes kølen til færgen, og den 24. november 1950 gled den i vandet efter at være blevet døbt af prinsesse Benedikte.

„Dronning Ingrid“ er i store træk et søsterskib til M/F „Fyn“, der afleveredes fra B & W i 1947, blot har man indført visse forbedringer på grundlag af indvundne erfaringer med søsterskibet. Vi henviser iøvrigt

til tidligere artikel med tegning af og data for skibet i nr. 2 - 1951.

Maskineriet består af to B & W 6-cyl. 2-takts dieselmotorer, direkte koblede til hver sin drivskrue-aksel med en samlet kapacitet af 5450 IHK. Ved ca. 165 omdrejninger i minuttet skulle maskinen ifølge kontrakten give færgen en fart af 16½ knob, men på skibets tekniske prøvetur et par dage forinden den officielle nådes en hastighed, der lå en halv knob højere. Maskineriet er leveret af Helsingør Skibsværft.

Hjælpemaskineriet består af fire 6-cyl. B & W dieselhjælpemotorer, der hver er på 350 EHK. Hjælpemotorerne giver strøm til færgens elektriske styremaskiner, spil, pumper, radiostation og øvrige hjælpemaskinerier



Fællesklasse ikke-ryger-salon.



1. kl.-ikke-rygere.

samt til den omfattende lys- og ventilationsinstallation. Med 220 volts spænding kan dynamoen levere 88.000 watt!

„Dronning Ingrid“ er forsynet med dobbeltbund fra for til agter, hvilket er en forbedring i forhold til de tidligere DSB-færger. Det nye skib er iøvrigt forsynet med så mange vandtætte skodder, at det kan flyde, selv om hvilke som helst af to vandtætte rum kommer i forbindelse med søen. Redningsmateriellet er iøvrigt det bedst tænkelige. Bl. a. er færgen udrustet med 2100 redningsveste af kork og nylon fra Svendborg Korkvarefabrik. Redningsbådene er af aluminium og leveret af „Nauta-Boat“, Næstved. Færgen er isforstærket i hele skrogets længde og har både for- og agterror. Trimtankene gør det muligt at trimme færgen i såvel langskibs som tværskibs retning.

Statsbanernes ældre færger har ikke gyroskop-kompasser, hvilket er uheldigt, da påvirkningerne af kompasserne skifter for hver gang, nye tog kommer om bord. „Dronning Ingrid“ har imidlertid fået installeret et hyper-moderne gyro-kompas og er iøvrigt forsynet med det mest moderne navigations-udstyr som f. eks. ekkolod, radiopejler, projektør-kompas og radar. I styrhuset findes endvidere elektrisk central-ur for hele skibet, samt et højttaleranlæg, hvorfra der kan tales til den fjerneste krog af skibet. Færgen har naturligvis også en lokal telefon-central, der gør det muligt at telefonere fra et af skibets rum til et andet og fra skib til abonnenter i land. Telefonen for de rejsende er iøvrigt anbragt i nærheden af salonerne, hvorved man spares for mange skridt op til radiatorummet.

Færgens passager-aperting afviger ikke meget fra søsterskibets. Visse små forbedringer er der imidlertid gjort. F. eks. er I. classes salon for ikke-rygere ændret, så passage mellem hall og spisesalon ikke foregår gennem salonen, men gennem en gang i styrbords side af salonhuset. I I. classes rygesalon er der iøvrigt indsat så store vinduer, at man har fri udsigt over bæltet, selv når man hygger sig i de magelige lænestole. Også på fælles-klassens aperting er der udført forbedringer, idet man her har indrettet en stor tværskibs hall, hvorfra der er adgang til fælles-klassens saloner og til toilet-rum.

I-klasses rygesalon er smykket med intarsia-arbejder, hvis motiver er ældre og nyere sejlende statsbanemateriel. Den store privat-salon, hvortil „almindelige“

passagerer ikke har adgang, vil senere blive udsmykket, og billedhuggeren Johs. Bjerg er for øjeblikket i gang med en buste af skibets navnemoder. Busten skal opstilles i spisesalonen, hvor der iøvrigt er plads til 80 passagerer — 10 mere end i andre danske færger.

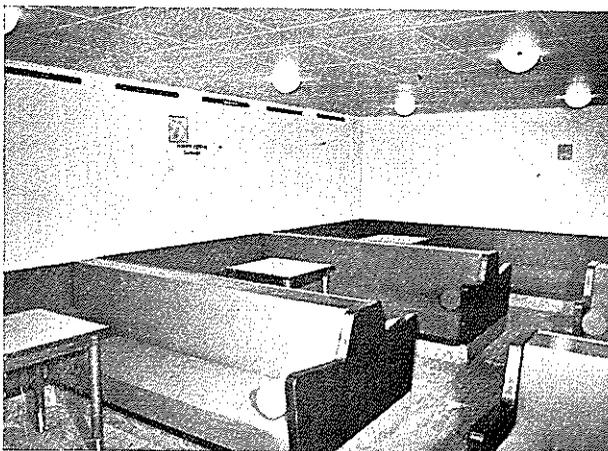
Der er air-condition overalt i skibet. Temperaturen reguleres ved hjælp af automatiske termostater.

Skibets vejrdæk er belagt med „Semtex“.

På prøveturen deltog bl. a. repræsentanter for værft og statsbaner. Direktør Kørbling talte på direktør H. P. Christensens vegne (direktør Christensen er for tiden i udlandet og sendte lykønskings-telegram hjem) og fremhævede, at det nu var 24 år siden, skibsværftet havde bygget den første DSB-motorfærge. I den forløbne tid siden da er der sket store forbedringer. F. eks. bruger den nye færge ved en fart af 15 knob kun 3200 HK, mens den 24 år ældre „Korsør“ ved samme fart må yde 4100 HK. Af statsbanernes seks motorfærger er kun een blevet bygget uden for Helsingør. Direktøren udtalte: „Værftet har grund til at glædes over den anerkendelse, som ligger heri. Uden den var det næppe blevet os, der kom til at bygge den nye 4-sporede færge til den franske regering.“

Generaldirektør Terkelsen, DSB, takkede værftet og oplyste iøvrigt i sin tale, at statsbanerne sidste finansår overførte 800.000 vogn-aksler, en kvart million biler og 3,5 millioner passagerer. Generaldirektøren rettede ligeledes en tak til skibets kaptajn og maskinmester, Jørgensen og Høybye, der har ført tilsyn med bygningen af skibet. Han sluttede med at udbringe et leve for statsbanernes søfolk. Også søfartschef Bager og trafikminister Victor Larsen hyldede skibsværftet, der har bygget færger, som udlandet — Frankrig og Italien — har fundet det værd at efterligne.

Ved overtagelsen af „Dronning Ingrid“, der forøvrigt blev leveret halvanden måned før den aftalte tid (!), råder Storebælts-overfarten nu over seks tresporede motor-jernbanefærger, en ældre to-sporet damp-jernbanefærge, en kombineret automobil- og jernbanefærge med motordrift samt motor-automobil-



Under dækket. Hvilesalon.



Et hjørne af den lyse og smukke spisesalon.

færgen „Heimdal“. Under bygning er yderligere en motor-automobilfærge. Den ventes leveret i foråret 1952 fra Frederikshavns Skibsværft.

Ældre numre købes

Vi har købere til pæne eksemplarer af „Vikingen“ nr. 4 og 13 - 1943; samt nr. 1 og 6 - 1945. Der betales kr. 2,- pr. stk. Henvendelse til „Vikingen“'s ekspedition, Christiansborggade 1, København V. Tlf. By. 8040.

Fra nær og fjern

Ny rute.

Rederiet C. Clausen har i samarbejde med rederiet Nicolaus Haye & Co. i Bremen oprettet en ny fragtrute Esbjerg—Bremen med afgang hver fjerde uge. Der er indsat et par hurtiggående motorskibe på ruten.

Kan De klare den?

I det engelske „Shipbuilding and Shipping Record“ kunne man fornylig læse, at havnevæsenet i Southampton havde fundet en flaske, som var drevet på land under tidevandet. Inde i flasken, en ølflaske, lå en levende og velnæret fisk af aborre-arten. Den var ikke saa lidt større end flaskehalsen. Hvordan kan noget sådant ske?

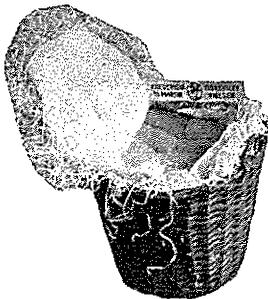
Skibsidræt.

Den 12. april overræktes en sølvpokal til formanden for M/S „Malaya“'s idrætsklub, telegrafist Niels-son. Pokalen, der er udsat af sportsfirmaet Poul Holm, er en vandre-præmie for god præstation i dansk skibsidræt. „Malaya“ var det første danske skib, der tog velfærdsraadets idé med sømandsidrætten op, og klubben har derfor ærligt fortjent pokalen.

Friske fisk på hele rejsen

Frosne fileter kan opbevares i indtil 80 dage ved $\div 8 - \div 22^{\circ}$

Ferske filetter kan opbevares i indtil 20 dage ved $0 - \div 2^{\circ}$



Udbed Dem enhver oplysning om varens beskaffenhed, priser o. s. v. og vi svarer Dem omgående.

$\frac{1}{5}$ Martin Nielsens Fiskeskisport, Fredericia
Telegram-Adr.: **Fiskehallen**
Telefoner: Rigs 1 og 11, Jydsk 115

Vi holder os til



ESBJERG TOV

Handelsflådens Velfærdsråd

Til alle danske skibe over 100 b. r. t. sender Handelsflådens Velfærdsråd hver måned et fikst lille blad, som beskedent kaldes „Meddelelser“. Bladet indeholder en hel mængde interessante oplysninger om skibs-idræt, brevschooler, veksel-kurser og fritids-sysler. I det sidst udkomne nummer bragtes bl. a. en længere artikel om skak. Nedenstående lille vittighedstegning, som vi har tilladt os at bringe videre, viser, at stoffet ikke er lutter tørre kendsgerninger.



— Endelig en af de rigtige! Så kan vi spille igen!

Moderne norske galionsfigurer

I „Vikingen“ nr. 11-1950 gengav vi et par fotografier af galionsfigurer på skibe fra det store norske rederi Fred. Olsen, Oslo. Vi er nu i stand til at præsentere vore læsere for nogle flere af dette selskabs smukke stævfigurer, som har vakt så stor opsigt verden over.

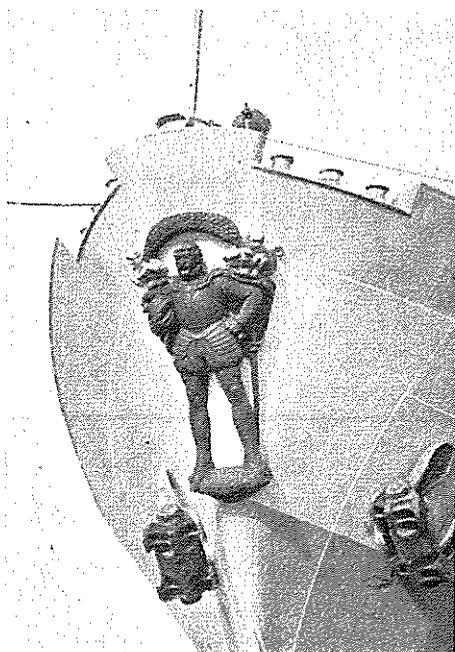
I første billedrække ses yderst til venstre galionsfiguren fra selskabets skib „Bruno“, der blev bygget i 1948 og indsat på ruten London — de kanariske øer. Figuren, der er udført af den norske kunstner Per Hurum, forestiller en kendt spansk conquistador.

I midten ses galionsfiguren fra „Bayard“. Dette skib var det første af selskabets fartøjer, der blev

indtaget på skibet „Bess“. Dette fartøj byggedes i 1939 og indsat i selskabets rute på Holland. Efter krigen har „Bess“ væsentlig sejlet i ruten Oslo—Antwerpen.

Som nr. 2 i rækken ses galionsfiguren fra „Byzanz“. Den skyldes den norske billedhugger Alfred Seland og forestiller en sydfransk pige med en frugtkurv i hver arm, hvilket skal fortælle, at „Byzanz“ er indsat på Middelhavs-ruten og bl. a. anløber Sydfrankrig. Skibet, der er smykket med den smukke figur, byggedes i 1947.

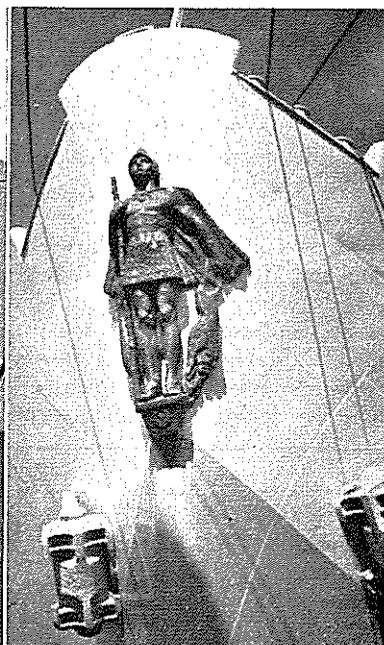
Yderst til højre vises til en afveksling figuren af en havhest. Denne galionsfigur, som er udført af Per Hurum, pryder stævnen på „Bengazi“, et skib, der byg-



„Bruno“.



„Bayard“.



„Bengazi“.

smykket med en galionsfigur. Skibsnavnet „Bayard“ er et af selskabets ældste og er samtidig navnet på den kendte franske ridderskikkelse Bayard, der fødtes i 1476 på slottet Bayard ved Grenoble. Den kække ridder faldt i kamp for Frankrig i 1524. Skibet, der smykkedes med Emil Lies figur af den franske ridder, blev indsat i rederiets fart på Middelhavet i 1936 og blev sænket i 1942. Ridderfiguren står med en vimpel i hånden. Vimplen har indskriften „sans peur et sans reproche“.

Yderst til højre i samme række ses galionsfiguren fra skibet „Bengazi“, der er et søsterskib til det før nævnte „Bruno“. „Bengazi“ blev bygget i 1950 og indsat i farten på de kanariske øer. Skibets galionsfigur er udført af den kendte norske kunstner Örnulf Bast og forestiller en høvdingeskikkelse fra de kanariske øers historie.

Kvindeskikkelser er dominerende som galionsfigurer for Fred. Olsens skibe. I billedrække nr. 2 ses til venstre figuren af en hollænder-pige omgivet af tulipaner. Figuren, der er udført af Emil Lie, pryder stæv-

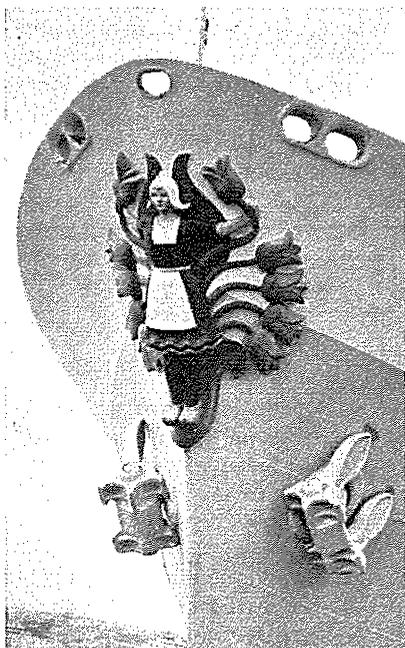
gedes i 1947 og ligeledes er indsat på Middelhavs-ruten.

I nederste række ses til venstre skibet „Balblom“s galionsfigur. Denne, der forestiller en dekorativ kvindeskikkelse, er udført af den norske billedhugger Per Palle Storm. „Balblom“, der sejler på Fred. Olsens Middelhavs-rute, blev sat i fart i 1948.

I midten af nederste række ses figuren af en portugisisk fisker pige med et fiskenet som eneste beklædning. Figuren er udført af billedhuggerinden Ragnhild Butenschön. Den pryder stævnen på „Baldrian“, der byggedes i 1947 og naturligvis er indsat på selskabets Portugal-rute.

Endelig bringes billedet af galionsfiguren på skibet „Bolt“. Den forestiller en kvindeskikkelse og er udført af kunstneren Kjell Rasmussen. „Bolt“ er bygget i 1950 og er i fart på Nordsø-ruterne.

De galionsfigurer, der var afbildet i „Vikingen“s november-nummer, prydede skibene „Black Watch“ og „Bagdad“. Foruden disse og de lige nævnte ni skibe har yderligere nitten af rederiets skibe været smykket



„Bess“.



„Bysanz“.



„Bengazi“.

med galionsfigurer. Fra 1936 til 1939 fik ti skibe sådanne festlige figurer. Fra 1946 til 1951 er yderligere tyve af rederiets nybygninger blevet prydet med galionsfigurer.

„Balkis“, som blev sat i fart i marts 1939 og indsat i farten på det østlige Middelhav, var opkaldt efter Dronningen af Saba. Skibet, der gik tabt i 1942, var prydet med en stævnfigur af den skønne dronning. Figuren var udført af Emil Lie.

„Bretagne“, der byggedes i 1937 og indsattes på Antwerpen-ruten, har en galionsfigur forestillende en fransk kvindeskikkelse med en frugtkurv på hovedet. Også denne figur er udført af Emil Lie. „Black Prince“, som i 1938 indsattes på ruten Oslo—Newcastle on

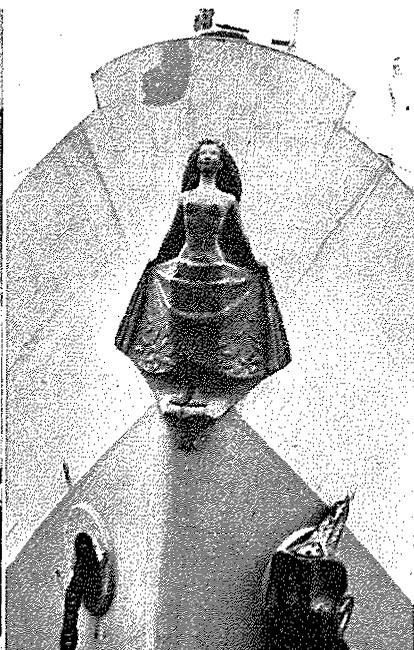
Tyne, er smykket med en figur af Edward, Prince of Wales, med tilnavnet „The Black Prince“ på grund af sin rustning. Også denne figur skyldes Emil Lie. „Black Prince“ sejlede kun i kort tid på Newcastle-ruten, men blev ikke desto mindre et kendt skib i England bl. a. på grund af sin flotte galionsfigur. Skibet gik desværre tabt under krigen.

Emil Lie har også udført galionsfiguren på Fred. Olsens „Braga“. Figuren forestiller den berømte portugisiske prins „Henrik Søfareren“. Sit navn har skibet fået efter den portugisiske by Braga, der i middelalderen var de portugisiske kongers residensstad. „Braga“ er naturligvis indsat i farten på Portugal.

Örnulf Bast har skabt en smuk galionsfigur til



„Balblom“.



„Baldrian“.



„Bolt“.

skibet „Bataan“, der blev bygget i 1947 til rederiets fart på det nordlige Stillehav. Bataan er navnet på en provins på Philippinerne, hvor amerikanerne under den sidste krig kæmpede under MacArthurs ledelse. Figuren forestiller en philippiner-pige.

Man vil iøvrigt lægge mærke til, at alle rederiets skibsnavne begynder med B.

Der er ingen tvivl om, at den gode idé med at give galionsfigurerne en renaissance, virker som en fin reklame for det store norske rederi, der — såvidt vides — for tiden er ene om den. Flere af de store danske rederier har deres homærke anbragt i stævnen af skibene, men man må håbe, at den norske idé danner skole. —*wig.*

Et af Verdens vidundere

Pelorus Jack — Kaikai-a-Waro

Under „... fra slopkisten“ i forrige nummer efterlystes oplysninger om „Pelorus Jack“. Skibskonstruktør Otto Benzon har sendt os nedenstående indlæg. Ved redaktionens slutning har vi modtaget oplysninger om det sjældne dyrs endeligt. Disse oplysninger skal vi bringe i næste nummer.

Der var så sent som i 1918 en fisk, der mødte rutebådene mellem Nelson og Wellington på New Zealand. Det var i Cooks-strædet mellem nord- og sydøen og ved det skønne Pelorus-sund, at denne ensomme, hvide fisk levede, og i mere end 40 år havde Pelorus Jack eller, som maorierne kaldte den, „Kaikai-a-Waro“, mødt alle rutebådene, enten det var dag eller nat, og den legede om stævnen på disse, snart skydende frem foran damprens stævn eller holdende sig lige klods op ad denne lige klar af bovbølgen og det uden anstrengelse, så den med lethed fulgte de hurtigste dampere på ruten. Mao-

rierne fortalte, at dyret var kendt, længe før den hvide mand kom til New Zealand, og havde samme vaner, idet den allerede da mødte deres kanoer og legede om stævnen på den ledende kano på samme måde som for stævnen af rutebådene, når de passerede dens rige.

Pelorus Jack var mellem 14 og 16 fod lang, blåhvid farvet, med skarlagene og gule tegninger over hele kroppen. Den var ved særlig lov fredet og betragtedes som en af New Zealands store turistattraktioner. Det var en „Grampus griesens“ eller Risso's delfin — en meget sjælden art — men Jack var hvid istedetfor at være chokoladefarvet, som arten ellers var.

Pelorus Jack var et af verdens vidundere, da en Risso's delfin af den farve og de livsvaner var ukendt for naturforskere. Der var landesorg i New Zealand, da den i 1920'erne, forsvandt fra sit domæne og ikke siden har vist sig, så vidt det er bekendt.

OBNA



Den hånd -
 som giver skibet navn
 som knuser flasken mod dets stavn
 som borge skal for skibets lykke -

skal prydes af et
 prægtigt smykke

A. DRAGSTED
 AKTIESELSKAB
 KGL. HOF-JUVELERER OG HOF-GULDSMED
 established 1854
 Bredgade 17, Copenhagen K. C. 5576

Mine oplevelser PÅ DE SYV HAVE

Kaptajn Drasbek fortæller. VIII

Ved OTTO LUDWIG

VI ankom nu til boca 3 på højre side af floden. For en gangs skyld tav tam-tammerne. Der var så tyst, at man kunne have hørt den berømte knappenål falde mod jorden. Ikke eet menneske var at se. Landsbyen, der var kraftigt befæstet med palisader, så ud til at være forladt. Soldaterne og den del af besætningen, som altid plejede at sove i land, havde slået deres lejr op inden for palisaderne. Ud på natten begyndte en regn af pile at suse ind i lejren. Negerkorporalen kom med en del opsamlede pile, som han viste til kommandanten, idet han spurgte, om soldaterne skulle angribe. „Ja, i morgen, når det bliver lyst,“ svarede Malfeyt.

Da morgenen kom, marcherede alle soldaterne ud. Inden længe mødte de landsbyens indfødte, som svært bevæbnede med buer, skjolde og spyd kom dem grinende i møde. De havde naturligvis regnet med hurtigt at kunne gøre det af med vore 88 soldater. I deres overmod kom de lovlig nær, og soldaterne åbnede ild mod dem med deres geværer. Kampen var hurtigt til ende. De indfødte flygtede skrækslagne, og det lykkedes dem kun at gennemhulle seks af soldaternes skjolde.

Der var ikke mere at gøre her, og efter otte timers sejlads kom vi til en stor plæne på venstre bred, hvor boca 4 lå. Der var en del visne træer her, og jeg gav besætningen og soldaterne ordre til at hugge tømmer til kedlen. Medens negrene var i gang med dette arbejde, traf de på en gammel kone, som beklagede sig over, at hun var blevet udsat for en hård behandling og havde fået prygl af sine bysbørn. Mandskabet tog hende med om bord, og hun bad mig så ynkeligt om at komme med til Europa. Jeg gav hende lov til at blive. Hun kunne jo komme i land på tilbagevejen.

Medens jeg talte med den gamle kone, så jeg en kano lægge til under træerne i skovkanten længere oppe ad floden. Malfeyt spurgte mig, om jeg havde lyst til at komme med en tur op i selve landsbyen. Vi bemandede så vor store jernbåd, og med otte soldater som livvagter sejlede vi hen til kanoen. Den lå overladt til sin egen skæbne fuldt lastet med majs. En sti førte fra skovkanten op til landsbyen en kilometer inde i land. Vi var nået ca. halvvejen ind i land, da en af

soldaterne greb ned i græsset og tog et Congo-gevær op. — Malfeyt fortalte mig, at geværet stammede fra en forpost fra en ekspedition, som tidligere var gået over floden her. Forposten var blevet myrdet af de indfødte. Vi kom kort efter fundet af geværet, som vi tog med os, til byen, der lå smukt placeret nede i en dal mellem nogle høje. Byen her var også ganske mennesketom. Vi tog alt det proviant, vi havde brug for: Høns, geder, majs, bananer o. s. v. Som betaling lagde vi i stedet tøj og matakos. De fund, vi gjorde, viste, at befolkningen var uhyre dygtig til finere smedearbejde. Vi fandt således fine pilespidser med modhager. En ovn til smeltning af jern var under opklining af ler og stod næsten færdig. Den var meget lig de ovne, der anvendtes i Europa. Hvordan disse primitive mennesker midt i Afrikas hjerte kunne finde på at bygge en sådan ovn, var os en gåde.

Vi fandt også græs-cautchuk her, d. v. s. græsstrå indeholdende en elastisk masse. Når man brød et sådant strå, kunne man trække enderne ca. 30 cm fra hinanden, før „gummiet“, der var klart som vand, brast.

Vi håbede stadig på, at de indfødte skulle vise sig. Men de blev borte, og da det lakkede mod aften, brød vi op, så vi kunne være om bord inden mørkets frembrud.

Næste dag dampede vi videre mod boca 5, der også lå på venstre bred. Heller ikke her var et eneste menneske at se. Landsbyen var befæstet med palisader til landsiden. Til søsiden var der kun stukket nogle høje stænger ned i jorden. Disse var forbundet med lianer,

hvorpå der var ophængt frugter og andre ting, som naturligvis var forheksede af medicinmanden. Da jeg følte lyst til at gå en tur ind byen, rev jeg et par stolper ned, hvilket i høj grad forundrede mandskabet og soldaterne, der slog sig for munden, som de plejede, når de blev forundrede. Det var uørt, at jeg sådan ganske roligt kunne negligere medicinmandens hekseri.

Jeg gik op på en høj og spejdede ud over omgivelserne. Klokkeren var 12 middag. Solen stod i zenith, og jeg kastede ingen skygge til siderne. Lidt efter kom en hund og to gedebukke hen og stillede sig ved foden af bakken, hvor de målløse stirrede på



Congo-hovding med tatoveringer.

mig. Jeg må have været et usædvanligt syn for dem i mit tropetøj i en landby, hvor alt ellers var sort. Efter en stunds forløb stak hunden halen mellem benene og løb bjæffende væk efterfulgt af de to gedebukke. Jeg blev stående længe endnu i dybe tanker. I min ensomhed gik mine tanker meget apropos til Robinson Crusoe og Juan Fernadez i Stillehavet, øen vi havde passeret med barken „Ocean“ i 1894.

Langt om længe begav jeg mig ned til skibet, hvor min tyske maskinmester, Hahn, ventede uroligt på mig ved landgangen. Han troede, jeg var blevet overfaldet af de vilde. Det ville jo have været frygteligt, for så havde man ingen til at føre skibet tilbage, mente han.

I boca 6, som vi nåede næste dag efter seks timers sejlads, traf vi på indfødte. Malfeyt og jeg opsøgte medicinmanden (Kanga Buka), en kraftkarl iført et lændeklæde vævet af bastrevler, men ellers helt nøgen som sine medborgere. Han var malet over med forskellige farver kridt. Uden for hans hytte voksede et bugnende citrontræ, hvis grene var pyntet med hønsefjer. Der fandtes også en primitiv kurvestol, hvorpå lå en stor flitsbue lavet af en grøn gren med barken på og med tilhørende pil. Pilen havde også barken på, men denne var skåret op i proptrækker-facon. Ingen af delene kunne bruges til at skyde med, men dækkede sikkert over et eller andet mysterium. Jeg fik begge dele forærende af medicinmanden og tog dem senere med hjem til Danmark.

Medicinmanden, der havde et Halsbånd med leopardtænder og mærkelige knogler, var meget interesseret i os hvide. Nysgerrigt befølte han vor hud på hånden og håndleddet, hvilket han syntes var højst interessant. Vi var jo ikke albinoer, men rigtige hvide! Det endte med, at Malfeyt blandede blod med kraftkarlen, hvilket var en almindelig skik mellem militærets officerer og de indfødte høvdinge. Blodblandingen skete ved, at de to snittede sig på indersiden af armen, hvorefter de blødende sår gnedes mod hinanden. Blodblandingen skulle være et tegn på gensidig troskab. Malfeyts arm var faktisk eet stort ar efter utallige sådanne ceremonier. Denne officer havde en sjælden evne til at omgås de indfødte, han kom i berøring med, og disse viste ham stor respekt.

Kanga Buka var meget glad for de foræringer, vi skænkede ham. Han fik et par tomme flasker, noget blåt bomuldstøj, nogle glasperler, en tom kiksdåse og lidt salt, som han straks satte fingrene i for at sutte i sig.

Næste morgen sejlede vi til boca 7 på venstre bred, hvortil vi ankom om eftermiddagen. Malfeyt og jeg satte os på en træstamme ved strandbredden og ventede på, at der skulle komme nogle indfødte, med hvem vi kunne tale på fredelig vis. Pludselig kom seks ubevæbnede unge mænd hen foran os og udtalte deres og stammens ønske om god indbyrdes forståelse. Vi bød dem om bord og viste dem rundt på skibet. De viste deres fornøjelige forundring over, hvad de så, ved at udstøde små grynt og slå sig for munden. Mit kammer på broen var de meget interesserede i og satte sig på hug uden for døren. Jeg viste dem et spejl. Efter at have kigget lidt på det, vendte de det om for at se, hvem der var på bagsiden. Det så komisk ud.

Til sidst gav vi dem nogle gaver og bad dem sende flere repræsentanter om bord. Der kom et hold til, som fik samme gode behandling.

Da dagen gryede påny, fortsatte vi rejsen, og ved middagstid kom vi så langt, som Lua-floden var sejlbare. Floden var her overdækket af urskoven og kom frem fra tre hvelvinger, som mindede mig om kanalbroerne i København. Vi gjorde fast ved flodens højre bred, hvor der var spredt skov og græsplæner i vid udstrækning. På en bakkekam i nogen afstand fra os stod de indfødte svingende og truende med deres skjolde og spyd. Når vi gik i land for at komme hen til dem, stak de af. Det var umuligt at komme i kontakt med dem. Nå vi kom om bord igen, viste de sig påny. Da jeg gav et stød i dampfløjten, forsvandt de over hals og hoved uden at vise sig igen.

Efter at have ligget her natten over, gav Malfeyt mig ordre til hjemrejse. Vi var nu nået 615 sømil bort fra Leo og havde altså en lang sejlur hjem. Den næste nat fortøjede vi ved nogle træer i flodkanten. Vi kom her til at opleve et rigtigt tropisk uvejr, en tornado med vældigt regnskyl, lyn og torden. Det var uhyggeligt. Midt i dette inferno hørtes tam-tammerne fra alle sider. Inde i land hørte vi endvidere de indfødtes hylen og skriken om, at de ville føre krig mod os. Når lynene lyste op, så vi dem i stort antal bevæge sig derinde klar til kamp. Men vi lå heller ikke på den lade side og gjorde os klar til forsvar. Heldigvis blev kampen ikke til noget. Da dagen gryede, var de indfødte væk. Krigslysten var gået af dem, hvilket sparede dem for store ofre.

Floden var her meget bugtet og smal, og et sted blev jeg nødt til at sætte skibets stævn ind i underbusken og så lade skibets agterende dreje rundt med strømmen klar til kurs i flodretningen. Det skulle jeg aldrig have gjort! Fra buskene og op til det store træ i nærheden førte en tyk liane. Da denne blev sat i sving ved skibets berøring, blev der liv i trækronen, hvor tsetsefluene havde en stor rede. Insekterne blev herover så irriterede, at de overfaldt os i tætte sværme. De af dæksbesætningen, som kunne svømme, sprang i floden og holdt sig fast i et træ i nærheden. Soldaterne tog tøjet af og slog hinanden med det for at holde plageånderne borte.

Rorsmanden, en bengala, sagde, da han så reden og lianen: „Lotto mokassi mingi“ („tsetsefluen meget stærk“). Med min tilladelse løb han fra roret. Jeg viste ikke, hvad han havde ment, men opdagede det snart. Hvert stik føltes som en brændende tændstik, der presseses mod huden. Fluene var især glade for min nakke. Når jeg tog mig selv dør, kunne jeg tage en hel nævefuld fluer ad gangen.

Malfeyt havde søgt tilflugt i mit kammer, men var ikke desto mindre meget værre tilredt end jeg. Da angrebet endelig stilnede af, fortsatte vi rejsen ned ad floden.

Vi fortsatte næste morgen til bocaen, hvor de tre gamle, vi havde om bord, hørte hjemme. De indfødte var først forskrækkede, men da de så de gamle, kom de frem fra krogene. Den gamle mand, som Malfeyt havde behandlet for bylden på skulderen, blev betragtet nøje. Negrene betragtede kommandanten som en førsteklases medicinmand og hoppede og dansede af benovelse og glæde.

Så passerede vi flodens delta og styrede mod Libenghi, hvor vi aflagde rapport. Malfeyt gik i land med sine soldater i Imesse. Jeg fortsatte ned gennem Ubanghi-floden til Congo-floden, hvor jeg indtog last for-

skellige steder for endelig at sætte kursen mod Leo. Ude på Congo-floden foreslog maskinmesteren mig, at vi skulle sætte de fire kranier op foran navnebrættet på styrehuset, så man kunne se, at vi havde været på ekspedition. Men da han var gået, sparkede jeg alle fire over bord. Sådanne kranier passede ikke så godt i nærheden af et navnebrædt med ordet „Deliverance“!

I Leo fulgte nu nogle dejlige dage. Jeg havde fået en fonograf af en af mine bekendte. Min nye boy, Ilangi, var meget interesseret i den, når den spillede. „Ah,“ sagde han, „lille hvid mand.“ Han pegede ind i tragten. Jeg nikkede og sagde: „Ja, lille hvid mand må have noget brød at spise.“ Ilangi tog det bogstaveligt, for næste morgen var fonografens vældige tragt fyldt helt op med brød.

I juli måned 1901 overtog jeg som fører damperen „Princesse Clementine“, med hvilken jeg kom til at gøre seks rejser til Lusambo Luebo på Sankuru og på Kasaj til Leo, indtil jeg kvitterede den 29. juli 1902.

Mandskabet på en Kasaj-båd bestod af 32 negre, hvilket var meget for så små fartøjer. Men folkene måtte jo også selv tage sig af losning og lastning, indtagning af brænde og sommetider brændehugning i urskoven, når beholdningen ikke slog til.

De fire stammer, bangala, sango, baluba og batetela er de oftest benyttede om bord i Congos dampere, og bangala-sproget er det rådende, som alle andre på skibene må lære sig. De kraftigste udnævnes til bådsmand og pandures. De sidste stuver lasten og langer den op igen. I min Congo-tid kunne ingen af negrene læse, så styrmanden måtte altid se efter, at godset blev stuvet i den rigtige rækkefølge. Hvor man ikke kan komme helt ind at fortøje, må panduren svømme i land med trossen. Ved sandbanker graver han ankrene ned for og agter. To kokke tilbereder maden for de hvide, og to messedrenge holder kamrene i orden. Alle negrene var på den tid tatoverede fra de var små. På tatoveringerne og tænderne kunne man skelne stammerne fra hinanden. Tænderne, der er hvide og stærke, er negrenes pryd. Nogle stammer filer dem spidse, og andre lader trække visse tænder ud. Bag øret har hver neger siddende en papyrus-stængel, hvormed tænderne af og til får sig en omgang. Kun een gang har jeg oplevet, at en neger havde tandpine. Jeg hev til hans store glæde tanden ud ved hjælp af en ende sejl garn.

Efter havnekommandantens inspektion af besætningen fik vi sejlorden, hvorpå vi kastede los og gav de traditionelle tre stød i fløjten til afsked. Vi kom ud i Stanley Pool, en søagtig udvidelse af floden på 12 km bredde. Ovre på den franske side så vi et stykke hvidt klippeland, som vi dernede aldrig kaldte andet end Dover Cliff på grund af ligheden med Dovers hvide klipper i den engelske kanal. Så fortøjede vi for natten ved en brændepost for at indtage brænde til sejladsen. Der skulle ikke så lidt til. Vi brugte 12 favne om dagen!

Vi fortsatte op gennem en indsnævring af floden,



Hooding for Bambara-stammen.

Kanalen kaldet, og kom til en ny brændestation, hvor vi traf chef de poste, en finne ved navn Jürgen, som holdt sin station i meget fin stand. På trediedagen anløb vi Kwamouth, der er beliggende ved munden af Kasaj-floden, som her løber ud i Congo. Der kan her opstå en vældig strøm, da hver af floderne, der kommer henholdsvis fra syd og nord, har hver sin regntid. Den stærke malstrøm kan være uhyre farlig og har kostet flere menneskeliv.

Kasaj-flodens nederste løb bliver otte sømil oven for Kwamouth og ned til munden, hvor den altså falder ud i Congo-floden, indsnævret til 2 km's bredde. Den løber på dette stykke mellem klippeland med farlige skær på begge sider. Ved denne indsnævring kan vandet oppe fra med den stærke strøm i regntiden ikke få plads nok. Dette i forbindelse med den store vanddybde lige oven for indsnævringen, forårsager, at vandet sættes i en omdrejende strøm, en hvirvelstrøm. Når vi passerede dette sted, passede vi på som smede. Bl. a. sørgede vi for, at

skibets besætning sammen med de sorte passagerer blev sat til at skifte fra side til side på underdækket, så snart skibet begyndte at få slagside. Desuden posterede vi en mand ekstra i nærheden af rattet, så han kunne være parat til at gribe ind, hvis det skulle blive nødvendigt. Vi passede endvidere på ikke at have for megen, men dog god, styrefart på skibet, samtidig med at vi søgte at undgå at skære lige igennem centret af malstrømmen.

Trods alle sikkerhedsforanstaltninger indtraf der uheld, idet en hollandsk damper ved navn „Königin Wilhelmina“, som kom fuldt lastet oppe fra Kasaj og Sankuru, kæntrade.

Jeg havde det held at være på vej op ad floden med „Princesse Clementine“, netop som hollænderen var for nedadgående. Udsigten op ad floden var på et stykke spærret af en høj bjergpynt. Da vi kom klar af denne pynt, så jeg et skib komme drivende med bunden i vejret. En mængde mennesker stod samlet på dette drivende vrag, og en af damperens små kanoer kom padlende ned imod os. Dens besætning præjede os, men jeg havde allerede set, hvad der var sket. Jeg gav straks maskinen ordre om at forcere mest muligt, da hvert minut var kostbart.

Vi nåede op på siden af det kæntrade skib med styrbords side til, hvilket passede mig bedst efter vinden. Der var ikke noget at sætte en trosse fast i, så vi måtte holde den gående på bedste beskub. Nu skulle der handles hurtigt. I en forfærdelig fart begyndte de ulykkelige mennesker at storme over lønningen til os. Vi nærmede os hastigt skærene på venstre flodbred. Nåede vi dem, ville alle om bord på havaristen være fortabt. Også for dem, der allerede var kommet om bord, og for os andre på „Clementine“ ville der være overhængende fare. Tog „Wilhelmina“ grunden, før vi var helt færdige med bjergningen, kunne vi risikere, at havaristen faldt hen over os.

Næppe havde vi fået den sidste mand om bord og

var bakket væk, før „Wilhelmina“ med et brag tørnede skæret. Næsen begyndte straks at synke ned i dybet, og agterenden med hjulet stod lige i vejret. Men et øjeblik efter var det lige omvendt. Det store skib blev behandlet som en bold under leg og kastedes hen over det ene skær efter det andet for til sidst at forsvinde helt. Det er vist aldrig nogensinde blevet bjerget igen.

Heldigvis havde skibet været lastet med cautchuk, hvilket var grunden til, at det havde holdt sig så længe flydende med bunden i vejret. Kun to mand gik tabt ved kæntringen, og det lykkedes os at bjerge alle de 68 andre mennesker, som havde været om bord. De hvide officerer fra „Wilhelmina“ var naturligvis kedede af at have mistet deres skib, men på den anden side var de glade for, når uheldet skulle være, at jeg var kommet forbi med „Clementine“. Havde der intet andet skib været i nærheden, ville alle om bord på hollænderen have mistet livet i den rasende malstrøm.

Vi satte kursen ned efter Kwamouth og landsatte de reddede. Derefter sejlede vi atter op ad floden efter Muchie, den første station på højre flodbred. Det var på den tid en glimrende station, der fungerede som militærstation og transitpost for den store indsø Lac Leopold II. Det var den første rigtige proviantstation siden Leo. Der var alt, hvad hjertet kunne begære, lige fra fisk, høns og grise til bananer og palmevin. Vi købte aldrig noget af denne vin uden først at lade sælgeren selv drikke et glas. Derved var man på den sikre side med hensyn til evt. gift i vinen. De indfødte var eksperter i at blande gift. — Mandskabet havde ved denne station brug for deres mitakos til at gøre deres indkøb for. Priserne varierede alt efter, hvor mange varer

Deres
bankforretninger

ordnes hurtigt og sikkert af vort
hovedkontor, Holmens Kanal 2,
Central 8600

34 afdelinger i København og omegn
52 fillaler og kontorer i provinsen



HANDELSBANKEN

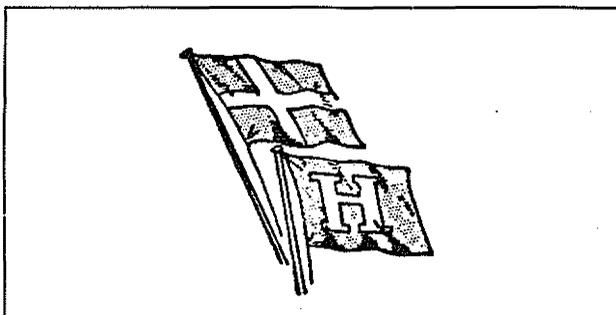
der var til stede. Som oftest kostede en høne 10 mitakos, en and 150 mitakos og en gris 500 mitakos.

Efter Muchie nåede vi Bokala på venstre flodbred. Selve byen lå ca. 1 km inde i land på en tyndt bevokset sandstrækning. Mange km borte afbrødes det ensformige og trøstesløse syn af en skov. Mens vi lå her ved denne ørken, så jeg ikke mindre end tre skypumper. Sådanne er ikke rare at komme i nærheden af for en Congo-båd. Jeg så skypumperne suge sand og muld helt op til skyerne, og det fortalte mig, at flere både havde fået revet taget, som ellers var solidt fastgjort, af under en sådan skypumpes rasen.

Swinburn-posten ligger ca. 10 timers sejlads oven for Bokala. For at komme dertil måtte vi passere gennem den berygtede Swinburn-passage. Vi sejlede her udelukkende over sten de sidste tre timer, før vi nåede frem. „Matadi moké,“ „matadi moké,“ råbte panduren hele tiden for så pludselig at råbe „matadi mingi“, altså „meget sten“. Vi måtte så sætte farten ned, for rørte vi bunden, ville det have en lækage til følge. I en længde af en km var den sejlbare bredde ikke mere end 100 m. Inde ved siden stod de sørgelige rester af s/s „Archiduses Stephanie“ som et uhyggeligt sømærke og manede mig og andre Kasaj-skipperne til forsigtighed.

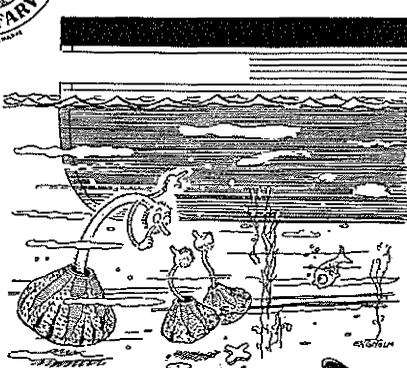
Nå, vi nåede gudskelov velbeholdne frem til Swinburn, hvor jeg traf kaptajn Welche fra „Ville de Anvers“. Han fortalte mig en sørgelig nyhed: Hans „second“, den danske kaptajn Blom, lå syg om bord på skibet af sovesyge. Jeg gik ned om bord for at se ham. Det var et trist syn at se et menneske ligge sådan og sove for aldrig at vågne mere. Det var dobbelt trist, fordi det var en landsmand og en af mine bekendte. Sidst jeg havde været sammen med ham — det var kun et par måneder tidligere — var han rask og glad.

I næste nummer: *Blind alarm — og farvel til Congo.*





Sæt jer aldrig på et
skib malet med
HEMPEL's bundfarver



Hempel har alle
slags farver til
alle slags skibe!



J. C. Hempel's Skibsfarve Fabrik A/S

Amaliegade 8 . C. 3842

Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. maj 1951



Medlemmer pr. januar 1951

Det Forenede Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Norden
 D/S Dannebrog
 D/S Torm
 D/S Progress
 Det Danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 A/S Det Dansk-Franske D/S
 D/S Myren
 D/S Vendita
 A/S Motortramp
 A/S D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 A/S Det Danske Kulkompagni
 D/S Jutlandia
 D/S Pacific
 D/S Baltic
 Rederi M. Jøbsen A/S
 D/S Orion
 D/S Hafnia A/S
 D/S paa Bornholm af 1866
 D/S Hetland
 Aabenraa Rederi A/S
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Als
 D/S Viking
 A. E. Sørensen
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 Oluf Svendsen
 D/S Activ
 A/S Vestjysk D/S
 Hans Svenningsen
 D/S Phonix
 D/S af 1925
 A/S Det Forenede Bugserelskab
 Rederi-A/S Kosmos
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S Draco
 Det Dansk-Norske D/S
 J. Asmussens Eftf.
 D/S Samsø
 Danish American Gulf Oil Transport
 Company A/S
 Rederiet Arenak I/S
 Trampservice R/A
 Tuxen & Hugemann
 D/S Des
 D/S Bothnia
 D/S Concordia, Svendborg
 D/S Nautic
 Partrederiet s. a. Runa
 D/S Solna
 Jens Toft A/S

3 nye passagerskibe Åbo - Stockholm

I de sidste år er passagertrafikken mellem Stockholm og Åbo, der er hovedforbindelsen mellem Sverige og Finland, øget stærkt, og de 3 rederier, der besejler ruten, har derfor besluttet at udvide befordringsmulighederne ved at lade bygge 3 nye skibe.

1 skib bygges til Finska Ångfartygs Aktiebolaget, Helsingfors, ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S.

1 skib bygges til Stockholms Rederiaktiebolag Svea, Stockholm, ved Aktiebolaget Finnboda Varf, Stockholm.

1 skib bygges til Ångfartygs Aktiebolaget Bore, Åbo, ved A-B Oskarshamn Varv, Oskarshamn.

Samtlige 3 skibe bygges efter Helsingør Skibsværft's tegninger og udstyres med maskine og kedler konstrueret og leveret af Helsingør Skibsværft. Ved dette arrangement opnås, at de 3 skibe får et ensartet udseende, selv om de bygges ved 3 forskellige værfter.

Indretningen af de 3 skibe vil variere lidt fra skib til skib, idet rederierne har haft forskellige ønsker på dette område. Dog finder der også her samarbejde sted.

Følgende er en beskrivelse af det skib, der bygges til Finska Ångfartygs Aktiebolaget af Helsingør Skibs-

værft og bliver klar til levering i maj 1952, således at det kan indsættes på ruten til befordring af gæsterne til olympiaden 1952, der som bekendt afholdes i Finland.

Skibet er et passager-dampskib, der også kan medføre last i et begrænset omfang. Det bygges til British Lloyds højeste klasse og får herudover isforstærkning til finsk isklasse I. A., idet det forsynes med dobbelte spanter og svær yderklædning i isbæltet fra for til agter samtidig med, at for- og agterstævn, ror, styremaskine, akselledning etc. forstærkes væsentligt udover sædvanlig praksis.

Skibet får 3 gennemgående ståldæk, et mellemdæk samt bådedæk og kommandobro.

Hoveddata er:

Længde overalt	92,40 m
Længde p. p.	84,5 m
Bredde	14,25 m
Sidehøjde til A-dæk	10,20 m
Sidehøjde til B-dæk	7,76 m
Sidehøjde til C-dæk	5,35 m
Dybgang	4,97 m
D.W.	ca. 850 t
Passagerantal	409
IHK	3400
Fart	16 knob

Skibet indrettes med 2 mindre lastrum, hvoraf det ene er anbragt forude, medens det andet, der er kø-



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
 Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

SKIBS

Bygning



Fragt-, Tank-, Køle-,
Passager- og Specialskibe
af Staal paa indtil 200
Meters Længde.

B&W

M/B „GRANE“

Dieselmotorbugserbåden „Grane“, der den 16. marts var på prøvetur i Sundet, er en afløser af den nuværende dampbugserbåd „Grane“ tilhørende Københavns Havnevesen og bygget af A/S Burmeister & Wain i 1891.

Den nye „Grane“ er ligeledes bygget af A/S Burmeister & Wain, der igen kontraherede bygningen af selve skibsskroget til A/S Svendborg Skibsværft, der før på lignende måde har bygget skibsskrog til B & W. Efter søsætningen 10. januar i år blev „Grane“ bugseret til B & W i København, hvor udrustningen har fundet sted.

„Grane“, som er B & W's nybygning nr. 686, har følgende data:

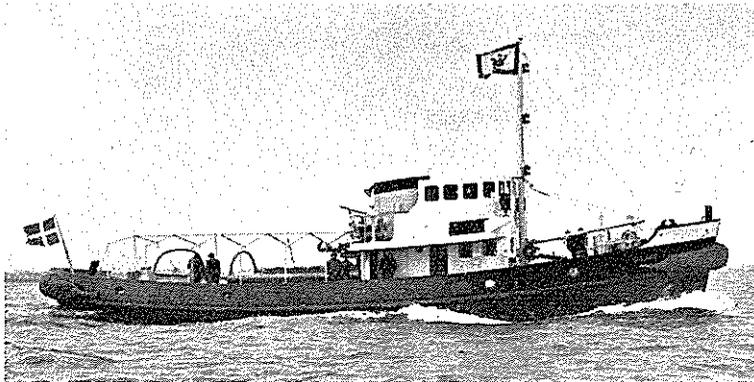
Længde p. p.	22,55 m
Bredde	6,55 m
Dybde	3,28 m
Brutto tonnage	99,5 t

Fartøjet er bygget til Lloyd's Register of Shipping +100A.1., som bugserbåd med isforstærkning. Maskinrummet er anbragt midtskibs, og foran for dette er rum for besætningen.

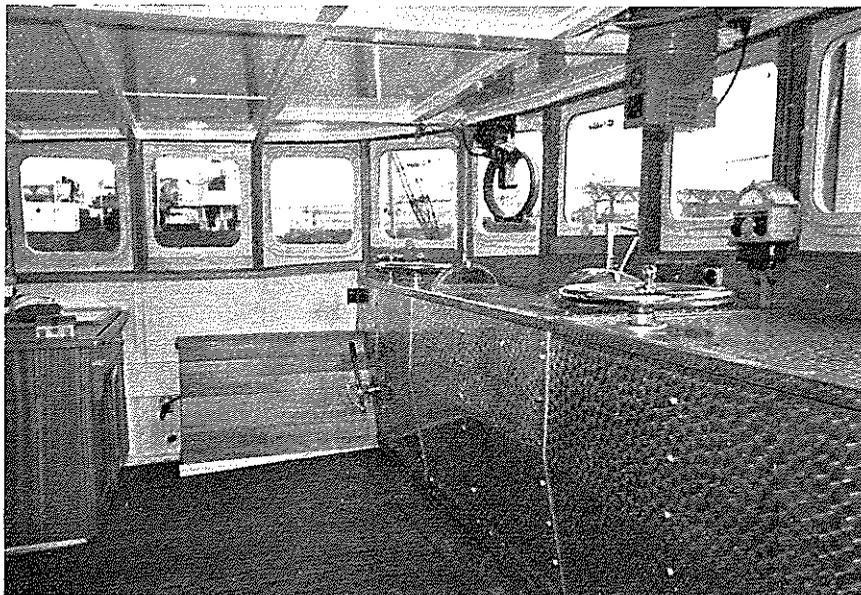
Skroget har linier egnet for bugsering og isbrydning, og svejsning er anvendt mest muligt. Styrehuset er udført af aluminium og er delvis svejst. Det er forsynet med store vinduer for at give den bedst mulige udsigt.

Hovedmotoren er en B & W 6-cyl., firetakts dieselmotor, der udvikler 640 IHK ved 220 omdrejninger pr. minut. Under isbrydning kan motoren forceres til 900 IHK, svarende til 310 omdrejninger pr. minut.

Skruen, der er støbt af rustfrit stål, er udført af Karlstads Mekaniska Verkstad og en såkaldt „Kamewa“ propeller med drejelige blade. Bladenes stilling og motorens omdrejninger kan dirigeres ved håndtag fra styrehuset. Der er desuden tre vandrette rat, som er monteret således, at føreren inden for næsten ethvert område i styrehuset kan nå et af styrerattene samt omstyring af skruerbladene. Styremaskinen er en kombineret elektrisk olietryksstyremaskine, der er indrettet således, at styrerattene, dersom det elektriske arrangement svigter, virker som håndrat gennem et olietrykarrangement. Maskinen er kon-



„Grane“ på prøveturen.



Styrehus med vandret rat og omstyring for propellerbladene.



Skumslukningen i virksomhed.



Vandkanonerne kan afgive hver 200 m³ vand pr. time.

strueret af Svendborg Staalskibsværft. — Hjælpemaskineriet består af en 5-cylindret og en 2-cylindret hjælpedieselmotor af B & W's konstruktion samt to Frichs hjælpemotorer, hver koblet til 200 m³ søvandpumpe, begge anvendelige som brandpumper.

Brandslukningsmateriellet består af to vandkanoner, hver med en ydeevne af 200 m³ søvand pr. time samt et skumslukningsanlæg. Desuden er der fem påskruningssteder for 3" brandslanger i hver side.

Båden er udstyret med moderne navigationsmidler såsom ekkolod og decca, desuden er der radiotelefon og højttaleranlæg samt to projektører, der kan dirigeres ved hjul i styrehuset.

Masteren er forsynet med et knækled, således at den øverste del kan lægges vandret, og bugserbåden behøver derfor ikke oplukning af Knippelsbro eller den nye Langebro, når den bliver færdig. På mast er anbragt en 2-tonns bom, hvis løber sættes om nokkerne på ankerspillet. Ankerspil og varpecapstan agter er elektriske og af Thomas B. Thriges fabrikat.

Foruden til bugsering og isbrydning vil „Grane“ også blive anvendt til sejlads med havnevæsenets gæster. Båden har derfor en mindre salon under styrehuset, og et solsejl kan rigges op på dækket.

Forude er aptering til fører, maskinchef samt et enkeltmandskammer og et to-mandskammer samt en messe med adgang til vaskerum. Salonen, førers og maskinchefts aptering har møbler af poleret mahogni, de øvrige rum har lakeret egetræ.

I modsætning til den gamle „Grane“, kendt for sin høje, sortmalede skorsten, er skorstenen på den nye bugserbåd lav og malet gul med en sort kant foroven.

Ny M-båd til Det Østasiatiske Kompagni fra Nakskov Skibsværft

Den 21. marts afholdt Nakskov Skibsværft prøvetur i Langelandsbæltet med nybygning nr. 126, M/S „Magdala“ til Det Østasiatiske Kompagni. „Magdala“ er et fragtmotorskib med plads til 12 I-classes passagerer og er på det nærmeste et søsterskib til „Mombassa“, „Malacca“, „Malaya“ og „Morelia“, som tidligere er leveret kompagniet fra Nakskov Skibsværft, men indretningen er ændret og forbedret på en række punkter. og det er bygget til Lloyds højeste klasse med lukket shelterdæk og bak og poop samt hus midtskibs. Dobbeltbunden er indrettet for brændselolie.

Skibets hoveddimensioner er:

Største længde	144,5 m
Længde mellem p. p.	135,6 m
Bredde på spant	18,6 m
Dybde til shelterdæk	11,7 m
Lasteevne	10.200 t

Der er to master og fire samsonposter, og lossegrejerne består af en 60-tonns bom, en 20-tonns bom samt tolv 5-tonns og to 3-tonns bomme. Desuden står der på agterkant af midtskibshus to af Thomas B. Thriges nyeste 3-tonns dækskraner til betjening af 4-lugen. Thrige har også leveret de elektriske lossespil, ankerspil, capstans og styremaskinen.

Alle moderne navigationsinstrumenter findes om bord: Radar, gyrokompass, selvstyrer, ekkolod og kommandohøjttaler, projektorkompass o. s. v. Radiostationen er leveret af A/S Dansk Radio.

Promenadedækket er udelukkende forbeholdt passagererne. Alle kamrene har eget badeværelse, og de fornemte udstyrede ryge- og spisesaloner ligger lige for enderne af passagergangene. Alle skodder, paneler, bordplader o. l. i kamre, saloner, gange og badeværelser er udført af det nye, brandsikre plastic-stof Warerite, som vakte så stor opmærksomhed på udstillingen Skibet i København i efteråret 1949.

Kaptajn, officerer, maskinmandskab og restaurationspersonale bor også midtskibs, medens dæksmandskabet bor agter. Så godt som alle bor i 1-mands kamre, og der er særskilte rygesaloner for officerer og mandskab. Også hos besætningen er bordplader o. l. af Warerite.

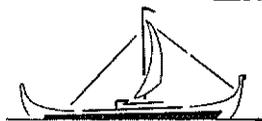
Alle skibets beboelses- og opholdsrum har kunstig ventilation. Maskineriet hertil er leveret af De Forenede Jernstøberier.

Redningsbådene er placeret i gravity-davidder fra firmaet Schat i London. Disse davidder betyder en stor forbedring af mulighederne for en hurtig og sikker udsætning af redningsbådene. En enkelt mand kan med et enkelt greb løse både davidder og bådesurringer, således at bådene er klar til nedfiring med de elektriske

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

Bredgade 37 - Copenhagen
Telegr.: DESIGN - Tel.: Palæ 7018



bådespil, der er af værftets eget fabrikat. Spillene kan også affire bådene uden elektricitet, hvis skibets strømforsyning skulle svigte. Bådene er forsynet med særlige „skøjter“, således at de let kan glide ned langs skibssiden, selvom skibet ligger med svær slagside.

Til opbevaring af provianten findes særlige proviantkølerum, ligesom en del af lasten er indrettet til lastkølerum. Thomas Ths. Sabroe har leveret kølemaskineriet hertil.

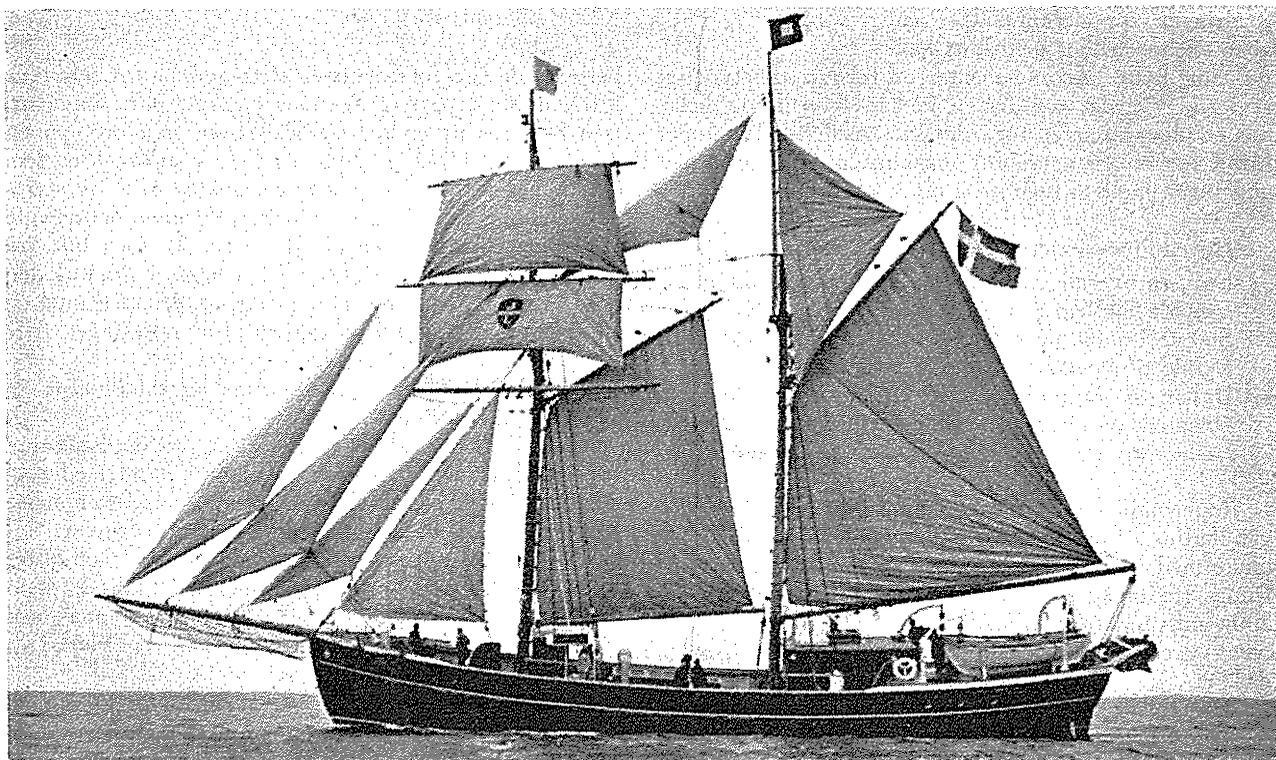
Hovedmaskineriet består af en Burmeister & Wain

2-takts enkeltvirkende dieselmotor på 6850 IHK, der giver skibet en fart af 15 knob i fuldt lastet tilstand.

Til skibets varmeanlæg og fremstilling af varmt vand til bade etc. findes en kedel, der i søen opvarmes af motorens spildegas, medens opvarmningen ved land sker ved en oliefyringskedel.

Alle lastrum samt maskinrum er forsynet med kul-syre-ildslukningsanlæg, og i styrehuset findes en røgdetektor, der viser, om der er brand i et hvilket som helst af skibets lastrum.

Nyt skoleskib til J. Lauritzens søfartsskole



Det nye skoleskib „Lilla Dan“.

Den 16. marts afleveredes fra J. Ring-Andersens værft i Svendborg skoleskibet „Lilla Dan“ til J. Lauritzens søfartsskole i Kogtved pr. Svendborg.

Forud for afleveringen fandt en teknisk prøvetur sted, i hvilken deltog skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen, skibsinspektør Axel Nielsen og indkøbschef Alf Møller samt kaptajn P. M. Pedersen, styrmand J. Dyhr-Nielsen og skibsbygmestrene Johannes og Jørgen Ring-Andersen.

„Lilla Dan“ er blevet et meget smukt lille skib, præget af soliditet og godt håndværk helt igennem. Særligt falder skibets smukke linier og rigning i øjnene.

„Banjen“, hvor eleverne skal bo, er et meget stort og lyst rum med 16 faste køjer. I særlige tilfælde kan der ophænges hængekøjer, så alle skolens elever kan få plads ombord. Køjerne er forsynet med moderne,

hygiejniske gummimadrasser. Der er indbygget skab til hver elev, og bænkerne er indrettet som kistebænke, så hver dreng får plads til sit udstyr. Træværket er af lyst egetræ, og for yderligere at gøre rummet hyggeligt er der ophængt akvareller af maleren S. Hjorth-Nielsen og frøken Gudrun Nielsen.

Kahytten er ligeledes udstyret med møbler af lyst egetræ og forsynet med et bibliotek. Her findes endvidere billeder af rederiets stifter, konsul D. Lauritzen, og af skibets gudmødre, Lise („Lilla“) Lauritzen og fru Karen Hartvig Møller.

„Lilla Dan“ er en topsejlskontert på 94 br. reg. tons eller ca. 140 t. d. w. Stormastens højde er 22,70 m, og skibet, der forsynes med hjælpemotor, kan for motoren alene gøre en fart på ca. 7,5 knob. Skibets samlede sejlareal er ca. 274 m².

Skoleskibet forsynes med radiotelefon, radiopejler, elektrisk lys, centralvarmeanlæg m. m.

Det er tanken, at eleverne på søfartsskolen i to hold skiftevis skal sejle med „Lilla Dan“ i øvelsesområderne i farvandet syd og øst for Fyn.

1/3 J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

Nybygning fra Helsingborg

Helsingborg Varvs Aktiebolag afleverede den 15. marts lastmotorskipet „Bayard“ til Den norske Middelhavslinie A/S, Fred. Olsen & Co., Oslo.

„Bayard“, som er bygget til Det norske Veritas højeste klasse med isforstærkning og udrustet efter Norske Sjøfartskontorets fordringer for oceanfart, er en åben shelterdækker med kort bak og lang hytte. Arrangementet er forøvrigt betydeligt afvigende fra det sædvanlige, idet maskinrum og dæks- hus er placeret agten for midtskibs med fire lasteluger foran for og en agten for maskinrum samt med ton- nagelugen mellem luge nr. 2 og 3.

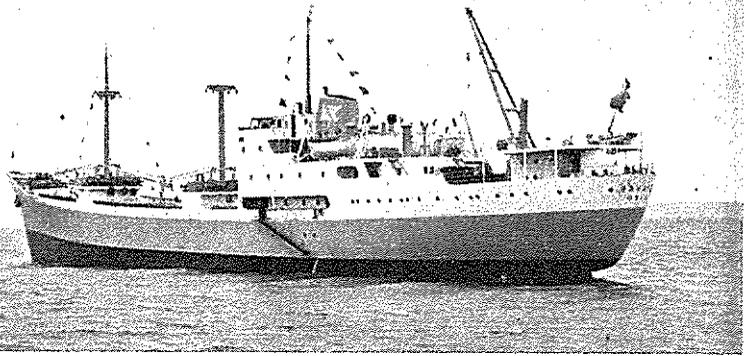
Hoveddimensionerne for „Bayard“ er:

Længde overallt	105,5 m
Længde mellem p. p.	95,7 m
Største bredde på spant	14,0 m
Dybde til hoveddæk	5,9 m
Dybde til shelterdæk	8,5 m
Dybgang på internat. sommerfribord...	5,8 m
Lasteevne	2840 t

Inderbunden er indrettet til brændselsolie eller vandballast. Der findes otte bundtanke og fire vingetanke med en sammenlagt kapacitet på 434 t. Desuden findes tre tanke i inderbunden med en kapacitet på 200 t saltvand som ballast. Ferskvandstankene er sammenbyggede med agterpeaken og placerede på hoveddækket.

Den totale lastrumskubik er 5125 m³ grain og 4800 m³ bales, hvoraf ca. 650 m³ er isoleret for transport af dybtfrosne varer. Køle- og fryserum agter er udført i letmetal. Det er også luftkanalerne, lastrubberne samt skodderne ved kølebatterierne. Køleanlægget er udført til Det norske Veritas klassebetegnelse +KMC samt Lloyds klasse RMC. Kølemaskineriet er anbragt i et særligt rum på hoveddækket ved siden af motorcasin- gen. Det består af fire kompressorer, hver drevet af sin elektromotor. Kompressorerne arbejder med Freon for direkte ekspansion i kølebatterierne, som er anbragt på forkant af agterste lastrum og agterste mellemdæk. Kø- lemaskineriet er leveret af Stal. Til kontrol med tempe- raturerne i skibets forskellige dele er der foruden de sædvanlige termometere et elektrisk fjerntermometer- anlæg med kontroltavle i kølemaskinrummet. De for- reste lastrum er mekanisk ventilerede.

„Bayard er forsynet med fem lastluger og af disse



„Bayard“ på provetur.

betjenes de fire forreste hver af to bomme for fem tons løft i dobbelt part og tre tons i enkelt part. Luge nr. fem betjenes af en to tons dækskran monteret på en samsonpost. Agter på hyttedækket er anbragt et fem tons varpespil. Spillene, kranen, ankerspillet og styre- maskinen er alle af Aseas fabrikat. Foruden det nævnte findes på formasten en sværbom for 12 tons løft fra luge nr. 2. Skibet er rigget med to master, hvoraf den ene er selvstagende og uden stang, og desuden med en signalmast af letmetal på toppen af styrehustaget. Alle luger er af stål og af von Tells patent.

Redningsbådene er af letmetal og davidderne af Welins konstruktion.

„Bayard“ er udrustet med kulsyrebrandslukning for lastrum, mellemdæk og bak, kombineret med røg- detektor i styrehuset. Anlægget er i overensstemmelse med New York Board of Underwriters fordringer.

Navigationsudrustningen er moderne og omfatter bl. a. radiostation, radiopejleapparat, ekkolod, stan- dardkompass af projektortypen, Sperry gyrokompass med to repeatere og selvstyrer, Decca-radar og klartsyns- apparat.

Apteringen er moderne, smagfuld og praktisk med enmandskamre for ti passagerer og officererne i dæks- huset midtskibs samt med hovedsagelig enmandskamre for besætningen agter. På forkant af hyttedækket er spisesalonen og på agterkanten rygesalonen anbragt. Spisesalen er udført i mahogni og rygesalonen i valnød.

Mandskabsapteringen er mekanisk ventileret. Hele apteringen er elektrisk opvarmet, og radiatorerne, som er anvendt, er i stor udstrækning thermovent elementer.

Hovedmotoren er en totakts, enkeltvirkende 8-cyl. dieselmotor af Götaverkens type og fabrikat. Den ud- vikler normalt ved 160 o/m 3700 IHK, som giver skibet en fart på 15,5 knob.

Hjælpeomotorerne består af tre 5-cyl., enkeltvirken- de firetaktsmotorer af Götaverkens type og fabrikat, hver på normalt 210 EHK ved 450 o/m. De er hver direkte koblede til 140 kW generatorer. Desuden findes en 15 kW generator til brug i havn.

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN K. · FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538

TUXEN & HAGEMANN

BEFRAGTNING — REDERI — LINIE AGENTUR

TELEFON: CENTRAL 5735
TELEGR.-ADRESSE: DANSHIP

AMALIEGADE 4

KØBENHAVN K.

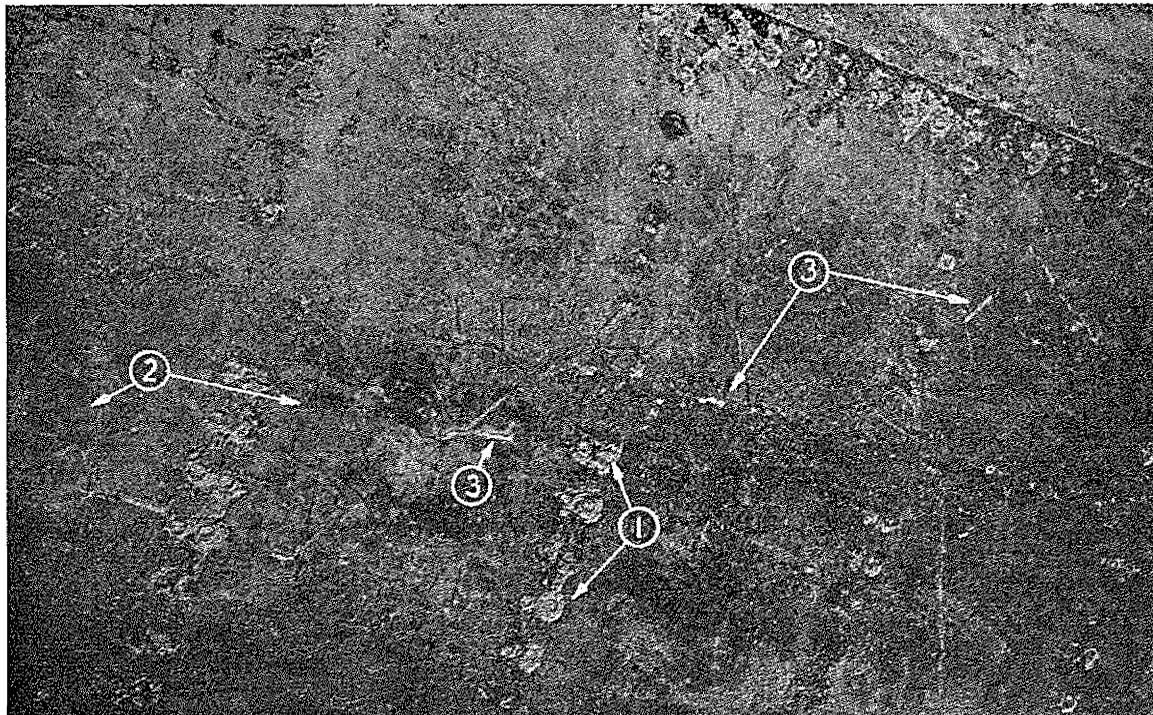


Fig. 7. Glødeskalkkorrosion på et skib 7 måneder efter afleveringen. Angreb på nitninger og tilstødende plader (pil 1), hvide aflejringer på glødeskallen (pil 2) og angreb på blottet stål (pil 3).

været talrige tilfælde for denne form for aktiv korrosion under og lige efter den sidste krig. De kan henføres til to grundårsager: fremskyndelse af bygningen og mindsket tid på beddingen på grund af udstrakt anvendelse af elektrisk svejsning.

Svejsninger og nitninger kan også være dækket af en glødeskal, som, hvis den er hel, vil beskytte dem, fordi de ikke er anodiske i forhold til glødeskallen på pladerne. Ved svejsninger kan der ofte være slaggeindskud i lommer på overfladen eller i skærpingen. I disse lommer er metallet uden glødeskal, og der opstår korrosion, hvis der er glødeskal på pladerne.

Nitninger er også dækket af en tynd glødeskal, som kan være brudt ved nitningens fuldførelse. Enhver diskontinuitet i denne glødeskal giver anledning til korrosion, der fremmes, når der er glødeskal på pladerne. Ved glatning er det praksis at trække det overskydende materiale til den ene side og mejsle det af mod slutningen af nitningen. Det efterlader et halvmåneformet areal mere eller mindre fri for glødeskal, og korrosionen sætter først ind her, hvor det underminerer den fastsiddende glødeskal og trænger tværs over nitningen i tiltagende dybde.

Det må også bemærkes, at nitningerne og svejsningerne har en anden fælles karakteristik. Ved svejsningen og nitningen bliver glødeskallen i den umiddelbare nærhed brudt og lader pladen åben for rustangreb (fig. 7, pil 1).

Der er i de sidste 100 år hyppigt rejst det spørgsmål, om ikke det stål, man i øjeblikket havde, var mindre korrosionsbestandigt end det, man havde i „gamle dage“. Den kendsgerning, at svejsninger, nitninger, plader, støbegods og smedegods ofte angribes lige meget på det samme skib, er et stærkt bevis for, at kvalitet eller normale variationer i analysen ikke kan være grunden til korrosion. Det er usandsynligt, at stål

i alle disse former skulle være af dårlig kvalitet. Tværtimod har undersøgelser vist, at stålets kvalitet er bedre nu end tidligere. Derimod er der mulighed for, at glødeskallen ikke er den samme som før.

Den galvaniske virkning af glødeskallen er den, at det blottede stål bliver angrebet i søvand, og glødeskallen bliver beskyttet. Mange forsøg på at fjerne glødeskallen ved at sætte skibet i vandet uden bundbehandling er alle slået fejl.

Vejring af materialet for at få glødeskallen fjernet er ikke blot en korrosionsproces, men nok så meget en proces, der fremmes ved udvidelser og sammentrækninger på grund af temperaturændringer. Vejring tager tid og er afhængig af glødeskallens type, idet ikke alt materiale reagerer ens. Tiden for fuldstændig fjernelse af glødeskallen kan variere fra et til fem år. Her hjemme vil det meste vel være fjernet i løbet af et par år.

Glødeskallen forekommer ikke altid i samme forhold, og det har været konstateret, at valsetemperaturen har indflydelse på dens tykkelse. Ved høj valsetemperatur, omkring 1000°, dannes ferrioxid, men den diffunderer ind fra overfladen under dannelse af sort magnetisk oxid. Hvis valsetemperaturen er lav, omkring 750°, sker der kun ringe diffusion, og man har den røde oxid. Følgelig har en plade, som er valset ved en høj temperatur et temmelig tyndt lag af ferrioxid, så tyndt, at det er gennemsigtigt og tager farve af det temmelig tykke lag sorte oxid underneden. Ved lav valsetemperatur er den relative tykkelse omvendt, og den røde oxid giver overfladen dens farve.

Vejringens indflydelse afhænger af den relative tykkelse af de to lag, og det er påvist, at stål, der er valset ved høj temperatur, skyder glødeskallen hurtigere af sig, end stål valset ved lav temperatur.

Den elektrokemiske virkning i korrosionen består

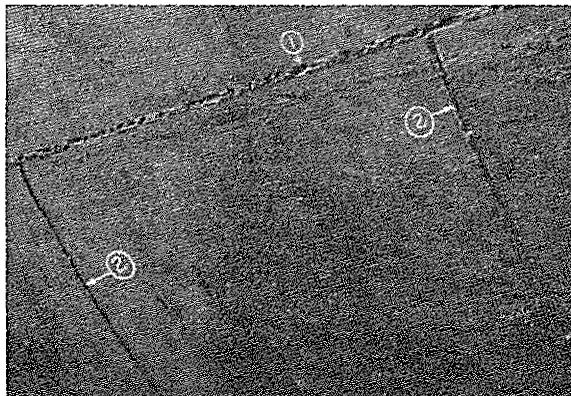


Fig. 8. Glødeskalkkorrosion af svejsninger. Angrebet på nåddet (pil 1) er begyndt ved en slaggelomme. Korrosionen er stærkt fremskredet i stødene (pil 2). Skibet har været i tjeneste i 12 måneder.

som omtalt i opløsning af materialet ved anoden og beskyttelse af det ved katoden. Denne katodiske beskyttelse har man benyttet ved anbringelse af zink på steder, hvor der er fare for lokal korrosion. Denne metode har været anvendt i 125 år og blev indført af Sir Humphry Dave. Teorien for anbringelse af zink er god nok, men erfaringen synes at vise, at det er et spørgsmål, om zink er så effektivt, som det almindeligvis antages.

I den nyeste tid har man prøvet magnesium i stedet for zink på U. S. A.'s oplagte flåde med noget held, og Royal Canadian Navy prøver det for tiden på tre sejlene skibe.

De vigtigste faktorer, som har indflydelse på korrosion forårsaget af glødeskal er:

- Valsningen, hvorunder glødeskallen dannes.
- Vejringstiden (oplagstiden og byggetiden).
- Klimaet.
- Den anvendte bundfarve.

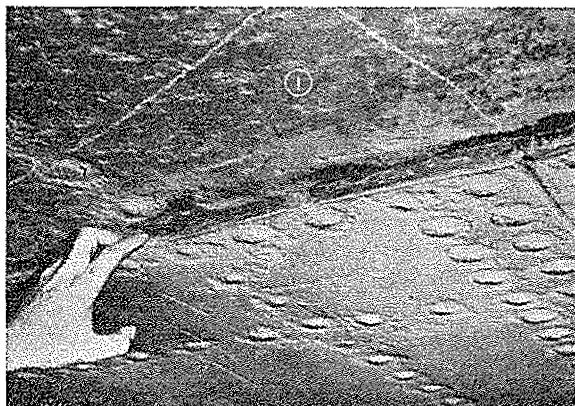


Fig. 9. Stærk korrosion af nitninger og plader. Skibet er 20 år gammel og fik et antal plader fornyet for 12 måneder siden. Den øverste plade (1) tilhører det oprindelige skrog, medens den nederste (2) er den nye plade. Angrebet på begge plader skyldes glødeskallen på den nye plade.

e) Vedligeholdelsen af bundfarven incl. hyppige dokninger i det første par år.

Den sikreste måde at undgå korrosion forårsaget af glødeskal er at bejdse eller sandblæse pladerne under vandlinien før skibets aflevering. Vanskeligheder med glødeskallen kan dog også opnås ved en passende vejring og en bundfarve, der kan stryges oven på glødeskallen, og hvis skibet så dokkes med tre til seks måneders mellemrum i det første år. Ikke desto mindre kan tilstedeværelsen af store arealer med glødeskal være en trusel i flere år og volde vanskeligheder, hvis bundens beskyttelse brydes ned.

Skibe, der repareres med nye plader, er særlig udsat for tæring på grund af glødeskallen, medmindre man viser samme omhu for dem, som omtalt for nye skibe.

DAMP SKIBSSELSKABET

VIKING A/S

Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG

Worsåesvej 24, København V.

Tlf. C. 2641

Telegr.-adr. Metalborg

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

„Bellona“ søsat fra Götaverken

Den 12. april søsattes fra Götaverken et 13.000 d. w. t. tank-motorskib til A-B „Concordia“, Göteborg.

Skibet var det fjerde, som værftet har bygget for Waller-rederierne. Det første var M/T „Abadan“ i 1927 på 9620 d. w. t., i 1930 fulgte M/T „Carina“ på 9920 d. w. t. og i 1941 M/T „Juno“ på 12.700 d. w. t.

Det nye fartøj fik navnet „Bellona“. Det er hel-svejst og bygges til Lloyd's Registers højeste klasse.

Hoveddimensionerne er:

L. o. a.	147,4 m
Bredde	18,0 m
Middeldybgang på sommerfribord.....	8,5 m

Såvel hovedmotoren som hjælpemaskineriet er af værftets egen konstruktion. Hovedmotoren er 6-cyl. med 680 mm cylinderdiameter og 1500 mm slaglængde. Ved 112 omdrejninger i minuttet udvikler hovedmotoren 5200 IHK. På fuld last vil skibet kunne gøre 13 knobs fart.

På den ledige bedding straktes straks kølen til et norsk tankskib af nogenlunde samme størrelse som det nu søsatte.

De kan få dem overalt

PÅ HAVET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

Søfartens Bibliotek 1969

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

Udgivet i forståelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

U.S.A.

besluttet på at bevare stillingen som verdens største flådemagt

Af V. K. SØRENSEN

MED udgangen af dette år vil den amerikanske flåde være midt inde i et gigantisk byggeprogram, der vil sikre Amerika herredømmet på havene for en lang tid fremover.

Præsident Truman underskrev i begyndelsen af marts i år det største flådebyggeprogram siden den anden verdenskrig. Henvend 2.250.000.000 dollars skal anvendes til at bygge nye krigsskibe og modernisere de gamle, der kan bruges. 173 nye skibe skal bygges og 291 skal moderniseres. Programmet omfatter bygningen af et kæmpehangarskib på 57.000 tons, der skal være i stand til at starte bombemaskiner store nok til at bringe atombomber frem mod en potentiel fjende. Udviklingen af den atomdrevne undervandsbåd er ind-

befattet i dette program, der tillige omfatter bygningen af 7 Snorkel-undervandsbåde, 2 skibe for affyring af raketter, 52 minestrygere, 2 eskorteskib, 12 tankbåde, 1 isbryder, 66 landsætningskibe og et antal mindre skibe af forskellig art. Ombygningerne omfatter 6 hangarskibe af „Essex“-klassen, der skal sættes i stand til at starte jetmaskiner, 12 krydsere til særlig anvendelse som luftværn, 2 krydsere, der skal kunne bruges til start af fjernstyrede raketter, 194 destroyere til anvendelse mod fjendtlige undervandsbåde, 12 destroyere, der skal anvendes i radarvarslingstjenesten, og 21 landingsskibe.

Det største af disse projekter, det 57.000 tons hangarskib, vil det tage to-tre år at gøre færdigt. Resten af



Amerikanske hangarskibe under evolutions-øvelser. Skibene har netop foretaget en drejning.

programmet skal være færdigt inden to år. Med dette program vil der blive bygget 500.000 tons nyt skibstonnage og moderniseret 1.000.000 tons.

Denne bevilling er blevet meget hurtigt behandlet af den amerikanske kongres. Repræsentanternes hus vedtog bevillingen den 17. januar med 365 stemmer mod 0. En enig kongres var besluttet på at genoprette U. S. A.s stilling som verdens førende flådemagt. De heftige diskussioner om, hvilken våbenart, der er den førende, om det skal være flåden, om det skal være et strategisk atombombeluftvåben, eller om det er hæren, er forlængst hørt op. Korea har tilfulde vist, at det stadig er hærens job at tilkæmpe sig terrain — og at holde det! og hæren kan ikke gøre dette uden luftvåbnets hjælp. Men både hæren og luftvåbnet behøver en stærk flåde for at kunne virke, for at kunne blive transporteret til krigsskuepladsen og for at få de daglige kolossale mængder af forsyninger, uden hvilke hverken hær eller luftvåben vil kunne kæmpe ret mange dage. Samarbejde er blevet løsningen på den misère, der var opstået i det amerikanske forsvarssystem på grund af de stærke stridigheder mellem de tre værn. Een for alle og alle for een.

Hangarskibene betragtes stadig som ryggraden i den amerikanske flåde. Flådens ledelse har længe været klar over faren fra den stadig voksende russiske flåde af undervandsbåde. Men krigen i Korea har påny mindet om den fare, der ligger i udlægning af miner, og den amerikanske flåde lægger nu stor vægt på udviklingen af minekrigsførelsen. Langs øde strækninger af den amerikanske kyst og i Yorktown Va. og andre minecentre prøver eksperter de sidste nye former for miner. De nyeste miner er således indrettede, at de til lader egne skibe at passere over dem, medens de eksploderer for fjendtlige skibe. De indrettes endogså sådan, at de kun sprænger de store vigtige skibe. Kina og Rusland, U. S. A.s potentielle fjender besidder kyststrækninger, der er tusindvis af kilometre fra det sydlige Kina til det arktiske ocean. At patruljere en så umådelig strækning med skibe eller endog med flyvemaskiner vil være næsten umuligt. For at holde amerikanske skibe ude vil man derfor uden tvivl lægge store minefelter, måske det største historien endnu har set. Det er ihvertfald, hvad amerikanske marinekredse forudser og indretter sig efter. Det er iøvrigt i denne forbindelse værd at erindre — også for danske forhold! — at skønt minekrig i almindelighed ikke værdsættes ret højt, så har miner sænket flere skibe pr. dollar eller krone givet ud end noget andet våben i søkrigsførelsen. Miner kan måske kun anvendes på begrænsede dybder, men skibe må dog trods alt for at nå deres bestemmelsessted før eller siden gennem disse begrænsede dybder. Stillet overfor en stadig voksende russisk undervandsbådsflåde, der bygges med lange

distancer for øje og som i antal måske allerede er oppe over de 100 oceangående undervandsbåde, har U. S. A. også erkendt vigtigheden af at kunne „fryse“ så mange som muligt af disse inde i fjendtlige farvande, hvis krigen skulle komme, eller holde dem borte fra amerikanske farvande.

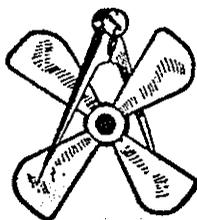
Krigen i Korea har også med al ønskelig tydelighed vist nødvendigheder af amfibieoperationer. Bombardementer mod fjendtlige tropper på land fra skibsartilleri har bevist sin store nytte i de sidste måneder og dage. Intet af dette er nyt for den amerikanske flåde, der har tilstrækkelige skibe til at løse de forskellige opgaver. Heller ikke en storkrig vil møde den amerikanske flåde uforberedt. Allerede ved udgangen af dette år vil den være over den svækkelse, som stridighederne i 1948 og 1949 skabte på grund af, at mange bevillinger, der oprindeligt var tiltænkt flåden, blev overført til luftvåbnet.

Allerede i 1939 — efter udbruddet af den anden verdenskrig — besluttede U. S. A. at bygge en „two-ocean-fleet“ af gigantiske dimensioner, og hvis højdepunkt skulle nås i 1946.

Da Japan den 7. december 1941 bombede Pearl Harbor og dermed trak U. S. A. med ind i krigen, bestod den amerikanske flåde af 17 slagskibe, 7 hangarskibe, 37 krydsere, ca. 200 jagere, 113 undervandsbåde. Desuden var under bygning på amerikanske værfter 15 slagskibe, 12 hangarskibe, 54 krydsere, ca. 200 jagere og omkring 80 undervandsbåde. Dertil kom et meget stort antal hjælpeskibe m. v. Dette mægtige byggeprogram kunne den japanske skibsbygningsindustri ikke konkurrere med, og den amerikanske flåde fik under krigen tilført enheder i langt større antal end den japanske. Den amerikanske flåde mistede 2 slagskibe, men fik 8 nye, 5 hangarskibe og 6 eskorteskibe gik tabt, men der blev bygget 27 nye hangarskibe og 110 eskortehangarskibe til erstatning for dem, der gik tabt. Amerikanerne mistede 10 krydsere og 52 undervandsbåde, men de blev erstattet af 48 nye krydsere og 203 nye undervandsbåde.

Geografisk og økonomisk er De forenede Stater i en stilling, der gør landet afhængigt af en stærk flåde. Dets østlige og vestlige grænser — meget af dets sydlige grænse — følger for tusinder af kilometre de store have, der dækker 70 % af jordens overflade.

Det var med uafhængighedskrigen i 1775, at de amerikanske kolonier tog det første skridt til at bygge skibe til deres egen beskyttelse. Indtil dette tidspunkt havde man støttet sig til den britiske flåde, der ubestridt var herre på havene. Der blev bevilget 100.000 dollars til bygning af fire bevæbnede skibe og en „Marine Committee“ på 13 medlemmer dannede forløberen for det senere flådeministerium. En af de første skibsførere var en kaptajn fra hæren, og den før-



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kødelpasserprøven
Den kommunale Elektroinstallatørprøve, samt Højspændingsprøven.
Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)

ste flådechef var en sømand fra Merblehead, Massachusetts, captain John Manly.

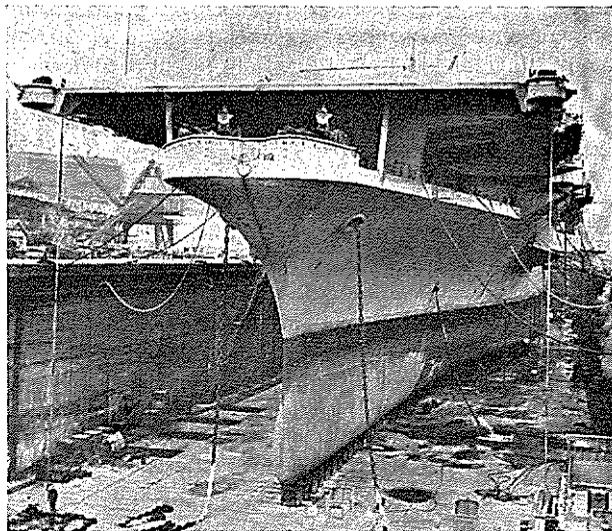
Den amerikanske revolutions lille flåde havde dog kun et kort liv. Tre år efter, at frøden var etableret med England, blev det sidste skib solgt, og alt flådens personel sendt hjem. Efter at den amerikanske Constitution trådte i kraft i 1789, blev der oprettet et krigsministerium, der både tog sig af hæren, der bestod af nogle få hundrede soldater, og flåden, der ikke havde nogen skibe.

Det var først i 1794, at regeringen under George Washingtons ledelse erkendte, at en flåde var nødvendig til opretholdelse af den nye nations selvstændighed. Man kunne ikke længere støtte sig til den britiske flåde, og handelsskibene sejlede under usikre forhold. 6 fregatter blev bygget og var næppe færdige, da U. S. A. blev indviklet i en krigersk konflikt med Frankrig. Kongressen vedtog derfor en øgelse af flåden samtidig med, at et regulært flådeministerium blev oprettet. I 1798, samme år som flådeministeriet blev oprettet, blev også Marinekorpset, der både i Korea og tidligere har indlagt sig stor berømmelse, skabt.

Fra de fire armerede skibe, som den amerikanske flåde bestod af i 1775, da Amerika kæmpede sin første kamp for frihed, havde den amerikanske flåde i 1945 udviklet sig til den største flåde, verden endnu havde set. Den bestod af 8400 skibe varierende i størrelse fra motortorpedobåde til slagskibe som „Missouri“ og hangarskibe som „Franklin D. Roosevelt“. Hertil kom så tusinder af mindre hjælpeskibe, landingsbåde m. v. Flåden havde også henvend 20.000 flyvemaskiner.

Hele denne mægtige flåde kunne Amerika ikke holde flydende, da krigen sluttede, og man var allerede begyndt at forberede ophugningen af de ældste skibe, da en lille gruppe fremsynede sø-officerer og teknikere fik flådens ledelse til at lægge de skibe, der ikke skulle gøre aktiv tjeneste, i „mølposer“.

Disse „mølposer“ reddede ikke blot den amerikanske flåde fra at lade en lang række brugelige skibe gå på lossepladsen, men de har, mens krigen har været kæmpet i Korea, reddet tusinder af amerikanske soldaters liv og sparet Amerika for millioner af dollars udrustning og materiel. Da i vinteren 1950—51 den amerikanske hær stod i fare for at blive afskåret i Korea, lykkedes det den amerikanske flåde i løbet af 12 dage at redde hæren ud af den fælde, som den var løbet ind i. Med beundringsværdig præcision evakuerede flåden 105.000 mand med materiel og udrustning fra brohovedet ved Hungnam i december 1950. 91.000



Hangarskibet „Tarawa“ klargøres som det 165. skib af reserveflåden.

koreanske flygtninge blev evakueret på samme tid under en operation, der kun var givet flåden tre dage til at forberede. Da operationen var afsluttet, var der ikke een eneste mand, noget brugeligt køretøj, våben eller nogen form for udrustning efterladt til brug for fjenden. En trediedel af de skibe, der ved evakueringen fra Hungnam førte de 105.000 soldater med alt deres materiel bort, havde få måneder forinden været i „mølposer“. Alene denne operation retfærdiggjorde de penge, der blev investeret i „mølposeprogrammet“. Uden dette kunne Hungnam meget nær været blevet en tragedie.

Der var mange gamle søulke, der rystede på hovedet, da de så reserveflåden — skibe for en værdi af henvend 19.000.000.000 \$ — blive lagt op i 1945 og 1946. De salte dampe fra havluften ville æde metallet op, hvad så end de kloge gjorde.

Men flere hundrede skibe er taget ud af „mølposerne“ siden krigen i Korea brød ud, og kun enkelte gummideler og andre ikke-metaldeler har taget skade. Alle dele, der er lette at erstatte.

Under den anden verdenskrig havde den amerikanske flådes teknikere udviklet en maskine, der så sig rensede skibene for rust og råddenskab. Det var en slags kunstig lunge, der indsguede den fugtige luft og indblæste tør luft. Når plastikhylstret er lagt uden om skibet, blæses tør luft ind fra bunden, den trænger frem langs alle gange og går ud for oven. „Mølposen“ er fremstillet af et stof, der opsuger enhver form for fugtighed og derved forhindrer rust, forrådnelse o. s. v. På denne måde var flåden i stand til at lægge 2027 skibe i „mølposer“ for den relativt ringe udgift af 173 millioner dollars. Det lykkedes desuden U. S. A. at bevare den samme store flåde, som det besad ved slutningen af den anden verdenskrig, rede til at træde i aktiv tjeneste igen. At „aktivere“ et af disse skibe tager fra ti til tredive dage. For tiden aktiverer flåden omkring to skibe om dagen, og vil i juni måned — et år siden krigen i Korea brød ud — have 4—500 skibe af alle kategorier aktiverede. Det drejer sig om slagskibe som „New Jersey“ og hangarskibet „Prince-ton“, krydsere, destroyere, undervandsbåde o. s. v.

Til at kontrollere og sikre farvandene omkring

Korea har den amerikanske flåde en styrke, der sammen med marinekorpsets personel tæller over 90.000 mand. Stort set består de amerikanske styrker herovre af den amerikanske syvende flåde under kommando af viceadmiral Struble, og tre såkaldte task-forces — Task Force 77, Task Force 90 og Task Force 95. Task Force 77 er kampstyrken — „knytnæven“ — Task Force 90 er den del, der er beregnet til amfibieoperationer, og Task Force 95 er en blokade- og eskorte-styrke. Den sidste omfatter desuden en minestryger-flåde og skibene fra otte nationer.

Desuden varetager flåden den væsentlige del af forsyningerne til tropperne i Korea. Og det er ikke småting, det drejer sig om. For hver soldat, der er blevet sendt til Korea, skal der sendes 7 tons udrustning og derefter mindst eet ton pr. måned til hans forsyning. En division, der sendes til Korea, omfatter 19.000 mand og 4000 køretøjer, der tilsammen vejer 85.000 tons. Fra Seattle i U. S. A. til Yokohama i Japan er der lige ved 6900 kilometer, til Pusan i Korea er der ca. 7500 kilometer. Liberty-skibene bruger 20 dage til sejladsen over, mindre krigsskibe 13 dage, og de store transportflyvemaskiner kan gøre det på en 40 timer med mellemlanding på Stillehavserne.

Det er MSTS — the Military Sea Transportation Service — der har etableret denne bro af forsyninger over Stillehavet. Skibene er dels flådens egne skibe, dels skibe fra handelsmarinen. Organisationen er forholdsvist ny, eftersom den først blev etableret i oktober 1949.

Den amerikanske flådes reservestyrker er en vigtig del af flådens styrke. Ved slutningen af den anden verdenskrig var flådens personelle styrke oppe på omtrent 3½ million. I begyndelsen af dette år var den omtrent 10 % af dette tal. Reservens organisationer omfatter nu mere end 1.000.000 mænd og kvinder. De organiserede reservestyrker får en obligatorisk træning, der gør dem skikkede til at træde ind i den regulære flåde ved mobilisering. Den frivillige reserve, der

ikke får løn af nogen art, får en lignende træning og omfattes også af den amerikanske flådes mobiliseringsplaner. Den kvindelige reserve blev først oprettet under den anden verdenskrig og hørte indtil 1948 under flådens reserve, men tilhører nu den regulære flåde, i hvilken den bestrider opgaver som kontordamer m. v. Der er ikke nogen begrænsning for arten af deres tjeneste bortset fra, at det ikke er dem tilladt at gøre tjeneste om bord på krigsskibe eller i krigsflyvemaskiner.

Amerika har i dag treforken fast i sin hånd. Og der er ikke nogen udsigt til, at denne situation skal blive ændret. Amerika besidder så mange hangarskibe, at det kan sende 5000 flyvemaskiner, hvorhen det vil over hele jordkloden. Det er en kendsgerning, som russerne ikke kan overse. Det engelsk-amerikanske søherredømme er så temmelig uden sidestykke i historien. De angelsaksiske lande hersker enevældigt på havene, og Rusland vil få meget svært ved at fravriste dem dette herredømme, der vil være af overvældende betydning i en eventuel storkrig.

Der har været talt og skrevet meget om den russiske ubådstrusel. Og det er både vist og sandt, at Sovjet har en stor og moderne ubådsflåde, der stadig øges.

Men med det sidste amerikanske initiativ vil Sovjet på ny være sakket alvorligt bagud.

Søfartens Fremme

Foreningen til Søfartens Fremme har udsendt sin årbog med beretning for virksomheden i 1950. Baron Juel-Brockdorff har efter ti års formandsskab nedlagt sit mandat. I stedet er som formand for foreningen valgt kommandør H. C. Bildsøe. På opfordring har baronen dog indvilget i at fungere videre som næstformand.

Man har i det forløbne år gjort ihærdige bestræbelser på at forøge medlemstallet, og dette steg fra 1027 til 2438 (pr. 31. december 1950). Foreningen har videreført sit i 1949 påbegyndte oplysningsarbejde, som har krævet mange penge. Man har imidlertid modtaget meget store tilskud og har bl. a. fået 30.000 kroner fra Dansk Dampskibsrederiforening.

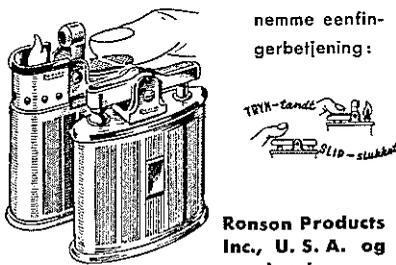
Som et led i oplysningsarbejdet gik foreningen ind for tanken at skabe en film om den danske småskibsflåde. Man opnåede hos en række firmaer et samlet tilskud på 7400 kroner til en produktion af denne film og præmierede en synopsis med 500 kroner. Man mangler dog endnu ca. 25.000 kroner for at kunne påbegynde optagelserne. I årets løb har man iøvrigt til forskellige foreninger og andre udlånt to andre film, som er blevet vist for ca. 1300 personer.

Foreningens forskellige legater er også i år blevet uddelt, og bl. a. har man ydet tilskud til Københavns Navigationsskole. Iøvrigt har man endnu ikke kunnet bringe planerne om en ny skolebygning til udførelse, skønt skolen er udnyttet til bristepunktet. Der er en mulighed for, at man vil bygge den nye skole i Helsingør.

Dansk Skibsadoption har i det forløbne år udvidet sit virkeområde betydeligt, og den 11. april i år var 108 skibe adopteret af 109 skoler. I skolerne er der blevet holdt ikke mindre end 118 foredrag, og der er blevet arrangeret mange besøg på skibe og skoler.

Nu kan De få de verdenskendte
RONSON
LIGHTERS

i Danmark på udførsel. Mange smukke modeller for enhver smag.
Se kataloget hos Deres skibshandler.
Den berømte nemme eenfingerbetjening:



TRIV-LAND
FLIP-SLUKKE

Ronson Products Inc., U. S. A. og London
Import: Mischou, Kbhvn. - C. 70 35

RONSON
WORLD'S GREATEST LIGHTER

Minder fra

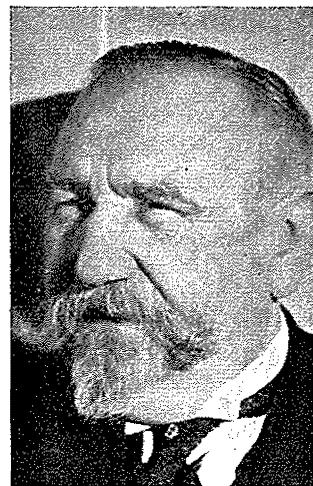
Sejlskibenes guldalder —

Fhv. kriminalassistent **Carl Nielsen** fortæller

RETTEN ER SAT“. I Rønne! I et af denne bys idylliske gamle huse, nærmere betegnet Klingegade 12, „Delinkventen“: den 75-årige fhv. kriminalassistent *Carl Nielsen, forhørsdommer og skriver* i een person: „Vikingen“s medarbejder, *bisidder*: husets frue, samt eneste vidne: *Kong Neptun*. Eftersom det må formodes ikke at være let at få indkaldt andre af „delinkventen“s skibskammerater, om de overhovedet er i live mere. Sagen drejer sig om et så interessant emne som kriminalassistentens tidligere liv som „*deep-water-sailor*“ i de store sejlskibe i slutningen af forrige århundrede og er rejst på det grundlag, at „delinkventen“ formodes at være den eneste danske, ja, måske verdens eneste politimand af højere charge, der begyndte sit arbejds-liv som ordinær sømand, vel at mærke i de gamle sejlskibe.

Af „*forhørs-protokollen*“s mange folio-sider ses for det første følgende data: Født i Korsør 1877. Forhuret med sejlskibe af forskellig nationalitet fra 1891 til 1900. Styrmands-eksamen 1. og 2. del på „*Københavns Navigationsskole*“ med efterfølgende hyrer om bord i dampskibe indtil 1905. Året efter ind i Orlogsværftets politi. Senere hen ansættelse i stats- og ordenspolitiet. Kriminalassistent i Rønne fra 1931 og til 1944, da et svigtende syn tvang ham til at søge sin afsked. Stifter af og formand for „*Marineforeningens Bornholms Afdeling*“.

Dernæst giver de følgende sider et for nutiden interessant indblik i en skibs-besætnings liv og kår for godt og vel et halvt hundrede år siden, alt i alt visende et stykke værdifuld søfarts-historie, god for nutidens søfarts-ungdom som for læseren i sofa-krogen at bruge til sammenligning med vor tids komfortable dampskibe, ja, endogså god for hr. Niensens jævnaldrende sø-kolleger at bruge til støtte for deres hukommelse. Med sans for detaillien skildrer han endvidere psyken hos datidens unge mand, der ville til søs, forhutlede „*beachcombers*“, brutaliteten og råheden hos overmænd, *all right*'e skippere, rotteplagen om bord, begrænsningen af en skimmerat i havet, landgang i syd-amerikanske havnebyer, linje-dåben, en morder om bord, og meget andet, der alt i alt, hvis det var blevet skrevet ned kort efter oplevelsernes stedfinden, måtte kunne have afstedkommet en bogs fylde. Og — over det hele lader hr. *Carl Nielsen* dannebrog vaje i sit hjerte, aldrig et sekund forglemmende, at det var den danske, den skandinaviske sømands ære og dygtighed, han til „*every time*“ skulle være med til at hævde, det være sig i medgang eller modgang! Og glæden over danske skibe, over i det hele taget at have fået hyre, arbejdsglæden anno 1891, lyser desuden frem i hans beretning om hans første rejse, fra hvilken han med kyndighed som nogen fuldbefaren også beretter om



Carl Nielsen

Ved
CARL
ØSTEN

sætning eller bjergning af sejlene — en forhåbentlig kærkommen repetition for alle gamle sø-ulke! Men denne unge mands første rejse var nær blevet hans sidste også.

I. Indtryk fra min første rejse i 1891

Efter at være konfirmeret en marts-dag i 1891 i min fødeby, Korsør, rejste jeg få dage efter til Svendborg for at søge min første hyre. Det var nemlig skik og brug dengang, at næsten enhver ung mand, der ville til søs, tog til denne by, fordi den havde en betydelig sejlskibs-flåde. Hvem blandt ældre søfolk husker således ikke disse flotte Svendborg-skonerter, såvel to- som tre-mastede, med den flotte linje? Og ligeså hvilken fryd det var for øjet at se disse fartøjer ligge på søen i en storm? Således erindrer jeg den glæde og stolthed, hvormed jeg, da jeg flere år senere forhuret med et stort sejlskib passerede Kanalen for hjemgående, beundrede den tremastede „*Turiner*“, som underdrejet lå og nejede ikke langt fra os. Aldrig har jeg glemt dette møde med en landsmand efter mit lange fravær. Og da turineren lod dannebrog, mit eget lands farver, gå til tops som en hilsen til os, der blev besvaret med mit skibs sort-hvid-røde, de tyske, svulmede mit unge hjerte af stolthed.

I Svendborg tog jeg ind hos *Jomfru Simonsen* på *Gåsetorvet* for afventning af en hyre. Der gik ikke mange dage, før jeg havde fået en med briggen „*Aurora*“. Stolt som en svane og næsten svimmel af glæde var jeg over at komme ud med et så stort skib, der endog havde ræer på begge master. Tilmeld havde jeg vist nok lov til at være lidt vigtig af mit held, for i sammenligning med de andre hyre-søgende drenge, der var ikke så lidt misundelige på mig, kunne jeg både styre og få to ender til at hænge sammen. Det havde jeg lært af min far, der selv som gammel sømand vidste, hvad en dreng skulle kunne, når han kom til søs, og det bevirkede, at jeg allerede på min første rejse kunne mønstre ud som jungmand.

Det kom også til at gå udmærket for mig om bord i mit arbejde med at være med til at slå sejl under, efterse såvel rorgrejser som stående og løbende gods samt indtage proviant. Blandt denne kunne der dengang være et eller andet, om hvilket det i en annonce

eller på et reklameskilt havde heddet: „Rest — billig til salg, god til skibsbrug“ eller lignende. I så tilfælde havde man lov til at have en mistanke om, at kvaliteten ikke var første klasses — ja, mange gange heller ikke anden!

Vi skulle afgå i ballast til Norge. I den, som bestod af rødt ler, lagdes øltønder, kød- og flasketønder m. m., for at disse ting ikke i eventuelt hårdt vejr skulle ramle rundt mellem hverandre. Så oprandt endelig dagen for afsejlingen, og så snart det var lyst, sattes sejlene, hvorefter vi for en frisk SV stod ud gennem Svendborg Sund. Op gennem Storebælt og videre frem var det med bramsejl i top, hvilket var noget for en drengesjæl at være med til, ovenikøbet fra første dag af. Men da vinden, efter at vi havde passeret Samsø, tog til, måtte vi bjerge bramsejlene. Om aftenen ankrede vi op. På hvilket sted og hvorfor, ved jeg ikke. Næste morgen var det blevet storm, så at vi måtte sætte begge ankre for at holde os fast.

Styrmanden, som var en ældre mand, og på hvis vagt jeg var, bad mig denne dag om at lave en øjesplejsning. Jeg må have lavet denne til hans tilfredshed, for efter den tid måtte jeg altid hjælpe ham, når der skulle laves et eller andet sømandsarbejde. Og jeg havde vel også lov til at føle mig stolt, da kaptajnen et par dage efter lod sig forlyde overfor styrmanden med, at jeg var dennes „højre hånd“.

I hele tre dage varede stormen ved. Efter dens floyning var der dog så megen vind tilbage, at skuden hængte godt over for mærssejlene alene. Kommet ud i Skagerak mødte der os syn, som jeg aldrig glemmer — nemlig virkningerne efter den hårde storm. Hist kom et ruftag drivende, her et helt skibsruf, andetsteds splintrede joller og så en tremastet skude, der forladt af mandskabet flød på sin last af træ. Hele dens ene side var revet op, og master og rig totalt gået over bord. Den lå altså farlig for sejladserne, som det hedder. Hvor det stak i mit unge hjerte at se al denne søens elendighed, navnlig da jeg derpå så to lig i bøje komme drivende! Og det undrede mig jo noget, at der slet ikke fra vor side blev gjort noget for at bjerge dem. — Efter at vinden havde frisket op ad dagen, bjergede vi begge overmærssejl samt stak reb i fokken, men inden det blev mørkt, måtte både fok og fore-undermærssejl også bjerges, så at vi med kun store undermærssejl, stagsejl og spidsbrigsejl drejede til for natten. Vi fik så en rigtig storm igen, men af NV, hvilket fik skuden til at arbejde så hårdt, at vi hen på morgenstunden måtte tage både undermærssejl og stagsejlet fra, hvorefter vi kun lå for spidsbrigsejlet alene. — Se, alle disse sejl-manøvrer og det skiftende vejr det var noget for en dreng at øve sig på! Og uden om os røg vandet som aske, men som ballastet tog „Aurora“ ikke meget vand over.

Under vagt parkerede vi i læ af ruffet, som lå agten for stormasten og op til halvdækket. Så en formiddag, da matrosen og jeg sidder i læ af ruffet og fortæller hinanden historier, tager skuden en vældig overhaling, hvorved kabeltovet, der havde sin plads på taget af ruffet, falder ned i hovedet på os, ja, faktisk begraver os fuldstændigt på grund af den ringe plads, som var mellem ruffet og skibssiden. Det var en værre „rebus“ at hitte ud af, dog allerværst for matrosen, som var blevet ramt af den store kovs, der bibragte ham et ordentligt hul i hovedet. Det varede et stykke tid, før

vi fik gjort os fri og kom ud på dækket, hvor bådsmanden kiggede noget forskrækket på os. Han havde godt nok set, at tovet rovsede, men troede ikke, at nogen opholdt sig der, hvor det faldt. Og så hårdt som vejret var, mente han, var der foreløbig ingen grund til at gøre noget for at bjerge det. I den stærke slingerage blev det et besværligt arbejde for kaptajnen at forbinde matrosens hoved, især da hans hår lå indfiltret i såret.

Næppe var kaptajnen færdig med at optræde som længe, før fore-undermærssejlet begyndte at sprænge sine sejsinger. Med styrmanden i spidsen — den eneste gang, jeg så ham forlade dækket — entrede vi fire mand op for at få det ind til råen igen. Først efter en times tid lykkedes det for os, fordi skuden hver gang, når vi havde fået sejlet ind til råen, slingrede luv over, så vi mistede holdet og måtte begynde forfra. Stadig tog stormen til i styrke for om aftenen at nå en orkans højde. Så sprang vinden om i SO, men uden mindskelse, og uden at have styr på skuden begyndte vi at drive stærkt nordefter. Dernæst opdagede styrmanden til sin og alles forfærdelse, at der ved pejling af pumperne fandtes dobbelt så meget vand i dem end normalt. Skuden måtte altså i den stærke sø have arbejdet sig læk. Straks gav vi os til at pumpe af alle kræfter, men selv om vi pumpede dobbelt så længe, end sædvanen var, kunne vi ikke få dem læns. Samtidig lød der nogle usædvanlige bump nede i lasten. Da vi havde fået såvel presenninger som luger af, viste det sig, at det var de forskellige tønder, der flød rundt i den vælling, som vandet efter at være trængt gennem garneringen havde lavet i forbindelse med leret. Så hver gang, skibet tog en overhaling, bumpede disse tønder altså imod garneringen. Det begyndte nu ærligt talt at se noget sort ud for os, for lænse kunne vi ikke, sandspore var tilstoppet og udsigt til at sætte sejl under orkanen syntes ikke ret stor.

Nå, men så snart kaptajnen havde fået at vide, hvordan det stod til, kom der fart i sagerne. For han var jo ganske klar over, at hvis vi ikke nåede land inden ret længe, var vi prisgivet til at gå ned med skuden. Derfor lod han omgående hejse forestagejlet for at få skuden af vinden, hvorefter vi den nøgne rig lænsede en times tid. Da det så imidlertid kneb med at holde agterenden over søen, sattes også fore-undermærssejl. Nogen tid efter begyndte vinden imidlertid at hale sig mere sydlig, så det bare var at holde af for den og få søen ret agter ind.

De mange døgn hårde vejr i forbindelse med, at vi sejlede for livet, var skyld i, at hverken kaptajn eller styrmand havde haft tid til at tage observationer, så vi vidste faktisk ikke, hvor vi var, tilmed da bestikket ikke kunne blive videre sikkert efter vor megen driven-om. Stadigt arbejdede vi støt og energisk ved pumperne, men uden større resultat, hvorved forholdene i lastrummet forværrede sig mere og mere. Så da nu ingen chance for at nå land hurtigst muligt måtte forspildes, lod kaptajnen, omend med fare for at kuldsejle, sætte store-undermærssejl og rebet overmærssejl til de øvrige. „Aurora“ kom herved til at skyde så stor en fart som ingsinde i den tid, jeg var med hende.

Da det i de tider ikke var ualmindeligt, at en eller anden lods lå på lur efter en tjans, afbrændte vi med mellemrum blus for at påkalde hans hjælp. Og da vi formodede, om vort bestik var nogenlunde rigtigt, at

vi var på kurs mod Porsgrund, rejsens mål, samt at vi ikke kunne være så langt borte fra kysten, skulle muligheden for lods ikke være helt fjern. Det viste sig da også, men først efter, at natten næsten var forløbet, at vort blus-signal blev besvaret forude. Og det var heldigvis fra en lods, så vi, da vi var kommet i nærheden af ham. Men eftersom søen stadig var høj, og eftersom ballasten havde smidt sig ud i læ side, turde kaptajnen ikke dreje til for at få ham om bord. Kaptajnen lod i stedet sejlene give op, så at vi lænsede for den nøgne rig, hvilket bevirkede, at det varede længe, før lods båden kunne komme så tæt op under os, at vi kom på prajehold af hinanden. Lods'en kunne heldigvis på kaptajnens spørgsmål om position svare ham, at vi var på kurs mod Porsgrund, hvad vi selvfølgelig blev glade for at høre. Det var desværre umuligt for lods båden at kunne klappe langs vor side grundet på det hårde vejr, som det stadig var. — Vi må jo huske på, at *lods båden var en sejl båd uden motor — som overalt dengang!* — Lods måtte vi imidlertid have for enhver pris. Og vi fik ham også om bord! På hvad måde, vil man måske spørge? Ved Hjælp af en line, som kastedes over til hans båd, og som han fastgjorde om livet. Efter at have brølet „*Hal ind!*“, sprang han i søen, hvorefter vi halende til af alle kræfter fik ham velbeholdent inden for siden. Han var selvfølgelig våd som en druknet mus, men foreløbig var der ikke tid til tøj-skiftning. Det meste af en times tid gik der, inden han nåede så vidt, på grund af de anvisninger, han skulle give os, ligesom han måtte have en forklaring på, hvordan det egentlig stod til med stakkels „*Aurora*“ og hendes ballast. Men alene det, at han var kommet om bord hos os, var en stor lettelse for os alle. For først nu kunne vi føle os temmelig trygge med hensyn til at nå levende i land.

Hen på formiddagen begyndte vinden at flove, hvorved der måtte flere sejl til, herunder også storebramsejl, hvilket da blev sat med en vis fart! Det gjaldt dog stadig om at holde lige plat, for at skuden ikke skulle smide sig over med fare for at blive liggende.

Ved 14-tiden fik vi landkending, og et par timers tid efter nåede vi ind i smult vande i ly af kystens høje fjelde. Snart var sejlene gjort fast, så at „*Aurora*“ nu for anker lå støt og stille på det sted uden for Porsgrund, hvor hendes ballast skulle losses. Siden afgang fra Svendborg var der da gået 13 dage, en altfor lang tid om den smule vej. Og et mere beskidt lastrum end det, vi nu skulle losse, har jeg aldrig set! Selv oppe under dækket hang leret i store klatter. Der gik

ligefrem et par dage med rengøring, efter at ballasten var udlosset.

Da der så ankomstdagen endelig var blevet udskjening, og vi i fred og ro sad og nød vor aftensmad, blev lodser i almindelighed det hoved-emne, vi drøftede, ligesom vi var rørende enige om, at den norske lods — vor frelse, der lige havde taget os ind, var den raskeste af alverdens lodser. Det var iøvrigt første gang, at jeg hørte tale om de norske lodseres mod og djærvhed, hvorfor denne lods, der med linen om livet så rask var sprunget i den hårde sø, hos mig blev årsagen til den respekt, jeg sidenhen nærede for det djærve, norske folk. Efter endt skafning, da „*snadderne*“ var kommet frem, skulle vi synge, og hvad sang blev mere selvfølgelig end denne „*De norske lodser ere raske svende* —“. Den er vist næppe blevet sunget mere kraftigt og fuldtone end just denne aften af „*Aurora*“'s besætning. Glæden over at være nået helskindet i land skulle jo have udslag på en eller anden måde, og så fik den det just gennem denne sang.

8 dage efter var ballasten udlosset og vi klar til at indtage den last af træ, som vi skulle føre til Grimsby. Nye vidder på de store have lå altså åbne for mig. Men den nys afsluttede rejse, min første, havde givet mig lærdom og hærkning, havde gjort mig fortrolig med søen i den grad, at andre unge mænd har måttet sejle mange år for at komme til at opleve det samme, om de overhovedet nogensinde kom til det. Og så havde jeg ikke en eneste gang følt mindste tilløb til søsyge-fornemmelser. Alene det har man jo lov til at være en smule stolt af — eller havde, rettere sagt!“

Fortsættes i næste nr.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn
Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,
legatmidler o. l.
Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
G. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

Har De læst Sejl og Motor?

A. P. MØLLER

KONGENS NYTORV 8

KJØBENHAVN K.



REDERI

BEFRAGTNING

KLARERING

DAMPSKIBS-
EXPEDITION



Køb og Salg af

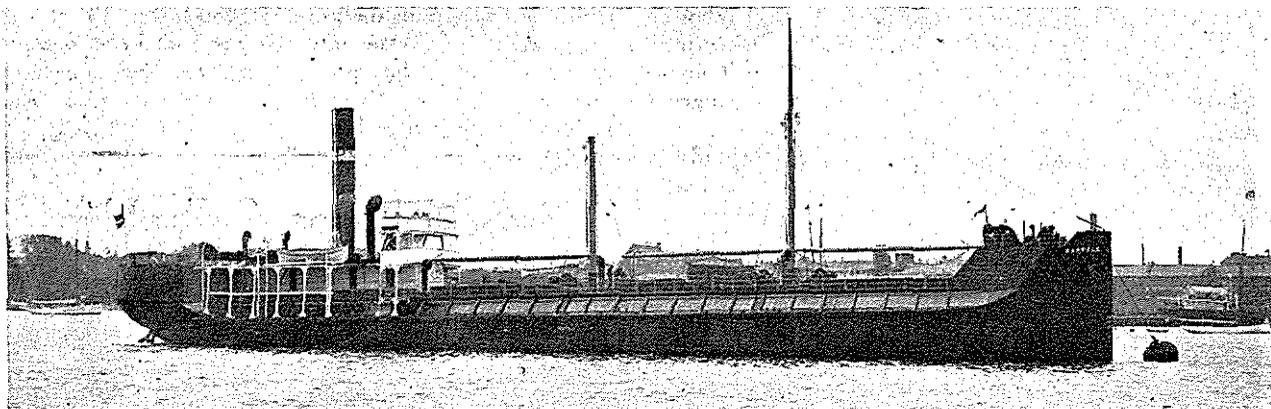
SKIBE

SKIBSBYGNING

Tlf. Central **514.**

Statstlf. **33.**

Telegr. Adr.: **Mersk.**



Cementskibet „Bartels“. Billedet er udlånt af Højgaard & Schultz.

Glimt fra Danmarks søfartshistorie XVI.

„Bartels“ - Europas største beton-skib

VERDENS første beton-byggede fartøj var en ro-båd, som i 1889 blev forevist på verdensudstillingen i Paris. Båden vakte en vis opsigt, men havde for de fleste kun kuriositetens interesse. Først i 1910—11 begyndte den norske skibsingeniør Nic. K. Fougner at interessere sig for beton-skibe. Iøvrigt blev Norge takket være Fougner foregangs-landet på beton-skibets område. Man byggede her verdens første søgående beton-skib, verdens første fyrskib udført i beton samt den første beton-isbryder, beton-bugserbåd og beton-flydedok.

Skønt man i Danmark ikke havde større tiltro til den nye bygge-metode, byggedes der enkelte beton-skibe. Danmark havde oven i købet æren af at bygge det første beton-skib med dampmaskine. Dette skib, der hed „Bartels“, var iøvrigt det største beton-skib, der endnu er bygget i Europa.

Under den første verdenskrig var der stor tonnagemangel, og det var denne kendsgerning, der hjalp de beton-byggede skibe frem. Kontrakten om levering af „Bartels“ blev sluttet allerede i oktober 1918, men først den 30. januar 1920 var man i stand til at „sø-sætte“ det usædvanlige skib. „Søsætningen“ gik for sig på den måde, at man lukkede vandet ind i den dok, hvori skibet var bygget. Andre steder — f. eks. i Tyskland og i Norge — søsatte man til tider beton-skibene med kølen i vejret.

„Bartels“, der var opkaldt efter den allerede dengang afdøde ingeniør Bartels, en af beton-skibets pionerer, var bestilt af dampskibs-selskabet „Patria“. Det byggedes på Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværfts søndre afdeling. Selve skroget byggedes af A/S „Cyklone“, mens skibsværftet tog sig af indretningen og installationen af maskineriet. „Bartels“ havde et displacement af 3300 tons og lastede 1800 tons. Længden mellem perpendikulærerne var 231 fod. Beton-pladerne i skibsbunden og skibets sider var 9 cm tykke. Man bestræbte sig på at gøre skrogets vægt så minimal som muligt. Alligevel blev vægten ca. 50 procent større end vægten af et tilsvarende stålskrog. Kulforbruget var

trods dette kun ca. 10 procent større end for et jern-skib.

Kollisionsskottet var af beton, mens maskinskottet var af jern. Skroget var bestrøget med almindelig tjære og krævede således mindre vedligeholdelses-udgifter end et stålskrog. Apterungen svarede fuldt ud til datidens krav. Officers-beboelsen var anbragt agter, mens mandskabet holdt til under bakken. Skibet var bygget som et turretedeck-skib og var forsynet med dobbeltbund.

Prøveturen fandt sted den 2. juni 1920 i overværelse af et stort opbud fra den danske presse. Maskinen, en 600 i.h.k. dampmaskine, gav „Bartels“ en fart af $8\frac{3}{4}$ knob. Det viste sig således, at hastigheden i forhold til et tilsvarende jernskib nedsattes med ca. 10 procent ved brugen af beton.

„Bartels“ blev bygget med kulfart fra England for øje. På sin første rejse til engelsk havn medførte skibet en last kartofler, men måtte returnere i ballast, da en kullast ikke kunne fremskaffes. Allerede på den første tur var beton-skibet iøvrigt udsat for et uheld. En bugser-båd rendte med fuld kraft ind i dets bagbords side, mens skibet lå ved kaj i Hull. En besigtigelses-mand erklærede, at „Bartels“ udmærket kunne sejle til dansk havn uden assistance. Ankomsten til København blev „Bartels“ underkastet et indgående eftersyn, hvorved det konstateredes, at påsejlingen havde været ret kraftig. Fenderlisten, der var forarbejdet af tykt tømmer, var således næsten knust og nogle vinkeljern bøjed. Selve cement-konstruktionen havde imidlertid ikke lidt større skade.

Efter en mindre reparation afgik „Bartels“ til Riga efter en ladning træ. Også på denne rejse var skibet udsat for uheld, idet det på tilbagevejen til Danmark gik på grund. Skruen blev beskadiget, men beton-skroget var helt ubeskadiget.

„Bartels“ var udsat for flere uheld. Bl. a. gik skibet den 22. juli 1920 på grund ved Ymuiden i en svær dønning. Det stødte hårdt mod grunden og fik lidt slagside. Det klarede sig imidlertid fri dels ved egen

hjælp, dels ved assistance fra to bugserbåde, i løbet af to timer. Efter en undersøgelse i Amsterdam sejlede skibet til Helsingør, hvor det kom i dok. Man konstaterede, at skroget påny ikke havde lidt den ringeste skade.

De mange uheld, som „Bartels“ slap forholdsvis godt fra, viste, at beton-skrog er meget solide. Skete der endelig lidt skade på et sådant skibsskrog, udbedrede man den ved at kline noget cement i revnerne. Trods denne store fordel og de små vedligeholdelsesudgifter blev beton-skibene ikke nogen stor succes. Rederne hævdede med rette, at sådanne skibe var for dyre at bygge, at de lastede for lidt og sejlede dårligt.

Under den sidste krig blev bygningen af beton-skibe imidlertid atter aktuel på grund af vanskelighederne med at skaffe stål. Både i England og U. S. A. byggedes store fartøjer af beton. Byggemetoden havde og har jo den fordel under en tid, hvor der er stor mangel på skibsværfts-arbejdere, at folk, der er vant til beton-arbejder, men uerfarne i skibsbygning, kan sættes ind i produktionen.

Mens tyskerne var i Norge, opfordrede de ingeniør Fougner til atter at beskæftige sig med bygningen af beton-skibe til hjælp for den tyske krigsførelse. Fougner betakkede sig imidlertid for et sådant samarbejde og sendte i stedet ad illegal vej tegninger og byggebeskrivelser til England.

For at vende tilbage til „Bartels“ skal det nævnes, at fartøjet, efter at have fået pillet maskineriet ud, solg-lave fragter — blev taget ud af farten. Det fortælles, at fartøjet, efter at have fået pillet maskineriet ud, solgtes til Sverige, hvor det kom til at fungere som logi-

skib for „samfundshjælpere“ i Stockholm. På et vist tidspunkt var tyskerne interesserede i at købe skroget og bød en meget høj pris for det, men om „Bartels“ endte sin karriere i Sverige eller Tyskland, vides desværre ikke med sikkerhed. —*wig.*

Søfolkene og fodbolden

Der er god gang i skibsidrætten, og særlig interesse har søfolkene vist fodboldsporten. Til den skandinaviske verdensserie var der den 10. maj i år modtaget 260 anmeldelser, nemlig 144 norske, 63 svenske og 53 danske. Den nævnte dato var der spillet ialt 85 anerkendte kampe. En af de mest energiske skibsidrætsklubber inden for turneringen er det norske skib „Christen Smith“, der har spillet 6 kampe og vundet de 5. Desuden har skibet spillet en uafgjort kamp og har scoret 24 mål mod 4. Det svenske skib „Antarctic Ocean“ har kun set modstanderne score een gang og har selv i sine 4 kampe, som det alle har vundet, lavet 40 mål.

De danske skibe er dog ikke uden chancer. F. eks. har „Ivar“ og „Bella Dan“, der hver kun har haft to kampe, vundet dem begge.

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.

Aldrig mere sorte og møre Sejl og Presenninger!

Epokegørende Nyhed for Sejlsport og Skibsfart!!!

Det nye amerikanske Desinfektionsmiddel

GERMIDIN „V“

(en heterocyclisk kvarternær Ammoniumforbindelse)

dræber de Mikroorganismer, der ødelægger Sejlene og Presenningerne, og giver dem derved en betydelig forøget Holdbarhed.

Skimmel, Mug og Jordslaaethed hindres ved Behandling med Germidin.

Behandlingen med Germidin er holdbar, da dette nye Middel er „substantivt“ overfor Tekstilerne og knyttes saa fast til Taverne, at Kontakten med Saltvandet ikke fjerner Virkningen over en længere Periode.

Det er saa let og det er billigt:

Sejlene gennemvædes f. Eks. ved Sprøjtning paa begge Sider, med en Germidin-Opløsning (2 Spiseskefuld, 30 ml., Germidin til 10 Liter Vand) og tørres. Behandlingen gentages hver 4. Uge, og særlig maa Germidin-Behandlingens huskes, naar Sæsonen er forbi, da man derved undgaar, at Sejlene bliver grimme og jordslaaede i Løbet af Vinteren.

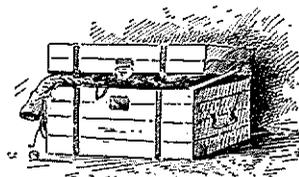
Faas gennem Skibsprovianteringshandlere, Materialhandlere, Købmænd og Apoteker

A/S **BIONOVA**

KØBMAGERGADE 67 . KØBENHAVN K . TELEFON PALÆ 7230

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



„Sorte Sara“.

Som de fleste af vore læsere ved, camoufleredes minestyrgeren M. S. 1 som fiskekutter, da den den 29. august 1943 stak af til Sverige. Besætningen døbte spøgende deres skib for „Sorte Sara“. Fornylig har man givet alle de af marinens fartøjer, som hidtil kun har haft numre, navne. M. S. 1 har beholdt sit „nom de guerre“ fra den bevægede augustdag og hedder altså nu officielt „Sorte Sara“.

En rekord.

„Dansk Fiskeritidende“ fortæller, at en norsk notfisker fra Tromsø i vinter har fanget 390.000 kg fisk på Lofothavet. Den gamle rekord var på 370.000 kg. Hvor stor er mon verdensrekorden for en enkelt fiskers fangst gennem en sæson?

Agterskib sejler 200 sømil alene.

Et svensk motorskib ved navn „Christer Salen“ har i foråret været ude for en mærkelig hændelse. 200 sømil ud for Yokohama brækkede forskibet i hårdt vejr af foran for broen. Agterskibet, hvori maskinen befandt sig, holdt sig i modsætning til forskibet flydende og sejlede ved egen hjælp til Yokohama. Farten var kun 3 knob — men alligevel!

„Tang i skruen“.

En læser har på „slopkisten“s opfordring om at indsende eksempler på sø-slang meddelt, at en sømand, hvis han skulle komme en kende påvirket om bord, „har tang i skruen“. Fra Norge stammer udtrykket „svisesuppe“, der bruges om piskning med skibssergentens „sviske“ (tamp). Når man nød den forhadte „suppe“, fik man „tampolje“ eller „gjorde bekjentskap med repslugerens datter“. Man kaldte det også nu og da „å ri på burrika“ (at ride æslet). „Burrik“ var betegnelsen på et æsel og på en skibskanon. Fra Norge har jeg også hørt udtrykket „Kristi matrosdag“. Det lyder jo meget højtideligt, men er — eller rettere var — såmænd betegnelsen på den dag i ugen, hvor 2. styrmanden vejede proviant ud. Kender nogle af læserne mon sidstnævnte udtryk fra danske skibe?

Alting stiger.

I april 1949 planlagde man i Amerika at bygge et 60.000 tons hangarskib. Omkostningerne til materialer, lønninger o.s.v. blev dengang anslået til 189.000 dollars. I dag vil prisen sikkert ligge på omkring 235.000 dollars, mens den i 1948 kun ville have været noget over det halve.

Havets rigdomme.

Norske fiskere fangede i 1950 ialt 1.240.000 tons fisk, hvis førstehåndsværdi var ca. 330 millioner norske kroner. Der eks-

porteredes for mere end 560 millioner kroner, hvoraf de 140 millioner indkom ved eksport af fiskekonserves. Der eksporteredes mere end 35.500 tons fiskekonserves. U. S. A. købte ca. en trediedel af denne enorme konservesmængde.

Ud af „mølposerne“.

Siden maj 1950 er ca. 550 amerikanske handelsskibe blevet indsat i fart påny efter i nogle år at have tilhørt „the mothball fleet“.

Store forhold.

På Cunard Steam-Ship Company's generalforsamling fornylig oplystes det, at linien i løbet af de sidste fire år har betalt 15 millioner £ eller ca. 300 millioner kroner i skat.

„Storebælts Skræk“.

Ved en fejl opgav jeg „Storebælt“ som indehaveren af nævnte kælenavn i sidste nummer. Som rigtigt angivet af vindere og som vist på billedet, var navnet knyttet til „Sjælland“.

Nyt fra Bom.

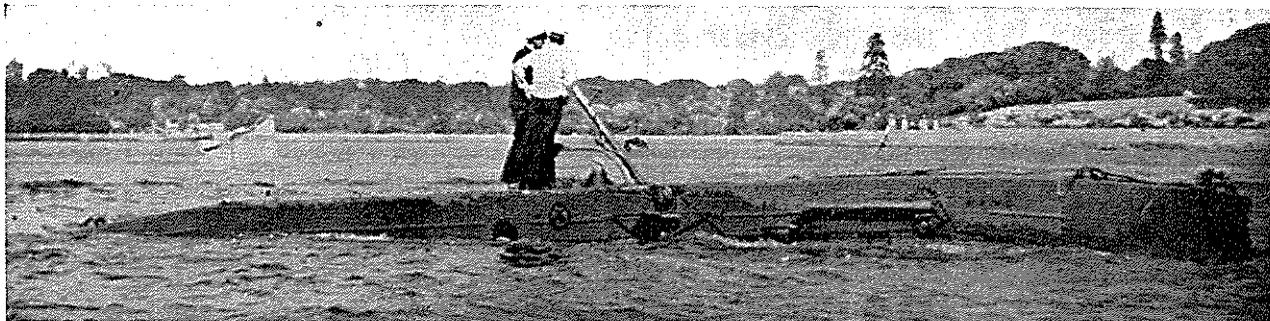
Magister Bom, der jo er grossist i slangord, har netop fået en sending „varer“ ind ad døren fra en af sine mange leverandører på søen. Jeg bringer et par „vareprøver“: En „liverpooler“ er betegnelsen på en overfladisk gang vask, og en „rundbrænder“ er navnet på en højhalset, islandsk trøje. Det sidste ord leder tanken hen på vægen i et petroleumsapparat. Bom beder mig forhøre læserne, om de kan godkende disse udtryk.

„Island Buss“.

De rigtige svar i forrige nummers konkurrence var: 1. Vengeancegrund ligger i Storebælt N.O. for Langeland. 2. F. eks.: Holst Banke, Meyersgrund, Sneedorffs Grund, Bjelkes Flak, Gyldenløves Flak og Kriegers Flak. 3. „Island Buss“ er et sted på Atlanten, hvor en fortidsby efter et gammelt sagn siges at være sunket i havet. Gamle sejskibs-sømænd passerede nødig stedet. De hævdede af og til at kunne høre byens kirkeklokke ringe på havbunden. — Bogpræmien vandtes af hr. Chr. Andersen, Horsensgade, København Ø.

Der bygges atter dværg-u-både.

Under den sidste verdenskrig anvendte flere af de krigsførende lande dværg-u-både. Et par af disse var med til at sænke „Tirpitz“ og en japansk krydser i Singapore. Nu bygges der påny „midget-sub“ i England. De har hver plads til en besætning på 3—5 mand, hvoraf hovedparten er officerer. De små u-både er særlig egnede til sabotagehandlinger og medfører hver en „frømand“. En båd som den her afbildede har bøjeligt periskop, er 16,5 meter lang, gør 6 knob under vandet og har to motorer, hvoraf benzintmotoren er på 42 hk og den elektriske motor på 30 hk.



En dværg-ubåd ved Australiens kyst.



C.K. HANSEN

Grundlagt 1854

SKIBSREDER & MÆGLER

Befragtning . Klarering og Løsningstilsyn
Assurance . Havari- og Linieagentur
Spedition og Grænseekspektion
Internationale Transporter
Skib Bane . Bil . Luft

Repræsentanter i alle Provinsbyer

*

Korresponderende Reder

DANNEBROG

35, AMALIEGADE . KØBENHAVN K.
TELEFON: CENTRAL 72 (13 LINIER) . RIGS 13 (2 LINIER)
TELEGRAM ADRESSE "HANSEN" . FJERNSKRIVER NR. 2350



1/5 Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

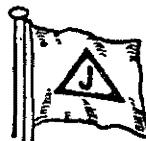
★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

L. R. SCHMITH & CO.
REDERI OG BEFRAGTNING

★

AMALIEGADE 33
TELF. CENTRAL 4212 & 4248
TELEGRAMADRESSE: STEAMPACIFIC
FJERNSKRIVER No. 2384



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

C. CLAUSEN



REDERI

DAMPSKIBSSELSKABET

HETLAND

AMALIEGADE 33

TLF. 13.041 - 13.092

„SKYHØJE SØER“

Hvor kæmpebølger mødes

Af kaptajn R. Barry O'Brien

EFTER så godt som enhver rigtig storm på Atlanten læser man i aviserne, at ruteskibene forcerede „skyhøje søer“ eller bølger høje som bjerge. Dette lyder vel nok imponerende og giver fantasien frit spillerum. Men man får ingen rigtig ide om, hvordan disse søer tog sig ud. Et højere bjerg eller fjeld kan jo være 6-700 meter højt og mere, og et skib, som kom ud for en sådan sø, ville absolut blive vrage, og der ville ikke blive nogen tilbage til at fortælle om oplevelsen.

Den værste storm, man kan tænke sig på Atlanten, kan ganske simpelt ikke skabe bølger på mere end ca. 25 meters højde fra bunden af bølgedalen til toppen. Nu lyder 25 meter måske ikke af så meget, men kast et blik på en bygning eller en fabrikksskorsten af denne højde, så vil De få et indtryk af, hvordan en 25 meter høj sø vil tage sig ud fra et lille, dybt lastet fartøj, som dykker ind i den.

Under en storm på Atlanten syd for Island i foråret 1945 kom slagskibet „King George V“ ud for en sø, som tog en godt fastgjort, større motorbåd med sig og kastede den ned på katapultdækket, hev redningsbådene på bådedækket 10 meter over vandlinjen los og forårsagede oversvømmelse i et af motorrummene.

Under samme storm blev krydseren „Sheffield“ befriet for taget på en af sine 20 cm kanoner, da en vældig sø ramlede imod det. En omtrentlig beregning af de nævnte bølgers højde viste, at man nåede op til 15-15 meter høje og 180-200 meter lange søer.

Under en rejse til New York i foråret 1947 mødte Cunard White Star Linien's passagerskib „Queen Elizabeth“ en af de værste storme, der har raset i 20 år, og måtte kæmpe med 27 meter høje bølger, som nu og da tvang skibet til at mindske farten til 4 knob. Skibet kom til New York med 25 timers forsinkelse.

I oktober 1932 tjenstgjorde jeg som styrmand

på 56.000-tonneren „Majestic“. Ude i Atlanten fik vi en 25 meter høj sø over os, hvis top brød ind mod kommandobroen — 27 meter over vandspejlet. Den sønderslog en hel del vinduer og kastede føreren, commodore E. L. Trant, omkuld. Fartøjets position var netop da 200 sømil vest om Scilly-øerne, og det gik for nedsat fart gennem en sydvestlig storm. Commodore Trant blev svært medtaget af omkringflyvende glasskår, og skibslægen, doktor Woods, måtte sy ni sting i hans isse.

Den 29. december 1922 gik „Majestic“ over Atlanten i østlig retning og fik ordentlig fart på af en orkanlignende nordvestlig storm. En sø, der bedømtes til at være 27 meter høj, tørnede mod agterskibet. Denne højde anses for at være den største, der er målt for en bølge på Nordatlanten.

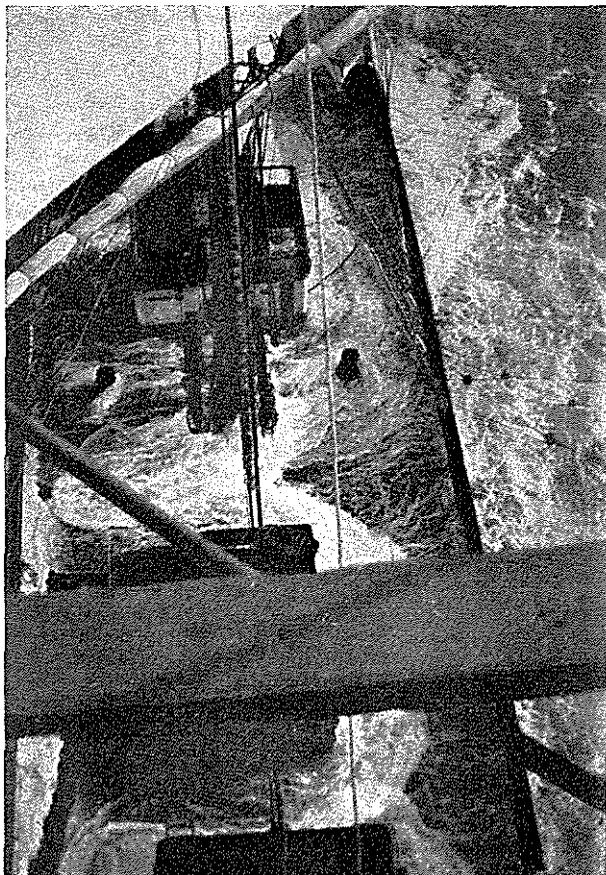
Nogle år efter første verdenskrig var det nærved, at s/s „Rheinland“, som tilhørte Red Star Linien, forliste. Fartøjet måtte tage imod en jættesø på næsten 25 meter. Hver eneste redningsbåd blev skyllet bort, en mand kastedes over bord, og flere andre, der-

blandt de vagthavende styrmand, blev hårdt sårede eller brækkede arme og ben. Kaptajn Randall, der var fører, rapporterede, at man i nogle minutter kun kunne se skorstenen og masterne:

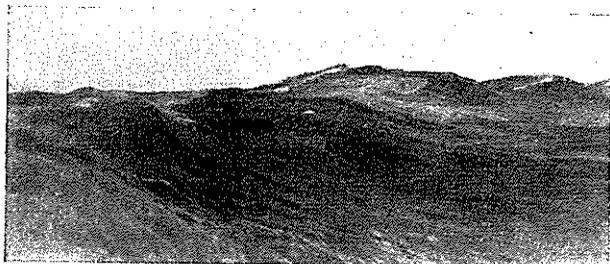
Unaturligt høje søer, som når en højde af 25 meter eller mere, er meget sjældne selv under de værste storme. Sædvanligvis opstår de ved, at et par søer tårner sig op på hinanden efter at være mødtes fra forskellige retninger.

Gamle søfolk fra sejlskibenes tid plejede at sige, at under en hård storm var to eller i det mindste en ud af fem med sikkerhed sådan en kæmpe. De holdt fast ved den tro, men uden nærmere at kunne forklare grunden til deres opfattelse. Nu og da kunne de faktisk have ret.

Befandt man sig om bord på et dybt lastet sejlskib, som gjorde god



Et sejlskib i Atlantens færvang.



Hårdt vejr i Nordatlanten.

fart, var det naturligvis yderst svært at beregne den nøjagtige højde på en sø under en storm, for skibets bevægelser måtte jo blive meget heftige. Dette var årsagen til, at så få sejlskibs-skipperne var i stand til at bedømme højden på de store søer, de kom ud for.

Den 4-mastede bark „Lorch Torridan“, som i 1882 var på hjemrejse fra Calcutta — det var forresten dens første rejse — kom ud for en vældig sø ud for Kap det gode Håb. Skibet lagdes bi for styrbord halse med rebene undertopsejl, og da føreren, kaptajn Pinner, forklarede, at han agtede at gå over stag, bad førstestyrmanden om at måtte lade sætte forsejlet, inden manøvren udførtes.

Det ville kaptajn Pinner ikke gå med til, og da barken gik over stag — alt for langsomt — brød en enorm sø ind over den. En del af de ombordværende forklarede bagefter, at søen måtte have været mindst 55 meter høj. Den kastede skipperen, 2. styrmand, rorgænger, sejlmager og en skibsdreng over bord. Fartøjet klarede sig dog, og førstestyrmand, hvis råd ikke fulgtes, førte det hjem til Glasgow.

Et andet fartøj, som måtte døje vældige søer på de sydlige breddegrader, var barken „Rosina“. På rejse østover i året 1881 væltede en veritabel mur af vand over det. Alle mand var netop på dækket for at rebe sejl, og alle som een skylledes over bord og druknede undtagen en, som lå syg i sin køje. Han reddedes af en passerende damper den næste dag.

Når det gælder bølgenes højde, er der ikke stor forskel mellem Nordatlanten og den sydlige halvkugles stormblæste latituder. Derimod er længden på søerne betydeligt større i sidstnævnte farvande. Bølgerne i den sydlige del af det Indiske Ocean og Stillehavet, som ikke møder hindringer tusinder af miles, men styrter fremad uophørligt, kan tit have en længde af over 500 meter under en hård storm. Den længste sø, der er målt i disse farvande, var fra top til top 800 meter lang.

Under usædvanligt hårde storme kan søer i Nordatlanten nå en længde af fra 160 til 200 meter, men sædvanligvis er de ikke mere end 100 meter lange. Skønt de således er kortere end bølgerne på den sydlige halvkugle, er de som oftest meget krabbere, eftersom de har samme højde. Derfor er de også tit farligere at møde.

Kæmpesøernes hastighed er meget vigtig at få fastslået for en navigator, der fører et skib, især hvis han er om bord på en lille, dybt lastet trampdamper. Disse bølger har næsten halvdelen af den hastighed, som vinden beregnes at blæse med. I en storm på 60 sømil i timen kan søerne derfor gøre en fart af 50 sømil i timen. Ofte kommer man ud for disse hastig-

heder i de vidtstrakte oceaner mellem Kap det gode Håb og Australien og mellem New Zealand og Kap Horn.

På grundt vand som f. eks. ved Ildlandets kyst kan sådanne bølger tårne sig op over hinanden og derfor blive skæbnesvangre for fartøjer langs kysten i læ.

Når man måler søernes længde, anvender man et udtryk, som kaldes „bølgeperioden“. Det er den tid i sekunder, som en bølge — fra top til top — tager for at passere et fast punkt, f. eks. et fyr, et skib for anker eller et, som er drejet bi. Hvis det fartøj, fra hvilket målingen udføres, stævner ret mod bølgerne, bliver tiden mellem bølgetoppene, som passerer kommandobroen, naturligvis meget kortere, end når fartøjet har agterlig vind. Man må derfor også tage fartøjets egen fart med i beregningen. Bølgeperioden for den længste sø, der er målt — se oven for — var treogtyve sekunder.

Sædvanligvis måler man bølgenes længde ved hjælp af sekstanter. En brugbar og handig metode, som giver et temmelig nøjagtigt resultat, er at entre op i riggen og med blikket mod horisonten beregne, hvor mange grader, bølgetoppen når op, når fartøjet er i bølgedalen og oppe på toppen.

Vindens styrke og retning står i intimt forhold til bølgenes længde og højde, og man har konstrueret et antal formler for at få størrelsesforholdene frem. Resultatet er imidlertid ikke blevet helt tilfredsstillende, hvilket hovedsagelig skyldes, at søernes størrelse stort set også beror på det farvand, hvor de skabes.

Bølger, man møder i lodbare farvande, er sjældent så høje som på dybt vand, og jo grundere der er, jo mere mærkes dette.

Mange gange, når mit fartøj har nærmet sig den engelske kanal med en hård vestlig agterlig vind, har jeg lagt mærke til, at søerne, når de har passeret over 100 favne-linien, så småt aftager i størrelse — noget som beror på bølgedalens friktion mod den gradvis opadgående havbund. Denne aftagende virkning, som får bølgerne til at blive kortere og mere udjævnedede, forårsager tit, at søerne brydes voldsomt, hvilket gør dem kraftigere og farligere.

Mængder af kystfartøjer er gået tabt med mand og mus, når de har forsøgt at sejle rundt Longships i et sådant vejr. Bølgebjergenes toppe plejer sædvanligvis at bryde over Bishop Rocks fyr, som er nærved 50 meter højt.

I december 1907 forsøgte den amerikanske syvma-stede skonnert „Thomas W. Lawson“ at ride en kraftig sydvestlig storm af uden for Scilly-øerne. Skonnerten, der var den største af sin art, som nogensinde



Ud for Kap Horn.

er bygget — den målte 5.218 b.r.t. og 395 fod i længden — havde begge ankrene ud, men pludselig sled hun kættigerne, af og skylledes op på Hellweather-revet ved Annette Island, hvorved alle ombordværende på nær føreren og to af besætningen druknede.

For tre år siden væltede en jættesø over Southern Railways 2000 tons damper „Isle of Jersey“ ud for Casquet-øerne. Tre passagerer skylledes over bord, og 23 andre såredes. Denne bølge beregnedes at måle 20 meter, hvilket synes meget i de farvande. Men i enhver rigtig storm kan der komme nogle enkelte sådanne søer.

I november 1901, da det store russiske sejlskib „Ocean“ var på rejse fra Australien til Tyne med en last hvede, overraskedes det af en fantastisk stor sø uden for Flamborough Head i nordøstlig storm. Det var nær ved, at fartøjet forliste. Seks mand spuledes over bord, og en af lønningerne trykkedes ind. Kap-tajnen forklarede, at bølgen i det mindste var 15 meter høj.

Som oftest plejer bølgerne i Nordsøen eller i Kanalen — mellem Dover og Casquets — ikke at være højere end 5 til 7 meter, selv i den værste storm. Det farlige ved Nordsøens og Doversundets bølger er deres krabhed, og at de opstår så hurtigt. Farvandet ved Doggerbankerne og „the broad fourteens“ over til den hollandske kyst kan blive heksekedler i løbet af kort tid under en nordlig storm.

Udfor Irlands, ydre Hebridernes og Shetlandsøernes vestkyster har man opmålt søer på op til 7 meters

højde og 22 til 33 meters længde et par sømil fra land. Og dette kan man ikke forundres over, da disse bastioner ligger udsat for Nordatlantens fulde raseri.



„Dansk Somandsmission i fremmede Havne“s Lyngby afdeling, hvis formand er prinsesse *Caroline Mathilde*, fik stor succes ved sin i „Lottenborg“ afholdte bazar til fordel for vore søfolk derude. Den overværedes af dronning *Alexandrine*, som her er fotograferet ved sin svigerdatters side. C. Ø.

„NEPTUN“ REDNINGSVEST

Tilfredsstill kraverne i
„London Conventionen af Juli 1948“



„Neptun“ er en Java-kapok-redningsvest, der er både effektiv og billig. Kapokkens fordeling bevirker, at vestens bærer bliver tvunget bagover i vandet. Kraven udelukker, at næse og mund kommer under vand. Vesten yder således sikkerhed selv for en bevidstløs, og den er ikke farlig under udspring. „Neptun“ fremstilles også i størrelser for børn og kan iøvrigt tages på fra begge sider, ret eller vrang.

— en helt igennem dansk kvalitetsvest

LAURITZ ANDERSEN & CO.

Cort Adelersgade 10, København K.
Central 1501—6435



Hvor Tilfældet raader, er der ingen Sikkerhed

Det er ikke tilfældigt, om en **original** Ford reservedel passer eller ej. Den **skal** passe, og det gør den, for den er kontrolleret ved hjælp af Johannssons verdensberømte måleklodser, der måler indtil een milliontedel af en tomme.

Dette giver sikkerhed.



**PRÆCISION
OG KVALITET**

FORD MOTOR COMPANY A/S KØBENHAVN SV

Redningsveste, som yder den hidtil største sikkerhed

Gamle søfolk ynder ofte at komme med talemåder som denne, at „før havde man træskibe med jernmænd, men nu har man jernskibe med træmænd“. Skønt en del af søens romantik er gået fløjten, lever sømanden dog også i vore dage et farefuldt liv. De mange nye opfindelser har ikke alle medvirket til at gøre hans liv mindre risikabelt. Tværtimod.

Nationerne skændes indbyrdes om næsten alt muligt, men een ting er man næsten enige om, nemlig at bøde på den risiko, som vor forjagede hverdag har hibragt sømanden. På den sidste sikkerhedskonference i London vedtog man en mængde bestemmelser, der skulle styrke sikkerheden til søs. Bl. a. vedtog man også visse bestemmelser for de redningsmidler, der skal være om bord på ethvert handelsskib, derunder redningsvestene.

Der findes utallige typer redningsveste, hvoraf ikke alle opfylder de betingelser, der blev vedtaget på den nævnte konference. Såsnart konventionen er ratificeret, vil Direktoratet for Statens Skibstilsyn tage endelig stilling til de mange ansøgninger fra danske firmaer, som er indgået om godkendelse af redningsveste. Indtil den endelige afgørelse foreligger, har man midlertidigt godkendt seks forskellige fabrikata, der alle opfylder bestemmelserne, som bl. a. går ud på, at vestene i mindst 24 timer skal kunne holde et voksent menneske flydende. Endvidere skal de kunne holde hovedet på en bevidstløs oven vande.

Vi har henvendt os til det danske firma Lauritz Andersen & Co., der fremstiller redningsvesten „Neptun“. Hr. grosserer Birkedal fortæller:

„I princippet findes der kun to former for redningsveste, korkvesten og kapokvesten. Under krigen gik man i de krigsførende lande bort fra korkvesten til fordel for kapokvesten. Vor vest, der er den eneste danske kapokredningsvest, er helt igennem dansk arbejde. Den er blevet til på basis af erfaringerne fra den sidste verdenskrig, hvor kapokken reddede utallige mennesker fra døden.

„Neptun“-vesten er vendbar. Der er ikke noget, der hedder „for“ og „bag“ på den, og man kan faktisk ikke undgå at tage den rigtigt på. Indtil nu har vi trods nogen tilbageholdenhed fremstillet ca. 2500 veste. Disse kan alle holde en mand flydende i mere end de forlangte 24 timer og vender automatisk en bevidstløs om på ryggen, når han kommer i vandet. Vestene fremstilles af Java-kapok, hvilket materiale vi har store mængder liggende af.“

„Hvad adskiller dem fra korkvestene?“

„Korkvestene kræver ikke så stor omhu fra besætningens side som kapokvestene, der må opbevares tørt. Til gengæld er de sidstnævnte langt de billigste. En „Neptun“-vest koster kun 36 kroner. Desuden er vor vest meget let, idet den kun har en vægt af

1100 gram. Den kan næsten tages på i søvne, og man kan uden større risiko springe indtil 10 meter ned i vandet med den, medens korkvestene ofte kan slå i berøringen med vandspejlet. Iøvrigt kan det nævnes, at man uden større gene kan arbejde med vesten på, når situationen gør det nødvendigt.“

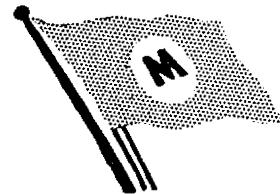
„Selv et barn kan iføre sig en sådan vest?“

„Ja, og forøvrigt vil vi fabrikere og har allerede fremstillet særlige veste til børn. Vestene kan også leveres i forskellige farvenuancer efter redernes ønsker, således at de nødstedte let kan observeres fra luften.“

„Har man nogle nyheder på trapperne?“

„Ja, vi er langt fremme med fremstillingen af en vest, hvortil anvendes et syntetisk fyldmateriale, der ikke er brændbart og er modstandsdygtigt over for syrer, olier, petroleum og selvfølgelig også saltvand. Vi arbejder også med fremstillingen af et nyt betræk, der vil få de samme egenskaber. Således vil vi være nået til en vest, som for en relativ lille sum yder søfolkene den hidtil største sikkerhed, når ulykken er indtrådt.“

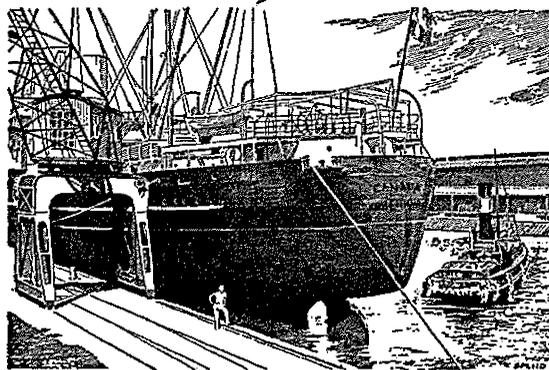
X-math.



MOORE & McCORMACK A/S

Frugt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708
Rigstelefon 356 Telegr.-Adr.: MOOREMACK

ELEGANTE UNIFORMSHUER



C.L. Seifert A/S

Højt. Hof. Suldtrækker
ST. REGNEGADE 12-16
TELEFON CENT. 297

Suld- og Sølotaloner
Suld- og sølvbroderede Kranser
Emaltteflag, Emaltteemblemer og
Uniformstrapper i fineste Udførelse

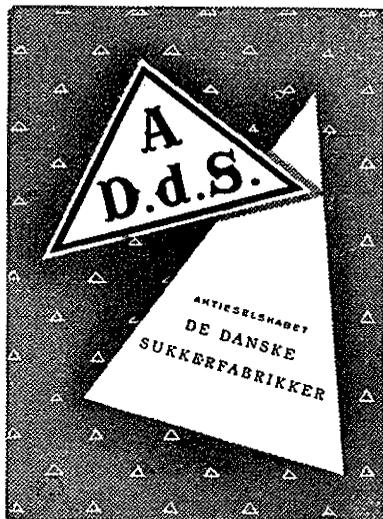
LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

„Elettra“ kommer til Danmark

Blandt udstillerne på den store fiskerimesse i Frederikshavn i denne sommer vil man bl. a. kunne finde „International Skibs Radio“, der ledes af direktør Klog. Det er lykkedes firmaet at få Marconis yacht „Elettra II“ dirigeret til Frederikshavn de tre af udstillingsdagene, nemlig fra den 10. til den 13. juli begge dage inclusive.

Besøget er kommet i stand takket være International Skibs Radios tilknytning til den verdensomspændende RAMAC-organisation. RAMAC betyder Radio Marine Associated Companies. Det er en sammenslutning af firmaer, som i ca. 350 havne verden over yder elektroteknisk service for alle skibe, der har kontrakt med disse firmaer. Takket være en stor medarbejderstab og nogle righoldige depoter med reservedele er organisationen i stand til at foretage reparationer og inspektioner for radiotelegraf- og radiotelefonanlæg og andre marine-electronic-apparater — også radar — af alle typer. Indtil nu er ca. 12.000 skibe af næsten alle nationaliteter tilsluttet RAMAC. Hvert eneste af disse skibe har en liste med om bord over alle RAMAC's depoter.

Motoryachten „Elettra“, der er konstrueret af den berømte yacht-konstruktør Samuel White i Cowes, har en længde o. a. af 72 fod. Bådens brutto-tonnage er 73 tons. Dens to 8-cyl. diesel-motorer giver den en aktions-radius af 1500 miles ved 10 knob. Den oprindelige „Elettra“, der var bygget i 1920, købtes efter



DAMP SKIBS SELSKABET

VIKING A/S

Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG

Worsåesvej 24, København V.

Tlf. C. 2641

Telegr.-adr. Metalborg

Marconis død af den italienske regering, som anvendte den til museum.

„Elettra II“ kommer hertil fra London. Når den sejler herfra, sættes kursen mod Ostende, hvor den skal medvirke ved en maritim kongres. Båden er indrettet som laboratorium og gør tillige tjeneste som demonstrationsskib. Til dette formål har den en meget omfattende og kostbar prøveudrustning med om bord. Bl. a. har den en Marconi Radar IV, der af hensyn til båden er af beskeden størrelse, men som ikke desto mindre har en kapacitet af 50—60 miles, mod tilsvarende radar-anlæg af samme størrelse, der kun kan præstere 20-30 miles. Endvidere findes en „Lodestone“ marine-pejler, lang- og mellembølge-modtager, kort- og mellembølge-modtager og en transarctic telefon-telegraf-sender/modtager. Båden har også et kommando-forstærkeranlæg, der gør det muligt at præje over store afstande på søen, samt et ekkolod med kurver. Sidstnævnte apparat er til stor hjælp for fiskerne og hjælper dem til at finde fiskestimerne. Anlægget kan endog fortælle, om det f. eks. er rejer eller sild, man er stødt på. Endelig er „Elettra“ udstyret med to radio-telefon-sendere/modtagere.

Skibet vil utvivlsomt blive en af messens store sensationer. F. eks. vil det nævnte ekkolod, som forøvrigt kan lejes for et par hundrede kroner om måneden med service indbefattet, have fiskernes store interesse. Den service, der garanteres, vil kunne ydes over hele verden — selv på Grønland. RAMAC vil således oprette et kostbart depot for fiskerne i Færingerhavn og sende en alsidig medarbejder derop.

Verdens største trawler

Fra Frederikshavns Værft og Flydedok, der i tidens løb har bygget mange special-skibe, afleveredes i midten af maj en motor-trawler, der med sine 1592 b.r.t. er verdens største. Trawleren, der fik navnet „Jutland“, er bygget til franske ejere, M. Dezeustre og M. Huret, Bordeaux. Skibet er forsynet med en 6-cyl. B. & W. Diesel, som ved 1400 i.h.k. giver det en fart af 12 knob. „Jutland“ opfylder tidens krav på alle områder og er bl. a. udstyret med radar, ekkolod og decca.

Prøveturen forløb til redernes fulde tilfredshed.

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe

Store Kongensgade 49 . København

Telf.: 1243 - 12443 - 12843

Telegr.-Adr.: Danskfransk

Af Fanø-Sejlskibenes historie

De store sejlskibes tid

Barkskibene „Poul“ og „Aalborgs“ dramatiske forlis

FOR blot et århundrede siden spillede de på Fanø hjemmehørende rederier og skibe en betydelig rolle i vort lands sejlskibsfart, og man kunne endnu for et par menneskealdre siden på „the seven seas“ møde de store, stolte sejlskibe fra den lille vesterhavsvø — for fulde sejl med gunstig vind eller i stille vejr drivende dovent på vandet afventende det pust, der skulle give den længselsfuldt ventede fremdrift fra naturens hånd.

Grundlaget for opkomsten af denne tidligere så betydelige skibsfart fra Fanø skyldtes bortfaldet af de Varde og Ribe fra gammel tid givne privilegier på at forhandle og udføre den fisk, der hidrørte fra de sydvestlige fiskerier.

Den 26. april 1685 fik nemlig Fanø og Manø privilegium på selv at udføre deres fisk og fritagelse for at svare sandtold deraf, hvortil kom, at det i det 18. århundrede lykkedes fannikkerne tillige at erobre en stor del af handelen med jydepotter og transport af korn og tørv til vesterhavsværnerne, og omkring 1720 dreves en livlig trafik med både — hvoraf nogle heller ikke veg tilbage for at begive sig på smuglerfærd.

Ved midten af det 18. århundrede drog i stort tal unge karle fra øen til Holland og for til søs med hollandske skibe, men først omkring 1760 begyndte man på øen selv at bygge noget større fartøjer end tidligere anvendte; fra 1780 byggedes således mange i Sønderho, og i begyndelsen af det 19. århundrede var 80-90 skibe hjemmehørende i denne by.

Årene 1800 til 1807 var en gylden tid for skibsfarten, men derefter kom der på grund af krigen en stilstand til 1814, hvorefter skibsbyggeriet tog fornyet fart.

Fartøjerne var dog stadig gennemgående forholdsvis små; i Sønderho trak man dem i land om vinteren, i Nordby kunne de ligge over i „Loen“, indløbet til byen. Sejladsen gik i århundredets første halvdel mest til vesterhavsværnerne, Højer, Tønder, Ribe, Hamburg og Bremen, medens de noget større skibe sejlede på England, Holland, Frankrig og Norge, men flåden led stærkt ved gentagne forlis — i årene 1824-27 blev således 40 husmødre i Sønderho enker.

Skibene byggedes nu efterhånden større og større, og i 1859 angives Fanø at have den største flåde næst efter København; mange af sejlerne var kolossale jernskibe, der udelukkende gik i udenrigs fart.

Da sejlskibene imidlertid efterhånden afløstes af dampskibe, begyndte fra 1896 en nedgangsperiode; talrige forlis fremskyndede denne, og søfolkene lod sig hyre som matroser, styrmænd og førere af dampskibene.

Særlig i begyndelsen af dette århundrede var det trange tider for sejlskibsfarten, særlig på oversøiske pladser; fragterne var små, udbyttet som følge heraf

ringe, og for at opnå fragt måtte rederne ofte sende deres skibe til farlige og usunde pladser. Når hertil kom, at det rundt omkring påmønstrede mandskab ofte var af ringe moralsk habitus, samtidig med at dets faglige dygtighed ofte var lig med nul, vil man forstå, at sejladsen i oversøisk fart på det daværende tidspunkt var et overmåde brydsomt hverv, der for kaptajner og styrmænd medførte årelang fraværelse fra hjemmet på de lange rejser, hvor klimatiske sygdomme og forlis ofte gjorde en brat ende på manges en brav sømands liv.

Vi bringer her et par eksempler på de hårde strabadser, som mandskabet på to Fanø-sejlere, der forliste for et halvt århundrede siden, måtte døje — i det ene tilfælde frelste hele besætningen ved en modig og beslutsom styrmands indsats livet, i det andet kom kun to mand af elleve fra forliset med livet i behold.

Barken „Poul“s forlis på Floridas østkyst.

I eftersommeren 1900 var barkskibet „Poul“ af Fanø, ført af kaptajn Swane, på rejse fra Santa Cruz til New York med en ladning træ, da den på kysten af Florida kom ud for en voldsom cyklon og strandede den 7. september. Barken befandt sig, da stormen brød løs, udfor Jupiter på Floridas østkyst, og da vinden var østlig, stod det hurtigt besætningen klart, at det, trods alle anstrengelser, ikke ville lykkes i længden at holde skibet fri af stranden. Omsider sad det da også fast i brændingen, og man kunne vente, at det snart ville blive slået i stykker, og i den voldsomme brænding mellem lastens svære træblokke ville besætningens skæbne snart have været afgjort. Der var kun en vej til redning, nemlig at søge forbindelse med land ved hjælp af en line, men en sådan, som kastedes over bord, drev imidlertid ikke i land, men langs med kysten, ført af en rivende strøm.

Da besluttede styrmænd Emil Becker, der var københavner, men nogle år forinden havde taget styrmændseksamen på Fanø, at forsøge på at svømme gennem brændingen med en tynd line om livet. Vovestykket var så farefuldt, at den øvrige besætning anså det for absolut umuligt at gennemføre, idet den rivende strøm, mente man, ville føre ham langs kysten, udsat for at blive knust mod klipper og vragsstumper. Forsøget blev dog gjort, men flere gange måtte man hale ham om bord igen, og tilsidst forbød kaptajnen ham at forsøge mere, idet det efter kaptajnens mening kun ville være den visse død, og de måtte så hellere alle dele skæbne med hinanden.

Men Becker opgav ikke håbet. Medens kaptajnen var nede for at føre journalen, sprang styrmænden atter over bord, og denne gang lykkedes det ham at nå stranden, hvorefter han med den tynde line halede

en tykere line fra skibet til land, og ved dens hjælp kom alle i land.

Der var ingen mennesker i flere miles omkreds fra strandingsstedet, så lidelserne har vel endnu ikke været forbi, men livet var frelst, og dette skyldtes udelukkende styrmand Becker, der ved sit overordentlige mod og sin beundringsværdige dødsforagt lagde det grundlag, på hvilket det lykkedes at redde hans eget og ti andre menneskeliv, som ellers ville have været dødens sikre bytte.

Dagen efter, at barken var strandet, svømmede Becker med en line om livet atter ud til vraget, fra hvilket det lykkedes ham at redde en del køjetøj, kompasset og mange andre ting.

Barken „Aalborg“s stranding på Chiles kyst.

Barken „Aalborg“ strandede på kysten af Chile i forsommeren 1904 efter en rejse fuld af savn og lidelser.

„Aalborg“ var bygget af stål i Sunderland i året 1891 og målte ca. 662 register-tons brutto, og barken ejedes af et aktieselskab på Fanø med C. P. Holm, Nordby, som korerponderende reder. Skibets fører var den 30-årige Peder Jensen Simonsen af Nordby, der var ude på sin første rejse som kaptajn; styrmændene og tre-fire mand af besætningen var danske, resten udlændinge.

Den 9. april 1905 sejlede barken, der var vel udrustet til en af disse lange rejser, på hvilke skibene tit måtte holde til mangt og meget og nødtigt skulle ligge for længe i havn for reparationers skyld, fra Glasgow til Port Nolloth på vestkysten af Sydafrika, hvortil skibet ankom den 21. juni. Da losningen på den åbne kyst, hvor brændingen vanskeliggjorde arbejdet, var meget besværlig, tog det omtrent to måneder, inden „Aalborg“ kunne fortsætte rejsen til Westport på New Zealand, hvortil skibet ankom den 6. oktober og igen forlod omtrent tre uger senere for at sejle til Matupi. Den 28. november nåede skibet denne plads, og senere lastedes Kopra i Jaluit og på flere mindre pladser, inden barken den 11. marts 1904 tiltrådte rejsen til Valparaiso.

En del af besætningen var rømmet i Australien, et par vistnok døde, og den blev da kompletteret med negre, der formenes at have været syge og at have bragt feber med om bord.

Efter to-tre måneders forløb begyndte man på Fanø at længes efter telegram om skibets ankomst til sit bestemmelsessted; tiden gik — men intet telegram meldte noget om „Aalborg“. Man begyndte at ængstes, men frygten dulmedes ved tanken om, at jernskibe, der har været længe i søen, blev stærkt begroede og derfor kun gjorde ringe fart.

Endelig den 20. juli kom der efterretninger om skibet, men de var meget sørgelige. Fra Valparaiso telegraferedes til Lloyds i London: „Det forlyder, at den danske bark „Aalborg“ er gået fuldstændig under ved Constitucion et stykke syd for Valparaiso. Kaptajnen død på søen. 6 mand af besætningen døde.“ Der var ingen tvivl om, at det var Fanø-barken, her var tale om, og dagen efter telegraferede det danske generalkonsulat i Valparaiso til udenrigsministeriet: „Aalborg“ er strandet ved Mela, hvor den endnu står. Kaptajnen og syv af mandskabet døde på rejsen. Jeg

har meget uregelmæssige og upålidelige forbindelser med Mela.“

Da telegrammerne intet oplyste om, hvorledes det var gået skibets to danske styrmænd, J. Madsen af Ølgaard og Anders H. Wissing af Struer, samt de øvrige danske, blev der af rederiet sendt et telegram til et firma i Valparaiso med forespørgsel om, hvem af „Aalborg“s besætning, der endnu var i live, men man modtog kun oplysning om, at man ventede yderligere oplysninger hver dag, hvilken meddelelse senere blev efterfulgt af et budskab om, at de to danske styrmænd var døde, medens to af mandskabet, den 16-årige ungmand Johan Kjær og kokken Alexander Alston var frelst.

Herefter syntes det klart, at skibets ulykkelige besætning på hele rejsen havde været hjemsogt af sygdom, og at den ene efter den anden var blevet dødens bytte, og hvor frygtelig og deprimerende tilstanden om bord har været under disse uhyggelige forhold, kan kun de, der har været i en lignende situation, gøre sig noget klart begreb om.

— — —

Om de nærmere detaljer ved den skæbnesvangre rejse oplystes senere, at barken den 9. april var stået ud i rum sø og havde sat kursen på Chiles kyst for en god vind.

I løbet af en månedstid meldte en mand sig syg og blev sendt til køjs, den efterfølgende dag endnu en — og en uge efter var hele den 11 mand store besætning alle syge, ja, så syge, at kun to af dem kunne kravle til roret for så godt som muligt at styre efter den tilkøjs liggende syge kaptajns direktiver.

Sygdommen var den frygtede Berri-Berri, og i begyndelsen af juni døde letmatrosen Meinertz, der var fra Sønderho, og kort efter endnu tre af matroserne.

De af sygdommen mindst angrebne var kokken Alston og ungmanden Johan Kjær; disse to tørnede om at passe roret i siddende stilling — stå kunne de ikke, heller ikke gå, men kun kravle, og ligene af de døde overkom de ikke at fjerne, ligesom de ikke evnede at yde de syge nogen videre hjælp.

Den 8. juli om morgenen fik man land i sigte, men straks efter at kaptajn Simonsen havde fået oplysning herom, sank han sammen og døde i løbet af en time; han havde trods sygdommen anspændt sine kræfter til det yderste for at gøre sin pligt og om muligt redde skib og besætning.

Hos de to mindst medtagne — kokken og Johan Kjær — steg livsmødet ved synet af land, men reaktionen kom hurtigt også over dem. Chancerne for at blive reddet fra døden, at få hjælp og blive befriet for yderligere anstrengelser virkede således på dem, at de kort efter faldt i søvn. De var dog atter kommet til hægterne — hvis man kan sige sådan i denne forbindelse — den næste morgen og så, at barken var drevet længere ind mod land, og den 9. juli kl. 3 om eftermiddagen, tre måneder efter afrejsen fra Butavari, strandede skibet.

Først den følgende morgen, da det stod den stedlige befolkning klart, at skibet stod fast og var redningsløst fortabt, kom der folk ud til skibet — og desværre ikke for det gode. Efter at være entret om bord, begyndte de med at orientere sig om ladning

gen uden at bekymre sig om hverken syge eller døde; derimod tog de fat på at plyndre skibet, færdige hermed de syge og tilsidst ligene, hvorefter de roede i land igen, og den stakkels besætning var atter overladt til sig selv.

Skibet var imidlertid drevet noget nærmere land, og nu tog kokken og ungmanden sig sammen og tog redningen af kammeraterne og sig selv i egne hænder; alle de endnu levende — begge styrmændene og to matroser — blev fra deres køjer slæbt op på dækket og firede ned i vandet, hvorefter Kjær svømmede dem en for en så langt ind til land, at kokken stående i vand til halsen kunne overtage dem og hjælpe dem det sidste stykke gennem vandet ind til bredden, hvor de seks mennesker fandt en lille hytte, hvor de tilbragte natten.

Den næste dag begav Kjær sig til det nærmeste hus og forsøgte at forklare dets beboere, at de måtte skaffe lægehjælp; denne kom langt om længe — flere dage efter — og da var de to mest syge allerede døde forinden, og da lægen kom til den stinkende hytte, hvor døde og døende lå mellem hinanden, var de to andre så dårlige, at det var for sent at hjælpe, og også disse døde.

Kjær og Alston havde dog fået det ud af deres redningsdåd, at de fire kammerater kom til at hvile

i kristen jord; selv kom de sig nogenlunde, og efter jordfæstelsen søgte de til det nærmeste danske konsulat, der sørgede for, at der blev ført tilsyn med skibet, eller rettere sagt det, der var tilbage af det, at de ombordværende døde blev begravet, og at de to overlevende kom på hospitalet.

Barken, der var assureret i Hamburg og på Fanø for dens værdi ved afrejsen, 90.000 kr., blev kondemneret og solgtes ved auktion for 2000 kr.

„Germidin“

— en nyhed for skibsfarten

Germidin „V“ er et nyt amerikansk desinfektionsmiddel, som nu også er bragt frem på det danske marked. Det virker 500 gange stærkere bakteriedræbende end fenol og 100 gange stærkere end klor. Det har vist sig, at det nye middel dræber de mikroorganismer, der ødelægger sejl og presenninger og gør dem møre og jordslåede. Germidin knyttes så fast til taverne i sejldugen, at kontakten med saltvandet ikke fjerner virkningen over en længere periode. Det er således forbi med de jordslåede sejls og presenningers tid.

Maritimt pragtværk under opsejling

På Skandinavisk Bogforlag vil til efteråret udkomme et værk i tre bind under titlen „Fra Sejl til Diesel“ og omhandlende dansk skibsfart, søhandel og skibsbygning. En række af skibsfartskyndige folk er knyttet til værket. Vi kan nævne: Kaptajn Knud Hansen fra Navigationsdirektoratet, museumsinspektør Henning Henningsen, Kronborg, bestyrer af Redningsvæsenet Niels Hansen, kaptajn Kaj Lund fra Handelsflådens Velfærdsråd, forstander L. A. Møller fra Svendborg Navigationsskole, registrator i Fyrdirektoratet John Nielsen, forfatteren, baron Cai Schaffalitzky de Muckadell, forfatteren, cand. jur. Knud Strandgaard, direktør Claus Sørensen og lodsdirektør H. C. S. Ørsted.

Værket vil især bygge sine oplysninger på to private samlinger. Den ene tilhører F. Holm-Petersen, der gennem en lang årrække har skabt en så stor samling af sejlskibsbilleder, at sagkyndige betegner den som enestående i Norden. Den anden samling, der særlig omhandler damp- og motorskibe, er skabt af hr. Alfred Rosendahl fra Kolding, som gennem ca. 30 år har fulgt hvert enkelt dansk damp- eller motorskib fra køllægning til ophugning.

I værket vil fremkomme en række sjældne billeder. Også billeder af skibe, som man før har ment, var sporløst forsvundne. Hr. Holm-Petersen har i sin samling fotografier af nogle skibe fotograferet i det øjeblik, hvor de blev sænket af tyske ubåde. En kaptajn på en tysk undervandsbåd under den første verdenskrig havde den makabre idé at fotografere skibene, før han sendte dem til bunden med hele deres besætning. Det er nogle af disse billeder, der takket være Holm-Petersens særegne hobby snart vil blive offentliggjort.

„Fra Sejl til Diesel“ omfatter tre bind på ialt ca.

1800 sider pragtfuldt indbundne i oksehud med titler i ægte guld. Man kan uden at overdrive sige, at dette store værk vil komme til at stå som et monument for dansk søfartshistorie. Værket bør faktisk blive alle danskere øje. Udsalgsprisen bliver relativt lille. Vi har haft lejlighed til at se et prøvehefte, som giver et udmærket forhåndsindtryk af værkets udseende. Mange af de gamle sejlskibsbilleder bringes i flerfarvede tryk.

Også flere af dansk skibsfarts forgrundsfigurer har gennemset prøveheftet og har givet det deres bedste anbefaling. Den største anbefaling er det iøvrigt, at kongen har givet sin tilladelse til, at man tilegner ham værket.

Med stor forventning ser vi hen til værkets fremkomst til efteråret. Danske skibsfartsinteresserede har noget at glæde sig til.

„Dansk Skibsklub“

Den nystartede klub af danske „sofaskippere“, „Dansk Skibsklub“, har god vind i sejlene. Det er næsten utroligt så mange, der i virkeligheden samler på skibsbilleder og oplysninger om skibsfarten i det hele taget.

Som tidligere nævnt er det en af klubbens opgaver at arrangere besøg på danske skibe og skibsværfter. Man har allerede planlagt de første tre besøg. Grundlovsdag, tirsdag den 5. juni, aflægger man besøg på de af D. F. D. S.' skibe, der ligger i Københavns havn, og søndag den 10. juni rejser man til Helsingør for at bese søfartsmuseet. Besøget på et af vore skibsværfter er ikke endelig fastlagt, men oplysninger om alle tre arrangementer kan fås ved henvendelse til klubbens sekretær, hr. Henning Hohwy, Trondhjemsgade 4, tlf. Øbro 5824.

Mine oplevelser PÅ DE SYV HAVE

Kaptajn Drasbek fortæller. IX

Ved OTTO LUDWIG

I en mils afstand kunne vi se bjerget Mount Pagge. Når vi var tværs af det, havde vi seks timers sejlads til Eolo, som ligger på venstre flodbred lige inden for den store ækvatorialskovs grænse og ti dagsrejser fra Leo. Indtil vi kom tilbage hertil, ville det ustandseligt blive sejlads i urskov. Inden vi afsejlede fra Eolo, besøgte vi chef de poste, som havde en stor død slange liggende på sin veranda. Han havde skudt den samme dag, efter at den havde slugt to af hans dejlige store, fede ænder. Det sidste behøvede han ikke at have fortalt os. Den store slange kunne ikke lyve sig fra tyveriet, hvorom to pukler med en meters afstand på dens krop vidnede. Det gøs ligefrem i mig, da jeg befølte slangekroppen. Den var kold og klam at føle på, men alligevel gik der trækninger igennem den.

Chef de poste havde en dejlig stor frugt- og køkkenhave med alle mulige slags grøntsager og frugttræer. Blandt frugttræerne var der en Coer de Beuf (bøffelhjerter), fra hvilken han forærede en af passagererne en frugt. Da vi kom om bord, fik jeg lov at smage. Det var den eneste frugt af den slags, jeg så og smagte i min Congo-tid. Skindet var som på en pære. Kødet var gelé-agtigt blødt og vandklart med store sorte kerner. Den smagte dejligt og havde en vanilleagtig aroma.

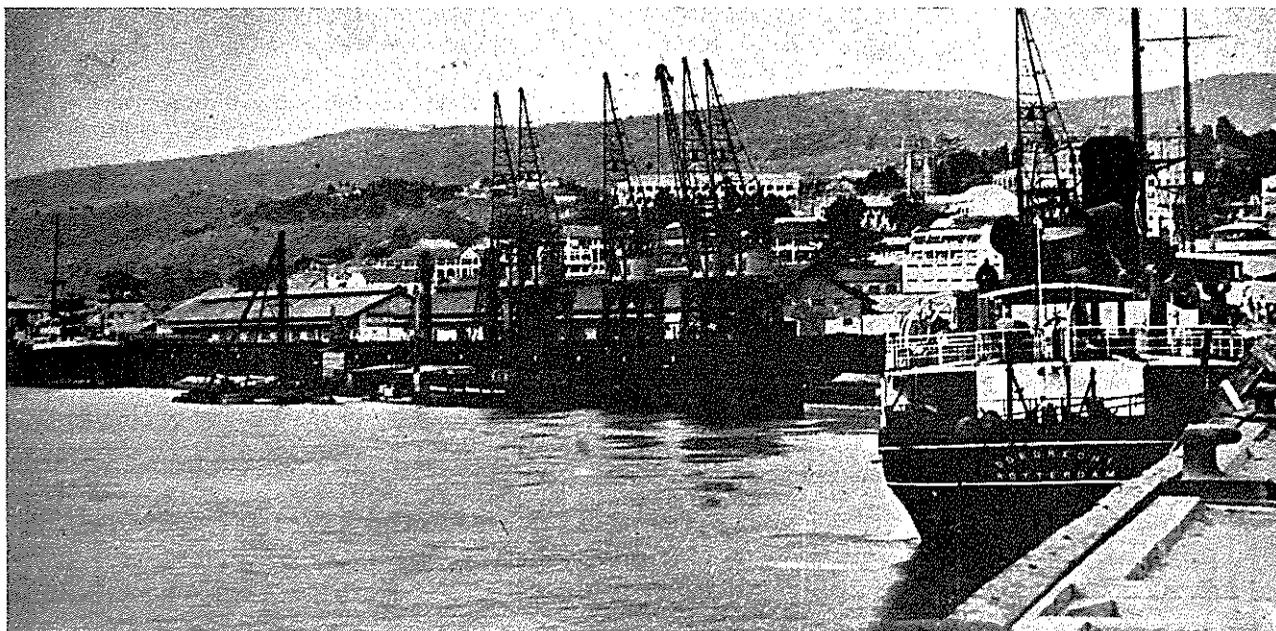
Det var efterhånden svundet så meget i brændebeholdningen, at det var nødvendigt at hugge brænde i nattens løb. Kapitaen stillede målene, som jeg havde

givet ham, op i skoven, og brændehuggerne — 22 ialt — gjorde deres bedste for at få målene fulde, for de ville nødigt have vrøvl med de hvide.

Den følgende morgen ved 5-tiden blev second varskoet af kapitaen, og de to mænd fulgtes ind i skoven og så på målene. Det var nu kapitaens sag at vide, hvilken mands favn seconden ikke var tilfreds med, så de senere, når afgangens skete, kunne kalde de dovne op til mig, for at jeg kunne give dem en reprimando. For at færdes inde i den bælgmørke skov inden solopgang var det nødvendigt at medbringe kunstigt lys. Det skaffede man ved at stikke ild til en kugle catchuk, som blev stukket ned i en spaltet kæp.

Den del af besætningen, der ikke direkte hørte til dæksbesætningen, samt de sorte passagerer, som vi ofte havde med i et antal af op til hundrede, sov som tidligere nævnt altid i land om natten. Dette skyldtes, at dækkene i mellemtiden skulle spules rene. Overdækket, som her om bord var af træ, blev hver morgen på rigtig navy-style skuret med sand og mursten, så det kunne være skinnende hvidt og tørt, til de hvide passagerer kom på det.

Det kunne tit være en fordel for de sorte at sove i land. Her kunne de, når det var månelyst, danse så meget de lystede. Det forlangtes bare, at de skulle være så langt væk fra skibet, at deres sang ikke kunne høres. Kl. 20 ringedes der med skibsklokken, og så skulle der være ro i nærheden af skibet af hensyn til eventuelle



Som Matadi ser ud i dag. Det er en moderne storhavn midt inde i landet med kraner, store pakhuse og fortojningspullerter, ting, som slet ikke kendtes dér i Drasbeks Congo-tid.

syge om bord. Inde i land tændte negrene så deres bål for at holde de vilde dyr borte og for at lave deres mad. Når det passede dem, kunne de rulle sig ind i deres bastmætter for at sove.

Vi spillede ofte skak om bord på Congo-bådene om aftenen. Styrmand Mjelde og jeg sad en aften over et parti i kahytten. Uden for var det ravende sort. Pludselig blev der tumult inde i skoven, som vi lå fortojet ved. Der hørtes høje råb og skrig. De sorte passagerer kom stormende om bord. Under trængselen ved landgangen faldt adskillige over bord. Medens vi hev dem op, blev de ved at råbe: „De indfødte kommer! De indfødte kommer!“ Vi havde desværre ingen militære om bord og måtte derfor selv ordne forsvaret. Da vi var rede til at bide fra os, viste det sig, at postyret skyldtes blind alarm. De sorte passagerer var imidlertid enige om, at de indfødte havde været der. Måske havde disse ombestemt sig og ikke turdet vove et angrebsforsøg. For ikke at løbe nogen unødigt risiko lod jeg alligevel negrene blive om bord.

Når vi sådan lå fortojet til land om natten, blev fyret dæmpet ned, og lå man inden for et par sandbanker i det forrædderiske mørke, var det ikke så nemt at undslippe et overfald. Vi var imidlertid altid forberedt på at forsvare os og havde til den ende 12 geværer og rigeligt med patroner om bord på „Clementine“.

Sejladsen på Congo og dens bifloder begyndte præcis kl. 6 ved solopgang. Nøjagtigt på klokkeslet lød et kort stød i dampfløjtten, fortojningerne halede ind, og skibet gled op ad den stille flod. Der lød ikke en lyd undtagen den, der stammede fra maskinens arbejden. Men snart lod det vældige dyreliv høre fra sig. Aber og papegøjer skreg i vilden sky. Undertiden kunne man inde på land se dødsensalvorlige bøffelkampe. Nogle vilde elefanter kom luntende af sted. Det kunne også ske, at luften pludselig formørkedes af en vældig sky af græshopper, af hvilken en del besatte skibet fra for til agter. Det var umuligt at jage dem væk. Ville man frem, måtte man træde på dem. For hvert skridt man tog, knasede det under sålerne. Flodhestene var ved at vågne op på de mange sandbanker. Om dagen opholdt de sig gerne i vandet, men om natten hvilede de ud i sandet.

På sandbankernes højeste dele kunne man for det meste finde krokodillerne. Her havde de vid udsigt til alle sider. En sovende krokodille ligger altid med flaben åben. Man kan nærme sig den med geværet klar til skud, indtil den slår kæberne sammen. Når det sker, er den vågen, og så skal man helst have fyret, for nu sætter den fart på. Den krummer ryggen som en kat, og et øjeblik efter er den i vandet.

En dag var vi så heldige at træffe på en død flodhest, som vi bugserede op på en flodbanke. Jeg havde 90 sorte passagerer og 32 mands sort besætning, så der var nok til at bakse med det vældige skrog. Alle disse

mennesker begyndte derpå at flænse dyret. Min second, styrmand Mjelde, var en meget interesseret tilskuer til dette skuespil og stod med hovedet lænet ud over broklædet, da en af negrene foretog et snit i flodhestens mavesæk. En ulidelig dunst stod lige op i næsen på Mjelde, der blev så ilde tilpas, at han måtte gå agterud for at ofre. Han overvandt iøvrigt ikke duften den dag. Skønt denne flodhest var halvt rådden, spiste de indfødte den med god appetit. En friskskudt flodhest kan ellers være velsmagende. En gang, da jeg var på Congo-floden, skød en passager en flodhest, der imidlertid gik til bunds for først at komme op 24 timer senere, da gassen i dens krop bragte den frem. Vi var imidlertid heldige at fange dens unge levende. Den var på størrelse med en gris. Flere gange smagte jeg også antilope- og bøffelkød. Ved en bestemt lejlighed lykkedes det mig fra „Clementine“ at sejle en svømmende antilope op i floden.

En nat lå vi fortojet ved et stort græsareal, da vagtsmanden varskoede mig om, at en præriebrand nærmede sig. Flammerne stod i vejret i 10—15 meters højde. Der var jo rig næring for dem i græsset og sivene, der var tykke og málte et par meter i højden. Under en sådan brand gælder det for dyrene om at forsvinde hurtigst muligt, da ilden dræber alt, hvad den får tag i. Over det kæmpemæssige bål svævede i tusindvis af fugle under stort spektakel, et imponerende syn.

Jeg gav straks ordre til at antænde flodbredde i vid udstrækning og satte alle slukningsgrejer i gang med at gyde vand på skibsdæk og alt opstående om bord. Vor private brand arbejdede sig tilfredsstillende indefter og mødte kæmpebålet i god afstand fra skibet, så vi slap uden at lide skade. Den uhyre varme fra præriebranden ville ellers have været uudholdelig, og „Clementine“s dage talte.

Nu og da gik jeg en tur ind i skoven, når der var tid til det. Naturligvis besøgte jeg ikke de mørkeste og mest utilgængelige steder. Der var nok at se på. Alle vegne kunne man se friske spor af alle urskovsdyrene lige fra elefanten, bøflen og leoparden til hyænen og vildkatten. Enkelte steder var der rodet så meget op, at man kunne være sikker på, at der her havde stået en voldsom dyrekamp.

Også mellem urskovens træer foregår der en dødsensalvorlig kamp. Store træer, som 2—3 mand næppe kunne favne, så vi omklamret af slyngplanternes stærke fangarme, som lidt efter lidt pressede livet ud af dem. Slyngplanterne slipper aldrig deres tag. Der findes en art slyngplante med stærke, dobbelte modhager i en halv meters indbyrdes afstand. Disse er i stand til at sønderrive blottede menneskekroppe.

Var man heldig, kunne man støde på indfødte, som med deres skjolde og spyd var på jagt efter vildt. Livet i urskoven er en alles kamp mod alle. Under en spadseretur i urskoven skulle man iøvrigt passe på

	Grundlagt 1875	Th. Møller	Grundlagt 1875
		Proviant, Dæk- og Maskin-Stores	Nyhavn 45-47, København
ovedoplag for Danmark		Telefon 387, 10,387	Telegram-Adresse: »Ultra«

ikke at komme for tæt til negrenes dyrefælder og faldgruber. Men urskoven byder dog også på visse goder. Vore drenge fandt sommetider vild peber, vilde tomater og en lille kødfuld bladart, af hvilken vi tilberedte en velsmagende salat.

Under Congo-sejlads er man tit velsignet med døgnfluer, der optræder som hele skyer. Som en snebyge af voldsom heftighed kommer de og sætter sig på skibet. Hvis man lige har fået malet om bord, sætter de sig på det maledede og forvandler det til sandpapir-lignende overflader. Ganske ugenert kan de indfinde sig midt i spisetiden og tage den på hovedet i suppeterrinen. Hvis man ikke vil sluge suppen, som den nu er, har man arbejde nok med at skumme dyrene af. Endnu mere generende er myggene, der trakterer med malaria.

Foruden malariaen truede evigt og altid sygdomme som beri beri, sovesyge, elefantysge m. m. Ved den førstnævnte bliver patientens ben tykke og svage. Engang, da jeg skulle op ad den høje trappe til messen i Leo, havde jeg to kammerater hængende på mine skuldre. De kunne ikke selv gå. Beri berien havde tag i dem. Jeg havde ellers hidtil regnet med, at denne sygdom hørte sejlskibene til, hvor den skyldtes for meget salt kød.

Sovesygen ender som regel med døden. Den skyldes tetsefluen. Sandormen eller djiggen, der arbejder sig ind i fødderne på en, kan også være farlig. Første gang, jeg mærkede til djiggen, var, da jeg engang vaskede fødder. Det begyndte at klø i den ene fod. Ved nærmere eftersyn fik jeg øje på en lille sort plet på størrelse med et knappenålshoved. Det var djiggen. Min boy tog den ud med en nål, vaskede hullet ud og smurte lidt salve på. Min djig var endnu grøn, men får en sådan lov at sidde, til den bliver modden og brister, går indholdet, som da er blevet sort som blæk, over i blodet.

Ved elefantysge bliver fødderne tykke og opsvulmede. Den skyldes en snylteorm.

Under vor rejse på Kasaj blev en katolsk præst om bord syg af malaria og døde. Kort efter at døden var indtrådt, blev den ene halvdel af præstens ansigt ganske sort. Jeg blev nu nødt til for en gangs skyld at sejle efter mørkets frembrud for at nå frem til Mukikama og få den døde begravet dér. En sådan natsejlads var hverken tilladt eller videre behagelig. Man kan absolut intet se i det tætte mørke, der kommer pludseligt og absolut på de kanter. Tusmørke kendes ikke. Jeg valgte trods alt den farlige sejlads fremfor at se myggene sætte sig på liget og derefter mærke deres giftige stik på mig. Vi var heldige at nå frem til Mukikama et par timer efter mørkets frembrud. Der blev her straks lavet en kiste til den døde, som kun fem timer efter døden begravedes under en palme.

En aften, da vi lå fortøjet ved skoven, hørte jeg høje og angstfyldte skrig. Det viste sig, at skibets besætning var ved at spidde en levende hund over bålet. De havde stukket en pind gennem halsen på den og ville kun lige brænde hårene af. Bagefter skulle den ædes med de varme indvolde og det hele. Jeg standsede straks mishandlingen og lod hunden dræbe. De indfødte holdt i alle tilfælde på den tid hunde som husdyr for at spise dem. De spiste også rotter og slanger med god appetit.

Vi anløb transitposten Bena Bendi, der er belig-

gende, hvor Sankuru-floden og Luala-floden løber sammen i Kasaj. Her lossede vi Luebo-lasten og gik til Lusambo. Senere kom vi tilbage og hentede lasten for Luebo. Den besværlige fremgangsmåde med at opløse lasterne i Bena Bendi var nødvendig for at lette skibet — særlig i tørtiden.

20 timers sejlads oven for Bena Bendi ligger Isaka. Her blev jeg vidne til et tragikomisk optrin. Nogle soldater, der var på rejse i kano, var kærtret og forsvundet på floden. Deres kvinder fra Isaka foranstaltede nu sørgedans. De smurte deres kroppe helt ind i kridt og bandt et tykt bundt siv fast på halen. Dansen gik sådan for sig, at bagdelen, hver gang knæene bøjedes, berørte jorden. Som europæer kunne man dårligt lade være at le trods den tragedie, der lå bag denne mærkelige dans. Sangen, som de selv besørgede, var sørgmodig og accompagneredes ved klappen i hænderne. Også om bord havde vi af og til dødsfald. Det sejlede mandskabs koner og de kvindelige, sorte passagerer forrettede så sørgetjenesten. Der forfattedes en lejlighedssang i sådanne tilfælde. I denne indflettedes beretninger om de gode og dårlige forhold, hvorunder de døde havde levet.

Et stykke oppe ad floden handlede vi ved en temmelig stor boca. De indfødte var ikke meget for at komme frem. De nærmede sig forsigtigt med spyd i hånd. Vore folk var imidlertid ubevæbnede, og da sælgerne så dette, stak de spyddene i jorden. Man havde nogle høns til salg. Handelen gik for sig i stormløb. Stedets beboere havde fat i de mitakos, der blev budt, og vore folk i hønsene. Frem og tilbage gik løbet på den store plæne. Efter at være blevet enige standsede man op og gav slip på henholdsvis høne og mitakos.

Jeg havde før anløbet dette sted, og når jeg gjorde det igen, skyldtes det, at jeg gerne ville gøre en sket uret god igen. Under en af rejserne havde vi ligget fortøjet her for natten, og da vi om morgenen skulle sejle igen, kom vagten og fortalte, at besætningen havde været på tyvetogt i mørket og havde stjålet høns og en gris i landsbyen. Da vi jo skulle sejle hurtigt, ville det være umuligt at forhandle nærmere med beboerne. Jeg havde derfor nøjedes med at lægge betaling i form af fem favne bomuldstøj og nogle mitakos og perler. Stedet angav jeg ved at hejse noget tøj på en pind i jorden. Mandskabet, der havde stjålet, fik omgående deres straf. Tyveri om bord mand og mand imellem blev iøvrigt også straffet hårdt og omgående.

Det var sjældent, man her på floden traf danskere. Men en dag indhentede jeg en lægter, som førtes af kaptajn H. Møller. Lægterne var kun beregnet til transporter af gods. På siden af dem sejlede bugserbådene. Kommandoerne og styringen gik for sig fra lægterne, undtagen under havnemanøvrer o. l. Jeg klappede på siden af lægteren og hilste på Møller, som havde det godt, og dampede derefter videre.

Efter ca. 10 timers sejlads ankom vi til Lusambo, der var endestation for trafikken på Sankuru-floden. Under opholdet spiste vi hvide fra skibene i messen i land. Da Lusambo var en betydelig militærstation, var der altid hornmusik fra et stort militærorkester under spisningen. Byen var omgivet af palisader for at afværge eventuelle lynangreb. De store varemængder, som lossedes her, blev med karavaner transporteret langt ind i landet. Karavanerne kom for det meste til-

bage med andre varer som cautchuk, elfenben, kaffe og cacao. Varerne lagdes ved ankomsten i snorlige rækker på kajen. Vi fik en del gods om bord og tog commissaire de district med til den nærmest følgende station. Her indtog vi om natten alt det brænde, vi havde plads til om bord. Det var nemlig småt med brændestationer på den distance, vi nu skulle tilbagelægge.

På Bena de Bendi-transitposten lossedes Lusambolasten, mens Luebo-lasten toges om bord. Efter tre dages sejlads efter Luebo kom et hvidt flag til syne i skoven. Der er streng ordre her i Congo om ikke at negligere sådanne flag, og vi gik derfor ind til kysten for at se, hvad det betød. Jeg havde lige fået lagt til, da den danske løjtnant Sørensen kom om bord. Han fortalte, at han var kommet til stedet for to dage siden og skulle anlægge en station. Med sine mænd skulle han til at rydde terrænet. I nattens løb havde en tornado blæst teltet væk over hovedet på ham, og alt var blevet gennemblødt. Vi blev liggende lidt, og jeg fik mig en hyggelig sludder med min landsmand.

Det blev på den tid fortalt om løjtnant Sørensen, at han gik så hurtigt på marcherne, at de sorte soldater døjede med at følge ham. Siden så jeg ikke Sørensen igen før ved en festlighed i Park Restaurationen i København den 3. juni 1929. Festen blev afholdt til minde om kaptajn Christoffersens 50 års-dag i Congo sammen med Stanley. Jeg genkendte straks løjtnant Sørensen, da han stod oven for trappen og bød Congo-veteranerne velkommen. Han havde haft en god karriere dernede og havde i en årrække været commissaire de district. Han boede nu i Algier, da han efter opholdet i Congo ikke mere kunne tåle det danske klima.

Efter 4½ dages rejse højere op ad floden ankom vi til Luebo ved Francis-faldene. Luebo var en stor militær-station og var ligeledes omgivet af palisader. Også her spiste vi i en messe i land, hvor jeg traf dansk løjtnant Ritzel Nielsen. Han var på benene for første gang efter en heftig feber, som imidlertid straks tvang ham i seng igen.

Vi indtog en last af elfenben og cautchuk og stod for tredje gang på denne rejse mod Bena Bendi. På vejen ned passede jeg omhyggeligt på ikke at komme til at hænge fast på sandbankerne. Skete noget sådant, var der ikke andet at gøre end at føre varp ud med anker og så hive klar. Vore ror hængte frit og havde ikke støtte på underkant, hvorfor de var svært udsatte. Blev de bøjede, kunne de let tages af, da de hængte i beslag og tappe, som var nemme at komme til. I tilfælde af bøjede ror valgte vi gerne en sandbanke, hvor der var plads at arbejde på. Et bål tændtes da. Roret lagdes op i ilden, så det blev glødende, hvorefter vi gav det nogle slag med en hammer. Så var den ting i orden. Altsammen skete i en håndevending. Vi behøvede jo ikke at bruge talje, for der var nok af mandskab.

Vi kom nu til Muchie, hvor vi forsynede os med proviant. Blandt mange andre ting forsynede negrene sig her med nogle store, levende ål. De lignede slanger, men var uhyre velmagende. Sejglivede var de også. Man kunne holde dem levende i flere dage ved at opbevare dem i nogle jernbeholdere med vand i. Jeg sendte kapitaen op med mandskab for at købe noget røget fisk. Lidt senere gik jeg selv op i land for at se på

handelen. Jeg blev da vidne til, at man smed fisken ned på jorden, for at maddikkerne kunne falde ud af dem. Til kapitaen sagde jeg: „Disse fisk er ikke gode“. Han så forbavset på mig og svarede: „Åh, jo. Det er ligemeget. Maddikker er også kød“.

Omsider nåede vi ud af Kasaj-floden og ind i kanalen, hvor jeg ved en brændestation fik at vide, at min ven, kaptajn Rasmussen, der var leder af et arbejds-hold, lå dødssyg i nærheden inde i skoven. Båden var væk i otte timer og kom først tilbage ved 17-tiden. Rasmussen var i en ynkelig forfatning. Han led af dysenteri og heumatrie og var gul over hele kroppen. Store sorte myrer kravlede ugenert på ham, og han havde svært ved at tale. Da han blev meget syg, havde hans boy været skødesløs med ham. Bl. a. havde han undladt at komme vand i dåserne, hvori sengebenene havde stået, og myrerne havde derfor haft fri adgang til ham. Jeg sørgede for, at han blev vasket og lagt til køjs. Næste dag ankom vi til Leo, hvor han blev indlagt på hospitalet. Dagen efter indlæggelsen var han død. Jeg var med til hans begravelse. Graven ligger på et sted, hvorfra der er en herlig udsigt over Livingstone-faldene. Mens jeg stod heroppe, lod jeg min Congo-tid passere revue. Jeg kom også til at tænke på S/S „Ville de Vervier“, som for fuld fart kom sejlene mod Leo med kurs lige ned i faldene, hvor den forsvandt med hele besætningen. Jo, Congo havde i tidens løb været hård ved mange mennesker.

Min tid i Congo var nu ved at være forbi. Den sidste aften i messen sagde jeg farvel til gamle bekendte. Næste morgen tog jeg med toget til Matadi sammen med kaptajn Welcke, kaptajn Wahlquist og maskinmestrene Stål og Olavsén. Fra Matadi kom vi med damper til Boma og blev præsenteret for guvernøren, som lovede os alt godt, når vi næste gang kom til Congo.

I Boma fik vi anvist kammer om bord på „Albertville“. Denne gang var vi finere på den og fik plads på 1. klasse. Efter en heldig rejse anløb vi endelig Antwerpen, hvor jeg påny indlogerede mig hos Heedgren i Schipperstraat. Den 21. august 1902 fik vi vore papirer ordnet i Bryssel, hvorfra jeg tog til Thisted for at holde ferie hos familien. En begivenhedsrig og belærende tid var forbi. Nye opgaver vinkede forude — men denne gang ude på det vilde og salte hav!

Med kaptajn Drasbeks ankomst til Danmark slutter vi første afsnit af den stoute sømands livsskildring. Vi holder i de kommende måneder en lille pause i beretningerne for at give plads til andet stof, men kommer igen med en skildring af Drasbeks oplevelser som fører af tre-mastet skonnert „Dollar“ i Nordsø- og Atlant-fart.

Det skal nævnes, at Drasbek for sin indsats i Congo Fristatens tjeneste bl. a. blev hædret med „La décoration de Chevalier de l'ordre de Leopold II“, „L'Etoile de Service“ og „La Médaille Commémorative“.

TUXEN & HAGEMANN

BEFRAGTING — REDERI — LINIE AGENTUR

TELEFON: CENTRAL 5735

TELEGR.-ADRESSE: DANSHIP

AMALIEGADE 4

KØBENHAVN K.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. juni 1951



Medlemmer pr. januar 1951

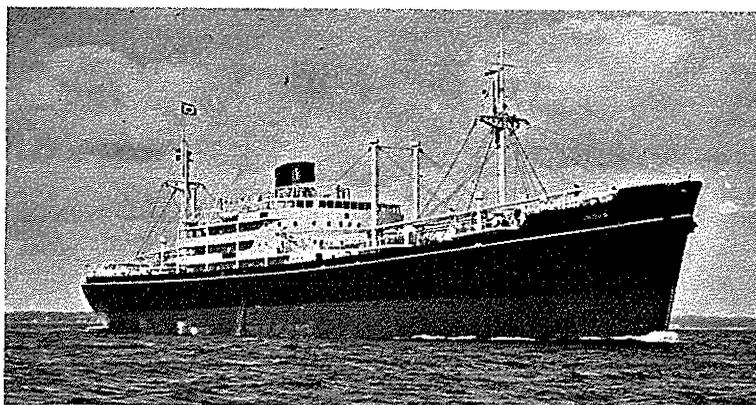
Det Forenede Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Norden
 D/S Dannebrog
 D/S Torm
 D/S Progress
 Det Danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 A/S Det Dansk-Franske D/S
 D/S Myren
 D/S Vendila
 A/S Motortramp
 A/S D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 A/S Det Danske Kulkompagni
 D/S Jutlandia
 D/S Pacific
 D/S Baltic
 Rhederi M. Jebsen A/S
 D/S Orion
 D/S Hafnia A/S
 D/S paa Bornholm af 1866
 D/S Hetland
 Aabenraa Rederi A/S
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegrafskib
 D/S Als
 D/S Viking
 A. E. Sørensen
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 Oluf Svendsen
 D/S Activ
 A/S Vestjysk D/S
 Hans Svenningsen
 D/S Phoenix
 D/S af 1925
 A/S Det Forenede Bugserelskab
 Rederi-A/S Kosmos
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S Draco
 Det Dansk-Norske D/S
 J. Asmussens Eftf.
 D/S Samsø
 Danish American Gulf Oil Transport
 Company A/S
 Rederiet Arrenak I/S
 Trampservice R/A
 Tuxen & Hagemann
 D/S Bes
 D/S Bothnia
 D/S Concordia, Svendborg
 D/S Nautic
 Partrederiet s. s. Runø
 D/S Solnes
 Jens Toft A/S

INDUS ^{M/S}

Fredag den 13. april afleveredes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Indus“, nybygning nr. 670, oprindelig kontraheret af Le Ministre des Travaux Publics et des Transports (La Marine Marchande), Paris, til rederiet Compagnie Générale Transatlantique, Paris, (hvortil søsterskibet M/S „Chili“ afleveredes

i 1950), men senere overdraget til Compagnie des Messageries Maritimes, Paris.

Skibet er bygget til Bureau Veritas' højeste klasse + I 3/3 L. I. I. A & CP som åben shelterdækker med bak samt huse midtskibs og agter, og der er i udstrakt grad anvendt svejsning ved skrogets konstruktion.



„Indus“ på prøvetur.

Hoveddata for M/S „Indus“ er:

Længde mellem perpendicularer	136,3 m
Bredde	18,7 -
Sidehøjde til øverste dæk	11,7 -
Sidehøjde til andet dæk	9,2 -
Dybgang til sommerlastelinien	ca. 7,87 -
Tilsvarende dødvægt	8.950 tons
Lastrummenes kapacitet ialt	14.439 m ³ bales
Deraf kølelast ialt	161 m ³
Totalkapacitet af brændselsolietankene	1.121 tons olie
Nettotonnage	3.798 tons
Bruttotonnage	6.744 tons



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

SKIBS *Bygning*



Frugt-, Tank-, Køle-,
Passager- og Specialskibe
af Staal paa indtil 200
Meters Længde.

B&W

J. OKSEN · 43

Skibet, der er et dobbeltskruet motorskib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn, „soft nose“ og krydserhæk, fremtræder meget elegant med gennemførte, smukke linier, der samtidig giver indtryk af fart og stor sødygtighed. Maskineriet er anbragt midtskibs.

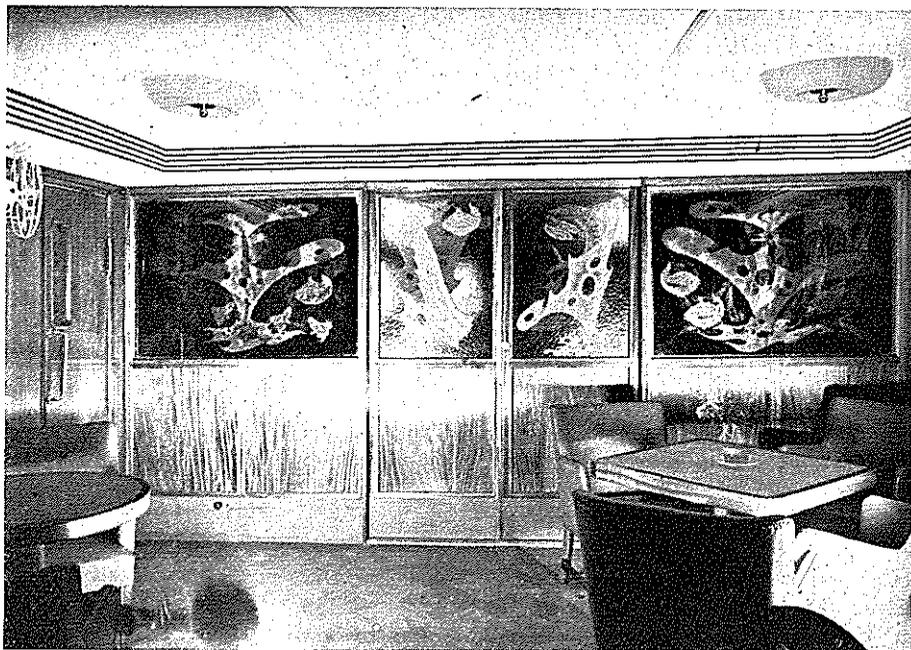
De fem lastrum er forsynet med et ekstra mellemdæk. Øverste mellemdæk i last nr. 3 indrettes til transport af 161 m³ kød eller frugt, idet temperaturen kan varieres fra -15°C . til $+2^{\circ}$. Køleanlægget bliver et freonanlæg af Thomas Ths. Sabroes fabrikat. Alle luger — vejrdæks som mellemdæks — får B. & W.'s hurtiglukkende patentstål-lugedæksler.

Ventilation af lastrumene er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation.

Rigningen består af to master og fire lademaster, og lugerne betjenes af ialt otte 5-tonns, seks 10-tonns bomme samt yderligere ved 2- og 4-lugen henholdsvis en 30-tonns og en 20-tonns sværbom.

Udrustningen er på alle måder den mest moderne i henhold til rederiets krav og værftets praksis.

De 14 elektriske 5-tonns spil er leveret af firmaet B. D. T., Paris, medens ankerspillet, der ligeledes er elektrisk, er af Clarke, Chapman & Co.'s fabrikat. Styremaskinen er leveret af John Hastie & Co. De to 8,2 m redningsbåde betjenes af to sæt Lorentzen &



Dør mellem ryge- og spisesalon med ætset fransk glas forestillende „fantasi over havdybden“.

Wettre patentdavidder, ligesom en hvalbåd og en jolle på henholdsvis 5,5 og 4,9 m.

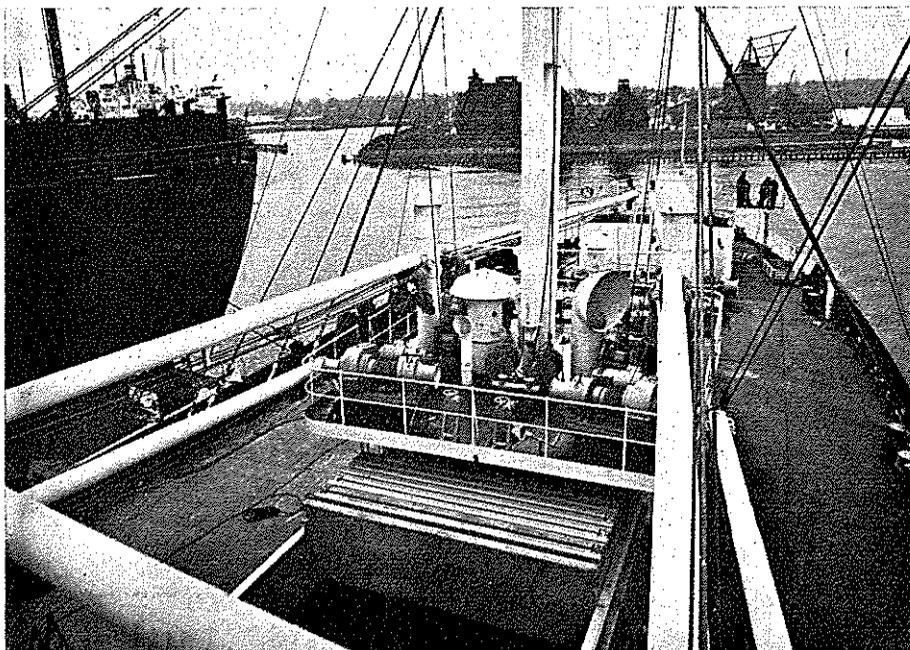
Alle lastrumene samt motorrum er forsynet med CO₂ brandslukning. Anlægget leveres af ingeniørfirmaet E. Rasmussen, Oslo.

M/S „Indus“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompass og ekkolod.

Dækshusene midtskibs er ifølge den sidste udvikling væsentlig udvidede, idet der her findes aptering for både passagerer og den samlede besætning.

Øverste brodæk er helt forbeholdt de 12 passagerer og kaptajnen. Passagererne er fordelt i 4 to-mands- og 4 et-mandskamre, der alle bliver luksuriøst udstyret med polerede skodder i citron- og fugløjjetræ og møbler i stål eller poleret elmetræ. Kamrene har separat bad og w.c. Passagerernes smukke og smagfuldt udstyrede spise-, ryge- og opholdssaloner, der er holdt i poleret citron-, mahogni- og birketræ med polerede nøddetræs-, mahogni- og birketræsmøbler, findes på samme dæk. Kaptajnens rummelige aptering med polerede skodder og møbler har separat soverum og bad.

Officererne har store et-mandskamre med mahognimøbler, medens der for den øvrige besætning er et-mands-, to-mands- og tre-mandskamre med lyse egetræsmøbler.



Udsigt over agterdæk med B. & W.'s patentlugedæksler.

Både officerer og besætning har foruden messerne store opholdssaloner.

Der er overalt elektrisk opvarmning med undtagelse af officersmessen samt mandskabsapteringen, der får dampopvarmning.

Alle kamre og saloner får mekanisk ventilation.

Hovedmotorerne er to B. & W. direkte omstyrbare, enkeltvirkende, totakts, 6-cylindrede krydshoveddieselmotorer med trykforstøvning. Cylinderdiameter 620 mm, slaglængde 1150 mm, i stand til tilsammen at udvikle normalt 8850 ihk svarende til ca. 7100 ehk ved 148 omdrejninger pr. minut.

Hjælpeomotorerne består af tre 5-cylindrede, firetakts trunkmotorer med trykforstøvning hver direkte koblet til en dynamo på 200 kw ved 220 volt og 500 omdrejninger pr. minut. Dieselcylindrene har diameter 245 mm, slaglængde 400 mm. Ydelse pr. motor 300 ehk.

Samtlige større pumper er vertikale pumper direkte koblet til elektromotorer ved elastiske koblinger. Der findes tre skruepumper med en kapacitet hver på 135 m³/time for cirkulation af smøre- og køleolie, tre centrifugalpumper med en kapacitet på 150 m³/time for salt kølevand og to pumper af samme størrelse for fersk kølevand. For køling af hjælpeomotorerne findes to pumper på 35 m³/time, deraf en for saltvand og en for ferskvand.

Smøreolien suges fra bundtankene under hovedmaskinerne og trykkes gennem filtre og olieklere til hovedmotorerne, hvor den dels anvendes til køling af stempler og dels til smøring af lejer, hvorefter den løber retur til bundtankene. Ferskvandspumperne su-

ger fra hovedmotorerne og trykker gennem ferskvandskølerne tilbage til hovedmotorerne. Systemet er lukket, og i casingen er anbragt en ekspansionstank. Saltvandspumperne suger fra søen, trykker gennem olieklere til ferskvandskølerne og over bord. Ferskvands- og olieklere er af samme type udført med stålkappe og endedæksler af støbejern, metalrørplader og metalrør.

Af andre pumper findes en vertikal, selvansugende centrifugalpumpe på 150 m³/time som ballastpumpe, to 2-cylindrede stempelpumper hver på 2×20 m³/time som last- og sanitærpumper, samt en 50 m³/time pumpe for brændselolie.

Starteluft for dieselmotorerne leveres af to elektrisk drevne totakts manøvreluftkompressorer i stand til at levere luft af 25 at. Hver kompressor har en kapacitet på 3 m³ indsuget luftmængde pr. minut. En 8 m³ startluftbeholder.

I maskinrummet findes en varmekedel på 15 m² hedeblade, 7 at. tryk indrettet for oliefyring.

Tankmotorskibet Ruth

Den 28. april gik tankmotorskibet „Ruth“ på 16.860 tdw på prøvetur fra Götaverken. Skibet, som er bygget til Rederi A/S Ruth, skibsreder Hagb. Waage, Oslo, er det syvende, rederiet har ladet bygge på værftet. Det første var M/T „Raila“ på 8370 tdw, som blev leveret for netop 25 år siden.

M/T „Ruth“ er bygget til Det norske Veritas højeste klasse og har hoveddimensionerne:

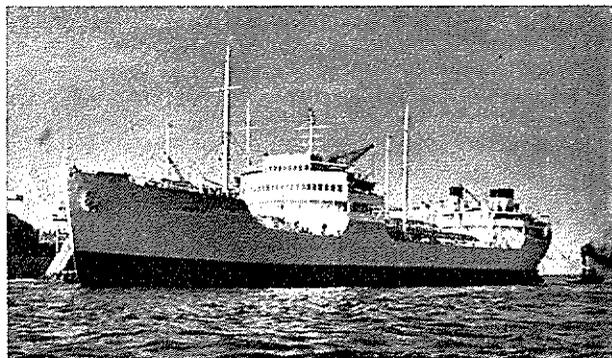
Længde overalt	ca. 157,0 m
Største bredde på spant	19,5
Dybde	11,6
Middeldybgang på sommerfribord	9,0

Den nautiske udrustning er — ligesom iøvrigt al udrustning om bord — af den mest moderne art med alle mulige apparater og hjælpemidler.

Mandskabet har en smuk aptering med i hovedsagen enmandskamre, store messer, badstue o. s. v.

Såvel hoved- som hjælpeomotorer er af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Hovedmotoren er en 8-cylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor med en cylinderdiameter på 680 mm og med 1500 mm slaglængde. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 7350 ihk.

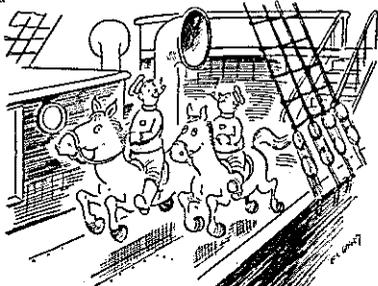
Den kontraherede fart er 14 kn. på fuld last.



Tankskibet „Ruth“.



HEMPEL's skibsfarver
revner og skaller
aldrig





Hempel har alle slags farver til alle slags skibe!

J. C. Hempel's Skibsfarve Fabrik A/S

Amaliegade 8 . C. 3842

Hvad er en shelterdækker?

I årene mellem de to krige blev shelterdækkeren mere og mere populær, og siden den sidste krig er denne popularitet blevet endnu større og næsten blevet almindelig for fragtskibe på 5000 tdw og opefter. Også for mindre skibe vinder typen terræn, og shelterdæk-kystfartøjer er ret talrige. Ikke desto mindre er der, til trods for typens popularitet, til tider nogen tvivl hos dem, der er interesseret i skibsfart, om betydningen af udtrykket „shelterdækker“ og om typens fordele og mangler i sammenligning med andre skibe. Vi skal i denne artikel prøve på at besvare spørgsmålene: „Hvad er en shelterdækker?“ og „Hvori står den over andre typer?“

For at besvare det første spørgsmål er det nødvendigt at se på skibsmålingen, et uklart og lidet opbyggeligt emne, men et, der har haft en betydelig indflydelse på konstruktionen af handelsskibe. Siden indførelsen af Merchant Shipping Act i 1854 har gross tonnagen af et skib omfattet alle rum i skibet under tonnagedækket (med undtagelse af inderbunden) og alle „lukkede“ rum over tonnagedækket. I en shelterdækker er det næstøverste dæk tonnagedækket, og shelter-mellemdækket er undtaget fra målingen, hvis passende forholdsregler er truffet.

Fritagelsen for måling dateres fra House of Lords vedtagelse i 1875, i et tilfælde med en lille damper „Bear“, at dette skibs spardæk, som havde åbninger på hele skibets bredde, ikke var et komplet dæk, og at bestemmelsen, at rum mellem tonnage- og det øverste dæk skulle måles med, ikke skulle gælde. House of Lords vedtog ved samme lejlighed, at ved „et lukket rum på øverste dæk anvendelig til last“ skulle forstås et fuldstændig lukket rum. Fra denne vedtagelse for et temmelig ligegyldigt skib stammer den åbne shelterdækker, da sheltermellemdækket i denne type skibe ikke betragtes som „lukkede rum“ og derfor er undtaget fra måling.

Hovedsagen er, at mellemdækket skal være åbent ved anbringelse af en „tonnage åbning“ i shelterdækket. Denne åbning, som har form som en luge, af mindst samme bredde som lastlugerne, kan anbringes for eller agter, hvis den blot har en bestemt afstand fra for- eller agterstævn. I praksis er det mest bekvemt at anbringe tonnageåbningen umiddelbart agten for den agterste lastluge. Længden af tonnageåbningen skal være mindst 1,22 m, og åbningen må ikke kunne skalkes. Dækslerne holdes på plads af surringer gennem øjebolte.

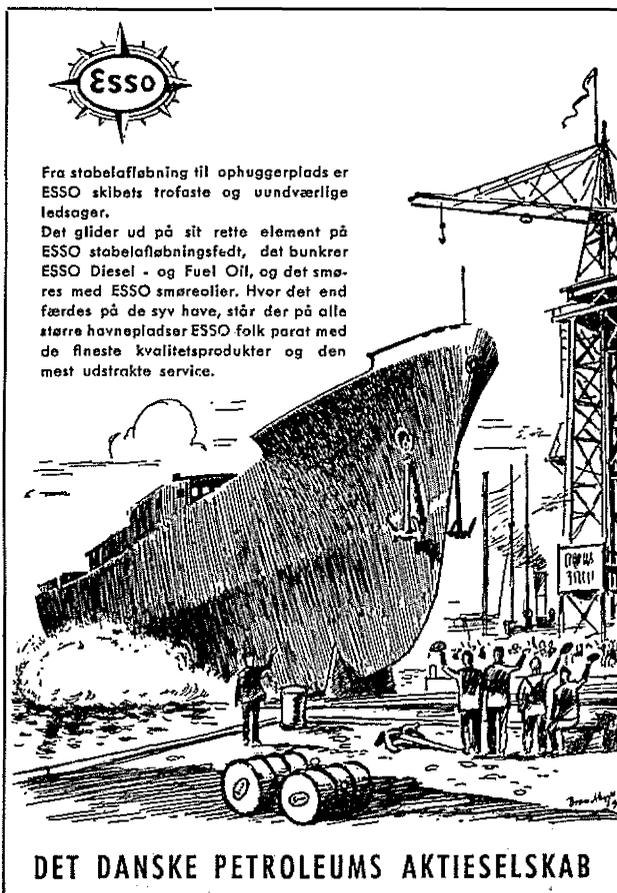
Under denne åbning er, hvad der kaldes tonnagebrønden, som begrænses af tværskibs-skodder i mellemdækket og drænes gennem store spygatter med ventiler. For at opfylde fordringerne, at det udtagne mellemdæksrum ikke må kunne lukkes permanent, skal endeskodderne også have åbninger, men disse må lukkes med, som det kaldes, „midlertidige lukkemidler“. I en shelterdækker udføres det som regel med planker i kanalstål eller med plader, som fastgøres til skoddet med hagebolte, som ikke går gennem skoddet. Der er også regler for afløb fra de undtagne rum.

Som det vil ses, er shelter-mellemdækket, skønt det i virkeligheden er udmærket lukket, efter loven åbent og derfor undtaget fra måling. Her kan det være af

betydning at bemærke, at, skønt udtrykket „shelterdæk“ synes at betyde et let dæk som et beskyttende dæk snarere end et styrkedæk i lighed med awningdækket i begyndelsen af århundredet, så er dette ikke tilfældet. I en moderne shelterdækker er shelter- eller øverste dæk styrkedækket. Det er øverste flange af skibsdrageren, og som sådan det mest økonomiske sted at anbringe det styrkegivende materiale.

For at vende tilbage til tonnagesynspunktet så er det klart, at indenfor visse grænser er det fordelagtigt at gøre det undtagne rum så stort som muligt, og det kan gøres på to måder. Enten kan mellemdækshøjden forøges, og et 3 m mellemdæk i en moderne 9000 ts båd er på ingen måde ualmindelig, eller det andet dæk kan udføres uden spring, d. v. s. parallel med kølen. Det sidste kunstgreb medfører en lav underdækstonnage, men har den ulempe, at mellemdækket ved skibets ender bliver temmelig højt, måske 4,5 til 4,9 m, hvilket ikke er bekvemt på visse farter.

Det er imidlertid rigtigst at konstatere, at det høje mellemdæk foretrakkes for det næstøverste dæk uden spring. Men hensyn til fribordet, så regnes shelter-mellemdækket for en overbygning, og fribordet måles fra det næstøverste dæk. Det fradrag, der gives for overbygninger, forringes ikke af de midler, der anvendes for at opnå tonnagefritagelse for mellemdækket. Der kan nu svares på spørgsmålet: „Hvad er en åben shelterdækker?“ ved at sige, at det er en konstruktion, der har en lav bruttotonnage og følgelig en lav nettotonnage, som følge af visse arrangementer for at und-



Frå stabelåbning til ophuggerplads er ESSO skibets trofaste og uundværlige ledsøger.

Det glider ud på sit rette element på ESSO stabelåbningsfedt, det bunkrer ESSO Diesel - og Fuel Oil, og det smøres med ESSO smørefolier. Hvor det end færdes på de syv have, står der på alle større havnepladser ESSO folk parat med de fineste kvalitetsprodukter og den mest udstrakte service.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

drage mellemdækket fra tonnagemålingen, at shelterdækket er et styrkedæk og ikke en let overbygning, og at fribordet måles fra det næstøverste dæk.

Hvis vi dernæst betragter shelterdækkerens sødygtighed og økonomiske egenskaber, kan vi sige: For det første er der ingen tvivl om typens sødygtighed. Shelterdækket er på grund af sin højde over vandlinien et udmærket arbejdsdæk, og hvis, som det ofte er tilfældet, der er bygget en bak oven på det, så bliver denne fordel endnu større. Der er ingen brønde til at fange søen, og lastlugerne har en særlig sikker beliggenhed. Det sidste tages der hensyn til i fribordsreglerne, idet lugekarmene i de agterste tre fjerdedele af skibet kun behøver at være 18" høje, medens den forreste lugekarm skal være 24" høj som i brøndene på et tre-ø-skib.

I praksis gøres alle lugekarmene 30" høje af hensyn til Factory Act, da der ellers skulle anbringes støtter og stræktøve rundt lugerne under arbejdet med lasten. Man kan fremføre, at i let tilstand har shelterdækkeren et større areal over vandet end tre-ø-skibet og påvirkes derfor mere af sidevinde, men i praksis har det ingen betydning. Måske er den vigtigste egenskab ved shelterdækkeren dens store stuvningsrum, en egenskab, der gør denne type særlig egnet for last, der tager meget rum op i forhold til vægten.

Med den aftagende kulfart og den almindelige forøgelse af transport af lettere laster er der ikke så stor efterspørgsel efter både til vægtgods. En moderne shelterdækker kan føre last med mere end 60 cu. ft. pr. ton, som er tilstrækkeligt i de fleste farter, og alligevel bære sin dødvægt. Til kornlast er shelterdækkeren ikke så god som tre-ø-skibet, da det er nødvendigt at anbringe transportører gennem mellemdækket til lasterne i alle luger, hvilket for tiden er meget dyrt. På den anden side er shelterdækkeren på grund af stabilitetens store udstrækning velegnet til at føre ladninger, som kan have tilbøjelighed til at forskyde sig.

En yderligere egenskab er et godt forhold mellem dødvægt og displacement, hvilket betyder, at maskineriet bruges til transport af last og ikke til at drive et tungt skrog gennem vandet. Man må herved erindre, at den lave vægt af shelterdækkeren ikke skyldes lette materialedimensioner, idet styrken af disse skibe er i overensstemmelse med standarden for en hvilken som helst anden type. Det følger af den effektive anbringelse af materialet. Alt i alt kan man sige, at hvad sødygtigheden angår, har shelterdækkeren mange fordele, at styrken er i overensstemmelse med standarden for alle søgående skibe, og fra et økonomisk synspunkt set er den store dødvægtskapacitet og det lave forhold af brutto- og nettotonnagen til dødvægten yderst fordelagtige.

En ting, som har været viet nogen opmærksomhed i de senere år, er lastskibenes evne til at holde sig flydende, når et lastrum er fyldt med vand, og her er det klart, at shelterdækkeren, som den almindeligvis bygges, falder igennem for andre skibstyper. Det skyldes, at de vandtætte skodder som regel kun føres op til det næstøverste dæk, for at man kan forlange tonnageundtagelse for mellemdæksrummet. Hvis skibet er læk, vil det havarerende rum fyldes med vand, og vandet vil strømme ind i det næste rum, så skibet vil kæntrue.

Dette kan undgås ved at føre skodderne op til shelterdækket, og dette middel blev udført i shelterdækkere

under krigen, og den forøgede sikkerhed som følge heraf gav sig udslag i, at et antal beskadigede shelterdækkere nåede havn. Der er ikke nogen grund til, at denne praksis fra krigens tid ikke skulle fortsættes, da det er muligt at konstruere mellemdæksskodderne således, at mellemdæksrummet kan undtages fra målingen, og skibets sikkerhed forøges.

Dette spørgsmål bør have redernes interesse, særlig da bekostningen for stålet til mellemdæksskodderne og de forøgede materialedimensioner til lastskodderne, så de kan modstå det forøgede vandtryk, ikke er stor. Shelterdækkerens udseende er særpræget, idet højden af shelterdækket over vandlinien gør, at man let kan skelne den fra andre typer. Nu og da anbringes en bak og, hvor stor kapacitet ønskes eller der er plads til passagerer, brohus og hytte.

Det kan være fordelagtigt at lukke en shelterdækker, og en kort forklaring af, hvad der menes hermed, kan være på sin plads. Det første og vigtigste og derfor grunden til ændringen er at opnå større dødvægt, hvilket opnås ved at lukke tonnageåbningen og spygatterne, så skroget er intakt op til shelterdækket, som da regnes for fribordsdækket. En lukket shelterdækker på 120—130 m kan derved opnå en dybgang på 0,6 m mere end en åben shelterdækker, d. v. s. at den populære 9500 tdw åbne shelterdækker kan medføre yderligere 1000 t, når den lukkes.

Udtrykket „kan“ er vigtigt, thi medmindre skibets materialedimensioner er sådanne, at de svarer til den forøgede dybgang, kan dette ikke tillades. Det er betydningfuldt at erindre, at de krigsbyggede shelterdækkere havde materialedimensioner, der svarede til en dybgang på 0,45 m mere end for en åben shelterdækker, og denne forøgelse blev i almindelighed ikke anset for at medføre noget tab i skibenes sødygtighed.

Der må selvfølgelig betales herfor ved en forøgelse af tonnagen, såvel brutto som netto, da mellemdæksrummet nu ikke længere undtages fra måling. Ser vi igen på den 120—130 m shelterdækker, så vil forøgelsen være omtrent fra ca. 5000 til 7000 t og nettotonnagen fra 3000 til 4500 t uanset det forøgede dybgang, der opnås. Så snart tonnageåbningen lukkes, bortfalder tonnageundtagelsen for mellemdæksrummet.

Der har været omtalt, at den åbne shelterdækker for tiden yderst populær, og man kan spørge, om denne popularitet vil fortsætte, stillet overfor muligheden, selv om den kun er ringe, at tonnagereglerne ændres. Man kan hertil trøstigt sige, at typen er så velegnet til moderne fart og så udbredt, at enhver ændring i tonnagemålingen må være således, at shelterdækkeren ikke i for høj grad lider derunder i forhold til andre skibstyper. Der er ikke noget tegn til, at shelterdækkerens dage er talte.

Vacuum Oil Company

Smøreliespecialister

Skibsformens indflydelse på den tværskibs stabilitet

I marts måned holdt professor i skibsbygning ved Danmarks tekniske Højskole, dr. tech. C. W. Prohaska, et foredrag ved årsmødet i Institution of Naval Architects i London med ovenstående titel.

Foredraget omfatter undersøgelser, som er en fortsættelse af en undersøgelse, der blev forelagt for selskabet i 1947. I det første foredrag blev angivet talværdier for formstabilitetskurver med en usikkerhed, der ikke er større end den, der fremkommer ved anvendelse af de almindelig kendte beregningsmetoder, når det drejer sig om almindelige handelsskibsformer, men f. eks. for skibe med stor bundrejsning er resultaternes usikkerhed for stor.

I det sidste arbejde gives en analyse af stabilitetskurver for en række systematisk varierede skibsformer med det formål at finde forskellige parametres indflydelse på stabilitetskurverne (formkoefficienter, „tumble home“, spring, bjælkebugt m. m.). Analysen giver imidlertid kun kvalitativ redegørelse, og det lykkes ikke at opstille korrektioner, der giver deres indflydelse på stabilitetskurverne.

Derfor opstilles et trigonometrisk udtryk, som ved angivelse af et vist antal parametre findes at give et tilnærmet udtryk med tilstrækkelig nøjagtighed.

De opstillede parametre er dels let tilgængelige udtryk og tildels opstillet i tabelform.

Som i næsten alle professor Prohaskas videnskabelige arbejder slutter dette med en redegørelse for, hvorledes den praktiske anvendelse af undersøgelsernes resultater bør forme sig.

Den udarbejdede metode vil spare skibskonstruktøren for de tidsrøvende stabilitetsberegninger efter de hidtil anvendte metoder.

Tankmotorskib til J. Lauritzens rederi

Torsdag den 10. maj afleveredes fra Lindholmens Varv i Göteborg det første tankskib, som rederiet J. Lauritzen har fået bygget: M/T „Nerma Dan“.

Det er rederiets største skib, og overtagelsen fandt sted efter en prøvetur, hvori skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen deltog i spidsen for rederiets ledelse.

Det var en dag, som vil blive husket i rederiets historie. Det store hvide skib stævnedes ud ad Götaelven med Dannebrog, det svenske flag og De forenede Nationers flag vajende fra mastetoppene. Under prøveturen blev skibet besat af deltagerne, og mest hæftede



man sig ved hobbyværkstedet, der — så vidt os bekendt — er noget ganske nyt om bord i et fragtskib. Hobbyværkstedet er delt i to afdelinger, som begge er til rådighed for både officerer og mandskab. Det ene er beregnet dels som mørkekammer og dels til bogbinderværksted, medens det andet er forbeholdt træ- og metalarbejder, med drejebænk, høvlebænk, boremaskine m. m. Foruden skabe til materialer etc. er der en boghylde med forskellige instruktionsbøger, så enhver kan finde noget om sin specielle hobby, og der ved bedre blive i stand til at få glæde af sin fritid.

Man lægger også mærke til et tonefilmsapparat om bord. Skibet medfører en del film til underholdning for mandskabet.

Apteringen er særdeles rummelig og praktisk og tillige meget hyggelig, hvilket i høj grad skyldes de fint afslømte farver i træværk, gardiner, møbler og tæpper og de lysende akvareller, der er ophængt i messerne. Af særlig interesse er en samlet dekoration af den unge maler Ernst Trier, bygget over folkevisen „Herr Vismer i Elvehjem“. Den er ophængt i officerernes rygesalon, hvor der er fremlagt et indbundet eksemplar af folkevisen på dansk og i engelsk oversættelse.

Foruden hobbybøgerne medfører „Nerma Dan“ en righoldig bogsamling udlånt fra Søfartens Bibliotek.

Skibets hoveddata er følgende:

Længde overalt	168,0 m
Største bredde på spant	19,51 m
Tons d. w.	16.300
Lastekapacitet	21.600 m ³
Fart, lastet	15 knob

Skibet er bygget til Lloyd's højeste klasse for tankskibe. Hovedmaskineriet er en 9-cylindret totakts, enkeltvirkende K. M. W. Sulzer-dieselmotor på 2300 ihk.

Skibet føres af kaptajn Ubbe Iversen, og maskinchef er J. V. Overgård.

Skibets jomfrurejse går til den persiske havbugt. „Nerma Dan“ er det tredje af rederiets skibe, der har båret navnet Nerma. Det første på 930 tons d.w. blev leveret i 1893 og forliste i 1918, den næste Nerma blev bygget i 1921 og var på 1950 tons d.w., den blev senere solgt til Finland. Foruden dette tankskib har rederiet to tankskibe i ordre fra Lindholmens Varv — begge søsterskibe til „Nerma Dan“.

Deres

bankforretninger



ordnes hurtigt og sikkert af vort hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

34 afdelinger i København og omegn
52 fillaler og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN

Nybygning fra Aalborg Værft

Rederiet J. Lauritzen overtog den 6. april sin nybygning fra Aalborg Værft, S/S „Silja Dan“, en lukket shelterdækker på ca. 4200 tdw.

Skibet må betragtes som et søsterskib til „Tessa Dan“, men afviger dog væsentligt fra dette skib i en henseende: det er bygget specielt til issejlad i Østersøfarten, idet skroget, roret og skruen etc. er særlig kraftigt isforstærket, og roret er beskyttet af en specielt konstrueret iskniv.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	97,7 m
Bredde på spant	14,2 -
Dybde til shelterdæk	9,1 -

Maskinkraften er 2100 ihk, der giver skibet en fart af ca. 13 knob.

Det er bygget til British Lloyds højeste klasse med de nævnte forstærkninger for sejlad i is tilligemed indretninger med henblik på eventuel tropefart.

Lastummene er elektrisk ventilerede, og de fem luger betjenes ved lastning og losning af 10 damplossespil. Bommene bæreevne er 5 tons, sværgodsboomenes 15 og 25 tons.

Maskineriet består af en hovedmaskine, der er en 3-cyl. dobbelt-compound dampmaskine fra maskinfabrikken Atlas.

Af nautiske hjælpemidler er skibet forsynet med radar, gyrokompas med selvstyrer, decca, radiopejler, ekkolod og elektrisk log.

Midtskibs er der beboelse for officerer, rygesalon for officerer samt messer til mandskab og officerer.

Beboelsen agter består af otte enmandskamre og to tomandskamre og rygesalonen for mandskabet. Iøvrigt er skibet indrettet med moderne bekvemmeligheder som baderum, varmt og koldt vand, køleskabe i messerne og et vaskeri med elektrisk vaskemaskine.

I alle messer er der ophængt moderne kunst, væsentligst af unge danske kunstnere. I salonen bemærkes et stort urskovsmotiv af Hans Scherfig og nogle smukke oliemalerier af S. Hjorth-Nielsen. Her hænger iøvrigt fotografier af rederiets stifter, konsul D. Lauritzen, og skibets gudmoder, fru prokurist V. Abildgaard.

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR
DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310

Biblioteket om bord er fra Søfartens Bibliotek, men indeholder tillige en supplerende samling faglitteratur, som rederiet sender om bord i alle sine skibe.

Og så har „Silja Dan“ naturligvis fået rederiets nye skibscykler om bord — 5 ialt — alle forsynet med praktisk udstyr og J.L.-mærket på frakkeskåneren.

Skibets fører er kaptajn H. Drachmann-Nielsen, og maskinchef er P. Sneistrup.

Skibet sejlede efter den tekniske prøvetur på præsentationsrejse til Finland.

Maskinmestrenes Håndbog

„Håndbog for maskinmestre“, 4. udgave, under redaktion af inspektionsmaskinmester Henrik Wolff, udgivet af Maskinmestrenes Forening, er udkommet på Grafisk Forlag.

Håndbogen er et digert værk på 925 tekstsider med 826 illustrationer, en helt igennem moderne håndbog, som redaktøren, inspektionsmaskinmester ved D.S.B. Henrik Wolff, Maskinmestrenes Forening og forlaget kan være stolte af.

Den nye udgave er forøget med en instruktiv redogørelse for gasturbinens princip, fordele og mangler og anvendelsesmuligheder, som vi kender dem i dag. Et nyt afsnit omhandler centrifuger for brændsels- og smøreolier. En beskrivelse af vandrensningsanlæg til skibe er også tilkommet.

Det øvrige stof kender man igen fra forrige udgave. Heraf er dog enkelte afsnit udvidet og ført à jour, således beskrivelsen af forbrændingsmotorer.

Med sine mange tabeller og formler, eksempler og praktiske råd, skitser og beskrivelser er Håndbog for maskinmestre uundværlig, ikke blot for maskinmestre til søs og i land, men også på værksteder, tegnestuer og ingeniørkontorer, ja overalt, hvor man har brug for hurtigt at finde en oplysning om et maskinelt eller elektrisk spørgsmål.

Man mærker tydeligt, at både redaktøren og de forskellige medarbejdere er folk, der gennem deres praktiske arbejde ved, hvad man netop har brug for.

At Håndbog for Maskinmestre efter fire års forløb udkommer i en ny udgave er det bedste bevis for dens brugbarhed og må siges at være et særsyn på dette område. Redaktøren kan ikke ønske sig nogen bedre kompliment.

Håndbogen er indbundet i et stærkt og praktisk bind. Trykket står tydeligt og skarpt på træfrit papir. Det er i alle måder en virkelig håndbog, der står langt over, hvad man så ofte præsenteres for af „håndbøger“.

Oluf Svendsen's Eftf.

REDERI OG BEFRAGTNING

★

TOLDBODGADE 18

TELF. 2441-14541

De kan få dem overalt

PÅ HAVET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB





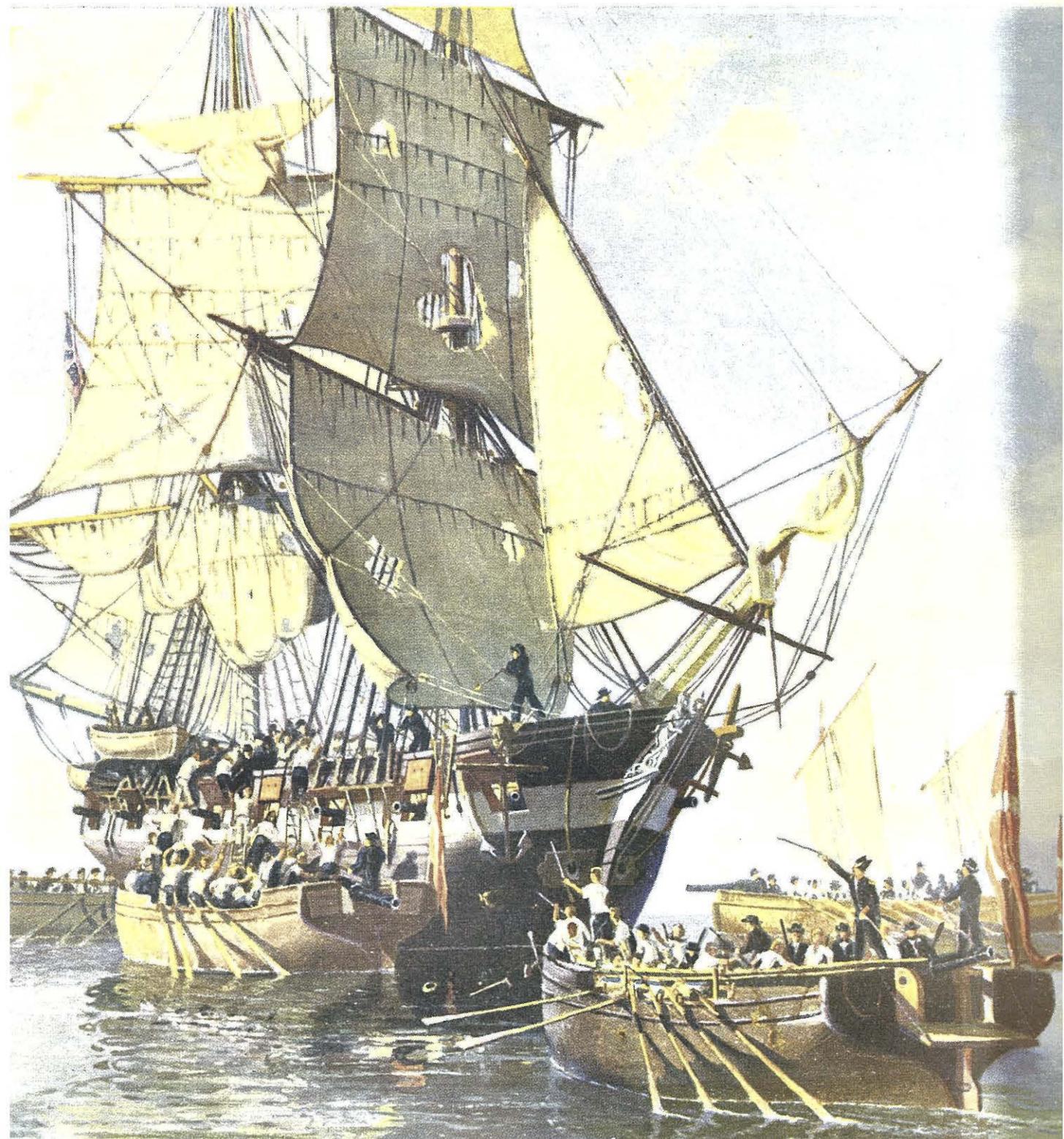
VIKINGEN

nr. 1,50
1. juli

Engelsk brig erobres af ro-kanonbåde

Maleri af POUL SINDING

1951 - nr. 5
28. årgang



BANGKOK BOMBAY BUENOS AIRES CALCUTTA CANTON CAPE TOWN CEBU DAIREN DAVAO DURBAN HARE

SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABACO TELUK ANSON TIENSIN TOKYO TSINGTAO VANCOUVER B. C.

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

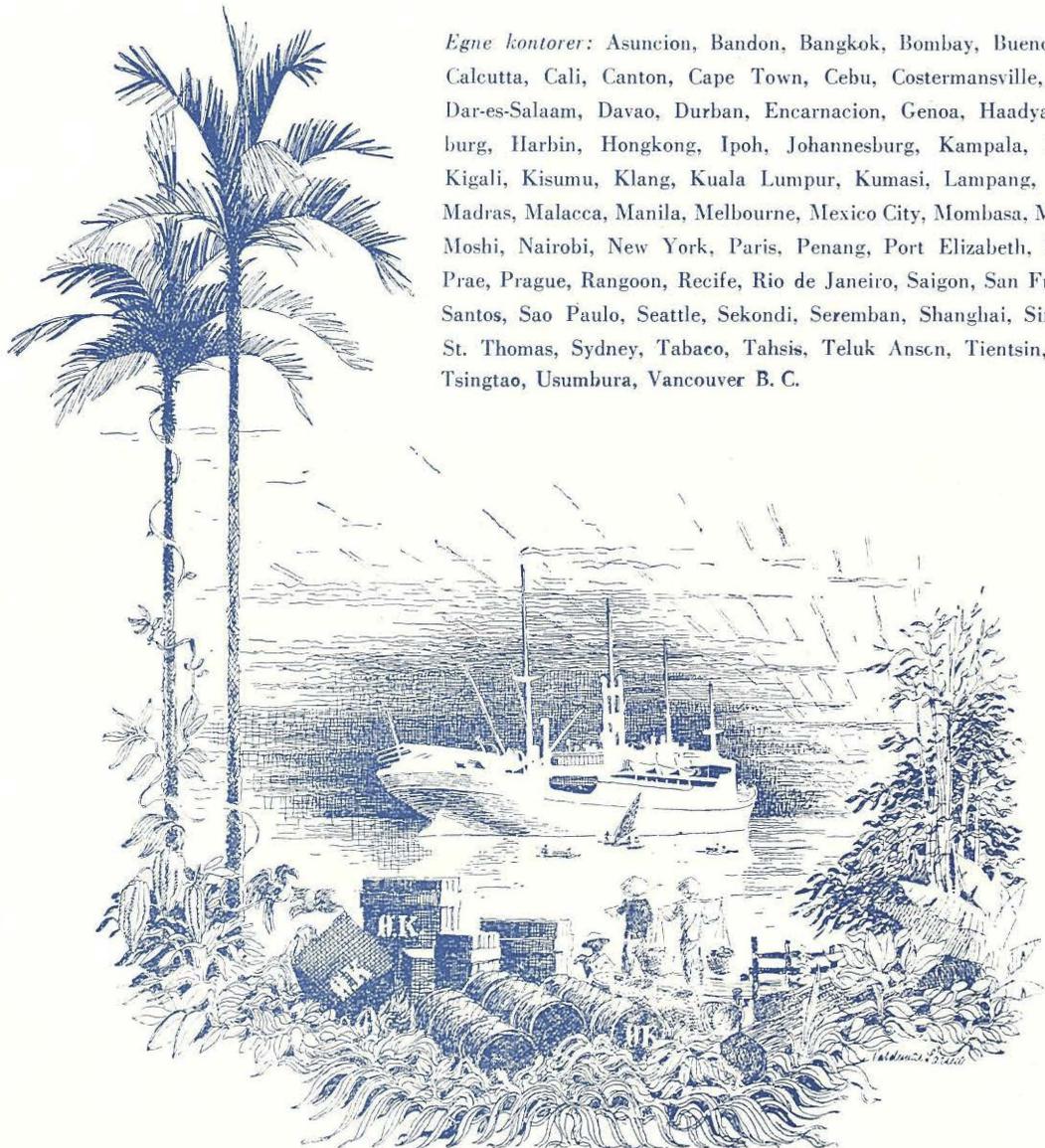
IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, Sydamerika & Kanada.

Regulære afsæjlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Burma, Malaya, Thailand (Siam), Indo-Kina, Philippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zeeland, New York, Vestindien, Centralamerika og Nordamerikas Pacifikkyst samt fra Amerika til det fjerne Østen.

Egne kontorer: Asuncion, Bandon, Bangkok, Bombay, Buenos Aires, Calcutta, Cali, Canton, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dairen, Dar-es-Salaam, Davao, Durban, Encarnacion, Genoa, Haadyai, Hamburg, Harbin, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lampang, London, Madras, Malacca, Manila, Melbourne, Mexico City, Mombasa, Montreal, Moshi, Nairobi, New York, Paris, Penang, Port Elizabeth, Posadas, Prae, Prague, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Seattle, Sekondi, Seremban, Shanghai, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tabaco, Tahsis, Teluk Anson, Tientsin, Tokyo, Tsingtao, Usumbura, Vancouver B. C.



SÃO PAULO SAIGON RECIFE PORT ELIZABETH : EGNE KONTORER : RANGOON PENANG MEXICO CITY MELBOURNE

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i forståelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

„Imago Mundi“

(VERDENS BILLEDE)

af

CARL V. SØLVER

„Vikingen“ publicerer hermed med forfatterens tilladelse et afsnit af ovennævnte overmåde interessante værk, der omfatter skildringer fra de store opdagelsers tid, et afsnit, der omhandler dansk indsats.

Dansk indsats.

Det er af interesse for os danske at vide, at der i en længere årrække synes at have været en venskabelig og befrugtende forbindelse mellem *Henrik Søfareren* og det danske hof.

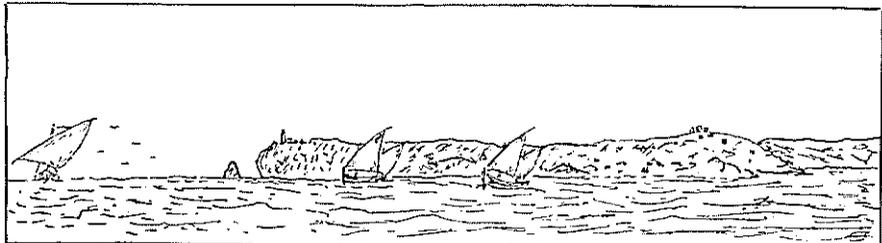
Kong *Erik af Pommern* blev nemlig i 1406 gift med dronning *Philippa*, datter af den engelske konge *Henrik IV*, hvis søster var gift med kong *Joao I* af Portugal og moder til prins *Henrik*. Hendes næstældste søn, *Dom Pedro*, altså prins *Henriks* ældre broder, foretog flere vidtløftige rejser i Europa og Orienten og traf i året 1424 sammen med den unge danske kong *Erik* ved kejser *Sigismunds* hof i Ungarn. Kong *Erik* var ligeledes ude på en længere udenlandsrejse (1423—25), på hvilken han bl. a. besøgte de hellige steder i Palæstina. Begge fyrster tog midlertidig tjeneste hos kejser *Sigismund* og var samtidig med i kampene omkring Prags belejring. Som belønning for sin andel i krigen fik kong *Erik* kejserens medhold i stridighederne mod de holstenske grever om retten til Sønderjylland; ligeledes modtog *Dom Pedro* store belønninger for sin andel.

Det er rimeligt, at de to beslægtede fyrster under disse forhold har stiftet nærmere bekendtskab med hinanden, så meget desto mere som *Dom Pedro* var stærkt optaget af sin broder prins *Henriks* maritime foretagender og samlede rejsebeskrivelser og kort til ham. Hos kong *Erik*, Danmarks mest søkyndige kon-

ge, kunne han utvivlsomt få mangt og meget at vide om vikingernes navnkundige rejser til nye lande på den anden side af Atlanterhavet.

Efter flere rejser til lands og til vands, hvor han bl. a. gjorde et længere ophold i Ægypten og endog siges at have sejlet op ad Nilen for at aflægge besøg hos den kristne sagnkonge „Prester John“ (antagelig kongen af Abbessinien) dog rimeligvis uden at nå længere end til Assuan, aflagde *Dom Pedro* et besøg i Danmark (ca. 1426) for at hilse på sin fælle fra kampene i Bøhmen.

Erik af Pommern stod på den tid på højden af sin magt som enevældig konge af Danmark, Norge og Sverige; hans valgsprog var som bekendt: „Mit Haab staar til Havet“, og ved at efterspore hans virken som konge må man beundre hans fremsyn og energi. Han dæmmede op mod Hansestædernes dominerende optræden i Norden ved at fremme den såkaldte „Omme-landsfart“ omkring Skagen, Helsingør og Landskrona købstadrettigheder, oprettede Øresundstolden og anlagde fæstningen Krogen ved Helsingør og Kärnan i Helsingborg. På forskellig måde lettede han sejladsen gennem Kattegat og Sundet til Falsterbo. Således kan man i den ældste farvandsbeskrivelse over Danmark — et indskud i den såkaldte „Seebuch“, skrevet på en



Cap St. Vincent og Sagrespynten set fra sydost. 1930.

På Sagrespynten anlagde *Henrik Søfareren* i 1420 den navnkundige by *Villa do Infanto*, hvorfra han udsendte opdagelsesrejser ud på Atlanterhavet.



Gobelin fra Kronborgs riddersal tegnet af hollenderen Hans Knieper 1584 med billede af den danske konge Erik af Pommern. — Nationalmuseet, København.

flamsk dialekt fra begyndelsen af det 15. århundrede — gennem danske længdeenheder o. s. v. mærke udpræget dansk indflydelse, hvilket muligvis på en eller anden måde står i forbindelse med kong *Eriks* søfartspolitik. Ingen dansk konge har i den grad haft forståelse af skibsfartens betydning for landet, og vi kan følge hans geniale tankegang, da han erhvervede København af roskildebispens og gjorde den til sin hovedstad.

Man kan forstå, hvad det måtte betyde for en sådan konge at få besøg af en repræsentant fra verdens mest søfartsinteresserede fyrsteslægt, en broder til selve *Henrik Søfareren*, og at høre om de eventyrlige rejser ned langs Afrikas østkyst og om Portugals højt-flyvende planer om at finde en søvej til Indiens herligheder. Hvad var rimeligere, end at kong *Erik* til gengæld viste sin frænde, den portugisiske prins, hvad han i sine lande havde udrettet til søfartens fremme og til udvidelse af kendskabet til landene på den anden side af Atlanterhavet, navnlig hvad der kunne være af betydning for at finde en vej over havet til Asiens østkyst og Indien. Dette har naturligvis først og fremmest været det af den danske kosmograf *Claudius Clavus* fremstillede kort over Skandinavien og det nordlige Atlanterhav.

Claudius Clavus.

Claudius Clavus, hvis danske navn var *Claudius Claussøn Svart*, var født den 14. september 1388 i landsbyen Sallinge paa Fyn. Han har formentlig fået

sin opdragelse i Sorø klosteskole og rejste i 1412, altså som 24-årig, på en længere udenlandsrejse bl. a. til Italien, hvor han dukker op ca. 1423—24. Her blev han optaget af den genoplivelse af den oldgræske kultur, som på den tid fandt sted bl. a. ved latinske oversættelser af græske forfattere, og som dengang var bleven tilgængelige. Gennem den pavelige sekretær *Francesco Poggio* fik han ved at læse *Ptolemæus' geografi**) og se hans kort interesse for kartografi, og hvad var rimeligere, end at han fik lyst til at fremstille sit fædreland på samme måde.

Claudius Clavus tegnede nu et kort over Nord-europa og det nordlige Atlanterhav efter sine kundskaber og erfaringer med tilhørende tekst, hvoraf endnu findes et enkelt eksemplar, antagelig en fuldgyldig afskrift, som kardinal *Fillastre* indlemmede i sin *Ptolemæus' geografi* fra ca. 1426. Dette geografiske arbejde, den første på videnskabeligt grundlag hvilende udvidelse af *Ptolemæus' geografi*, blev i nutiden fundet i Nancy.

Dette er det ældste kort over Nordeuropa og det nordlige Atlanterhav og af overordentlig stor historisk betydning; bl. a. viser det, at man dengang i Danmark havde den rigtige forståelse af Grønlands beliggenhed vesten for Island i overensstemmelse med de fra sagerne kendte beskrivelser og kursforskrifter. Ligeledes er det det første kort, bortset fra *Ptolemæus*-udgaver, der er forsynet med såvel længde- som breddegrader.

Det er højst sandsynligt, at *Claudius Clavus* har mødt *Erik af Pommern*, da kongen i 1424 opholdt sig i Venedig på vejen til det hellige land, og at han ved denne lejlighed har gjort sin konge interesseret i planen om at konstruere et forbedret kort over alle hans lande og riger i Skandinavien.

Kort herefter er *Claudius Clavus* draget hjem over Lübeck til Danmark, derefter antagelig til Norge, og helt udelukket er det ikke, at han også har været med på en færd til Grønland. Han udarbejder nu et forbedret Nordens-kort med tilhørende tekst, som i vor tid er genfundet i Wien. Mærkeligt nok er der intet spor af *Claudius Clavus' arbejder* i Skandinavien's litteratur, og kun de af hans kort, som nåede til udlandets kartografer, har sikret hans virken fra forglemmelse.

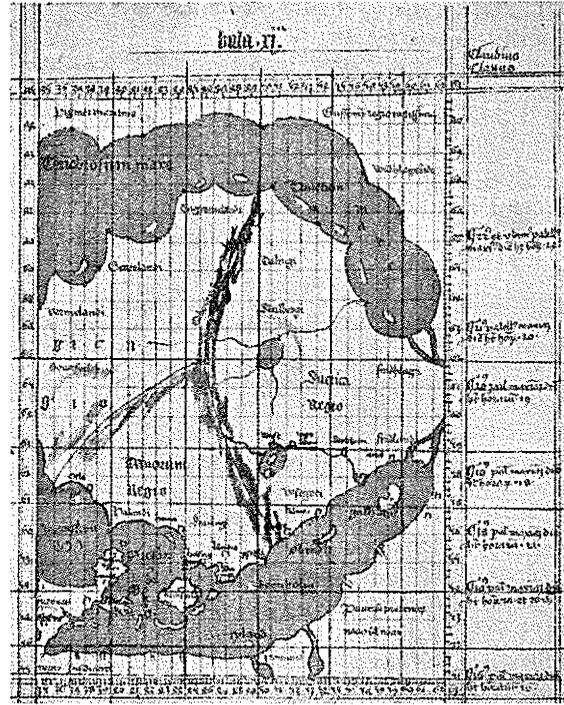
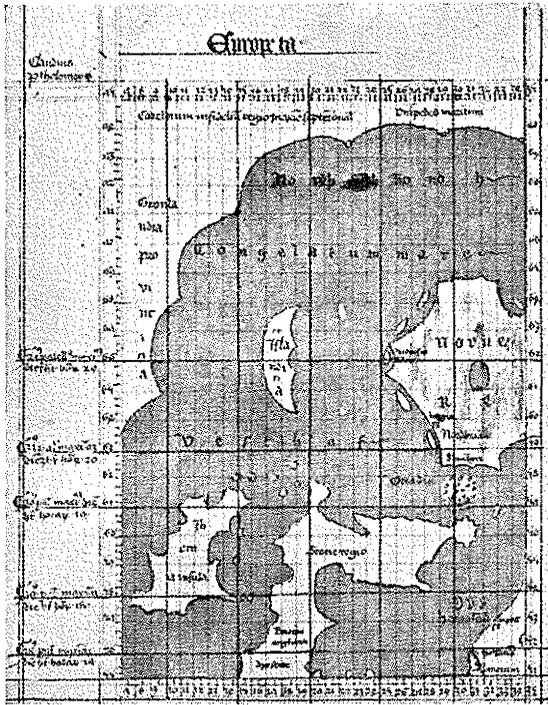
I indledningen til kortet står der følgende**):

„Jeg Danskeren *Claudius Claussøn Svart*, Søn af *Claus Pederssøn Tyk* og *Margrete*, Datter af *Christiern Strangessøn Vinning*, har ved omhyggelig Tegning saavel som ved skriftlig Optegnelse søgt at give Efterverdenen et tro Billede af de mig ved Selvsyn nøje bekendte nedenstaaende Lande, som var *Ptolemæus*, *Hippark* og *Marinus* ubekendte.“

Det er derefter at formode, at *Dom Pedro*, der af sin broder netop havde fået den opgave overalt på sine lange rejser at søge efter og samle alle slags rejsebeskrivelser og kort til nærmere bearbejdelse, har modtaget et eksemplar af *Claudius Clavus' kort* fra det danske hof og har skænket det til *Henrik Søfareren*.

*) *Ptolemæus' geografi* blev oversat 1409 fra græsk til latin af florentineren *Jacobus Angelus*, tilegnet paven *Alexander V*. Kortene tegnedes af florentineren *Francesco di Lapasino* efter de græske kort, og legenderne oversattes til latin.

***) Denne er taget fra den såkaldte „Wienertekst“ i en gengivelse fra 1427 udført af kardinalen *Guillaume Fillastre*. Efter „Fynboen *Claudius Clausen Svart*“ af *Axel Anthon Bjørnbo* og *Carl S. Petersen*. København 1904.



Den danske geograf *Claudius Clavus* (*Claudius Claussøn Svart*) første kort over Nordeuropa fra 1424 efter kopi udført i 1426 af kardinal *Guillaume Fillastre*, det såkaldte *Nancykort*. Gradinddelingen til venstre svarer til teksten og *Ptolemæus'* geografi, hvorimod gradinddelingen til højre gennemgående svarer bedre til virkeligheden og rimeligvis er *Clavus'* egne data efter observationer. — Uden for gradinddelingen ses angivelse af den længste dags varighed på forskellige bredder. Længden er regnet fra de Canariske øers meridian (*Ptolemæus*). Efter *Cartografia Gronlandia*, pag. 91.

Skønt denne fremstilling ikke kan dokumenteres, har den dog i høj grad sandsynligheden for sig. Måske har *Claudius Clavus'* danske kort været anledningen til den betydning, portugiserne en overgang tillagde opdagelser mod vest i det nordlige Atlanterhav, som bl. a. gav sig udslag i genopdagelsen af Azorerne i året 1431 og senere i portugisiske opdagelsesrejser til Nordamerika. I *Claudius Clavus'* ovenfor nævnte navneliste til kortet findes nemlig en legende, som utvivlsomt var egnet til at vække prins *Henriks* opmærksomhed: — „Øen Grønlands Halvø strækker sig ned fra et mod Nord utilgængeligt eller paa Grund af Is ukendt Land, dog kommer, som jeg har set, de vantro Kareler stadig ned til Grønland i store Hærskarer, og det er uden Tvivl fra den anden Side Nordpolen. Altsaa beskyller Oceanet ikke det faste Lands Grænse lige under Polarcirklen, som alle gamle Forfattere paastaa, og den ædle Ridder, Englænderen *John Mandevil*, løj altsaa ikke, da han sagde, at han fra Kina var sejlet hen ad en af Norges Øer til.“ Denne betydningsfulde udtalelse er en fuldstændig revolution af datidens opfattelse af land og havs fordeling på den nordlige halvkugle, ligesom jordens kugleform klart og tydeligt fremsættes. *Clavus'* kort er et resultat af hans kendskab til sagaernes sejladsbeskrivelser for det nordlige Atlanterhav i forbindelse med *Ptolemæus'* geografi, og den citerede udtalelse, der giver anvisning på en kort vej fra Europa til Kina, er sikkert ikke gået ubemærket hen; den giver fuldstændig nye og overraskende perspektiver, — den udkaster ligefrem en *Columbus'* idé, længe inden *Columbus* var født. Muligt er det også, at der allerede dengang har været ført forhandlinger mellem Portugal og Danmark om opdagel-

sesrejser på det nordlige Atlanterhav, selv om intet derom kan dokumenteres, men det er højst rimeligt, at prins *Henrik* ved studiet af *Claudius Clavus'* kort får opmærksomheden henledet på muligheden af at nå det eftertragtede Indien eller Cathai (Kina) ved at sejle mod vest over Atlanterhavet ad en nordlig rute, samme idé som *Columbus* udformede ad en sydlig rute og gennemførte i 1492 med det resultat, at Amerika blev opdaget. Hvorledes dette end forholder sig, så sendte prins *Henrik* kort efter prins *Pedros* hjemkomst sine skibe ud på Atlanterhavet for at genopdage Azorerne.

Vallert den danske.

Først under *Christoffer af Bayern* har vi efterretninger om en direkte forbindelse mellem det danske og det portugisiske hof, idet en dansk adelsmand sendes til prins *Henriks* hof ved Sagres med den danske konges anbefaling.

Denne mand, som prins *Henriks* biograf *Azurara**) kalder „*Vallert den danske*“ — han hed formodentlig oprindeligt „*Vollert*“ — må have gjort sig fordelagtig bemærket i de nye omgivelser, idet han er den eneste udlænding, der har modtaget egenhændig kommando under prins *Henriks* flag. Han blev i 1448 udnævnt til kaptajn paa en kravel med en portugiser, *Fernando Affonso*, ridder af Kristusordenen, som næstkommanderende. Da det vides, at prinsen var overmåde nøje-regnende med, hvem han tildelte overkommandoer, må

*) *Gomez Eannes d'Azurara*, udgiver af værket „*Chronica do descobrimento e conquista de Guine*“, var leder af det kgl. arkiv i Lissabon (*Guarda mór da Torre do Tombo*). Han døde i 1474 i Lissabon.

man betragte *Vollerts* ophøjelse som en usædvanlig udmærkelse fra prinsens side.

Det er med oprigtig sorg, man læser om, hvorledes denne landsmand og sømand, som havde opnået prins *Henriks* største tillid, ved egen uforsigtighed blev dræbt på kysten af Afrika, hvorved en værdifuld forbindelse mellem Danmark og Portugal gik tabt.

Vollert nåede med sit skib efter en besværlig rejse til bestemmelsesstedet på kysten af Afrika, hvis beliggenhed ikke nærmere kan angives. Hans instruks lød på at sætte sig i forbindelse med en negerkonge ved navn „*Boors*“ for at overtale ham til at deltage i kampen mod maurerne i Marokko. Gennem sine tolke kom *Vollert* i forbindelse med en af kong *Boors'* høvdinge ved navn *Guitanye*, der lovede at bringe budskabet videre til sin herre. I mellemtiden bad *Vollert* høvdingen om en elefant for at bringe tænderne og skindet med hjem og lovede ham til gengæld store gaver. I *Guitanyes* fraværelse kom imidlertid andre høvdinge til kysten; de bad *Vollert* komme i land til palaver, og trods indtrængende advarsler lod *Vollert* sig sætte i land i karavellens eneste båd. Idet han i nærheden af stranden forhandlede med de indfødte, kæntrede båden i brændingen, og i samme øjeblik sprang de indfødte, der havde ligget skjult i buskadset, frem og overfaldt besætningen med assagayer.

Kun een af sømændene reddede sig tilbage til skibet ved svømning; han fortalte, at det sidste han havde set af *Vollert*, var, at han forsvarede sig drabeligt fra agterenden af båden mod overmagten, men han kunne ikke sige, om *Vollert* blev dræbt eller taget til fange.

Da man ikke kunne udrette noget mere på kysten under disse forhold og uden båd, sejlede *Fernando Affonso* karavellen hjem til Sagres, og dermed var *Vollert* den danskes saga ude.

Forbindelsen med det danske hof må imidlertid være vedligeholdt, selv om vi ikke har autentiske beviser derfor, thi i 1457 fik den danske konge *Kristian I* fra den portugisiske konge *Affonso V* anmodning om deltagelse i et korstog mod maurerne i Afrika, hvori den 65-årige prins *Henrik* var anfører. Den 3. oktober 1458 ankrede flåden op ved Sagres, og 14 dage senere var fæstningen *Alcazar* erobret, hvorefter kampen fortsattes gennem flere år. Kong *Kristian* sendte en af sine hofembedsmænd, nemlig kongens „*Persevant*“, *Lolland* med på dette korstog, hvor han udmærkede sig ved flere lejligheder og blev hædret af den portugisiske konge og slået til ridder. I 1461 vendte han tilbage til Danmark forsynet med en skrivelse, hvori han roses for sit mod og sin uforfærdethed.

Dansk-norsk opdagelse af Amerika tyve år før Columbus.

Henrik Søfarerens død synes ikke at have gjort noget afbræk i forbindelsen mellem det portugisiske og det danske hof, og det er at antage, at der mellem kong *Affonso V* og kong *Kristian I* har været ført forhandlinger om ekspeditionen for at finde nyt land i den vestlige del af det nordlige Atlanterhav. Desværre kan et sådant fælles togt ikke helt dokumenteres, men det vides, at kong *Kristian I* på foranledning af kong *Affonso V* udsendte en sådan ekspedition omkring år 1472. Denne eller disse ekspeditioner ved man desværre ikke ret meget om med sikkerhed, men dr. *Sofus*



Den søfarende opdager, skibsherren Hans Pothorst fra Helsingør. Samtidigt kalkmaleri fra sydflojen i Mariekirken i Helsingør.

*Larsen**) har med stor skarpsindighed sandsynliggjort, at de blev udsendt fra Danmark under anførsel af mænd som „*Admiralerne*“ eller som de også kaldtes „*Skibsherrerne*“) *Pinning* og *Pothurst* samt „*Lodsen*“, nordmanden *Johannes Scolvus*. Disse rejser, hvis formål utvivlsomt var at finde en vej over havet gennem et stræde til Japans og Kinas kyster, gik alle vestover forbi sydspidsen af Grønland og videre til egne omkring St. Lawrenceflodens munding, Newfoundland o. s. v. til lokaliteter, der på senere kort betegnes som „*terra do Bacalhao*“ (Stokfiskelandet). På disse rejser menes det, at portugiserne har været deltagere, idet der er efterretninger om, at de i Lissabon har aflagt beretning om, hvad de har oplevet.

De mest sandsynlige navne på portugisere, der som deres konges tillidsmænd har deltaget i disse danske ekspeditioner, er *Joao Vaz Corte Real* og *Alvaro Martin Homen*. Det berettes nemlig, at de blev udnævnte til guvernører på Azorerne for deres fortjenester efter en rejse til „*terra do Bacalhao*“, som de på kongens befaling var sendt ud for at undersøge; dog synes omstændighederne at vise, at kun een af de to portugisere har været med på denne ekspedition, nemlig *Joao Vaz Corte Real*. Efter *Joao Vaz'* død rejste hans sønner, *Miguel* og *Caspar Corte Real* for egen regning (1500—1501) ud for at genopdage faderens lande, der på portugisiske kort antegnes som f. eks. „*Terra de Joao Vaz*“ og „*Bai de Joao Vaz*“, og på nogle kort, f. eks. det såkaldte *Hamy-King* kortet, som „*Terra Corte Real*“. Denne ekspedition endte imidlertid ulykkeligt, idet *Caspars* skib forsvandt med mand og mus, og kun *Miguel* vendte tilbage. Den 10. maj 1502 ankom *Miguel* til Lissabon, men hans beretning om den anstrengende rejse for at finde broderen synes desværre at være gået tabt.

Desværre er der, som sagt, ingen beretninger opbevaret om disse foretagender, og kun en henvisning i et langt senere brev til en sådan opdagelsesrejse fra Danmark til lande mod vest i Atlanterhavet viser os, at den har fundet sted. Det omtalte brev, der er fundet af

*) *Sofus Larsen*: The discovery of America twenty years before Columbus. London—København 1924.

**) Denne gamle, smukke benævnelse for den overstbefalende i et skib, som endnu bruges på islandsk, blev efterhånden fordrejet til „*Skipper*“.

dr. *Sofus Larsen* og kommenteret i hans førnævnte værk om Amerikas opdagelse tyve år før *Columbus*, er dateret den 3. marts 1551 og skrevet af borgmesteren i Kiel *Carsthenn Grypp* til kong *Kristian III* og lyder i uddrag således:

„— — — at de to skibsherrer, *Pining* og *Pothorst*, som blev sendt ud med nogle skibe efter Deres kongelige bedstefaders (*Kristian I*) befaling og på foranledning af kongen af Portugal med det formål at opdage nye øer og fastlande i de nordlige have — — —“

Der kan således ikke herske megen tvivl om en dansk-norsk opdagelse af Nordamerika omkring året 1472, og det er kun beklageligt, at indberetningen ikke mere findes, og at de opnåede resultater ikke blev efterfulgt af senere ekspeditioner.

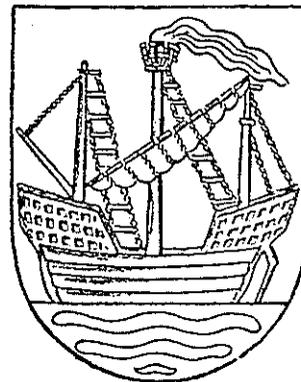
Desværre kender man ikke ret meget om de tre ledende udover navnene. *Hans Pothorst* er muligvis født i Helsingør, i det mindste må han have følt sig stærkt knyttet til denne by, Danmarks fornemste søstad på den tid. Han menes nemlig at have bekostet udsmykningen af sydskipet i Mariakirken, og i en af hvælvingerne findes endnu hans billede (utvivlsomt i sømandsmæssigt udstyr) og hans våben. I Karmelitterklostret i Helsingør findes endnu velbevarede tegninger af store kravelbyggede skibe fra samtiden på mursten fundet ved restaurering i nutiden.*) Disse billeder fra slutningen af det 15. århundrede er indridset på friskstrøgne munkesten, der efter brændingen blev indsat i murværket og derved bevaret gennem de forløbne århundreder. Jeg har tænkt mig, at de er tegnet af en ung mand med længsel efter de store have stående på Helsingørs teglbakke med udsigt over reden, hvor skibene lå til ankers eller for fulde sejl styrede sundet ud. De glatte flader må have fristet ham til at fæstne indtrykket med sin kniv i det våde ler. Tegningerne er nævnt udførte, men mange detaljer er karakteristiske navnlig ved sammenligning med skibet i Helsingørs ældste byvåben. *Diderik Pining* var tysker i dansk tjeneste og nævnes bl. a. som lensmand på Island og i Norge, men om hans liv og færden kendes ligeledes kun meget lidt, og det samme må siges om den norske føde pilot „*Johannes Scolvus*“, hvis rigtige navn rimeligvis har været *Jan Skolpe*.

Herefter hører enhver forbindelse mellem Danmark og de store opdagelser op. Det er med sorg, man ser den udvikling, som så forudseende var planlagt af *Erik af Pommern* og fortsat af *Kristoffer af Bayern* og kong *Kristian I*, standse. Danmark såvel som Norge og Sverige var således aldeles udenfor de store begivenheder til søs, som de udviklede sig i de forskellige lande i det følgende århundrede.

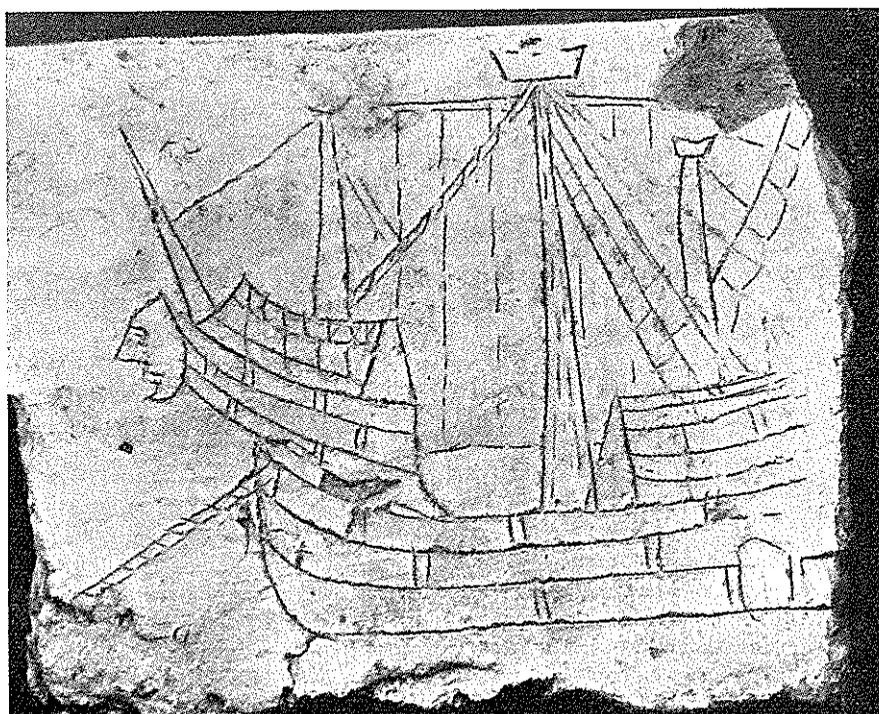
*) *Carl V. Solver*: „Et betydeligt Fynd“. Stockholm 1936.

Et navn som geografen *Claudius Swart* nævnes overhovedet ikke, og intetsteds i Skandinavien kan spores ringeste indflydelse af denne dygtige videnskabsmands arbejde. Vikingernes opdagelse af Vinland nævnes kun i forbigående, og den lige omtalte ekspedition ville være fuldstændig glemt, dersom ikke en videnskabsmand i nutiden ved en tilfældighed havde fundet en hentydning dertil. Denne tilsyneladende ligegyldighed overfor geografiske opdagelser i den nye verden skyldtes først og fremmest de fortvivlede politiske forhold i Norden, hvor alt initiativ og kapital blev anvendt i indbyrdes kampe, men også den omstændighed, at kongen havde eneret på foretagender af den art og synes at have håndhævet dette monopol med så stor strengthed, at alt privat initiativ var lammet.

Sofus Larsen skriver omtrent således: „Den norske konge havde nemlig eneret på al handel på Finmarken, Island, Færøerne og Grønland, og ingen kunne uden hans udtrykkelige tilladelse besejle disse egne. Dette fiskale privilegium, der også af unionskongerne hævdedes med største strengthed, endskønt de ikke længere havde hverken magt eller myndighed til at opretholde det, har gennem hele middelalderen lagt et tungt bånd på handel og søfart i de arktiske egne og gjort sit til, at den opdagerånd, som gav vikingetiden og den tidlige middelalder i Skandinavien sit præg, lidt efter lidt

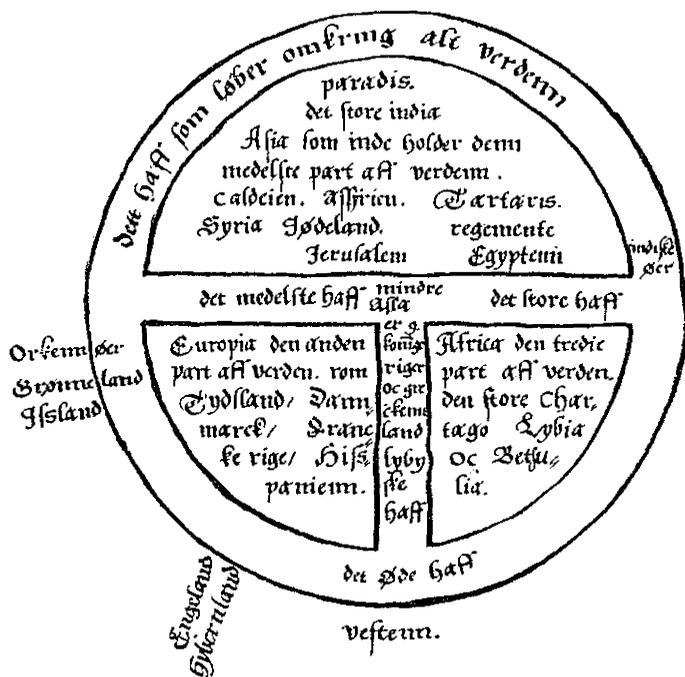


Helsingørs ældste byvåben med billede af en karrak fra 14-hundredtallet.



Tegning af en karrak på mursten fra Karmelitterklostret i Helsingør fra slutningen af det 15. årh. — Originalen i Karmelitterklostrets samling i Helsingør.

Verdens korts Øster



„Hjulkort“ fra et dansk håndskrift fra beg. af det 16. årh., der viser, hvorledes man her i landet forestillede sig verden på de store opdagelsers tid.

sygnede hen, da deres naturlige virkefelt spærredes ved kongeligt forbud. Kendskabet til Grønland svandt mere og mere, indtil endog den gamle nordiske forpost i Grønland, overladt til sig selv, bukkede under for eskimoernes angreb i slutningen af 14. hundrede tallet.“

Da Danmark efterhånden blev fuldstændig opslugt af skandinaviske og udenrigs stridigheder, tabte man også i Portugal interessen for opdagelsesrejser i Norden, og dette så afgjort, at f. eks. Grønland (Engronlant) på det store verdenskort, som den portugisisk-spanske kosmograf *Diego Ribero* i 1527 fremstillede, igen lægges på det fra ældgamle kort kendte sted nord for Norge i modstrid med alle mellemliggende oplysninger og kartografiske arbejder fra Danmark og andetsteds.

Det er beskæmmende at tænke på den indsats, de forenede nordiske riger ellers kunne have gjort under indbyrdes fredelige forhold i det store kapløb om jordens erobring, dersom Nordamerika var bleven koloniseret på skandinavisk initiativ. Derfor bør man i vor tid drage lære heraf og hilse enhver tilnærmelse mellem de nordiske riger med glæde og forventning om fremgang i fredens tjeneste og ganske specielt til søs.

Efter læsningen af dette afsnit vil man forstå, at det er et værk, der har bud til alle, der er interesseret i søfartshistorie især om opdagelsestiden, dette tidsrum der var skelsættende i verdenshistorien, Columbus' opdagelse af en ny verden, Vasco da Gamas åbning af søvejen til Indien og endelig Magellans verdensomsejling, der aflivede overtroen om, at verden var flad og omgivet af et bundløst hav. Forfatteren kal-

der det „skitser fra de store opdagelsers tid“, men det er mere end skitser, det er i virkeligheden en afhandling om hele dette storslåede tidsrum i verdenshistorien, og her lægger forfatteren især vægt på at belyse et emne, der hidtil kun er blevet overfladisk omtalt, nemlig hvorledes datidens kaptajner og piloter sejlede og fandt vej over havene og hjem igen, sejladsen, skibstyperne og kortene, der benyttedes. Dette er løst til fuldkommenhed, og ligeledes er der påvist *Columbus'* genialitet som sømand og navigator, idet han på sin første rejse i 1492 åbnede vejen for den egentlige ocean-sejlads og fastlagde sejlruterne over det nordlige Atlanterhav fra Europa til Vestindien og hjem igen efter de fremherskende vinde og strømme, en opdagelse der blev benyttet af alverdens sejlskibe fra da og til vore dage.

Vasco da Gama følger efter på det sydlige Atlanterhav og tegner på sin første rejse i 1497 kursen fra Europa til Indien i den store bue over mod Sydamerika, bidevind for Sydost-passaten og syd om Afrika for vestenvinden — en pendant til Columbus' sejlroute nord for Ækvator — således som denne rute endnu den dag i dag beskrives i enhver håndbog over oceanets sejlveje, så denne rejse betød en mægtig fremgang for forståelsen af vind- og vejrforhold på den sydlige halvkugle, til gavn for alverdens skibsfart århundredet frem i tiden. Og sidst, *Fernando Magellan*, der på grundlag af Columbus' og Vasco da Gamas erfaringer planlægger og udfører den største og længste af alle rejserne nemlig jordomsejlingen, og at den blev gennemført skyldes alene Magellans ufattelige mod og udholdenhed, og han påviste uimodståeligt, at jorden var kugleformet, og aflivede de gamle fabler om jordens form og størrelse.

Forfatteren gennemgår skibstyperne, således som man på grundlag af de sparsomme oplysninger af datidens skibe mener, at de har set ud, har været rigget og indrettet. Nogen magssejlads har det ikke været at sejle disse fartøjer over de store have, og at det er bleven gjort, skyldes alene den race sømænd, der med ukueligt mod stod ud på disse rejser og trods alle besværligheder gennemførte dem til gavn for senere slægter. Sejladsen omtales, og ligeledes omtales de forskellige korttegnere fra tiden, et yderst interessant emne, der er grundigt belyst og kommenteret for deres indsats i de store rejser.

Man kunne citere i en uendelighed fra dette værk med dets rigdom af oplysninger, der vel er ukendt for de fleste, hvorfor værket anbefales til alle navigations- og søfartsinteresserede, der her får en udtømmende redegørelse om dette store tidsafsnit i verdenshistorie og især om tidens navigation og sejlads og om alle de små og store personligheder, der begyndte og afsluttede opdagelserne.

Bogen er udgivet af Iver Weilbach & Co. (Sølver & Svarrer), København, med støtte fra Jørgen Pades mindelegat og er trykt på Fyens Stiftsbogtrykkeri, Odense, på udmærket træfrit papir og forsynet med et væld af illustrationer efter samtidige kort og tegninger, der yderligere forøger bogens værdi som kilde-skrift om det omhandlede emne.

Bogen kan købes i boghandlen eller direkte fra forlaget.

O. B. N. A.

CLAUS SØRENSEN

har ordet

Ved OTTO LUDWIG

I nedenstående interview taler Claus Sørensen frit fra leveren om mulighederne på Grønland. Den danske stat ser for småt på tingene deroppe, mener han. Nordmændene løber med gevinsten, og den danske marine er efter hans mening for strenge mod de danske Grønlands-fiskere.



Claus Sørensen.

I det havomkransede Danmark, hvor mærkeligt nok så få mennesker interesserer sig for søen og dens mænd, er det sjældent, at en fisker har held til at slå sit navn fast i sine landsmænds bevidsthed. En af de få, det er lykkedes for, er Claus Sørensen, der har haft en efter danske forhold enestående karriere for en fisker, idet han er direktør for og medejer af en halv snes forskellige selskaber, der alle har tilknytning til søen og fiskeriet.

„Hvordan blev De fisker?“ spørger vi Claus Sørensen.

Svaret falder omgående, i et sindigt og bredt vestjydsk: „Jeg var jo, næsten før jeg blev født, bestemt til at blive fisker. Far var selv Vesterhavs-fisker og sejlede ud fra øen Langli i Ho sogn. Til fiskeriet brugte han en ca. 14 tons sejlbåd med sejl som eneste drivkraft. Tidligt kom jeg med ham på søen sammen med mine brødre. Vi var seks, som iøvrigt alle blev fiskere og senere for en tid alle 6 marinesoldater. Fiskeriet var dengang ikke så lidt hasarderet. Med sin ret primitive båd nåede far ofte 35—40 sømil ud i Nordsøen, og det var ligefrem et kunststykke at sejle krogene ind og ud.

Før i tiden havde man roet krogene ind og ud, men Lambert Sørensen fandt på at benytte selve båden til dette arbejde. Lambert Sørensen var af en rigtig pioner-natur. Som ung fisker kom han til Newfoundland. Da han havde tjent en del her som fisker med fiskeskonnerter på Newfoundland-bankerne, rejste han til Norge, hvor han købte sig en 13 tons båd, som han ene mand sejlede til Hjerting. Det var i halvfjerdserne og altså før Esbjergs tid. I Hjerting indførte han den nye metode med at sejle krogene ind. Metoden blev snart ret almindelig, og også min far benyttede sig af den.

Desværre fik Lambert Sørensen et sørgeligt endeligt, idet han under julestormen i 1896 forliste med to af sine sønner i Nordsøen. Min far

var ude i samme storm, men slap heldigt fra den. — Da jeg var 14 år — i 1902 — blev jeg tredje mand om bord i min fars båd og fik bl. a. det job at rense fisken, efterhånden som den blev hevet om bord. Vi var gerne ude i 1½—2 døgn. Det var sjældent vejr til at lave mad i, men nu og da kogte vi fisk i havvand. Den smagte herligt den mad, når jeg ikke var for søsyg til at spise den. Nå, søsygen blev jeg nu hurtigt kvit.“

„De var aldrig selv i fare for at forlise?“

„Vi var på'en flere gange, men var heldige. Iøvrigt blev min far og mine brødre samt min farbror engang før min tid betragtet som forlist nord for Horns Rev, men også de klarede stormen.“

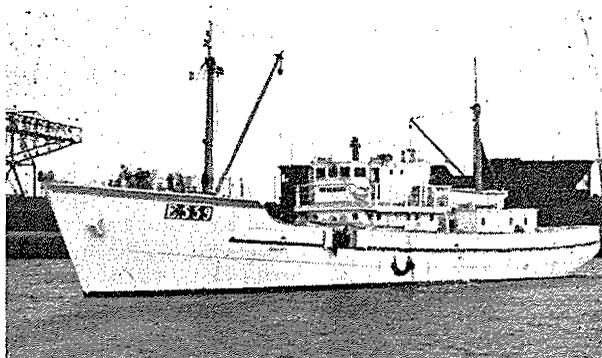
På laksefiskeri i U. S. A.

„De stod altså i lære hos Deres far?“

„Ja, i to-tre år sejlede jeg med min far og deltog i havfiskeri samt bundgarnsfiskeri i Ho Bugt, hvorefter jeg kom ud med min ældste bror. I 1906 stak jeg af til U. S. A. Jeg var kun 18 år, og det var jo en noget ung alder at rejse ud i, men jeg havde lyst til at se og lære noget nyt. Jeg deltog i laksefiskeriet på Stillehavskysten (Columbia River) og arbejdede også en tid som skovhugger i Warington-bjergene. Efter et par års forløb tog jeg hyre som matros for at komme hjemover. Så fiskede jeg et par år igen med min bror og blev indkaldt til marinen. Efter hjemsendelsen lod jeg bygge en mindre båd til mig selv. Den havde jeg 1½ år, hvorefter jeg byggede en noget større, som jeg solgte for at få en endnu større. I 1916 gik jeg i land og oprettede et mindre kutter-rederi.“

„Og kastede Dem samtidig over bjergningen af skibe?“

„Ja, i 1918 startede min bror, M. Sørensen, og jeg en bjergningsforretning på vestkysten, og det var meget spændende. Min første bjergning var et 189 lastetons sejlskib, der af stormen var sat helt op i klitterne ved



„Greenland“, der er Danmarks største fiskesfartøj, og som indkøbtes fra Canada af Claus Sørensen.

Vedersø Klit. Min bror og jeg købte skibet, reparerede det og rullede det ud i vandet, hvor vi satte sejl og krydsede ind til Esbjerg. Arbejdet har givet mig mange interessante oplevelser. Så sent som sidste vinter var vor bjergningsbåd ude for en meget dramatisk redning, hvor den reddede besætningen og skibet, den herværende lodskutter. Fartøjet havde fået en brådsø over sig og var havareret. Besætningen sagde selv bagefter, at den havde været druknet, hvis vi ikke var kommet til undsætning.“

„Men De har jo ikke kun holdt Dem til bjergningen siden 1916?“

„Nej, sammen med en af mine brødre begyndte jeg at drive snurrevåds-fiskeri på Island i 1924. Vi var de første danske, der tog den opgave op, efter at man omkring århundredeskiftet havde forsøgt sig uden større held. Min bror fik senere fortjenstmedaillen for sin indsats i Islands-fiskeriet. Vort forsøg kostede mange penge og gav i de første fem år underskud, men senere gik det godt. Naturligvis fulgte andre hurtigt i vort kølvand. Mange gav op efter de første skuffelser, men da de så, at vi klarede os, var de overbevist om, at de også kunne, hvorfor de begyndte igen. I år er der 30—40 danske kuttere deroppe for at fiske. Selv har jeg tre fartøjer deroppe. D. v. s. den ene forliste i maj i år efter at være sejlet ned af en trawler. Heldigvis kostede forliset ingen menneskeliv, men var alligevel ærgerligt. Kutteren havde uden større uheld fisket ved Island i tyve år. Den havde sammen med vore kuttere gjort hele krigen med. En vis tid under krigen var

danskerne de eneste fremmede, der drev fiskeri ved Island. Arbejdet var jo meget farefuldt. Vi landede tidligere fisken deroppe fra i Grimsby, og det gør de fleste danske Islands-kuttere den dag i dag. Vi søgte imidlertid til Fleetwood og har siden holdt fast ved denne by. Hvert fartøj gør gerne 8—9 ture om året mellem Island og England.“

Nordmændene distancerer os på Grønland.

„Der er jo også et kapitel i Deres karriere, der hedder Grønland!“

„Det har altid været min faste overbevisning, at der var noget at gøre for danske fiskere ved Grønland, og i 1936 begyndte vi at fiske deroppe. Jeg synes, at vi har en vis pligt til at udnytte de store muligheder, Grønland byder på. Mange andre nationer har kig på Grønland.

Vi for vor part var ikke så heldige deroppe det første år, hvilket for en stor del skyldes den daværende styrelse af Grønland. Man havde lovet os to havne, men løftet blev ikke holdt. Og så kom jo krigen og satte en foreløbig stopper for dansk fiskeri deroppe.

Vi arbejder nu på at få danskerne til at udnytte de store muligheder i grønlandske farvande. Nordmændene er langt foran os. I lang tid har de fuldstændig distanceret os på østkysten med hensyn til fangsten af dyr, og de er godt på vej til at gøre det samme på vestkysten, hvad angår fiskeriet. Nordmændene sætter hele flåder af fiskefartøjer ind med storstilet statsstøtte. Hvis ikke danskerne sætter noget mere ind på Grønlands-fiskeriet, vil Norge komme til at dominere endnu mere deroppe. Den danske stat ser alt for småt på tingene. En virkelig udnyttelse af mulighederne kræver mange penge. Der skal særlige anlæg til for fiskerne. Der behøves pakhuse, filetfabrikker, fryserier m. m. Af stor betydning er det også, at der bygges kajer til kutterne, så de kan losse fangsten. Vort selskab har selv måttet bygge kaj og selv måttet elektrificere, og det har været dyrt. Det kan ikke betale sig for et lille fartøj at sejle derop og derefter vende hjem med fangsten. Det må være sådan, at fangsten kan afleveres deroppe og behandles på stedet. Vi har selv i to år haft fryseri deroppe og bygger to nye i år. Vi håber også at kunne bygge en fiskemelsfabrik på Grønland. Som det er i øjeblikket, går store mængder af værdifuldt fiskeaffald tabt for os.

Nordmændene forstår det. Foruden deres store anlæg har de på Grønland ladet opføre et stort sømandshjem og hospitaler til deres fiskere. Bedre bliver det naturligvis ikke for os, når et dansk fiskerederi — som det er tilfældet nu — agerer som stråmænd for nordmændene.“

For 100 millioner kr. grønlandsk fisk.

„Men der er vel også muligheder andre steder, Claus Sørensen?“

„Det er der. Men hvorfor skal vi ikke først udbygge vort eget? Hvorfor skal fremmede fiskere løbe med en gevinst, som kunne være vor? Hvorfor kan vi ikke selv hjælpe grønlænderne frem til rimelige levevilkår? Vi får kun en brøkdelt af det, Grønland byder os. Sidste år fangede vort selskab fisk, der omsattes for 1.600.000 kroner. Grønlænderne fangede selv til en brutto-salgsværdi af 10 millioner med deres små fartøjer. Jeg vil regne med, at det grønlandske fiskeri



Lossebroen i Taukausak.



Danske både indregistrerede i Esbjerg gør klar til afgang fra grønlandsk havn.

i løbet af ti år vil kunne nå op på en værdi af 100 millioner kroner om året. Grønlanderne selv skal først ud at lære. Vi har ikke før beskæftiget grønlandere, men nu er kolonien jo blevet åbnet, og vi har allerede sat flere i arbejde. Det kan forresten nævnes, at halvdelen af den fangst, vort selskab havde ved Grønland sidste år, solgtes til U. S. A. og således gav dollars. Den anden halvdel gik til Europa.

Den danske stat ofrer store summer på det sociale arbejde i Grønland, og det er naturligvis all right, men det gælder først og fremmest om at udbygge Grønlands hovederhverv, fiskeriet. Grønland er nu åbnet og skulle give tålelige forhold for danske fiskere.“

„Har det ikke gjort det før?“

„Nej, så snart et dansk fartøj har vovet sig inden for bestemte grænser ved Grønland, har dets fører måttet betale bøder. Marinen har ikke altid været os venligsindet. Det har vakt megen bitterhed blandt danske fiskere, at de i deres pionerarbejde skal forfølges af danske orlogsfartøjer. Det er helt i sin orden, at man vil holde fremmede væk, men Grønland er dog dansk land, og vi er danske fiskere.“

„Apropos pionerarbejde: De har jo selv været pioner på mange områder. De realiserede i 1940 en plan om udsætning og ophaling af fiskefartøjer på Jyllands åbne kyst, og Deres fartøjer har jo også haft et ord med at skulle have sagt på Nordsøen.“

„Ja, fiskeriet er blevet min hobby.“

„Betragter De fiskeriet som Deres hobby??!“

„Det er min kæphest at uddanne nye, unge fiskere. Ungdommen skal prøve kræfter, og den kan virkelig lære en hel del på større fartøjer, bl. a. med hensyn til

orden og regnskab. Vi har uddannet mange fiskere i vort selskab, unge mænd, som senere har købt deres egne fartøjer. Så har vi uddannet nye mennesker — hele tiden nye folk. Den slags kan have sin charme. Destruktionsplanen var iøvrigt noget af det nyttigste, jeg fik gennemført. Halvtreds udslidte kuttere blev ud-rangeret, og der byggedes nye fartøjer i stedet. Der ved sparedes mange fiskeres liv.“

„Hvad har været Deres største oplevelse i forbindelse med havet?“

„Det var ubetinget vikingefærd over Nordsøen og den alvor, englænderne tog denne færd med. Den enestående hyldest, der blev „Hugin“ til del fra millioner af englænderes side, samt det gode kammeratskab på turen over var ting, jeg aldrig vil glemme.“



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

Den danske Marine 1814-1848

Orlogsfarten

af J. H. SCHUTZ & K. E. ACKERMANN

I årene 1930—1932 udsendte afdøde kommandør J. H. Schultz de to første bind af „Den danske Marine 1814—1848“, omhandlende den historiske udvikling af marinens daværende institutioner og skibsmateriellet, og lovede en fortsættelse heraf, der skulle omfatte orlogsfarten.

Han nåede ikke selv at opfylde dette løfte, da han døde, inden han fik benyttet det righoldige arkivmateriale, han efterlod sig, der ved velvilje fra hans arvinger blev overladt kommandør K. E. Ackermann til videre bearbejdelse, og med dette som grundlag suppleret med egne undersøgelser har skrevet om „Orlogsfarten i tidsrummet 1814—1848“, et fattigt tidsrum, men tillige et tidsrum, der viser, hvad der selv med små midler kunne udrettes, når viljen til at nå og udføre noget for flåden var tilstede hos såvel officerer som mandskab.

Dette statelige to-bindes værk, hvis første del giver en indgående beskrivelse af livet på vagtskibsstationerne på Trekroner, på vagtskibene ved Helsingør, i Storebælt og på Elben, der ingen af stederne har været sinecureposter, idet der stilledes store krav til vagtskibschefernes evner i deres samarbejde med danske og udenlandske myndigheder, hvor især posten på Elben ikke altid var lige behagelig og ikke lige let at hævde Danmarks herredømme, men herom henvises til værket, der giver fyldige og interessante oplysninger om en ikke uinteressant del af marinens virksomhed. Endvidere omtales kadetskibenes togter og her gives en mængde oplysninger, der især må være af interesse for alle søfartsinteresserede, da det jo omhandler sejskibstiden, da den var på sit højeste indenfor orlogsflåden, hvilket også angår raporterne om besejlingstogterne af flådens nybygninger og Middelhavstogterne, der giver et godt tidsbillede af hele livet om bord og i land i de forskellige Middelhavslandes havnebyer og om vore forhandlinger med Algier, Tunis, Tripolis og Marokko om behandlingen af vore handelsskibe af disse magter, og her skal blot lige nævnes, at orlogsdamperen „Hekla“ i 1844 var i Marokko i anledning af forhandlingerne om ophør af betaling af den årlige tribut for frihed for vore handelsskibe. Den klarede sig udmærket og viste sig som et udmærket søskib.

Den del omhandler orlogsfarten på Dansk-Vestindien og indledes med en oversigt over hovedbegivenhederne i øernes udviklingshistorie, deres styrelse, stationsskibene og togter til Sydamerika. Her gives der med skibschefernes rapporter som grundlag en ypperlig skildring af

den meget krævende tjeneste, der stillede meget store krav til skibschefernes takt og konduite grundet de urolige forhold, der da rådede i Vestindien og omliggende lande, men begynde at citere ville føre for vidt, idet man da måtte skrive hele sider af værket af, hvorfor det kun kan anbefales alle interesserede at læse disse bøger, der bringer så meget nyt om et meget interessant afsnit af marinens historie.

Værket er udkommet på Andr. Fred. Høst & Sønns Forlag med støtte af marineministeriet og Calsbergfondet og er forsynet med udmærkede billeder af datidens orlogsmænd. Prisen for de to bind er kr. 28,00. Det er et værk, der tjener såvel forfatter som forlag ære og anbefales til alle maritim-interesseredes bevågenhed.

O. B. N. A.

Vacuum Oil Company

Smøreliespecialister

DAMP SKIBSSELSKABET

VIKING A/S

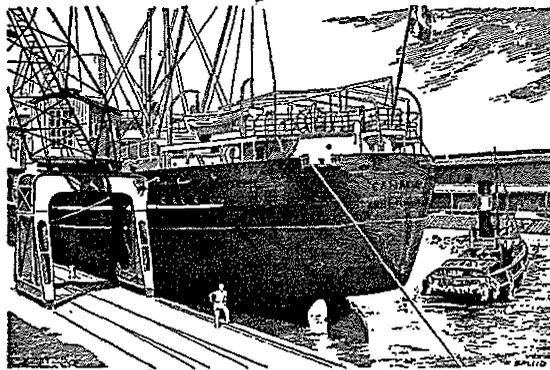
Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG

Worsåesvej 24, København V.

Tlf. C. 2641

Telegr.-adr. Metalborg

ELEGANTE UNIFORMSHUER



C.L. Seifert A/s

Højt Højt Sultbrøkker

ST. REGNEGADE 12-16

TELEFON CENT. 297

✱

Sult- og Søløgøner

Sult- og søløgønerede Kranse

Emallieflag, Emallieblemer og

Uniformsmapper i fineste Udførelse

LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

Nyt i noter

Flensborg Skibsværft.

Dette værft ligger inde med ordrer på over 100.000 tons dødvægt og er beskæftiget langt ind i 1953. Til eksport kontraherede værftet for nogen tid siden to fragtmotorskibe hver på ca. 6000 b.r.t. til Schweiz. Også Panama er blandt bestillerne hos værftet, der er grundlagt i 1872 og har bygget over 530 mindre, mellemstore og store skibe. Rederiet er „Cia. de Navigation Rio Grande S. A., Panama“, der bestilte et fragtskib på ca. 9800 d.w.t. Skibet får installeret en dieselmotor på 4200 hk.

Vesttysklands store tankskibsværft.

„Deutsche Werft“, der før krigen fremkonstruerede sig til en 14.500 d.w.t. enhedstanker, havde i slutningen af 1950 ordrer på 25 tank- og fragtskibe på ialt 181.850 d.w.t. til eksport. I slutningen af april 1951 beløb tonnagen sig til 330.000 tons, hvoraf de 79 procent til eksport. Værftets nyeste tal er 520.000 d.w.t.! Værftet beskæftiger 5350 mand.

Kæmpetankskibsordre til værft i Hamburg.

Howaldts-Værftet i Hamburg har fået byggeordre fra „Olympic Oil Lines“, New York, på en ca. 30.000 d.w.t. tankdamper med ca. 18.000 b.r.t. Værftet skal levere tankdamperen inden udgangen af 1952. Skibet bliver med sin længde af 227 m et af Amerikas største handelsskibe. Hovedmaskinen skal yde 17.500 hk.

„Passat“ og „Pamir“ som tyske skoleskibe.

De store sejlskibe „Passat“ og „Pamir“ vil nu atter blive tyske sejlskoleskibe. Det er rederiet Heinz Schlieven, Hamburg-Lybeck, der har købt skibene af det belgiske firma, som havde erhvervet dem til ophugning. Rederiet vil reparere skibene på et værft i Lybeck og så vidt muligt gengive dem deres oprindelige udseende. De store sejlskibe får stærke motorer, radar m. m. om bord og får en besætning på 60—80 elever.

Om bord på tyske skibe

sejler efter den nyeste opgørelse ca. 15.000 mand mod 52.400 mand i 1938. 42 procent af de søfarende er ældre end 50 år.

Kieler Kanalen.

Kieler Kanalen blev i april i år gennemsejlet af 3936 skibe eller 1336 millioner n.r.t. Det er en forøgelse på 4,3 procent mod måneden før.

Første engelske byggeordre.

I den sidste tid har „Nobiskrug-Værftet“ i Rendsborg modtaget bestilling på tre nybygninger til en-

gelske rederier. Værftet var således det første, som efter krigen fik engelske byggeordre blandt de vesttyske værfter. „Nobiskrug“ har nu bestillinger på ca. 40.000 d.w.t. og har beskæftigelse til 1953.

Hamburg—Amerika-Linien.

Dette rederi var før krigen Vesttysklands største. Det ejer nu fire fragtskibe og har 60 skibe chartret, så tonnagen beløber sig til ca. 200.000 b.r.t. HAPAG har planer om en nybygning til Hamburg—Helgoland-ruten, hvis skibe gik tabt under krigen. Nybygningen bliver et motorskib til 2000 passagerer og med en hastighed af ca. 17 knob.

Dansk ordre til Flensborg.

Hos Flensburger Maschinenbau-Anstalt, Johannsen & Sørensen i Flensborg, er der blevet bestilt et kystmotorskib på ca. 300 b.r.t. til et rederi i Assens. Skibets hovedmotor skal yde 360 hk og give båden en fart af ca. 10 knob.

Nootbaar.

4 hele romaner

for 5 kr.

Søger De god og billig ferielæsning, bør De omgående sikre Dem de fire træffere fra „Vikingen“s Forlag, hvoraf et lille restoplæg nu udsælges for kun 5 kr. De fire bøger er:

Christian Bogø og J. Ravn-Jonsen: „Barken Margrethe af Danmark“. Denne bog er kendt af alle og behøver ingen nærmere præsentation. (Oprindelig pris: kr. 4,50).

Carl Chr. Tversted: „De skal nok blive glemt“ — En bog om søfolkens indsats under den sidste krigs første blodige vinter. (Oprindelig pris: kr. 7,50).

Gustav Kragh: „Leopardlængen“. En roman fra det gamle Nyboder om et ungt Nyboder-pars kærlighed. (Oprindelig pris: kr. 10,50).

O. M. Børup Sørensen: „Den shanghajede Præst“. En spændende og meget underholdende roman fra sejlskibenes guldalder. (Oprindelig pris: kr. 8,00).

I alt 990 sider god læsning for kr. 5!

Bøgerne sendes portofrit over alt i Danmark ved indsendelse af beløbet. Ved efterkrav beregnes porto.

„VIKINGEN“S FORLAG

Christiansborggade 1, København V. Tlf. By. 8040



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«



C. K. HANSEN

Grundlagt 1854

SKIBSREDER & MÆGLER

Befragtning . Klarering og Loosningstilsyn
Assurance . Havari- og Linieagentur
Spedition og Grænseekspektion
Internationale Transporter
Skib Bane . Bil . Luft

Repræsentanter i alle Provinsbyer

*

Korresponderende Reder

DANNEBROG

35, AMALIEGADE . KØBENHAVN K.
TELEFON: CENTRAL 72 (13 LINIER) . RIGS 13 (2 LINIER)
TELEGRAM ADRESSE -HANSEN. . FJERNSKRIVER NR. 2350



^A/_s Em. Z. Svitzers Bjergrnings Entreprise

Grundlagt 1833
KØBENHAVN

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

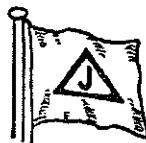
★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

L. R. SCHMITH & CO.
REDERI OG BEFRAGTNING

★

AMALIEGADE 33
TELF. CENTRAL 4212 & 4248
TELEGRAMADRESSE: STEAMPACIFIC
FJERNSKRIVER No. 2384



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"
Amaliegade 36

C. CLAUSEN



REDERI

DAMPSKIBSSELSKABET

HETLAND

AMALIEGADE 33

TLF. 13.041 - 13.092

Ældre tiders fremmedfiskeri

under den jyske vestkyst

Af INGVARD OLSEN · Illustreret af OSCAR KNUDSEN

FOR et par menneskealdre siden foregik der under den jyske vestkyst foruden det danske et ikke ringe fremmedfiskeri, hovedsagelig af engelske og tyske fiskefartøjer.

Disse to landes fartøjer var af en noget forskellig type. De engelske var som regel temmelig store fartøjer på ca. 75 tons med dampspil til trawlets indhivning og skarpt byggede og dybtstikkende, medens de tyske enten var fladbundede everter på mellem 30 og 40 tons med ca. 4 fods dybgående og sidesværd eller noget større kuttere med skarpere former; de var næsten alle forsynede med dam til transport af levende fisk. Besætningen på en engelsk sejltrawler bestod af fem mand, på en tysk af halvt så mange, nemlig to mand og en dreng. Den temmelig svære engelske trawl sejledes ud og krævede helst kulingsvej med en temmelig betydelig sejlføring, hvorimod de tyske kuttere drev med trawlen og mest fiskede i nogenlunde godt vejr.

Englænderne fiskede efter Fleting systemet, der gik ud på, at et større eller mindre antal fartøjer fiskede samlede i flåder og forsendte deres fisk til markedet enten med særlige damp-carriers eller med en af de bedst sejlende kuttere, medens de øvrige fartøjer forblev på fiskepladsen og fiskede videre. De

tyske kuttere sejlede derimod hver sin fangst i havn, men selv om de ikke som englænderne fiskede i flåder, holdt de for at bøde på den ringe besætning dog i reglen sammen to og to eller tre og tre, og deres fartøjer lagde da til på siden af hinanden ikke alene til ankers, men også med vindstille i søen; de aflagde da gensidige besøg, skipperne i det ene, styrmændene i det andet og drengene i det tredje — der holdtes nemlig strengt på den indbyrdes rangforordning.

Det engelske trawlfiskeri var kapitalfiskeri, idet fartøjerne som regel ejedes af større aktieselskaber, uden at skipperen eller besætningen havde nogen part i dem, hvorimod de tyske skipperne som regel også var ejere af fartøjerne.

Englænderne trawlede for første gang i Nordsøen omkring 1820, men viste sig ikke i nærheden af den jyske vestkyst før i 1868, da de begyndte at udnytte fiskepladserne ved Horns Rev. I halvfjerdserne og firserne viste de engelske sejlflåder sig jævnligt under den jyske vestkyst, men i de efterfølgende år blev de så at sige drevet ud på fiskepladserne i rum sø af deres altfor hårde konkurrenter damptrawlerne. Den almindelige indførelse af dampen forandrede også flådernes karakter; det kan således nævnes, at den bekendte „red Cross“ flåde fra Hull omkring 1885 be-



Det var en trawler, som trods storm og mørke lå og trawlede tæt under landet.

stod af et par hundrede sejltrawlere og 3 dampere, men en halv snes år senere af 80 sejlfartøjer og 35 dampere, og at sejltrawleriet nu måtte drives med større energi end tidligere for nogenlunde at betale sig, fremgår af, at medens hver kutter ved fornævnte årstal kom i havn en gang hver måned, var de en halv snes år senere ude i 12 uger og hjemme i 1.

De tyske sejlkuttere fiskede oprindeligt udelukkende syd for Horns rev, og ofte ganske tæt op ad søterritoriets grænse, idet de ganske naturligt benyttede de ankerpladser på Grådyb som udgangspunkt, men omkring 1885 blev der fisket lige så meget norden for revet som sønden for dette, og i begyndelsen af firserne blev endog et par strejfer anholdt i Kattegat af Skagens Politi.

En stor del af besætningerne i de tyske kuttere var oprindeligt hjemmehørende på den sønderjydske kyst og på de tidligere danske vesterhavsoer; de fleste af dem havde haft flere års tjeneste i den tyske marine, og det kan nævnes, at den tyske regering viste sin interesse for denne klasse udmærkede søfolk, som ville være udmærkede at have ved hånden ved en mobilisering, ved at yde dem hjælp i form af pengepræmier, for hvilke der dog stilledes den betingelse, at vedkommende fartøj skulle have holdt søen i et vist antal af årets måneder.

Som nævnt kom de fremmede sejlfiskerfartøjer fra begyndelsen af halvfemserne så godt som ikke mere i nærheden af det danske territorium med undtagelse af tyskerne søndenfor Horns Rev, men derimod gennempløjedes farvandene nu i stor målestok af damptrawlerne, såvel de engelske som de tyske.

Trawlen slæbtes i en svær ståltrådstrosse, af hvil-

ken der i reglen anvendtes en længde svarende til tre gange dybden, og den halede i reglen ind hver sjette time, hvorefter fisken tømtes ud i dertil indrettede rum på fordækket, blev skåret op, rensat og pakket på is med det samme. Ved hele dette arbejde var hele besætningen — ialt 9 mand — travlt beskæftiget, og i lidt dårligt vejr med godt fiskeri var der ikke megen tid til hvile, men det savnede de engelske fiskere heller ikke, når de blot fik deres skrâotobak og den på alle tider af døgnet uundværlige kop te, der tilberedtes af en dåse kondenseret mælk, utrolige masser af pudder-sukker, en kedel snavset vand og en smule dårlig te; spiritus blev ikke nydt under fisketurene, men når trawlere kom i havn, tog man rigelig oprejsning for denne afholdenhed.

I nogenlunde dårligt vejr var opholdet i en damptrawler ikke just behageligt, men trawlerne var dog gennemgående gode og sikre søskibe, hvis egenskaber i denne retning da også fuldt ud udnyttedes af de dristige skippere, som sejlede dem. Det var således ikke ualmindeligt at se damptrawlerne under kysten med endog temmelig frisk pålandsvind, og det var ikke helt sjældent, at det jyske redningsmandskab blev purret ud for trawlerens skyld. Der berettes f. eks. om, hvorledes man et sted på kysten en mørk og stormende efterårsnat klargjorde to raketstationer og en redningsbåd, der kørte op og ned langs stranden hele natten for at følge en formodet havarist, som syntes at være en damper, der ikke kunne klare landet fra sig; men da det blev lyst, viste det sig at være en damptrawler, som trods storm og mørke lå og trawlede tæt under landet, og man kan forstå de jyske fiskeres ærgrelse over således at være holdt for nar af en af deres værste fjender i Nordsøen — damptrawlerne.

Undertiden svigtede heldet dog også trawlerens dristige sejlads; således forsvandt nogle dage før jul i 1895 seks tyske damptrawlere sporløst i farvandet omkring Horns Rev under en storm. Syv dampere fiskede sammen søndenfor revet, da det begyndte at blæse op af sydvest; den ene ophørte straks med fiskeriet, stod tilsøs og klarede sig, medens de seks andre stod over på nordsiden for at fiske i læ af revet, men da vinden så sprang om til nordvest, har de til trods for deres gode maskinkraft ikke kunnet klare revet fra sig, har formodentlig fået kapper og sky-ligter slået ind af den voldsomme sø og er gået ned.

Fiskerierne med andre redskaber — garn, net, liner o. s. v. — kunne naturligvis ikke trives i de

„NEPTUN“ REDNINGSVEST

Tilfredsstiller kravene i

„London Conventionen af Juli 1948“



„Neptun“ er en Java-kapok-redningsvest, der er både effektiv og billig. Kapokkens fordeling bevirker, at vestens bærer bliver tvunget bagover i vandet. Kraven udelukker, at næse og mund kommer under vand. Vesten yder således sikkerhed selv for en bevidstløs, og den er ikke farlig under udspring. „Neptun“ fremstilles også i størrelser for børn og kan iøvrigt tages på fra begge sider, ret eller vrang.

— en helt igennem dansk kvalitetsvest

LAURITZ ANDERSEN & CO.

Cort Adellersgade 10, København K.

Central 1501—6435

INGENIØRFIRMAET

M. P. PEDERSEN

LILLE STRANDSTRÆDE 14 . KØBENHAVN K.

*Telefon- og Telegrafstationer
til Handelsskibe*

*Duplex-Telefonstationer
til Fiskekuttere, Slæbebaade etc.*

Indhent Tilbud



Han blev modtaget med en velrettet næsestyver.

samme farvande, hvor der fiskedes med trawl, der jo tog alt med sig, som det mødte på sin vej, og inden forholdene vedrørende benyttelsen af de forskellige fiskeredskaber i Nordsøen blev ordnede ved internationale overenskomster, kom det da også til jævnlige rivninger mellem fiskerne. Navnlig var de engelske drivnettsfiskere forbitrede på de belgiske trawlere, og der fandt da til tider hele søslag sted mellem flåderne, under hvilke man i mangel af anden ammunition kastede hinanden ballasten i hovedet.

Kystfiskerne så selvfølgelig ikke med milde øjne på de fremmede gæster under kysten, hvad man heller ikke kan fortænke dem i, idet det ofte hændte, at de slet ikke kunne komme ud på de gode fiskepladser med deres liner, fordi der lå fuldt op af trawlere derude, og det kunne ret jævnlige hændte, at de i lange perioder, når fisken stod nær landet, end ikke kunne tænke på at sætte deres liner indenfor det danske søterritoriums grænser.

Allerede i 1866 anmodede indenrigsministeriet på foranledning af et andragende fra fiskerne marineministeriet om at få et krigsfartøj stationeret i farvandet omkring Fanø for at forhindre, at fremmede fiskere beskadigede og ødelagde de danske fiskeres redskaber, men marinen havde imidlertid på det tidspunkt intet passende fartøj disponibelt til denne tjeneste, men tre år senere blev der dog givet krydstoldvæsenets fartøjer ordre til at holde orden mellem fremmede og egne fiskere.

Efter forskellige overvejelser og undersøgelser stationeredes dog endelig i 1872 for første gang på den jyske vestkyst et dansk fiskeriinspektionsskib, der ved sin blotte nærværelse foruden at yde fiskerne en moralsk understøttelse skulle træde aktivt op, hvis

fremmede fiskere drev fiskeri på dansk søterritorium; endvidere skulle inspektionsskibets chef yde vore fiskere fornøden og efter forholdene passende beskyttelse mod overgreb og skadetilføjelser fra de fremmedes side.

Inspektionsfeltet, som i de første år var indskrænket til den sydlige del af kysten, blev i 1875 udvidet nordefter til Hirtshals og senere til Skagen, og gennem de danske gesandtskaber i London og Berlin opfordredes de respektive regeringer til at udstede advarsler til henholdsvis engelske og tyske fiskere, som drev fiskeri i Nordsøen, om at respektere det danske søterritorium.

I årene efter inspektionens oprettelse blev der jævnlige overhalet og advaret en del fremmede trawlere, og efter at de danske love angående fiskeriforhold var blevet tilstrækkelig kendte blandt de fremmede fiskere, og disse ved talrige statuerede eksempler var blevet belært om, hvad det kostede at overtræde de gældende danske bestemmelser, skete der store fremskridt til det bedre.

Det var dog ikke alene på den danske kyst, at der fandt forulempelser sted. Der fandt også jævnlige anholdelser sted på de tyske, engelske og belgiske kyster, og det kunne gå ganske livligt til ved en sådan anholdelse. Som eksempel herpå kan nævnes, at en belgisk sejltrawler i 1895 var kommet indenfor den engelske territorialgrænse, hvorfor en coast-guard officer gik om bord med mandskab for at anholde den, men han blev modtaget med en så velrettet næsestyver, at han fik et par tænder slået ind med det samme; herefter udviklede der sig et almindeligt slagsmål, hvorunder det engelske vagtmandskab firedes sejlene ned, men belgierne hejste dem op igen, og først efter at der var tilkaldt assistance fra land, lykkedes det at overmande besætningen, lukke den inde i kahytten og sejle den ind til den straffende myndighed.

En dykkerveteran fylder 80

Den 10. juli fylder en af dykker-erhvervets oldtimere, Ferdinand Jensen, 80 år. Den gamle dykker, der har oplevet en mængde i sit lange liv på havbunden, er ikke bange for at spinde en ende, når han er i maritimt selskab, hvilket „Vikings“ læsere kan skrive under på.

Ferdinand Jensen, der nu bor i sømandsstiftelsen ved Christianshavns Kanal, har naturligvis for længe siden hængt dykkerdragten på hylden. Som 15-årig kom han ind i søværnet som underofficerslærling. Senere sagde han marinen farvel og tjente i en lang årække Svitzers Bjergningsentreprise. Under Svitzers kontorflag var han med til at hæve mange skibe både i Middelhavet og herhjemme. Bl. a. var han med, da gamle „Georg Stage“ efter forliset i Øresund blev bragt til overfladen. I 1919 tog han sin afsked hos Svitzer og blev ansat som materieforvalter i Hirtshals, hvor han stiftede en marineforenings-afdeling, hvis æresmedlem han er i dag.

Den stoute gamle dykker, der iøvrigt er dekoreret med fortjenstmedaillen i sølv og er dannebrogsmænd, er stadig medlem af Marineforeningen. På fødselsdagen vil han sikkert blive husket af de mange venner, som han i tidens løb har skaffet sig landet over. Vi ønsker Ferdinand Jensen hjerteligt til lykke.

A. P. MØLLER

KONGENS NYTORV 8

KJØBENHAVN K.



REDERI

BEFRAGTNING

KLARERING

DAMPSKIBS-
EXPEDITION



Køb og Salg af

SKIBE

SKIBSBYGNING

Tlf. Central **514.**

Statstlf. **33.**

Telegr. Adr.: **Mersk.**

Sejlskibenes guldalder -

Fhv. kriminalassistent Carl Nielsen fortæller

(Fortsat)

II. Fra England til Valparaiso med 4 m barkskib „Orion“

DET, jeg nu skal fortælle, vil sikkert endnu nogle af „Vikings“ læsere kunne nikke genkendende til. Men det bliver ikke mange, for de skal være tilpas gamle som jeg for at kunne det. Er de da det og har været ude med de store sejlskibe, vil de måske med et bekræftende nik sige: „Ja, sådan var det virkelig dengang i de store sejlskibe“. Disse minder fra dengang, da disse stolte svaner pløjede verdenshavene, glemmer man ikke så længe, man lever. Og jeg vil trods den tids hårde liv om bord hævde, at der alligevel var en vis romantik på søen, hvor den ene dag uden nogen som helst bekymring gik efter den anden. Samtidig drejede jo hyren, men omend den var ringe sammenlignet med vor tids, kunne man nok få skrabet en del penge sammen, for såvidt man blev om bord til rejsens ende. Mangen en matros fik således på disse lange rejser sparet sammen til sin styrmands-eksamen.

Nå, det var i 1895, at jeg som matros var blevet påmønstreret 4/m barkskib „Orion“ i South-Schields. Hun var ualmindelig pæn med sin sjældent flotte og høje rejsning. Dertil slank og portmalet, og så var hun også — det erfarede jeg på rejsen — en sjælden god sejler.

Kaptajnen, mr. Brook hed han, var den rette type på en rigtig storskibs-skipper, hård til at sejle og ellers „nevermind“ i alle andre forhold om bord. Blandt andet lå det fjernt fra hans værdighed at blande sig i andet end, hvad selve sejladsen angik. Således var han i de 13 måneder, jeg var om bord i „Orion“, næppe mere end 10 gange nede på stordækket. Hans faste opholdssted var og blev „poop“en, enten det så var storm eller stille, regn eller solskin. Men under uvejr, når han var på dækket, søgte han at hygge sig bag det skjul-sejl, der var slået op i den luv rig. Dog, eftersom han just ikke var fanatisk til at være på dækket, hvis det var ondt vejr, hyggede han sig indendørs, det vil sige i sin kahyt, med en flaske whisky, sin kridtpibe og en plade sort tobak, og derinde igen var hans yndlingssted sofaen, hvor han sad med fødderne sproset af mod læenden.

Der var altid balance i denne gamle „hugaf“. For uanset, hvordan det end gik, eller hvor tosset noget kunne se ud, var han altid på højde med situationen og således aldrig ude af fatning. Dette skyldtes hans mange år på de store have. De havde sat deres spor!

Dagen, hvor vi endelig var klar til at afgå, var så kommet med sit hundevejr af regn og slud. Endnu manglede der 6 mand i fuld besætning, men dem skulle vi få om bord ved passagen af ydermolen, når vi stod ud. Og rigtigt nok, her kom også en båd langs siden med en flok hylende og råbende, drukne mennesker, et ynkeligt syn! Ikke en af dem kunne entre op ad den udriggede stormlejder, hvorfor de fik en line

bundet om livet for derefter at blive hevet om bord, som om det var svin, det drejede sig om, og måden, på hvilken de lagdes på dækket — de kunne end ikke stå oprejst — var ikke den blideste. Vi havde jo ikke megen tid at spille herpå. Næppe var den sidste mand halet indenbords, før styrmanden, en stor og kraftig skotte, var kommet til for at beordre hele bundtet til hurtigst muligt at gøre sig klar til at tørne til. Samtidig undersøgte han deres lommer for eventuelle flasker med spiritus, og han var også heldig at finde nogle, som han omgående lod ryge udenbords. Hverken køjesæk eller nogen bagage havde disse fyre med sig, når lige undtages en pakke „Sunlight“ sæbe og nogle enkelte klude, så de besad faktisk kun det tøj, de gik og stod i, rettere sagt krøb i. Da de så i deres drukne tilstand ikke kunne komme hurtigt nok forud, tog styrmanden, der ikke tålte megen modgang uden at fare i flint, hver og en i nakken og smed dem langs dækket hen til ruf-døren samtidig med, at han gav dem besked om at stille på dækket i løbet af „no time“.

Vi kom straks i gang med at sætte sejl, hvorfor ingen af os tænkte mere på de 6, ikke før, vi var kommet under sejl og frivagten etableret. Vi fandt dem da liggende på dørken i lukafet med ophavnede øjne og kæbeben i alle regnbuens farver, alt antagelig styrmandens „håndarbejde“. Ingen af os havde dog set ham gøre det, men vi gættede næppe forkert, når vi tillagde hans person denne „venlighed“. Imidlertid blev stanken af spiritus fra dem så uudholdelig for os, at vi måtte varpe dem ind i tømmermandens værksted. Her blev de så liggende, indtil de engang i nattens løb kom frem, både forkomne og skrupsultne.

Jeg behøver vel ikke at oplyse, at vore nye kammerater var vaskeægte „beachcombers“, som alle uden tvivl var blevet shanghaget til „Orion“. Og som altid med sådanne fyre, det viste sig senere hen, var det også meget småt med deres sømandsskab, når lige undtages den ene, en færing, som kunne sit kram nogenlunde. Af de øvrige 5 var een italiener, *Giovanni* hed han forresten, een belgier, som begge tillige med færingen blev mine vagts-kammerater. De øvrige 3 var på den anden vagt, så dem kom jeg ikke nærmere ind på livet af. Men livets tilskikkelser for de første 3 var selv for en sømand, der ellers oplever noget af hvert, ret interessant at høre.

Færingen, hvis fornavn var *Petter*, viste sig at være en all right fyr, efter at han var blevet ædru. Han kunne, som han fortalte mig, være et ordentligt menneske, hvis der ikke var noget, som hed spiritus. Men når sådant kom indenfor hans rækkevidde, svandt enhver modstandskraft i ham. Faderen, som var storfisker på Suderø, ville, at sønnen skulle følge ham på fiskeri.

Men det havde Petter slet ikke ringeste lyst til. For hans hu stod til sejlads med de store skibe og til den verden, der lå udenfor Færøerne. Derfor var han stukket af hjemmefra. Ofte fortalte han mig træk fra sit barndomshjem samt om de fester med dans, man holdt i de lavloftede stuer på højtidsdage, og, efterhånden som hans fortælling skred frem, trillede da tårerne ham ned ad kinderne, vel nok i forbindelse med, at han virkelig følte, han var og blev den fortabte søn. Såvel sin fødeø som sine landsmænd omtalte han altid med begejstring, men hvormeget han end længtes efter at gense det hele, så var han dog for skamfuld til at ville vise sig hjemme, dels fordi han ikke ejede et ordentligt sæt tøj, dels fordi de derhjemme ikke skulle se, at han var blevet så leddeløs, at han ikke kunne modstå den last, der hedder misbrug af alkohol.

Giovanni fortalte mig også om sit levnedsløb. Han var et yderst skikkelig skrog, som jeg ofte havde oprigtigt ondt af, når han var udsat for forfølgelse om bord, hvilken jeg senere hen skal fortælle om. Mere end een gang fortalte han mig om sit kummerlige barndoms-liv, der var så trist, at det slet ikke undrede mig, han var blevet en så hårdkogt „beachcomber“, som han var, stakkelen. Men han var i det mindste ærlig, når han sagde, at han følte lede ved arbejde. Fra sit barndomshjem et eller andet sted i Italien havde han ikke et eneste lyst minde. Så hård og ubarmhjertig havde hele hans tilværelse forment sig. Hans fader ernærede sig ved tiggeri, hvilket Giovanni også blev sat til. Hver havde sit faste stude, men aldrig i samme gade. Når så Giovanni vendte hjem om aftenen med dagens resul-

tat, og dette ikke var af nogenlunde størrelse, vankede der hårde bebrejdelser om ikke prygl af faderen, som endog lod sin vrede gå ud over sønnen, hvis denne en dag havde været så heldig at få mere ind end faderen. Hvad hans moder angik, da var hun fordrukken, så at Giovanni ved sin hjemkomst ofte fandt hende tumle om i sin rus. Giovanni bedømte jeg altså som skikkeligheden selv. Han og et skib passede bare ikke sammen. Sikkert har hans ligesindede kammerater på „beachen“ gerne søgt hans selskab, for han var absolut ikke kedelig at høre på. Man forstod, at han havde haft sine øjne med sig overalt i verden, hvor han havde været, og det var ikke på få pladser eller i få lande. — Sådan var altså Giovanni og hans hårde livsskæbne!

Belgieren havde oprindelig været malersvend, men da han ingen lyst havde til dette håndværk, havde han valgt landevejen til sit livs tumleplads. Han havde været omtrent hele Europa rundt ved at hutle sig frem, som han bedst kunne, og han havde just opholdt sig et halvt års tid i England, før han kom om bord i „Orion“ fra et „boardinghouse“ i Schilds, hvor han altså i sin rus var blevet shanghaiet. Det var hans første job som sømand, hvorfor alt arbejde om bord var ham fremmed, så han fik det absolut ikke bedre end tåleligt.

Om de sidste 3 af disse „beachcombers“, som jeg altså ikke kom på nærmere hold, vidste jeg dog så meget, at én var tysk snedker, én portugisisk skomager og én kinesisk blomster-maler — altså en forvirret blanding. Kineseren, som havde opholdt sig nogle måneder i England, var kommet dertil med en engelskmand, af hvilken han var blevet shanghaiet i sit hjemland.

Med det lidet, som disse 5 kunne udrette af arbejde om bord, blev deres tilværelse noget af et helvede, idet de så at sige overalt, hvor de viste sig, blev udsat for enten hån eller prygl eller begge dele. For i næsten alle tilfælde blev det jo os, som kom til at gøre deres arbejde. Så det var forresten rigtigt nok, når styrmanden sagde — det eneste vi kunne give ham ret i — at de var „good for nothing“. Måske var viljen hos dem til at udføre det beordrede arbejde tilstede, men evnen dertil manglede de totalt, hvilket bedst illustreres ved, at de ikke engang kunne feje med en kost, når der blev spulet. Nå, vi alle om bord vidste jo, at den slags „søfolk“ rømte, såsnart skibet kom i havn, for at de kunne fortsætte med deres normale levevis på landjorden. Og det var yderst sjældent, at man hindrede dem i at rømme, fordi kaptajnen så slap for at udbetale dem deres tilgodehavende hyre. —

Da „Orion“, som jeg før sagde, var en god sejler, tog det ikke mange dage, før vi var ude af Kanalen. Så riggedes ankrene ind på bakken, kranen ned og kæderne i kædekasserne, ligesom klydsene proppedes til. Vi var klar til at tage, hvad de store vidder ville byde os. Medens kaptajnen havde været med „Orion“ igen-

Vi holder os til



ESBJERG TOV

¹/₃ Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN K. · FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538

nem en årrække, var det derimod styrmandens første rejse med den. Han var en „hård hund“, nærmest noget af en satan! Så brutalt opførte han sig. Dog skal det til hans ros siges, at han selv kunne alt, i hver fald om bord, hvorfor han forlangte af sine folk, at hvis de udgav sig for sømænd, så skulle de også være i stand til at udføre en sømands arbejde. Måtte derfor „Vor herre være den nådig“, som ikke kunne sit kram eller ikke lystrede styrmanden indtil krakileri! Det fik Giovanni først og fremmest at føle, da han en dag af styrmanden beordredes op for at efterse håndperterne på store under-mærsejl. Giovanni, som aldeles ikke anede, hvad en håndpert var for en tingest, gav sig derpå til at kravle, entre ville være en urigtig betegnelse, op i stor-riggen, da han simpelthen hverken turde sige nej eller rette nærmere spørgsmål til styrmanden. Efter at være nået til mærset satte han sig til rette her uden at gøre mine til at ville længere. Stortopsgasten havde imidlertid ikke anmodet om nogen hjælper, hvorfor Giovanni vel bare var blevet sendt op af styrmanden, blot fordi denne ville prøve ham. Da det så blev vagtskifte, og man savnede Giovanni ved mønstringen, blev han hentet ned, hvorpå han af styrmanden blev trakteret med så mange tamp, at han hverken kunne få mad i munden eller holde ud at sætte sig på sin ende i de nærmest følgende dage. Og som han så ud efter den omgang! Hans mund-parti var ophovnet og hele ansigtet i flere kulører.

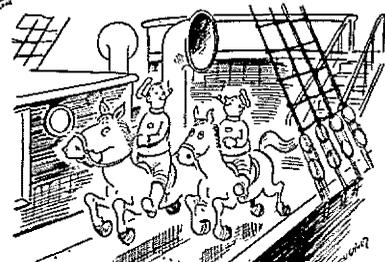
En dag fik kaptajnen opdaget, at belgieren, ham malersvenden, virkelig kunne male, hvorfor han satte ham til at male sin kahyt. Dette var lige noget for belgieren. For nu kunne han gå, som han ville, samt til en vis grad selv bestemme arbejds-tempoet, hvilket imidlertid ikke passede styrmanden, der syntes, at José, sådan hed belgieren, nu havde fået for frie hænder, hvorfor han blev en „torn i øjet“ på styrmanden, der var af den opfattelse, at når en mand ikke var sømand, havde han ingen som helst berettigelse til noget job om bord i et skib. José nåede iøvrigt ikke at blive færdig med sit malerarbejde eller overhovedet at nå Sydamerika. For en nat med storm under Kap Horn forsvandt han. Sammen med den egentlige rorsmand var han, der skulle løse af som blind mand ved roret, undervejs derhen, da de midtskibs blev overfaldet af en „brækker“. Rorsmanden, som var sømand, havde straks søgt hen til og fået fat i stræktovet, hvilket ikke var lykkedes for José, der jo ikke havde nogen færdighed i at balancere henad et dæk i storm-vejr. Så da søen var nogenlunde af dækket, og rorsmanden skulle se sig om efter sin kammerat, var han borte og ikke til at øjne nogetsteds i nærheden. Rorsmanden gjorde selvfølgelig straks alarm om ulykken, men i den ravn-sortede nat og under stormen, hvor skibet lænsede med 10—12 knobs fart, var det desværre ugørligt for os at foretage noget eftersøgnings-arbejde, hvorfor ulykken kun blev taget til efterretning. Et notat i skibsjournalen herom blev altså stenen på Josés våde grav! Han var nu afmønstret og slap således for at blive afkortet i sin hyre! Flere gange drøftede vi i lukafet hans forsvinden, men da ingen af os kendte noget videre til

ham, endsige hans herkomst eller hjemsted, var vi afskåret fra at give hans eventuelle pårørende meddelelse om hans sørgelige endeligt. Og noget bryderi med hans efterladenskaber fik vi heller ikke, eftersom han var helt uden ejendele. End ikke i hans køje var der madras eller tæpper. Kun et gammelt stykke sejldug, som sejlmageren havde lånt ham, var det eneste, han havde haft at dække sig til med, ligesom hovedpuden udgjordes af det tøj, nogle kammerater havde lånt ham. Så blandt os kunne der absolut ikke opstå nogen strid om, hvem der skulle arve stakkels José fra Belgien!

Hvad de øvrige af disse „beachcombers“ angik, da forsvandt de efter ankomsten til Valparaiso. Så broget og uudholdeligt var livet nemlig blevet gjort for dem i „Orion“! Den, der først stak af, var færingen, hvilket skete den første aften, vi lå ved kaj. Han har sikkert straks søgt uden for byen af angst for at blive fanget og bragt tilbage til skibet. Til mig havde han sagt, at han ville forsøge at komme ned i salpeter-minerne, hvor man kunne tjene godt med penge, og at han, hvis han kunne evne at samle sig noget sammen, da ville mande sig sådan op, at han kunne være bekendt at vise sig derhjemme i fødebygden igen. Om han kom så vidt, ved jeg ikke, for under mine senere rejser hverken hørte jeg eller så noget til ham eller andre af disse ellers skikkelige fyre. Hvad Giovannis rømning angik, da havde han været så klog at få en lille forstrækning af kaptajnen forinden. For hans vedkommende var jeg iøvrigt sikker på eet, og det var, at han så absolut ikke ville søge sig arbejde, men foreløbig gå på landevejen, indtil „Orion“ var afsejlet, hvorefter han ville begynde sit sædvanlige liv med at strejfe om på havnen, tigge



HEMPEL's skibsfarver
revner og skaller
aldrig



Hempel har alle
slags farver til
alle slags skibe!

J. C. Hempel's Skibsfarve Fabrik A/S

Amaliegade 8 . C. 3842

A/s J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

om dagen og ellers finde sig natte-logis i skibe, pak-huse eller lignende steder. Thi stadighed var han ikke gode venner med!

En person om bord kan jeg ikke undgå at skildre ret indgående, dels på grund af hans særlige væremåde, dels fordi han næsten uden ophold var samtale-emne i lukafet. Og det var 1. styrmand, ham skotten. Sjældent har man truffet hans lige, om den overhovedet fandtes. Han var en ren Goliath at se på og havde også kræfter derefter, hvorfor han var frygtet af alle om bord, tildels endog af selve kaptajnen. Det var ligefrem en lyst for styrmanden at prøve sine kræfter på besætningen. Han præsterede således med hver af sine hænder at løfte en mand op fra dækket, for derefter at klaske mændene sammen, som om det blot var dukker, det drejede sig om. Så på grund af disse kæmpekræfter i forbindelse med et meget hidsigt temperament, der yderst let kunne få ham til at lange en næve ud, var der ingen om bord, som dristede sig til at sige ham imod. Intet under derfor, at han var ilde lidt om bord af alle, selv af både 2. og 3. styrmand og aspiranterne. Disse sidste var han iøvrigt altid på nakken af, og selvom det var i sin orden, at han ønskede, de både skulle bestille noget og lære noget, så havde han i det mindste en beskidt måde at sige det på. Ligeledes, hvis en ordre fra ham ikke blev udført i samme øjeblik, han gav den, kunne vedkommende risikere at blive sendt i dækket med et af styrmandens velkendte nævestød, hvorpå styrmanden ligefrem med fryd stod og betragtede sit offer, der på dækket lå gispende efter sit vejr. Og når så endelig vedkommende atter var kommet på benene, overfusede styrmanden ham med skældsord og bebrejdelser over, at det gik for langsomt med arbejdet, eller at han nu måtte vågne op til dåd, om ikke det „ellers gode forhold“ dem imellem skulle ophøre. — Ja, han var en underlig mand og dertil den værste styrmand, jeg nogensinde har sejlet under!

Men — endelig en dag kom han dog til kort! Vi befandt os da i passaten, og besætningen var sat til at male indenbords. Min kammerat *Georg*, altså også matros, havde af 3. styrmand fået ordre til at male helt agterude. Midtskibs blev han så med sin pensel og maler-pøs antruffet af 1. styrmanden, der beordrede ham til at begynde agten for stor-riggen og derfra gå agter efter, hvorpå *Georg*, der vidste, at 1. styrmanden ingen modsigelser tålte, spagfærdigt oplyste ham om 3. styrmands ordre. Straks for 1. styrmand i flint, idet han begyndte at overfuse *Georg* samt sagde, at det var ham ligeegyldigt, hvad 3. styrmand havde sagt, hvorefter han med et bokse-stød sendte *Georg* i dækket, så både pensel og pøs røg ham ud af hænderne. Nu hørte *Georg* imidlertid ikke til dem, der var mest bange af sig, ligesom han var rask i vendingen. I eet nu var han atter på benene og fik fat på pøsen, som han med resterende indhold smed i hovedet på styrmanden med det resultat, at malingen flød ned ad hans tropetøj, så det aldrig blev anvendeligt mere. Desuden havde pøsen

sat nydelige mærker på hans næse og ene kind, alt til vor skjulte fryd. Vi, der længe havde gået og tørstet efter en eller anden hævn, syntes ligefrem, at han tog sig pragtfuld ud, og hvad der var lige så godt, var den overhaling, som styrmanden fik af kaptajnen, der fra forkanten af poop'en havde fået øje på den spildte maling, som jo ikke pyntede på et hvidskuret dæk. Kaptajnen havde altså for en gangs skyld tabt sin ligevægt, eftersom han ved opdagelsen af malingen var faret ind i styrmandens kammer og med skældsord havde bebrejdet ham, at hvis han ikke forstod at samarbejde med folkene, kunne han i det mindste holde sig borte fra dem, samt at kaptajnen ellers nok selv skulle få udført arbejdet uden styrmandens hjælp. Vi forventede, at styrmanden herefter søgte lejlighed til at falde over os, men mærkeligt nok forholdt han sig tavs om denne affære, som han jo også udelukkende selv var skyld i. Den dag var der glæde forude, ligesom vi nede i vort lukaf godtede os gennem længere tid over episoden. Desuden stod *Georg* nu som en slags helt blandt os. Han havde dog gennem længere tid forinden ladet sig forlyde med overfor os, at om han skulle blive generet af styrmanden, ville han gøre gengæld. Men, da vi med al rimelig grund kunne formode, at styrmanden fra nu af ville være særlig ude efter *Georg*, indgik vi den enigheds-pagt, at han aldrig måtte lades ene i styrmandens nærhed efter mørkets frembrud. Samtidig enedes vi om, at enhver skulle bidrage sit til, at styrmanden, inden rejsen sluttede, skulle fortrædiges mest muligt, men dog ikke med uværdige midler. Muligvis har styrmanden fået en anelse om vor sammensværgelse imod ham, for besynderligt nok gjorde han ikke senere hen forsøg på at ramme *Georg*.

Endnu en gang fik vi lejlighed til at triumfere over styrmanden. Det var, da han en dag var kommen langs dæk for at være med ved bjergningen af sejl, at han blev slået i dækket af en sø, hvorved han fik skamferet ansigtet. Selvom han så farlig ud, var han for forhadt til, at nogen af os menige ville træde hjælpende til, så han var derfor nødt til at gå agterud for at blive forbundet af kaptajnen, som måtte lægge en laskning over „klyverbommen“, hvilken iøvrigt havde fået en „drejning til styrbord“. Så med disse ramponerede „forgrejer“ var han ikke videre stolt af at vise sig på dækket, især når han kunne mærke, hvor glædesstrålende vi betragtede ham. Men som den hårde hund, han var, stod han helt ene i skibet. Ingen interesserede sig for ham, lige så lidt som han interesserede sig for nogen af os.

(Fortsættes i næste nummer)

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



„Vikingen“ udsender særnummer om fiskeri

Som tidligere omtalt her i bladet afholdes for første gang i Danmark en storstilet fiskerimesse i Frederikshavn fra den 7. til den 16. juli i år. I den anledning bliver der fremstillet et omfangsrigt officielt katalog, der vil udkomme som et særnummer af „Vikingen“.

Kataloget, der vil blive på 72 sider, indeholder flere interessante artikler om fiskeriet og de dermed beslægtede erhverv. Enkelte af artiklerne trykkes både på dansk og engelsk. Af indholdet kan vi nævne:

Formanden for „Dansk Fiskeriforening“, hr. *Niels Bjerregaard*, har skrevet forordet og fortæller heri om en fiskerimesse praktiske betydning. Erhvervschef *Knud R. Jacobsen* møder med en interessant artikel om „Frederikshavn af i dag“. I artiklen fortælles om byens fiskeri og baggrunden for dette, om havnens betydning, om byens store virksomheder og om dens seværdigheder.

Dr. phil., direktør for Dansk Biologisk Station, *Harald Blegvad* har til kataloget skrevet en artikel, som han kalder „Træk af det danske fiskeris historie“. Artiklen giver et udmærket overblik over vort fiskeris udvikling gennem tiderne og bringer mange interessante tal om fangsten på en sådan måde, at de meget let „fordøjes“. Iøvrigt har forfatteren ladet stoffet illustrere med nogle meget overskuelige skemaer og tabeller.

„Moderne fiskefartøjer“ er en højaktuel artikel af ingeniør *Knud E. Hansen*, som fortæller om fangstfartøjer i dag og i fremtiden. Man får i artiklen mange værdifulde oplysninger om det indviklede maskineri, som moderne fiskefartøjer ofte er udstyret med.

Udstillingens generalsekretær, *J. Branner Jespersen*, der fik ideen til messens afholdelse, fortæller om, hvordan hele arrangementet blev til. Endvidere giver redaktør *C. C. Andersen* læserne et indblik i de mange interessante ting, man kan stifte bekendtskab med på messen.

„Dansk Fiskekonserves“ er en meget levende artikel af civilingeniør og laboratorieforsker *Frode Bramsnæs* fra „Fiskeriministeriets Forsøgslaboratorium“. Frode Bramsnæs fortæller i sit bidrag til det omfangsrigge hefte om fremstillingen af fiskekonserves, om den kontrol, der føres med varerne, og om de mu-

ligheder, som denne industrigren har og kan få for Danmark.

„Fiskenet fra bast til nylon“ hedder *Otto Ludwigs* artikel. Den fortæller på en både morsom og interessant måde om fiskenettet gennem tiderne, og man føres på besøg i Nordens største garn- og netfabrik, hvor moderne netmaskiner på kort tid spyer net ud, som det tidligere varede et helt menneskeliv at knytte i hånden.

Jack Tar, som vore læsere vil kende fra „Slop-kisten“ her i bladet, bringer nogle morsomme „facts om fisk“.

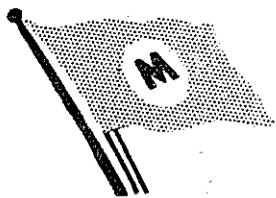
Naturligvis er heftet rigt illustreret, og forsidebilledet er en fire-farvet reproduktion efter et af kunstmaleren *Ejnar Kraghs* smukke malerier forestillende fiskekuttere på vej mod fangstpladserne. Billedet er lige til at indramme. Inde i bladet findes bl. a. et farvebillede af en stout, gammel fisker, som sikkert vil henrykke læserne.

Kataloget, der vil koste kr. 2,50, vil naturligvis blive solgt på fiskerimesse, men kan også bestilles på „Vikingen“s ekspedition, Christiansborggade 1, København V. Tlf. By. 8040. Redaktionen.



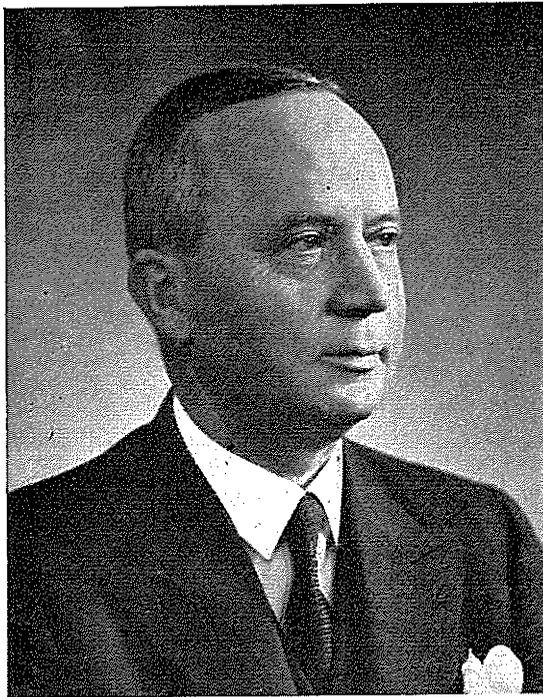
Kvindelig skibstømmer

Danmark har fået sin første kvindelige skibstømmer, idet den 22-årige Gulla Schou lige har udført sit svendestykke fra Hansens Bådebyggeri i Skovshoved. Gulla er en rask pige, der altid har haft nær tilknytning til søen. Hun er ud af en fiskerfamilie fra Hirtsholmene og har selv fisket i flere år, før hun gik i lære som skibstømmer. Hendes mandlige kolleger siger, at hun er en dygtig håndværker. Desuden har hun et strålende humør og er derfor meget vellidt på bådebyggeriet. På billedet ses hun i fuld aktivitet ved båndsaen.



MOORE & McCORMACK A/S

Fragt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708
Rigstelefon 356 Telegr.-Adr.: MOOREMACK



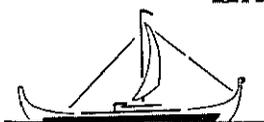
Et sjældent jubilæum

Den 1. juni havde direktør Kørbing været ansat som direktør i D. F. D. S. i 30 år. Jubilæet er bemærkelsesværdigt derved, at det er første gang i selskabets historie, at en mand har været direktør i 30 år.

Direktør Kørbing har haft en usædvanlig karriere. Fra 1903 til 1907 gennemgik han ingeniørskolen på Orlogsværftet. Derefter studerede han skibsmaskin- og skibsbygning ved Technische Hochschule i Charlottenburg i to år. I 1907 var han blevet udnævnt til ingeniørassistent ved orlogsværftet og blev værftingeniør i 1912. Syv år senere udnævntes han til underdirektør.

Direktøren er født den 16. november 1885 i København, og da han i 1921 blev teknisk direktør i D. F. D. S., var han således kun 36 år gammel. Udnævnelsen til administrerende direktør fulgte i 1934. Direktør Kørbing er desuden bestyrelsesmedlem i flere virksomheder. Blandt de maritime kan nævnes Helsingør Skibsværft, Frederikshavn Værft og Flydedok og Aarhus Flydedok- og Maskinkompagni. Endvidere er han næstformand i Københavns Havnebestyrelse og medlem af Isbrydningsrådet. Direktøren er højt dekoreret i ind- og udland.

På jubilæumsdagen var direktør Kørbing på en rejse til Belgien og Frankrig.



KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

Bredgade 37 - København
Telegr.: DESIGN - Tel.: Palæ 7018

Til „Vikingen“s læsere

„Forhåbentlig vil den prisstigningstendens, som har gjort sig gældende på alle fronter, nu have nået toppunktet, således at stigningen pr. 1. januar vil blive den sidste for vort blad mange år frem i tiden“.

Således skrev vi i 1950. Desværre blev håbet beskæmmet, og vi er meget kede af nu at måtte meddele om en ny prisstigning. Prisskruen er blevet drejet mange omgange den forkerte vej siden sidst. Navnlig for papirets vedkommende har dette kunnet mærkes, hvilket vore læsere vil vide fra næsten daglige artikler i dagspressen.

Mange små blade har måttet bøje sig for den uheldige udvikling og gå ind. „Vikingen“ har dog mod til at holde sig flydende selv i den værste orkan. Som sidste år har vi haft valget mellem at gøre bladet ringere med et mindre sideantal eller at sætte prisen lidt i vejret. Også denne gang valgte vi det sidste. Bladet vil fra og med juli i år koste kr. 1,50 pr. nummer, og prisen for et helårsabonnement vil blive kr. 15.

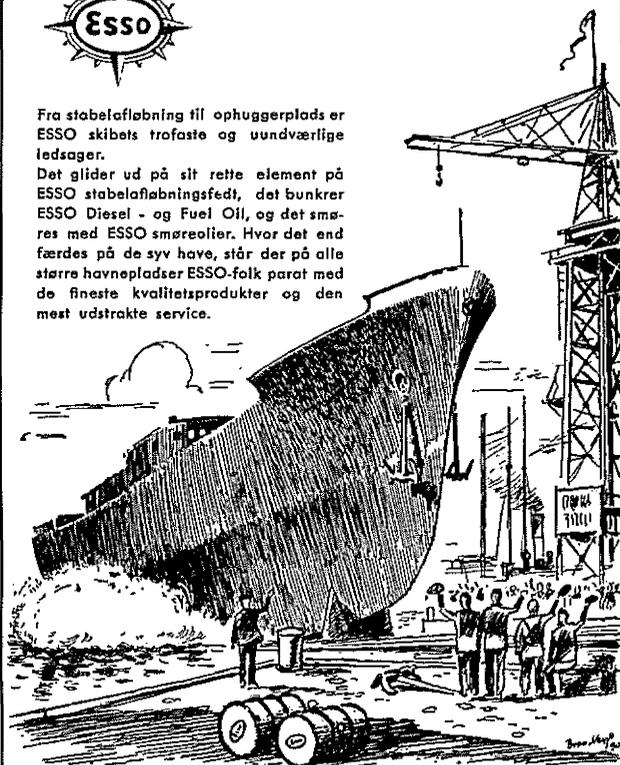
Vi håber på læsernes forståelse og trofasthed og på tidernes bedring.
Redaktionen.

Har De læst Sejl og Motor?



Fra stabelafløbning til ophuggerplads er ESSO skibets trofaste og uundværlige ledsager.

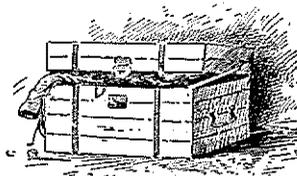
Det glider ud på sit rette element på ESSO stabelafløbningsfedt, det bunkrer ESSO Diesel- og Fuel Oil, og det smøres med ESSO smøreolier. Hvor det end færdes på de syv have, står der på alle større havnepladser ESSO-folk parat med de fineste kvalitetsprodukter og den mest udstrakte service.



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



En „våd“ tradition.

Der knytter sig som bekendt mange mærkelige traditioner til søsætninger af skibe verden over. I England var det i gamle dage skik, at skipperen drak på det nye skibs lykke, hvorefter han hældte en hel pokal fuld af rom ud på nybygningens dæk. Man vil måske kalde det ødselhed, men retfærdigvis bør det nævnes, at heller ikke besætningen fik lov at tørste, for dengang havde man jo ikke beskatning på spiritus. Selv tilskuerne fik en tår med. Nægtede en af disse at drikke, blev det betragtet som et dårligt varsel for skibets fremtid. Skipperen blev dog i de fleste tilfælde af med rommen uden at skulle nøde nogen. Det var jo før Larsen-Ledets tid!

Bishop Light.

Enhver sømand kender — i alle tilfælde af omtale — fyret på Bishop Rock ved Scilly-øerne. Navnet „Bishop Light“ har fyret fået efter klippen, hvorpå det er bygget. Denne har form som en bispehue.

25 millioner tons fisk.

I hele verden fanges ca. 25 millioner tons fisk om året.

Heldige svenske kolleger.

Den svenske rederiforening har i år for første gang stillet et stipendium på 10.000 kroner til rådighed for svenske søfartsjournalister. Stipendiet vil give journalisterne lejlighed til at stifte nærmere bekendtskab med søfarten gennem sørejser med svenske handelsskibe.

Skibenes fart.

Danmarks hurtigste handelsskib kan gøre en fart af 20-21 knob. Det er sikkert kendt, at de sidste knob er de dyreste. Hvor dyre de er, fremgår af, at et 20-knobs skib for at presse farten op fra 19 til 20 knob bruger lige så mange hestekræfter som til de første 10 knob. For at løbe 16 knob behøver det samme skib kun at anvende halvdelen af sine samlede hestekræfter.

Vidste De det?

Ikke mindre end 98 procent af hele verdens fiskeri-produkter stammer fra fangstpladser på den nordlige halvkugle. Vi er altså rigere, end vi tror.

Koste og søfart.

Sømandshustruer i Normandiet tror, at det lover godt for deres mænd på havet, hvis de — altså hustruerne — sætter ild til en ny kost. De franske kostefabrikanter modsiger naturligvis ikke de overtroiske damer.

„Skæg“.

En skibsbund bliver ikke „skægget“, d. v. s. begroet med langhalse o. l., mens skibet er under gang.

Verdens første jet-skib.

Jet-fremdrivningen er ikke nogen helt ny opfindelse. Den blev anvendt allerede i 1807 på Robert Fultons damper „Clermont“.

Til kamp mod Vester-vov-vov.

Indtil 1875 åd Nordsøen hvert år vældige stykker af Jyllands vestkyst, så kirker og andre bygninger, der tidligere lå et godt stykke inde i landet, efterhånden kom til at ligge helt ude ved vandet. Fra 1875 til 1908 byggedes ialt 68 høfder som forsvar mod havstrømmen. Til disse høfder anvendtes 550.000 tons cement. Siden er der bygget endnu flere høfder. Til hver af disse

medgår gennemsnitlig 8000 tons cement. Dette forsvar mod naturens vælde koster millioner af kroner, men sparer alligevel samfundet for milliarder. Før øjeblikket er et stort projekt til 90 millioner i gang, og der støbes til dette blokke på helt op til 115 tons pr. stk.

Een for treds.

Under Napoleonskrigene havde England og Frankrig en overenskomst om udveksling af fanger. Een admiral kunne f. eks. frigives ved udlevering af 60 fuldbefarne søfolk i stedet.

Nyboder-folkene og frosten.

I gamle dage blev Holmens arbejdere hjemme, hvis frosten var meget streng. Kun de få, der havde indendørs arbejde, skulle møde. Iøvrigt blev Nyboder-folkene kaldt til arbejdet af en vældig klokke, der var ophængt i den smukke, gule by. I slemt frostvejr lød klokken ikke, hvilket folkene næsten altid kunne forudsige. I hvert af de lavlængede huse var nemlig stillet en kop vand i vinduet. Hvis vandet bundfrøs, gik fatter til køjs igen overbevist om, at klokken ville tie.

Uheld ved forsikring?

Jeg har hørt fortælle, at det er en udbredt opfattelse blandt japanske søfolk, at skibe, der er forsikrede, er mere tilbøjelige til at forlise end uforsikrede skibe. Af samme grund nægter flere japanske redere at tegne assurance for deres fartøjer.

Sømand og katte.

I gamle dage ville ingen amerikansk sømand sejle med skibe, der havde sorte katte om bord. Man troede, at disse katte stod i ledtog med heksene og gav anledning til storm.

Lommetørklæder og vind.

For ca. 150 år siden gjorde svenske spåkoner gode for retninger blandt søfolk ved at sælge lommetørklæder til dem. Lommetørklæderne var forsynet med knuder tre steder. Når sømændene ude på havet løste det første knob, ville der blæse en let brise, sagde spåkonerne. Løste de det andet knob, ville det blæse kraftigere, og når de løste det tredje, ville en regulær storm rejse sig.

Børsen.

Børsen blev som bekendt bygget af Chr. IV for at ophjælpe dansk handel og søfart. Den stoute søkongen kom imidlertid i pengeforlegenhed, hvilket blev grunden til, at Børsen i nogle år var i privateje. En christianshavner-købmand, Jakob Madsen, havde ikke så få penge til gode af kongen og købte hele bygningen for kvitterede regninger. Efter Chr. IV's død overgik Børsen atter til kongeligt eje.

Lade- og losseafgifter til spedalske.

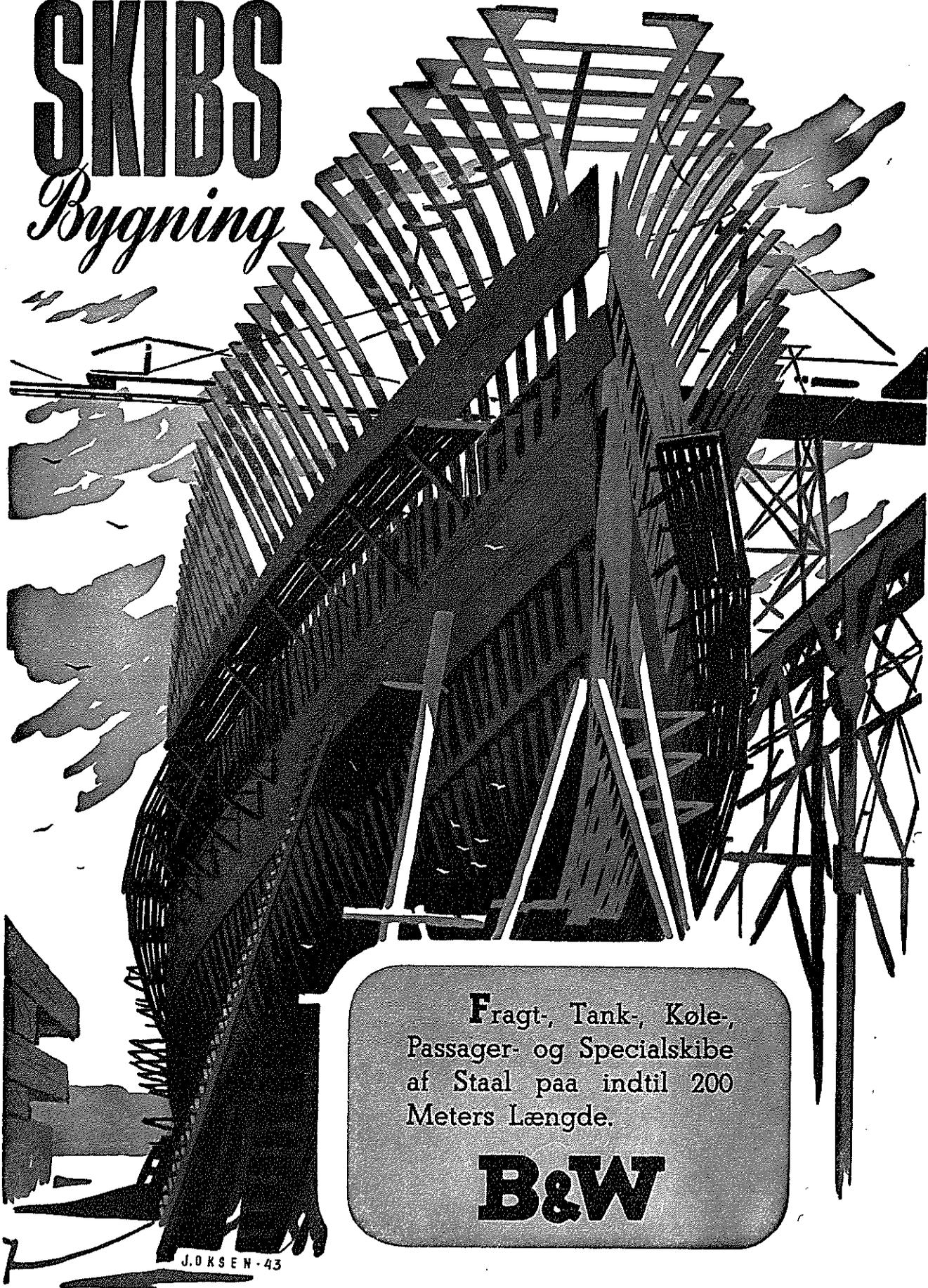
I gamle dage var det kun tilladt skipperne at losse og lade i Københavns havn på hverdage. Var der megen travlhed, kunne de imidlertid også få lov at arbejde på søn- og helligdage, når de betalte en afgift til byens spedalske.

Natsejlad på Congo.

Som kaptajn Drasbek flere gange har nævnt her i bladet, var sejlad på Congo og dens bifloder umulig om natten for ca. 50 år siden. For lidt over et år siden begyndte RAMAC imidlertid at installere radar i de belgiske Congo-flodbåde. Skibene er derved blevet i stand til at besejle floderne også om natten, idet de fleste af dem tillige har ekkolod om bord, hvorved „panduerne“ (lodhiverner) er blevet næsten overflødige.

SKIBS

Bygning



Frugt-, Tank-, Køle-,
Passager- og Specialskibe
af Staal paa indtil 200
Meters Længde.

B&W

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

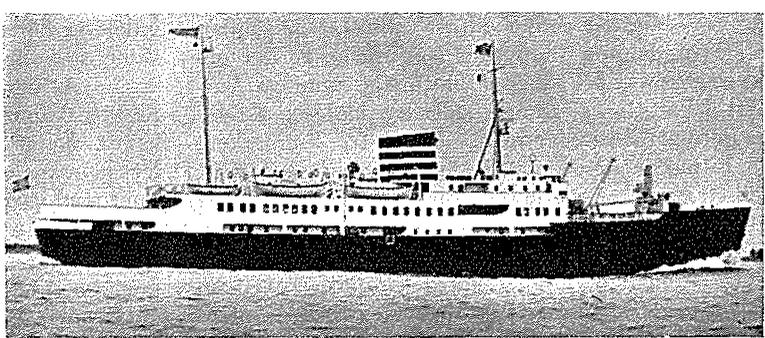
1. juli 1951



Medlemmer pr. januar 1951

- Det Forenede Dampskibsselskab A/S
- A/S Det Østasiatiske Kompagni
- A. P. Møller
- J. Lauritzen
- D/S Norden
- D/S Dannebrog
- D/S Torm
- D/S Progress
- Det Danske Petroleum A/S
- D/S Orient
- A/S Det Dansk-Franske D/S
- D/S Myren
- D/S Vendila
- A/S Motortramp
- A/S D/S D. F. K.
- D/S Dania
- D/S Heimdal
- A/S Det Danske Kulkompagni
- D/S Jutlandia
- D/S Pacific
- D/S Baltic
- Rhederi M. Jepsen A/S
- D/S Orion
- D/S Hafnia A/S
- D/S paa Bornholm af 1866
- D/S Hetland
- Aabenraa Rederi A/S
- A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
- C. Clausen
- A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab
- D/S Als
- D/S Viking
- A. E. Sørensen
- A/S De Danske Sukkerfabrikker
- Oluf Svendsen
- D/S Activ
- A/S Vestjysk D/S
- Hans Svenningsen
- D/S Phoenix
- D/S af 1925
- A/S Det Forenede Bugserelskab
- Rederi-A/S Kosmos
- A/S Tankskibsrederiet
- D/S Draco
- Det Dansk-Norske D/S
- J. Amussens Eftf.
- D/S Samsø
- Danish American Gulf Oil Transport Company A/S
- Rederiet Arrenak I/S
- Trampservise R/A
- Tuxen & Hagemann
- D/S Bea
- D/S Bothnia
- D/S Concordia, Svendborg
- D/S Nautic
- Partrederiet o. s. Runo
- D/S Solnes
- Jens Toft A/S

Nybygning fra Aalborg Værft



M/S „Nordlys“.

Aalborg Værft A/S's nybygning nr. 91, M/S „Nordlys“, der er det første af de 3 nye hurtigruteskibe, som bygges for norsk regning, var den 22. maj på prøvetur.

Skibet er bygget til „Det Bergenske Dampskibsselskab“, Bergen, og skal indsættes på hurtigruten mellem Bergen og Kirkeness.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	80,8 m
Bredde	12,2
Dybde til øverste dæk	7,2
Dybgang	4,5

Skibet bygges til „Norsk Veritas“ højeste klasse for passagerskibe i europæisk fart med forstærkning for sejlads i is, samt efter International Konventions-bestemmelsen for passagerskibe. Der er i stor udstrækning anvendt elektrisk svejsning til de forskellige konstruktioner. Dækshu-

set på bådedækket er udført af aluminium for at opnå en så god stabilitet som mulig.

Det er udstyret som et fuldt moderne post- og passagerskib med køjepladser for 204 passagerer på 1. og 2. klasse. Skibet får certifikat for 450 passagerer. Af hensyn til det store antal passagerer, skibet befordrer, er en af skibets 4 store saloner indrettet som en café med selvbetjening for, således at passagererne selv henter deres små varme retter, kaffe etc. ved buffeten. Med henblik på skibets anvendelse som postskib er der indrettet postkontor med tilhørende postrum for sortering af posten. Endvidere er der indrettet kamre for en postfuldmægtig og to postassistenter. Da der på den rute, skibet sejler, skal være lods om bord, er der i bådedækkshuset indrettet kamre for to faste lodser. Under hensyntagen til, at skibet fortrinsvis sejler som post- og passagerskib, er

G. W. Frydenlund & Søn
 Indehaver: G. W. HARNISCH
 Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

**LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS**

der kun to små lastrum, der begge er isolerede.

Første klasses hall midtskibs på promenadedækket og A-dækket er udført helt i teaktræ. Over hovedtrappen er anbragt et stort maleri af nordlys over finmarken, malet af Reider Aulie, som et symbol på skibets navn.

Foran hallen på promenadedækket ligger 1. klasses rygesalon. Den er udført af fransk nøddetræ. I en del af salonen er badedækket hævet for at give større højde, og her er der udført indirekte belysning. Over en sofagrube, indbygget i en niche, er der ophängt et abstrakt billedtæppe, udført af Synnøve Aurdal. Til dekoration af agterskoddet har maleren Reider Aulie udført to billeder med motiver fra Finmarken, begge billederne er malet i stærke og klare farver. Møbelbetrækket er vævet i „Husfliden“ i Bergen og komponeret til Saltos katuntryk „Cypres“, der er anvendt til gardiner.

Spisesalonen, der ligger agten for hallen på promenadedækket, er udført af naturfarvet egetræ behandlet med kogt linolie, skodderne er her delvis malet for at få et lyst og tiltalende spiserum. Der er udelukkende anvendt armstole her, og disse er betrukket med rødt hjemmewævet betræk, vævet af Frida Holm i Oslo.

I caféen, der ligger i forbindelse med spisesalonen, men agten for denne, er der anvendt elmetræ til møbler og delvis til skodderne. Siddepladserne her er delvis sofaer og delvis armstole, betrukket med grønt læder. Til dekoration over en sofa på agterskoddet har Reider Aulie udført et billede af blomstertorvet i Bergen. Mellem spisesalonen og caféen er der i en dobbelt svingdør udført glasarbejder af glaskunstneren Bongard fra Christiania Glasmagasin.

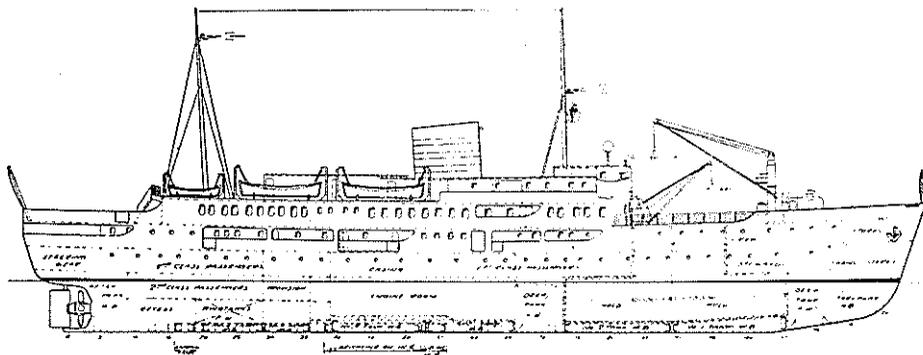
Den agterste salon er 2. klasses rygesalon. Denne er udført helt i mahogni og med betræk af grønt læder. Her er ligeledes udført en del glasarbejder af kunstneren Bongard. De to svingdøre, der forbinder 2. kl. rygesalon med caféen, er forsynet med ætsede glas udført af Didr. Andersen & Søn, Bergen.

På A-dækket midtskibs er der for 1. kl. salon et læse- og skriverum, udført af afrikansk rosentræ og betrukket med gulstribet, hjemmewævet betræk.

En damesalon for 2. kl. passagerer, der også er beregnet til mødre med småbørn, er indrettet på A-dækket agter, udført af mahogni og asketræ og betrukket med grønt, uopskåret mekka. Sofaerne er her indrettet således, at ryggene kan slås op og benyttes som køjepladser.

Alle belysningsarmaturer i salonerne er kunstnerisk udførte efter specielle tegninger af arkitekt Hidle fra Christiania Glasmagasin.

Kabys og pantryforhold er fuldt moderne med elektriske elevatorer mellem proviantrum og kabys og mellem kabys og pantry til at sikre en hurtig betjening af passagererne. I kabyssen findes foruden elektrisk komfur elektrisk kartoffelskræller, røremaskine og stegepande, samt dampopvarmet suppekoger, kaffemaskine,



varmeskab, tallerkenvarmer og grøntsagkoger. Endvidere er der installeret 2 opvaskemaskiner, pålægsmaskine og kødhakkere.

På A- og B-dæk midtskibs er der indrettet 1. kl. passagerkamre med køjepladser i en- og tosengekamre. Kamrene er udstyret med elmetræssenge, -møbler og -paneler. Håndvaske med varmt og koldt vand samt med varm- og koldluftanlæg.

2. klasses passagerkamre er indrettet på A-, B- og C-dæk agter med køjepladser i to- og firesengekamre, samt køjepladser i damesalonen. Kamrene er udstyret med forchromede køjer, og i firesengekamrene er der sovesofaer med opklappelige rygge. Der er ligesom på 1. kl. varmt og koldt vand og varm- og koldluftanlæg.

Officerskamrene er indrettet på badedæk og A-dækket og med samme bekvemmeligheder som passagerkamrene.

På A- og B-dæk for er der beboelse for mandskab og tjenerpersonale, ligeledes med samme udstyr som passagerkamrene. For officerer og besætningskamrene er der desuden installeret elektrisk opvarmning i kamrene.

Skibet har to lastrum på tilsammen 680 m³, der begge er isoleret, og som ved hjælp af et køleanlæg med kølespiraler i lastrummene kan nedkøles til +2°C.

Lugerne betjenes af to 1,5 tons og en 3 tons elektriske dækskraner. Hver kran har særlig motor for drejning, løftning af kranerne samt løftning af byrden.

Den forreste mast er placeret ovenpå styrehuset, og for at gøre den så let som muligt er den udført som en 3-benet mast, helt af aluminium.

Redningsmateriellet består bl. a. af fem store redningsbåde, der står under davidder af værftets særlige konstruktion. Bådene ophives ved elektriske bådspil.

Skibet er udstyret med de mest moderne tekniske hjælpemidler såsom radio, radiopejler, ekkolod, elektrisk undervandslog, gyrokompass samt radar.

Motoranlægget omfatter en direkte, omstyrbar, enkeltvirkende, 8-cylindret, totakts, indelukket, tryksmurt trunk dieselmotor med trykforstøvning, der udvikler 2950 ehk ved 185 o/min., som på den tekniske prøve gav skibet en fart af noget over 17 knob. Skibet har indstillelig propeller, der fra kommandobroen kan reguleres således, at bladens stilling til enhver tid bliver mest fordelagtig for fremdrivning af skibet.

Af hjælpemaskineri findes der bl. a. tre 4-cylindrede dieselmotorer hver udviklende 200 ehk ved 425 o/min.

M/S „Benny Skou“

Torsdag den 24. maj 1951 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Benny Skou“, nybygning nr. 707, kontraheret af et interessentskab bestående af Dampskibsselskabet Ove Skou A/S og Dampskibsselskabet af 1937 A/S, begge af København.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse + 100.A.I. som åben shelterdækker med bak.

Hoveddata for M/S „Benny Skou“ er:

Længde mellem perpendikulærer	118,9 m
Bredde på spant	16,8 .
Dybde til øverste dæk	10,8 .
Dybde til andet dæk	8,2 .
Dybgang	ca. 7,4 .

Tilsvarende dødvægt

ca. 6850 tons

Lastrummenes kapacitet inkl. højtanke ca. 12.000 m³

Skibet har et moderne udseende med krydserhæk og fremfaldende stævn og er forsynet med to master og strømlijnet skorsten.

Maskinrummet er midtskibs, og der er tre lastrum foran og to lastrum agten for dette. Den agterste del af last 3 udgøres af to højtanke til transport af vegetabilsk olie. Ventilationen af lastrummene er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation.

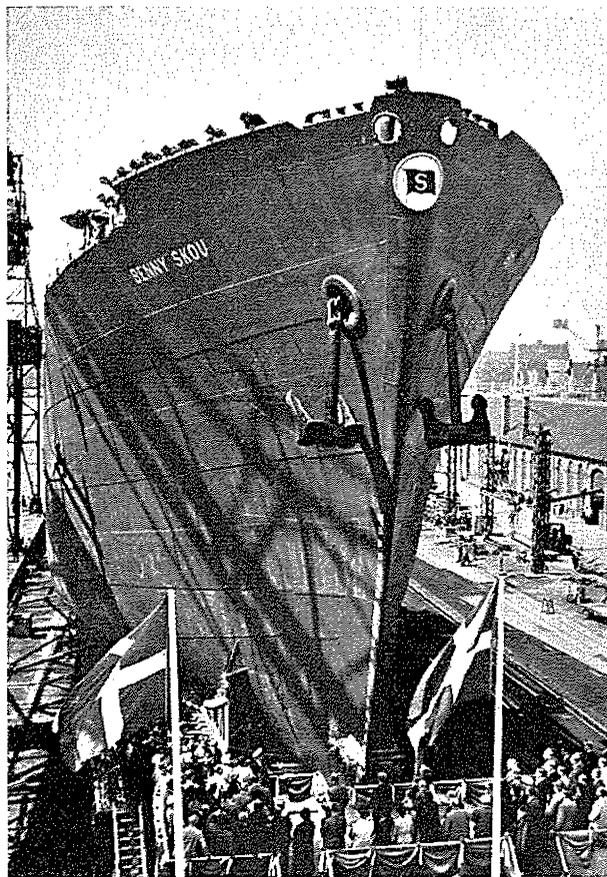
Der er ialt 5 luger, der betjenes af ti 5 tons lastbomme. Desuden er der en sværvægtsbom for 25 tons over 2-lugen. Denne bom kan, når det ønskes, monteres over 4-lugen.

Alleomme betjenes af elektriske lossespil, der ligesom styremaskinen og ankerspillet er af Thomas B. Thriges fabrikat.

Hovedmaskineriet består af en enkeltvirkende, 8-cylindret, totakts, krydshoved-dieselmotor af B. & W. type 874-VTF-140, udviklende 8700 ihk ved 125 omdr./min. Farten på lastet prøvetur bliver 17 knob.

Hjælpemaskineriet består af tre 4-cylindrede firetakts, enkeltvirkende trunk dieselmotorer, type 425-MTH-40, der hver udvikler 240 ehk ved 500 omdr./min., svarende til 160 kW ved 220 volt jævnstrøm.

Skibet er forsynet med to 8,8 m redningsbåde anbragt midtskibs samt en 5,5 m båd og en 5,5 m jolle agter.



M/S „Benny Skou“.

I huset midtskibs er aptering for 10 passagerer anbragt i 2 dobbelt- og 6 enkeltkamre. På badedækket er desuden et luksus-dobbeltkammer. For officerer og mandskab er overalt enkeltkamre, idet dog skibsdrenge har dobbeltkamre.

De mest moderne navigationsmidler, radiopejler, elektrisk log, radio med kortbølgesender etc. er installeret.

M/S „Benny Skou“ er rederiets andet skib af dette navn. Den første „Benny Skou“, der er noget mindre og langsommere, blev bygget af Burmeister & Wain i 1945, men er for nylig afhændet til udlandet.

Deres

bankforretninger



ordnes hurtigt og sikkert af vort hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

34 afdelinger i København og omegn

52 filialer og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN

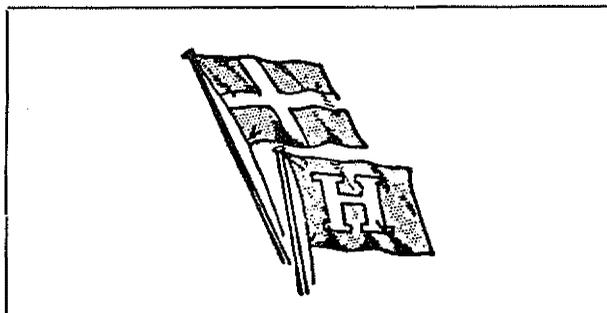
A. N. PETERSEN

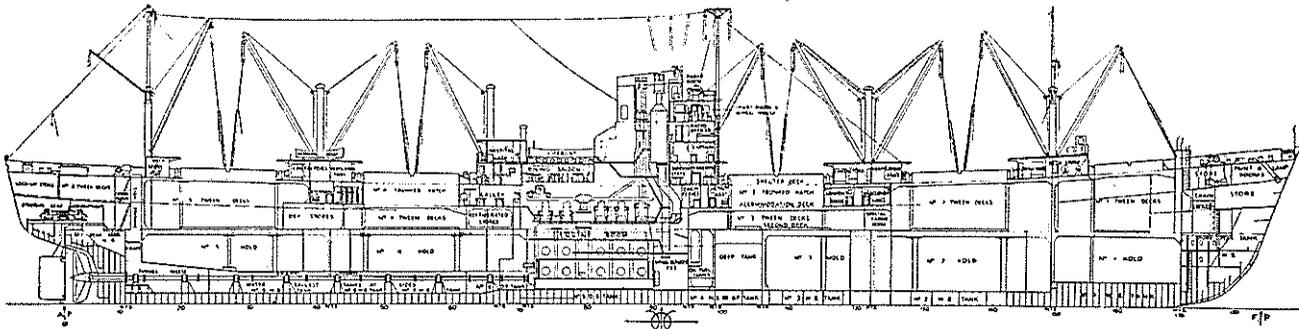
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe

Store Kongensgade 49 . København

Telf.: 1243 - 12443 - 12843 Telegr.-Adr.: Danskfransk





Gennemsnit af „W“-skibene.

En ny cargo-liner konstruktion

Rederiet Watts, Watts and Company, Ltd. har til Østkanada—Kontinentet ladet bygge tre fragtskibe, „Wanstead“, „Wendover“ og „Woodford“, hvoraf de to førstnævnte allerede har haft deres første vinter i Nordatlanten. Skibene har på flere områder konstruktioner og indretninger, der betegner noget nyt, og hvoraf vi her skal nævne nogle af de mest interessante.

Skibene har følgende hoveddimensioner:

Længde overallt	145,0 m
Længde mellem perpendikulærerne .	134,1 .
Største bredde på spant	19,7 .
Middeldybgang	7,6 .
Dødvægt til sommerfribord	8590 tons
Deplacement	12.983 tons
Kubik feet pr. ton dødvægt	72,5
Hestekraft	6016 i.h.k.
Gennemsnitsfart i Atlanterhavet	14,86 knob
Brændselsforbrug pr. etmål	17,6 tons
Omdrejninger pr. minut i gennemsnit	104,7

Vejrdækket er skibets styrkedæk, og så meget som muligt af aperturer og udrustningen findes under det.

Krigstidens erfaringer har vist, at de fleste lasteskibe lider under en sørgelig mangel på ballast om vinteren i Nordatlanten. „W“-skibene kan ialt medføre 3200 tons vandballast i otte tanke i inderbunden, en 750 tons højtank og for- og agterpeak. Desuden er der en tank i inderbunden på 270 tons og en tværskibs tank for 400 tons gasolie. Ballastsystemet tillader føreren at regulere skibets trim med mellemrum efter vejret, den forbrugte beholdning og lastens stuvning.

Med fuld ballast har skruen en nedsænkning på 0,6 m. Et af problemerne for rederen var at få tilstrækkelig dybgang agter for at formindske dieselmotorens rous og uden at hæve forenden for meget og få for stort vindfang.

Der er sørgt for praktiske eksperimenter med slingrekøle, idet hvert skib er forsynet med en 125 mm

flad skinne på det meste af skibets længde, og hvert skib har forskelligt formede og anbragte slingrekøle nittet til skinnerne.

Forskibet er forstærket for sejlads i is.

Rederen samler endnu på data vedrørende rulningerne. Med 1500 tons last på mellemdækket og et GM på 1,4 m er der behagelige rulninger på 6 til 15 grader, afhængig af vejret, med en periode på 15 sekunder. På Wansteads jomfrurejse sejlede det med et dårligst muligt trim i en novemberorkan (GM 2,7 m). Ved en lejlighed, da den støvnedede mod søen, rullede den 32 grader den ene vej, rejste sig på 15 sekunder og blev stående oprejst i ca. 1 minut. Derefter følte den uligevægt, og det begyndte en ny rulning. Mærkværdigt nok påvirkede det ikke styringen, og det var ganske let at holde det op mod søen ved 2 knob med en halv omgang på rattet.

Med hensyn til maskinarrangementet kan nævnes følgende:

Man har søgt at koncentrere alt hjælpemaskineri på styrbords side i maskinrummet, så alle måleinstrumenter kan iagttages fra manøvreplassen. Dog er generatorerne om bagbord sammen med hjælpemaskineriet til brug i havn.

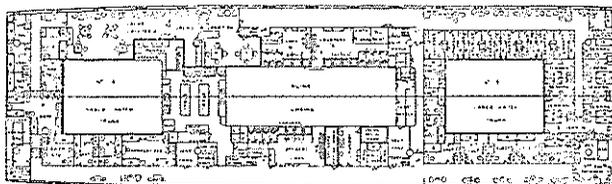
Hvor det har været muligt, har man erstattet riflede dørkplader med ristværk. Alle rør i maskinrummet er malet med forskellige farver, og dem under dørken kan let skelnes gennem ristværket.

Spillene har alle fjernstyring. Spilmanden står helt beskyttet og har fri udsigt ned i lasten. Fjernstyringen er anbragt således, at en mand kan betjene to spil.

Der findes kun master til lanterneføring og signalering. De er ellers erstattet med samsonposter. Der spares godt 1200 m wire og vedligeholdelse og overtid. Samsonposterne bruges til ventilation af lasterne undtagen en, der er ekspansionsstrunk for tanken til vegetabilsk olie.

Mandskabsapertingen har der været vist en særlig opmærksomhed. I virkeligheden er den resultatet af bestemmelsen om at gøre vejrdækket til styrkedæk. Som oprindelig tegnet ville kubikken have været 82 kubik feet pr. ton, og da man ikke kunne vente at få en sådan last noget sted, var det logisk at anvende det overskydende rumfang til apertingen.

Næstøverste dæk er, da det ikke er styrke- eller vejrdæk, det roligste sted i søgang, da der ikke er nogen arbejden eller knagen.

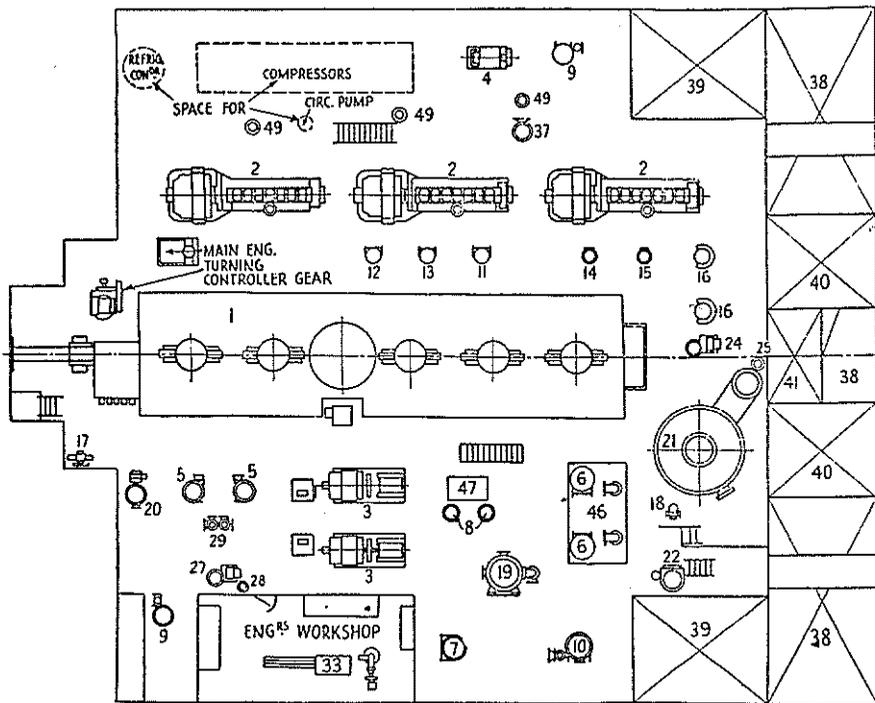


Apteringsdækket i „W“-skibene.

Alle kamre ligger inde i skibet og ikke mod skibssiden efter det sædvanlige „lys- og luftprincip“. Det giver sved på skibssiden og vanskelig ventilation i bugtede gange, hvilket meget vel kan være årsag til gigt og tuberkulose. Ved denne placering af kamrene har man vundet et lyst, smukt galleri, som også er ventilationens hovedkanal. Ventilatorer suger den dårlige luft langs gallerierne ud gennem nedgangene og sender den ud på hådedækket. Systemets virkeevne beror på et lukket rum, og følgelig er der ingen køjer, der kan åbnes. Det er en tillempe- ning af systemet fra kulminerne. Gallerierne benyttes som opholds- rum.

Rørledningerne er centralise- rede rundt om maskinrummet og ført gennem casingen og skod- derne hertil. Det medfører, at hele sanitærinstallationen er under direkte tilsyn af maskinbe- sætningen, så enhver fejl hurtigt kan afhjælpes. De to skibe, der er i fart, har ikke haft en eneste frostsprængning hele vinteren.

I kabyssen er der indført for- skellige nyheder, hvoraf den bedste er kogeenheder. Et kabyskom- fur er en dyr installation, da det skal fyres op selv til et koldt måltid med kogte kartofler. Der- for er kabyskomfuret delt op i forskellige enheder, og de har alle en højde, så kokken ikke be- høver at bukke sig.



Maskinarrangementet i „W“-skibene.

- | | |
|--|--|
| 1. Hovedmotor. | 18. Kedelfødepumpe (damp). |
| 2. Tre hjælpegeneratorer. | 19. Stempel- og trøjvandskoler. |
| 3. To hovedkompressor. | 20. Smøreoliekoler. |
| 4. En hjælpekompressor. | 21. Hjælpekedel. |
| 5. To tryksmøreoliepumper. | 22. Evaporator. |
| 6. To stempel- og trøjekolpumper. | 24. Brændselsoliecentrifuge. |
| 7. Saltvandspumpe til kolerne. | 25. Brændselsolieforvarmer. |
| 8. To brændstofventilkolpumper. | 27. Smøreoliecentrifuge. |
| 9. To lastpumper. | 28. Smøreolieforvarmer. |
| 10. Ballastpumpe. | 29. To smøreoliefiltre. |
| 11. Ferskvandspumpe. | 33. Drejebænk. |
| 12. Sanitærpumpe. | 37. Hjælpeferskvandskoler. |
| 13. Reserve fersk- eller saltvandspumpe. | 38, 39. Brændselsolietanke. |
| 14. Hjælpe-saltvandskolpumpe. | 40. To forbrugstanke. |
| 15. Hjælpe-ferskvandskolpumpe. | 41. To udskilningstanke. |
| 16. To olietransportpumper. | 46. Forbrugstank for destilleret vand. |
| 17. Brændselsolie-spædepumpe. | 47. Forbrugstank for kolevand til brændstofventiler. |

Nybygning fra Götaverken

Den 7. juni afleverede Götaverken tankmotorskibet „Bellona“ på 13.020 tons d.w. til Rederiaktiebolaget Concordia, Göteborg.

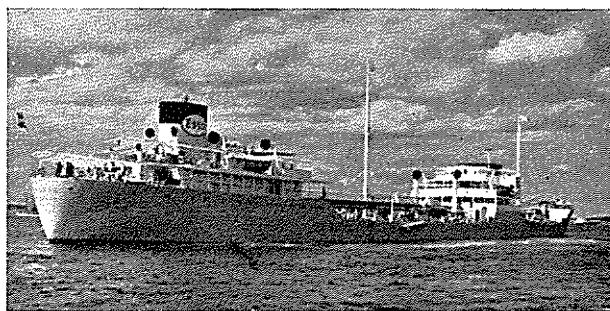
Det nye skib, som er det fjerde, værftet har bygget til Wallerredierne, er helsejst og bygget til Lloyd's Registers højeste klasse med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	147,4 m
Største bredde på spant	18,0 -
Dybde	10,8 -
Middeldybgang på sommerfribord ...	8,5 -

Både hoved- og hjælpemotorerne er af værftets egen konstruktion og fabrikat. Hovedmotoren har seks cylindre med 680 mm diameter og 1500 mm slaglængde. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 5200 i.h.k.

Den kontraktlige fart er 13 knob på fuld last.

Besætningen har en smuk aptering med en- og to-mandskamre og hyggelige messer og opholdsrum.



„Bellona“ på prøvetur.

Fører af det nye skib er kaptajn Leif Asklund og maskinchef er O. A. Cederberg. De har begge i ikke mindre end 20 år haft tilsvarende stillinger om bord i tankskibet „Carina“, som Götaverken leverede til Wallerconcernen i 1931. Engelske søfartsblade, som har været opmærksomme på denne enestående lange tjenestetid på et tankskib, betegner den som en ny rekord. „Carina“ har i disse 20 år udsejlet 855.000 sømil svarende til 40 gange jorden rundt.

Nu skal kampen mod pæleorm begynde

Når det gælder sænkning af skibe, så må selv historiens største admiraler stå tilbage for en lille bande ødelæggende smådyr, som har udført en systematisk ødelæggende kampagne, lige siden mennesket første gang gik til søs.

Intet, der er lavet af træ, er sikker mod hærkning af denne nederdrægtige bande, som videnskabsmændene samler under den almindelige betegnelse hvirvelløse havdyr, men som alle kalder pæleorm.

Ligesom alle klager over vejret, klager alle over pæleorm, men ingen gør noget ved det. Ingen har nogen sinde gået til bunds i det problem, som har ødelagt flere skibe end nogen fjendtlig flåde, og som i vore dage skønnes at ødelægge for ca. 700 millioner kroner på broer, bolværker, flåder og andre bygningsværker af træ.

Forskellige metoder har været forsøgt, men noget effektivt middel til at beskytte træ, der er udsat for saltvand, er endnu ikke fundet, og ingen del af jordkloden er fri for dem.

Nu har United States Navy besluttet, at, da ingen andre synes at ville tage sagen op til en virkelig kamp mod pæleorm, så ville den. Marinens egne videnskabsmænd og ingeniører har fastslået, at selv stærkt inficeret træ ikke viste noget ydre tegn til pæleorms angreb, selv om det kun var en tynd skal, der let kunne bryde sammen. Behandlinger kan afskrække eller forsinke angrebet af dem, men er de først indenfor, så behøver de ikke mere end en åbning på størrelse med et knappenålshul for at få den plankton, som de lever af.

Formålet er derfor at finde en metode til at dræbe dem eller gøre dem uvirksomme uden at ødelægge andre dyr som f. eks. østers, muslinger, fisk etc., som lever i samme farvand og er nyttige eller værdifulde.

Marinen har udrustet et 31 m langt tidligere redningsfartøj for flyvere som laboratorium, og det er allerede i arbejde i nærheden af Miami. Man vil undersøge to grupper, hvoraf den ene er i familie med muslinger og østers og den anden med krabber og hummer. Til den første art hører pæleorm og til den anden pælekrebs. Begge er meget primitive organismer og meget primitive former for liv, idet de har eksisteret i omtrent samme

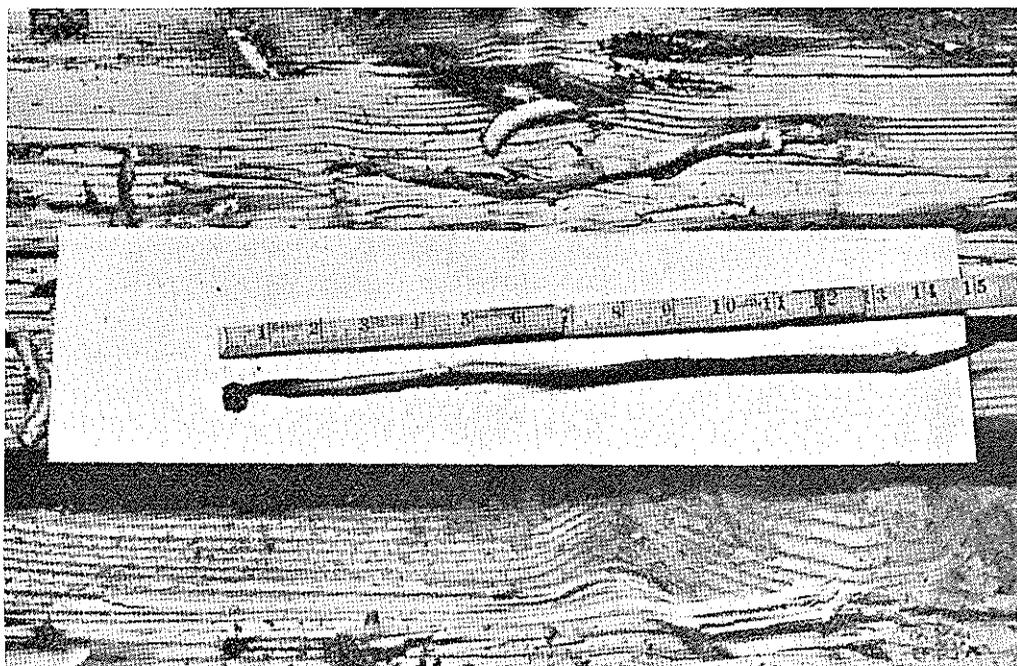
sikkelse længe før mennesket. — Enhver sømand og næsten enhver, der har været ved havet, kender pæleormen. Den har fået sit navn af sit udseende, men den er slet ingen orm, men i familie med muslingen. I den første begyndelse af sit liv — larvestadiet — er den frit svømmende og fører et omflakkende liv. Den har to hængslede skaller foroven og kan trække sig ind i dem, hvis den behøver beskyttelse.

På dette levetrin er dens lidenhed dens bedste beskyttelse. Efter at have drevet om en månedstid for vind og vejr fæstner den sig til et stykke træ, som den finder, det kan være en anløbsbro, en skibsbund eller selv et stykke drivtømmer. Idet den åbner og lukker skallerne i hurtige ryk, graver den et hul ikke større end en knappenål, kravler ind i det og er for bestandigt forsvundet fra yderverdenen.

En forbavsende forandring finder snart efter sted. To nye og større skaller erstatter de oprindelige og ror for indtagelse af føde og fjernelse af træmel vokser ud og begynder at fungere. Eftersom skallerne graver dybere ind i træet udfylder et langt, ormeligende legeme hulheden og to spadeformede vedhæng til at lukke indgangsåbningen med vokser ud fra halen. Da knappenålshullet aldrig forstørres, vil man forstå vanskeligheden ved at konstatere, om træ er angrebet af pæleorm. Det første tegn på pæleorm er ofte sammenbruddet af en bro eller en pæl, der har undgået den rutinemæssige inspektion.

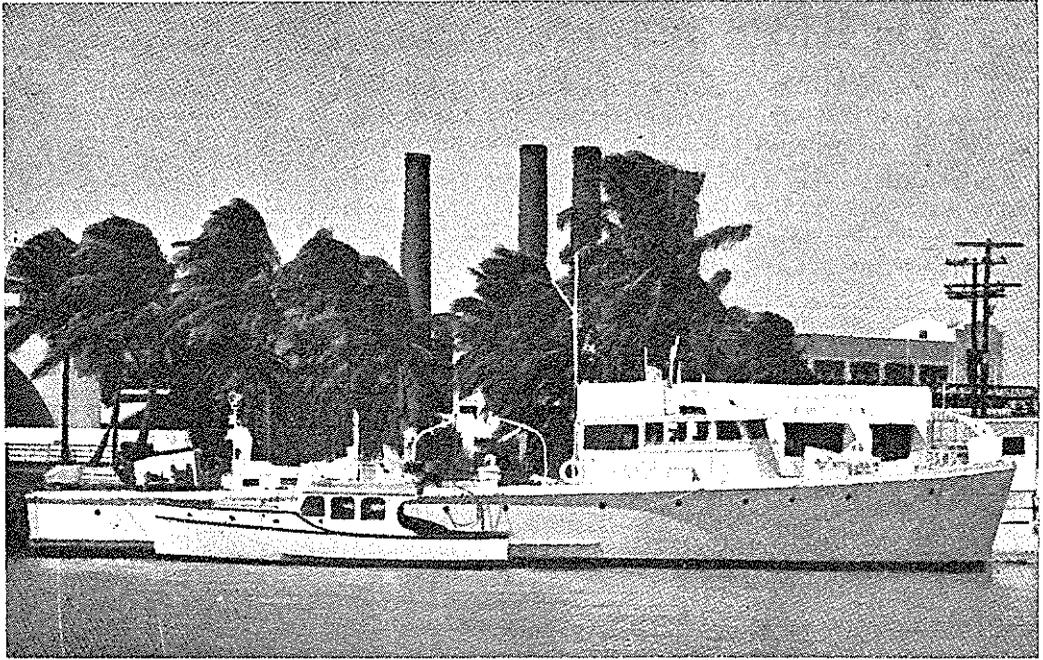
Bureau of Yards and Docks rapporterer, at pæle 300 à 400 mm i diameter er blevet ødelagt på seks måneder eller mindre. Solidt byggede anløbsbroer af behandlet træ måtte fornyes på mindre end to år på så langt fra hinanden liggende steder som Aleuterne og Kuba.

Den mest fantastiske anekdote om, hvor hurtigt



Pæleorm i et stykke træ. Eksemplaret måler 30 cm i længden. Læg mærke til hovedet med graveskallerne

pæleormene arbejder, er historien om fiskerbåden, som blev fortøjet ved en anlægsbro i bugten ved San Francisco, medens mandskabet gik i land for at spise frokost. Da de kom tilbage en time senere, var der ingen spor af hverken bro eller båd — det var pæleormenes skyld. Broens pæleorms-angrebne pæle var knækket over, da et skib passerede forbi, og kølvandet slog mod dem. Broen med den fortøjede båd var drevet bort med tidevandet og blev fundet næste dag.



Det flydende laboratorium, „Physalia“.

Andre i den samme familie beholder deres muslingeform hele livet. Med deres to skaller, der er formet som afstumpede pile, graver de lange gange på kryds og tværs, så det sted i træet, hvor de lever, kommer til at se ud som en schweizerost.

I modsætning til disse lever pælekrebsene nærmere overfladen, så man lettere kan opdage deres angreb. Bølger og tidevand vasker de svampede dele, som de frembringer, bort. Skønt de ikke er større end et ris-korn, kan kolonier af dem reducere pæle så meget som fem centimeter i løbet af et år. De er skyld i det timeglasformede udseende, pæle kan have i vandlinien. Hvor der er stærkt tidevande bliver de angrebne dele vasket bort, og angrebet derved fremmet.

Et andet medlem af familien, som lever i Florida, er kendt under navnet „beglusen“, fordi den har særlig forkærlighed for kalkfatringen i nådderne på mindre både.

Dr. Smith, som leder undersøgelserne, har udtalt, at det første, man vil søge at finde ud af, er, om æggene bliver befrugtet i moderdyret eller først ude i

vandet. Det er vigtigt, da man i sidstnævnte tilfælde bedre kan ødelægge dem.

Organismer på forskellige udviklingstrin bliver udsat for radioaktive isotoper for at se, om dette, et af videnskabens nyeste resultater, kan bidrage til løsningen af problemet.

Rapporter viser, at disse dyr følger godt med tiden. Det er for eksempel for nylig opdaget, at de har fået smag for asfalt, manilla, sisal, bakelit, neopren og et antal af de nye plasticstoffer.

Resultaterne af undersøgelserne, der har så stor interesse for mange, vil til sin tid blive offentliggjort.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Sikkerhed til søs

**DECCA NAVIGATOR
DECCA RADAR**

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310

Sparekassen for København og Omegn
Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,
legatmidler o. l.
Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

The Baltic and International Maritime Conference

holdt sit årsmøde i Stockholm den 7. juni. Mødet havde samlet over 400 deltagere fra 25 lande, repræsenterende ialt over 11 millioner bruttoton.

Mødet åbnedes af prins Bertil og blev ledet af præsidenten, Svea-Bolagets direktør Emanuel Högberg, som bl. a. udtalte:

Fragtpriserne er i dag høje, ikke blot på grund af tonnagemangel, men også på grund af de forøgede bygge- og reparationspriser, høje bunkeringspriser og de mange kostbare sociale reformer, for ikke at nævne de lange forsinkelser i havnene. Socialiseringen af de engelske kulminer har fået alvorlige virkninger for mange lande, der tidligere har fået kul derfra til rimelige priser. I lande som Australien og New Zealand, Indien, Brasilien m. fl. er den største bekymring de rekordlange forsinkelser i havnene. I Australien og New Zealand må skibene ligge i havn to til tre måneder for at losse og laste, hvilket i en moderne havn burde kunne ske på kortere tid end to uger. Årsagen er politiske og fagforeningsmæssige vanskeligheder.

Skibsrederne har ofret store summer for at få moderne, hurtige og veludrustede skibe, men hvilken glæde har man af det, når mange havne ikke er fulgt med udviklingen? Disse havne må oprustes ordentlig både med hensyn til udstyr og arbejdsmetoder.

I mange lande, hvor politikerne har blandet sig i handel og industri ved socialisering etc., synes det snarere at være blevet dårligere end bedre. Når man fjerner den økonomiske tiltrækning for den enkelte, bliver virkningerne ret alvorlige, ikke mindst for arbejdet i havne og dokker. Hvorledes den af den svenske rigsdag vedtagne lov om ferie på tre uger skal tilpasses for søfarten er svært at sige med hensyn til de særlige internationale vilkår, hvorunder søfarten arbejder. Det har altid været muligt at få udført overarbejde på et skib, men denne mulighed synes nu at være dømt til at forsvinde, hvilket medfører, at skibene må ligge længere i havn. Samtidig meddeles det, at arbejdet er i gang dag og nat i tyske og polske havne. I Polen lastes kul 24 timer i døgnet 7 dage om ugen.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB
Grundlagt 1889

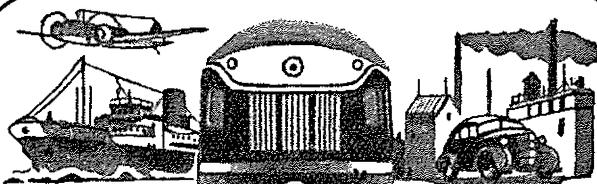
Telefoner: Central 2437 - 16570 — Rigstelefon 203
HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Disse eksempler illustrerer dagens vanskeligheder, men rederens mål er fremskridt og effektivitet, flere og bedre varer, effektivere service og distributionsmidler. Forsinkelserne i havnene skulle let kunne undgås, hvis man indførte to skifter.

Sir John Fisher, Storbritanien valgtes til præsident for den kommende toårsperiode. Til præsident 1953 designeredes nordmanden Thomas S. Falck jun., Bergen. Af danske mærkes blandt vicepræsidenterne R. A. Robbert og blandt bestyrelsesmedlemmerne Alexis Andrézen, T. C. Christensen, E. Hahn-Petersen, Ivar Lauritzen og A. Møller.

Efter mødet valgtes den nye bestyrelse til formand for eksekutivkommitten skibsreder E. Hahn-Petersen og til formand for documentary council skibsreder Alexis Andrézen.

Direktøren i Anglo-Saxon Petroleum, London, W. G. Weston, som disponerer over 6 millioner bruttoton, og har deltaget i mødet som hædersgæst, fremhævede, at behovet for tonnage til olietransporter langt fra er dækket og opfordrede oven i købet trampredere, som ikke tidligere har beskæftiget sig med olieart, til at bygge tankskibe. Olieindustrien behøver også i fremtiden megen tonnage.



SKF

DET RIGTIGE LEJE TIL ETHVERT FORMAAL



SKF

KUGLELEJER OG RULLELEJER

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB **SKF**

BREDGADE 31 . KØBENHAVN K

Alle henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1.
Telefon Byen *8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Børntzen.
Annonceafdelingen: Telefon Byen *8040, Christiansborggade 1, København V.
Redaktionen påtager sig intet ansvar for indsendte manuskripter, når der ikke medsendes returporto.
For manuskripter, som indsendes uopfordret, påtager redaktionen sig intet ansvar for tilbagelevering.

De kan få dem overalt

PÅ HAVET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

60

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





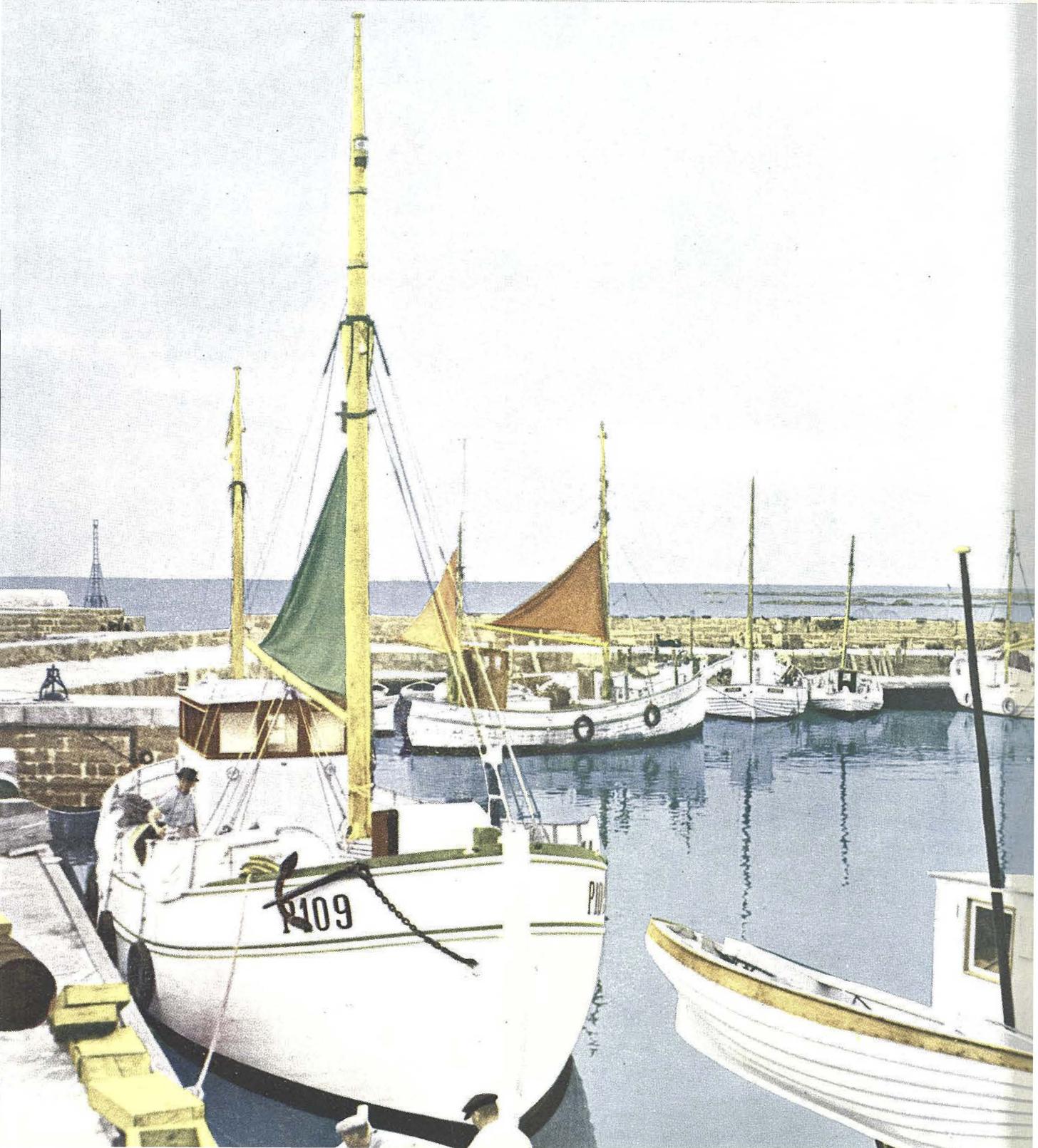
VIKINGEN

1,50
august

Postbåden „Peter“, Christiansø, i Svaneke havn

Efter fotografi af Svann Ove Køster

1951 - nr. 8
28. årgang



BANGKOK BOMBAY BUENOS AIRES CALCUTTA CANTON CAPE TOWN CEBU DAIREN DAVAO DURBAN HARBIN

SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABAGO TELUK ANSON TIENSIN TOKYO TSINGTAO VANCOUVER B. C.

HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

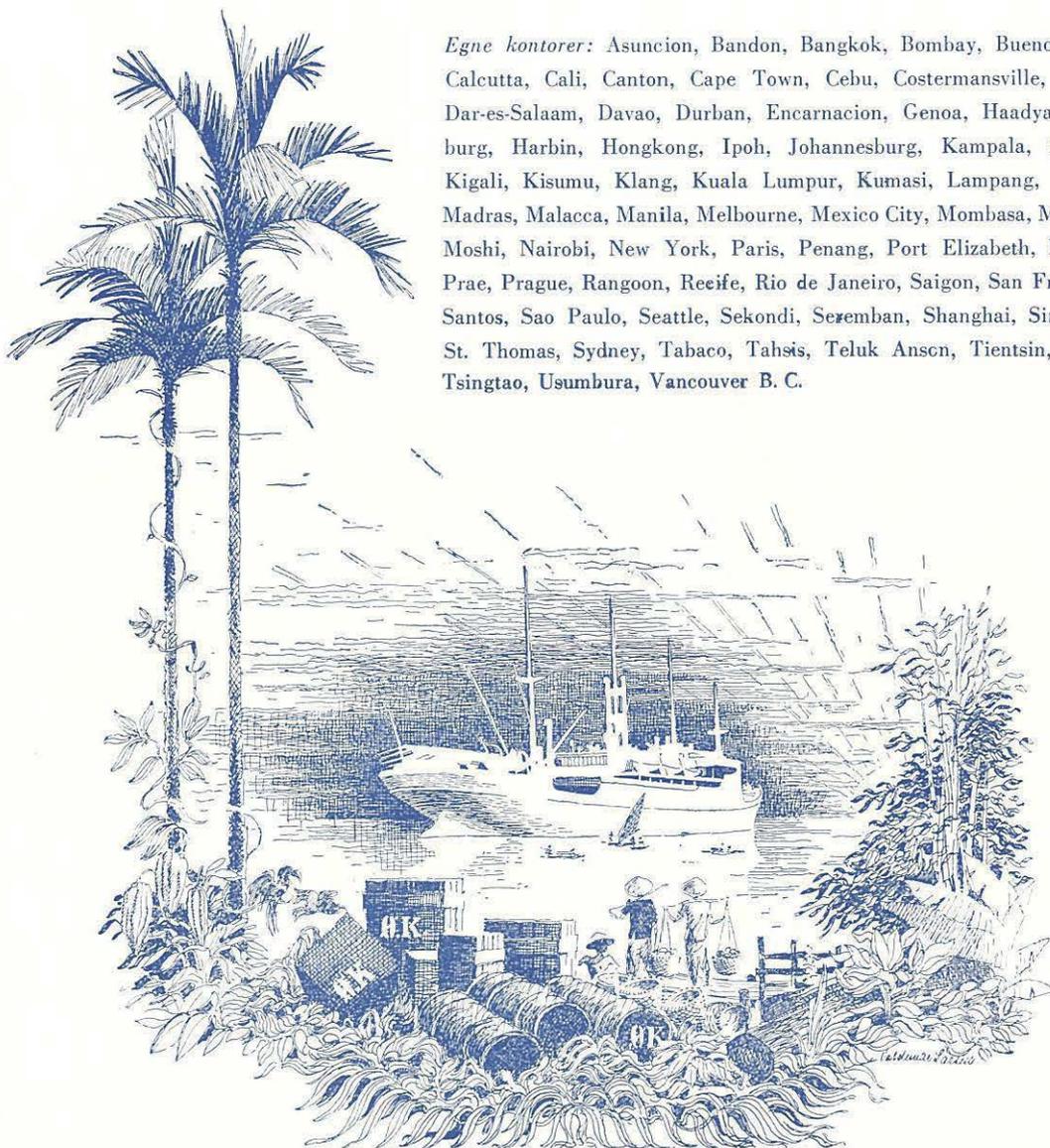
IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, Sydamerika & Kanada.

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Burma, Malaya, Thailand (Siam), Indo-Kina, Philippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zeeland, New York, Vestindien, Centralamerika og Nordamerikas Pacifikkyst samt fra Amerika til det fjerne Østen.

Egne kontorer: Asuncion, Bandon, Bangkok, Bombay, Buenos Aires, Calcutta, Cali, Canton, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dairen, Dar-es-Salaam, Davao, Durban, Encarnacion, Genoa, Haadyai, Hamburg, Harbin, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lampang, London, Madras, Malacca, Manila, Melbourne, Mexico City, Mombasa, Montreal, Moshi, Nairobi, New York, Paris, Penang, Port Elizabeth, Posadas, Prae, Prague, Rangoon, Reeife, Rio de Janeiro, Saigon, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Seattle, Sekondi, Seremban, Shanghai, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tabago, Tahsis, Teluk Anson, Tientsin, Tokyo, Tsingtao, Usumbura, Vancouver B. C.



SAO PAULO SAIGON RECIFE PORT ELIZABETH : EGNE KONTORER : RANGOON PENANG MEXICO CITY MELBOURNE

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i forståelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

Danmarks handelsflåde er stadig i fremgang

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING har udsendt sin skibsfartsberetning for 1950. I beretningens forord påpeger formanden, Hakon Christian- sen, at dansk skibsfarts nettofortjeneste i 1950 ikke af- viger væsentlig fra 1949's resultat. Der har kun i und- tagelsestilfælde været tale om en forhøjelse af de siden 1946 gældende rater. Sammenlignet med stigningen i driftsudgifterne har stigningen været minimal. Iøv- rigt har mange af skibene — især tankskibene — væ- ret beskæftiget på timecharterbasis for lang tid frem- over og har således ikke haft nogen fordel af en plud- selig opgang i raterne.

Navnlig dårlige havneekspeditionsforhold og hav- nestrejker i flere lande har medført en forøgelse af driftsudgifterne. De nævnte forhold har endvidere skabt knaphed på tonnage, da de har tvunget mange skibe til lang tids uvirksomhed. Tonnagespildet skyl- des også politiske forhold. F. eks. kan nævnes det skæve forhold, at Pakistan importerer kul fra Polen, medens danske skibe samtidig har måttet hente kul hjem helt fra Indien.

I mange lande har staten bestræbt sig på at be- skytte sin egen skibsfart. På længere sigt kan sådanne forhold blive til skade for dansk skibsfart, der aldrig har ønsket eller modtaget statsstøtte. Danske skibe vil derfor i fremtiden kun kunne gøre sig gældende over for statssubventionerede skibe i kraft af kvalitet med hensyn både til materiel og besætninger.

Formanden understreger, at det fortsat vil være nødvendigt for danske rederier at anvende den væsent- lige del af deres indtjening til modernisering og ny- anskaffelser. Han advarer derfor imod, at næringens ressourcer af statsmagten beslaglægges til andre formål.

Beretningen giver iøvrigt en glimrende oversigt over dansk skibsfarts stilling i dag. Pr. 1. januar 1950 udgjordes den egentlige danske handelsflåde af 541 skibe på tilsammen 1.137.000 b.r.t. Den 31. december 1950 talte flåden 551 skibe på tilsammen 1.220.000 b.r.t. Flådens gennemsnitsalder er 21,9 år pr. skib, mens den i 1925 var 13,8 år og i 1939 19,5 år. Der er

således stadig et stykke vej tilbage, inden man kan sige, at vor handelsflåde er fuldt genopbygget efter krigen kvalitetsmæssigt set.

Ved udgangen af 1950 var der af danske rederier kontraheret 59 nybygninger på 318.000 b.r.t. Heraf var de 35 skibe og de 191.000 b.r.t. bestilt ved danske værfter. Skibene forventes leveret inden 1954. Antal- let af nybygningsordrer har i 1950 været større end i 1949. Forholdet er 38 ordrer i 1950 mod i 1949 kun 6. Skibene repræsenterer en tonnage på henholdsvis 171.000 b.r.t. og 41.000 b.r.t. I 1950 er der iøvrigt kontraheret 10 moderne motor-coasters på 250—900 t.d.w. Disse skibe er hårdt tiltrængt i genopbygningen af vor småskibsflåde.

Til- og afgang til den egentlige handelsflåde
1. januar 1950 — 31. december 1950.

Størrelse og type	Tilgang			Afgang			Heraf forlis		
	Antal	BRT	TDW	Antal	BRT	TDW	Antal	BRT	TDW
100—499 BRT.....	15	3427	4645	11	2228	3067	8	1718	2433
heraf dampskibe	1	497	715	—	—	—	—	—	—
— motorskibe	14	2950	3950	11	2228	3067	8	1718	2433
500—999 BRT.....	4	3231	4135	6	4340	5890	—	—	—
heraf dampskibe	1	519	715	4	2959	3815	—	—	—
— motorskibe	3	2712	3420	2	1401	2075	—	—	—
1000—1999 BRT.....	5	8718	14785	10	14780	23860	3	4202	6340
heraf dampskibe	2	3265	5785	10	14780	23860	3	4202	6340
— motorskibe	3	5453	9000	—	—	—	—	—	—
2000—3999 BRT.....	9	28301	34002	4	8664	13125	—	—	—
heraf dampskibe	2	5929	7780	4	8664	13125	—	—	—
— motorskibe	7	22572	26222	—	—	—	—	—	—
4000—5999 BRT.....	3	15843	22385	1	4467	6475	—	—	—
heraf dampskibe	1	5247	7460	—	—	—	—	—	—
— motorskibe	2	10596	14925	1	4467	6475	—	—	—
8000—9999 BRT.....	4	35661	47200	1	8703	11673	—	—	—
heraf dampskibe	—	—	—	1	8703	11673	—	—	—
— motorskibe	2	17584	20400	—	—	—	—	—	—
— motortankskibe	2	18077	26800	—	—	—	—	—	—
10000—14999 BRT.....	3	33204	52405	—	—	—	—	—	—
heraf motortankskibe ..	3	33204	52405	—	—	—	—	—	—
Tilsammen.....	43	128585	179557	33	43182	64090	11	5920	8773
heraf dampskibe	7	15457	22455	18	26383	40800	3	4202	6340
— dampskibe	—	—	—	1	8703	11673	—	—	—
— motorskibe	31	61647	77897	14	8096	11617	8	1718	2433
— motortankskibe ..	5	51281	79205	—	—	—	—	—	—

„Discovery“ sejler igen

Af E. R. YARHAM

ET stolt lille skib afgik sidste år fra Fremantle i Vest-Australien for at påbegynde et af de længste og mest eventyrlige togter, der nogensinde er gjort. Skibet er „Discovery II“, som skal tilbringe fra halvandet til to år med undersøgelser i Sydishavet og Antarctic.

At foretagesomhedens og opdagelseslystens ånd ikke er død i det engelske folk, bevises bedst ved at nævne en ting, som skete, før skibet afgik. Skibet havde fire mand for lidt til en fuldtallig besætning, og man satte sig i sving for at skaffe frivillige. I løbet af nogle få timer efter annoncens indsættelse i aviserne blev skibets chef bestormet af ca. 200 henvendelser fra mænd fra hele landet.

Det er ikke første gang, „Discovery II“ skal kæmpe med Sydishavets lange dønninger og Antartics hårde ismasser, men dette togt bliver det, der har været stillet de største mål under. Togtet er arrangeret af National Institute of Oceanography under det engelske admiralitet, og blandt skibets besætning på 65 mand er syv videnskabsmænd, der alle er specialister på hver sit område.

Den britiske stat er levende interesseret i disse fjerne sydlige farvande, fordi verdens mest betydnende hvalfelter er beliggende her, — farvandene i nærheden af Falklands-øerne, disse isfyldte og triste øgrupper ved Syd-Georgia, Syd Sandwich, Syd Orkneys og Syd Shetlands.

Disse hvalområder dækker uhyre arealer af klodens fjerne sydlige have. Disse naboområder til Syd Georgia har en udstrækning på 50.000 kvadrat-miles, og nabofarvandene til Syd Shetlands har en udstrækning på 80.000 kvadrat-miles. Mange norske selskaber driver hvalfangst her, men en stor del af dem er i virkeligheden funderet på britiske penge.

Også Australien har store interesser i Antarctic. Allerede for over 20 år siden fastslog den australske regering sin autoritet over ca. en trediedel af dets isdækkede fem millioner kvadrat-miles.

„Discovery II“, som er pakket med videnskabeligt udstyr, vil holde sig i stadig radiokontakt med admiralitetet i London. I mange år har der været stor international aktivitet i det fjerne syd, og en af skibets vigtigste opgaver vil blive at kontrollere eksisterende kort, og ved hjælp af ekkolod vil det udføre observationer i farvande, som i dag er næsten udforskede. De foskellige data vil blive sendt til admiralitetet for indførsel i nye eller forandrede kort.

Et andet punkt, hvorom man ved meget lidt, er vejrliget i Antarctic, skønt man tror, at vejrlighederne her har indflydelse på klimaet i Australien, New Zealand og den sydlige del af Sydamerika. Vejrmedstationer er etableret på det antarctiske hovedland og ved Australien på Heard Island, og under hele sin rejse vil „Discovery II“s meteorologer foretage konstante undersøgelser, som vil blive sammenlignet med de resultater, som videnskabsmændene på landstationerne får.

I løbet af det sidste århundrede har en af de vær-

ste følger af menneskets aktivitet i Antarctic været en hensynsløs jagt på alt levende. Først i de senere år har der været gjort forsøg på at regulere jagten på hvalerne, der har været et af de mest søgte ofre. For at få større kendskab til dyrenes vaner og bevægelser skal zoologerne om bord på „Discovery II“ foretage undersøgelser af sælernes, pingvinernes og andre fugles vandringer.

De vigtigste undersøgelser — set fra et økonomisk synspunkt — er de, der går ud på at udforske hvalernes liv — deres vandring og beliggenheden af deres foder- og ynglepladser. Som nævnt før har hvalerne indtil fornylig været jaget i stadig stigende antal. Af denne grund har videnskaben og menneskeheden, af forskellige årsager, men i enstemmighed, krævet, at der blev taget skridt til at beskytte hvalen mod udryddelse. Hvalen kan ikke stå sig mod rekognosceringsplaner, kraftige granater og elektriske våben.

„Discovery II“s videnskabsmænd vil fyre nummererede og daterede pile mod hvalerne, sådan at det, hvis de fanges senere vil blive muligt at spore deres vandringer. En anden meget vigtig side af arbejdet består i at opspore mængden og fordelingen af hvalernes føde.

De organismer, som tjener til føde for hvalerne, lever kun, hvor vandet ikke er mere end nogle få grader under frysepunktet, og hvor de er til stede, er naturligvis også hvalerne. Videnskaben bestræber sig på at finde ud af, hvordan temperaturen og sammensætningen af vandet indvirker på hvalens føde. Dette arbejde vil kaste lys over hvalernes vandring.

Ved at udforske antallet, fordelingen, livsgangen og ynglevanerne hos disse store pattedyr, håber videnskabsmændene at blive i stand til at forudsige deres fremtidige mængde. Internationale overenskomster, som tillader rige fangster uden alvorlig fare for racens udryddelse.

Finland, sejlskibenes trofaste bejler

Ifølge de nyeste opgørelser består Finlands handelsflåde i dag af 646 skibe på tilsammen 582.072 b.r.t. Kun de 461.287 b.r.t. heraf er motorskibe. Finlands handelsflåde er på grund af den sidste verdenskrig mere forældet end de fleste andre landes. Det er dog sikkert ikke dette forhold alene, der ligger til grund for, at Finlands redere stadig kan mønstre 5 „rene“ sejlskibe på tilsammen 3310 b.r.t. Endvidere har landet 142 sejlskibe med hjælpemaskineri. Disse skibe repræsenterer ialt 13.379 b.r.t.

DAMP SKIBS SELSKABET

VIKING A/S

Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG

Worsåesvej 24, København V.

Tlf. C. 2641

Telegr.-adr. Metalborg

Ruslands oprustning til søs

Af V. K. SØRENSEN

DET er overordentlig vanskeligt at skaffe sig pålidelige oplysninger om den russiske flåde, i virkeligheden må meget bero på et skøn over de forskellige kilders pålidelighed.

Een af de pålideligste kilder er Jane's Fighting Ships 1950—51, udgivet af Sampson Low, Marston & Co., London.

Ifølge denne fortrinlige bog og enkeltheder fra mange andre sider er Sovjetunionens flåde inde i en kæmpemæssig oprustning, som er kombineret med en befæstelse af hele den russiske Østersø-kyst fra Lenin-grad til Lybæk.

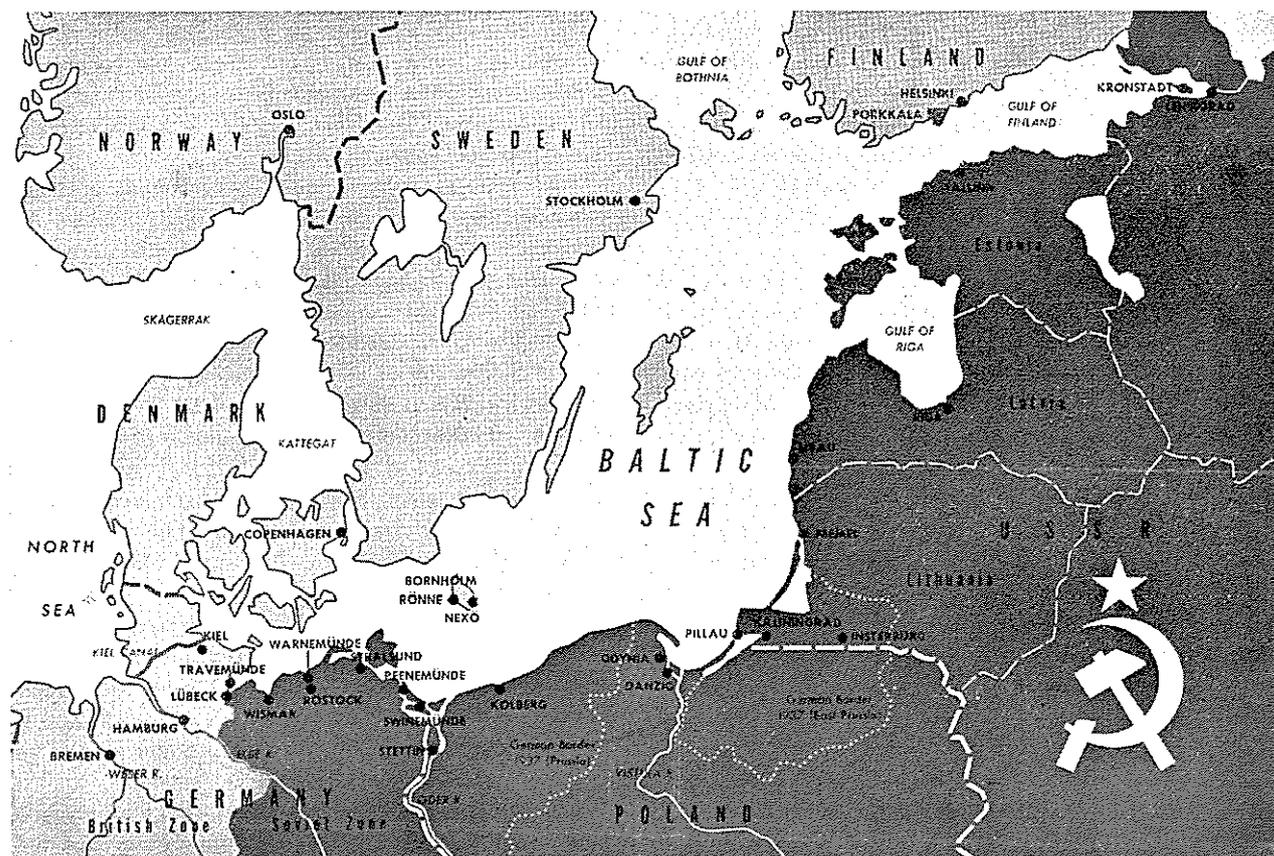
Med czarrigets sammenbrud gik så at sige også den russiske flåde, som aldrig havde været fremragende, under. Kun langsomt fik den røde regering efter 1924 repareret det tilbageværende skibsmateriel, og først i 1928 gik man i gang med nybygninger. Man byggede ubåde — den lille mands slagskib — og man udskiftede lidt efter lidt det forældede og udslidte skibsmateriel, en udvikling, der nåede sit foreløbige højdepunkt i 1936 med søsætningen af den svære krydser „Kirov“. Den røde flåde konstruerede med afgjort held nye skibstyper, men byggede ingen slagskibe eller hangarskibe, og den røde flådes sømands-

skab var ikke helt så ringe, som man ofte har villet gøre den til.

Den kejserlige marines uddannelsesinstitutter og skoler var blevet overtaget i 1928 og opbygget påny. De tidligere kejserlige Obuchov-værker viste bl. a. ved fremstillingen af en ny 18 cm kanon deres dygtighed, og talrige nye store rustningsfabrikker blev bygget.

I 1939 bestod den russiske flåde af 3 slagskibe, 3 svære krydsere 4 lettere krydsere, 1 minekrydser, 5 torpedokrydsere, 26 jagere, 16 torpedobåde, ca. 120 motortorpedobåde, 6 ukrydsere, ca. 150 ubåde og en del mindre enheder. Den russiske flåde kom dog ikke til at spille nogen rolle i den anden verdenskrig. De russiske flådestyrker var end ikke i stand til at beherske Sortehavet og endnu mindre Østersøen. Dette forhold er under kraftig og stadig ændring. Rusland må i dag absolut regnes for jordens trediestørste sømagt, selv om dets flådestyrker er spredt i fire nogenlunde lige store flåder i Østersøen, Det nordlige Ishav, Sortehavet og Det fjerne Østen, og endvidere med mindre styrker i Det kaspiske Hav og på floderne inde i landet. Af søstridskræfterne i det europæiske område er den russiske Østersø-flåde den vigtigste.

Da de røde hære i 1944 rullede ind over Østeuropa



Dette kort viser, hvor stor en del af Østersø-kysten, der nu er under Sovjets herredomme.

på vej mod Berlin overtog den røde flåde efterhånden flådebaserne ved Tallinn, Libau, Memel, Pillau, Danzig og Stettin. Russiske teknikere overtog raket-forsøgsområderne ved Insterburg og Peenemünde, og vigtigst af alt russiske flådebyggere overtog et mægtigt, men hårdt medtaget, ubådscentrum og bogstavelig talt faldt over nogle epokegørende tyske ubåds-modeller. Rusland havde med eet bragt hele det baltiske område under sin indflydelsessfære, og kun de britiske styrkers hastige fremmarch mod Kiel-kanalen og flådebasen ved Kiel forhindrede russerne i at tage hele den baltiske kyst i besiddelse.

Efterhånden som vanskelighederne mellem Sovjetunionen og de vestlige magter er blevet større, er derfor Danmarks og Norges betydning inden for Atlantpagtsamarbejdet steget.

Den russiske aktivitet i Østersø-området må ikke undervurderes. Ud fra Kronstadt bugt, den største russiske flådebase, er vokset et omfattende net af russiske flådebaser og skibsbygningscentre. Der er værfter i Leningrad, en vigtig base på Porkkala, siden 1946 er Wismar udbygget til en vigtig krigshavn, og russerne har baser i Warnemünde, Sassnitz, Peenemünde, Swinemünde og Stettin. Pillau-kanalen er blevet gjort bredere og dybere, så at slagskibe på mere end 20.000 tons kan passere den. Havnene Wismar, Stralsund og Rostock uddybes, for at store enheder kan gå ind der, og mellem Schwerin, Stargard og Gollnow ligger en række ammunitionsfabrikker. Flyvepladserne på Rügen, der er nøglepunktet i hele Østersø-områdets militarisering, og Dievenow-West er åbnet igen. Endelig har Russerne ved hjælp af tyske videnskabsmænd opbygget en radar-væg, der strækker sig fra Neu-Ruppin og Greifswald til Libau og Pernaue.

Fra den tidligere tyske krigsmarine har man overtaget det princip at bygge undervandsbåde stykkevis i sektioner, hvorefter de samles på et specialværft. Vulkanværftet i Stettin er montageværft for nybygninger efter den tidligere tyske ubådstype XXI.

XXI er en schnorkel-udstyret ocean-gående ubåd med dieselmotorer og elektromotorer. Den vejer 1700 tons og har en rækkevidde på 16.000 miles. Den har en kapacitet af 20—24 torpedoer. Det lykkedes tyskerne at bygge ca. 30, der netop var søklare, da krigen sluttede. XXI var da verdens bedste ubåd og kunne alvorligt have truet den engelske flåde.

To mere radikale modeller var den lille XVII og den større XXVI, der var udstyret med den såkaldte Walter-turbine. XVII, der er på 250 tons, kan nå en hastighed af 25 knob, og XXVI — på 1200 tons — 28 knob. Ved slutningen af krigen havde tyskerne 6 af den mindre type og 2 af den større i operation.

Alle disse tre epokegørende nye typer var englænderne og amerikanerne så heldige at få fat på, ligesom de fandt alle tegninger samt konstruktøren af Walter-turbinerne, professor Walter, og en stor del af hans stab. De allierede flådechefer sørgede for, at russerne ikke fik nogen andel i disse typer eller planer, og tilintetgjorde i Danzig en model, lige før rus-

serne rykkede ind. Dette „kup“ var dog åbenbart for meget for London og Washington, der beordrede disse nye typer overgivet til en fælles engelsk-amerikansk-russisk flådekommission samt udleveret fire XXVI-ubåde til russerne! De vestallierede havde dermed begået een af de største bommerter i 1945, der iøvrigt var så rig på fejltagelser over for russerne.

Ialt skal russerne have 350—370 ubåde, hvoraf 135 findes i Østersøen, nogle mener endog, at antallet bør sættes helt op til 220 med ca. 120 under bygning, men dette turde dog nok være noget overdrevet. Af de med nogenlunde sikkerhed konstaterede 135 ubåde i Østersøen skal henved halvdelen være tidligere tyske ubåde. Russerne har desuden 110 ubåde i Det fjerne Østen, 40 i Sortehavet og 30 i Hvidehavet. Rigtigheden af ialt 120 ubåde under bygning synes bekræftet fra flere sider, og disse bliver alle udstyret med schnorkel.

Konstruktionen af 2—3 slagskibe af en ny effektiv type er meddelt fra flere sider. „Sovjetski Soyuz“, der er bevæbnet med 6 16-tommers kanoner, er på 40.000 tons. Dette skib er beregnet til at kunne afskyde fjernstyrede raketter.

En del rygter om bygning af 3 hangarskibe på 25.000 tons er ikke blevet bekræftet. Derimod besidder russerne det tidligere tyske hangarskib „Graf Zeppelin“, der kan tage 40 flyvemaskiner, og har muligvis to hangarskibe på 22.000 tons i Stillehavet.

Det menes, at russerne har eller snart vil have 4 svære krydsere af „Kirov“-typen i Ishavs-flåden, 4 i Sortehavet, 4 i Det fjerne Østen og 2 i Østersøen sammen med de 2 tidligere tyske krydsere af „Poltava“-klassen. Russerne koncentrerer også deres opmærksomhed omkring store destroyers, og de har formentlig 48 destroyers eller oceangående torpedobåde nær destroyer-størrelse i Det fjerne Østen, 36 i Ishavet og 8 i Sortehavet og andre 8 i Østersøen.

Sovjetunionens skibsbygning nyder godt af fremtrædende tyske teknikeres bistand, råd og ledelse. Arbejdskraften tages til en vis grad fra vasalstaterne, således arbejder en mængde tvangsudskrevne polakker under tysk ledelse.

Det russiske flådebudget for 1950—51 er ansat til 15.400.000.000 rubler eller omtrent lige så meget som det amerikanske flådebudget. Den 25. februar 1950 blev der oprettet et særskilt flådeministerium, der således ikke længere er afhængig af de væbnede styrkers ministerium, et andet tegn på den voksende betydning, Sovjetunionen tillægger den russiske flåde.

For søstridskræfternes vedkommende har vasalstaterne kun ringe eller ingen betydning.

Udover de russiske skibe overtog russerne efter krigen en række tyske skibe i Østersø-området, nogle italienske skibe og har beholdt 670 krigs- og handelskibe, som Rusland har nægtet at levere tilbage til U. S. A., der lånte dem ud til Sovjet under krigen under låne- og lejeloven.

Efter de nu foreliggende planer skal den russiske flåde ved udgangen af 1951 omfatte 710 ocean-, 200 kyst- og 250 andre kystskibe. Den største svaghed ved

det russiske flådeprogram er imidlertid manglen på et tilstrækkeligt søfarende element i den russiske befolkning. Men også på dette område gør den russiske flådeledelse sig store anstrengelser bistået af dygtige tyske flådeofficerer og søfolk.

Sovjetunionen har lært — i modsætning til Hitler — at søfarende nationer må slås på havene. De russiske ledere har erkendt sømagtens store betydning selv for en så decideret fastlandsmagt som Rusland, og de indretter sig derefter.

I styrke er Sovjet utvivlsomt verdens trediestørste flådemagt. Om effektiviteten er det vanskeligt at udtale sig. Men det vil være farligt at undervurdere de russiske bestræbelser på at gøre den russiske nation „sea-minded“.

For Danmark og de øvrige skandinaviske lande er udviklingen især i Østersø-området alvorlig nok. Russerne prøver tydeligt nok på at gøre Østersøen til et

russisk indhav — som det tidligere var tyskerne, der gjorde det.

Og både England og U. S. A. følger med opmærksomhed denne udvikling, der kan få betydning langt ud over det nordeuropæiske område.

Ny rekord på Atlanten?

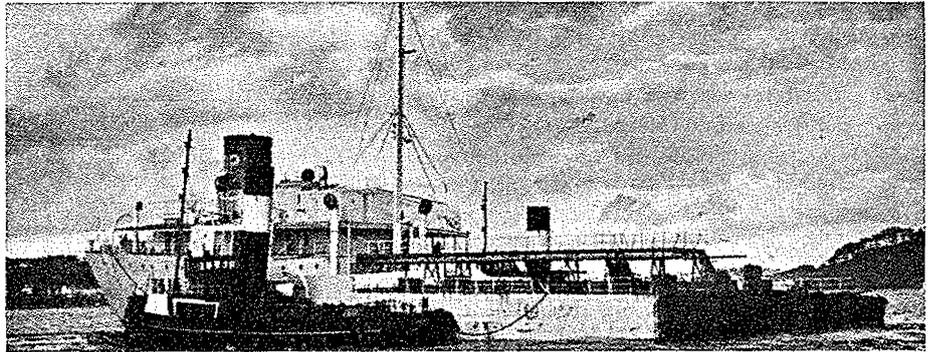
Amerikas nyeste store liner hedder „United States“, er på 51.500 b.r.t. og har plads til 2000 passagerer. Det blev søsat for nogle få uger siden uden større højtidelighed. Skibet skal naturligvis kunne anvendes som troppetransporter og vil som sådan have plads til 14.000 fuldt udrustede soldater. Der er store chancer for, at lineren vil erobre det „blå bånd“, som siden 1938 har „tilhørt“ „Queen Mary“ for en gennemsnitshastighed af 31½ knob. „United States“, der er udrustet med en overdådig luksus, vil sandsynligvis blive sat i fart på Atlanten i maj måned næste år.

Et tankskib brækker midt over

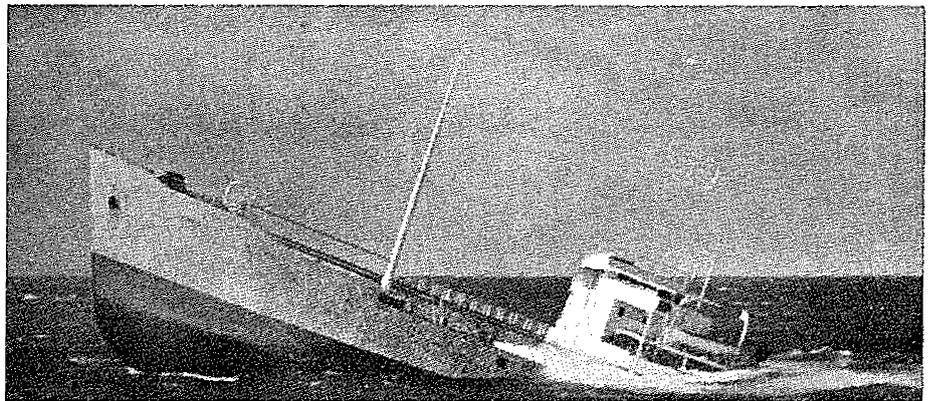
I en heftig orkan for nogle måneder siden brækkede tankskibet „Janko“ midt over ved nordvestkysten af Spanien få mil vest for Coruna.

„Janko“ er på 9700 t gross og registreret i Panama. Bjergnings- og redningsarbejderne er gode eksempler på godt sømandskab. Kaptajn Backer, førstestyrmand Arntzen, begge nordmænd, telegrafisten Hart, hollænder, og tre andre af besætningen blev reddede efter at have ligget i vandet i to timer af det norske skib „Venus“, der havde været på en tur til Madeira.

Kaptajn Dove på Anglo-Saxon Petroleum Company's „Caprella“ reddede 15 overlevende fra den agterste halvdel. De to dele af skibet drev flere sømil fra hinanden. „Caprella“ nåede vraget kl. 10.30 om formiddagen. De første redningsforsøg blev foretaget med raketter og redningskranse, men kunne ikke fuldføres før ved mørkets frembrud, da en lille kystdamper kom til og kunne sætte en motorredningsbåd i vandet, som kunne ligge under den læ agterende af vraget, som blev belyst af „Caprella“.



Agterenden af „Janko“ ved ankomsten til Falmouth.



Forenden, da skibet brækkede midt over.

Agterenden blev senere af en redningsdamper, „Bustler“, bugseret ind til Vigo, hvor havnestyrelsen omgående beordrede den til at forlade havnen af frygt for spild af olie. Heldigvis blev denne knibe overvundet, og efter mindre reparationer blev den bugseret til Falmouth.

Forskibet befinder sig et eller andet sted ved den portugisiske kyst og kan ikke bjerges.

„Vikingen“s årshefte

Sidste år udsendte „Vikingen“ for første gang et årshefte omhandlende dansk skibsfart og skibsbygning. Heftet blev en endnu større succes end ventet, og trods mange vanskeligheder med prisstigninger o. l. udsendes nu „Vikingen“s årshefte nr. to.

Som sidste år er hovedvægten lagt på tre artikler om „Nye danske skibe“, „Leverancer til udlandet“ og „Danske skibsværfter“. Disse artikler er som heftets øvrige rigt illustrerede, og der bringes fotografier og arrangementstegninger af hvert enkelt skib, som i 1950 afleveredes fra danske værfter eller tilgik den danske handelsflåde.

I en artikel med titlen „Den danske handelsflåde i året 1950“ gives udførlige oplysninger om flådens vækst, dens af- og tilgang, skibenes alder, nybygningsprogrammet o. s. v. o. s. v.

„Fragtrater“ er en interessant artikel skrevet af ingeniør J. A. Thorvang. Teksten ledsages af tabeller og grafiske fremstillinger. Underdirektør H. Andresen, Burmeister & Wain, holdt på den internationale kongres om forbrændingsmotoren i Paris i 1951 et foredrag om dieselmotorens konkurrenceevne. Dette foredrag gengives i årsheftet under titlen „Mulighederne for forøgelse af skibsdieselmotoranlæggenes konkurrenceevne“ og med mange teknisk interessante illustrationer.

Ingeniør J. A. Thorvangs artikel omhandler „Reak-

tionsfremdrivning af skibe“. Det er navnlig den historiske udvikling, der er lagt vægt på i denne artikel.

Civilingeniør H. K. Raaschou Nielsen fra Lak- & Farveindustriens Forskningslaboratorium møder med en yderst interessant artikel om skibsfarver, hvori fortæles om bundfarver, antifouling farver, antikorrosive farver, forbehandling af skibssiden, boottopping — vandliniefarve, udenbordsfarver, specielle malerverer o. s. v.

„Om smøreolie og smøring af skibsmaskiner“ er en instruktiv og — trods det meget tekniske emne — let forståelig artikel af ingeniør S. Sølvkjær. I artiklen „Skibenes montering før og nu“ fortæller Otto Ludwig om de fremskridt, der er sket inden for skibsmonteringen gennem årene.

I en artikel med titlen „Målet blev nået“ fortælles om direktør C. A. Møllers enestående karriere og store indsats for dansk skibsbygning. Hefkets righoldige indhold sluttet af med en artikel om skibspriser.

Enkelte af artiklerne er trykt både på dansk og engelsk, da de påregnes at have stor interesse også for udlændinge.

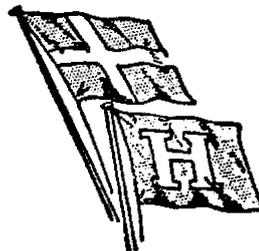
Naturligvis bringes som i næsten alle „Vikingen“s publikationer også et par farvebilag, og det er vel næsten overflødigt at nævne, at omslaget er trykt i smukke farver. På grund af papiersituationen er oplaget begrænset, og vi råder derfor vore læsere til at bestille årsheftet straks. Prisen er kr. 3,50.

Admiral Michael Billes pris

Til minde om Foreningen til Søfartens Fremme's stifter, admiral Michael Bille, har foreningen vedtaget at udsætte en prisbelønning på kr. 1000, hvormed skal følge en prismekikkert med sølvplade og inskription. Prisen, der uddeles een gang årlig, vil blive givet som belønning for en personlig indsats i et skib, hvorved menneskeliv eller store materielle værdier er blevet reddet. Prisen kan evt. også uddeles til passagerer, som har gjort sig bemærket ved en indsats som den nævnte. Admiral Billes pris uddeles første gang i 1952.

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe
Store Kongensgade 49 . København
Telf.: 1243 - 12443 - 12843 Telegr.-Adr.: Danskfransk



NORDISK VENTILATOR CO
LEVERANDØR AF SKIBSVENTILATION

NORDISK VENTILATOR CO
ARTIFACTS FABRIK NÆSTVED DANMARK

NÆSTVED TELEFON 2000
KØBENHAVN TELEFON BY 5478
ÅRHUS TELEFON 2922

TIL TJENESTE

Under harpunflaget

DET skete i 1946 på Stillehavet. I nærheden af Ækvator ud for kysten af Ecuador. En sømand fik sit gamle skib i sigte forude, løb til luvart af det, kippede med flaget og ønskede god rejse med tre lange stød i fløjten. Tropesol og tropehimmel kappedes om at fremhæve de velkendte linier og bovskjoldets klare farver; tropehavets blide, blå bølger vuggede skibet i sikker ro, medens det langsomt sakkede agterud.

Da vældede minderne frem om sejladsen med skibet agterude. Om prøveturen i Sundet derhjemme, da det var funklende nyt og stod ud på sin første færd. Om spændende oplevelser under den spanske borgerkrig. Gensynet under krigen med afsejlingen fra Las Palmas. Det var et af de store øjeblikke. Rejsen fra Casablanca til New York i hælene på den store, amerikanske konvoj, som det var næsten umuligt at følge på grund af de fem år gamle langhalse under skibets bund. Da blev der kørt som aldrig før! Og skovlet kul på! Ankomsten til New York og sejladsen på Grønland, der kom til at danne så smukt et kapitel i skibets historie.

Det var synet af skibet under Ecuadors bagende sol, der modnede tanken om at skrive om dets Grønlands-færd.

S/S „Linda“ ankom til New York den 22. april 1944. Direktør Tage Nielsen havde da udvirket, at skibet skulle hjemskrives i Godthåb, sættes under grønlandsk flag og sejle med forsyninger fra New York til kolonierne på Grønland. Efter at langhalsene var blevet fjernet i tørdokken og de, af hensyn til krigssejladsen, nødvendige sikkerhedsforanstaltninger foretaget, lastedes der ved Pier 33, East River, til Grønland. Her fandt flagskiftningen sted. Ved en lille højtidelighed, som afholdtes om bord i den anledning, var, foruden direktør Tage Nielsen, blandt andre landsfoged Svane og generalkonsul Bech til stede.

Medens morgendisen hængte over New York den 28. maj, afgik „Linda“ på sin første rejse til Grønland, malet krigsgrå, under gafflen splitflaget med de to korslagte harpuner. Efter at kompasserne var blevet rettet ved City Island, fortsattes der gennem Long Island Sound og Cape Cod Kanalen til Boston og derfra videre i Konvoj til Halifax. Så, via Sydney N.S., til St. Johns N.F., alene, uden eskorte, og snart svøbte New Foundland Bankernes tåge sin grå, drivvåde kappe om skibet. Nu og da, mellem Cape Race og St. Johns, lyste det hvidt gennem tågen, det var isbjerge på drift mod syd med Labradorstrømmen.

Ved afsejlingen fra St. Johns den 12. juni kom „Linda“ i fornemt selskab, idet den amerikanske Coast Guard-kutter „Northland“, krigstidens Grønlands-fare-

res gode bekendt og veteranen fra kampene med de tyske vejrmeldingsstationer på Østgrønland, fulgte med som eskorte. Det tredje og sidste skib i konvojen var den norske sælfanger „Polarbjørn“, et mindre motorfartøj af træ, der skulle til Østgrønland. Det kunne under de bedste forhold gøre 8 mil, og derefter indrettedes konvojens fart. Under de første døgnns tætte tåge sejlede „Northland“ på sin radar, medens „Linda“ og „Polarbjørn“ uden vanskelighed, nat som dag, manøvrerede klar af isbjerge, der ikke sås, ved at følge de ordrer, eskorten gav dem pr. radiotelefon.

„Linda“ skulle have været til Julianehåb først, men pakisen strakte sig 60—70 sømil udfra den grønlandske kyst. „Northland“ gav derfor ordre til at følge med nordpå, godt klar af iskanten. Der fulgte nogle dages spændende sejlads i snebyger og mellem spredt is, indtil de tre skibe søndag den 18. juni under en skyfri himmel i strålende solskin stoppede i en lille indsø mellem isbjergene. Det var betagende smukt. „Northland“ signaliserede om at ligge stille, medens den sendte sin flyvemaskine op for at søge klart vand. Startbanen rensedes for is af motorbåde, maskinen blev sat på vandet, startede, fik tilstrækkelig fart på for at komme på vingerne trods den korte distance og forsvandt nordpå. En halv time senere kom den tilbage og rapporterede klart vand 12 sømil mod nord. Så snart maskinen var taget om bord igen, fortsatte skibene i retning af det åbne vand, der nåedes først på aftenen. „Linda“ fik derefter lov til at fortsætte på egen hånd mod Godthåb, flagene kippedes til farvel, så skiltes skibenes veje.

Da „Linda“ klokken 4.45 den 19. juni lod gå sit anker i Godthåbs havn, lå alt i den sødeste søvn. Ved 6-tiden kom grønlænderen Niels Lyngø ud for at anvisse lossepladsen. Blandt de mange besøgende, der i dagens løb kom om bord for at byde goddag og velkommen, var landsfoged Eske Bruun, telegrafbestyrer Holten Møller, magister Finn Gad, redaktør Vibe fra „Grønlandsposten“ og mange flere. Det var en hel oplevelse at møde alle disse ligefremme, hjertelige mennesker. Besøgende blev da også gengældt ved at aflægge visitter i land hos landsfogeden, der boede i Hans Egedes gamle hus, hos handelsbestyrer Malmquist, kolonibestyrer Hedemand, dr. Saxtorph, på sygehuset o. s. v. Der indtraf et gribende øjeblik, da Grønlands Radio den aften sluttede sin udsendelse med at synge og spille sidste vers af „Du danske mand, af al din magt“. Tilknytningsforholdet mellem alle på Grønland, danske såvel som grønlændere, og Danmark i lænker følte overalt meget stærkt.

Kort før midnat dagen efter afsejlede „Linda“ til

Sukkertoppen, medens grønlænderne vinkede et hjerteligt farvel fra fjeldtoppene, og landsfogden med familie og venner fulgte med ud af skibshavnen i motorbåd.

Ankomsten til Sukkertoppen fandt sted klokken 10 næste formiddag. Igen blev besøg om bord gengældt med besøg i land. Mest forbavsende var vel nok børnenes færdighed til at bevæge sig i en båd og håndtere en åre — og så den frimodigste mangel på genertthed overfor fremmede mennesker. Et lille eksempel: En purk på tre år kommer stavrende og pustende op ad trappen til skipperen, standser i døren og siger: „Goddag, jeg hedder Anders“. Der veksles håndtryk. Knægten ser på skipperen med inkvisitorisk mine, så spørger han: „Er du også ansat ved Styrelsen?“ Til trods for, at der måtte gives et benægtende svar, blev Anders og skipperen omgående fine venner.

Fiskesæsonen havde begyndt, og i fiskehusene ved havnen slagtedes og behandledes dagligt den nyfangede torsk. Fra sine dagligstuevinduer havde kolonibestyreren uhindret udsigt over havnen og sit lille rige. Det var med en vis og berettiget stolthed, han fremviste de nye fiskehuse og de under krigen påbegyndte delvis færdige pakhuse.

Klokken 22 samme aften fortsattes rejsen til Egedesminde med ankomst klokken 20 den følgende dag. Der ankrede og agterfortøjedes indenfor transithavnen, på hvilken der var bygget oplagshuse for de varer, som skulle omskibes længere nordpå og til udstederne. Også her var torskefiskeriet i fuld gang. Mellem husene sås slæder og slædehunde. På havnens vestlige side lå amerikanernes meteorologiske station, der betjentes af amerikanske soldater. Der stiftedes nye bekendtskaber og aflagdes visitter og genvisitter.

Kort efter midnat den 24. juni var skibet udlosset, og i tusmørket manøvreredes der ud af havnen for at gå til Kutdligssat på Diskøen og laste kul til Godthåb. Isbjerge af vekslende størrelse, formation og farve fyldte store dele af Vejgattet og drev langs kysten ved Kutdligssat, hvor nogle af de største af og til løb på grund. Efter ankomsten måtte ankerpladsen skiftes et par gange, før der i nærheden af kulbruddet fandtes et sted, hvor skibet lå nogenlunde uforstyrret af de ubehagelige, vandrende kolosser.

Kullene kom langs siden i lægtene, og lastningen gik sin gang. Chefen for kulbruddet, den svenske ingeniør Gissing, og handelsbestyrer Lyngø aflagde besøg om bord og inviterede til at gøre gengæld i land — og til at gå i biografen, hvor „Stavnsbåndets Løsning“

blev spillet. Det var noget ganske nyt at se en dansk film. Den var udmærket, og biografen var fyldt med tilskuere.

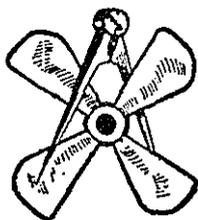
Kulminen besøgte og ligeledes det nye sygehus, der var blevet bygget under krigen og nu, til dr. Mathiesens store glæde, stod næsten færdigt.

Det var kort efter midsommer og de korte natters tid. Naturen var vidunderlig smuk og betagende. En morgenstund indhyllede tågen alt. Indtil den måtte lette op ad formiddagen, da solen begyndte at blive for stærk. Det var et storslået skuespil at se på fra højderne i land. Mod nord den langstrakte kæde af høje bjerge. Mellem bjergkæden og Diskøen lå Vejgattet, fyldt af den uldne, grå-hvide, langsomt drivende tåge. Solen, lavt på himlen, men stor og klar. Hist og her ragede toppen af et isbjerg op over tågen og funkede som krystal i solskinnet. „Linda“s skorsten og master tog langsomt form. Så svandt den sidste rest af tågen, og der, i sollyset, lå skibene, isbjergene og kysten.

Den 28. juni, kort efter midnat, var „Linda“ tilastet med kul til Godthåb og et parti hellefisk til New York. Ankret lettedes, harpunflaget kippedes for flagene i land, medens folk stod udenfor deres huse og vinkede farvel til skibet. Trods de små timer var det meget lyst, som midt på dagen, blikstille, luften gennemtrængende klar og ren. Solen, stor og rød og lunende, drog sin bane lavt henover og parallelt med bjergkæden. Der lød buldrende drøn fra nordøst, hver gang gletscheren kælvede og føjede nye isbjerge til alle dem, der allerede fyldte Vejgattet. Ud og ind mellem isbjergene snoede „Linda“ sin kurslinie, indtil Diskøen op ad formiddagen lå agterude, og kursen sattes sydefter.

På den store fiskerbanke var torskefiskeriet i fuld gang. Portugiserkonnerterne lå og drev for små sejl, medens de holdt øje med deres dories, der sås spredt udover banken, hver med sin ensomme mand, der stod oprejst og pilkede torsk.

Det faldt i med tåge. Godthåbsfjorden anduvedes forsigtigt med ekkoloddet gående. Ved 18-tiden den 29. juni ankrede der i nærheden af et lille skær, hvorover havet brød i overfladen. Da så redaktør Vibe en time senere begyndte at læse nyhederne op, pejledes Godthåbs Radio, der lettedes igen, ekkoloddet startedes, „Linda“ listede sydpå, fik landkending, stod ind i fjorden og dukkede uventet op foran kolonien ved 22-tiden. Næste morgen fortøjedes der så tæt ind mod



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven
Den kommunale Elektroinstallatørprøve, samt Højspændingsprøven.
Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)

bolværket som muligt af hensyn til kullene, der skulle sejles i land med lægtene.

Den 4. juli faldt barometret stærkt fra morgenstunden af. Vinden trak sig om i SSØ, og søen rejste sig, så der ikke kunne losses. Holdebunden havde ord for at være dårlig, så maskinen gjordes klar, og ved middagstid, da himmel og hav stod i et af regn og storm, slap skibet sine fortøjninger, lettede anker og dampede om bagved klipperne i den dejlige, lune skibshavn, hvor stormen måtte nøjes med at fare henover maste-toppene, til den lagde sig i nattens løb.

Næste morgen skiftedes der tilbage til kolonien, og dagen efter, den 6. juli, var kullene udlosset. Klokkeren 15.30 afsejlede „Linda“ til Ivigtut for at laste kryolit til Philadelphia. Godthåb lå badet i strålende solskin, Dannebrog vajede fra hver en flagstang i land og harpunflaget fra den højeste af dem alle på havnepladsen. Handelsinspektør Malmquist kippede med flaget, da „Linda“ tog afsked og satte kursen udefter. Der var en egen stemning over denne afsejling fra Godthåb. Fru landsfoged Bruun fulgte med til Ivigtut, hvor landsfogeden opholdt sig på embedsvejne.

Der lå svær is nord og vest for Ivigtut, så „Linda“s særligt konstruerede og isforstærkede forskib gjorde igen stor nytte og bevirkede, at rejsen fra Godthåb til Ivigtut, trods isen, kun tog 23 timer.

I Ivigtut fortøjede „Linda“ under kranen, lossede stykgodset til Julianehåb og lastede kryolit. Tiden benyttedes til at se på kryolithbruddet og efterkomme de mange invitationer, som strømmede ind fra folk i land, der kappedes om at åbne dørene for mændene fra „Linda“. Gæstfriheden kulminerede, da der blev inviteret til at deltage i lærerindens bryllup med en kontormand fra kryolitselskabet. Det foregik en aften i officersmessen i land, efter at provst Bugge fra Godthåb havde foretaget vielsen. Der var taler af provsten, landsfogeden og mange flere, der var mad og drikke og godt med dansk lune og humor.

Næste dag, en søndag, skulle driftsingeniør Juels lille datter døbes i kirken i Arsuk, og tidligt på formiddagen tøffede motorbådene af sted til dåbshandlingen. Udenfor kirken i Arsuk ventede grønlænderne i

deres fineste puds. Provst Bugge døbte barnet, hvorefter der blev holdt gudstjeneste både på dansk og grønlandsk. Så blev der budt på frokost hos kolonibestyreren, en forhenværende underofficer fra flåden. Den frokost vil sent glemmes. Hvor var der festligt og lunt i de små, lavloftede stuer.

Lastningen af kryolit sluttede den 13. juli, men da rejsen til Philadelphia skulle foregå i konvoj, sejlede skibet længere ind i fjorden og fortøjede til en bøje udfor den amerikanske Coast Guard-base ved Grøndal. Her stiftedes der bekendtskab med basens amerikanske kommandant og officerer, hvilket resulterede i fornøjeligt samvær om bord og i land.

Den 19. juli var konvojen, der bestod af den amerikanske trosskibtransporter „Dorchester“ og flere Coast Guard-kuttere og -korvetter, samlet, og efter konvojkonference i basen stod skibene ved middagstid ud gennem Arsukfjorden. Det var fint vejr. Isen lå langt ud til søs. „Dorchester“, der var et gammelt skib, havde netop fået en isskade i boven midlertidigt repareret, så den holdt sig viseligt udenfor den tunge is. Korvetterne havde af erfaring lært at være forsigtige med isen. Da eskorte-kommandanten derfor havde stangt lidt til isen og taget overblik over situationen, kaldte han „Linda“ op og spurgte, om denne mente at kunne gå foran gennem isen. Svaret lød bekræftende, og snart snoede skibene sig i kølvandslinie ud mod det åbne vand, der nåedes klokken 7 samme aften.

Så formede skibene konvoj og satte kursen sydpå, medens Kungnat-bjergets tinder hævede sig majestætisk over Grønlands ismarker agterude.

År er gået, og meget vand er løbet i stranden siden da. Dog sysler tankerne stadig med minderne om sejladserne på Grønland i krigens trange tid, og alt, der vedrører Grønland, følges med største interesse. Men dig, „Linda Dan“, ønskes god vind frem i tiden, det være sig i Grønlands is og kulde eller under Stillehavets tropesol.

Alle Danmarks „sofaskippere“ mødes

Den 9. og 10. september i år samles alle danske sofaskippere i København til landsmøde. Det er lykkedes „Dansk Skibsklub“ til formålet at låne rederiet J. Lauritzens villa på Scherfigsvej. På mødet vil der naturligvis blive „snakket skiv“ som aldrig før. Desuden vil der blive holdt et par maritimt prægede foredrag, og der bliver lejlighed til besøg på skibsværfter o. l. De københavnske „sofaskippere“ er værter og vil afholde udgifterne, der kun er 10 kroner for hver københavnsk deltager. Provincesboerne skal kun betale for rejsen til hovedstaden. Alle vil få rigelig valuta for pengene, idet der serveres middag for deltagerne. Logiet er gratis for provinsianere. Tilmeldelse kan ske ved henvendelse til „Dansk Skibsklub“s formand, hr. H. Meilvang, Mantuavej 17, København S. Man kan også telefonere til kassereren, hr. Henning Johansen, Damsø 6364 x. Klubben venter meget stor tilslutning.

Deres

bankforretninger



ordnes hurtigt og sikkert af vort hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

34 afdelinger i København og omegn

52 filialer og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN



C. K. HANSEN

Grundlagt 1856

SKIBSREDER & MÆGLER

Befragtning . Klarering og Losningstilsyn
Assurance . Havari- og Linieagentur
Spedition og Grænseekspektion
Internationale Transporter
Skib Bane . Bil . Luft

Repræsentanter i alle Provinsbyer

*

Korresponderende Reder

DANNEBROG

35, AMALIEGADE . KØBENHAVN K.
TELEFON: CENTRAL 72 (13 LINIER) . RIGS 13 (2 LINIER)
TELEGRAM ADRESSE "HANSEN" . FJERNSKRIVER NR. 2350



1/3 Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833
KØBENHAVN

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

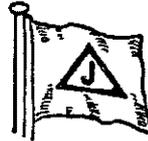
★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

L. R. SCHMITH & CO. REDERI OG BEFRAGTNING

★

AMALIEGADE 33
TELF. CENTRAL 4212 & 4248
TELEGRAMADRESSE: STEAMPACIFIC
FJERNSKRIVER No. 2384



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

C. CLAUSEN



REDERI

DAMPKIBSSELSKABET

HETLAND

AMALIEGADE 33

TELF. 13.041 - 13.092

Dobbeltmord om bord

Flensborg-briggen Esperances dramatiske sejlads i 1817

Af INGVAR OLTSEN — Illustreret af OSCAR KNUDTSEN

Den 30. oktober 1817 stod briggen „Esperance“ af Flensborg Elben ud på en rejse, der kom til at koste kaptajnen og hans søn livet og de fleste af besætningen hårde straffe.

Briggen, der var på 65½ læster, førtes af kaptajn Jens Nielsen Holst, en hård, vranten og nærig mand, der tidligere havde været bosat i Flensborg, hvorfra han var flyttet til Altona og senere til Hamborg. Han havde tidligere gjort flere rejser til Middelhavet med skibet, men under en rejse til Livorno i 1816 havde han været så umedgørlig, at hans mandskab med undtagelse af skibsdrengen, der var en lille forhutlet fyr, som ikke havde andre steder at ty hen, forlod briggen ved hjemkomsten.

Kaptajn Holst måtte derfor nu se sig om efter en ny besætning, men det mandskab, han fik skrabet sammen i Altona, var langt fra 1. classes, bl. a. var der nogle udlændinge imellem, som det lykkedes ham at få med ved at skaffe dem falske pas. Som overstyrmand medtog han sin søn Niels Hansen Holst, der i modsætning til faderen var en stille, beskeden og brav mand, og endvidere en nyantagen styrmand ved navn Lorentzen.

Kaptajnen var som nævnt både brutal og nærig; dette sidste gjaldt dog ikke brændevinen. Han lod gerne sine folk drikke — brændevinen var jo billig dengang, og folkene blev lettere at tumle, når de fik tilstrækkelig af den.

Efter at have fået skrabet nyt mandskab sammen forlod briggen Altona med en besætning, der foruden af kaptajn Holst og hans søn bestod af styrmanden Lorentzen, 7 mand og skibsdrengen, bestemt for Messina i ballast, men lige efter at være kommet Elben ud mødte briggen dårligt vejr, hvilket satte kaptajnen i ondt lune, og mandskabet blev straks sat på ration med hensyn til brødet, hvorimod det kunne drikke af den brændevin, det ønskede.

Det hårde vejr medførte, at mandskabet gang på gang kaldtes på dækket til sejlmanøvrer; den knappe kost hjalp ikke på folkenes kræfter og humør, og brændevinsopstrammerne gjorde dem efterhånden kun slappere, men det forsøgte Holst at bøde på ved at bruge tampen på deres rygstykker, og når han blev rigtig gal, brugte han en tyk knortekæp, og den hjalp, mente han. Styrmandene fik ordre til ikke at tale med mandskabet — det skulle skipperen nok selv ordne, om ikke på anden måde så med tamp. Klø var mandskabet på de tider vant til, men det huede dem ikke, at de fik klø også om aftenen, det plejede man ikke. Kaptajnen bankede ligeledes rorgængeren — det var imod skik og brug — medens han stod ved roret, men

en rorgænger plejede først at få sin omgang, når han var afløst ved roret; han kunne ikke både passe roret og tage mod tærsk på eengang.

Klø var dog kun klø, det var almindeligt, og det kunne tages, men værre var det at mangle den nødvendige føde, når man tilmed måtte arbejde hårdt. Mandskabet sultede, og da det opdagedes, at vægten, hvorpå rationerne blev udvejet, manglede et stykke metal på den side, der var til kaptajnens fordel, således at mandskabet fik mindre proviant, end det tilkom, sluttede det sig sammen i stump harme. Kaptajnen søgte at dæmpe vreden med tamp, stokkeslag og onde ord, og lovede at slå arme og ben i stykker på dem, tage deres hyre fra dem og sætte dem i fængsel.

Den 16. november kom det første tilløb til mytteri, da rorgængerens Widau af kaptajnen fik et slag i ansigtet så næsen sprang op og blødte; mandskabet begav sig samlet hen agter, men da Holst hentede sin berygtede kæp og gav sig til at slå om sig i blinde, flygtede folkene, der på det tidspunkt som ofte før var beduggede, forud, og Holst tampede så rorgængerens i fred og ro; en af matroserne råbte til kaptajnen under tumulten, at han mente at have forhyret sig til en kaptajn og ikke til en rakkerknægt, men han kom senere til at stifte alvorligt bekendtskab med rakkerknægten.

En halv snes dage senere, den 25. november om aftenen, var det galt igen. Brødrationen var opspist, det var onsdag, og næste uddeling ville først finde sted om lørdagen. Mandskabet troppede op hos kaptajnen og krævede brød, hvorefter der opstod et kraftigt skænderi, men det endte dog med, at Holst lovede, at de snart skulle få noget af dette.

Den næste aften, da alle mand var kaldt på dækket til sejlmanøvre, gik de efter endt arbejde over i læ-



Han kom til at stifte bekendtskab med rakkerknægten.

siden og sluttede sig sammen, og nu skulle det være alvor. Styrmand Lorentzen var gået ned for at lægge omslag på et dårligt ben, overstyrmanden stod henne agter og passede loggen, drengen var nede i kahytten og kaptajnen stod på sin yndlingsplads ved kahytstrappen. Folkene krævede igen brød, men kaptajnen afviste dem og gik over i styrbords side. Mandskabet rasede og hidsede hinanden op, og pludselig blev det alvor. En mand gik bag om kaptajnen og slog armene om hans hals, hvorefter han hev ham bagover, og et par andre kom til hjælp og slæbte kaptajnen hen midtskibs. Sønnen, overstyrmand Holst løb til og råbte i mørket, hvad der var i vejen, men et par mand væltede ham omkuld, og medens kaptajnen blev slæbt hen til rælingen, løftede et par mand overstyrmanden op på lønningen og lod ham gå udenbords, og kort efter kastedes hans fader over bord samme vej.

Tyskeren Kuhlmann, der var rorgænger, havde ikke deltaget i mytteriet, men da kammeraterne kom hen til ham, lovede han, at han nok skulle stå last og brast med dem. Alle var nu blevet rolige igen, men da styrmand Lorentzen og skibsdrengen kom op på dækket, blev der nogen diskussion om det forefaldne, hvorunder styrmanden tilsidst faldt på knæ og bad om nåde. Folkene havde imidlertid slet ikke kig på styrmanden, men krævede blot, at han skulle føre skibet

og sværge på, at han ikke ville forråde dem, hvilket han lovede, og så gik alle ned i kaptajnens kahyt, brød mandskabet op og gav sig til at drikke kaffe og spise, men rørte hverken penge eller andre værdigenstande.

Det blev under spisningen planlagt, at man skulle sætte „Esperance“ ind på Jyllands vestkyst og fortælle, at kaptajnen og styrmanden var skyllet over bord af en hård sø, og for at gøre denne forklaring troværdig, nedbrød man et stykke af skanseklædningen.

I løbet af natten satte styrmanden imidlertid i smug kurs mod den engelske kyst, og den efterfølgende morgen lykkedes det ham at få skibet ind i faretruende nærhed af Goodwindsand, hvorefter to både kom ud med lodser for at hjælpe den formentlig uerfarne skipper. Mandskabet ville imidlertid ikke lade lodserne komme om bord, men styrmanden fik folkene overtalt til ikke at modsætte sig dette, og lodserne gik om bord. Lorentzen fik stilfærdigt underrettet lodserne om, hvad der var foregået, hvorefter lodserne kaldte deres bådfolk, 12 mand, om bord i briggen, og samtidig gik styrmanden i land med skibspapirerne, som han sagde. Han oplyste straks den danske konsul om begivenhedernes forløb, og straks efter gav konsulen besked om at føre „Esperance“ til Deal.

Her blev besætningen underkastet forhør, men de engelske domstole ønskede dog ikke at dømme i en affære, der var foregået ude til søs i et skib under fremmed flag; den danske generalkonsul i London tog derefter sagen i sin hånd, og „Esperance“ blev overladt til en dertil særlig bemyndiget mand, medens mandskabet med et engelsk krigsskib sendtes som fanger til Glückstadt.

Den slesvigske overkriminalrets dom af 30. juni 1818 frifandt styrmand Lorentzen og skibsdrengen; danskeren Henriksen dømtes til at henrettes med økse, medens de øvrige 6 matroser idømtes radbrækning.

Denne dom blev dog ved en kongelig resolution af 8. september samme år formildet til, at Henriksen, der ikke direkte havde deltaget i mordene, men dog i den planlagte ødelæggelse af skibet, og den forholdsvis skikkelige Kuhlmann fik tugthusarbejde på livstid, idet sidstnævnte dog først skulle kagstryges.

Straffene blev derefter fuldbyrdede; af de to til tugthusarbejde på livstid dømte udviste Kuhlmann en sådan eksemplarisk opførsel i fængslet, at han i 1845 fritoges for den med kagstrygningen forbundne æresløshed.



Et par mand lod overstyrmanden gå udenbords.

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

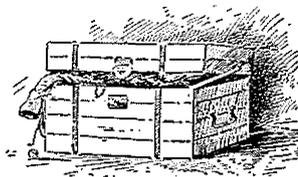
Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,
legatmidler o. l.
Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Flydende øer.

Under en eventuel ny storkrig vil polaregnene få en meget stor strategisk betydning. Dette gælder ikke mindst de flydende øer af is, som findes syd for Nordpolen. Nogle af disse øer er meget store. Den største af dem er mere end 500 kvadratkilometer stor og har en tykkelse på ca. 75 meter. Som mange andre is-øer har den sine egne indsøer og floder! Is-øerne vil under en krig kunne tjene som militære baser med meteorologiske stationer m. m.

Atlantens salt.

I 100 liter vand fra Atlanterhavet findes der henved 3,5 kg salt, hvoraf de 2721 gram må betegnes som almindeligt „køkkensalt“.

Kadet.

Ordet „kadet“ var oprindelig betegnelsen for den yngste søn i en adelsfamilie.

Sirenekoncert i New York.

I New Yorks havn er der tradition for at hilse nye, store passagerskibe med en øredøvende sirenekoncert, når disse anløber havnen for første gang. Langt uden for havnen hilses nybygningen af det første passerende fartøj med tre stød i sirenen. Signalet besvares med tre stød, hvorefter det hilsende fartøj udstøder endnu et hyl, som også besvares. På denne måde hilses det nye skib af alle fartøjer i havnen fra det største til det mindste. Koncerten kan ofte vare i flere timer. Desuden hilser havnebrandvæsenets både ved at „udskyde“ vældige kaskader af vand fra deres „kanoner“.

Hollandsk fiskertradition.

Hvert år, når de hollandske luggere starter fra Scheveningen på vej mod sildefelterne ved den 56. breddegrad, afholdes der en fest i land med maleriske optog, vajende flag og fuld musik. Afsejlingen finder sted i juni, og når bådene seks-syv uger senere vender hjem, overrækkes en vimpel til det fartøj, som har haft den største fangst. Vimplen har fartøjet lov at beholde et år, indtil en ny vinder kåres.

Hvad koster luksus-linjerne?

Ifølge amerikansk opgivelse koster det 520 dollars pr. ton at bygge en moderne luksus-liner, hvilket svarer til ca. 3600 kroner pr. ton.

„Soap and Flannel“.

I „Vikingen“ har tidligere været nævnt forskellige slangord for kosten om bord i danske skibe. Også i England og navnlig i den engelske orlogsflåde har man en „smuk“ samling slangbenævnelser for kosten. Her har De nogle af dem: Brød og ost kaldes „soap and flannel“ (sæbe og håndklæde), sardiner hedder „whales“ (hvaler), svedsker og ris har betegnelsen „niggers in snow“ (negre i sne) og pølser benævnes „bags of mystery“, hvilket kan oversættes som „poser med mysterier“.

„Hatteæsken“ og „Peberbossen“.

Mens vi er ved det frodige sømands-sprog, kan jeg ikke dy mig for også at nævne nogle af de øgenavne, engelske orlogsgaster giver deres skibe: Orlogsskibet „Hecate“ er opkaldt efter en græsk gudinde, men bliver aldrig kaldt andet end „He-Cat“, hvilket jo betyder „Hankatten“. „Mersey“ har sømandsviddet omdøbt til „Misery“, der betyder „Elendighed“. „Achilles“ prydede man med øgenavnet „Egg Shells“ (æggeskaller). „Argus“

dobtes „The Hatbox“ (hatteæsken) og „Iron Duke“ „Tin Duck“ (blik-anden). „Penelope“ må finde sig i at blive kaldt „Pepper-pot“, hvilket betyder „Peberbossen“. Endelig kan jeg fortælle, at alle engelske krigsskibe med navnet „Agamemnon“ lige fra Nelsons tid er blevet kaldt „Aggie“.

Fremlysning af et gebis.

Hvis en eller anden søfarende et eller andet sted har tabt sit gebis i vandet, er der chancer for, at han kan få det tilbage ved at henvende sig i Thyborøn. For en månedens tid siden fandt en fiskeeksportør dér nemlig i en torskemave et pænt gebis. Den grådige torsk var fanget på Dokkerbankerne.

Søens vælde.

I juni-nummeret fortalte kaptajn Barry O'Brien om kæmpebølgerens vældige kræfter. Her er endnu et par eksempler på søens vælde: På Bishop Rock ud for Englands sydvest-kyst kastede bølgerne en gang en tre tons tung jernbjælke syv meter til vejrs, så den kom til at ligge på toppen af et skær. Under arbejdet på en kaj i Bilbao væltedes ved en anden lejlighed en 1700 tons betonblok i havet af brændingen, og endelig præsterede brændingen en gang at flytte en 40 tons sten 10—12 meter over højvandslinien ved Peterhead i Skotland.

Isbrydere, der „sidder fast“.

Under krigen udlånte U. S. A. tre kraftige isbrydere til Rusland. Endnu har amerikanerne kun fået ét af disse fartøjer tilbage. Det skete for 20 måneder siden. De to andre „sidder fast i isen“, hævder russerne.

Den lille havfrue og hollænderne.

Det er blevet mig fortalt, at hollandske søfolk har fattet en sådan kærlighed for den lille havfrue på Langelinie, at de gerne aflægger hende et besøg, når De er i København. De mener, at heldet vil følge dem, hvis de giver den lille populære dame et kys. Er der nogen blandt læserne, der kan fortælle mig, hvordan denne specielle hollandske tradition er opstået?

Vidste De det?

Ordet yacht kommer af det hollandske „Jacht“ og var egentlig betegnelsen for et skib, der anvendtes til jagt.

Italienerne vil fange hvaler.

For et par år siden begyndte hollænderne at tage del i hvalfangsten, og nu vil også italienerne være med, idet der for øjeblikket er et 22.500 tons hvalkogeriet under bygning for italiensk regning på italiensk værft. Samtidig skal der bygges 12 hvalfangerbåde af moderne type. Hvalkogeriet vil være færdigt i 1952 og fra dette år tage del i fangsten i de antarktiske farvande.

Clippernes mastehøjde.

Skipper C. T. Jacobsen på Læsø spørger mig om, hvor høje masterne var på de store clipperne. Spørgsmålet interesserer sikkert også andre, og her er svaret: Tager man som eksempler clipperne „Ariel“, „Titania“, „Spindrift“, „Normancourt“ og den berømte „Cutty Sark“, gælder ifølge Basil Lubbock følgende mål for stormasterne i navnenes rækkefølge: 43,54 — 44,50 — 45,0 — 43,12 og 42,90 m. Højden er kun regnet fra dæk til mastetoppe. Til sammenligning kan det nævnes, at Rundetårn er 36 m højt. Da skoleskibet „Danmark“ blev bygget, målte dets stormast — ligeledes fra dæk til fløjknep — 35 m. Siden er masten blevet forlænget og måler nu 36,30 m.

„Vejrfisk“ og andre vindvisere

Af HENNING HENNINGSEN

FOR fiskere og sømænd har det altid været af største vigtighed at vide, hvordan vinden er og vil blive i den nærmeste fremtid. I en tid, hvor man ikke i radioen kunne aflytte Meteorologisk Instituts vejrmeldinger, måtte man hjælpe sig på anden måde, og det gjorde man da også.

Fra flere egne i Danmark vides det, at fiskerne benyttede en såkaldt „vejrisk“ til at tage varsel om vindens mulige ændringer. En vejrisk var en såkaldt nåleisk; under dette navn går flere småfisk, tangsnarre, snip, lille og store tangnål og hvad de nu hedder. Man tørrede dem først og pressede dem flade mellem et par træstykker eller et gammelt bogbind. Når de var helt tørre, bandt man en snor om dem, så de kunne hænges op. Man skulle helst have en så fin snor som muligt, f. eks. en silkestråd, en fisketarm, en violinstreng eller lignende; et langt kvindehår kunne også gå. Vindfisker blev hængt op i vandret stilling i stuen, under loftet, måske helst henne ved ovnen. Fugtigheden i luften fik snoren til at tvinde sig op eller sammen, således at fisken kunne dreje sig. Fiskerne mente nu, at vinden ville komme fra den retning, fisken viste. Fra Læsø fortælles, at det første, fiskeren så efter om morgenen, når han vågnede, var „spåmanden“, som han kaldte sin vejrisk. Spåede den godt, fik han i en fart jaget konen op, så hun kunne lave kaffe, inden han tog afsked for at udnytte den gode vind.

Denne måde at tage varsel om vinden på forekommer os noget usikker, og man skulle synes, at vindfisker ret hurtigt måtte vise sin uduelighed. Men det var der ikke tale om. Man troede på dens spådomme, selv om den gang på gang må have svigtet. Men det er ikke et isoleret tilfælde; i folketroen møder vi gang på gang samme fænomen: man tror på det, man vil tro på. Og noget overnaturligt var der øjensynligt i den lille fyr, der kunne forandre sin stilling på en uforklarlig måde.

Et faktum er det da også, at sådanne vindfisker træffes mange steder. Her i landet har vi vidnesbyrd om dens eksistens ikke blot fra Læsø, men også fra Fyn, fra Mors og Limfjords-egnene, fra Vendsyssel og Kolding-egnen. Og går vi videre langs Vesterhavs-kysten sydpå, træffer vi atter vindfisker. I Slesvig og Holsten, hvor den har været kendt endnu i vore dage — ja, måske er den ikke forsvundet endnu — kaldte man den „vindfisk“, „søhare“, „knurrhahn“. Fiskerne i Belgien kendte den også; de kaldte den „havnål“, „l'aiguille de mer“. I Frankrig har man i stedet for den, eller ved siden af den, brugt udstoppede isfugle som vindvisere.

På Læsø havde man også andre vejrspåmænd, f. eks. den såkaldte „luv-i-læ“. Det var en bolle af tang, bundet sammen med seglgarn, og i den var der stukket en krans af fjer, enten af gåse- eller endnu bedre af svanefjer, — det måtte være noget, der havde forbindelse med havet. Fjerene sad som en hale til den ene side. Denne mærkelige figur blev hængt op uden for sovekammervinduet i en snor, som var bundet til en pind stukket op i det store tangtag, der i reglen fandtes på de gamle Læsø-gårde. Om morgenen kunne fiskeren ligge i sengen og skønne sig til vindens styrke

og retning ved at betragte „luv-i-læen“. Som man ser, var det et anderledes realistisk og godt middel til at være orienteret om vinden; der var ikke noget overnaturligt i det.

Fra Norge og Sverige er der kendt en anden vindspåmand, nemlig det kirkeskib, der ligesom i Danmark har hængt og stadig hænger i så mange kirker, især ved kysten. Mange skibe var ophængt i almindelige reb, og det er naturligt, at både trækvind og fugtighed i luften har fået dem til at svinge rundt. Ud fra skibenes vekslende stilling under kirkeloftet har man ment at turde slutte sig til vindens forandringer. Måske har ikke mindst det, at kirkeskibet på en vis måde var heligt, fordi det hang i kirken, bidraget til, at troen har kunnet holde sig længe. I Danmark, hvor skibsmodellerne i kirkerne i reglen er ophængt i jernstænger, har de ikke kunnet bevæge sig, hvorfor denne tro så vidt vides ikke er kendt her i landet. Men man behøver ikke at rejse langt for at opleve et varselgivende kirkeskib. I Skanør i Skåne skal skibet, efter hvad der fortælles, tydeligt vise vindens retning. Og i en ålebod på Skånes sydkyst kan man den dag i dag se en „væderisk“ og en skibsmodel hænge broderligt side om side, hver i sin snor under loftet, og deres ejermænd tror fuldt og fast på deres evne til at vise, hvordan vinden drejer. Man må håbe, at de begge to er så velopdragne at vise samme vej!

„NEPTUN“ REDNINGSVEST

Tilfredsstiller kravene i

„London Conventionen af Juli 1948“



„Neptun“ er en Java-kapok-redningsvest, der er både effektiv og billig. Kapokkens fordeling bevirker, at vestens bærer bliver tvunget bagover i vandet. Kraven udelukker, at næse og mund kommer under vand. Vesten yder således sikkerhed selv for en bevidstløs, og den er ikke farlig under udspring. „Neptun“ fremstilles også i størrelser for børn og kan iøvrigt tages på fra begge sider, ret eller vrang.

— en helt igennem dansk kvalitetsvest

LAURITZ ANDERSEN & CO.

Cort Adelersgade 10, København K.

Central 1501—6435



Fiskeriminister Knud Rée holder åbningstalen.

Fiskerimessen i Frederikshavn

Danmarks første fiskerimesse blev en succes, som var lige ved at vokse arrangørerne over hovedet, men Frederikshavn by ville med denne messe vise, at den er centret for dansk fiskeri, og udstillingen vakte da også stor interesse både i ind- og udland og vil sikkert blive efterfulgt af andre i årene, der kommer.

På udstillingen var alle store og betydningsfulde firmaer indenfor fiskeribranchen repræsenteret med stands, der var ofret megen omhu på. Over dem alle hævede sig tårnet fra Alpha Dieselmotor, som Frederikshavn Jernstøberi og Maskinfabrik repræsenterede. Denne udstilling var som en diamant blandt perler og var absolut udstillingens hovedattraktion.

Fiskeriminister Knud Rée, der havde åbnet udstillingen, besøgte denne meget grundigt og gik detaljerne igennem på B. & W.'s Alpha Dieselmotor-stand under direktør Lauritzens kyndige vejledning.

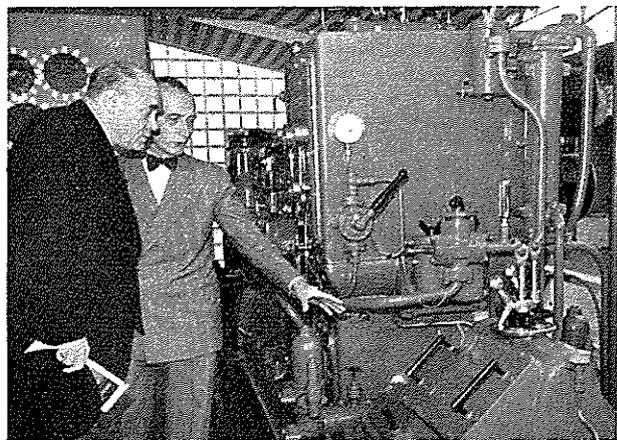
Et par enkelte stands med malerier, ja, der var folk, der nævnte trommesalsbilleder, pyntede ikke på udstillingen, men til gengæld lavede „Vikings“ søde damer op, der solgte kataloget, som var fremstillet som et særnummer af „Vikings“.

Referenten.



„Vikings“ søde piger sælger kataloget. I baggrunden ses propagandachej Knigge fra Burmeister & Wain.

Fiskeriministeren gennemgår udstillingen sammen med direktør Lauritzen.



110 danske skibsidrætsklubber

Handelsflådens Velfærdsråd har udsendt sin beretning om virksomheden i tiden fra 1. april 1950 til 31. marts 1951. Der har i det nævnte tidsrum fundet en meget stærk udvikling sted af virksomheden. Velfærdsrådet har ydet økonomisk støtte til flere maritime velfærdsinstitutioner i ind- og udland. Man har endvidere beskæftiget sig med idrætsarbejde, uddeling af blade til skibe og sømandshjem, udsendelse af film, brevskoleundervisning og studieservice og en del nye opgaver.

Der findes nu 110 organiserede danske skibsidrætsklubber. Det er navnlig fodboldsporten, der interesserer disse klubber, og Velfærdsrådet har startet flere turneringer. Til den skandinaviske verdensserie forventes det således, at ca. 350 skandinaviske skibsklubber vil anmelde deltagelse. Klubberne har iøvrigt også andre ting på programmet. I 75 danske skibe dyrkes gymnastik, i 25 boksning og i 30 bordtennis. Endvidere beskæftiger man sig med bueskydning, vægtløftning, roning, jiu-jitsu, linekast og svømning.

Med hensyn til bladdistributionen er denne udvidet betydeligt, både hvad angår modtagere og antallet af blade.

I tre danske havnebyer har man udstationeret tonefilm anlæg, og man påtænker også at sende apparater til udlandet. De distribuerede film er både underholdningsfilm, dokumentarfilm og filmjournaler.

Til brevskoleundervisning har indtil nu ca. 1000 danske søfolk meldt sig. Det er navnlig undervisningen i dansk, regning og engelsk, der har haft sømændenes interesse. I mange skibe har besætningerne selv dannet studiekredse.

Iøvrigt er et nyttigt skandinavisk samarbejde i gang mellem velfærdsrådene. Inden for dette samarbejde er der mange opgaver, som venter på deres løsning.

J. L.-Fondet

Styrelsen for J. L.-Fondet, som stiftedes ved A/S D/S „Vesterhavet“s 50-års jubilæum i 1945, har i disse dage afholdt møde, hvor regnskabet for 1950 behandlede.

Der er i 1950 bl. a. ydet bidrag til: Aalborg Sømandshjem, Konkurrence om regulering af søerne i København, Søfartsklubben, Servicemand for søfaren, Søfartens Hygiejnekomite, Østgrønlandsk Fangstkompani „Nanok“, Undersøgelse af tropehygiejne,

Udgivelse af drikkevandspejce, Nordiske Navigationslæreres Studiefond, Nationalmuseet til anskaffelse af kommandørgården på Rømø, „De gamles Stuer“.

Desuden er der ydet lån til: Folkunghus, Gråsten, Rudbøl Forsamlingshus.

Fondet har fra A/S D/S „Vesterhavet“ som gave modtaget villan Scherfigsvej 9, København, til brug for humanitære formål. Den har bl. a. været anvendt af Danske Kvinders Samfundstjeneste til marmeladekogning, af „De Gamles Stuer“ til samlingssted for aldersrentenydere og af udenlandske spejdere under besøg i København. Desuden har lokaler været stillet til rådighed for Grønlandsdepartementet til ophold for unge, grønlandske kvinder under deres uddannelse i Danmark. Adskillige foreninger har benyttet lokalene til foredragsaftener.

I slutningen af 1950 udskrev fondet en idékonkurrence om ændring af „søerne“ i København med henblik på en bedre udnyttelse af søområdet rekreative muligheder ved at skabe anlæg, som bedre end de nuværende giver plads for leg for børn og rekreation for voksne, og som samtidig kunne give søområdet et mere parkmæssigt udseende. Der udsattes kr. 9500 i præmier, og der indkom 53 forslag, hvoraf de fleste blev udstillet i Akademisk Arkitektforenings udstillingslokaler.

Fondets kapital er ca. 8 millioner kroner.

J. C. Hempel's legatfond

har atter i år på de *Hempelske Firmaers* stiftelsesdag den 4. juli uddelt legatportioner til følgende organisationer:

Georg Stages Minde (til beklædning). Søfartens Bibliotek. Søfartsklubben i Nyhavn. Sømandsforeningen af 1856. Indenlandsk Sømandsmission (til indkøb af bøger, tidsskrifter og films). Danmarks Fiskerhøjskole (til fripladser). Navigations-skolerne (til uddeling af flidspræmier blandt eleverne). Københavns Maskinskole (til uddeling af flidspræmier blandt eleverne). Søfartens Hygiejnekomite. Sømandshjemmet Bethel.



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Sejlskibenes guldalder -

Fhv. kriminalassistent Carl Nielsen fortæller

(Fortsat)

II. Med barkskibet „Thermopylæ“ til Iquiqui

EN november-morgen sidst i halvfemserne, efter at jeg lige var afmønstret fra et hamburgsk fuldskib, gik jeg en tur ned over „Vorsetzen“ i Hamborg sammen med min norske kammerat, Ivar, med hvem jeg havde gjort to Rejser. Da vi gik forbi „Shipping Office“, hørte vi til vor forundring, at der blev råbt, at barkskibet „Fulton“ skulle mønstre besætning. Vi vidste, at det var et dejligt, velsejlende skib med gode forhold om bord, hvorfor vi godt kunne tænke os at lade os forhyre med det. Men da vi kun havde været et par dage i land af den halve snes, vi havde bestemt os til at være, modstod vi fristelsen. For der kom nok en anden hyre, af hvilke der var nok at få på de tider.

Min kammerat Ivar var ikke alene en god sømand og en ægte „deep-water-sailor“, men i det hele en gut som få, en af dem med „krummer“ i, og med sit store hjerte var han altid rede til at hjælpe en kammerat i nød, ligesom han ikke var ræd for at slå en proper næve, om det gjaldt en retfærdig sag.

Ved udløbet af den halve snes dage kom vi atter forbi „Shipping Office“, hvor man igen råbte navne op på de skibe, der skulle mønstre. Herimellem var barkskibet „Thermopylæ“ af Liverpool, og da man især havde efterlyst skandinaver, meldte Ivar og jeg os, tilmed da vi kendte lidt til skibet, som vi på vor sidste rejse havde været sammen med i Valparaiso, og derfra vidste, at forholdene om bord i det var bedre i forhold til andre engelske skibe. Vi blev mønstret med det samme og forlod kontoret med et forskud på 2 måneders hyre i lommen samt besked om at møde på banegården om aftenen for at rejse til Amsterdam, hvor skibet lå. Den øvrige del af besætningen, der bestod af en hollænder, to italienere, englændere, irlændere og tyskere, blev kun frataget deres papirer, fik altså ingen forskud på hyre, hvoraf kan udledes, at man havde en særlig tiltro til skandinaviske søfolk, som Ivar og jeg altså blev ene om at repræsentere.

Umiddelbart efter mønstringen begav vi os hjem i vort logis hos den kendte Fru Palle i Kastanie Allee. Da vi fortalte hende den glædelige nyhed om vor mønstring, svarede hun os skuffet, at hun troede, vi fortrinsvis holdt os til de tyske skibe, men efter at have forklaret hende, at vi ønskede at lære andre nationers skikke at kende, gav hun os dog sin velsignelse til rejsen. Når jeg nævner Fru Palles navn, er det af den årsag, at hun både var en kendt logis-mutter, ikke mindst af skandinaver, samt et meget elskeligt menneske, der holdt af sine søfolk, som om de kunne være hendes egne sønner. Så omhyggelig var hun for os alle. Det viste sig blandt andet på den måde, at den lige hjemkomne eller udmønstrede sømand ikke i hendes

logis-hus, således som det skete i mange andre, kunne få lov til at traktere på alle tilstedeværende eller drikke sig selv beruset. Den gik ikke! Højest en omgang til pensionærerne kunne man få lov til at give. Og når man som lige hjemkommen fra en rejse kom ind i hendes logis-hus, kaldte hun straks én ind i sit kontor, for at man skulle stå til regnskab for sine penge, altså til ens eget bedste. Hun vidste da nøjagtigt, hvor længe rejsen havde varet, samt hvor stor hyren var pr. måned, og når der efter denne multiplication var fra-draget de 2 måneders forskud på hyren, skulle der være så og så meget til rest. Så der var ikke noget at komme udenom! Spørgsmålet var derefter, hvormeget der af denne sum skulde sendes hjem, og hvormeget hun skulle opbevare for én. Så, når denne eksamination var overstået, gik man fra hende med et så lille beløb på lommen, at der ikke var synderligt at slå om sig med. Som det enestående menneske hun var, bevares mindet derfor om hende i taknemlig erindring hos os søfolk, der lever endnu. Hun selv er sikkert død for mange år siden. —

Nå, ved 9-tiden om aftenen samledes besætningen på banegården, nogle „lakkede godt til“, medens andre kun mødte op med en „lille fjer på“, og efter mønstring stuedes vi ind i en vogn, hvor de fleste af de „hårdest angrebne“ snart faldt i søvn. Det var noget af et under, at vognen ikke hoppede af sporet, så kraftig som deres snorken eller mange vetrikulære lyde var! På grænsen til Holland skiftede vi tog. Da vi næste dags formiddag nåede Amsterdam, stod skibets 1. styrmand på banegården for at tage imod os, som derefter pr. slæbebåd blev befordret ud til skibet, der lå i en arm af Zuidersøen. Køjesække og skibskister fløj så over lønningen, hvorefter vi endrede om bord ad falderebet, altså ganske undtagelsesvis os til ære, hvilket skyldtes, at skibet ikke lå ved kaj. Kaptajnen, som stod ved falderebet, da vi ankom, viste sig at være en ældre mand med et smukt vejrbitd sømands-ansigt, gråsprængt hår og et par øjne, der lod til ikke at kunne overse nogetsomhelst. I det hele taget frembød han en skikkelse, der både var vant til at byde og til at blive lystret. Han lod os alle mønstre omgående samt kort og godt vide, at han ikke tålte at se sømestret fodtøj på dækket, hvorfor vi nu havde resten af dagen fri til at bringe dette i orden. Ivar og jeg slap let over denne besked, eftersom vi allerede på den foregående rejse havde fået alt vort fodtøj bragt på højde med tidens krav ved at forsåle det med træpløkke. I dagens løb gik man så rundt for at tage kammeraterne i øjesyn for i sit stille sind at udvælge den, man bedst kunne tænke sig slutte sig til. Kl. 9 aften var alt roligt i lukafet. Eftersom der ingen kakkellovn var, måtte man

nøjes med den varme, man selv kunne skaffe sig i køjen. Udenfor var det slud og storm, der tudende i riggen fortalte, at det var rart at ligge fortøjet inde i Zuiderzøen i stedet for at være i rum sø.

Næste dag, da vejret var nogenlunde godt, blev jeg tillige med tømmermanden sat til at efterse rorgrejerne, medens Ivar sammen med et par andre matroser skulle sætte bådene på plads, da disse af hensyn til lastlugerne havde været fjernede fra deres klamper. Iøvrigt gik dagen med at gøre alt klar til at stå til søs, når undtages underslånning af sejlene, der blev udskudt til bedre vejr. Og da så den følgende dag oprandt med høj, klar luft, blev alle sejlene halet frem af sejlkøjen og hejst op, en top ad gangen, hvorefter alle mand gik op for at underbinde dem. Ved udskejning var vi færdige med dette arbejde, så at vi for den sags skyld godt kunne have stukket i søen med det samme. Men da vinden ikke var os gunstig, forblev vi liggende. Endelig efter 6 dages forløb kom den rette vind. Vi havde da benyttet tiden til at efterse de store blokke samt surre alt i lasten fast. Ballasten var nemlig indtaget, før vi kom om bord.

En slæbebåd tog os ud i søen, og såsnart han var kvitteret, sattes sejlene, og det blev, da vinden var tværs, så mange, som skibet kunne slæbe med. Vi fik snart lejlighed til at fryde os over, hvor velsjende „Thermopylæ“ var, idet vi efterhånden listede forbi flere tramps. Men så hen på eftermiddagen skagede vinden, hvorfor vi måtte brase an, og da den derefter skagede helt om i nord, blev vi nødsaget til at krydse, hvilket strakte sig over 4 etmål, inden Schields, vort første mål, nåedes. Såsnart vi var kommet i havn, blev hele besætningen med undtagelse af Ivar og jeg be-

ordret i land for at mønstre. Han var forresten kommet på 1. styrmands vagt og jeg på kaptajnens, trods vort ønske om at være på vagt sammen, hvad vi dog ikke havde kunnet forvente, fordi de hidtil tilbagelagte etmål havde vist, hvor dårlige søfolk flere af besætningen var. Skandinaverne havde atter hævdet sig, ja, undskyld mig, som 1. klasses søfolk!

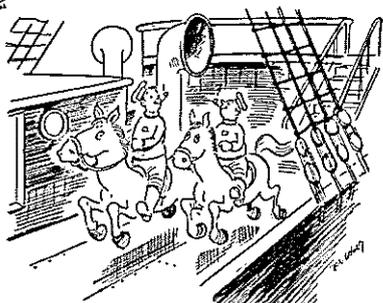
Hen mod aften kom den nu mønstrede besætning tilbage, desværre i mere eller mindre drukken tilstand, og det varede ikke længe, før italienerne kom i spektakel med et par af englænderne, hvilket førte til et opgør på dækket, hvor sydlændingene allerede i første omgang blev „knock-outed“. Senere på aftenen, da de fleste var tørnet ind, blev der atter spektakel. Det var dog ikke igen den menige besætning, men 2. styrmand alene, en svensker, som lavede det. Fuld som han var, da han kom om bord efter endt landgang, lavede han vrøvl over, at der ikke havde været vagt ved falde-rebet! Dernæst var han kommet brasende ind i vort lukaf med en kniv løftet over sit hoved og havde truet med at slagte hele bundtet! Ivar var atter her manden, der var en situation voksen, for med et snuptag fik han vristet kniven fra den fulde styrmand, som han derpå slæbte ind i tømmerstjappen og smed hen i en krog med streng befaling til at forholde sig rolig, hvis han ikke ville risikere en ordentlig omgang klø. Næste morgen var vi inde og „hils“ på ham for at få ham agterud, før der skulle tørnes til, således at han undgik ballade fra foresatte. Men han havde vist fra denne episode fået respekt for sine skandinaviske landsmænd, for der var ikke senere hen „troubles“ med ham.

Efter lastningen slæbtes „Thermopylæ“ ud for derefter for en frisk NV at stryge langs kysten sydpå ad Kanalen til. Undervejs udtoges topsgaster samt sejl-magerens medhjælper, hvilket job faldt i min lod. Jeg kunne dog ikke forvente at komme rigtig i gang med dette arbejde, før vi var kommet ned på varmere breddegrader. Her i Nordzøen var det vinter, hvorfor hvert skvæt, der kom ind over lønningen, var som is. Alle gik vi og håbede stærkt på, at det ikke ville vare længe, før vi var nede i varmen. For det var jo blandt andet ikke videre sjovt at tørne ind med vådt tøj, som vi på grund af den manglende kakkelovn aldrig kunne få tørret.

Ved passagen af Dover halede vinden helt nordlig, så at vi med alle sejl i top strøg gennem Kanalen. Atter fik vi lejlighed til at konstatere, hvor udmærket en sejler vort skib var, for det var kun få af med-sejlende skibe, enten det så var sejl- eller dampskibe, der ikke blev sejlet agterud, og synet heraf var så dejligt, at frivagten til tider ligefrem havde ondt ved at finde til køjs. Denne heldige sejlads holdt sig lige indtil vi havde Landsend af sigte, hvor vinden skagede og faldt imod. Så gik det bidevind ned mod Spanske-Søen i de næst følgende par etmål, hvorefter vinden fløvede af for at ende med helt stille. I den næste halve snes timer lå vi rullende og med sejlene slidende mod stænger og stag, hvilket frembragte den kendte lyd af, at alle onde ånder var sluppet løs. Omsider havde søen også lagt sig, men så opstod der endelig vind fra øst, ved hvis hjælp vi nu gik imod lys og varme. Kæderne blev så sjæklet ud af ankrene og anbragt i kædekasserne, ankrene surret på bakken og anker-kranen rigget ned, hvorhos anker-klydsene blev tilproppede. Alt således klar til at tage imod, hvad der



HEMPEL'S skibsfarver
revner og skaller
aldrig



Hempel har alle
slags farver til
alle slags skibe!



J. C. Hempel's Skibsfarve Fabrik A/S

Amaliegade 8 . C. 3842

end måtte komme i rum sø. Og efter at skamfilingen var hejset op af tops-gasterne, var vi forresten også klar til at gå ind i julen, som nærmede sig rask forude.

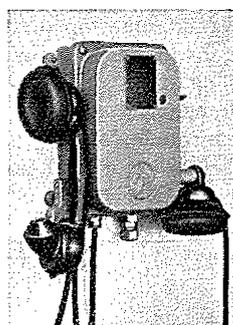
Juleaftensdag var der frisk vind, hvorfor skuden jog afsted med en fart af en halv snes knob. Det var tilmed dejligt solskin, hvorfor vi benyttende os af lejligheden halede alt ud af lukafet for at få det rigtigt tørret igennem, hvad det så sandelig trængte hårdt til. Iøvrigt var der spulet og pudset overalt, og i anledning af højtiden, som man normalt ikke regner med at kunne fejre helt rigtigt i rum sø, var der skejet ud allerede fra middag. Som julemad fik vi konserveret kød, hvoraf en lidt større ration nok kunne have været ønskelig, men da vi mod sædvane havde fået brød i fuldt mål, havde vi egentlig ingen ret til at beklage os. Men det, der satte „kronen på måltidet“, var dog den flaske whisky, som kaptajnen havde givet os i lukafet til deling.

Jeg havde vagt fra kl. 8 til 12 og herunder rortørn fra 8 til 9. Da det både var frisk vind og låringsvind, måtte jeg ikke alene bruge alle mine arm-kræfter på selve rattet, men også stemme knæet mod rat-knagen for at holde skibet på kursen. Det var en meget smuk juleaften vejrsmæssigt set. Som glitrende sølv stod måneskinnet henover havet, hvilket var en stærk kontrast til det snevejr, som man fantaserede sig til var derhjemme. For selvfølgelig gik mine tanker hjemover, hjem til min far, mor og søskende, hvis færd jeg fulgte time for time i denne aften, hvor jeg selv stod på tærskelen til troperne. Under disse længselens tanker begyndte jeg at nynne en af de kære, gamle julesalmer, men holdt brat op, da kaptajnen omtrent ved afløsningstid kom på dækket, hvor han stillede sig op foran rattet, idet han sagde „*Merry Christmas, Charley*“ til mig, som jeg besvarede med et „*Same to you, Sir*“. Flere ord blev der ikke vekslet mellem os. Den kaptajn var nemlig en mand af få ord! Efter at have set på kursen stillede han sig op til luvart for rigtig at betragte sit skibs rejsning, som i denne månelyse aften tog sig særlig pragtfuld ud. Da jeg så efter afløsning gik forefter for at begive mig ned i læ, blev jeg prajet af ham, der stadig stod til luvart, hvorefter han overrakte mig to pakker cigaretter til deling med vagten, hvorved vi opnåede at få en „bøh“ også på højtids-aftenen.

Men i een henseende adskilte juleaften sig ikke fra de andre aftener. Vi måtte nemlig som sædvanlig først gå på rotte-jagt i vore køjer for at få drevet disse bæster ud, inden vi selv kunne komme deri. Det var den største gêne ved „Thermopylæ“, at den havde en hærskaar af disse dyr, som vi evigt og altid måtte slås med, nårsomhelst og hvorsomhelst, så at sige. Næsten altid kunne vi finde deres efterladenskaber i vore forskellige rationer af smør, marmelade og sukker, der opbevarede i et skab i vort lukaf. Så før vi begyndte skafningen, måtte vi som regel fjerne disse „piller“ fra rationsbakkerne, et hverken appetitligt eller behageligt arbejde, men som vi måtte tage som noget ganske selvfølgeligt. Og ligeledes, når noget flød oven i vor the, og dette ikke var et the-blad, var vi også klar over, hvorfra det stammede. Det hjalp ikke meget, at vi engang imellem gjorde rationel jagt på disse kære dyr og derved havde held til at få slået et halvt hundrede stykker ihjel, for kort tid efter syntes de lige talrige igen.

Vi gnavede os stadig sydover med en følelse af, at livet i tropesolen og det gode vejr var en dejlig tilværelse, omend uden videre afveksling. En sådan kom dog en dag, da bådsen gav en italiener, som han havde sat til at splejse en wire, et boksestød, så at italieneren med mergelspir og det hele trimlede ned fra storlugen, hvor arbejdsbænken stod. Han, der ikke var sømand for to øre, havde forsøgt sig gentagne gange med wiren uden held, hvorover bådsen var blevet irriteret. Italieneren havde vist, da han fik samlet sig op, været rede til at give bådsen igen med samme mønt, om ikke sidstnævnte var kommet først med et slag i ansigtet på italieneren, hvilket både fik hans næse til at skifte facon og blodet til at flyde rigeligt. Derefter havde italieneren bare at komme langs og se at få vasket sin snude samt dækket rent for blod. Bådsen, en halvgammel irer, skulle nok altid vide at hævde sig, selvom de mange forskellige ar på hans krop kunne tyde på, at det ikke altid var ham, der var gået usåret ud af kampen. Ingen skulle imidlertid kunne fortælle ham, hvad sømandsarbejde var, så fuldt fortroligt med det, som han var. Han var også en udmærket bokser, hos hvem jeg fik min første lektion. Boksningens kunst blev dengang betragtet som mere værende et led i selvforsvar end en sport. Og så en søndag, da vi lå med stille, kom bådsen med en udfordring til mig, som havde ytret ønske derom. Ringen bestod blot af et tov, som var spændt tværs over skibet fra navlebænk til navlebænk. Handsker havde vi ingen af, og for bedre at stå fast, mødte vi op med bare fødder. Efter at de forskellige stød var markeret på mig, skulle vi gå over til egentlig kamp, hvilken overværedes af hele frivagten, som fik

VANDTÆTTE SKIBSTELEFONER



med støjdempet taletragt og lydisolierende gummirestykker såvel på mikrotelefonens telefon som på ekstratelefonen.

Grundlagt



1892

TELEFON FABRIK
AUTOMATIC A/S

AMALIEGADE 7 · KØBENHAVN K · C 5188

sig en ordentlig søndags-fornøjelse ud af det. Ih, hvor de hylede af grin, når det en enkelt gang lykkedes mig af vanvare at få et stød ind. Til mit held havde bådsen lovet mig ikke at ville lange ud efter mit ansigt, men det var også nok, at jeg efter den halve times kamp var blevet ganske mørbanket. Vi gentog forsøget flere gange, og uden at prale kan jeg vist sige, at jeg fik lært så meget af ham, at jeg kunne forsvare mig under en bataille i Montevideo, da vi var kommet dertil. Men derom senere.

De af besætningen, der ikke før havde passeret ækvator, var selvfølgelig hjemfaldne til den traditionelle dåb. Allerede flere dage før, at linien var nær, begyndte man at lave de forskellige „tortur-redskaber“, hvilket foregik i tømmerstjappen, da de, der skulle døbes, ikke skulle få alt for meget kendskab til, hvor meget de skulle igennem ved ceremonien. Hovedmændene for arbejdet var Ivar, bådsen og tømmermanden. — Endelig oprandt den store dag, hvor ækvators position fastsloges ved middagshøjden og den i forbindelse hermed tagne længde. Der var fem, som skulle døbes, og de blev i middagsstunden lukket inde i ruffet. Ivar var udsat til at være Neptun og jeg til indsæberen. Finere sæbe end den, jeg havde lavet til denne lejlighed, er vist aldrig fremstillet, selvom den hverken var særlig hvid eller skummende. Den bestod i alt fald af „efterladenskaberne“ fra de høns, duer og 2 grise, vi havde med ombord, blandet op med olie, kabys-sod og finsk tjære. Og min ragekniv udgjordes af en trekantet skraber, der dog ikke havde været på en slibesten i længere tid. Til fremstilling af dåbs-bassinet, som indrettedes foran ruffet, anvendtes en presenning, som hængtes op i hver af sine fire hjørner, hvorefter den pumpedes halvt fuld med vand. Et par bukke med et brædt over anbragtes her foran, så at den døpte efter overstået eksamination og barbering kunne vippe herfra og lige ned i vandet.

Da der blev slået 2 glas, hørtes råb fra boven, hvilket fik ordonnansen til at løbe op på bakken for at erkynde sig om, hvad der var på færde. Og det var selvfølgelig ingen ringere end havets gud, Neptun, der med fork i hånd var kommet op på agterhalerne, hvor han først spurgte, hvad det var for et skib, dernæst, hvorfra det kom, og så, hvorhen rejsen gik. Så snart ordonnansen havde besvaret alle spørgsmålene, løb han agter hen for at meddele, at Neptun var for boven. Kaptajnen havde selvfølgelig intet imod at modtage en så ærefuld gæst på „Thermopylæ“, hvorpå Neptun

med hele sit følge steg ind på bakken. Her spurgte han blandt andet kaptajnen, om han vidste, hvor han befandt sig, ligesom han også rettede nogle spørgsmål til „præsten“, hvorefter hele optøget begav sig forefter til ceremoni-stedet.

Den, der først stod for tur til at blive døbt, var vor hollænder, en rask dreng, som nok så frimodigt trådte frem. Efter at have fået et bind for øjnene og være anbragt på brættet fik han stukket forskellige spørgsmål ud. Hver gang han så åbnede munden til svar, smurte jeg ham med min universal-crème, hvilken fik ham til at fnyse og spytte så ganske forskrækkeligt. Der var jo næsten ingen ende på de spørgsmål, man rettede til ham, men han vidste, at han, hvis han ville undgå tvangs-dåb, var nødsaget til at besvare hvert eneste. Afslutningen på ceremonien var så, at han blev vippet bagover i bassinet, hvorfra han steg op som et nyt og bedre menneske, der straks skulle hen under bakken, for at ingen af de efterfølgende skulle få lejlighed til at opdage, hvormeget de skulle udsættes for.

Med samme flotte ceremoni blev de efterfølgende fire døbt. Alle var de nu som vi andre indviet til at færdes på den sydlige halvkugle. Og derpå gik Neptun med følge op på bakken for at forsvinde lige så „sporløst“, som de var kommet! Jeg glemte vist at sige, at de udøvende personer i ceremoniellet var udklædte, ja, så godt, at de døpte ikke var klar over, hvem af os, der var hvem. Hen på eftermiddagen sendte kaptajnen 2 fl. whisky og 1 fl. rom hen i lukafet. Så nu kunne vi rigtig feste videre, og vi fik også en dejlig fest-aften ud af det på dækket — det var flovt og fint vejr — med musik, dans og sang. Vi havde nemlig, således som forholdet var i de fleste skibe, fået dannet et orkester, der efterhånden havde fået et godt sammenspil. Jeg var forresten selv med deri og trakterede såvel tamburin som et så mærkeligt instrument som et mergelspir. Til vor forundring kom vor ellers alvorlige kaptajn, der jo sjældent kom foran stormasten, hen i vor midte et øjeblik for dels at hilse på de døpte dels for at drikke en skål med os på en hurtig rejse til vort bestemmelsessted. Først henimod midnat sluttede festen, hvorfør ingen mod sædvane havde været til køjs, da der blev pebet til mønstring ved vagtskiftet kl. 12. Denne fest var virkelig morsom, sådan som man en trope-aften kunne opleve den på et skibsdæk, hvor en samling voksne mænd, der hvert andet øjeblik er parat til at tage deres dravat, springer rundt og morer sig i dans, som, hvad livsglæde angår, er nok så god som den, man får på en dansesalon med kvinder. Iøvrigt havde festen indvirket i den grad på deltagerne, at de dagen efter ingen lyst havde til at beskæftige sig med deres vanlige fritids-sysler, men hvilte ud, trætte som de var, på en eller anden skyggefuld plet på dækket. — Som sædvanlig var der også til de døpte blevet udfærdiget „dåbs-attester“, der var underskrevet af kaptajnen og Neptun som vitterligheds-vidner.

Fortsettes i næste nummer.

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.

TELEFON BYEN 8310

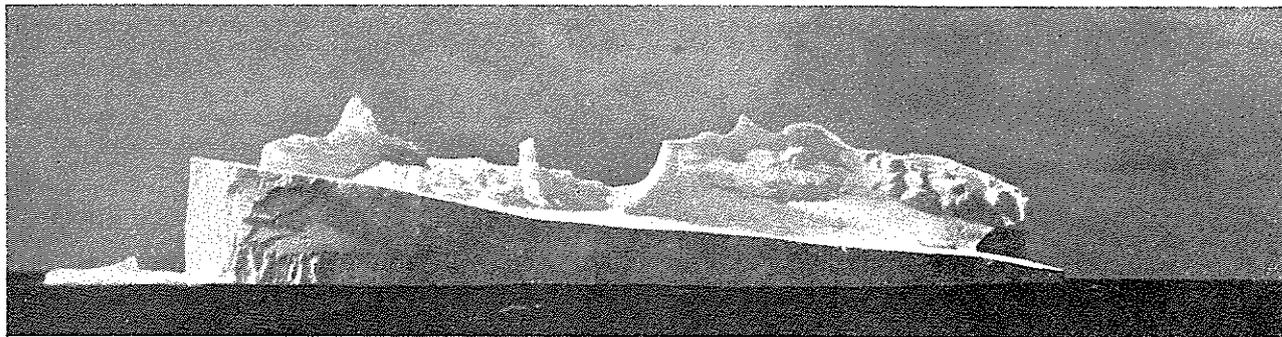
Oluf Svendsen's Eftf.

REDERI OG BEFRAGTNING

★

TOLDBODGADE 18

TELF. 2441-14541



Et kæmpestort isbjerg nær ved Kap Horn.

Stormenes Kap Horn

Af GERALD V. KÅSS

KAP HORN: For en landkrabbe er bare navnet på denne berømte — eller berygtede — spids af det sydamerikanske kontinent ensbetydende med storm, farer og en våd grav. For en sømand, og især for en gammel sømand fra sejskibenes tid, har navnet Kap Horn en dybere betydning. Thi den frygtede pynt har været en milepæl i hans sømandsliv, og han regner sine rigtige rejser efter det antal gange, han har rundet Kap Horn.

Søfolk i de gamle sejskibe havde så store respekt for Kap Horn, at en sørejse, som ikke omfattede enten en østlig eller en vestlig runding af Kap Horn, ikke betragtedes som en sørejse, men blot som et „fornøjelseskryds“.

Kast et blik på Sydamerikas kort og følg med fingeren vejen til den plads, hvor Horn Islands spids skyder ud i havet. Mod vest findes der over en strækning af over 5000 engelske sømil ikke land nærmere end New Zealand. Mod øst og nordøst er der en lignende strækning af hav lige til det afrikanske fastland.

Her, i farvandet omkring Kap Horn, har alverdens vinde frit spillerum. De kan blæse med uhemmet voldsomhed, og de to have, Atlanten og Stillehavet, giver dem frit spillerum. Det er de evige stormes breddegrader.

Ved visse lejligheder er stormene mindre voldsomme end ved andre, men det stormer altid. De skiftende årstider betyder kun ringe forskel i vejrliget, undtagen at der om sommeren er en større fare i form af isbjerge, der er frigjort fra Antarktis.

Siden opdagelsen i året 1615 af hollænderen Schouten har Kap Horn i sin historie indregistreret voldsomme storme, der passer til dets skrækindjagende udseende som et øde, unaturligt stykke land, placeret i et sy-

dende, stormpisket hav. For hundrede år siden og frem til den tid, hvor Panama-kanalen tiltvang sig den største skibsfart, måtte alle fartøjer fra Europa med bestemmelse vestover til Nord- eller Sydamerikas vestkyst enten risikere den farlige indsejling ved Magellanstrædet eller holde længere mod syd og tage kampen op med det stormomsuste Kap Horn. På grund af det stærke tidevand og strømmene ved Magellanstrædet og på grund af, at der ikke findes noget virkelig pålideligt søkort over disse farvande, foretrak de fleste skippere at sejle mod syd og runde Kap Horn.

Som oftest vandt skibsførerne kampen og kom ud i åbnet hav. Men Kap Horn krævede også sin tribut, og mange prægtige skibe og mange modige søfolk droges mod de knivskarpe klipper ved Ildlandets kyst og gik her deres undergang i møde, fordi de vovede at trodse disse sydlige farvandes herskere.

Man kan måske danne sig en forestilling om de farer og strabadser, som en runding af Kap Horn indebærer på sejskibenes tid, gennem beskrivelsen af en rejse fra New Zealand, som forfatteren gjorde med et dampskib for nogle år siden.

Skibet var en engelsk lastdamper, som var på hjemturen fra Australien med en last af kul. Og som det så ofte var tilfældet, valgtes denne rute af økonomiske grunde for at undgå de høje omkostninger,



Det frygtede Kap Horn er her for en gangs skyld i godt lune.

som passagen gennem Panama-kanalen førte med sig.

På trediedagen efter, at vi havde lagt Napier bag os, kom vi ud for dårligt vejr. Det blæste en voldsom sydøstlig orkan, og med sin dækslast af uld i baller fik skibet næsten straks styrbords slagside. Dækslasten var et meget stort handicap. Fartøjet krængede og huggede voldsomt, dykkede ned i den ene bølgedal efter den anden og overskyldedes af vældige brådsøer.

Frem af disen dukkede vor Kap Horn-eskorte, albatrosserne, de stille vagter over disse sydlige farvande. Vi hilste dem med et „Gud være med jer“, for vi vidste, at disse fugle i virkeligheden er sjæle af sømænd, som en gang har fundet deres grav på havet. Fuglene fulgte med os hele vejen til Magellanstrædet. De svævede mellem de sønderblæste skyer på ubevægelige vinger. Selv ved nattetid har jeg set de spøgelsesagtige skabninger glide over fartøjets master. Søfolk påstår, at de sover under flugten!

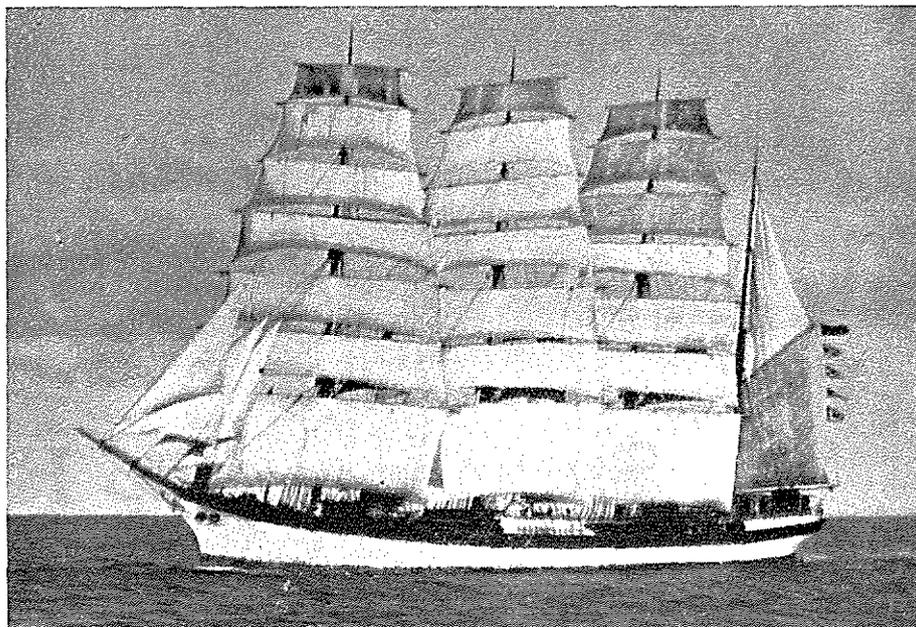
Jo længere mod syd vi kom, jo mere urolig og nervøs blev besætningen. Kiv mellem hidtil uadskillige kammerater er ikke usædvanlige på disse rejser. Jeg tror, at det ensformige og trøstesløse hav, som ikke synes at have nogen ende, er skyld i dette.

Vi lagde kursen længere mod syd i håb om at komme fri af den værste storm, men i stedet kom vi ud i en endnu værre. Sneslud umuliggjorde udsynet, og for ikke at tage nogen risiko med omflydende isbjerge — thi vi var nu på 57. breddegrad — lod skipperen sirenen lyde hvert femte minut.

Voldsomme vindkast greb damprenen og slyngede den højt i vejret, inden den dykkede ned i bølgedalene. Vældige brådsøer spulede over fartøjet fra for til agter. Og sådan blev det ved.

Hen under de mørke timer syntes orkanen at være på sit højeste. Sneen lå i driver på dækket, indtil en kæmpesø kom og skyllede dem væk. Larmen var øredøvende. Det var som at lytte til et orkester, som pludselig er blevet vanvittigt. Vinden peb gennem stagene og spillede på dem, som om den var en kæmpecellist fingre, og omkring os rasede og brusede havet. Og hvert femte minut tudede siren uhyggeligt og gennemtrængende.

Selv om jeg synes om at se havet oprørt, blev jeg dog glad, da stormen stilnede af to dage før, vi skulle runde Kap Horn. Den morgen, den fjortende dag efter, at vi havde forladt Napier, kunne vi gøre observationer igen og lægge kursen sådan, at vi kun var nogle få mil fra land. Jeg så den blege antarktiske vintersol hæve sig nogle fod over horisonten, bliver dér nogle timer og derefter modløst synke ned i havet igen.



„Lord Ripor“, en firemastet bark for fulde sejl ved Kap Horn.
Et sjældent syn i vore dage.

Der findes ikke noget mere øde sted end disse uendelige antarktiske have. Og dog hviler der noget af kølig skønhed over det hele. Noget, tror jeg, som kun en sømand kan opfatte, påskønne og — frygte. Det er, som om en mand her, på det uendelige hav, langt borte fra den anden verdens mennesker og kanoner — kan komme ansigt til ansigt med sin Gud, kan fornemme noget af det evige.

Nogen trak mig ud af køjen klokken 2 om morgenen, for at jeg skulle få Kap Horn at se. Der lå det nogle mil fra skibet. Det gjorde virkelig et indtryk af den dybeste trøstesløshed, koldt og øde som det var. Havet sydede ved dets fod som vandet i en kogende gryde, og over dets isse jagede de regnfyldte skyer hinanden.

Jeg har aldrig i mit liv set noget mere skrækindjagende end synet af Kap Horn fra havet.

Da vi rundede Kap Horn rakte jeg tunge ad det og slyngede trodsige ord ud over vandet. Kap Horn lå nu agterude. Vi havde i god behold rundet det og styrede nu ud mod det åbne hav og — bedst af alt — mod solen.

Horn Island lå agten for os og forsvandt så småt i disen. Så snart vi havde rundet Kap Horn, fik besætningen sit gode humør tilbage. Nu var det slut med alle bekymringer. Den største bekymring lå agterude.

I vore dage er det ikke mange sejlskibe, som på rejse mod vest tager kampen med Kap Horn op. Indtil for nogle få år siden kom imidlertid et finsk kornskib — den sidste repræsentant for en tid, hvor sømænd ikke vidste noget om motorer og matematik — hjem fra Australien via Kap Horn, og avisnotitser om disse rejser får blodet til at pulsere hastigere hos dem, som selv har gjort denne frygtede rejse enten med sejl- eller dampskib.

Snart vil der dog ikke findes noget andet under Kap Horn end svævende albatrosser, drivende isfjelde og de evige vinde.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg Årbog 1952

Man tager med glæde mod Handels- og Søfartsmuseets årbog for 1951 under redaktion af direktør Knud Klem og Louis E. Grandjean, der som sine forgængere er af stor lødighed og i det samme gode udstyr. Årbogen indledes med beretning og regnskab for 1950—51, der viser museets støtte og rolige vækst, samt at det af velyndere betænkes med gaver, der har interesse for museet og yderligere øger dets værdifulde samlinger. „Handels- og Søfartsmuseets Venner“, museets støtteselskab, hvis årsberetning ligeledes findes i årbogen, har skænket museet en model af „Asiatisk Kompagni“s fregat „Disco“, udført af modelerer Werge på Holmen, en forøgelse af museets modelsamling, der er meget værdifuld og af stor interesse. Endvidere har selskabet støttet museet med bidrag til videreførelse af serien søhistoriske skrifter, hvoraf tredje og fjerde publikation udkom i fjor, nemlig Henning Henningsens „Kirkeskibe og Kirkeskibsfester“ og Louis E. Grandjean og Knud E. Hansens „De danske Gotlandsfarere“, begge af stor interesse. Af andre gaver må omtales den kopi af „Alapa Mundi“, et verdenskort tegnet år 1500 af Juan de la Cosa, fremstillende opdagelsesrejserne til Vestindien indtil år 1500. Kopien er udført i fuld størrelse og i de originale farver og er en gave fra Kaptajn Carl W. Sølvér, København. Årbogen indeholder yderligere 4 artikler af interesse for søfartsinteresserede, og den første af prof. dr. med. E. Schmiegelow „Christian Schmiegelows Ungdomserindringer“ er en artikel, man læser med interesse, idet den giver et indblik i sømandskår og skibsfarten, især dampskibsfartens udvikling i slutningen af 1800-tallet, forhold der ikke kan tænkes nu til dags.

4 hele romaner for 5 kr.

Søger De god og billig ferielæsning, bør De omgående sikre Dem de fire træffere fra „Vikingen“s Forlag, hvoraf et lille restoplæg nu udsælges for kun 5 kr. De fire bøger er:

Christian Bogø og J. Ravn-Jensen: „Barken Margrethe af Danmark“. Denne bog er kendt af alle og behøver ingen nærmere præsentation. (Oprindelig pris: kr. 4,50).

Carl Chr. Tversted: „De skal nok blive glemt“ — En bog om søfolkenes indsats under den sidste krigs første blodige vinter. (Oprindelig pris: kr. 7,50).

Gustav Kragh: „Leopardlængen“. En roman fra det gamle Nyboder om et ungt Nyboder-pars kærlighed. (Oprindelig pris: kr. 10,50).

O. M. Børup Sørensen: „Den shanghaiede Præst“. En spændende og meget underholdende roman fra sejlskibenes guldalder. (Oprindelig pris: kr. 8,00).

I alt 990 sider god læsning for kr. 5!

Bøgerne sendes portofrit over alt i Danmark ved indsendelse af beløbet. Ved efterkrav beregnes porto.

„VIKINGEN“S FORLAG

Christiansborggade 1, København V. Tlf. By. 8040

Georg Nørregaards artikel „Varer til Guinea“ viser, hvor mange forskellige varer der fordredes for at kunne handle med negrene, både af jernvarer, spiritus o. s. v., men især farvestrålende tekstilstoffer, der var meget efterspurgt som betalingsmiddel. En meget interessant artikel.

Kaptajn Carl W. Sølvér skriver om urmagermester C. G. Undén, Helsingør, der var rælingloggens opfinder og i 1850 fik privilegium på fremstilling og salg af det af ham opfundne „Lodometer“ eller logmaskine, der var den første rælingslog, men som ikke fik den betydning for ham som ventet, idet den blev udkonkurreret af den af Thomas Walker i Birmingham fremstillede rælingslog, der i princippet var nøjagtig som Undéns opfindelse. En af Undéns logge, der har tilhørt kaptajn Nielsen, fører af fregatten „Freya“ af Puggaards rederi, og brugt på dennes rejser, findes på Kronborg. Forfatteren efterlyser yderligere oplysninger om Undéns log, så skulle nogen vide noget herom, vil sådanne oplysninger blive modtaget med glæde.

Louis E. Grandjean: „Hornbækstrandingen og Johannes Ewald“ er en udredning af baggrunden for Ewalds „Fiskerne“ set udfra søhistoriske synspunkter og er en meget interessant artikel, hvis konklusion er, at som Ewald omtaler det, fandt det sted, og at Hornbækstrandingen i dansk søhistorie er den mest omtalte og opsigtsvækkende stranding. En artikel, der bør læses af alle søfartsinteresserede.

Løvrigt er der forskellige småting med udmærkede illustrationer af emner, der har tilknytning til søfarten. Alt i alt en årbog, der er museet værdig, og som man må håbe det stadig trods papirmangel og andre besværligheder må kunne udsende frem i tiden.

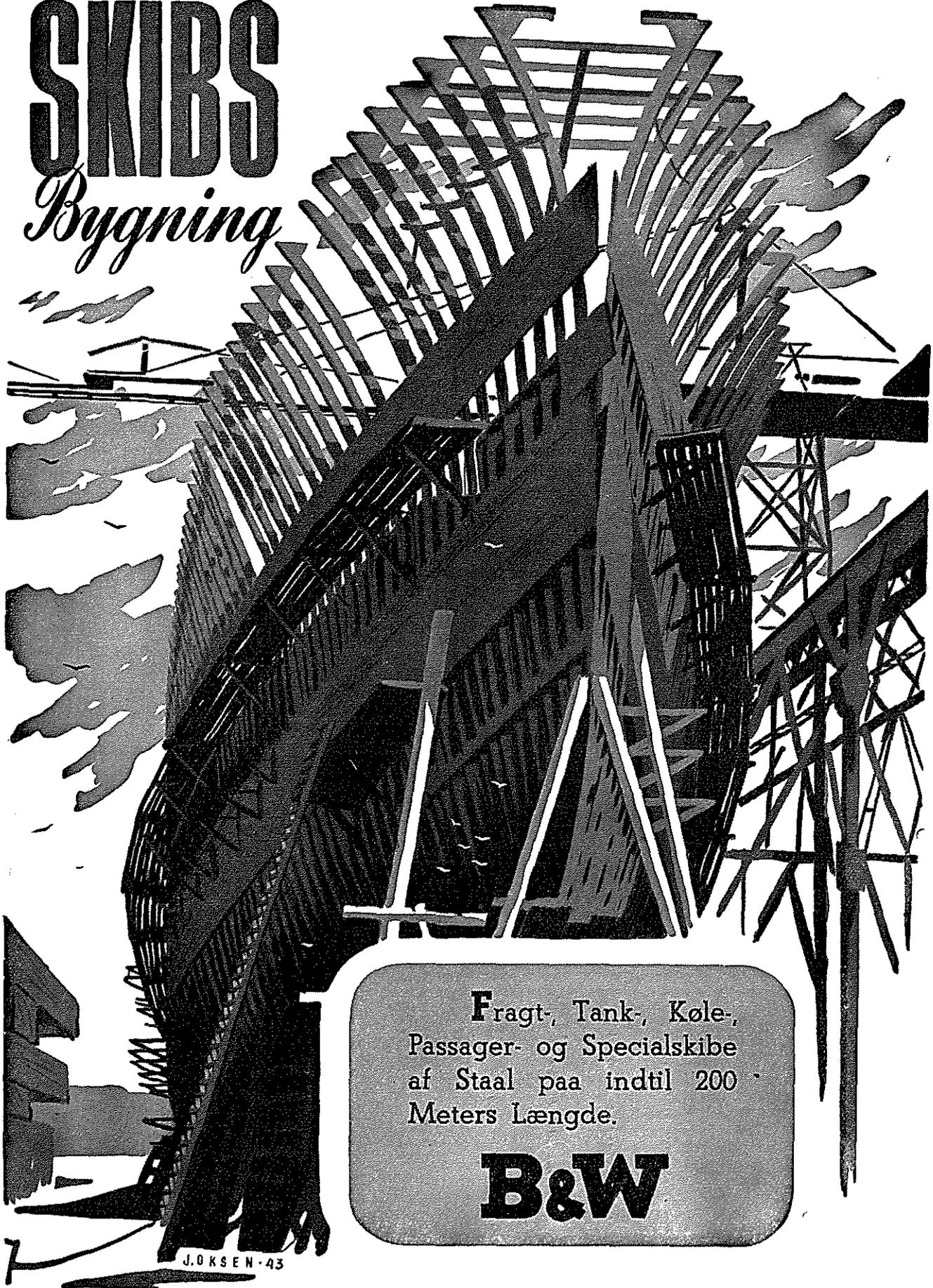
O. B. N. A.

Obygningen af „Bethel“ færdig om et halvt år

Arbejdet med ombygningen af sømandshjemmet i Nyhavn i København skrider godt frem, og Indenlandsk Sømandsmission har i den sidste tid fået endnu flere pengegaver til arbejdets fuldførelse. Bl. a. har I. C. Hempels legatfond ydet bidrag, og man har fra flere private modtaget gaver til specielle formål. Frk. Villum-Nielsen har således givet 2000 kroner, som skal anvendes til indkøb af sølvting til sømandskirkens alter.

To herrer har lovet at brodere et altertæppe, og nogle damer i Rønne broderer en alterdug. To gamle skibsførere i Marstal har eftersat og repareret et par ældre skibsmødder, hvoraf den ene skal ophænges i kirken. En skibsfører i Korsør har skænket en sejl-skibsmode i glasmontre, som vil blive opstillet i sømandshjemmet. Fra „The American Seamen's Friend Society“ i New York, der i 1852 stiftede sømandsmissionens arbejde i København, har man modtaget en gave på 100 dollars. Endnu mangler man penge til lysekroner, lampetter, løbere, dåbsfad m. m., og man håber på fortsat støtte fra missionens venner, så også disse ting kan være på plads, når ombygningen er tilendebragt om ca. et halvt år.

SKIBS *Bygning*



Fragt-, Tank-, Køle-,
Passager- og Specialskibe
af Staal paa indtil 200
Meters Længde.

B&W



Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør



Medlemmer pr. januar 1951

- Det Forenede Dampskibsselskab A/S
- A/S Det Østasiatiske Kompagni
- A. P. Møller
- J. Lauritzen
- D/S Norden
- D/S Dannebrog
- D/S Torm
- D/S Progress
- Det Danske Petroleum A/S
- D/S Orient
- A/S Det Dansk-Franske D/S
- D/S Myren
- D/S Vendila
- A/S Motortramp
- A/S D/S D. F. K.
- D/S Dania
- D/S Heimdal
- A/S Det Danske Kulkompagni
- D/S Jutlandia
- D/S Pacific
- D/S Baltic
- Rhederi M. Jepsen A/S
- D/S Orion
- D/S Hafnia A/S
- D/S paa Bornholm af 1866
- D/S Hetland
- Aabenraa Rederi A/S
- A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
- C. Clausen
- A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab
- D/S Als
- D/S Viking
- A. E. Sorensen
- A/S De Danske Sukkerfabrikker
- Olof Svendsen
- D/S Activ
- A/S Vestjysk D/S
- Hans Svenningsen
- D/S Phonix
- D/S af 1925
- A/S Det Forenede Bugserelskab
- Rederi-A/S Kosmos
- A/S Tankskibsrederiet
- D/S Draco
- Det Dansk-Norske D/S
- J. Asmussens Effit.
- D/S Samsø
- Danish American Gulf Oil Transport Company A/S
- Rederiet Arrenak I/S
- Trampsvise R/A
- Tuxen & Hagemann
- D/S Bea
- D/S Bothnia
- D/S Concordia, Svendborg
- D/S Nautic
- Partrederiet s. a. Runo
- D/S Solnæs
- Jens Toft A/S



Fredag den 6. redes fra Aktieselskabet & Wain's værft på fragtmotorskibet „Nicoline“ nybygning nr. 703, kontraheret af rederiet A. P. Møller, København.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse +100 A. 1. som åben shelterdækker med bak og poop samt huse midtskibs og agter, og der er i udstrakt grad anvendt svejsning ved skrogets konstruktion.

Hoveddata for M/S „Nicoline Mærsk“ er:

Længde mellem p. p.	135,6 m
Bredde	19,3 -
Sidehøjde til øverste dæk ...	12,6 -
Sidehøjde til andet dæk	9,6 -
Dybgang til sommerlastelinien	ca. 8,4 -
Tilsvarende dødvægt ...	ca. 9650 ts
Lastrummenes kapacitet ialt (m ³ bales)	18.085

Skibet er et enkeltkruet motorskib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn, „soft nose“ og krydserhæk. Maskineriet er anbragt midtskibs.

Ventilationen af lastrummene er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation.

Rigningen består af tre master

sværbom.

Udrustningen er på alle måder den mest moderne i henhold til rederiets krav og værftets praksis. De seksten 3 ts og fire 7 ts spil samt ankerspillet er alle elektriske og leveres fra De Forenede Maskinfabrikker, Nakskov. Den elektriske styremaskine leveres fra Thomas B. Thrige, Odense.

De fire 7,6 m redningsbåde betjenes af 4 sæt gravity-davider af Welin-Maclachlans fabrikat.

Last- og motorrum forsynes med dampbrandslukning, og yderligere leveres fra Ellehammers Laboratorium, København, et skumslukningsanlæg til brug i motorrum, kabys og til spuleledningen. Et røgdetektoranlæg leveres af ingeniørfirmaet E. Rasmussen, Oslo.

M/S „Nicoline Mærsk“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompas og ekkolod.

M/S „Nicoline Mærsk“ kan medføre tolv passagerer i to- og eetmandskamre i hus på øverste dæk.

Kamrene er smagfuldt udstyret med møbelovertræk og gardinstoffer i lyse farver. Møblerne er udført i

G. W. Frydenlund & Søn
 Indehaver: G. W. HARNISCH
 Nygaardsvvej 12 - Tlf. Ryvang 133

**LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS**

har eet-mandskamre. Møblerne er her udført i naturfarvet eg.

For officerer er der indrettet opholdssalon, klædt med poleret nød og med møbler udført i samme materiale. Ligeledes er der indrettet opholdssalon for mandskab, klædt i halv højde med behandlet elm med tilsvarende møbler.

Opvarmning af saloner og kamre sker ved dampopvarmning kombineret med elektriske ovne.

Hovedmotoren er en B. & W. direkte omstyrbar, enkeltvirkende, totakt, 10-cylindret krydshoveddieselmotor med trykforstøvning, cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm, i stand til at udvikle normalt 11.500 ihk svarende til 9200 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut.

Hjælpmotorerne omfatter tre 6-cylindrede, firetakt trunkmotorer med trykforstøvning hver direkte koblet til en dynamo på 200 kW ved 220 volt og 425 omdrejninger pr. minut. Dieselylindrene har diameter 245 mm, slaglængde 400 mm. Ydelse pr. motor 300 ehk.

Samtlige større pumper er vertikale pumper direkte koblet til elektromotorer ved elastiske koblinger. Der findes to skruepumper med en kapacitet hver på 340 m³/time for cirkulation af smøre- og køleolie, to centrifugalpumper med en kapacitet på 370 m³/time for salt kølevand og en pumpe af samme størrelse for fersk kølevand. For køling af hjælpmotorerne findes to pumper på 30 m³/time, deraf en for saltvand og en for ferskvand.

Smøreolien suges fra bundtanken under hovedmaskinen og trykkes gennem filtre og olieklølere til hovedmotoren, hvor den dels anvendes til køling af stempler og dels til smøring af lejer, hvorefter den løber retur til bundtanken. Ferskvandspumpen suger fra hovedmotoren og trykker gennem ferskvandskølerne tilbage til hovedmotoren. Systemet er lukket, og i casingen er anbragt en ekspansionstank. Saltvandspumperne suger fra søen, trykker gennem olieklølerne

poleret mahogni. Til hvert kammer er der indrettet separat bad og w.c.

I salonhus er endvidere indrettet rygesalon og damesalon. Rygesalonen er klædt med poleret mahogni, og møblerne er ligeledes udført i poleret mahogni. Alle stolene er betrukket med håndvævede stoffer og sofaerne med naturfarvet læder, lette blomstrede gardiner samler salonen i et hele. I frontskoddet er opstillet en kamin i gule klinker. Over kaminen hænger et billede af en af vore gamle fregatter, udført af marinemaleren Chr. Blache.

Rygesalonen står i forbindelse med damesalonen ved et lamelskod udført i poleret mahogni som de øvrige skodder. Damesalonens skodder er malet i en lys grøn tone, og udstyret er iøvrigt ligesom rygesalonens.

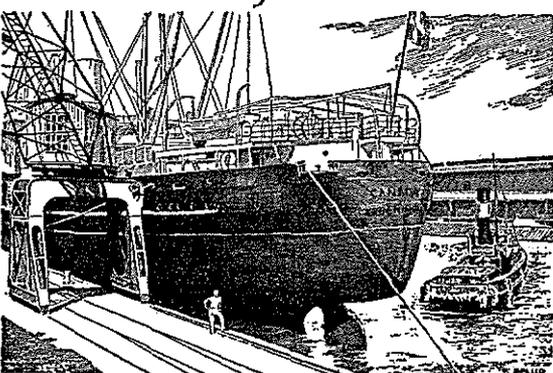
I huset på øverste dæk er spisesalonen beliggende, klædt med sycamore og med møbler i tonet birk, betrukket med håndvævede stoffer.

Såvel kaptajns som førstestemesters aptering har møbler af poleret mahogni og er indrettet med separat soverum samt bad og w.c.

I kaptajnshus er der indrettet kamre til dæksofficerer, medens maskinofficerers kamre er beliggende i huset omkring motorcasingen, hvor også tjenerpersonalets kamre findes. Officersapteringen har møbler i poleret elm, og tjenerpersonalet i behandlet mahogni. Indretningen af kamrene er holdt i praktiske, afstemte farver, og her som overalt i skibet er der taget sigte på at vise dansk tekstilindustri høje standard overfor udlandet.

Agter i poopen findes aptering for mandskab. Alle voksne

ELEGANTE UNIFORMSHUER



C.L. Seifert
Høf. Hof. Sultbrøker
ST REGNEGÅDE 12-16
TELEFON CENT. 297
✱

Sult- og Sølgaletter
Sult- og sølv broderede Skranse
Emallieslag, Emallieblomster og
Uniformsmapper i fineste Udfrøse

LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

til ferskvandskølerne og over bord. Ferskvands- og olie­kølerne er af samme type udført med stål­kappe og endedæksler af støbejern, metalrørplader og metalrør.

Af andre pumper findes en vertikal, selvansugende centrifugalpumpe på 150 m³/time som ballastpumpe, en to­cylinderet stempelpumpe på 2×20 m³/time som last- og sanitærpumper, samt en 50 m³/time pumpe for brændselolie.

Startluft for dieselmotorerne leveres af to elektrisk drevne totrins manøvre­luftkompressor­er i stand til at levere luft af 25 at. Hver kompressor har en kapacitet på 5 m³ ind­suget luft­mængde pr. minut, to 15 m³ startluftbeholdere.

I maskinrummet findes en varmekedel på 70 m² hede­flade, 7 at. tryk, indrettet for olie­fyring.

Farten på lastet prøvetur bliver 17¼ knob.

cylinderet totakts enkeltvirkende dieselmotor af Göta­verkens konstruktion og fabrikat. Cylinderdiameteren er 680 mm og slag­længden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler motoren 8000 i.h.k. Hjelpe­motorerne er også af Göta­verkens konstruktion og fabrikat.

Den kontraktlige fart er 14,5 kn på fuld last.

Prøvetur med M/T „ELISABETH MÆRSK“

bygget ved Odense Staalskibsværft A/S

Efter vellykket prøvetur i Sundet den 26. juni har Fællesrederiet A/S Dampskibet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S overtaget ovennævnte tank­skib­nybygning fra Odense Staalskibsværft A/S (værftets byggenr. 115).

Nybygningen har en lasteevne af ca. 16.930 tons på et dybgående af ca. 9 m. Dimensionerne er:

Længde o. a.	160,6 m
Længde mellem p. p.	151,2 -
Bredde	20,8 -
Dybde til hoveddæk	11,4 -

Skibet har 21 tanke, 7 centertanke og 2×7 side­tanke samt et lastpumperum midtskibs og et mindre pumperum forude. Det er udstyret med rigelige og kraftige pumper i stand til at losse ca. 1000 tons pr. time og er forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

Skibet har smuk og rummelig aptering for kaptajn, officerer og mandskab med eenmands­kamre for alle voksne og er forsynet med de bedste og nyeste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom gyro kompas, radar, ekkolod, selvstyrer etc.

Hovedmaskineriet er en 6-cyl. krydshoved dieselmotor af Burmeister & Wain's type 1/674-VTF-160, udviklende ca. 6900 ihk svarende til ca. 5530 ehk ved 115 omdr./min., der giver skibet en fart af ca. 14,5 knob lastet. Skibet har iøvrigt damp­hjelpe­maskineri.

„Elisabeth Mærsk“s fører er kaptajn H. N. Møller, og K. Bjerre er maskin­chef.

På prøveturen var rederiet repræsenteret ved ingeniør A. Sørensen, inspektør V. Møller m. fl. Fra værftets side deltog direktør E. Ringsted, driftsingeniør Binne­balle og maskin­chef J. Mærsk-Møller.

Tankskib søsat fra Göta­verken



På billedet tilvenstre ses „Bellona“ efter søsætningen. Tilhøjre skibets gallionsfigur.

Ved Göta­verken er søsat et 17.200 ts d.w. tank­motors­kib, som er bestilt af A. C. Andersen Shipping Co. A/S, Oslo.

Dåben forrettedes af fru Kate Eyde, som gav ny­bygningen navnet „Bellona“ efter sejskibet Bellona af Arendal, bygget i 1849.

En yderligere fremhævn­ing af tilknytningen til den gamle „Bellona“ har nybygningen fået i den gallions­figur, som pryder for­stævnen. Gallions­figuren, som forestiller en kvinde, er udført af den norske billed­hugger Ørnulf Bast og er støbt i bronze.

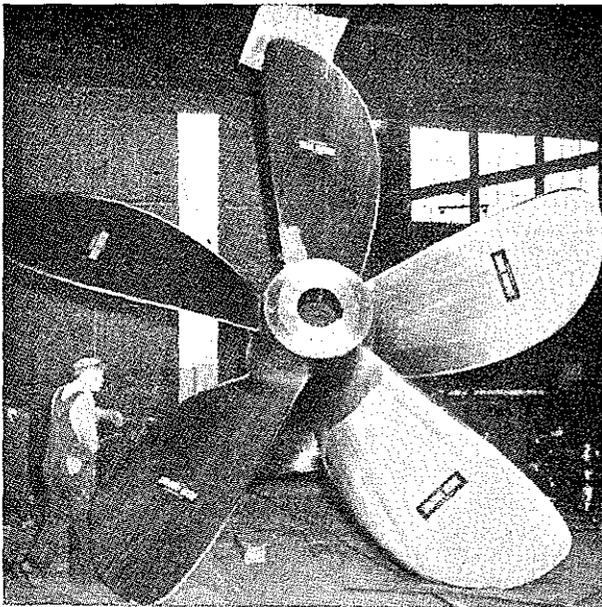
Skibet bygges til Det norske Veritas' højeste klasse og har følgende hoved­dimensioner:

Længde overalt	164,8 m
Største bredde på spant	20,1 -
Dybde	11,9 -
Middeldyb­gang på sommerfribord	9,8 -
Hovedmotoren, som nu bliver installeret, er en ni-	

Skibsskruer med fem blade

Skibsskruer med tre eller fire blade har længe været det almindelige for handelsskibe, og skruer med fem blade er noget usædvanligt. Med den stadige for­øgelse af fart og hestekraft vil det imidlertid være en fordel at bruge skruer med fem blade, fordi de arbejder mere jævnt og formindsker rystelserne, hvilket vil medføre, at de bliver mere almindelige.

De afbildede skruer er 5,5 m (18 ft) i diameter og anbragt i to søsterskibe, hvor de erstatter to fire­bladede skruer med samme diameter, konstruerede af den samme konstruktør. Skibene er turbineskibe. De



Fembladet skibsskrue konstrueret af S. E. Slocum.

fembladede skrue blev anbragt for at afhjælpe en kedelig rumlen i reduktionsgearret, hvilket lykkedes fuldstændigt ved udskiftningen. Et interessant træk ved denne omskiftning til fembladet skrue er, at skibets fart blev forøget. Da både den firbladede og den fembladede skrue var konstrueret af den samme specialist i skibsfremdrivning Stephen E. Slocum, kan en sammenligning af farten vise virkningen af antallet af blade.

Tabellen viser farten af et af skibene i en periode på seks måneder. Man vil se, at farten blev forøget for skibet både i lastet og ballastet tilstand og ligeledes brændselsforbruget, men at fartforøgelsen mere end opvejer merforbruget af brændsel. Den fembladede skrue har med andre ord forbedret skibets ydelse.

Gennemsnitsydelse i seks måneder.

Fart i knob	Skrueens omdrejninger	Brændselsforbrug Barrels pr. etmål
Fuldt lastet tilstand		
4-bladet	14,03	91
5-bladet	14,42	91,45
Ballastet tilstand		
4-bladet	14,32	90,9
5-bladet	14,75	92,1

Det synes at være den almindelige opfattelse, at en fembladet skrue nødvendigvis må have en mindre virkningsgrad end en firebladet. Herved tager man ikke i betragtning, at den fembladede skrue ikke er konstrueret ved blot at føje endnu et blad til, men at bladene er omkonstruerede, så de fire- og fembladede skrue kun kan sammenlignes på grundlag af deres ydelser, som i det foreliggende tilfælde viser en betydelig fordel ved den fembladede skrue. Der er ikke udført tankforsøg med den fembladede skrue, så den relative virkningsgrad af skrueerne i åbent vand er ukendt. En skrue, der arbejder agten for et skibsskrog, er imidlertid en anden sag, og i dette tilfælde har den fembladede skrue, som vist, overført kraften bedre, og det er det vigtigste for rederen.

En af de vigtigste ejendommeligheder ved den fembladede skrue er dens evne til at formindske vibrationer, som er to slags, skrogvibrationer og akselvibrationer. Begge opstår af samme årsag. I et enkeltskrueskib vil bladene, når de passerer agterstævnen, blive dækket af denne, hvilket bevirker et fald både i vridningsmomentet og i trykket. Derfor er skrueens vridningsmoment ikke konstant, hvilket bevirker det samme i akslen. Skruetrykket er ligeledes variabelt og frembringer en tilsvarende variation i trykket på skibsskroget. Skruen virker som en pumpe, og dens variation i trykket forårsager en pulsation i vandstrømmen, som har tendens til at frembringe vibrationer i skibsskroget eller i dele af det, som har en naturlig periode, der synkroniserer med pulsationerne.

Enhver skrue, lige meget af en hvilken som helst konstruktion, er underkastet denne vibration i vridningsmomentet og tryk på grund af bladenes passage af agterstævnen. Turbinekonstruktørerne tager en vis procent variation i vridningsmomentet i betragtning ved konstruktionen af turbinen, men til tider ikke nok. I dette tilfælde var der en kedelig rumlen i reduktionsgearret. Det kan skyldes en dårlig afbalancering af turbinen, da denne rumlen forsvandt ved at sætte mere damp til lavtryksturbinen, men denne damp var spildt. Installationen af den fembladede skrue reducerede variationerne i vridningsmomentet og fjernede ulempen fuldstændig. Som vist forbedrede den også skibets ydelse, skønt det ikke var hovedformålet.

Grunden til den fembladede skrues evne til at formindske vibrationerne er meget simpel. I en firebladet skrue sidder bladene lige overfor hinanden, så to passerer agterstævnen på samme tid, hvilket vil sige, at 50 pct. af skruen dækkes af agterstævnen to gange under hver omdrejning. For en fembladet skrue er kun et blad ad gangen dækket af agterstævnen eller 20 pct. Følgelig bliver variationerne i vridningsmomentet og trykket reduceret stærkt og ligger i almindelighed under det hørlige niveau.

Ændringen i antallet af blade har også en vigtig virkning på synkroniseringen. Variationen i vridningsmomentet og trykket sker ved en firebladet skrue to gange under hver omdrejning, medens det ved en fembladet skrue sker fem gange under hver omdrejning, men i en meget mindre grad. Ved en given skrehastighed, f. eks. 100 omdrejninger pr. minut, vil frekvensen være 200 svingninger pr. minut, medens den for en fembladet er 500. I tilfælde af vibrationer i skroget ligger de kedeligste frekvenser sædvanligvis lavt, så der er mindre udsigt til, at den fembladede skrue ligger indenfor disse frekvenser.

I handelsskibe med fulde former er det ofte nødvendigt af hensyn til skrueens virkningsgrad at have et stort bladareal, hvorfor man må bruge så brede blade, at de i høj grad nedsætter virkningsgraden. Ved at bruge fem blade kan de konstrueres mere velformede. Billedet viser, at bladene har sådanne proportioner, at de giver en god virkningsgrad, og at der er tilstrækkeligt spillerum mellem dem, så man undgår alt for stor interferens, hvilket ofte er tilfældet med firebladede skrue med brede blade.

Når et skib ombygges, sker det ofte, at der installeres en kraftigere maskine, men at det er umuligt at forøge skrueens diameter, fordi skruerhullet ikke til-

Iader det. I det tilfælde kan en fembladet skrue erstatte den manglende diameter og afværge for stort slip. Det er dog kun et middel til at overvinde en praktisk vanskelighed. Under normale forhold har den fembladede skrue store muligheder som middel mod for store vibrationer i skroget og skrueakslen, medens den samtidig giver en ikke ringe forøgelse af fremdrivningens virkningsgrad.

Ekspllosion af en dieselolietank

Benzindampe er, når de blandes med den rigtige mængde luft, stærkt eksplosive, en kendsgerning, som er kendt af alle, der har med benzin at gøre. I nogle kredse synes der imidlertid at herske den mening, at dampe fra dieselolie ikke er farlige. Det er en stor fejltagelse, som medførte døden for en arbejder, der forsøgte at svejse en tom dieselolietank.

Med hensyn til eksplosionsfare så er dampe fra dieselolie omtrent lige så farlige som benzindampe. Grunden til, at dieselolie ikke er så farlig som benzin, er, at den ikke er så flygtig. Den fordamper ikke så hurtigt, og ved en given temperatur vil derfor benzin udvikle en større mængde dampe end dieselolie. Hvis imidlertid dieselolie på grund af temperaturen eller af andre årsager har afgivet dampe, er de lige så farlige som benzindampe og skal kun blandes med luft i det rigtige forhold for at være meget eksplosionsfarlige.

Det ovenfor nævnte ulykkestilfælde hændte i et mindre skib, der havde fået en læk i dieselolietanken. En svejser blev sendt ned for at reparere den. Som forberedelse hertil var tanken tømt, men der var ikke gjort noget forsøg på at tømme den for gas. En mand af mandskabet var nær nok til at kunne samtale med svejseren, medens han forberedte sig til svejsningen. Kort efter, arbejdet var begyndt, skete der en eksplosion, som kastede manden på dækket omkuld, uden han led nogen større skade, og kastede svejseren mod en støtte, så han fik brud på hjerneskalen. Der opstod en ildebrand, og på grund af varme, gas og røg var det umuligt at komme ind i rummet, før brandvæsenet ankom efter 10 à 15 minutters forløb, hvorefter brandmændene med gasmasker på fik svejseren trukket ud af rummet, så han skyndsomst kunne bringes på hospitalet, hvor han døde.

Læren af denne ulykke er klar — ingen tank, der

har indeholdt brændolie, selv kedelolie C, må svejses, før den er fri for gas. Ved en tidligere lejlighed havde en lignende ulykke forårsaget tabet af en stor floddamper. Her prøvede en maskinmester at svejse en løs nagle i en tank, der var halvfuld af kedelolie C. En eksplosion skete med påfølgende brand, som ødelagde skibet, hvorved 19 mennesker omkom.

Moralen er: Kulbrintedampe er meget eksplosionsfarlige, lige meget fra hvilken slags olie, de stammer.



Den nye kontorbygning.

Götaverkens nye kontor

Götaverkens nye kontorbygning er nu færdig, og indflytningen har fundet sted. De gamle kontorlokaler, som var sammenbygget med maskinværkstederne, havde længe været utilstrækkelige, hvilket særlig i de senere år havde medført store ulemper. De lokaler, som nu er blevet ledige, skal ombygges til spiselokaler for arbejderne, hvortil deres centrale beliggenhed på værftet gør dem særlig egnede.

Bygningen har syv etager, en længde på 92 m og en bredde på 15 m, og den er placeret i værftets nordlige del.

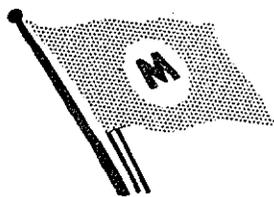
De nederste etager er optaget af de merkantile afdelinger, medens tegnestuerne ligger i de øverste. Forbindelsen mellem etagerne sker ad to trapper og tre 10-personers elevatorer.

I alle husets etager er der en midterkorridor, fra hvilken man kommer ind i de forskellige afdelinger. Alle væggene i bygningen er udført i flyttelige sektioner efter et nyt system, der er udarbejdet på Göta-verken.

Tilførslen af frisk luft sker ved hjælp af ventilatorer, der kan yde 36.000 m³ luft i timen, hvilket betyder, at luften fornyes tre gange i timen. Om vinteren forvarmes luften og fugtes, før den indblæses i lokalerne. Luften kommer ind i kontorerne gennem perforerede plader i loftet, som også er lydabsorbierende.

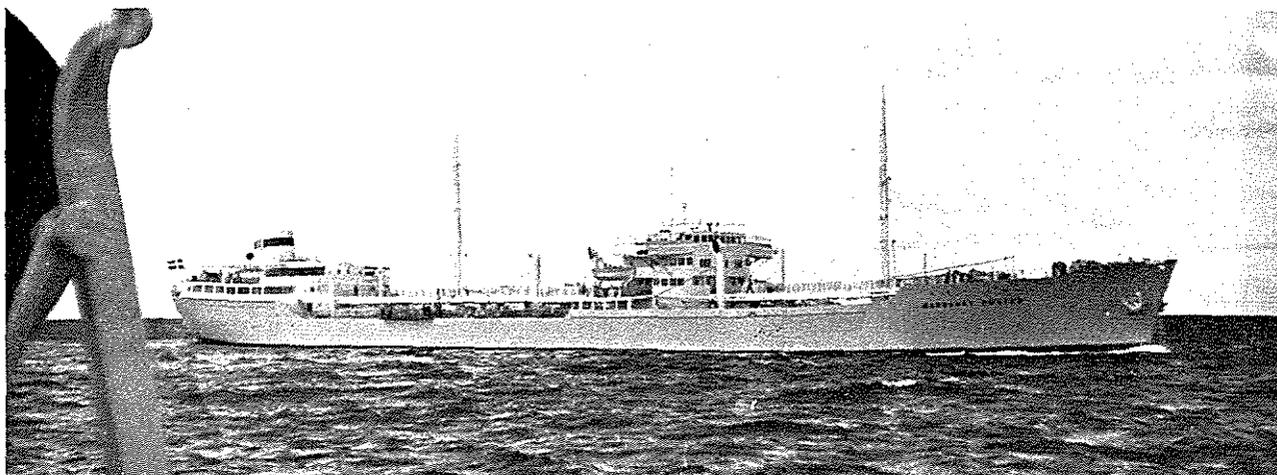
Almindelige elektriske lamper forekommer næsten ikke, idet man er gået over til lysstofrør.

Blandt andre installationer kan nævnes, at man har centraluranlæg, personsøgeranlæg, tyvealarm og automatisk brandalarm.



MOORE & McCORMACK A/s

Fragt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708
Rigstelefon 356 Telegr.-Adr.: MOOREMACK



M/S „Margaret Onstad“ på prøveturen.

M/s Margaret Onstad

I de sidste 3—4 år er der ved værfterne bygget stadig større og større tankskibe. Størrelsesgrænsen, der for et par år siden lå ved 18.000 ts d.w., er stadig forøget, og den foreløbige rekord ligger nu over 30.000 ts. De svenske værfter har allerede nået at levere nogle tankskibe på ca. 23.000—24.000 ts og har endda i ordre „supertankers“, som englænderne kalder skibe af denne størrelse. Bl. a. har Götaverken kontrakt på tre tankskibe på ca. 29.000 ts d.w.

M/S „Margaret Onstad“ blev den 7. juli afleveret fra Götaverken til Skibs A/S Alse, Oslo. Det laster 23.360 ts d.w. og hører således til de store tankskibes gruppe. Skibet blev sat i vandet otte uger før afleveringen, og udrustningen er gået rask fra hånden.

Bygget til Lloyd's Registers højeste klasse har nybygningen følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	180,9 m
Største bredde på spant	22,7 -
Dybde	12,9 -
Middeldybgang på sommerfribord	9,8 -

Ved udformningen af dækshusene har man fulgt strømlineprincippet for i så høj grad som muligt at formindske luftmodstanden. Styrehuset øverst på det midtskibs hus er af letmetal.

Olielasten føres i 10 midtskibs- og 12 vingetanke, som ialt rummer 30.000 m³. Skibet er forsynet med to

pumperum, og pumpekapaciteten er 1200 ts i timen.

Apteringen for besætningen er i topklassen. Det kan således nævnes, at der er luftkonditionering overalt, så der er mulighed for at nedkøle luften i tropiske farvande. En anden detalje, som fortjener at nævnes, er, at skibet er forsynet med lægeudrustning i et særligt kammer. Skibet har desuden badstue og maskinvaskeri.

Skibets hovedmotor er af Götaverkens konstruktion og fremstilling, og den er en af de største motorer, det endnu har bygget. Det er en totakts enkeltvirkende dieselmotor med 9 cylindre. Cylinderdiametere er 760 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger udvikler motoren 10.000 i.h.k.

Den kontraktlige fart er 14,75 kn på fuld last.

Danmarks skibsliste 1951

Den af Ministeriet for handel, industri og søfart udgivne Danmarks skibsliste 1951 er udkommet og kan købes på søkortarkivet, pris kr. 12.50.

Det er 55. udgave af „Flagbogen“, og selv om man synes, den ligner sine forgængere, bliver man dog straks opmærksom på, at formatet er ændret, således at det nu er noget mindre — standard AS 5 — hvilket straks må regnes som en stor fordel. Det er imidlertid ikke den eneste ændring — og forbedring. Hele indholdet er omordnet.

I er en fortegnelse over kendingssignaler, radiokaldesignaler for danske skibe, herunder skibe tilhørende søværnet og skibe hjemmehørende på Færøerne.

II er register over de søværnet tilhørende skibe, dog ikke skibe tilhørende civile institutioner under forsvarsministeriet som f.eks. fyr- og vagervæsenet og lodsvæsenet, der er opført under afdeling III.

III er register over danske skibe med undtagelse af søværnets skibe og skibe hjemmehørende på Færøerne.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Køks, Cinders

ørne. Fordelen ved, at alle danske civile skibe står i samme afdeling, er så stor, at der ingen diskussion kan være om det. I stedet for at komme ud for at søge forgæves i to-tre afdelinger, kan man nu straks finde det skib, man søger.

De færøske skibe er i tillæg a samlet på samme måde som de danske i afdeling III.

Af statistiken fremgår, at den danske handelsflåde pr. 31. december 1950 bestod af 2357 skibe med ialt

1.385.828 b.r.t., heri medregnet civile regeringsskibe og handelsskibe hjemmehørende på Færøerne.

Foruden omordning af stoffet er også det typografiske udstyr blevet ændret til det bedre, idet trykket nu står mere klart og letlæseligt.

De forskellige ændringer er afgjorte forbedringer, så den sidste udgave på en fordelagtig måde skiller sig fra sine forgængere.

Nybygning til $\frac{1}{3}$ Det Danske Kulkompagni

Ved Helsingør Skibsværft søsattes den 27. juni en ny kuldampner til A/S Det Danske Kulkompagni. Ved søsætningen døbte fru højesteretssagfører Kjeld Rørdam det nye skib med navnet „Th. Adler Svanholm“.

Skibets hoveddimensioner er:

Længde mellem p. p.	91,135 m
Bredde	13,565 -
Sidehøjde til hoveddæk	6,550 -
Sidehøjde til løftet agterdæk	8,940 -
Dybgang	5,940 -
Dødvægt	ca. 3800 ts
Fart lastet	ca. 12 knob

Skibet har løftet agterdæk og maskinen anbragt agter og er indrettet som selvtrimmer med store luger, således at kullene kan styrtes direkte i lasterne uden at skulle læmpes. De 4 luger er anbragt på trunke, og lugedækslerne er udført som ställugedæksler, hængslet i to dele. Åbningen af lugerne sker ved hjælp af wiretræk, der over lederuller er ført til lossespillene, og lugedækslerne staves under lastning og losning i oprejst stilling for enden af lugen.

Lastning og losning foregår ved hjælp af fire 3

ts bomme anbragt på 2 master uden vant. Bommene er betjent af dampspil, der for at give det bedst mulige overblik over lastrummet er anbragt på 2 m høje spilhuse.

Apteringen for mandskabet er anbragt agter, og hele besætningen vil få enkeltmandskamre. Apteringen for officerer er anbragt dels i dækshus agter og dels i opbygning midtskibs. Der findes store rummelige messer for såvel officerer som for dæks- og maskinbesætning.

S/S „Th. Adler Svanholm“ vil få et meget moderne fremdrivningsmaskineri.

Hovedmaskinen er en Helsingør 3-cylindret turbo-compound maskine med spildedampturbine, der ialt udvikler 1800 ihk ved 115 omdr./min.

Kedelanlægget består af to 3-kanals cyl. skibskedler med en total hedeblade af begge kedler på ca. 362 m² — Kedlernes indiv. diameter er 4190 mm og total længde 3430 mm.

S/S „Th. Adler Svanholm“ bliver en særdeles værdifuld forøgelse af Det Danske Kulkompagnis flåde, idet det er en båd, hvor lastning og losning kan foregå på hurtigste måde.

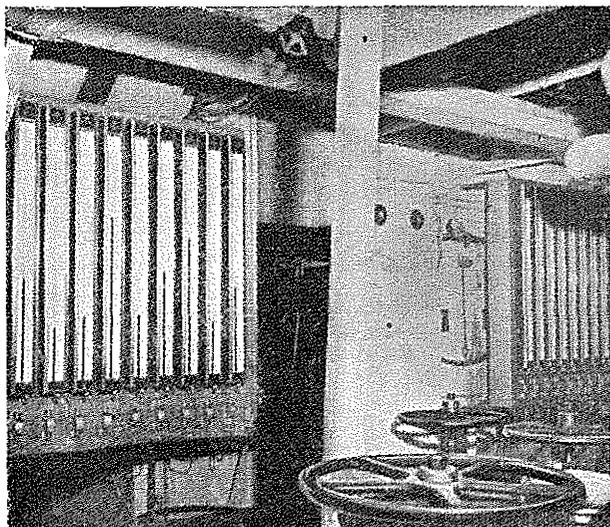


Fig. 1. Denne installation på 18 hydrostatiske „King-Gages“ muliggør nøjagtig fyldning og tømming af ballasttankene for trimning af skibet.

Ballasttankpejling i maskinrummet

Trimning af ertsskibene, der tilhører Pittsburgh Steamship Company, bliver gjort hurtigere og lettere ved hjælp af King-Gage-installationen, som er vist på fig. 1. Installationen er anbragt i maskinrummet på damperen „Leon Fraser“ i nærheden af de ventiler, som regulerer fyldningen og tømmingen af ballasttankene og direkte viser vandstanden i hver af de atten ballast-tanke. De er fremstillet af King Engineering Corporation, Ann Arbor, Mich., U. S. A.

Dette målesystem erstatter fuldstændig den tidligere metode med at tage pejlinger i hver ballasttank med pejlstok fra pejlør i dækket. Med den gamle metode var der forbundet en stadig løben frem og tilbage. Ukorrekte aflæsninger var almindeligt, særlig i dårligt vejr og søgang, og når dækket var overiset, var pejling et farligt job.

Med King-Gage-systemet vises vandstanden i hver

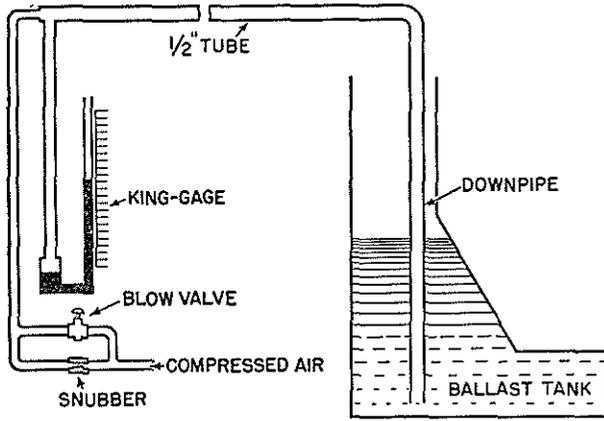


Fig. 2. Skematisk diagram af installationen.

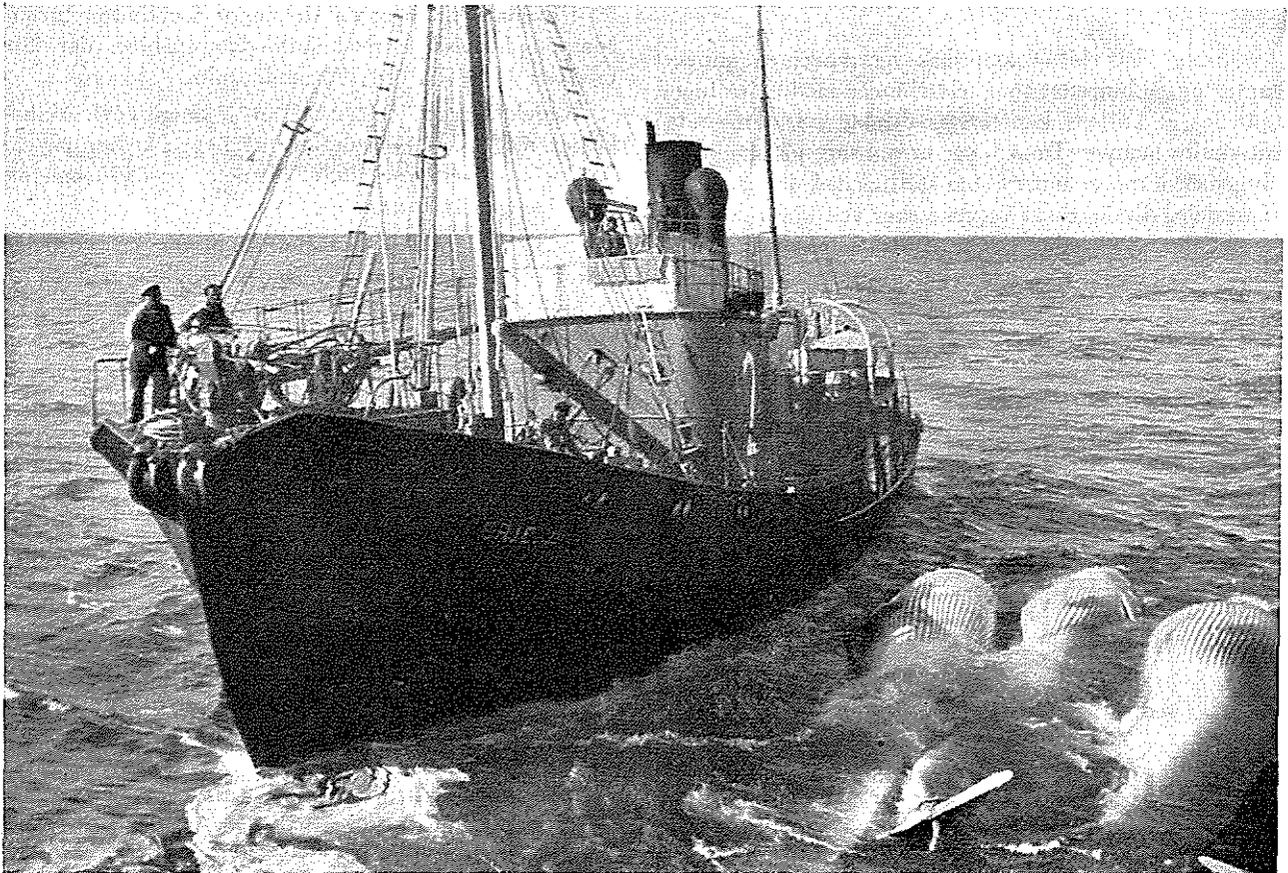
tank med en nøjagtighed på 1 cm eller mindre i maskinrummet, og tankene kan fyldes eller tømmes nøjagtigt, som det ønskes, for at trimme skibet efter forholdene. Efter rapport fra maskinmestrene har systemet i høj grad forøget nøjagtigheden af pejlingerne og fjernet risikoen, der var ved den gamle metode, samt frigjort folk til andet arbejde. Aflæsningernes nøjagtighed tillader desuden at laste nærmere til den tilladte grænse.

Det fuldstændige system består for hver tank af et rør, der går fra toppen ned til 5 cm fra bunden (se fig. 2). Et $\frac{1}{2}$ " rør går fra dette hen til målepanelet og er forbundet til en trykluftkilde, som holder røret i tanken fri for vand. En reguleringshane sørger herfor ved en langsom, men stadig luftstrøm. Når røret er fyldt med luft, er trykket i det nøjagtigt lige så stort, som trykket af vandsøjlen over rørets munding. Ethvert overskud af luft bobler ud af røret, så trykket er kun afhængigt af vandstanden i tanken.

Trykket overføres gennem det $\frac{1}{2}$ " rør til „King Gage“, hvor det får viservædsken til at stå i en højde, der svarer til vandstanden i tanken. Skalaen er indrettet til at vise vandstanden direkte i det anvendte mål, og da trykluft og målevæskens er de eneste „bevægelige dele“, er aflæsningerne absolut pålidelige.

En trykknop-gennemblæsningsventil er anbragt under hvert målerør, så man før aflæsningen ved et luftstød kan sikre sig at røret er tomt. Det sikrer, at man får den nøjagtige vandstand lige meget, hvor hurtigt tanken fyldes.

Systemet kan bruges, om tanken er åben eller lukket, til at måle stand, vægt eller volumen af praktisk taget enhver vædske, og målepanelet kan anbringes i den ønskede højde og afstand fra tanken.



Hvalfangerbåden „Terje 2“, som opererer i antarktiske farvande sammen med flere andre engelske fartojer af samme slags og hvalkogeriet „Balaena“, der regnes for at være et af verdens mest moderne kogerier. „Terje 2“ kommer her tilbage til moderskibet med tre hvaler, som er blevet oppumpede for bedre at kunne holde sig flydende.

De kan få dem overalt

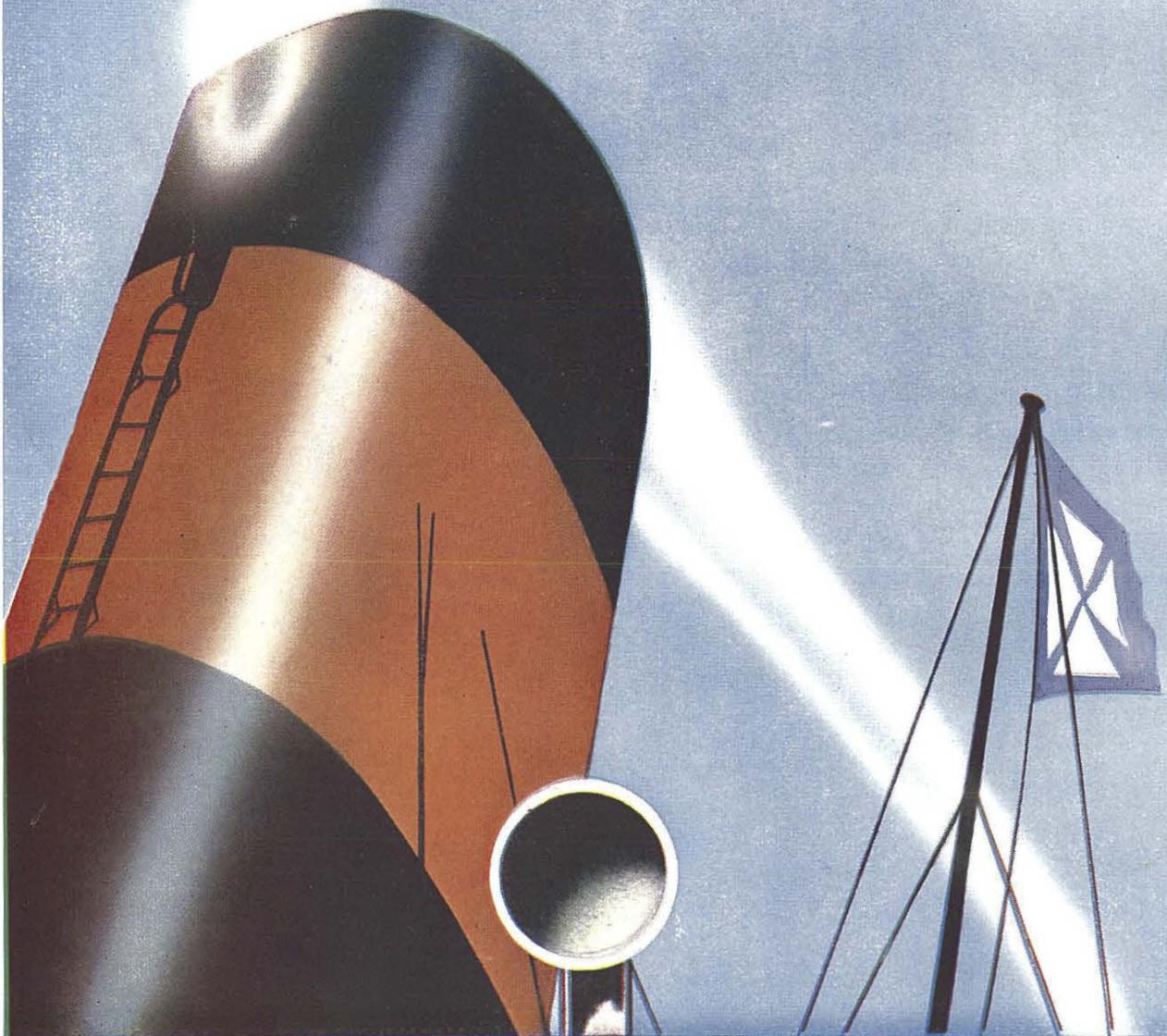
PÅ HAVET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB





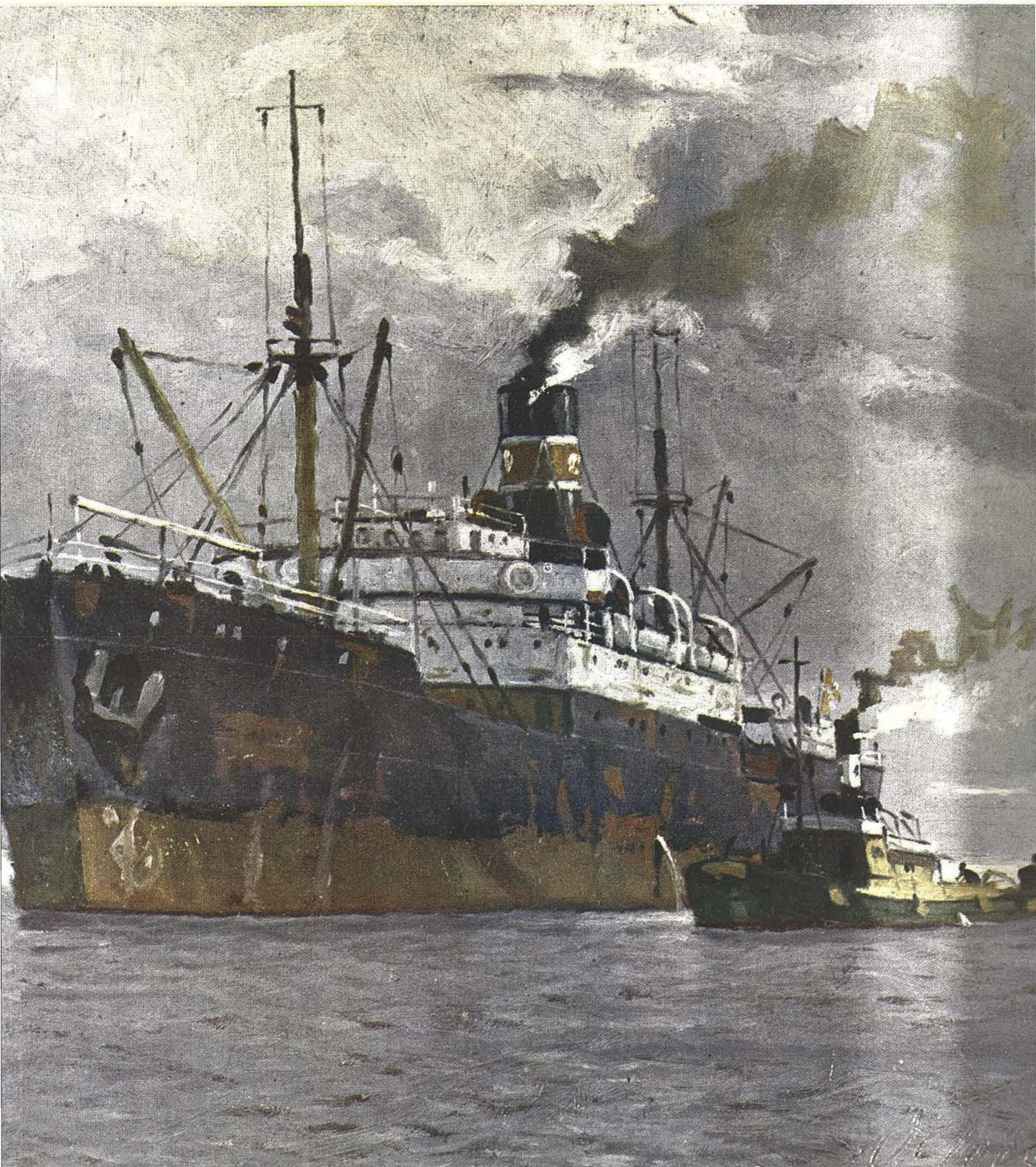
VIKINGEN

1,50
ember

Damper klar til at lette

Maleri af V. QVISTORFF

1951 - nr. 9
28. årgang



BANGKOK BOMBAY BUENOS AIRES CALCUTTA CANTON CAPE TOWN CEBU DAIREN DAVAO DURBAN HARBIN

SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABAGO TELUK ANSON TIENTSIN TOKYO TSINGTAO VANCOUVER B. C.

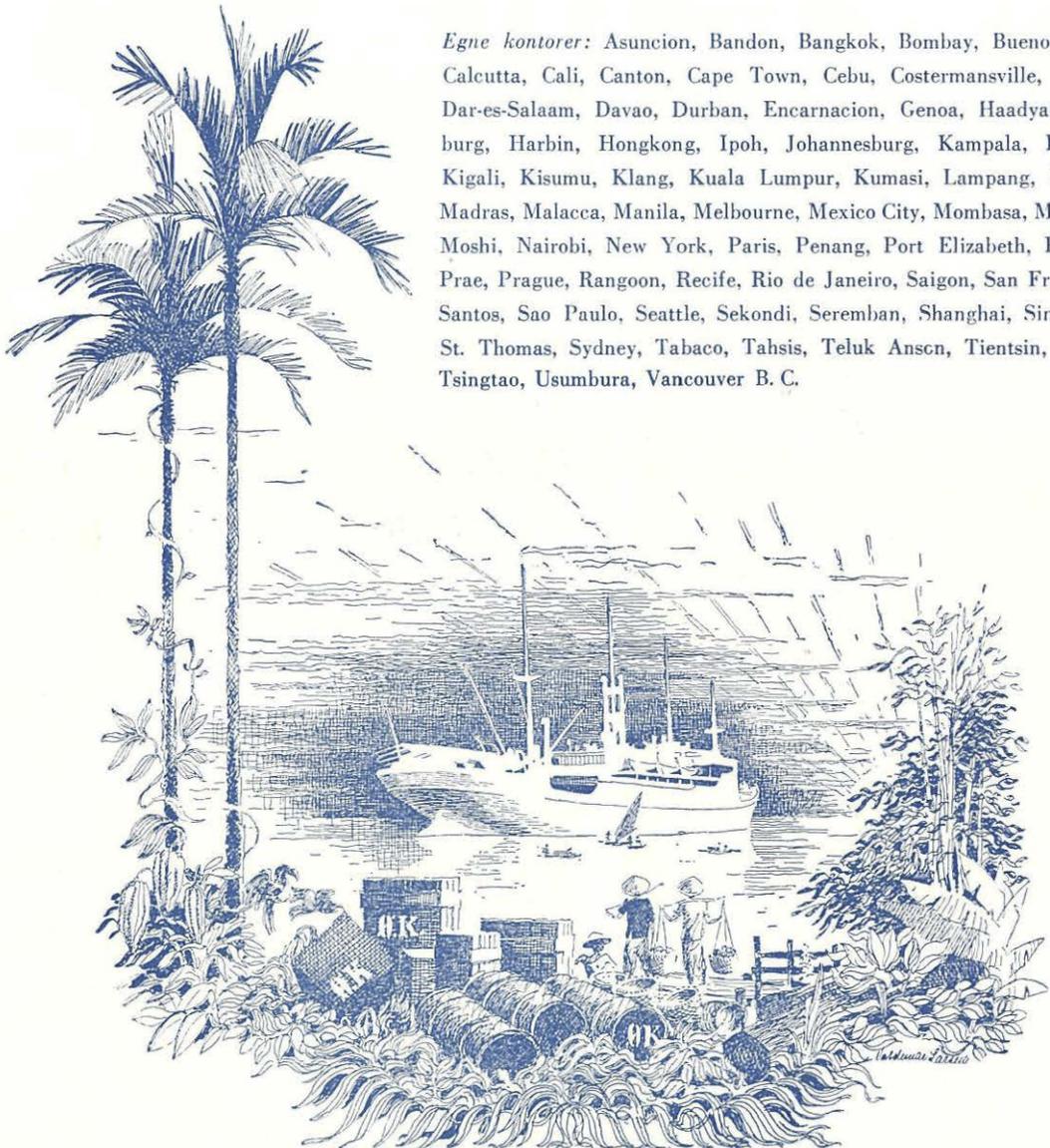
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, Sydamerika & Kanada.

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Burma, Malaya, Thailand (Siam), Indo-Kina, Philippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zeeland, New York, Vestindien, Centralamerika og Nordamerikas Pacifikkyst samt fra Amerika til det fjerne Østen.



Egne kontorer: Asuncion, Bandon, Bangkok, Bombay, Buenos Aires, Calcutta, Cali, Canton, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dairen, Dar-es-Salaam, Davao, Durban, Encarnacion, Genoa, Haadyai, Hamburg, Harbin, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lampang, London, Madras, Malacca, Manila, Melbourne, Mexico City, Mombasa, Montreal, Moshi, Nairobi, New York, Paris, Penang, Port Elizabeth, Posadas, Prae, Prague, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Seattle, Sekondi, Seremban, Shanghai, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tabaco, Tahsis, Teluk Anscn, Tientsin, Tokyo, Tsingtao, Usumbura, Vancouver B. C.

SAO PAULO SAIGON RECIFE PORT ELIZABETH : EGNE KONTORER : RANGOON PENANG MEXICO CITY MELBOURNE

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i forståelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

100-året for det første søkabels udlægning

Af Otto Ludwig

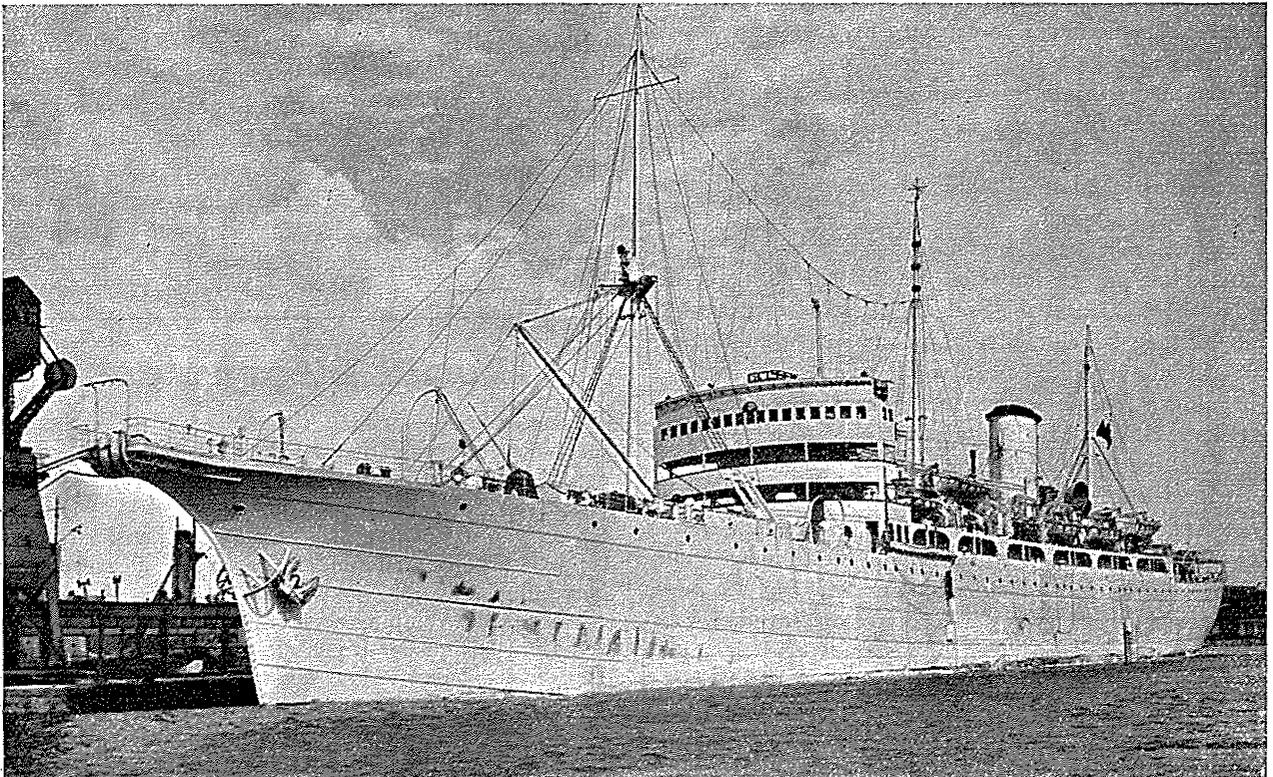
DET er i år hundrede år siden, at det første søkabel blev udlagt, hvorved der etableredes telegrafisk forbindelse mellem Frankrig og England. Udlægningen fandt sted i 1851 mellem Calais og Dover, efter at flere forgæves forsøg var foretaget. En amerikansk rigmand ved navn Cyrus Field tog nogle få år senere den opgave op at udlægge et telegrafkabel mellem New Foundland og Irland. Arbejdet var meget vanskeligt, og man rantes af flere uheld, hvorunder man bl. a. mistede ca. 700 meter kabel. Endelig blev der den 5. august 1858 etableret forbindelse mellem den gamle og den nye verden, men forbindelsen var kun i gang et par uger.

I 1865 vovede man et nyt forsøg. Man brugte denne gang et bedre kabel, men alligevel gik udlægningen ikke for sig uden dramatiske episoder. Flere

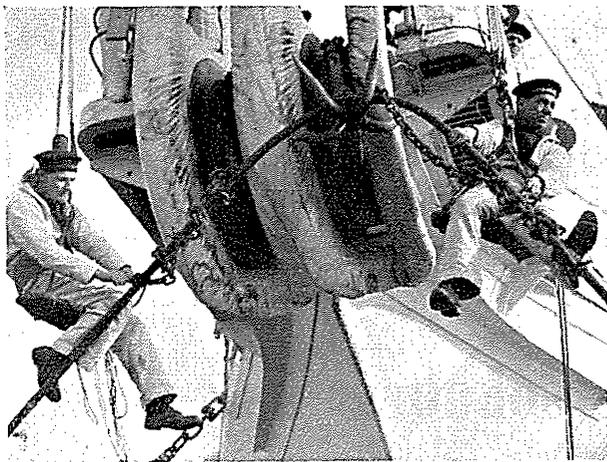
gange blev kablet ødelagt, og man havde mistanke om, at uheldene skyldtes sabotage fra kabelskibets besætning. Men den 27. juli 1866 var forbindelsen endelig etableret, og siden den tid har kabelskibene spundet deres tykke netspind over praktisk taget alle have og har dermed været med til at gøre verden mindre. Det første søkabel fra Danmark til udlandet (fra Sønderjylland til England over Helgoland) blev udlagt i 1859.

Udlægningen af et søkabel kræver en forudgående meget omhyggelig undersøgelse af forholdene på havbunden, hvor kablet skal rulles ud. Derfor har kabeludlægningerne ofte givet anledning til mange videnskabelige opdagelser og gav faktisk stødet til påbegyndelsen af rationelle dybhavsundersøgelser.

Kabelskibe er almindeligvis ikke ret store. Gennem-



Verdens største kabelskib, „Monarch“.



Et søkabel til eftersyn i „Monarch“'s stævn.

snitsstørrelsen for sådanne fartøjer ligger på omkring 1500 tons, og det danske kabelskib „Edouard Suenson“ er med sine 1552 gross tons et typisk eksempel på et gennemsnits-kabelskib. Verdens største kabelskib var før krigen det britiske „Dominion“. Nu indehaves rekorden af det engelske S/S „Monarch“, der har den forholdsvis beskedne størrelse af 8050 gross tons.

„Monarch“, der er bygget af Swan Hunter & Wig-ham Richardson, var i foråret 1946 ude på et prøve-togt, hvor det i hårdt vejr udlagde og optog kabel på ca. 3000 meters dybde uden et eneste uheld. Skibet er det tredje engelske kabelfartøj med navnet „Monarch“. Det første af skibene gik ned som følge af en mine-sprængning under den første verdenskrig, og dets efterfølger, en lille damper på kun 1150 tons, som i mellemkrigsårene udførte et meget stort arbejde, led samme skæbne under verdenskrig nr. 2.

Som alle kabelskibe har det nye „Monarch“ stor lighed med en rigmands-yacht på grund af sin clipper-agtige stævn. Skibet har en længde af 145 meter og en bredde af 17 meter. Det er oliefyret og kan opnå en største hastighed af 14,5 knob. Besætningen er til tider på op til 160 mand.

„Monarch“ har fire cylindriske kabel-tanke. I disse tanke, der har en kapacitet af 125.000 cb.ft., er der plads til 4630 km kabel, således at skibet er i stand til at udlægge kabel mellem England og Amerika uden at afbryde arbejdet for at gå i havn efter ny last. Udlægningen foregår iøvrigt ved hjælp af de fineste elek-triske spil, og ved hjælp af et dynamometer er man i stand til at følge begivenhedernes gang under vandet.

Brydes et kabel, er det ofte ønskeligt, at kabelski-bet finder og udbedrer skaden hurtigst muligt. Derfor er „Monarch“ forsynet med alle de mest moderne nau-tiske instrumenter. Reparationerne må for det meste ske uanset vejret og er derfor meget opslidende for be-

sætningen. Iøvrigt stilles der meget store krav til et kabelskibs sødygtighed. Det må kunne klare sig selv i den værste dønning og uden at være under gang. Det er nødvendigt, at det ligger så roligt som muligt under arbejdet. „Monarch“ er derfor forsynet med store sta-biliserings-finner, der rager ca. 60 cm ud på hver side af skroget.

I modsætning til de fleste andre skibe letter et kabelskib sig under en rejse for det meste af sin last. „Monarch“ er i stand til at medføre proviant, fersk-vand og brændstof for ca. 100 dages uafbrudt ophold på søen. På en enkelt rejse kan skibet medføre kabel af en vægt på 5000 tons. Desuden medføres bl. a. 2000 tons brændselsolie og 1000 tons vand. Alt dette skiller fartøjet sig af med undervejs, hvorfor man må hjælpe på stabiliteten med en ballast af vand, der fordeles ved et særligt system.

På grund af de tit lange ophold på søen er der og-så lagt stor vægt på komforten om bord. „Monarch“ har således eget vaskeri, et righoldigt bibliotek med læsestue, skrivestuer og kantine.

Der stilles meget store krav til den sømandsmæs-sige kunnen hos et kabelskibs besætning, og da Dan-mark har en dygtig sømandsstand, er det naturligt, at vort land har vundet en fin position i arbejdet med udlægning af søkabler. Som bekendt blev Store Nor-diske Telegraf-selskab i 1869 stiftet ved C. F. Tietgens mellemkomst. Selskabet, som har vundet anerkendelse verden over, har udført gigantiske arbejder både i Europa og i Østasien og har på den måde gjort Dan-mark gavn både i økonomisk og andre henseender.

Store Nordiske råder i dag over to kabelskibe, nemlig „Edouard Suenson“ og „Store Nordiske“. Sidst-nævnte skib arbejder til stadighed i Østen. Ialt har selskabet udlagt og tilser 8800 sømil (16.297 km og 600 m) søkabel. Før krigen fandtes der jorden over 344.000 sømil søkabler. I dag ligger det samlede tal på ca. 350.000 sømil eller 648.200 km kabler. Alver-dens søkabler kunne altså vikles hele seksten gange rundt om jorden ved Ækvator, hvor omkredsen er 40.076 km! I hundrede-året for det første søkabels ud-lægning kan man således se tilbage på en vældig ud-vikling, som iøvrigt stadig fortsættes.

Harald Blegvad død

Som allerede meddelt i dagspressen er direktøren for Dansk biologisk Station, dr. phil. Harald Blegvad, den 21. august afgået ved døden. Blegvad havde med-virket ved flere større og mindre havundersøgelsestog-ter og var uhyre populær blandt alle danske fiskere, for hvis arbejde hans undersøgelser var af meget stor betydning.

Den altid veloplagte videnskabsmand gjorde også ved flere lejligheder Danmarks navn kendt i udlandet. Han har således virket som fiskeriekspert for flere nationer gennem længere perioder. Dr. Blegvad var „Vikingen“ en god ven og optrådte flere gange som medarbejder i bladet. Hans død betyder et smerteligt tab for dansk videnskab og dansk fiskeri.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

Oceangående bjergnings- og bugserbåde

Af captain R. Barry O'Brien

NÅRSOMHELST et skib på havet rammes af et uheld, som sætter det ud af stand til at avancere ved egen maskinkraft, vil et eller flere bjergningsfartøjer haste til assistance, så snart man erfarer om havaristens tilstand.

På begge sider af Nordatlanten ved strategiske punkter som Falmouth, Penzance, Queenstown, Douarnenez, Corunna, Halifax og New York ligger disse små, stærke skibe parat til dag og nat at besvare alle nødråb.

Da de ofte møder meget slemt vejr under udførelsen af deres bjergningsarbejde, må bjergningsfartøjerne være større og mere sødygtige end almindelige bugserbåde. De må have et usædvanlig stærkt skrog og maskineri for at kunne klare sig i den ofte voldsomme sø. De må være forholdsvis brede og være i besiddelse af stor stabilitet. Samtidig må de kunne opnå en god fart for at nå et havareret skib hurtigt. I modsætning til den almindelige havne-bugserbåd med dens lave fribord for og agter har de en høj stævn, som gør det muligt for dem at avancere i høj sø.

Før krigen herskede der en skarp konkurrence mellem de forskellige bugser-selskaber, som havde specialiseret sig i ocean-bjergningsarbejde, og så snart et havari blev rapporteret, afgik to eller flere bugserbåde for først at nå havaristen og få kastet en line om bord i den. Smit's International Towing Service, Rotterdam, som gennem 50 år har specialiseret sig i ocean-bjergningsarbejde og langdistance-bugsering, har den fineste flåde. En af selskabets bugserbåde, „Zwarte Zee“, har skabt bugserings-historie.

„Zwarte Zee“, som blev bygget i 1933, er en enkeltskruet bugserbåd på 793 b. r. t. med en længde, bredde og et dybgående af 198 ft., 32 ft. og 18 ft. Drevet af to 6-cyl. Diesel-motorer udviklende 4200 i. h. p. er skibet i stand til at opnå en fart af 17½ knob, når det ikke bugserer.

Da Tyskland okkuperede Holland i 1940, ophørte Smits normale arbejde brat. Men 10 af selskabets fartøjer, bl. a. „Zwarte Zee“, undslap nazisternes greb og forenede sig med de få bjergningsfartøjer, England var i besiddelse af — de fleste af dem fra første verdenskrig — og af hvilke kernen til et større bjergningsforetagende allerede var dannet.

Efterhånden som krigen intensiveredes, blev behovet for flere og stadig flere bjergningsfartøjer til at tage sig af det stigende antal lemlæstede allierede skibe pinligt øjensynligt. I sommeren 1940 var et halvt dusin skibsværfter i gang med ordre på bugserbåde til admiralitetet. Før udgangen af året begyndte disse fartøjer at sejle ud fra værfterne.

Disse fartøjer, der blev kendt som „Assurance“-klassen, var på 597 b. r. t. og besad hver 1354 i. h. k.

De havde en længde af 157 ft. og en bredde af 35 ft. Deres triple-expansion-maskiner gav dem en fart af 13 knob. Skønt de var fine og meget handy fartøjer, besad de ikke den tilstrækkelige styrke til at klare det anstrengende arbejde med bjergningen af store, svært beskadigede skibe i Nordatlantens vintre. Hvad der krævedes for sådant svært arbejde, understregedes det, var en „massiv“ type af ocean-bugserbåde som dem hollænderne besad i „Zwarte Zee“ og „Thames“ og tyskerne i deres dobbeltskruede motor-bugserfartøj „Seefalke“.

Da man havde begrebet dette faktum, fik engelske konstruktører og skibsbyggere travlt og frembragte inden for de næste tolv måneder det første fartøj af en ny klasse bugserbåde — „Bustler“-klassen kaldet — som havde et deplacement af 1800 tons, en bruttonnage af 1100 tons, en længde over alt af 205 ft., en bredde af 38 ft. og et maximum-dybgående af 18½ ft.

Drevne af to Polar-maskiner udviklende 4000 h. k. havde disse storslåede bugserfartøjer en fart af 16 knob og en krigsbesætning på 42 mand. Nogle af dem er nu for længere tid chartret af private britiske og koloniale bugser-selskaber. „Bustler“ sejler for Metal Industries (Salvage) Ltd., „Turmoil“ for Overseas Towage and Salvage Company, „Samsonia“ (omdøbt „Foundation Josephine“) for Foundation Maritime, Ltd., i Halifax, N. S., og „Growler“ (omdøbt til „Caroline Moller“), som er beskæftiget ud for Singapore, for Moller Line.

I de mørke dage, hvor kampen om Atlanten ud-kæmpedes, kendte bugserbådernes besætninger næppe til at have en rolig nat i havn. Tit måtte de sejle hundreder af sømil ud på Atlanten for at assistere nødstedte skibe. Beretningen om den amerikanske fragtdamper „Macbet“ er et eksempel herpå.

På vej mod vest over Atlanten i ballast vinteren 1940—41 fik „Macbeth“ en fejl i brændseloliepumpe-systemet, som forårsagede, at man ikke kunne holde damp på kedlerne. Maskinbesætningen gjorde, hvad den kunne, men fejlen bød på et større job, end man kunne udføre i den høje sø. En forespørgsel om bugser-assistance blev udsendt.

Forespørgslen resulterede i, at den canadiske bugserbåd „Prudent“ — et fartøj af „Assurance“-klassen — blev sendt østpå for højeste fart. På det tidspunkt, hvor man nåede ud til havaristen, blæste der en kraftig vestlig vind, men trods dette lykkedes det „Prudent“ at slæbe „Macbeth“ 500 sømil vestpå.

Så blev vejret så slemt, at man måtte ophøre med bugsering. I de næste tre dage drev bjergningsfartøjet og havaristen rundt i den høje sø, medens førstnævntes beholdning af brændstof lidt efter lidt svandt. Da der ikke var noget ophold i uvejret, så „Prudent“

fører sig tilsidst nødsaget til at vende tilbage til sin base, medens bugserbåden endnu havde brændstof nok til at nå den.

På admiralitetets ordre blev „Zwarte Zee“ nu afsendt fra England eskorteret af en korvet for at bringe „Macbeth“ tilbage til United Kingdom. Et frygteligt vejr plagede de to fartøjer, og skønt bugserbåden var både stor og moderne, mødte der den et besværligt arbejde. Korvetten klarede sig lidt bedre, men efter at have kæmpet mod vinden i seks dage fik båden kontakt med den havarerede damper tusind sømil ude i Atlanten. Straks da vejret begyndte at blive lidt bedre, sejlede „Zwarte Zee“ tæt nok til at skyde en line over i den rullende damper. Til linen var fastgjort en 3½ tomme trosse og ved hjælp af denne blev bugserbådens 6 tommer stålwire hevet om bord i „Macbeth“ og sat fast. Med bugserfartøjet og damperen slæbende sig frem mindre end hundrede fod fra hinanden var dette et meget risikabelt arbejde. Men kontakten var etableret uden uheld, og på den rigtige kurs løbende for vind og søer bragte „Zwarte Zee“ havaristen sikkert til engelsk havn.

Den store „Bustler“ udmærkede sig allerede på et tidligt tidspunkt, i 1941, ved at bugserer den slemt beskadigede „Durham“ fra Gibraltar til Englad under ekstraordinært vanskelige forhold. Den 10.000 tons cargo-liner, der var minesprængt og torpederet i Middehavet, var helt ude af stand til at manøvrere, idet den havde mistet både ror, skruer og en stor del af

agsterstævnen. Men trods dette bragte „Bustler“ havaristen sikkert hjem gennem et 1000 sømil langt og u-båds-spækket farvand.

Siden „Bustler“ har været beskæftiget med „civilt“ arbejde, har den udført flere bemærkelsesværdige bjergningsarbejder i åben sø og flere lang-bugseringer. I februar 1948 kontaktede den det olielastede belgiske tankskib „Alexandre Andre“, som havde fået maskinskade og havari på styremaskinen samt mistet roret 350 sømil nord for Azorerne, og slæbte det den 1415 sømil lange vej til Antwerpen.

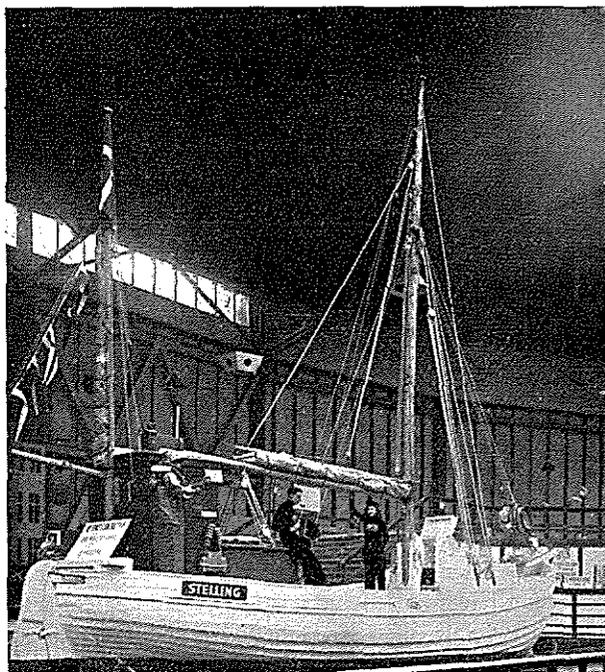
Aaret i forvejen bjergede „Bustler“ den engelske marines 11.000 tons depot-skib „Cyclops“, som havde revet sig løs fra nogle bugserbåde, mens den var på vej til Bristol-kanalen for ophugning, og nu var forladt af besætningen ud for Wales' klipperige kyst.

I juli-august 1950 bugserede „Bustler“ uddybningsmaskinen „Lake Fithian“ fra Savannah til Port Said, en distance på 5600 sømil, uden at indtage brændselsolie et eneste sted. Bugserfartøjets gennemsnitsfart for dette rekord-trip var seks knob. Skibets mest bemærkelsesværdige opgave indtil nu var bjergningen af stævnpartiet fra Panama-tankeren „Janko“, som fornylig (omtalt i „Vikingen“ nr. 8) brækkede i to dele i Biscayen. Stævnpartiet sank halvt, men „Bustler“ bragte det komplet med maskineri og det hele sikkert ind til Vigo.

Som tilfældet var med „Cyclops“, kan et nødstedt skib ofte være forladt af besætningen, når bjergningsfartøjet når frem. En ny besætning må så sættes om bord, og hvis der står en skrap sø, kræver et sådant arbejde med ombordsætning både sømandsskab og mod. Selv når havaristen er taget på slæb, er besværlighederne ikke dermed ovre, fordi den pludselig kan synke for øjnene af bugserbådens skipper. Straks havaristen viser tegn på at ville synke, gælder det om hurtigst at slippe bugsertrossen og derefter få mandskabet på det synkende skib i sikkerhed.

Alle disse farer og vanskeligheder blev to Halifax-bugserbåde stillet over for, da de i en brølende storm stod ud i september 1948 for at bjerge den engelske fragtdamper „Leicester“, 7266 tons, som var forladt af besætningen 400 sømil sydvest for Cap Race. Efter lang tids søgen og frygtelige kampe mod elementerne, lokaliserede de tilsidst havaristen og havde held til at bugserer den til Bermuda. En uge senere var en af bugserbådene, „Foundation Lilian“, igen på søen med det amerikanske Liberty-skib „Oscar Chappel“, som var havareret nogle få hundrede sømil øst for New York, på slæb.

„Fisk i Forum“



Den store fiskeri-udstilling i „Forum“ i København blev en glimrende propaganda for dansk fiskeri. Udstillingen var dygtigt arrangeret. Blandt de mange attraktioner gjorde vel nok den fiskeri-havn, man havde opbygget i kæmpehallen, størst lykke. Blandt havnens seværdigheder kan nævnes den her afbildede fiskekutter, der på en original og morsom måde reklamerede for Stelling Lak- og Farvefabrik.

DAMPSKIBSSELSKABET

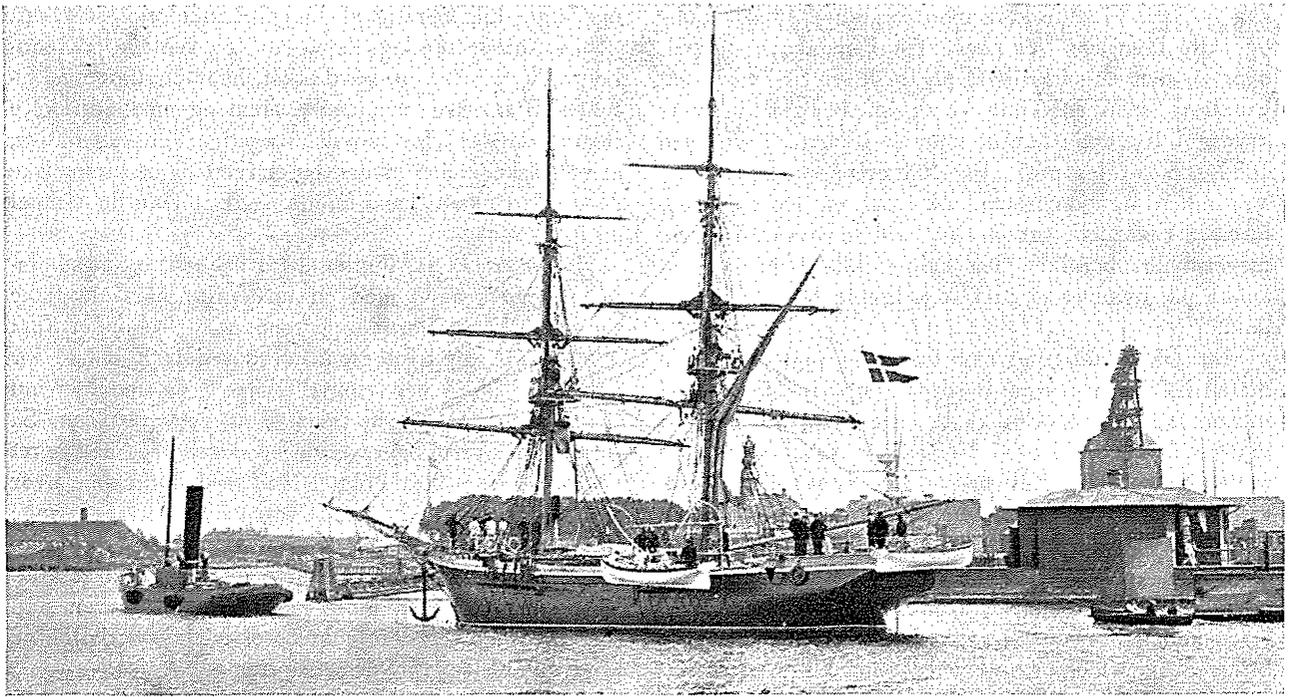
VIKING A/S

Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG

Worsåesvej 24, København V.

Tlf. C. 2641

Telegr.-adr. Metalborg



Orlogskonnerten „Ingolf“ ud for batteriet Sixtus på Holmen.

En gammel orlogsgast fortæller minder

Ved Otto Ludwig

DET er lykkedes „Vikings“ medarbejder at få en samtale med en af de gamle danske orlogsgaster, der kan huske længst tilbage i vor flådes historie. Han er 88 år og en rask gammel knark med et sprudlende humør. Trods et dårligt syn og en næsten ligeså dårlig hørelse føler han sig rask og sund. Han passer helt alene sin lille, hyggelige lejlighed på Amager og har en fænomenal hukommelse. Da han afskyr al publicity om sin person, må vi efterkomme hans ønske om at forblive anonym og nøjes med at fortælle, at han er pensioneret artillerimester.

„Nå, De kommer fra „Vikings“,“ siger han skælmisk. „Ja, så må jeg vel hellere selv præsentere mig som en gammel viking. Jeg tager nemlig hver morgen et par minutter under den kolde bruser, skal jeg sige Dem.“

Og så begynder han at fortælle gamle orlogsminder. Man behøver ikke at spørge ham ret meget. Uden støtte af notater fortæller han om begivenhederne i kronologisk rækkefølge:

„Det var meningen, at jeg skulle have været ind i rederiet Puggaard, der i det forrige århundrede købte flere af marinens udrangerede sejlskibe. Rederiet krævede, at man inden ansættelsen skulle have gjort et togt med et af flådens skibe. Derfor meldte jeg mig til tjeneste i søværnet i 1879 og kom på togt med fregatten „Sjælland“.

Der var mange senere kendte mænd med på dette

mit første togt. Der var f. eks. den senere postmester Holbøll, den senere admiral Scheel og en af Danmarks fineste lyrikere, Viggo Stuckenberg. De ved ham med „To, som elsker hinanden“.

Vi kom først en tur til England og var derefter i Lissabon. Efter tre måneders forløb vendte vi atter næsen hjemad. Hjemme var vi fem brødre, og der var ikke råd til, at jeg kunne komme til at studere, og det endte med, at jeg kom på flådens elevskole. Hele den bedste tid af mit lange liv tilbragte jeg i marinen, men var også et par år på Hærens skydeskole og kom såmænd endda en overgang til at føre et kompagni på 100 blåben, altså landsoldater.

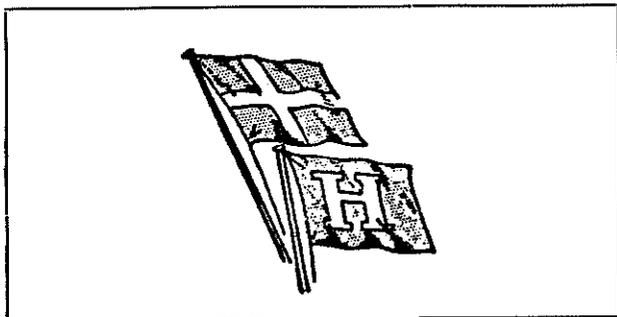
Men for at tage det i den rigtige rækkefølge kom jeg i 1880 ud med korvetten „Heimdal“, med hvilken vi var til Skotland og til Østersø-staterne. Om vinteren var jeg ude med panserbatteriet „Rolf Krake“ i danske farvande. Ved Falsterbo blev vi overraskede af et voldsomt uvejr, under hvilket eskadrechefen lod sætte signalet: „Enhver bjerger sig, som han kan“. De kan tro, at den var våd! Der stod højt med vand nede om læ i „Rolf Krake“, og vi troede, at det blev vort sidste togt, men vi klarede den da.

Året efter var jeg ude med briggen „Ørnen“, og det samme gentog sig i 1882. I 1883 var jeg så på togt med „Sjælland“ igen. Chefen var kommandør Wulf, en streng herre, men en dygtig sømand. Togtet varede tre måneder, og det var med at hive i tovene,

kan De tro. Vi satte kurs mod England for sejl alene og satte læsejlene. Vi nåede fra København og helt over til den engelske kyst på to dage. Det var pænt præsteret, men så måtte vi rigtignok også ligge og krydse i tre dage for at komme i havn. I vinteren 1884—85 var jeg med „Ingolf“, orlogsskonnerten, til Vestindien og Venezuela. Det var en storslået oplevelse. Venezuela var et rigt land, men var dengang meget tyndt befolket. Jeg kunne ikke lade være at tænke på, hvad et dygtigt folk kunne få ud af dette land.

Det gik ustandseligt med togt efter togt, og i sommeren 1885 kom jeg om bord på frogatten „Fyen“, det nuværende kaserneskip. Vi lå og rodede lidt rundt i danske farvande. Da vi lå ud for Århus og skulle sætte kursen mod København for damp, lød der et vældigt knald fra maskinen. Det var en kondensator, der var sprunget. Overbådsmanden skreg ned til maskinfolkene med slet dulgt skadefryd og foragt for maskiner og damp: „Nå, hvad kan I nu udrette med jeres kondenbraser, eller hvad det nu hedder? Det bliver alligevel os og sejlene, der må klare ærterne!“ Da vi kom hjem, fik jeg min hidtil største oplevelse: „Esbern Snare“ skulle tage os på slæb ind i flådens leje. Vinden var østlig. Pludselig blev der råbt ovre fra dampskibet: „Vi har fået fortøjningen i skruen.“ Vor chef, kommandør Magdalu Holm, tog imidlertid en hastig beslutning. Han gav ordre til hurtigt at sætte sejl. Vi foretog en flot vending og gik for sejl alene ind i lejet, hvor vi lige så flot fortøjede ved Dokøen. Det er vist den eneste gang i vor flådes historie, at et stort skib er ankommet til kaj i flådens leje for sejl alene. Ellers plejede man jo at slæbe skibene ind eller forhale sig ind ved at gøre fast til de forskellige pæle i vandet efter tur. Ih, hvor vi masede! Pusten gik næsten af os i de hektiske minutter, hvor sejladsen stod på.

Den påfølgende vinter var jeg atter ude med „Fyen“, men denne gang med kommandør H. G. F. Garde som chef. Selv var jeg nu blevet forfremmet til overkonstabel. Vi afgik fra København til Malta, hvor vi sejlede ind i den mærkelige havn en søndag. Chefen tog med barkassen ind til land. Da solen forsvandt, skulle bramræerne ned. Desværre kajede storbramræen sig for tidligt, og vi ventede at få en gevaldig balle af chefen, som sikkert havde set det inde fra land. Da han kom om bord, sagde han imidlertid ikke et ord om det og gjorde det heller ikke siden. Samme



uge døde han nemlig af lungebetændelse i sit lukaf.

Den næste søndag, da vi stod og ventede på landlov, blev vi pebet op på dækket, hvor næstkommanderende, Bram hed han, trådte frem og med højtidelig stemme sagde: „Jeg har det sørgelige budskab til jer, at vor elskede chef er død og er faret til de himmelske riger. Æret være hans minde. — Sæt flag og vimpel på halv.“

Desværre satte vimplen sig i bekneb, og næstkommanderende sagde med en tordenrøst, der slet ikke svarede til den højtidelige tone nogle sekunder før: „Satan gale mig til nogle kludrehoveder! Kan I så pokker se at få den vimpel klaret!“ Chefen blev nu lagt i kiste, og nogen tid stod vi vagt ved den. Så fulgte den største begravelse, jeg nogensinde har været med til. Kisten blev bragt i land med barkassen, hvor fire søofficerer stod vagt på vejen ind. Der var mange fremmede orlogsmænd i havnen af næsten alle nationaliteter, og fra dem alle blev der skudt sørgesalut. Det øsede ned, men langs hele vejen til graven stod engelske landstyrker opmarcheret med geværkolberne vendt opad. Det var meget højtideligt.

Med næstkommanderende som skibets fører stod vi nu mod Grækenland. Julen nærmede sig, og vi fik ny chef, kommandør Mac Dougall, om bord. Næstkommanderende anbefalede, at vi på grund af dødsfaldet ikke holdt julefest om bord, men den nye chef syntes, det var synd at snyde de værnepligtige for den oplevelse.

Og julen blev en strålende oplevelse. Juleaften fik vi i Piræus besøg af den græske konge og hans dronning. Det var begge flinke mennesker. Vi lavede optog og festede, og kongeparret gav os julegaver. Jeg fik af dronningen et smukt græsk tæppe.

I sommeren 1886 var jeg med „Heimdal“ i Rusland. På det togt var bl. a. Nordpolsfareren Hovgaard med. Vi lå på Kronstadts red, men tog med små både til St. Petersburg. Jeg kan huske, at når vi på restauranterne ville have tjenerne til at skaffe en vogn, sagde vi blot „svovlstik“. Det russiske ord for en vogn lød noget derhen ad.

Mens vi lå på reden, kom Alexander III og kejserinde Dagmar om bord. De gik hele skibet igennem. Kejserinden var den ivrigste og gik forrest. Nede om læ sagde hun til bådsmand Møller: „Hør, må jeg ikke se ind i Deres lukaf.“ „Det må De da gerne,“ svarede Møller uden at sige „Deres Majestæt“, hvilket iøvrigt ikke anfægtede kejserinden. „Nej, men der er jo et billede af min far,“ sagde kejserinden inde i lukaf'et. „Ja, jeg har skam også et af Dem,“ sagde Møller. „Og hvad er det?“ spurgte dronningen og pegede op på væggen. „Det er et klude-tæppe, som min kone har lavet,“ svarede bådsmanden. „Hvis De synes, det er pænt, kan jeg få min kone til at sende et til Dem.“ Kejserinden smilede og sagde: „Ja tak, det vil jeg skam meget gerne have.“ — Om kejserinden fik sit tæppe, ved jeg ikke, men det er da det mest sandsynlige.

I 1887 var jeg på togt i danske farvande med

„Huitfeldt“, og der skete ikke noget, som er værd at nævne, men det følgende år var vi nede ved Dragør for at tage imod en russisk eskadre af krigsskibe med kejserparret om bord. I Dragør kom en lille, spinkel mand om bord. „Ham skal De tage Dem af,“ sagde chefen til mig. „Det er en referent fra „Politiken“!“ På den måde kom jeg til at gøre bekendtskab med Herman Bang, for det var nemlig ham, der var referenten!

I 1889 var jeg på opmålingstogt i seks måneder, og så fulgte to år på Hærens Skydeskole. Ind imellem var jeg på et to måneders togt med „Sct. Thomas“, som vi forøvrigt kaldte „Den skrællede vandmelon“.

Så fulgte i 1894 et vintertogt med korvetten „Dagmar“ til Middelhavet og Konstantinopel. På det togt var prins Carl, den nuværende norske konge, om bord. Jeg kan huske, at vi lå i to timer og ventede på indsejlingstilladelse ved Dardanellerne, hvor fremmede krigsskibe jo ellers ikke måtte gå ind. Vi fik imidlertid tilladelsen, idet vi blev indskrevet som prins Carls lystyacht!

Da vi kom til Konstantinopel, kom en fint klædt tyrkisk officer om bord for at aflægge besøg i anledning af den danske prins' tilstedeværelse. Prins Carl brød sig ikke om for megen ståhej, og den tyrkiske officer blev vist nok noget forbavset, da han erfarede, at det var prinsen, der anførte den skansevagt, som havde modtaget ham. — Det, jeg husker bedst fra mit Konstantinopel-besøg, var det voldsomme hundeglam om natten. Konstantinopel vrimlede med hunde, der agerede som byens skralllemænd. Det var forbudt tyrkerne at slå hundene ihjel, men da ungtyrkerne kom til, deporterede de alle hundene til en øde ø, hvor de åd hinanden, så var man fri for at slå dem ihjel.

I 95 og 96 var jeg med skonnerten „Ingolf“ på dybhavsekspedition med kommandør Wandel som chef. Vi kom det første år næsten hele Grønland rundt og var helt oppe på Jan Mayen. Hele turen gik næsten for sejl alene, for der skulle spares på pengene. Det var en interessant tur, men med meget slid og slæb. Ofte var jeg ikke til køjs i flere døgn i træk. Vi trawlede helt ned til 1800 favne og fik mange mærkelige fisk op til dagens lys. Mange af dem eksploderede, inden vi fik dem op. Vi fangede bl. a. nogle små fisk med fire ben. De lignede små grise, men var helt gen-

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

nemsigtige. Når vi klaskede dem mod dækket, gik der hul på dem, og kun skindet var så tilbage af dem. Det andet år lå vi og rodede ved Island. Tilsidst var vi rigtig godt kede af at sætte redskaberne, og da chefen sagde, at vi skulle til at sætte kursen mod København, ville videnskabsmændene absolut have trawlet ud endnu en gang. Næstkommanderende var opsat på sjov og gav mig besked om at sige til bageren: „Tag og bag et stort mørkt brød af form som en menneskel . . .!“ Bageren udførte ordren, og da trawlet kom hjem, og videnskabsmændene stod bøjet over dets indhold, der væltede ud på dækket, lod næstkommanderende ubemærket bagerens frembringelse glide ned i muddret. Da en af videnskabsmændene, H. J. Hansen, som aldrig kaldtes andet end „Flue-Hansen“ på grund af en doktorafhandling om fluernes kæbeparti, fik øje på den mærkelige ting, kom han med et udbrud og gav sig til ivrigt at studere den. „Den var højst interessant,“ sagde han. „Hvad mon det kan være?“ „Åh,“ svarede næstkommanderende, „De skal se, vi har nok været i nærheden af havmandens w.c.!“ „Flue-Hansen“ lod imidlertid fundet sætte i sprit, og måske opbevares det den dag i dag på Zoologisk Museum!

Nå, så er vi vel efterhånden nået frem til togtet med „Fyen“ til Tunis i 98 og 99 med Wandel som chef. Vi satte hernede skildvagter i land, men snart begyndte befolkningen at stene dem. Vi spurgte en fornem tuneser, som kom om bord, hvad det skulle betyde. Han forklarede, at man stenede skildvagterne, fordi de stod med geværer. Da blev geværene bragt om bord, og steningen hørte op. Men det var ellers et livligt sted. Flere gange hørte vi om folk, der blev stukket ned med knive i land!

I 1901 var jeg i ni måneder på fiskeriinspektion med „Grønsund“ langs Jyllands vestkyst. Vi fangede en mængde trawlere, som dristede sig ind på dansk farvand. Ofte lå vi stille på lang afstand med vasketøjet hejst i rigningen. Så troede man på de fremmede trawlere, at også „Grønsund“ var en trawler. Men når de fremmede så vovede sig ind på forbudt område, halede vi vasketøjet ned og slog til. Tilsidst sendte de engelske trawlere bud efter en engelsk orlogsmand, som evigt og altid fulgte os og var så fræk at advare trawlerne om vort komme ved at hejse signaler om det.

Der fulgte så nogle år med landtjeneste og togter i danske farvande. I 1907 var jeg et helt år oppe under Island med „Islands Falk“. Det var et godt togt. Vi



var naturligvis på rideture i land og besøgte med skibet hver eneste islandsk fjord. Vi anholdt mange udenlandske trawlere og tog ved en lejlighed tre tyske skibe, som, da de kom ind på Islands territorialfarvand, kun manglede ganske lidt for at have lasten fuld. Hele fangsten blev beslaglagt. Som næstkommanderende havde vi Malthe Bruun om bord. Han var et sitrende nervebundet. Det var jo ham, der havde ført „Georg Stage“, da den blev sejlet ned i Sundet. Mindet om de mange døde unge mænd havde ødelagt ham helt.

Det følgende år førte jeg tilsyn med bygningen af kystforsvarsskibet „Peder Skram“, og i 1909 og 10 var jeg med på forskellige prøvetogter. Vi var helt oppe til Bergen, men skibet egnede sig slet ikke til sejlads på åbent hav. Der var altid vådt på dækket, ja, endog nede om læ. Oppe i Bergen var vi forresten en tur om bord på „Fram“, før den næste dag skulle afgå på ekspedition.

Vinteren 1910—11 var jeg til Vestindien med „Ingolf“. Chefen var kommandør C. V. E. Carstensen. Kommandør Ackermann har senere betegnet dette togt som sit bedste, og det var også det mest uforglemmelige for mig. Vi besøgte bl. a. neger-republikken Haiti, hvor der altid herskede undtagelsestilstand på grund af blodige episoder. En dag kom en lille Haiti-orlogsmænd imod os. Vi så og hørte dens chef råbe noget til rorgængerene, hvorefter han farede over denne og tæskede ham noget så læsterligt igennem, så han slap roret. Fartøjet fo'r rundt i havnen til stor fare for alle andre skibe, men det tog man sig ikke noget af. Så kastede fartøjet endelig anker, og chefen skulle aflægge os besøg. På hans uniform var der kun een epaulet. Støvlerne havde han taget af, så han sad i bare ben i barkassen. Den trekantede hat havde han under armen. Da båden kom langs siden, og vi skulle til at pibe faldereb, viftede han afværgende med hånden, for at vi skulle vente lidt, hvorefter han tog støvler og hat på og hoppede om bord. Det var en værre parodi! Efter endt besøg hoppede han atter ned i båden og tog støvlerne af igen.

I San Salvador traf vi en amerikansk torpedobåd. Vi talte naturligvis engelsk til chefen, men han svarede os på dansk. Han var nemlig dansker. Skibets maskin-

mester, hvis eneste kendskab til maskiner stammede fra et job som vognstyrer i et sporvognsselskab, blev ligeså forbavsede som vi over chefens danske. De to officerer havde altid talt engelsk til hinanden og havde intet vidst om hinandens nationalitet. Maskinmesteren var svensker!

I 1912 var jeg som overkanonér på vagt ved Holmens hovedvagt. Jeg skulle om morgenen kontrollere, hvem der kom ind på Holmen, og en morgen så jeg en russermatros gå ind. Min overordnede sagde: „Ja, men der går jo en russermatros. Hvordan skal vi få ham ud? Kan De klare den?“ „Ja,“ svarede jeg, „jeg har været i Rusland.“ (Ganske vist kun i to dage.) „Hej, ruski,“ råbte jeg så. „Hvor skal De henski. Kom tilbaski. Nichski denne vejski.“ Det forstod han og vendte om. Han skulle ud på Refshaleøen.

Jeg har iøvrigt flere gange udmærket mig ved mine „sprogkundskaber“: Da jeg i 1894 var med „Dagmar“ i Middelhavet, lå vi en tid ved Neapel. Der var en lang, rød mur, der virkede som en stor tunnel. Igennem mange, mange år var de fornemme neapolitanere blevet bisat ved, at man ganske simpelt „hældte“ dem ned oven på de mange, som i forvejen lå inde i tunellen. I 1894 var stanken fra de døde blevet så slem, at man besluttede at rydde op. Man pumpede resterne ud i vandet og lod damp fuse igennem volden. Det var på grund af smittefaren forbudt at spule dæk med havnevandet i lang tid efter, hvorfor vi fik vandet inde fra land gennem slanger over flydere. En italiener stod og passede pumpen inde i land. Da vi havde fået nok, råbte næstkommanderende ind om at stoppe både på fransk, engelsk og tysk. Manden forstod ikke et muk. Næstkommanderende spurgte, om jeg kunne klare den. Jeg råbte så ind til manden: „Hej du Italiano, stop for the wasser“. Det var et værre kaudervælsk, men manden forstod det og presede bagefter et par hudorme ud i mit ansigt til tak!

I 1914 kom jeg med panserbatteriet „Skjold“ i to år på eskadre til Storebælt, hvor vi lå på bevogtning. Resten af min tid i marinen, indtil 1926, var jeg på artilleriværkstedet som marinens tillidsmand ved indkøb af artilleri-materiel.“

„Og nu, hvor De ser tilbage på de mange år, har De så været glad for tiden i marinen?“ spørger vi.

„Det har jeg. Jeg har altid prøvet at tage vanskelighederne med godt humør. Jeg har aldrig været med til at straffe en af mine undergivne, og mange værnepligtige har på mine gamle dage opsøgt mig for at takke mig for deres tid i marinen, som for det meste kun har rummet lyse minder. Måske især fordi de kunne vende tilbage til civillevet med uplettede papirer.

Søen har jeg naturligvis ikke helt kunnet undvære. Efter min afsked fra marinen sejlede jeg i mange år ved kapsejladser med min egen kragejolle, som jeg først solgte, da det begyndte at knibe med synet. Med den tog jeg i tidens løb 63 kapsejladspræmier, men det er en helt anden historie,“ slutter den raske, gamle sømand.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

Et tilbageblik

SIDSTE år kunne „Halland Ångbåts Aktiebolaget“ som Sveriges ældste linie-rederi fejre sit 100-års jubilæum. Rederiets første skib var dampskonnerten „Halland“, der som sine nærmeste efterfølgere var en hjuldamper. Senere kom skruedamperne til, men disse er efterhånden helt blevet afløst af motorskibene.

Rederiets sidste damper var „Gripen“, som for kort tid siden anløb København for sidste gang. Skibet, der nu er under ophugning i Göteborg, var på sine gamle dage indblandet i mange spændende begivenheder. „Gripen“ var bygget i Göteborg i 1908 og havde dengang navnet „Ludvig Kollberg“. Mange danske vil med taknemmelighed mindes skibet for dets indsats i de mørke besættelsesår. En tid besørgede „Gripen“ en stor del af den illegale trafik mellem Danmark og Sverige og bragte mange forfulgte danskere i sikkerhed.

„Gripen“s fører i den ondeste tid var sjökaptajn T. A. Fredriksson, som efter et minesprængnings-forlis med damperen „Tärnan“ i Østersøen i 1944 overtog „Gripen“. Kaptajnen, der nu er pensioneret og bor i Malmø, fylder næste år 70 år. Han er kendt som en dygtig, retlinet og modig sømand. Selv under de vanskeligste forhold under krigen mistede han ikke sit

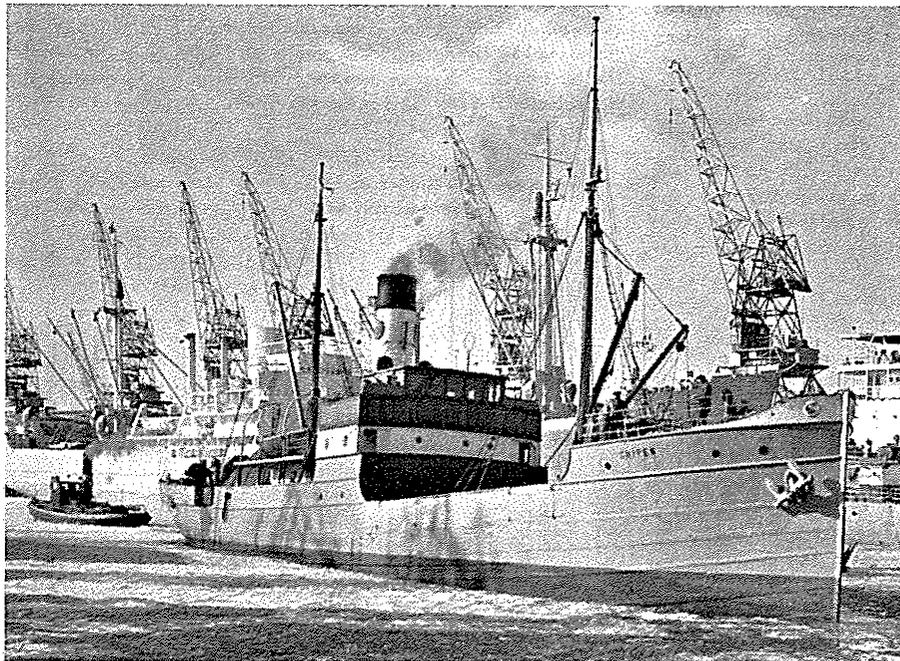
gode humør. Når han hjalp nødstedte danske, gjorde han det uden tanke på evt. økonomisk vinding. Hans valgsprog var altid „alting ordner sig“. Og det ordnede sig —. Kaptajnen slap godt fra sit farlige arbejde og modtog kort efter krigen som tak for sin uegennyttige indsats Kong Christian X's Frihedsmedaille. Endvidere fik han den svenske Emery Medaille, der uddeles til svenske officerer af handelsflåden for fortjenstfulde gerninger på søen.

En del af de mange danske flygtninge, som „Gripen“ sejlede i sikkerhed, fandt et fristed hos pastor Adell og frue i Söderköping. De to mennesker åbnede gæstfrit deres præstegård for de jagede mennesker og behandlede dem overmåde venligt. Også pastoren modtog som tak for sin hjælp Christian X's Frihedsmedaille, og Marineforeningen lod et kirkeskib, en model af fregatten „Jylland“, ophænge i Söderköpings kirke. Modellen er udført af fhv. skibsfører Sørensen fra D. F. D. S.

Med „Gripen“ forsvinder endnu et smukt minde om en bevæget tid.

Ældre numre købes

For pæne eksemplarer af følgende numre af „Vikingen“ betales kr. 2 pr. stk. 3, 6, 7, 10-1930, 2, 3, 4, 5, 6, 9-1931, 1, 4, 5, 10, 11-1932, 2, 7, 9, 10-1933, 3-1934, 2, 3-1937, 4, 5, 6-1947 og „Jul paa Havet“ 1942. For julenummeret betales kr. 5 pr. stk. Henvendelse til „Vikingen“'s ekspedition, Christiansborggade 1, København V. Tlf. By. 8040.



„Gripen“ fotograferet i Göteborgs havn.

**DICK'S
MARINE
OILS**

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

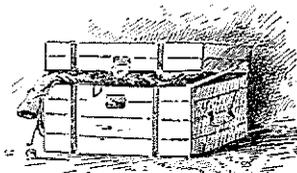
Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

†ovedoplag for Danmark

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Definition.

I „The Sailor's Word Book“ har jeg fundet følgende forklaring på ordet „umuligt“: — „Et forhadet ord, som sædvanligvis blandt dygtige søfolk erstattes af sætningen „Vi vil prøve.““

Apropos skibsnavnene.

Sig ikke, at søfolkene mangler humoristisk sans! I tilslutning til linierne om engelske krigsskibsnavne i forrige nummer kan jeg nævne, at det britiske orlogsskib „Thetis“ i 1823 af mandskabet og hele flådens personel blev døbt om til „Tea Chest“ („thekisten“), fordi man om bord på dette skib samme år halverede rom-rationen og erstattede den med the og sukker.

Verdens største.

„St. Germain“ er ved flere lejligheder blevet benævnt som verdens største færge. Imidlertid er et par af færgerne på de store canadiske søer endnu større, og dagen for leveringen af „St. Germain“ fra Helsingør holdtes prøvetur med en Zee-brügge-færge, „Norfolk“, som er fire meter længere, men har en mindre lastekapacitet end den dansk-byggede franske færge.

Norges handelsflåde.

Pr. 1. januar 1951 havde de danske handelsskibe en gennemsnitsalder af 21,9 år. Til sammenligning kan det nævnes, at de norske skibe på samme tid havde en gennemsnitsalder af 11,5 år, mens den før krigen var 12,5 år. I den norske handelsflåde er der beskæftiget 37.000 mennesker, hvoraf 5—6000 er udlændinge.

Den lille havfrue.

I forrige nummer fortalte jeg om hollandske søfolks forærlighed for den lille havfrue i København. Dagbladet „Børsen“ fortæller meget apropos, at en engelsk tankdamper, „Bloomfield“, der er adopteret af en pigeskole i Exeter, har foræret skolen en kopi af figuren. Havfruen skal som en slags vandrepopal vindes i svømmekonkurrencer mellem skolens forskellige afdelinger.

En fiskers selvangivelse.

Ifølge „Dansk Fiskeritidende“ skrev en fisker på en af de sydfynske øer sidste år følgende hjertesuk på sin selvangivelse: „Vorherre tog torskene, bønderne fangede ålene, og rejerne, som jeg fangede en del af, gav ingen penge“.

Fyr i et kirketårn.

I tårnet på Notre Dame-kirken i Marseille er installeret et kraftigt søfyr. Kirken, der ligger på et meget højt punkt, hvorfra der er en pragtfuld udsigt ud over Middelhavet, er for en stor del blevet til for frivillige pengegaver. Søfolkene var blandt de ivrigste givere, og som tak herfor oprettede man fyret i kirketårnet.

Mere om kæmpebolger.

I sidste nummer gav jeg et par eksempler på søens væld. På bunden af slopkisten har jeg fundet endnu et, som sikkert slår alle rekorder: På Bondi Beach, New South Wales, ligger en 235 tons stor sten. Den blev skyllet i land fra Stillehavet under en kraftig storm den 15. juli 1912. — Det kunne være interessant at høre, om læserne kender lignende eksempler på søens magt.

Amerikanske bugserbåde.

I hele U. S. A. findes der 2500 bugserbåde, der ejes af ca. 2000 selskaber. Alle disse bugserbåde indbringer hvert år deres ejere mere end 53 millioner dollars. Det største af selskaberne

er Moran Towing and Transportation Company, der har 50 bugserfartøjer og en årlig indtægt, der er ca. tre gange større end dets nærmeste konkurrents. Efter invasionen i Normandiet under den sidste krig bugserede selskabets fartøjer bl. a. 36 jernbane-pramme over Atlanten. Eisenhower erklærede på forhånd, at han ville være mere end tilfreds, hvis halvdelen af prammene nåede uskadede over. Kun to gik tabt.

Kinesiske kompasser.

Mange steder i Kina er det ifølge gammel overlevering almindeligt at forsyne kompassernes hovedpunkter med farver. Nord er hvid, syd rød, øst gul og vest sort. Sommetider følger de samme farver også gader, der vender lige i de nævnte retninger, idet man maler bygninger, gadeskilte o. s. v. i overensstemmelse med kompasfarverne.

Davy Jones Locker.

Som bekendt kaldes havbunden ofte „Davy Jones Locker“, hvilket betyder „Davy Jones' kistebænk“. Hvad navnet hentyder til, hersker der en del tvivl om, men her er et par af de gængse forklaringer: Davy Jones er en legendarisk walliser, som regerer på havbunden og her opretholder et gemmested for druknede søfolk. En anden forklaring fastslår, at „Davy“ er en omskrivning af et af negersprogenes betegnelse for en ånd — „Duffy“ —, og at Jones er en omskrivning af samme sprogs navn for Jonas. En tredje forklaring siger, at Davy Jones Locker er den samme som hinduernes gudinde for døden, Deva Lokka. Endelig mener nogle, at David Jones var en berøgtet pirat. — Kender læserne andre og mere troværdige forklaringer, vil Jack Tar gerne høre dem.

Det falske forbjerg.

Gennem generationer er False Point på forbjergtet af samme navn i floden Mahanadys delta blevet betragtet som den bedste havn på den indiske østkyst næst efter Kalkuttas. Navnet False Point (det falske forbjerg) har bjerget fået, fordi det ofte forveksles med det noget nordligere Palmyra Point.

Duc d'alber.

En duc d'albe er som bekendt en særlig form for en for-tøjningspæl, som anbringes i vandet fri af kajen. Den er opkaldt efter hertugen af Alba (en grusom og frygtet herre fra det 16. århundrede), der som den første anbragte en sådan i Antwerpens havn.

Hoje agterbygninger.

Hvorfor var de gamle sejlskibe (i middelalderen) altid forsynet med en meget høj agterbygning? For at officererne herfra kunne undertrykke et mytteri? Eller for at man herfra kunne skyde ned på fjendtlige skibe? Den amerikanske forfatter og søofficer H. A. Calahan mener ikke, nogen af forklaringerne er rigtig, men hævder, at de noget klodsede agterbygninger tjente som permanente sejl, der aldrig blæste væk. Denne forklaring lyder egentlig meget sandsynlig.

Tidevand.

Den største tidevandsforskkel på kloden findes i Baffinsbugten, havet mellem Grønland og Baffinsland. Forskellen mellem ebbe og flod er her mere end tyve meter.

Heste og sejlskibe.

„Man skal gå foran en hest, men agten om en sejler,“ sagde skipperen.

En oplevelse fra den første verdenskrig

i U. S. A.

FØR den første verdenskrig boede jeg i en by ved navn Sandusky Ohio i U. S. A. oppe ved de store indsøer, hvor jeg havde mit eget bådebyggeri og altid rigtig godt at bestille hele året rundt. Så kom krigen, og U. S. A. kom med i det store opgør. En skønne dag fik jeg besøg af et par højtstående marineofficerer, der gerne ville bese min virksomhed for at se, om der kunne bygges noget hos mig til krigsbrug. Jeg var ikke meget begejstret for tanken, og de herrer rejste videre, og jeg mente ikke, der kom mere ud af den ting.

Men kort efter fik jeg et telegram fra Washington med ordre til at stille personlig i løbet af 48 timer på flådestationen i Broklyn, New York.

Jeg måtte da afskedige alle mine folk, 22 mand i alt, dreje nøglen to gange om til mit værksted og springe på toget til New York i en vældig fart.

Ankommet til flådestationen blev jeg ført frem for chefen til forhør om, hvad jeg var og hvad jeg kunne påtage mig, og fik besked om at komme igen den følgende dag. Næste dag, da jeg indfandt mig ifølge ordre, fik jeg den besked, at jeg skulle henvende mig på et nyt træskibsværft, som var under opførelse i Yonkers New York på Hudson-floden. Her fik jeg besked på, at jeg skulle være med til at dirigere dette værft sammen med en anden skibsbygger. Vi delte arbejdet mellem os, således at jeg fik alt det tekniske arbejde og fremskaffelse af alt materiale, medens den anden mand ledede det daglige arbejde på pladsen.

Det gik også meget godt; efterhånden havde vi over 200 mand i arbejde, men heraf var der desværre kun 16 faglærte skibstømrere, alle de andre kom kun til os for ikke at skulle blive sendt til Frankrig til fronten. De kaldte sig for skibsbyggere, men havde aldrig været i nærheden af et skib, men vi fik alligevel tilrettelagt arbejdet, så de alle kunne gøre lidt gavn.

Det allerførste, vi byggede, var en stor flydekran, 60 fod lang og 40 fod bred; den skulle bruges til en stor kran på flådestationen i Annapolis i nærheden af byen Washington. Flåden blev bygget på rekordtid og skulle afleveres hurtigst muligt. Vor direktør forsøgte at få en slæbebåd til at tage den tur, men her kom vanskelighederne frem. Alle slæbebåde var optaget, der var en meget stor aktivitet over alt, alle fabrikker arbejdede i døgndrift, alle jernbaner kørte som aldrig før med krigsmateriel til havnene, slæbebådene førte store pramme ad floder og kanaler til dokkerne i alle de store havne, for at krigsmaterialerne kunne blive omladede i de store dampskibe til Europa, og derfor var det ganske umuligt at finde en slæbebåd til denne tur. Ledige søfolk fandtes ikke heller; mange gamle søulke, som var gået i land for at have det lidt godt

på deres gamle dage, måtte atter ud og sejle, så det så ikke godt ud for vor direktør. En dag kom han ind på mit kontor og beklagede sig højlydt over tilfældet og spurgte mig, hvad han dog skulle gøre. „Det er ganske umuligt at få en mand til at tage denne tur, og det haster så meget, hvad skal jeg dog gøre, hvor finder jeg en mand, der kan og tør tage denne tur?“ „Lige her,“ sagde jeg. „Kan De få en anden til at tage sig af mit arbejde her så længe, så skal jeg tage den flåde til Annapolis omgående.“ „Nej, nej,“ sagde direktøren, „det skal jo være en sømand, en navigator.“ „Ja, ja,“ sagde jeg, „jeg har papirerne i orden, jeg har styrmandspapirer, og jeg både kan og tør tage den tur for at hjælpe Dem ud af Deres nød.“ Direktøren var lige ved at omfavne mig af glæde, alt blev hurtigt aftalt, og jeg gik straks i gang med forberedelserne.

Jeg fandt en ældre motoryacht med tilstrækkelige hestekræfter, som nok kunne tage denne tur, og da disse fartøjer ikke kunne anvendes til lystsejls nu under krigen, gik det jo nemt at leje dette fartøj. Besætningen var det værre at finde, for rigtige søfolk fandtes ikke ledige, men i løbet af et par dage fik jeg alligevel fat i fem amatørsøjlere, heraf to grækere, en italiener, en spanioler og en neger, dog alle fødte amerikanere. Negeren blev vor kok, og han var også god nok. Vi fik ordnet alt i hurtig rækkefølge, fik proviant om bord, alle papirer ordnet, og så startede vi ned ad Hudson-floden fra Yonkers med den udgående flod. Her er en meget stærk flod og ebbe, så det er nødvendigt at indrette sig således, at man tager *med* floden og ikke *mod*, da det sidste kun er spild af hestekræfter. Men under hele krigen var der tyske undervandsbåde langs den amerikanske Atlanterhavs-kyst, og så snart disse blev rapporterede, blev alle havne lukkede, og ingen skibe fik lov til at forlade havnene, før patrouillebådene rapporterede fri kyst, og derfor måtte vi ud for New York by ved 83. gade west ankre op og vente på tilladelse til at sejle.

Jeg henvendte mig på det kontor, der havde med dette at gøre, men det varede nu hele fire døgn, før vi fik tilladelse til at stikke til søs. Ventetiden er altid lang, og da vi endelig blev udklareret, gjorde vi øjeblikkelig klar til at gå til søs. Klokkeren var da 12 midnat, og det var bælgmørkt, ingen lys noget sted, ingen lanterner tændte, alt mørkelagt, som vi kender fra sidste krig. Kun enkelte gadelygter med store paraplyer over sås i New York, så al færdsel var vanskelig.

Vi begyndte med at starte vore to store motorer og skulle så trække vort anker hjem, men om forladdelse, her begyndte vore genvordigheder. Ankeret havde fisket et eller andet på havbunden, og vi trak hele

forskibet ned, men ankeret ville ikke slippe sit greb, og til sidst var der ikke andet at gøre end at lade hele kæden rause udenbords med en bøjede ved, for at vi senere kunne prøve at få det op. Og så var vi endelig på vej ud mod det åbne Atlanterhav ud med den udgående strøm i den kulsorte nat, ned ad det sidste stykke af Hudson-floden, igennem hele New Yorks nedre havn, forbi Frihedsgudinden, som også havde sin fakkell slukket, og ud igennem det smalle farvand, som dannes af øerne Long Island og Staten Island. Her havde vi igen genvordigheder. Strømmen løb nu på sin højeste fart, og den store tunge flåde, vi havde på slæb, var lige ved at løbe hurtigere, end vi kunne med to store kraftige motorer for fuld fart, og så skete det: Midt i sejllobet står et stort sømærke forankret, og i den mørke nat så vi det ikke, før det var for sent. Med motorbåden kom vi på den ene side af sømærket, medens strømmen førte flåden på den anden side. Slæbetrossen kom således til at hænge os op på sømærket, og det varede ikke længe, før vi hørte et klask, og flåden klappede sammen med os, så hele skuden rystede, og der blev vi hængende, og intet kunne vi se i mørket. Sprang trossen, var vi færdige, for vi kunne ikke fange flåden i den kraftige strøm i det mørke, så gode råd var sandelig dyre. Motorerne havde vi stoppet, og så kom negerkokken og varskoede, at kaffen var varm, og det gjorde godt. Jeg spekulerede imedens på, hvad der var at gøre, men det blev ikke nødvendigt at gøre noget. Det besørgede den stærke strøm. Sømærket væltede nemlig om, og slæbetrossen smøgede over toppen af mærket rivende hele kosten af, og vi var i drift udad mod havet. Hurtigt fik vi atter motorerne i gang, og så var der ikke langt ud til Sandy Hook, det yderste punkt af land. Vi var nu i selve Atlanterhavet på den cirka 600 miles lange tur ad åben kyst i efterårets triste grå vejr.

Fra Sandy Hook cirka 20 miles nede langs kysten havde marinen et forbudt areal, og jeg havde fået strenge ordrer på, at her skulle jeg holde mig tre sømil klar af kysten, dersom jeg passerede denne strækning om dagen. Solen var endnu ikke oppe, men det ville ikke vare længe. Altså skulle jeg efterkomme den

givne besked. Men det blæste friskt af fralandsvind, og ude til søs — tre miles — var der kraftig sø. Med denne flåde på slæb skulle jeg ikke nyde noget, så jeg besluttede at hugge ned langs kysten i læ af land i smult vande. Det varede dog ikke længe, før kystpatrouillebåden fra sin observationspost i land fik øje på os, ligesom solen kikkede over horisonten, og med full speed kom ud til os for at jage os længere til søs. Jeg undskyldte mig med, at vejret ikke tillod mig at sejle derud, at marinen i Annapolis ventede på denne flåde, og at jeg ikke turde tage risikoen at gå så langt ud, hvorfor jeg i stedet for bad ham give mig en ende og hjælpe os forbi det forbudte område hurtigst muligt. Men det ville han ikke, og så fik jeg besked på at skynde mig, hvilket var højst unødvendigt at sige; det gjorde vi i forvejen. Syd på gik det, alt hvad maskineriet kunne orke. Da vi var de tre fjerdedele af vejen af marinens areal, fik vi besøg af en anden patrouillebåd. Samme beskyldninger og samme undskyldninger. Han ville ikke heller give os en ende, men skældte bare ud. Det hjalp dog lidt, da de hørte, at det var for marinen, vi sejlede. De havde ventet os længe. De havde jo fået at vide, at vi var startet fra New York, men de vidste jo ikke noget om vore genvordigheder hverken med ankeret eller med sømærket.

Endelig kom vi forbi dør, hvor vi ikke måtte være, og så åndede vi mere lettet op. Men vejrede friskede mere og mere op, og søen voksede foruroligende, men alligevel avancerede vi stadig syd på. Ud for den store badeby Atlantic City sprang vinden pludselig om. Vi fik først vindstille en halv times tid. Så kom vinden med fornyet styrke ude fra. Nu var det altså pålandsvind, og de mægtige dønninger fra det åbne hav kom rullende ind. Jeg stak straks ud på slæberen for at gøre slæbningen lettere. Men det var just ikke dame-sejlsads.

Og så — hvad er nu det for noget, det dør? Jeg stod oppe på broen ved siden af ham, der styrede. Jeg så pludselig en lang hvid stribe i vandet ikke langt fra os, og så kom et periskop til syne og derefter hele tårnet af en undervandsbåd ikke længere fra os end mellem femten og tyve meter. Et par officerer kom til syne og anråbte os på endda meget godt engelsk. De skulle vide, hvorfra vi kom, og hvortil vi skulle, og hvad vi havde om bord. Jeg svarede officererne på lige så godt tysk, at vi kom fra New York bound for Norfolk med en tom flåde til en entreprenør, der skulle bruge flåden til en rambuk. Jeg turde nemlig ikke sige ham sandheden, for så havde vi aldrig fået lov til at sejle videre med den. På broen, hvor jeg stod, havde vi udspændt et sejldug højere end det faste brystværn for at få lidt læ mod vinden. Dette sejldug sluttede ikke helt tæt over alt, og jeg fik held til at tage nogle fotografier af undervandsbådens tårn med officererne igennem åbning, og det uden at de anede det. Jeg havde også taget billeder af den sidste patrouillebåd om morgenen, og havde apparatet parat til, hvad der viste sig af interesse.

Deres

bankforretninger

ordnes hurtigt og sikkert af vort hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

34 afdelinger i København og omegn

52 filialer og kontorer i provinsen



HANDELSBANKEN

Nå, undervandsbåden stak af igen efter at have forhørt sig, om vi ikke havde benzin med til ham. Han ventede på det og havde bestilt det. Han var nemlig udgået og var bange for at løbe helt tør. Han spurgte, om vi muligvis havde set eller hørt noget til en transport af benzin, som skulle komme til ham. Her stak jeg ham også en løgn, idet jeg fortalte ham, at vi havde set noget, der kunne minde om det, og at han sikkert i løbet af dagen ville få sin benzin. Så stak han af, og vi var alle glade, men jeg advarede min besætning. „I kan tro, vi er ikke færdige med ham så let,“ sagde jeg. Og det passede. Han løb nemlig fremad foran os — måske et par hundrede meter eller tre — hvorpå han affyrede en giftgas-senneps-bombe. Uha, den var ikke god. Jeg tørnede hurtigt til luvart af gassen, som lå som en tyk, tæt gullig sky masse oven på vandet, og så beordrede jeg alle mand til at tage et vådt tørklæde for mund og næse, men gassen var gennemtrængende, og det var næsten ikke til at trække vejret. Skønt vi hurtigt kom i vindretningen, så gassen drev fra os, kunne vi dårligt få vejret, og vi led under denne gift. Jeg for mit vedkommende i flere måneder derefter. Senere, da vi kom i land og fortalte herom, fik vi fat i aviser fra den dag og læste, at over 300 personer i Atlantic City var omkomne af giftgas den dag fra den bombe. Vi var blevet observeret fra byen, og de kunne ikke forstå, at vi slap levende derfra.

Men vi slentrede stadig syd over, og stormen tog stadig til, og søerne voksede mere og mere uhyggelige. Dagen gik, og natten var lang, men syd over gik det alligevel med meget ringe fart. I de første par dage skete der ikke noget ud over en værre gyngen. Kokken kunne dårligt lave en smule mad til os, ikke engang kaffekanden kunne placeres over ilden, så den stod kun på næsten tørt brød og vand, mest saltvand. Det behøvede vi ikke engang at hente. Det kom selv om bord. Kysten her er lang og åben, noget lignende som vor vestkyst, og der er langt mellem havnene. Der er en del små indskæringer, hvor små fiskerbåde, der er stedkendte, kan søge læ. Men jeg havde aldrig været her før og turde ikke prøve på at gå derind.

Ud for Cape May ved indsejlingen af Delawarebugten blev vejret imidlertid for groft, og jeg besluttede at søge læ dér. Det var så heldigt, at strømmen var for indgående, og da jeg drejede rundt, tog strøm og sø den store tunge flåde og førte den hurtigere, end jeg kunne få motorbåden af sted, mod land, hvilket forårsagede flere pinlige situationer. Men ind kom vi, og i læ kom vi også, og ankeret kom hurtigt i bund i fuldstændig smult vande. Skuden lå pludselig ganske stille, så vi, der nu i mange dage havde rullet og danset på bølgen blå, dårligt kunne stå på benene. Nu fik kokken travlt. Og så til køjs og få lidt hvile ovenpå de strabadser.

I fire døgn rasede vejret, og jeg var glad, vi havde søgt læ. Jeg gik daglig ud til den åbne kyst for at se på sagerne, og her langs denne barske kyst lå det ene vrag efter det andet, som lignende vejr havde smidt

på land i tidernes løb. Al ventetid er lang. Nu havde vi fået godt med mad og søvn og kunne godt ride en tørt af igen, men vi måtte vente i fire dage, før vejret bedrede sig så meget, at vi atter kunne hive ankeret hjem og stå til søs. Vi var kun halvvejen af den åbne kyststrækning, vi skulle forbi. Søerne var ikke blevet mindre, men var nu ikke så frådende som før, og det gik dinglede fremad mod Chesapeake Bay.

Ud for Cap Charles observerede vi en lang konvoj på vej til Europa med tropper og krigsmateriel. Det var alle meget store fartøjer og camouflerede forskelligt. Det var et prægtigt syn, og fotografiapparatet kom flittigt i brug. Her var også en del flyvere oppe, som eskorterede fartøjerne, og da de observerede os, var de straks over os for at se, om der var nogen fare for konvojen fra os. Vi viftede med vort stjernebanner, tog fotografier af dem, og så var de væk igen. Den dags aften nåede vi Hampton Rod og lod ankeret gå i bund. Efter et hurtigt måltid og en fiksen op i landgangs klunset tog vi en tur til Norfolk, som ligger på den anden side af fjorden, hvor vi lå. Det var helt rart at se andre mennesker og lidt civilisation igen. Vi fik provianteret, fik vand om bord, og så fik vi os godt udhvilet. Vi blev liggende tre dage på Hampton Road, og vi fik da Lejlighed til at se byen. Nordfolk er en temmelig stor by, og da vi skulle rette benene lidt og atter vænne os til at gå på et fast underlag, benyttede vi lejligheden til at tage byen og dens seværdigheder i øjesyn. Byen hører med til de sydlige byer, og lov og ret er her anderledes end i de nordlige byer.

„NEPTUN“ REDNINGSVEST

Tilfredsstill kraven i
„London Conventionen af Juli 1948“



„Neptun“ er en Java-kapok-redningsvest, der er både effektiv og billig. Kapokkens fordeling bevirker, at vestens bærer bliver tvunget bagover i vandet. Kraven udelukker, at næse og mund kommer under vand. Vesten yder således sikkerhed selv for en bevidstløs, og den er ikke farlig under udspring. „Neptun“ fremstilles også i størrelser for børn og kan iøvrigt tages på fra begge sider, ret eller vrang.

— en helt igennem dansk kvalitetsvest

LAURITZ ANDERSEN & CO.

Cort Adelersgade 10, København K.

Central 1501—6435

Således husker jeg f. eks. en dag, jeg sprang på en sporvogn for at nå så langt rundt som muligt og se byen fra vognen. Der var ingen ledige pladser i vognen med undtagelse af en bagest på det sidste sæde ved siden af en ældre negerkvinde. Jeg ville netop til at sætte mig dér, da konduktøren kom farende og skubbede mig væk, fremad i vognen, hvor der ingen ledige pladser var. Han fortalte mig, at de bageste pladser kun var for de kulørte folk, og de blev rasende på de hvide, dersom disse tog deres pladser. Noget sådant blev straks optaget som en fornærmelse og kunne give anledning til spektakel og optøjer.

Efter at have udhvilet os stod vi atter til søs, men denne gang indenskærs op ad Chesapeake Bay i nordlig retning i smult farvand. Det var helt damesejlads nu, og vi nød det. Jeg havde aldrig været der før, og derfor var der meget nyt at se. Der var mange nye typer af mindre fartøjer. De var ikke byggede, som jeg var vant til, men noget i retning af, hvad vore oldtidsfædre brugte. Det var nemlig tre træstammer, der var tilhuggede og samlede med træbolte og så udhulede; dette formede hele bunden, hvorpå der så var bygget sider op på mere almindelig måde. Disse både var meget maleriske, og de findes kun på Chesapeake Bay.

Da der ikke heller fandtes belysning på bugten, kunne vi ikke sejle om natten, men fandt os en ankerplads hver aften for at vente på daggry, før vi atter kunne sejle videre. Det blev derfor en hel ferietur for os. En aften lagde vi ind til en lille boplads, og kom på siden af en muslingeskraber, som lige var kommet ind fra arbejde. Jeg kom i snak med skipperen, og han bad os smage på sin fangst. Jeg prøvede et par stykker; de smagte godt, men skipperen sagde: „Sådan spiser man ikke muslinger.“ Han tog derefter en stor balje og fyldte den ene skovlfuld efter den anden op i baljen, og to mand satte den over på vort dæk. Dertil fik vi en flaske meget stærk tomatpurée, og så gik vi i gang med det måltid. Med et stykke værktøj slog hver mand sine muslingeskaller itu, kom lidt tomatpurée på, sugede derpå hele dyret ud af skallen, smed skallen overbord og fat i den næste. Således blev vi ved, til baljen var tom. Det var vel nok en herreret,

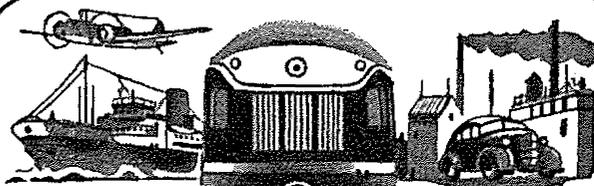
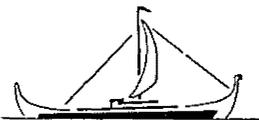
men den aften kunne vi heller ikke spise nogen anden mad.

Vi kom stadig længere op i bunden af bugten, og til sidst tonede Annapolis frem med den store flådestation og søofficersskolen, og vi havde endelig nået vort mål. Vi fik fat i chefen og fik afleveret vor flåde i god behold. Vi blev alle beværtet på det bedste, og chefen ville gerne høre, hvorledes turen var gået. Så han fik hele historien om alle vore genvordigheder, og han sagde, at vi kunne være glade for den storm. Den var sikkert årsagen til, at vi ikke havde set mere til fjendens ubåde, da de ikke turde komme så nær ind på kysten i det vejr, det havde været netop i de dage. Jeg telegraferede hjem til Yonkers, at vi var vel ankommen. Jeg fik omgående svar med ordre til straks at tage i skoven efter træ, idet jeg skulle tage til byen Parkersburg i Vest Virginia, hvor jeg havde været flere gange og opkøbt egetræ til værftet i Yonkers. Motorbåden blev dirigeret indenskærs hjem til New York.

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

Bredgade 37 - Copenhagen
Telegr.: DESIGN - Tel.: Polæ 7018



SKF

DET RIGTIGE LEJE TIL ETHVERT FORMAAL



SKF

KUGLELEJER OG RULLELEJER

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB SKF

BREDGADE 31 . KØBENHAVN K

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310

Gamle Silverbell's

sidste rejse

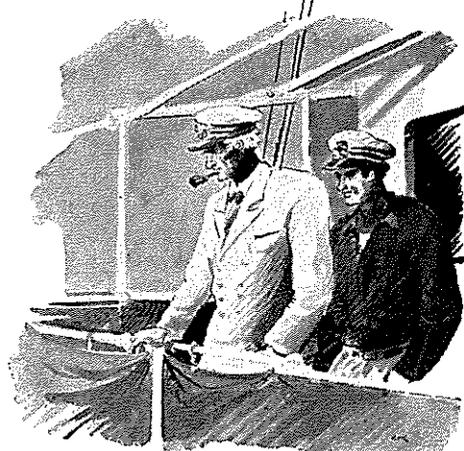
Illustreret af OSCAR KNUDSEN

GAMLE „Silverbell“ lå ved kajen i Singapore og indtog sin last af stykgods, før den skulle sejle ud på sin sidste rejse til Europa.

„Silverbell“ var Bell Linicns ældste damper, et gammelt, umoderne skib med skråt stillede master og skorsten. Den eneste komfort, der fandtes om bord, var radioen og det elektriske lys, for det sidstes vedkommende kun en luksus man nød godt af i maskine og opholdsrum, lanterne var stadig de gode gammeldags petroleumslamper. Foruden sin last havde den plads til en halv snes passagerer, men i de senere år havde pladserne sjældent været optaget. Nyere skibe på ruten med moderne udstyr og komfort havde konkurreret den ud og degraderet den til ret og slet last-

Den ene var usandsynlig fed, den anden var høj og tynd.

BØRGE
MIKKELSEN



„Der har vi nok vore passagerer.“

slæber, tramp. Kun een slags passagerer, den type, som af personalet på rejsebureauerne benævnes ekscentriske, kunne nu og da finde på at gøre en rejse med „Silverbell“ for, som de gerne betroede kaptajn Williams, at slippe for maset med at trække i smoking til middagen, som man brugte det i de nye, store skibe.

Men trods sin umoderne indretning var „Silverbell“ et godt søskib og havde uden nævneværdige uheld befaret rederiets rute Europa—Østen i over tyve år, og når det nu lå her for at begive sig ud på sin sidste rejse, var det ikke uden en vis følelse af vemod, at kaptajn Williams fra sin bro stod og så ned mod den slidte landgang, som om få minutter for sidste gang skulle hejses op fra kajen.

Kaptajn Williams var en mand sidst i tredserne.

Hans hvide, kraftige hår dannede en skarp kontrast til hans brune sol- og vejrbidte ansigt. Førstestyrmand Barker, der stod ved hans side med den hvide uniformskasket kækt på snur, var ganske ung. Han holdt meget af sin kaptajn, og skønt han forstod, hvad der rørte sig i dennes sind ved tanken om den snarlige afsked, delte han dog ikke hans sorg over at skulle forlade „Silverbell“, men glædede sig tværtimod til at komme om bord i et nyt og moderne skib, en glæde, han dog holdt for sig selv.

— Der har vi nok vore passagerer, sagde han og pegede ned mod to mænd, som kom gående hen imod landgangen. Manden, der gik forrest, var usandsynlig fed, men der var noget over gangen, der lod ane, at han trods sin fedme både var livlig og



adræt, han bar sin hvide tropehjelms i hånden og tørrede uafbrudt sveden af sit ansigt med et rødteret kæmpelømmetørklæde. Hans kammerat var modsat høj og tynd med et stærkt markeret ansigt, hvorpå man anede, at et smil var en sjælden foreteelse.

— Hm! De ser mig nu ikke ud til at være særlig spændende, sukkede kaptajn Williams. — Når vi endelig skal have passagerer på den sidste rejse, kunne rederiet godt have sendt os et par, som vi kunne have lidt fornøjelse af. Ham den tykke der er jo ved at omkomme af varme, han falder sikkert i søvn efter hvert måltid, og den tynde ser sur ud som en eddikebrygger. Gud ved, om de i det hele taget spiller kort, føjede han til.

Den sidste bemærkning rettede kaptajn Williams nærmest til sig selv, men Barker hørte den og kunne ikke lade være med at smile, både over dette hjertesuk fra en lidenskabelig kortspiller og den pessimistiske karakteristik af de to nyankomne.

— Gå ned og vis de to gentlemen til rette, Barker! Jeg træffer dem sikkert tidligt nok.

— Hellige makrel! Sikken en gammel kasse! Og skipperen, så du ham, Jo? Han lignede en indtørret mumie med sne på toppen. Guderne må vide, om han i det hele taget spiller kort?

— Det samme spørgsmål gjorde jeg mig selv, da jeg så Dem og Deres ledsager komme om bord!

Gus Parson flyttede gispende sine to hundrede og fyrre pund, og den spinkle dæksstol knagede faretruende i alle leder og kanter. Han havde rettet spørgsmålet til sin kammerat, Jo Callencher, der stod og be-

tragede livet på kajen, hvor kulierne hastede frem og tilbage, men svaret var kommet fra en hel anden kant. Han drejede sig igen, og hans blik mødte kaptajn Williams', der i det samme kom ned fra broen, hvor han havde stået og hørt Gus' spørgsmål. Hans solbrændte ansigt klarede op i et stort smil, da han hilste på dem.

— Ja, så har vi to altså en bekymring mindre, sagde han henvendt til Gus. — Jeg håber, vi må få en god rejse, jeg glæder mig til et spil kort. Der er lige kommet besked fra kontoret, at der kommer endnu fire passagerer. Vi ses til middag, sluttede han og hilste med hånden til kasketskyggen.

Gus Parson, Jo Callencher og kaptajn Williams blev hurtigt fine venner. Efter middagen spillede de kort, indtil kaptajnen ved midnat skulle en tur på broen. De fire andre passagerer, nogle sydlandsk udseende herrer, holdt sig for det meste for sig selv og døsedede tiden mellem måltiderne hen i liggestole på dækket.

Tredie dag i søen stak Silverbell ind i Penang's havn for at komplettere sin last med endnu nogle tons gods, og allerede ved middagstid var man igen i søen.

Gus og Jo sad netop i spisesalonen ved deres lunch, lidt forundrede over at hverken kaptajnen eller deres medpassagerer havde indfundet sig, da der pludselig lød råb og skud ude fra dækket. De sprang begge op, men i det samme blev døren til dækket revet op, og i døråbningen stod en af de sortsmudskede passagerer med en revolver rettet mod dem.

De to, Gus og Jo, kendte kun alt for godt denne gestus og rakte uden tøven hænderne i vejret.

— Hør nu her, Gus stirrede arrigt over at blive forstyrret i måltidet på revolvermanden, — hvad er det for en juleleg, I har for?

Men manden værdigede ham ikke nogen forklaring. Da han havde forvissat sig om, at de ikke havde våben på sig, kommanderede han dem til at gå i forvejen til kaptajnens kahyt. En anden af de sortsmudske, også bevæbnet med revolver, åbnede døren og skubbede dem brutalt ind, og de stod ansigt til ansigt med kaptajn Williams og hans officerer.

— Hellige makrel! udbød Gus og gloede vantro fra den ene til den anden. — Hvad er meningen med dette her? Det smager lidt efter et regulært gangster hold-up!

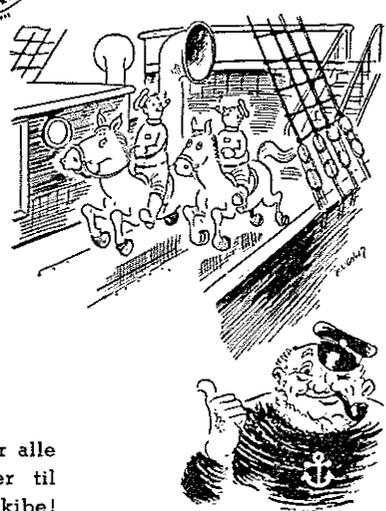
— De har vist desværre ret, nikkede kaptajnen dystert, — meningen er nok ikke til at tage fejl af. Hvad værre er, jeg var ligo ved at tro, at I også var medlemmer af banden, og det gør mig trods alt godt at se, at det ikke er tilfældet. Nu, da vi er gået i fælden, kan de herrer lige så godt få at vide, hvad det drejer sig om. „Silverbell“ medfører på sin sidste rejse næsten en million pund sterling i guld, et eller andet klogt hoved havde fundet ud af, at det skulle være sikrere at sende guldet med en gammel tramp, som ingen vi men det slog altså ikke til, og nu ser det desværre ud til, at det guld er ved at gå i de forkerte lommer!

Gus fløjtede sagte. — Hvad med resten af besætningen, kan De stole på dem, spurgte han.

— Fyrbødere og matroser er indfødte, de sidste er spærret inde forude. Maskinmesteren, som er i maski-



HEMPEL's skibsfarver
revner og skaller
aldrig



Hempel har alle
slags farver til
alle slags skibe!



J. C. Hempel's Skibsfarve Fabrik A/S

Amaliegade 8 . C. 3842

nen, er våbenløs og kan let tvinges til at lystre, radioen er ødelagt, og ...

Han holdt brat inde, da døren i det samme gik op, og en af banditterne, Gus huskede, at han havde hørt, de andre kaldte ham Donelli, viste sig i døren. I en rem over skulderen bar han en maskinpistol, hvis løb var rettet mod mændene.

— Som De ser, gentlemen, har vi bemærget os skibet, begyndte han. — De er sikkert heller ikke i tvivl om, hvad vi er ude efter, i hvert fald ikke kaptajnen! Vi ønsker ingen unødvendig blodsudgydelse. Hvis De forholder Dem rolige, sker der Dem ikke noget. I morgen tidlig vil en hurtiggående motorbåd komme ud fra kysten og hente mine kammerater og mig, og De kan roligt fortsætte Deres sejlads. Men vi må have skibet navigeret ind til kysten på en måde, som ikke vækker mistanke, hvis vi skulle være så uheldige at møde en af de engelske patruillebåde. Jeg ser mig derfor nødsaget til at bede Dem, kaptajn, eller en af Deres officerer være os behjælpelige på broen.

Kaptajn Williams sprang op med en ed, men en lille drejning af maskinpistolens løb fik ham til igen at synke ned i stolen.

— Ja, ja! Banditten nikkede faretruende. — Hvis ingen af d'herre melder sig frivilligt, har vi midler til at tvinge Dem. Han så spørgende fra den ene til den anden af officererne, men da ingen gjorde tegn til at ville melde sig, vendte han sig om mod døren.

— Åh, et øjeblik! Gus gik et skridt frem imod ham. — Min kammerat og jeg er gamle sømænd og ikke ukendte med navigation!

— Slyngel!

Udbruddet kom fra kaptajn Williams, der igen var sprunget op. Gus holdt skærmende armen op, da den gamle kaptajn i raseri forsøgte at slå ham i ansigtet.

— Det skal De komme til at bøde for sammen med de andre slyngler, råbte han.

— Herregud, kaptajn! Hvad vil De have, jeg skal gøre? Gus trak ligesom undskyldende på skuldrene. — Det er jo ikke mit skib, og hverken jeg eller min kammerat føler nogen

trang til at komme til at ligne en thesi for nogle lusede punnds skyld. Næh, jeg hylder princippet: Når det kniber, må enhver hytte sit eget skind, og det agter jeg også at gøre i dette tilfælde, jeg har forhåbentlig et langt liv foran mig endnu! Og med en let hovedbøjning til kaptajnen og hans officerer, fulgte han og Jo efter banditten ud på dækket.

På kortbordet i bestiklukafet lå et søkort udbredt. Donelli viste dem det sted på kortet, hvortil han ønskede „Silverbell“ dirigeret.

— Efter min beregning af skibets fart skulle vi kunne være der i morgen

tidlig, men, som jeg før nævnte, er der store chancer for, at vi i nattens løb møder en af de torpedobåde, som patruillierer her i strædet. Hvis I to forsøger nogen som helst slags narrestreger for at påkalde dens opmærksomhed, bliver I knaldet ned på stedet. Har I forstået?

Gus og Jo nikkede og gik ud på broen. Jo afløste banditten, der styrede. Gus tog lanterne frem fra deres plads i bestiklukafet og forklarede manden, der var blevet afløst ved rattet, hvorledes han skulle tænde og hejse toplanterne. Den røde og den grønne side-lanterne tog han sig selv af, tændte dem og forvisede sig om, at de brændte klart, hvorefter han stillede dem ud i lanternebrædterne.

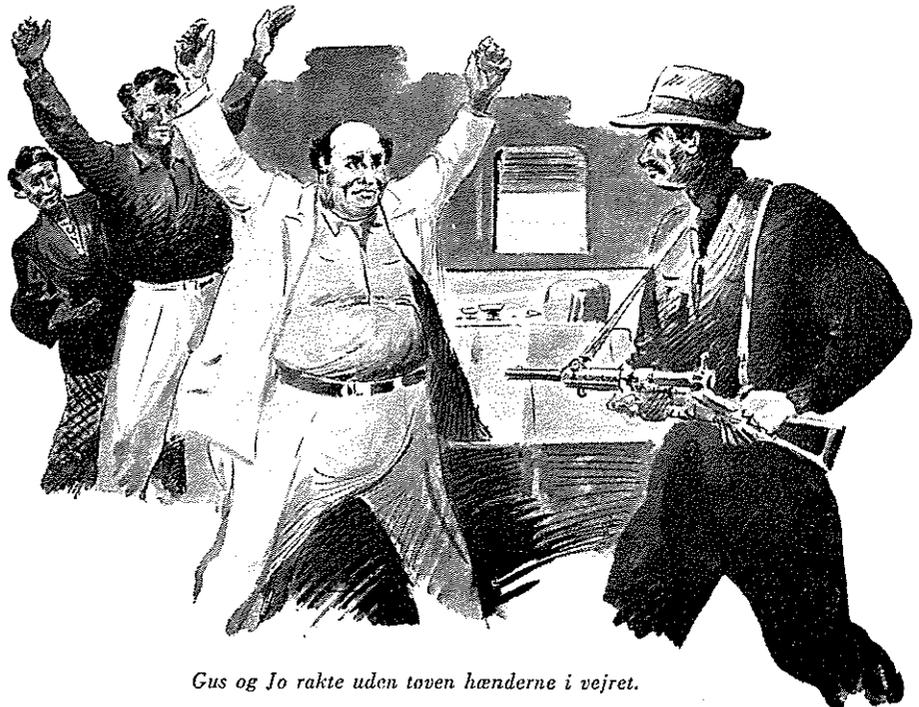
Gus og Jo skiftedes til at styre. Donelli havde placeret sig i en flugstol midt på broen med maskinpistol over knæene og sørgede for, at de ikke fik lejlighed til at tale sammen.

Donelli fik ret i sin antagelse med hensyn til patruillebåden. Lige efter midnat opdagede Gus langt forude en klar lanterne, og lidt efter skimtede han det modgående fartøjs røde og grønne sidelanterner. Skibet havde kurs lige mod dem og kom hurtigt nærmere. Da de to skibe næsten var tværs af hinanden, rettede torpedobåden en kraftig lyskaster mod „Silverbell“, der et øjeblik lå badet i lys. Donelli var sprunget hen i skyggen af bestiklukafet, hvorfra han holdt Gus og Jo dækket med sin maskinpistol.

— Hils og lad som intet, kommanderede han, og Gus adlød og lettet på sin tropehjelm. Et øjeblik efter sås kun torpedobådens agterlanterne, og snart var også den forsvundet i nattens mørke.

Natten sneglede sig af sted. Der blev ikke vekslet mange ord, men Gus kunne mærke, at Donelli kendte sig betydelig lettet efter mødet med torpedobåden. De andre banditter viste sig ikke, de havde sikkert nok at gøre med at bevogte fangerne, de tre var alene på broen.

Lige så pludseligt som tropenatten var faldet på, brød dagslyset igennem. Gus stod højet over kortet i



Gus og Jo rakte uden toven hænderne i vejret.

bestiklukafet, da et udråb fra banditten kaldte ham ud på dækket. Han så ham med alle tegn på skræk malet i ansigtet stirre agterud. Han fulgte retningen af hans blik og sendte Jo et umærkeligt smil, da han så et fartøj med røgen væltende op af skorstenen komme efter dem.

— Patrouillebåden, råbte Donelli med alle tegn på rædse! i stemmen. — Den kommer efter os!

— Tja, det ser unægteligt ud til det, svarede Gus så ligegyldigt, som det var ham muligt.

— Hold kursen, til jeg kommer tilbage. Den første, der forlader broen, bliver knaldet ned, snerrede banditten og forsvandt ned ad trappen til dækket.

— Hvad nu? Jo så spørgende på sin kammerat.

— Bare forhold dig rolig og vent, grinede Gus. Han havde travlt med at tømme noget fra en lille sølvbeholder ud i sin hule hånd. Et øjeblik efter kom Donelli fulgt af to andre banditter stormende ud på dækket. De stirrede alle tre agterud efter patrouillebåden, der stadig kom nærmere. Gus så Donelli give de to mænd en ordre, de stillede sig i skjul midtskibs, mens han selv hurtigt sprang op på broen.

— Hvis de prajer os, svarer De: Alt vel! Har De forstået, snerrede han til Gus.

Gus nikkede tavs til svar. Donelli havde lagt sig på knæ bag broklædningen, maskinpistolens løb var rettet mod Gus.

Nu var patrouillebåden oppe ved „Silverbell“'s side. En hvidklædt officer råbte gennem en råber, at de skulle stoppe. Gus greb „Silverbell“'s råber, trådte et skridt frem, så han stod lige over den knælende bandit. Da han løftede råberen, dalede en lille hvid støvske fra hans hånd ned over bandittens hoved.

— Svar for pokker, mand, snerrede Donelli, men blev i det samme overfaldet af et heftigt nyseudbrud. Han slap maskinpistol og greb sig med begge hænder til øjnene. Det øjeblik var nok for Gus. Den tunge messingråber faldt med et brag på bandittens baghoved, og han styrtede om som ramt af lynet.

Hurtigt bemægtigede Gus sig hans våben, mens Jo slog stop på maskitelegraf. Gus hørte lyden af løbende fødder på dækket, han smed sig fladt ned, og da den første af banditterne entrede trappen til broen, fyrede han. Der lød et smertensskrig, da den ramte tumlede ned ad trappen, i faldet væltede han sin kammerat, som fulgte lige efter. Før de igen nåede at rejse sig, var Gus og Jo over dem, og de blev afvæbnet. Den fjerde mand var kommet ud på dækket ved lyden af skuddene, han indså hurtigt det nytteløse i at gøre modstand og smed sin pistol.

Et øjeblik efter stod bevæbnet mandskab fra torpedobåden på „Silverbell“'s dæk, og de indespærrede officerer blev lukket ud.

— Arrester de to! De er i ledtog med banditterne, råbte kaptajn Williams rasende og pegede på Gus og Jo.

Marineofficeren så forbavset fra den rasende kaptajn til Gus og Jo, men Gus trak smilende et stykke papir frem fra sin inderlomme og rakte det til ham. Officeren kastede et blik på papiret og rakte det videre til kaptajn Williams, hvis ansigt mere og mere antog et forbavset udtryk under læsningen.

— Ja, det er rigtigt nok, kaptajn, lo Gus. — Min kammerat og jeg gør skam ikke denne rejse med vores fornøjelses skyld, men på Bank of Singapore's regning for at passe på det rare guld, og foreløbig ser det jo ud til, at vi har klaret det helt godt.

— Ja, ja, min uforbeholdne undskyldning får De naturligvis, nikkede kaptajnen smilende, — men der er endnu noget, jeg ikke rigtig kan forstå. Vi hørte i nat, at patrouillebåden passerede os, hvorledes lykkedes det Dem at få båden alarmeret?

— Det skal jeg forklare Dem, kaptajn, tog marineofficeren ordet. — Vi om bord i patrouillebåden kender jo både gamle „Silverbell“ og Dem, kaptajn Williams, og vidste, at De aldrig med vilje ville forsynde Dem så groft mod de internationale søvejsregler, at De ville bytte om på den røde og den grønne sidelanterne. Da vi så det syn i nat, var vi klar over, at der var noget galt, og fulgte i Deres kølvand for at vente, til det blev lyst!

Kaptajn Williams stod et øjeblik tavs, så vendte han sig mod førstestyrmand Barker. — Så fik vi alligevel lidt fornøjelse af de to, sagde han med et bredt smil.

— Sikke et held, at Donelli lige skulle nyse i det rette øjeblik, sagde Jo, da han og Gus senere på dagen sad i kaptajnens kahyt med en velfortjent whiskey foran dem.

— Held og held, kald det, hvad du vil, lo Gus, — men heldet kommer nu ikke altid af sig selv, det hænder, at man selv må hjælpe lidt til!

Han tog en lille sølvbeholder op af lommen, skruede låget af og stak den op under sin kammerats næse.

— Lugt engang!

Jo gjorde en dyb indånding, men brød ud i et nyseanfald, som var ved at kvæle ham.

— Peber, stønnede han, — rigtig peber!

— Ja, lo Gus, — rigtig stærk hvid peber, som jeg havde det held at sidde med i hånden, da vi blev forstyrret i lunchen og ubevidst stak i lommen. Men måske du alligevel har ret, det var held, nemlig, at den peberbøsse faldt i de rigtige hænder!

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN K. ·· FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB
Grundlagt 1889

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Rigstelefon 203
HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

S/S „Castledore“s stranding

Af H. DYSON

KLOKKEN 6.25 den 27. januar i år hørte man om bord på det britiske fragtskib S/S „Castledore“, som var på vej fra Hull mod Spanien for dér at indtage en ladning salt til Japan, en dump lyd, samtidig med at man agter mærkede nogle voldsomme rystelser. Straks modtog man fra maskinrummet meddelelse om, at man med det samme havde standset maskineriet, fordi det havde arbejdet med en uhyre fart.

Skibets fører, captain D. R. Hughes, gik sammen med l. styrmanden agter og konstaterede her, at skibet havde mistet propelleren.

Positionen udregnedes på dette tidspunkt til at være 40°30'N., 8°20'W. En gennemgribende inspektion og undersøgelse blev iværksat, og klokken 6.40 fastsloges det endeligt ved hjælp af projektører, at propelleren virkelig var mistet.

S. O. S. blev udsendt for at tilkalde bugserbåds-assistance. I løbet af kort tid modtog man svar fra bugserbåden „Turmoil“, der befandt sig i nærheden af Lizard.

Man havde også radioforbindelse med andre skibe i nærheden for at få disse til at holde sig parat.

Henad middagstid den 27. januar, på pladsen 40°40'N., 8°32'W., ankom S/S „Stuart Prince“ og besluttede at holde den gående i nærheden for at afvente et andet skib, S/S „Saxon Star“s, ankomst. På grund af vejrforholdene var det umuligt at få en line om bord i havaristen.

Klokken 15 var det hjælpeløse „Castledore“ i drift østpå med en fart af to knob. Senere, klokken ca. 16, ankom S/S „Saxon Star“, og „Stuart Prince“ fortsatte sin afbrudte kurs. Vejret var nu: Vind N.W., styrke 6—7 med heftige vind og regnbyger, som forhalede ethvert forsøg på at få en line over og dermed få skibet på slæb.

Fra det tidspunkt, hvor Castledore først kom i vanskeligheder på grund af tabet af skruen og den høje sø, havde telegrafisten, John MacFarlande, siddet på sin plads og uden afbrydelser udsendt meddelelser.

Pludselig meddelte „Saxon Star“ pr. radio, at han var tvunget til at gå frem, da hans luger var i fare på grund af søen. Men han ville bestræbe sig på at opretholde kontakten med „Castledore“, indtil bugserbåden ankom, hvilket ventedes at ske kl. ca. 8 den 28. januar.

Kl. 3.10 om morgenen blev det ifølge „Castledore“s logbog konstateret, at pejlingen til Estaca Fyret var 192°, beregnet afstand 20 miles, vind N.W., styrke 7—8 og høj sø. Skibet var drevet i syd-østlig retning med en fart af 3 knob, siden vinden var skiftet til N.W. kl. 16 den foregående dag.

I løbet af natten begyndte havaristen at rulle voldsomt, og fra kl. 5.50 den 28. januar blev hyppige pej-



S/S „Castledore“.

linger foretaget, og man konstaterede, at skibet havde kurs stik syd og nu var 7½ miles fra kysten. Stillingen var nu ved at blive faretruende.

Et S. O. S. blev udsendt om at være parat med hjælp, hvis skibet skulle drive på grund. Nødraketter blev derefter affyret for at henlede opmærksomheden på sig fra fyrpersonel langs kysten. I mellemtiden udveksledes radiopejlinger mellem „Saxon Star“ og bugserbåden „Turmoil“.

Besætningen blev nu beordret til at holde sig klar ved redningsbådene. Det var kl. 6.30. Kl. 7.30 var „Castledore“ kun 1½ sømil fra kysten, og begge ankre blev kastet. Wirer blev nu isat fra ankerkæder til pul-lerter for at aflaste kæder og spil.

Vinden var stadig N.W. 7—8 med høj sø. Forskibet blev nu og da ligefrem slynget under vandet, og skibet gennemrystedes voldsomt.

Kl. 9.45 var stillingen højst risikabel, og „Saxon Star“, som nu igen var i sigte, meddelte bugserbåden „Turmoil“, at de ikke kunne komme nærmere end i en afstand af fem miles på grund af den høje sø.

En fransk trawler ved navn „Picorre“, som havde opfanget „Castledore“s S.O.S., kom nu i sigte og gik så nær som muligt. Omtrent på samme tid sprang ankerkæden om styrbord om bord på „Castledore“ på grund af de pludselige ryk. Skibet drejede rundt med stævnen i retningen 180°. Man var en sømil fra klipperne. Klokken var 9.48.

Da bagbords anker ikke holdt, blev der givet ordre om bord på „Castledore“ til at forlade skibet. Både blev sat i vandet med store vanskeligheder på grund af skibets drift og havets tilstand, men alle om bord kom vel fra borde.

Besætningen blev taget op af den franske trawler „Picorre“, hvis kaptajn handlede så dygtigt, at ingen tid blev spildt. Senere landsatte han folkene i La Rochelle i Frankrig.

Ca. et kvarter efter besætningens redning tørnede „Castledore“ og sloges mod klipperne på Spaniens N.W.-kyst.

2. mester William Cooper sagde bagefter, at det udelukkende skyldes radiotelegrafist John MacFarlande, der havde udsendt nødråb i 30 timer, at alle 38 medlemmer af besætningen blev taget op.

Damperen Ophelias stranding

I FØLGE en meddelelse i Efterretninger for Søfarende vil man i den kommende tid påbegynde fjernelsen af vraket af det i 1906 umiddelbart syd for Thorsminde strandede dampskib „Ophelia“.

Damperen, der var hjemmehørende i Helsingør og på rejse fra Marseille til Stettin med en ladning olie-kager, strandede den 23. november 1906 og gav anledning til et meget vanskeligt redningsforetagende, i hvilket deltog mandskabet fra fire redningsstationer, der måtte tage en lang og hård tørn med havet, men til gengæld også fik hele besætningen uskadt i land.

Kl. 9 om aftenen meddeltes det til Thorsminde redningsstation, at et større dampskib var strandet ca. 2000 alen syd for stationen, lidt syd for Thorsminde udløb. Opsynsmanden lod straks meddelelsen gå videre til de tre nærmeste redningsstationer og begav sig derpå med sit mandskab, som hørte til raketstationen, medbringende signalraketter, redningsbælter, kastelod og line, til strandingsstedet, hvortil man ankom en halv time senere efter at have måttet passere Thorsminde Strømmen med båd.

Skibet stod da på den yderste revle med breddesiden mod land. Da afstanden mellem skibet og land var så betydelig, at det ikke kunne nås med raket, var man nødsaget til at afvente en ændring i skibets stilling, men med visse mellemrum opsendtes signalraketter for at tilkendegive for de skibbrudne, at strandingen var bemærket i land og at hjælp kunne ventes.

Det blæste en frisk sydvestlig kuling med usigtbart vejr, meget høj sø og meget stærk nordgående strøm.

Stationen Fjand havde samtidig med Thorsminde redningsstation modtaget melding om strandingen fra den derfra udsendte vagtmand. Tre kvarter senere havde mandskab og heste givet møde og afgik straks med raketapparaterne til strandingsstedet, som man nåede kl. 11, men da skibet skønnedes at stå over 1000 alen fra land, blev der ikke gjort forsøg på at nå ud til det med raket. Midt på natten mellem kl. 1 og 2 opdagedes det, at der var opstået brand i skibets agterende, og omtrent kl. 2 gik skibet i drift indefter og blev stående 400 à 500 alen fra land. Der gjordes nu straks forsøg på at nå det med en dobbelt raket, men da skibet stod med boven mod land, og altså kun frembød et lille mål, lykkedes det først med den fjerde

raket at lægge linen mellem skorstenen og den forreste mast, så at besætningen kunne få fat i den og hale trossen om bord. Der indtraf imidlertid nu forskellige uheld, og udhaleren kom uklar, således at redningsstolen ikke kunne hales om bord, og først da det dagedes, lykkedes det at få alt i orden og bringe to mand velbeholdne i land. Ved den tredje indhaling indtraf imidlertid et nyt uheld, hvorved manden faldt i vandet, men blev dog lykkelig bjerget, og endelig fik man påny trossen og tilbehør i orden og nu bjergedes de øvrige om bord værende, hvoriblandt en passager, med redningsstolen, og kl. 11 om formiddagen var alle velbeholdne i land.

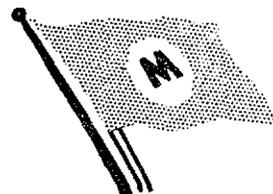
Vedersø redningsstation modtog melding om strandingen en halv time senere end de to andre stationer, hvorefter mandskab og heste straks samledes og afgik med redningsbåden til strandingsstedet, som nåedes en time over midnat. Redningsbåden gjordes straks klar til at sættes i vandet, men da søen var høj, og der var grundt vand på revlerne udenfor, samt da en voldsom strøm satte nord efter, ansås det for nødvendigt at afvente dagslyset. Da der imidlertid på dette tidspunkt som overfor nævnt var opstået forbindelse med raketapparatet, blev der ikke brug for redningsbåden.

Da også opsynsmanden ved redningsbistationen Thorsminde havde fået telefonmeddelelse om strandingen, blev mandskab og heste tilkaldt ved Tuskjær redningsstation, men da redningsbåden ankom til Thorsminde, skønnedes det at være umuligt at bringe båden flot derfra og nå ud til skibet, hvorfor den befordredes til nordsiden af slusekanalen, hvor den blev sat i vandet og roet over til sydsiden og landsat. Det lykkedes dog senere at bringe også denne båd til strandingsstedet, hvor den var klar til at gå ud, dersom det skulle mislykkes at bjerge skibets besætning i redningsstolen.

Det blev en lang og anstrengende virksomhed for alle fire redningsstationers mandskaber, således nåede Vedersø mandskab først hjem kl. halvfem om eftermiddagen og Tuskjærs først halvanden time senere.

Ingvard Olsen.

Vacuum Oil Company
Smøreoliespecialister



MOORE & Mc CORMACK A/s

Fragt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708
Rigstelefon 356 Telegr.-Adr.: MOOREMACK

Minder fra Sejlskibenes guldalder -

Ved CARL ØSTEN

Fhv. kriminalassistent Carl Nielsen fortæller

(Fortsat)

IV. I Montevideo

EFTER Ækvator gik det rask sydover. Så gunstig var vinden os. Ivar og jeg havde på denne rejse sat os for, at vi ville lave os et skib i flaske, hvorfor vi næsten anvendte al vor fritid på dette arbejde, som ikke alene i sig selv var et stykke pillearbejde, men også besværligt af den grund, at vi ikke havde andet værktøj dertil end vor lommekniv.

Montevideo, vor første anløbsplads, nåede vi på rejsens 63. dag. Sejlene blev så stoppede ned i sejlkøjen og lossegrejerne rigget op, så snart vi var i havn. Med en vis glæde tog vi landgangstøjet frem for at luften og børste det, så at vi kunne vise os standsmæssig under vor første landgang. Det var dejligt efter over 2 måneders forløb atter at skulle se oplyste gader ved aftenstid, ligeledes andre mennesker, ja, i det hele taget nyde livet nogen tid. En dag, da Ivar og jeg gik en tur langs kajen, kom vi til et norsk barkskib, ombord på hvilket Ivar havde den store overraskelse at træffe sin fætter, der var 1. styrmand. Mødet resulterede i en efterfølgende hyggelig aften i barken, hvor vi hørte skandinaviske sange på styrmandens grammofon — den var jo som alle dengang forsynet med en stor tragt — og, selv om styrmanden var noget religiøst præget, manglede der ikke spiritus i hans gemmer. Så vi fik en ganske hyggelig nordisk aften ud af det under disse fjerne himmelstrøg.

En aften senere hen gjorde bådsen os to kammerater den ære at følges med os på en tur i land. Efter at have beset forskellige seværdigheder, endte vi i en café, hvor der var musik, for at nyde en genstand. En af servitricerne kom da, eftersom hun formodede, at vi var engelske søfolk, hen til vort bord og fortalte, at der i rummet ved siden af sad en engelsk sailor, som var meget fuld og også havde været i slagsmål. Personen viste sig at være vor herlige 2. styrmand, som havde været borte fra skibet i et etmål. Men, hvor så han ud! Han var vel nok blevet ilde tilredt! Hans ene øje lå næsten ude på kinden, der som det øvrige ansigt var tilsølet af blod, ligesom den ene af hans ørefliger var næsten revet af. Straks fik vi ham transporteret ud i en hestedroske for at få ham ombord. Det var derfor en meget nedtrykt styrmand, vi så næste dag, men ikke med et ord nævnte han noget om sin uheldige landgang overfor os, hans retningsmænd. Han havde vel ellers haft grund til at takke os, mente vi, fordi vi havde fået ham bjerget fra yderligere vold og i forbindelse hermed reddet de penge, han havde tilbage på sig.

Endnu en episode knytter sig til Ivars og min landgang i Montevideo. Vi var en aften ved 11-tiden på vej ombord, da vi i nærheden af havnen hørte stærke kvinde-skrig, hvorfor vi straks satte i løb henimod stedet. Her så vi tre mænd, som ubarmhertigt pryglede løs på et par pigebørn, hvem mændene beskyldte for at have stjålet deres penge, hvilket måske var rigtigt nok. Men da man ikke efter vor mening kunne gå så

brutalt til værks overfor kvindelige væsener, hvad de end har gjort, slog vi de tre mænd ud med nogle velrettede stød. Bådsen havde altså ikke for ingenting lært mig boksnings teknik. Og den ene af de tre lå endnu på valen, da vi fulgte „damerne“ fra havnen og hen til en mere sikker dansebule, hvor de ønskede sig ind, og hvor de vel havde deres tilholdssted en hel del af døgnets timer. — De fleste af aftenerne tilbragte vi altså ombord, ofte med sang og musik, der mange gange tiltrak en hel del tilhørere inde på kajen.

„Thermopylæ“ var efter indtagelse af ballast *bound for Iquiqui*. Næppe var vi bugseret ud af Montevideos havn og sejlene sat, før det faldt i med uroligt vejr, der kunne forventes at ville blive endnu dårligere, eftersom vi skulle runde „Hornet“. Medens den øvrige del af besætningen blev sat til at banke rust samt mønje, skulle sejlmageren og jeg gøre et nyt stagejil færdig. Vor normale arbejdsplads var på agterdækket, men på grund af det dårlige vejr fik vi den anvist på mellemdækket, et sted, der havde til følge, at rotterne, da vi den første morgen kom derhen, havde ædt det nye læder, som vi havde syet på skodbarmen og halsen, samt det meste af min sejlhandske. Så for at undgå dette, rullede vi hver aften sejlet sammen for tilligemed sejlpose og andet tilbehør at hænge det op under dækket, hvorimod vi tog fedthorn med os ned i lukafet.

Få dage efter afgang fra Montevideo blev kokken syg og måtte gå til køjs. Ingen ombord var klar over, hvad han fejlede. Kaptajnen gisnede på lungebetændelse og andre på en eller anden mavesygdom, hvorfor man gav kokken amerikansk olie. Han svækkedes imidlertid mere og mere, og den dag, vi passerede Falklandsøerne, døde han til vor store sorg. For han var en god kammerat og ikke mindst en dygtig kok, som forstod at få meget ud af den tids små rationer. Han var altså en mand, der vanskeligt lod sig erstatte.

Eftersom der var langt til land, var der ikke andet for end at begrave ham i søen. Så dagen efter, at han var død, blev han lagt i et hylster, som sejlmageren havde syet af en helt ny rulle sejldug, hvorpå en del jern anbragtes i fodenden deraf. Men da begravelsen ikke skulle finde sted før den følgende dags morgen, lagdes liget på et par sammentømrede planker, der for natten anbragtes på storlugen. Hvorledes begravelsen skulle forløbe, drøftede vi indgående i lukafet om aftenen, og da ingen kunne synge en engelsk salme dertil, blev Ivar og jeg enige om at ville synge de to første vers af „Vor Gud han er saa fast en Borg —“, altså på dansk.

Morgenen derefter ved 8 glas blev hele besætningen kaldt til samling ved storlugen. Før begravelsen blev skibet så løbet i vinden og stortoppen brasat bak. Og da det var snuskeregn og diset vejr, mødte vi op i vort olietøj og søstøvler. Så snart skibet havde løbet farten af sig, førte vi slidsken med kokkens lig ud mod luv lønning, således at fodenden hvilede herpå, hvorpå kaptajnen, der var blevet varskoet, at alt var klar, kom

tilstede medbringende andagtsbogen. Med ganske få ord berømmede han kokken som den gode og flinke mand, han havde været ombord, hvorpå han læste begravelses-ritualet og bad en bøn. Da han så derefter spurgte, om der ikke var nogen, som kunde synges en salme, meldte Ivar og jeg os for at synges den før nævnte. Højtideligheden sluttede så med, at kaptajnen lyste fred over kokkens sjæl. Derefter blev slidsken skubbet lidt ud over lønningen og vipet, og i løbet af de følgende sekunder forsvandt kokkens afsjælede legeme fuldstændigt i de skummende bølger. Kaptajnen gik igen agter ud, og lige efter lød kommandoen: „Bras fuldt igen“. Resten af dagen var vi fritaget for alt arbejde udenfor vagterne.

Denne begravelse blev både den første og eneste, jeg oplevede til søs, men uagtet jeg siden har deltaget i mange i land, blev ingen af disse så gribende som denne i sin enkelthed og korthed, og navnlig glemmer jeg ikke, hvor bevæget hele besætningen på 25 mand var, da kokken forsvandt ned i kong Neptuns rige. Han skulle altså ikke gense sine kære, der vel sikkert ventede på ham som vore på os. — Gennem stewarden erfarede jeg op ad dagen, at kaptajnen var blevet så rørt over salmen, vi sang, at han ikke kunne glemme den. Det samme syntes tilfældet med vore kammerater i lukafet, på hvis ønske vi måtte synges den igen flere gange. I det hele taget drøftedes begravelsen dagen igennem. Så bløde i sindet kunne en klump hårde søfolk altså også være! Men, mon ikke det er eneste gang, at „Vor Gud han er saa fast en Borg“ er blevet sunget på dansk i et engelsk skib? Ellers ville et stemningsfuldt præget digt have passet ved denne lejlighed. Og det er Holger Hammer's:

„De døde Sømands Kirkegaard“.

„Dybt under Havbølgen løber en Strøm,
den fører dem bort i sin Favn.
Saa blidt, som en Moder vugger sit Barn,
den fører dem hen til en sikker Havn,
de Døde, som sænkes i Havet ned
i Havdybets evige Fred.

I Havets Dyb, hvor ej Stormene naar,
der ligger et fredhelligt Sted.
Med en Mur omkring som Menneskehaand
at efterligne ej ved.
Koraller, som skabtes i tusinde Aar,
om Haven værnende staar.

Og indenfor Muren i Havdybets Sand
staar Blomster i Skønhed og Pragt,
og smykker Graven, hvor Søens Søn
saa nænsomt til Hvile blev lagt,
hvor han sover, til Mønstringstimen slaar,
og Havets Døde opstaar.

Der er saa smukt dør i Havets Skød,
hver Blomst er et Under at se.
Koraller saa røde som Hjertets Blod,
Saa hvide som nyfalden Sne.
Der er saa tyst, hvor de Døde bor,
som ingen Steder paa Jord.“

Netop denne stemning var det, der betog os alle ved begravelsen, hvilken vel ingen mor kunne tænke sig smukkere for sin søn, selvom hun ikke kunne smykke hans grav. For dør, hvor kokken gled ned, dør bry-

des kun søerne, medens havfugle lader deres hæse skrig høre derover dag og nat.

En nat under Kap Horn med rigtigt brand-mørke, regn-rusk og blæst, og jeg stod ved roret, opskræmtes jeg pludselig af klagede skrig, der lød, som om et menneske var i alleryderste nød. Ganske instinktivt fik jeg den tanke, at det måske var en af mine kammerater, som var faldet ned fra riggen, hvorfor jeg, der var ganske ene på det tidspunkt på agterdækket, var lige ved, navnlig da skrigene gentog sig, at løbe fra roret for at præje styrmanden, som var gået ud på broen mellem halvdæk og stormast. Men just i samme øjeblik kom styrmanden tilbage bandende over disse uhyggelige lyde, hvorved jeg oplystes om, at det var pingviners skrig, hvilke altså nær havde skræmt mig fra sans og samling. Flere gange senere hen under turen op langs vestkysten kom vi forresten ind i ret store fuglesværme, der holdt til inde på kystens fjeldskrænter, hvilke vi af og til var så nær, at vi havde dem i sigte. Men Charley lod sig ikke oftere skræmme af fugleskrik ved nattetid.

I denne sejskibenes tidsalder var det så at sige umuligt at kunne tidstæste ankomsten til et bestemmelsessted, så det var derfor altid et lyspunkt i tilværelsen ombord, når vi fik at vide, at nu var vi i nærheden af vort anløbssted. Og således også med os på denne rejse, da vi fik at vide, at vi nærmede os Iquiqui. Jævnligt blev en mand derfor sendt til vejrs for at se efter land, hvilket han først fik i sigte hen mod aften, men da det var for farligt at løbe ind i mørke, drejedes skuden til for natten. Først næste dags eftermiddag kunne vi lade ankeret gå i Iquiqui's havn, en naturhavn, eftersom den ikke rummede nogen kajer. Rundtom os lå ikke så få skibe, der ligesom vi skulle indtage last af salpeter til Europa.

Såsnart vor ballast var udlosset, blev så mange som muligt af besætningen sat i gang med at skrabe langhalser af skibsbunden, hvilket skete ved, at man først halede en smækker wire derunder fra for til agter og dernæst krængede skibet over, henholdsvis til hver side, for at man fra en skure-pram kunne skrabe siden så langt nedefter, som det var muligt. Efter skrabningen blev så skibet igen krænget over, for at siderne kunne blive smurt ind med varm talg helt op til lastemærket for fuld last. Efter tilendebbringelsen af disse arbejder begyndte vi at indtage salpeteret, som i sække kom langs siden i store pramme. Vi hev det selv ombord, hvorimod stuvningen i lasten besørgetes af indfødte.

Den første aften under vort ophold her oplevede vi et slags ritual for endt losning, en skik, som anvendtes herude på vestkysten. Et skib, når det var færdigt med at indtage sin last, lod nemlig besked herom kære 2. styrmand. Så det var ham sikkert en stor sorg, da han pænt måtte luske agterud med den for at overantvorde den til kaptajnen, som blev fløjtende gal og straks kylede den i søen.

Vagt efter vagt afløste atter hinanden, hvorunder arbejder udførtes med at vaske maling af og skrabe alt det blanke træ, medens frivagten helligede sig sin bygning af skibe i flasker, skibe til at sætte i montre eller skæring af figurer i træ. Mangen en nat, så længe vi var i det varmere bælte, sov vi på dækket om natten, hvilket jo stod os frit for, når bare en af de vagthavende holdt sig vågen for det tilfælde, at der skulle blive givet ordre til et eller andet.

sado, hvilken sidste var noget af det mest grufulde, man kunne få, idet den nærmest virkede bedøvende, hvorved den, der havde drukket sig en rus heri, havde svært ved at holde sig på ret køl i flere dage derefter. Som før nævnt var det forbudt besætningen at bringe spiritus med sig ombord, hvorfor der fandt visitation sted af hver enkelt efter hver landgang, men en gammel englænder, der havde været i salpeter-farten i flere år, var alligevel styrmændene for snu, idet han smuglede anisado'en ombord i et par lange dyretarme, en i hvert bukseben. Ved afgangstide havde han på denne måde fået samlet sig et forråd på fem tarme, som han af hensyn til en eventuel yderligere visitation ombord bragte oppe i mærset på fokkemasten.

Efter godt tre ugers forløb nåedes så dagen, hvor den sidste sæk salpeter firedes ned i lasten, men som sædvane var på stedet, skulle vi først afgang dagen derefter. Og så, som skik også var, hejste vi en pøs op under fokkeråen for at tilkendegive for de andre skibe, at nu var „Thermopylæ“ færdig med at indtage sin last og således klar til at gå hjem. Ved siden af arbejdet med at laste havde topsgasterne assisteret af et par andre matroser benyttet sig af lejligheden, da sejlene var slået fra, til at lapsalve, male og skrabe til vejrs, således at den høje, slanke rig med de lysegrå barduner og stag kunne måle sig fuldt ud med nogen lystkutters. Nu var det bare, om dette fine udseende, en fryd for enhver sømands øje, kunne holde sig de måske tre måneders tid, som det kunne tage at nå Europa. Fra for til agter prægedes stemningen af glæden over at skulle hjem, lige fra den yngste til den ældste, og det uanset, at mange af disse „deep-water-sailor“s ikke havde noget egentligt hjem at længes efter, men alene det, at deres skib skulle hjem til Europa, var dem nok.

Pøsen, der var hængt op under fokkeråen, toges så ned, da mørket faldt på, hvorefter bådsen og Ivar gik agterhen til kaptajnen for at lykønske ham til, at lasten nu var inde samt til en god rejse. Denne deputation fra besætningen havde imidlertid en bagtanke hermed, som kaptajnen heldigvis var klog nok til at fatte, for næppe var udsendingene kommet tilbage til lukafet, før der blev præjet „Hale storskøde“, hvorefter hele banden styrtede agter ud hurtigere end nogensinde for at få den dram, som besøget hos kaptajnen havde tilsigtet. Den udskænkedes af l. styrmanden, som ikke var karig med at give fuldt mål, og jeg behøver vel ikke at bemærke, at vi drak af eet og samme glas, der gik på omgang. Den tids skibe havde jo ikke et service af glas og kopper, som vor tids har. Til daglig drak vi ellers af emaillekrus, men ved en så festlig lejlighed som denne kom der et glas af kaptajnens frem. Endnu et resultat fik vi ud af besøget, nemlig 2 flasker whisky og 1 flaske rom, som styrmanden gav stewarden besked på at levere hen i lukafet til at drikke på en god hjemrejse.

Dem tog vi imidlertid med op på bakken for at nyde indholdet deraf ind mellem de afskeds-hurra'er, som det nu var blevet vor tur til at afgive. Det blev Ivar, som med sin Stentor-stemme nu for alle vinde råbte navnet op på hvert af de fremmede skibe efterfulgt af de tre hurra'er. Og ude fra mørket lød det derpå gang efter gang: „Three cheers for the homeward bound“. Så det var virkelig en meget festlig afsked, vi på denne måde kom til at opleve, ligesom den indtagne whisky og rom havde gjort sit hertil. Men

mere fordrer mere. hvorfor vi, inden vi gik til køjs, tørnte indholdet af et par af tarmene fra englændernes reservelager deroppe i mærset. Så, da der næste morgen skulle tøernes til, var flere af besætningen ikke helt oplagte til at gå i søen. Men selvom styrmanden, der havde fået en anelse om hemmelige reserver af sprut, forsøgte at fritte os ud om, hvordan det var kommet om bord, lykkedes det ham alligevel ikke. Det skulle vi nok holde tæt med!

På afsejlingsdagen ved middagstid kom kaptajnen om bord med en ny mand, der skulle erstatte den matros, som havde påtaget sig arbejdet efter den døde kok for medelst et ekstra vederlag på 10 — ti — shillings pr. måned. Om denne nye mand erfarede vi, at han hed Gustav Katz, var tysker, samt at han lige var løsladt af fængslet efter en straf for at have — myrdet en skibskammerat. Så udsigten til et godt kammeratskab med vor nye makker var altså ikke videre lys. Vi lod os dog ikke mærke med noget herom overfor ham denne dag, ja, slet ikke før han selv under hjemrejsen gav anledning dertil.

Vi skulle tørne til for at lette lige efter middagskafningen, hvilken derfor kom til at gå i en ruf. Kort derefter var alle mand i gang med at røre gangspillet. 2 à 3 mand gik i hvert spag. Ivar, som havde en dejlig sangstemme, var på grund heraf vor „Chanty-mand“, og krøbet op på spillet begyndte han at synge den kendte gamle „Homeward-bound-chanty“:

Han: „Hurrah, my boys, we are homeward bound.

Vi: Goodbye fare ye (= you) well.

Goodbye fare ye well!

Han: So heave the windlass and work it round

Vi: Hurrah, my boys, we are homeward bound.

Han: We are homeward bound for home,
sweet home.

Vi: Goodbye fare ye well. Goodbye fare ye well.

Han: The sails are set, and the breeze has come.

Vi: Hurrah, my boys, we are homeward bound.“

Og således fortsattes sangen, som består af 12—14 vers, indtil kæden som hevet hjem var op og ned, hvorved der varskoedes „Well heaved“. Sejlene var forinden blevet sat, således at skuden, såsnart ankeret løftedes, gik i fart. Og for en god vind strøg vort gode, velsjende skib med en jævn fart syd over, hjem til gamle Europa, medens „Homeward bound“ stod at læse i alles ansigter om bord. Der var forresten sket et alvorligt uheld under sætningen af sejlene, idet man ved at hejse mellemstaget havde fået revet englænderens rest-beholdning af spiritus løs, ialt tre tarme, hvoraf de to røg overbord, medens den tredje havnede på dækket omtrent lige for fødderne af den spiritus-tilgå alle andre skibe efter endt aften-skafning, altså efter mørkets frembrud, derved, at man præjede hvert enkelt skib ved navn, hvorefter man råbte „three cheers“, hvilket præj så besvaredes med „three cheers for the homeward bound“. Intet skib kunne nemlig lette den følgende morgen uden at have fået hele den i havnen liggende flådes velsignelse til hjemrejsen. Og da der næsten ikke var en aften, uden at et skib var klar, blev det næsten til en idelig hurra-råben gennem de godt tre uger, vort ophold strakte sig over i Iquiqui.

Vestkysten var noget af et helvede, hvad alkohol angik, eftersom man her kunne få både absinth og ani-

Omtrent lige ned til Kap Horn havde en frisk vind blæst fra rigtig kant, så at vi kunne ligge kurs. Men i nærheden af „Hornet“ begyndte uvejr at sætte ind, blandt andet en tre dages storm, der tvang os til at mindske sejl, hvorved vi faktisk ikke kom stort videre frem. Dette dårlige vejr blev særlig mærkbart for Gustav. Han, som nemlig ikke havde haft ret meget tøj med sig, lå derfor og frøs i sin køje om natten. Og det havde været ham umuligt at få noget i „slopkasten“, vel af den grund, at kaptajnen var bange for, han skulle lave en eller anden streg, således at der kunne blive tale om afkorting i hans hyre. I denne ret uheldige situation for Gustav var det, at Ivar viste sit gode sindelag og det fuldenkte kammeratskab ved at give ham et par sæt af sit gode og varme undertøj, nogle sokker samt en stortrøje, ja, gav ham endog tilladelse til at bruge hans søstøvler og olietøj i påkommende tilfælde, hvilket kunne lade sig gøre, eftersom de var på hver sin vagt.

Jeg havde fået den tvivlsomme ære at få Gustav til vagtskammerat, som, når der var slået glas, og han skulle løse af enten ved ror eller udkig, altid kom drivende 5 til 10 minutter efter tiden. Så en nat, da dette gentog sig, tabte jeg, der stod til rors, tålmodigheden og skældte ham ud, hvilket resulterede i et håndgemæng, der endte med, at jeg som den stærkeste væltede ham ud over gelænderet og ned på fordækket. Til min forfærdelse blev han liggende uden at røre sig, hvorfor jeg løb ned for at hjælpe ham på benene. Der var imidlertid ikke sket ham nogen skade, altså bare komediespil fra hans side. Også af de andre kammerater var han foragtet, for han var ærligt talt af en

nederdrægtig ond natur. Så jeg var klar over, at han efter hændelsen den nat havde et særligt godt øje til min person, og at jeg derfor skulle være mig for ham.

Efter at den nævnte storm var redet af og vinden både skaget og flovet, blev frivagten purret for at strække fore-mærsejl, til hvilket arbejde vi sang følgende „chanty“:

Ivar: *Blow, my boys, I long to hear you.*

Vi: *Blow, boys, blow.*

Ivar: *Then blow, my boys, I've come to cheer you.*

Vi: *Blow, boys, bully boys, blow! —*

der med variationer strakte sig over en halv snes vers.

Det ville være forkert at sige, at den tids skibe var velforsynede med proviant på sådanne lange rejser, hvilket også var tilfældet med „Thermopylæ“, i hvert fald på denne rejse, for allerede ved passagen af „Hornet“, begyndte der at blive „smalhans“, navnlig med den ferske proviant. For at skaffe os supplement gav vi os derfor til at fange fugle som albatros og kapdue. Vi tog dem på krog med en hvid klud som madding. Linen med krogen slæbte efter skibet.

På den måde fik vi næsten fersk kød hver dag, endda både til middag og aften, og selvom kødets smag var noget tranet, gled det ned som en bedre modtagelsesfrokost. Det skyldtes måske kokken, som var ganske ferm til at variere tilberedningen heraf. Iøvrigt var beskøjterne ikke muntre mere at sætte til livs, eller rettere sagt, de var så muntre, som de overhovedet kunne være på grund af de sig deri befindende orme. Dertil var de fulde af mug, og når så vore forskellige rationer af smør, margarine og sukker var krydret med rotte-ekskremitter, kan man sige, at vore kulinariske nydelser nærmede sig det fuldkomne, blot i modsat mening!

(fortsættes)

»Ferie til søs«

Det har i den forløbne sommer været endnu vanskeligere end tidligere at skaffe københavn-børnene på landet. Imidlertid har „Ferie til søs“, som ledes af den energiske lærer Opstrup, atter gjort et stort stykke arbejde. Organisationen har i år skaffet 5569 feriedage med dag- og langture, således at den i sin 5-årige levetid har skaffet ialt 23.560 feriedage.

Piger og drenge har været på dagture med havnevæsenets, havnepolitiets, toldvæsenets, søværnets og „Sundfarten“s både. Endvidere har der været besøg på Middelgrundsfortet, Flakfortet og „Georg Stage“.

121 børn har været på langture til Statens Søfartsskoler, forskellige militære etableringer og med inspektionsskibet „Løvenørn“, depotskibet „Tyr“ og 3 småskibe. Langturene har haft en gennemsnitlig varighed af 23 dage. Alle stederne har børnene haft gratis forplejning og har tilmed fået lomme penge. De fleste steder har drengene endog fået helt nyt tøj med sig hjem. Iøvrigt er det første gang, at organisationen har skaffet feriepladser til provinsbørn. Fem drenge fra Ære, en fra Anholt og en fra Mors har haft ophold i København. To drenge fra Århus har været i Nymindegablejren. I to provinsbyer har der tillige været arrangeret besøg om bord i „Georg Stage“.

Der er al god grund til at ønske „Ferie til søs“ stadig fremgang i arbejdet.

NORDISK VENTILATOR CO
LEVERANDØR AF SKIBSVENTILATION

NORDISK VENTILATOR CO
ARTIFISIELLE KØLESTØB DANMARK

NÆSTVED TELEFON 2000
KØBENHAVN TELEFON BT 5478
ÅRHUS TELEFON 2922

TIL TIENFSTE

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. september 1951



Medlemmer pr. januar 1951

Det Forenede Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Norden
 D/S Dannebrog
 D/S Torn
 D/S Progress
 Det Danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 A/S Det Dansk-Franske D/S
 D/S Myren
 D/S Vendila
 A/S Motortramp
 A/S D/S D. F. K.
 D/S Danin
 D/S Heimdall
 A/S Det Danske Kulkompagni
 D/S Jutlandia
 D/S Pacific
 D/S Baltic
 Rhederi M. Jepsen A/S
 D/S Orion
 D/S Hafnia A/S
 D/S paa Bornholm af 1866
 D/S Hetland
 Asbenras Rederi A/S
 A/S Em. Z. Switzers Bjergings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegrafskib
 D/S Als
 D/S Viking
 A. E. Sørensen
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 Oluf Svendsen
 D/S Activ
 A/S Vestjysk D/S
 Hans Srenningsen
 D/S Phonix
 D/S af 1925
 A/S Det Forenede Bugserelskab
 Rederi-A/S Kosmos
 A/S Tankakibredertiet
 D/S Draco
 Det Dansk-Norske D/S
 J. Asmussens Eftf.
 D/S Samsø
 Danish American Gulf Oil Transport
 Company A/S
 Rederiet Arrenak I/S
 Trampsvise R/A
 Tuxen & Hagemann
 D/S Bes
 D/S Bothnia
 D/S Concordia, Svendborg
 D/S Nautic
 Partredertiet s. s. Runø
 D/S Solnas
 Jens Toft A/S

Den ny færge mellem Dover og Dunkerque

Forbindelsen mellem England og kontinentet opretholdes på Dover—Dunkerque-ruten af tre færger, alle bygget i England: „Hampton Ferry“, „Twickenham Ferry“ og „Sheperton Ferry“, hvilke alle blev sat ind på ruten i 1936. Disse skibe sørger for transporten af godsvogne og om natten af direkte sovevogne fra London til Paris. Lokale rejsende Dover—Dunkerque kan også benytte sig af denne forbindelse.

Med henblik på trafikens fortsatte forøgelse besluttede det franske ministerium for handelsmarinen at lade en ny færge bygge, som skal tilhøre de franske jernbaner, S. N. C. F., og som er blevet døbt „St. Germain“. Færgen er bygget af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S, som tidligere har konstrueret mange moderne færger i Storebælts-trafikken.

Længden og dybgangen på den nye færge var forudbestemt af dimensionerne på færgelejet i Dover, da færgen må være i stand til at gå ind i dette for at kunne laste jernbanevogne, ligeledes bestemtes den maksimale bredde og agterstævnens form af landgangsbroerne i Dover og Dunkerque. Overbygningen har helt moderne linier.

De vigtigste data for „St. Germain“ er følgende:

Total længde	115,720 m
Længde mellem p. p.	111,800 -
Bredde på fenderlister ...	18,948 -
Sidehøjde til vogndæk ...	6,185 -
Sideh. til promenadedæk	10,885 -
Max. dybgang	4,115 -
Dødvægt	1300 ts
Maskineffekt	9600 ihk
Hastighed	18 knob
Antal skruer	2
Antal passagerer	500

Færgen er bygget til Bureau Veritas med betegnelsen: I DIV 3/3 L (Manche) A & CP.

Den tilfredsstillende endvidere den nye internationale sikkerhedskonventions fordringer med hensyn til flydeevne, således at to ved siden af hinanden beliggende vandtætte rum kan fyldes med søvand, uden at skibet kæntrer eller synker.

Under udformningen af skibets linier har man stået overfor modstridende krav. Medens skibet skulle have tilstrækkeligt slanke linier til at opnå den ønskede hastighed, måtte stabiliteten samtidig være stor nok til at modvirke for stor krængning af skibet ved indladning af jernbanevogne på sidesporene. Desuden



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



C. K. HANSEN

Grundlagt 1814

SKIBSREDER & MÆGLER

Befragtning . Klarering og Losningstilsyn
Assurance . Havari- og Linieagentur
Spedition og Grænseekspektion
Internationale Transporter
Skib Bane . Bil . Luft

Repræsentanter i alle Provinsbyer

*

Korresponderende Reder

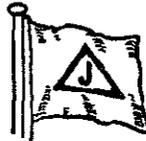
DANNEBROG

35, AMALIEGADE . KØBENHAVN K.
TELEFON: CENTRAL 72 (13 LINIER) . RIGS 13 (2 LINIER)
TELEGRAM ADRESSE „HANSEN“ . FJERNSKRIVER NR. 2350

L. R. SCHMITH & CO.
REDERI OG BEFRAGTNING

★

AMALIEGADE 33
TELF. CENTRAL 4212 & 4248
TELEGRAMADRESSE: STEAMPACIFIC
FJERNSKRIVER No. 2384



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"
Amaliegade 36



1/2 Em. Z. Svitzers Bjergrnings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

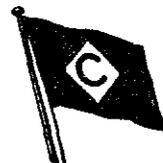
Kalvebod Brygge 4

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

C. CLAUSEN



REDERI

DAMPKIBSSELSKABET

HETLAND

AMALIEGADE 33

TLF. 13.041 - 13.092



„St. Germain“.

måtte skibet være så sødygtigt, at dets rulning i søen blev begrænset. For at få udformet et skrog, der imødekommer disse krav samtidig, har man været nødt til at foretage omfattende undersøgelser; således har man i modeltanken i Wageningen prøvet to forskellige modeller. Ved særlige forsøg har man bestemt strøm-linierne omkring akselbærerne agter, og der er foretaget forsøg for at få fastlagt, om indad- eller udad-roterende skruer er gunstigst set ud fra ønsket om høj fart og god styreevne.

Skroget er i stor udstrækning svejst. Dog er spanterne nittet til klædningen og — efter rederiets ønske — een klædningsrang nittet. Vogndæk og overbygning understøttes af svejste rammekonstruktioner; disse har været genstand for omfattende beregninger, idet skibets rulninger i hård sø forårsager store accelerationspå-virkninger på overbygningerne.

„St. Germain“ er forsynet med 4 spor lagt på sådan måde, at den største nyttige længde opnås. De to midterste spor kan benyttes til sovevogne, og særlige perroner letter sovevognspassagerernes adgang til dækkene.

Vogndækket er belagt med træ i plan med skinnernes overkant, således at der i påkommende tilfælde kan transporteres biler på dækket. Promenadedækket er understøttet af så få støtter som muligt af hensyn til kørselsforholdene for biler på vogndækket.

Under vogndækket findes midtskibs maskinrummet, agter mandskabsaptingen og sovesaloner for 3. kl. og forude officerskamre og sovesaloner for 1. kl.

På promenadedækket findes agter en stor garage for 25 biler, der kan køres ind i garagen direkte fra land ad tilkørselsramper. Foran for garagen er der fælles spisesalon og på fronten en stor 1. kl.s salon i

hele skibets bredde med udsigt fremefter gennem store vinduer. På dette dæk er der også indrettet separat-kamre for 1. kl.s passagerer og to mindre sovesaloner.

Bådedækket, hvor de 8 redningsbåde findes, rummer 3. kl.s salon og aptering for officerer samt separatkamre for 1. kl.

Færgeren kan befordre ialt 500 passagerer, hvoraf 264 med køjepladser (40 i 1- og 2-mands kamre og 224 i store fælles sovesaloner).

Apteringen følger de nye krav om brandsikkerhed; således er der overalt anbragt brandskodder, ligesom der findes brandmeldeanlæg og et effektivt brandslukningsanlæg om bord.

Medens de eksisterende færger er turbinedrevne, er den nye færge forsynet med to dieselmotorer, bygget af Helsingør Skibsværft på licens fra Burmeister & Wain. Disse er enkeltvirkende, totakts trunkmotorer, hver på 9 cylindre med diameter 500 mm, slaglængde 900 mm og omdrejningstal pr. minut normalt 180, max. 195.

Hjælpemaskinanlægget består af tre firetakts dieselmotorer, type B. & W. 525-MTH-40, der hver driver en 200 kw dynamo.

Foruden de 3 hoveddynamoer, der leverer jævnstrøm 220 volt, findes der en nøddynamo på 25 kw og et 200 volts akkumulatorbatteri, der automatisk træder i funktion ved et for stort spændingsfald.

Skibet har såvel agter- som forror for at lette manøvrering i havnene, når skibet sejler bak. Rorene er elektrisk-hydraulisk styrede, og styremaskinen for agterroret er forsynet med to pumpeaggregater. Ankerspil og de 5 kraftige varpespil er også elektrisk drevne ligesom pumper etc.

„St. Germain“ er udstyret med hele et moderne

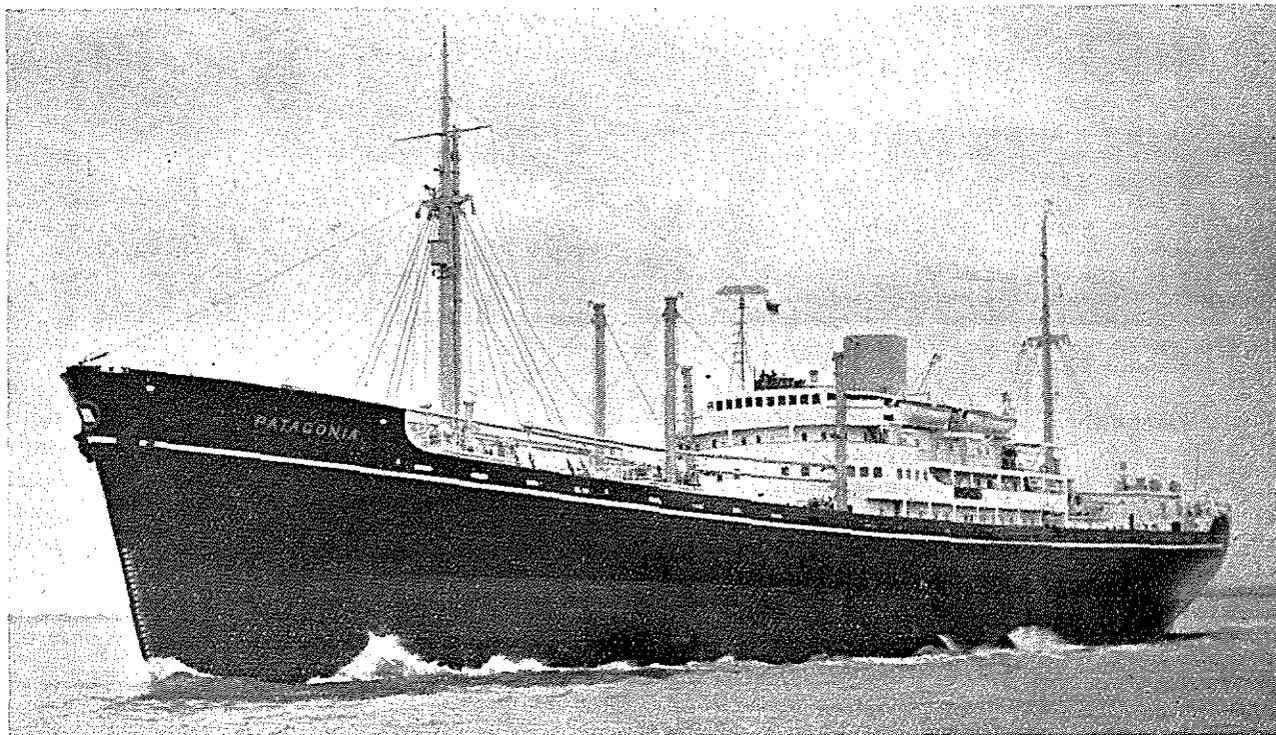
skibs udrustning: radar, radiopejler, ekkolod, højttaler for ordrer fra kommandobro til maskinrum og højttalere for passagerer og besætning.

Et dampvarmeanlæg sørger for skibets opvarmning i den kolde årstid.

Sovevognenes akkumulatorbatterier kan oplades under overfarten, og opvarmningen af sovevognene om bord sker ved hjælp af særlige tilgangsrør for damp på vogndækket.

Den nye færge blev kølstrakt i midten af august 1950 og er således bygget på mindre end 1 år. Efter en vellykket prøvetur, på hvilken der opnåedes en fart på 18,5 kn, blev færgen den 20. juli afleveret til de franske statsbaner (S. N. C. F.), Paris. Den afgik på sin første rejse Helsingør—Dunkerque den 22. juli og blev umiddelbart efter ankomsten dertil indsat på ruten Dunkerque—Dover.

Ny P-båd til Det Østasiatiske Kompagni fra Nakskov Skibsværft



„Patagonia“ på prøveturen.

Den 20. juli afholdt Nakskov Skibsværft prøvetur i Langelandsbæltet med nybygning nr. 127, M/S „Patagonia“ til Det Østasiatiske Kompagni. „Patagonia“ er et fragtmotorskib med plads til 12 1. kl.s passagerer, og det har samme dimensioner som de såkaldte M-både, hvoraf Nakskov tidligere har leveret „Mombasa“, „Malacca“, „Malaya“, „Morelia“ og „Magdala“ til Det Østasiatiske Kompagni. Men indretningen er ændret på en række punkter og forbedret, og maskinen er forsynet med en cylinder mere, hvilket giver skibet en noget større fart, nemlig 16 knob lastet.

Skibets hoveddimensioner er:

Største længde	144,6 m
Længde mellem perp.	135,6 -
Bredde på spant	18,6 -
Dybde til shelterdæk	11,7 -
Lasteevne	10.100 ts

og det er bygget til Lloyds højeste klasse med lukket shelterdæk og bak og poop samt hus midtskibs. Dobbeltbunden er indrettet for brændselsolie.

Skibet har 2 master og 4 samsonposter, og lossegrejerne består af en 60-tonns bom, en 20-tonns bom samt tolv 5-tonns og to 3-tonns bomme. Desuden står der på agterkant af midtskibshus to af Thomas B. Thriges nyeste 3-tonns dæskraner til betjening af 4-lugen. Thrige har også leveret de elektriske lossespil, ankerspil, capstans og styremaskinen.

Alle moderne navigationsinstrumenter findes om bord: Radar, gyrokompass og selvstyrer, ekkolod og kommandohøjttaler o. s. v. Radiostationen er leveret af A/S Dansk Radio.

Promenadedækket midtskibs er udelukkende forbeholdt passagererne. Alle kamre har eget badeværelse, og de fornemt udstyrede ryge- og spisesaloner ligger lige for enderne af passagergangene. Alle skodder, paneler, bordplader o. l. i kamre, saloner, gange og badeværelser er udført af det nye, brandsikre plaststof Warerite.

Alle skibets beboelses- og opholdsrum har kunstig ventilation. Maskineriet hertil er leveret af De Forenede Jernstøberier.

Redningsbådene er placeret i gravity-davidder fra firmaet Schat i London. Disse davidder betyder en stor forbedring af mulighederne for en hurtig og sikker udsætning af redningsbådene. En enkelt mand kan med et enkelt greb løsne både davidder og bådesur-ringer, således at bådene er klar til nedfiring med de elektriske bådespil, der er af Thriges fabrikat. Spillene kan også affire bådene uden elektricitet, hvis skibets strømforsyning skulle svigte. Bådene er forsynet med særlige „skøjter“, således at de let kan glide ned langs skibssiden, selvom skibet ligger med svær slagside.

Til opbevaring af provianten findes særlige proviantkølerum, ligesom en del af lasten er indrettet til lastkølerum. Thomas Ths. Sabroe & Co. har leveret kølemaskineriet hertil.

Hovedmaskineriet består af en Burmeister & Wain totakts enkeltvirkende dieselmotor på 8050 ihk, der giver skibet en fart af 16 knob i fuldt lastet stand.

Til skibets varmeanlæg og fremstilling af varmt vand til bade etc. findes en kedel, der i søen opvarmes af motorens spildegas, medens opvarmningen ved land sker ved en oliefyrskedel.

Alle lastrum samt maskinrum er forsynet med kul-syre-ildsluknings-anlæg, og i styrehuset findes en røg-detektor, der viser, om der er brand i et hvilket som helst af skibets lastrum.

Nyt skib til D.F.D.S.

Fredag den 10. august løb det første af to søsterskibe, som Det Forenede Dampskibs-Selskab har under bygning på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, af stabelen og fik navnet „Ficaria“. Søsterskibet vil til sin tid få navnet „Primula“.

Skibene er køleskibe, specielt bygget til fart med landbrugsprodukter mellem Danmark og England, og de bliver indrettet således, at losning og lastning kan foregå på hurtigste måde.

Dimensionerne bliver som følger:

Længde	93,0 m
Bredde	14,0 -
Dybgang	5,5 -
Dw.	ca. 2400 ts

Der indrettes ingen passageraptering om bord. For fremdrivning installeres en totakts ottecyklindret B. & W.

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe
Store Kongensgade 49 . København
Telf.: 1243 - 12443 - 12843 Telegr.-Adr.: Danskfransk

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.

Sparekassen for København og Omegn Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,
legatmidler o. l.
Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

dieselmotor, der skal give skibet en fart på 15 knob. M/S „Ficaria“ ventes færdig omkring nytår 1952.

Stabelafløbningen overværedes af bestyrelse og direktion fra såvel værftet som D. F. D. S.

Foruden ovennævnte to skibe har Det Forenede Dampskibs-Selskab på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri bestilt 3 skibe af samme type som de i 1950 leverede søsterskibe „Bastholm“, „Birkholm“ og „Bygholm“, der har følgende dimensioner:

Længde	92,5 m
Bredde	13,4 -
Dybgang	5,8 -
Dw.	3000 ts

idet disse skibe har vist sig at være særdeles velegnede til fart på europæiske havne og Middelhavet.

Vi holder os til



ESBJERG TOV



S/S „Atlantic Seaman“.

30 000 ts tankdamper som det første skib med en damptemperatur på 550°

The Atlantic Refining Company, Philadelphia, har bygget en tankdamper, „Atlantic Seaman“, på 30.155 ts d. w., som må regnes for det første skib, hvor dampen har en temperatur på 550°.

For transport af olie i tankskibe er det klart, at det størst mulige skib er det mest økonomiske, og dette bliver navnlig særlig fremtrædende, når sejlruten er lang. Derfor er de tre skibe, som selskabet bygger af denne type, konstrueret med de største dimensioner, som var mulige, når hensyn måtte tages til dybden i de havne, der skulle anløbes, de kanaler, der skulle passeres, og de dokmidler, der findes.

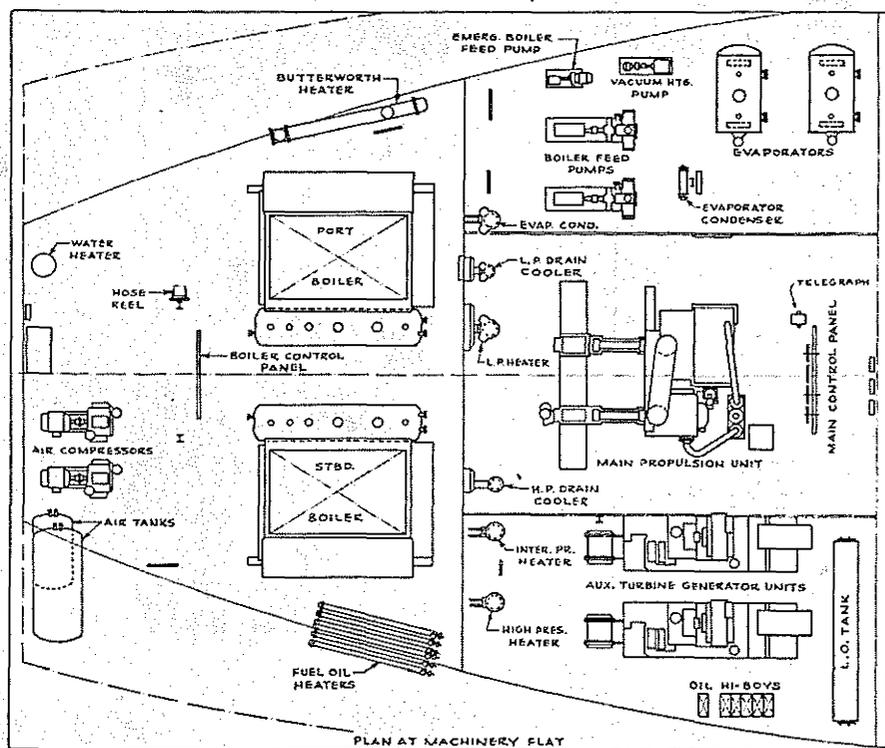
Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt	201,2 m
Længde mellem perpendikulærene	190,5 -
Største bredde på spant	25,9 -
Dybde	13,7 -
Dybgang på sommerfribord	10,4 -
Tilsvarende deplacement	39.664 ts
Dødvægt kapacitet	30.115 -
Maskinkraft	16.000 akh
Fart	17 kn

Før fastsættelsen af skrogets linier blev der afholdt omfattende modellforsøg bl. a. med eller uden bulb i forskibet. Det viste sig, at uden bulb kunne farten holdes med en hestekraft, der var 300 mindre, men samtidig mistede man 140 ts værdifuld deplacement, og det blev derfor besluttet at beholde bulben som det mest fordelagtige.

Skrogkonstruktionen er den, som nu praktisk talt er universel, d. v. s. to langskibs skodder og langskibs spantesystem. Skibet har hytte, bro og bak og pumperummet agter. Det øverste dæk har normal bjælkebægt, men ingen spring.

Efter rederens erfaringer med helsejste skibe gennem 11 år uden noget uheld med brud skulle skroget have været helsejst med lysbuesvejsning. Da der endnu ikke foreligger noget resultat af de undersøgelser, der er i gang vedrørende revner i svejste skibe,



Maskinarrangementet i „Atlantic Seaman“.



De kan få dem overalt

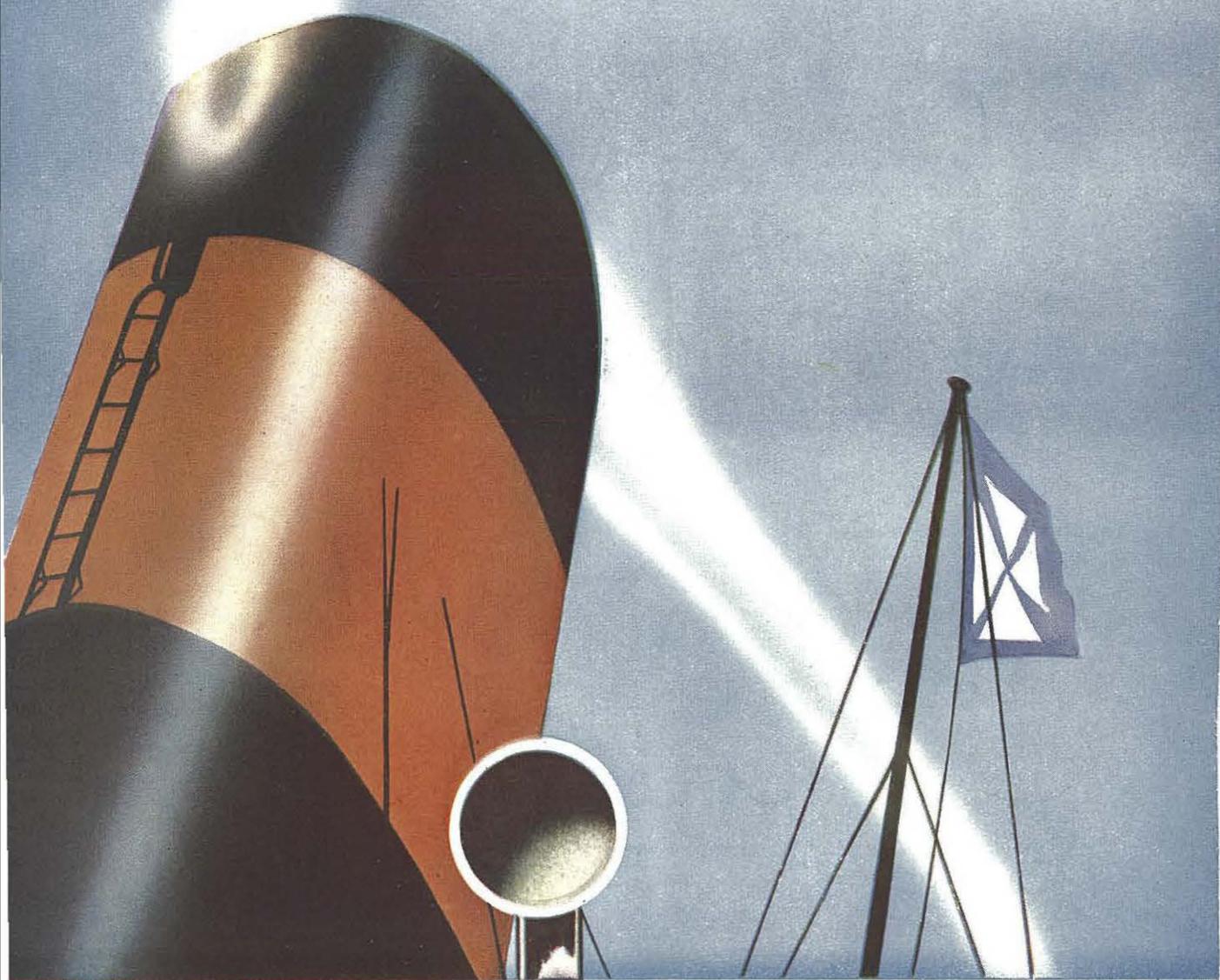
PÅ HAVET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

Udgivet i forståelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

Skibsfarten som forbruger

Lidt om husholdningen i et stort skib

Af OTTO LUDWIG

M/S MONGOLIA er for hjemgående fra et halvt års togt til Østen. Blandt de mange om bord, der har travlt i den anledning, er hovmesteren. Hele skibets lager af forbrugsgods og proviant gøres op, før man anløber Antwerpen. Når besætningen gør fast for et kortere ophold i den store, belgiske havneby, har hovmesteren udarbejdet en længere liste over de mange ting, det er nødvendigt at få om bord før næste rejse. Rekvisitionen sendes nu hjem til Ø.K.'s inventar- og provianteringsafdeling i Frihavnen. Her gennemgår man listen, og når skibet kommer hjem, går man om bord og foretager en optælling over skibets lager. Restbeholdningen sammenlignes med rekvisitionen, hvorefter lageret kompletteres op.

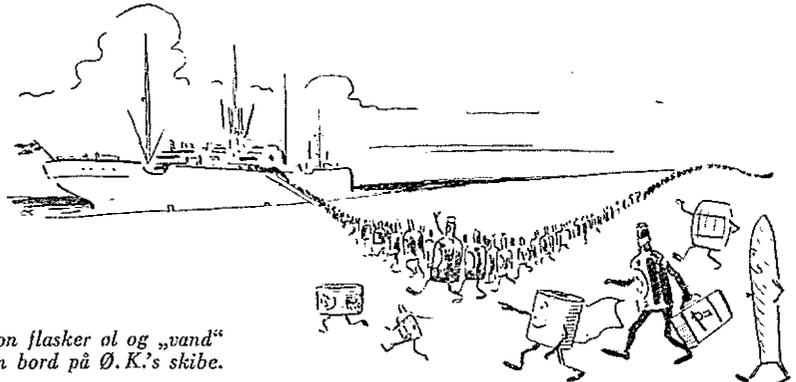
Ø.K.'s inventar- og provianteringsafdeling har til huse i selskabets første kontorbygning, som opførtes i Frihavnen i 1897. Allerede i 1907 blev bygningen for lille, og hovedkontoret flyttedes til Holbergsgade. Afdelingen i Frihavnen er faktisk et helt stormagasin, hvor varer af næsten enhver art altid ligger parat til skibene. Visse ting som f. eks. øl og mineralvande leveres dog direkte fra bryggerierne. Lederen af afdelingen, kontorchef Naver, har også de samme problemer at tumle med som lederen af et stort magasin. Forsyningsituationen skifter stadig karakter, og desværre skifter også priserne. Det gælder derfor om at indkøbe varerne på de rigtige tidspunkter til de rigtige priser.

De varer, der bydes skibenes passagerer og besætninger, er af bedste kvalitet. Er det muligt at få en dansk vare af uovertruffen kvalitet, køber

rederiet naturligvis den. På skibe, der medfører udenlandske passagerer, gør man på den måde ofte en gavnlig propaganda for danske varer. Forøvrigt er skibsfarten en meget stor kunde hos danske firmaer. Det er ikke små mængder af forskellige varer, et skib som „Mongolia“ indlader for et fem måneders togt. Af forskellige ølsorter sendtes før sidste rejse ialt 20.450 flasker om bord. Størstedelen af øllet, nemlig 16.250 flasker, var pilsner. Den næststørste post udgjorde skibsøllet med 1500 flasker. Kontorchef Naver fortæller iøvrigt, at der om bord i skibene drikkes mere og mere mineralvand på bekostning af øllet. „Mongolia“ fik ialt 6100 flasker „vand“ om bord før sidste afrejse.

Sidste år bragtes ialt 1½ million flasker øl og mineralvand om bord på Ø.K.'s skibe foruden diverse vine og spirituosa. Dette lyder i første øjeblik drabeligt, men man må huske på, at flere af selskabets store skibe ligefrem er flydende hoteller med velforsynede restaurationer, og det er ikke søfolkene, der drikker de dyre vine. Behovet for drikkevarer er jo også større på varmen, hvor mange af Ø.K.'s skibe sejler, end under vore himmelstrøg.

Også for tobaksvarerne gælder nogle meget høje tal. Om bord på kompagniets skibe blev der sidste år



Sidste år bragtes der ialt 1½ million flasker øl og „vand“ om bord på Ø.K.'s skibe.

røget ialt 150.000 cigarer, 100.000 cerutter, 11 millioner cigaretter og 2 tons pibetobak!

På et fem måneders togt medbringer et skib som „Mongolia“ 150 kg kaffe, 150 kg the, 70 kg gær, 1½ tons hvedemel, 700 kg rugmel, 40 kg sigtemel og 20 kg sagomel. Skibet har brød med til de første par dage, hvorefter skibets egen bager selv tager fat, hvilket er forklaringen på de store kvanta mel.

Der findes faktisk ikke bedre ost end den danske. Derfor er de elleve ostesorter, skibet medfører, alle danske produkter. Passagererne sætter stor pris på dansk ost, og på en fem måneders rejse spises der om bord på „Mongolia“ omtrent 400 kg af denne vare. Endvidere forbruges der ca. 250 kg salt og 60 kg engelsk sauce.

Grøntsager, kød, fisk o. l. let-fordærlige varer køber skibets hovmester i de havne, man anløber på vejen. Iøvrigt har skibet en ret stor beholdning af konserver med på rejsen. En del af disse varer forbruges undervejs, men det meste af konserver-beholdningen medføres kun som reserve.

En kok eller en hovmester på et stort skib, som medfører passagerer, hvorimellem er mange udlændinge, må være ligeså dygtig som mesterkokken på et storstadshotel. Disse to medlemmer af besætningen må kunne tilfredsstille selv de særeste spisevaner. Det kan være svært at gøre alle tilpas om bord i et skib, hvor enhver — både blandt passagerer og besætning — har individuelle ideer om mad. De varer, der anvendes til søfolkernes mad, er mindst ligeså gode som dem, husmoderen i land kan skaffe sig. På sine rejser spiser sømanden til hverdag „af de frugter, som bonden aldrig ser“. Naturligvis rynker en eller anden på næsen ad en eller anden ret, men det er en kendsgerning, fortæller kontorchef Naver, at kompagniet ikke i mange år har modtaget klager fra passagerer eller besætninger angående kosten om bord i skibene.

Ø. K. modtager vinen til skibene i store fade og har selv to vinkypere beskæftiget med at tappe de ædle varer. Kompagniet etiketterer endog selv flaskerne med egne etiketter. Forøvrigt bør det nævnes, at alle flasker, der tømmes om bord i skibene, må bringes med tilbage. De ølflasker, der udgår fra bryggerierne til eksport, ser man jo derimod aldrig mere.

Flere af lagerets hylder er optaget af æsker med tyggegummi. Det er iøvrigt værd at lægge mærke til, at indholdet er af dansk oprindelse. Det danske tyggegummi er ved at blive en vare af inter-



De 11 millioner cigaretter kunne i en lang række nå fra Kiel til Oslo via København, en distance på 770 km!

nationalt format, og havfruer eller fisk såvel i Nordatlanten som i Det røde Hav kan nu risikere at få et stykke udtjent „Dandy“ galt i hal-sen, når det kastes over bord.

Om bord i et stort skib behøver man imidlertid mere end lige netop det, der kan tilfredsstille tungen og maven. Har De nogensinde tænkt over, at der på et skib som „Mongolia“ er ca. 1000 lampesteder? Størstedelen af de elektriske pærer, der findes om bord, udskiftes i løbet af en rejse. Også hos lampefabrikanterne er skibsfarten således en god kunde!

Hvert af Ø. K.'s skibe får hvert

halve år udskiftet ca. 150 m gummikabel. Regner man med et gennemsnitligt forbrug af bare 200 m kabel om året for hvert dansk skib, vil man se, at skibsfarten bruger ialt 110 km. For at tage en vare, der vil give et noget mere imponerende tal, kan vi nævne, at hvert af kompagniets skibe bruger ca. 800 ruller toiletpapir på et år. Da der er 500 ark i hver af de velkendte gule ruller, og hvert ark måler 16 cm, er der altså 80 m papir i hver rulle. Med andre ord bruges der i et mellemstort motorskib på et år 64 km toiletpapir. I en strimmel kunne det nå fra København til Haslev. Vi tør slet ikke gå i gang med tankeeksperimentet om hele flådens forbrug på dette specielle område!

Af tvist bruger hvert af kompagniets skibe 400 kg om året. På hvert af skibene bruger man endvidere hvert år ca. 200 ark smergellærred, 200 gulvklude, 40 galvaniserede spande, ca. 75 fejekoste, ca. 300 andre koste og børster, omkring 100 kosteskafter, 150 flasker pudsecreme, 400 lugekiler og ca. 150 malerpensler.

Renlighed er jo en god ting, og på hvert skib slides der årlig omkring 40 dørmåtter op. Til rengøringen bruger man på et skib af „Mongolia“'s størrelse ca. en ton brun sæbe og to tons soda om året. Af fernis bruges der på hvert skib ca. 180 kg på et år, og i det samme tidsrum bruges omkring 60 kg bådlak.

Et skibsskrog stryges almindeligvis tre gange om året med udenbordsmaling. Til et Ø. K.-skib af gennemsnitsstørrelsen medgår for hver gang 450 kg maling alene til skroget. Dertil kommer den ikke ringe mængde maling, der bruges til overbygninger o. l. Med andre ord bruges der om bord på et dansk skib hvert år mere maling, end et par lastbiler kan rumme.

Presenninger, flag o. l. er udsat for al slags vejr, og på et skib i fart må der hvert år udskiftes omtrent 1½ km presenning og ca. 15 national-, kontor- eller signalflag.

Endvidere bruges der hvert år

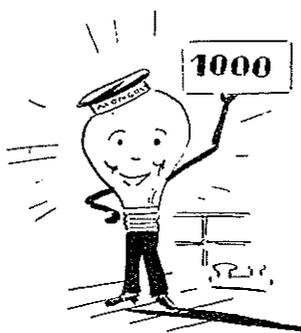


Takket være den gode kost om bord kan det i ferierne være et lidet misundelsesværdigt job at være somandshustru.

store mængder af glas og kopper. Selv om porcelænet til skibsbrug er forstærket på forskellig måde, går der en mængde i stykker, når søerne spiller bold med skibene. Sædvanligvis når broen at varsko restaurationspersonalet, hvis en storm er i anmarch. Det kan dog hænde, fortæller kontorchef Naver, at man glemmer at advare. Er maden allerede stillet på bordet, når en forkert sø ryster skibet, kan hele opdækningen gå i dørken og havne henne i en krog af salonen. Faktisk koster søgang hvert år rederierne tusinder af kroner alene m. h. t. ituslået porcelæn og glas.

Duge og sengetøj er et kapitel for sig. Enkelte rederier har eget vaskeri i land, men Ø. K. sender alt tøjet på Storvaskeriet ude i byen. Derimod har kompagniet flere damer beskæftiget med reparation af lagner, pudebetæk o. l.

I inventar- og proviantafdelingens lager ligger endvidere store mængder af askebægre, grammofonplader, møbelstoffer og spillerekvissitter. Blandt de dæksspil,

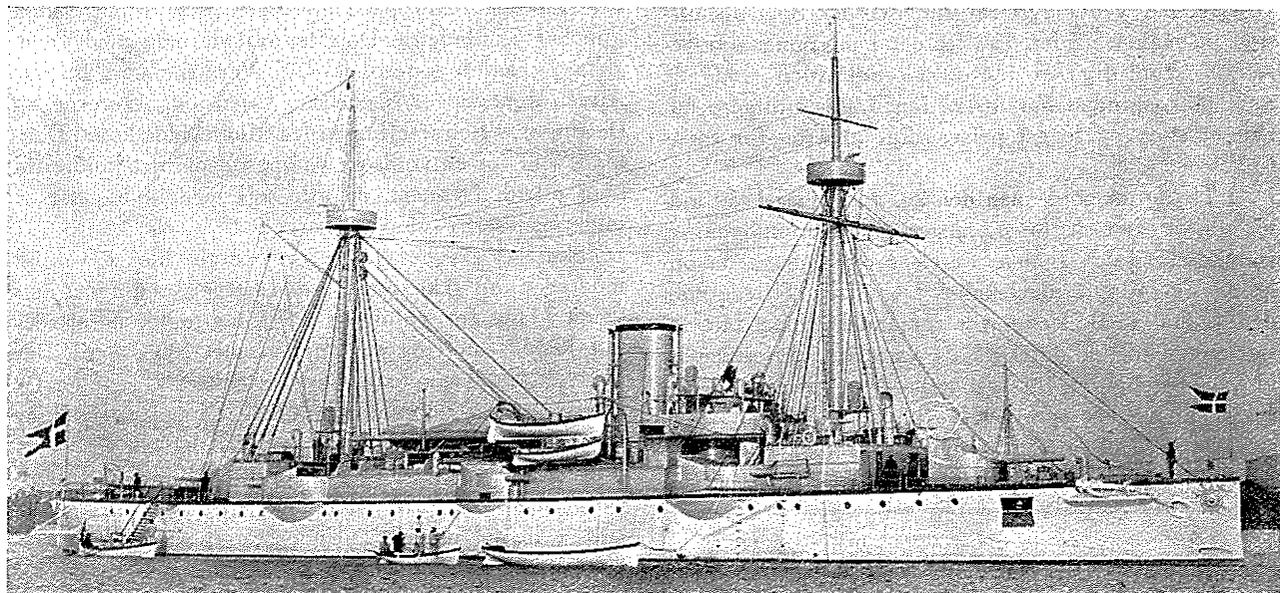


På et skib som „Mongolia“ findes der ca. 1000 elektriske pærer, der næsten alle udskiftes på hvert togt.

der fornøjer passagererne mest, må nævnes hestevæddeløb. På en af hylderne står derfor opmarcheret rækker af træheste i alle mulige kulører. De fremstilles på eget snedkerværksted. Lovrigt er der næsten ingen grænser for de ting, lageret kan byde på. Tobakslageret ville kunne få enhver tobakshandler i Danmark til at blegne af misundelse, for lageret ligger jo på den indvendige side af toldernes „jerntæppe“. Ja, hvem kan et sådant slaraffenland ikke gøre misundelig? Det må imidlertid være en trøst for os, som ikke kan få andel i alt det dejlige, at det alt sammen er med til at indtjene fremmed valuta til landet.

Forhåbentlig har læserne fået et lille indblik i, hvad der — foruden gode maskiner, navigationsinstrumenter o. l. samt et dygtigt personale — kræves for at opretholde en betydelig rederidrift i dag. Vi kan ikke undvære vor skibsfart, hverken som valutakilde eller som arbejdsgiver betragtet.

„Valkyrien“ og Martinique-katastrofen



Den smukke krydserkorvet „Valkyrien“, hvis navn rummer så mange minder for gamle danske orlogsgaster, sendtes i oktober 1901 til Vestindien som stations-skib. Dette togt blev et af de mest uforglemmelige i skibets lange historie. „Valkyrien“ lå som bekendt ved de danske vestindiske øer, da budskabet om det voldsomme vulkanske udbrud på Martinique nåede frem. Den 9. maj 1902 afsendtes krydserkorvetten fra St. Thomas for at gå til hjælp.

Sammen med franske skibe deltog „Valkyrien“ med hæder i hjælpearbejdet, som ikke var helt ufarligt. I særlig grad bragte skibet hjælp ved landsbyen la

Precheur. I alt reddede skibets besætning 567 mennesker og hævdede således Danmarks navn med ære.

Nu er kun få at togtets deltagere tilbage. Imidlertid vil disse gamle orlogsgaster samles ved Værftsbrogvægen på Holmen lørdag den 13. oktober kl. 11 i år for at fejre 50-års mindet om togtet. Der vil blive rundgang på Holmen og skafning på „Hekla“, der er det af flådens skibe, der mest minder om „Valkyrien“. Tilmeldelse til sammenkomsten kan rettes til slagtermester Bagge, Falkoner Allé 52, København F, tlf. Nora 8035 efter kl. 18. Sidste frist for tilmelding er den 8. oktober.

X-Math.

„Ingolf“ og „Ørnen“

I artiklen „En gammel orlogsgast fortæller minder“ i vort september-nummer havde vi desværre sat en forkert cliché på. Billedet forestillede ikke som angivet „Ingolf“, men briggen „Ørnen“. Men, som den gamle orlogsgast selv bagefter sagde, var der ikke sket større skade ved det. For „Ørnen“ var et smukt lille skib. I næste nummer skal vi bringe et billede af „Ingolf“.

„Hårdt Vejr“

Aage J. Chr. Pedersen.

Indenlandsk Sømandsmissions Forlag.

Pris: Kr. 3,50.

Maskinmester Aage J. Chr. Pedersen er kendt af alle „Vikings“ læsere som en god fortæller. Indenlandsk Sømandsmission har fået den gode idé at udsende en bog indeholdende nogle af hans bedste fortællinger fra søen. Bogen, hvis forside viser et maleri af V. Qvistorff forestillende en damper i hårdt vejr, er absolut læseværdig og afvekslende. Ved at købe denne bog støtter De sømandsmissionens arbejde.

Begivenhedsrigt år for sømandsmissionen

Året har været dyrt for Indenlandsk Sømandsmission på mange måder, hævdes det i missionens årsberetning, som lige er blevet udsendt. Men trods de store omkostninger har institutionen som tidligere udført et stort og meget prisværdigt arbejde for søens folk.

I Thyborøn holdt man den 20. november 1950 indvielsesfest efter en stor og meget påkrævet ombygning. Indvielsen gjaldt 14 nye værelser og ombyggede opholds- og restaurationslokaler. I Gilleleje festede man den 4. juni 1951. Her havde sømandshjemmet fået installeret rindende vand på 24 værelser, spisestuen er blevet fordoblet og forskellige moderniseringer udført. I København gik man den 2. januar i år i gang med ombygningen af „Bethel“, som snart ventes afsluttet. I Århus har man på sømandshjemmet foretaget forskel-

lige udvidelser. I Lissabon indviede man i april i år nye lokaler for søfolkene. Restaureringen af sømandshjemmet i Grimsby er blevet fuldendt, og i Thorshavn er man netop gået i gang med en stor udvidelse af det derværende sømandshjem. Sømandshøjskolen i Svendborg har gennemgået en større ombygning med installation af rindende vand på alle værelser, opførelse af baderum og indretning af sejlmagerværksted.

På missionens sømandshjem holdtes sidste år 88 julefester med ialt 5500 deltagere og med uddeling af henved 6000 julepakker. På 32 af institutionens 43 sømandshjem androg det samlede antal logisnætter 91.085. Der udskænkedes 30.000 kopper gratis kaffe og holdtes møder, andagter og underholdningsaftener, der besøgte af ialt 74.300 søfolk og fiskere.

Som allerede nævnt har alt dette kostet mange penge, men Indenlandsk Sømandsmission har også mange venner, som støtter det nyttige arbejde, og vennekaren fortjener absolut at øges.

20.550 sømil med „Danmark“

Beretning for skoleskibet „Danmark“'s virksomhed i finansåret 1950—51 er blevet udsendt. Det fremgår af denne, at der meldte sig 243 ansøgere om elevpladserne om bord. Sommertogtet gik som sædvanlig til forskellige danske byer, hvorefter man den 8. september 1950 startede på vintertogtet med kursen mod Funchal på Madeira. Derefter sejlede man mod Teneriffa og anløb senere de Cap Verdiske øer, Buenos Aires, Montevideo, Necochea, Ascension, Azorerne og Helsingør. Efter afsejlingen fra Montevideo kom „Danmark“ ud for en voldsom pampero, som det imidlertid kom uskadt igennem, da alle sejl med undtagelse af undermørssejl i tide var bjerget.

Skoleskibets besætning er overalt blevet venligt modtaget, og ikke mindst danskerne i udlandet har været glade for anløbene. På vintertogtet udsejledes ialt 19.517 sømil og på sommertogtet 1033 sømil. Der blev lettet 28 gange for sejl og ankret 22 gange. De tilsvarende tal for motor er 17 og 23 gange. Der blev foretaget 103 stagvendinger og 27 halsninger. Foruden at deltage i det meget omfattende undervisningsprogram har eleverne været med til forskellige praktiske arbejder om bord. Under rejsen syede sejlmageren således med assistance af otte clever følgende nye sejl: Inderklyver, krydsundermørssejl og tre bramsejl.

Deres

bankforretninger

ordnes hurtigt og sikkert af vort hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

34 afdelinger i København og omegn

52 filialer og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN



Sparekassen for København og Omegn
Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,
legatmidler o. l.

Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

„Kampen mod søsyge er min hobby“

siger dr. ANTHONISEN

ØJENLÆGEN, dr. med. Harald Anthonisen fik for et par år siden den gode idé at tage kampen op mod søsygen. Uden for besøgstiden har vi „konsulteret“ lægen på hans klinik i Kgs. Lyngby og stillet ham det meget nærliggende spørgsmål: „Hvordan kommer en øjenlæge på en sådan tanke?“

„Hele min slægt langt tilbage i tiden har enten været søfolk eller læger,“ svarer dr. Anthonisen. „Jeg er født på Fanø og var ofte som dreng og ung mand ude at sejle. Efter at have taget eksamen som læge

kom jeg om bord på „Frederik d. VIII“ som skibslæge og sejlede her i 1½ år. På Amerika-dampere traf jeg naturligvis mange søsyge passagerer. Jeg opdagede hurtigt, at ingen af de gammelkendte søsyge-midler udover rådet med at lægge sig under et pæretræ hjalp. Når et middel endelig hjalp, skyldtes det i de fleste tilfælde suggestion. Ved en bestemt lejlighed havde vi om bord en kvindelig polsk passager, en dame af fin familie. Hun var meget søsyg, og sygeplejersken og jeg blev enige om at spille et lille skuespil. Sygeplejersken sagde til hende, at der fandtes eet bestemt middel, som altid plejede

at hjælpe, men at doktoren kun benyttede det i meget sjældne tilfælde. Hvis hun ønskede det, ville jeg prøve det. Jeg tog en morfinsprøjte frem og gav hende en indsprøjtning. Om aftenen var hun så frisk, at hun kunne sidde på dækket og se på dansen. Hendes søsyge skyldtes faktisk angst for søen, for hun var syg, næsten før hun kom om bord. Morfinsprøjten indeholdt da heller ikke andet end rent vand. Troen flytter som bekendt bjerge.

De allerfleste mennesker bliver søsyge, men kommer hurtigt over sygdommen. Om bord på „Frederik d. VIII“ havde jeg altid to halv voksne drenge som hjælpere. Som regel to nye på hver rejse. De var vældig høje i hatten og følte sig som fuldbefarne søfolk, allerede ude i Øresund. Når vi om morgenen befandt os ude i Atlanten, var drengene ikke altid mødt til arbejdet til det fastsatte tidspunkt. Jeg så efter dem i deres

kammer, men der var de ikke. Jeg var så klar over, hvor jeg kunde finde dem, nemlig på toilettet. Her lå de og omklamrede w.c.-kummen og kastede op. Jeg kunne let have smidt dem i havet, uden at de havde protesteret. Så elendige var de. Men jeg bar dem ned i deres køjer og gav dem ordre til at møde på arbejdsstedet kl. 10. Ordren var meget bestemt, og drengene stillede også. For deres vedkommende var søsygen hurtigt overstået. Hvis jeg havde givet dem et eller andet søsyge-middel, havde dette selvfølgelig fået

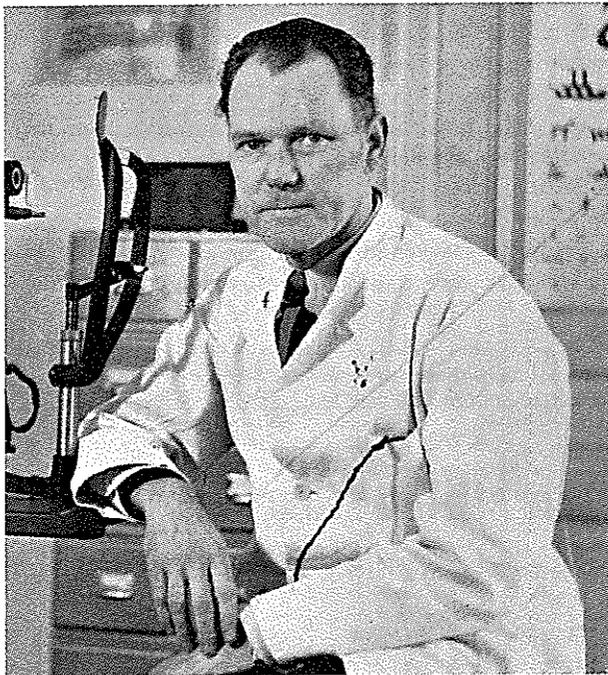
æren, sådan som det er gået i mange andre tilfælde.

Desværre findes der også mennesker, der gang på gang bliver søsyge. Blandt disse er mange søfolk, og de er i høj grad at beklage. Tænk på, hvad det vil sige at skulle udføre sit arbejde i en tilstand af ubehag og elendighed. Og ikke bare i en begrænset tid, men ud i al fremtid. De har sikkert i årenes løb prøvet en masse midler, hvoraf ingen har hjulpet, og de må derfor resten af deres liv kæmpe en stille og meget ubehagelig kamp mod søsygen.

I mange år var jeg læge i Esbjerg og havde også en tid som lærer på

Fanø Navigationsskole meget med søfolk at gøre. Stadig tænkte jeg på, om der da ikke fandtes et middel, som kunne hjælpe de søsyge søfolk. Jeg gennemprøvede al den videnskabelige lektur, der fandtes om søsyge, og det var ikke så lidt. Navnlig fra de tyske Amerika-både er der blevet samlet meget stof om emnet, men der var sjældent noget nyt. For øjeblikket er jeg ved at læse en artikel af en amerikansk general-læge. Denne artikel kunne, selv om den er fra 1896, godt være skrevet i dag. Den er dog ligesom de øvrige i genren kun bygget på teorier. Der ligger ingen forsøg bag den.

Under og efter krigen er der dukket flere nye søsygemidler frem. Både i U. S. A. og England gjorde man forsøg med nogle piller på soldater, der transporteredes til slagmarkerne ad søvejen. Disse soldater måtte dog faktisk betragtes som passagerer, og når sø-



Dr. Harald Anthonisen.

sygen for deres vedkommende blev kureret, fik midlerne skylden, selv om sygdommen sikkert i de fleste tilfælde havde været overstået alligevel. Nej, det var søsygen hos gamle og veltrænede søfolk, der interesserede mig. Hvis man kunne få de søsyge søfolk som forsøgsobjekter, ville man måske kunne nå frem til de rigtige søsygemidler og opklare årsagerne til søsygen.

Nu betragtes søsygen mærkeligt nok af de fleste som noget latterligt og umandigt, selv om den kan ramme store, stærke mænd. Hvis bare man kunne få de søsyge søfolk til at indrømme deres lidelser, kunne man foretage et forsøg af et omfang, som sikkert aldrig tidligere er set! Jeg skrev nu et brev til dr. Erik Jacobsen fra A/S „Medicinalco“, hvori jeg forklarede min plan. Dr. Jacobsen var straks uhyre interesseret. Man havde hos „Medicinalco“ netop tænkt på at sende en læge ud med Oslo-bådene for at foretage forsøg dør om bord og eventuelt få lægen på skoleskibene til at foretage forsøgene. Jeg mente imidlertid, at sådanne forsøg ikke ville have større betydning, fordi man ikke kunne være sikker på, om det virkelig var et af søsygemidlerne, der havde hjulpet, når søsygen blev kureret. Selv eleverne på skoleskibene må jo betragtes som en slags passagerer i denne sammenhæng. De fleste af dem bliver jo nok søsyge, men kommer hurtigt over lidelsen med eller uden hjælp af søsygemidler. Nej, det gjaldt om at få fat i de kronisk søsyge søfolk med mindst eet års sejltid bag sig. Den lige nævnte plan blev derfor opgivet.

I stedet henvendte jeg mig nu til et par af søfarts-

organisationerne, skrev en artikel om søsygen i deres blade og fik bestyrelserne til at anbefale min opfordring om at sende bud efter særlige skemaer og søsygetabletter for derefter at udfylde skemaerne og returnere dem. Naturligvis lovede jeg søfolkene fuld diskretion.

De søsyge søfolk skulle henvende sig til mig gennem „Medicinalco“, som iøvrigt påtog sig alle omkostninger og har gjort et stort arbejde. Vi udsendte ca. 150 skemaer med tilhørende tabletter. Vi regnede med, at når vi blot fik 100 svar, ville vi have et værdifuldt materiale, men vi har faktisk modtaget ligeså mange svar som det antal skemaer, vi har udsendt. Tabletterne, der blev udsendt, var de amerikanske „Dramamin“ og de danske „Amidryl“ fra A/S „Medicinalco“ og „Neptusan“ fra A/S Alfred Bentzon. De tre midler er ikke helt identiske, men byggede efter samme princip. De fås nu alle på apotekerne.

De svar, vi har modtaget, er meget forskellige. Den foreløbige opgørelse viser, at hos ca. 60 procent kunne søsygen hindres i at komme til udbrud, ca. 20 procent blev væsentligt bedre og ca. 10. procent *noget* bedre. Tilbage er der 10 procent, på hvem midlerne ingen virkning havde. Hvorfor mon ikke?

Sagen vakte stor opmærksomhed blandt søfolkene. Nogle af dem havde sejlet i 25 år og havde været meget generede af søsygen. Når tabletterne hjalp på sådanne mennesker, var det naturligvis store lovprisninger, der blev midlerne til del.

Af særlig interesse var de svar, der indløb fra vore

Skibsfarten stiller store krav til hygiejnen

og disse løses i København af

STORVASKERIET



„Storvaskeriet“
i søfartens tjeneste

der råder over 28 vogne og en speciel afdeling for skibsfarten. Vore vogne holder på kajen, og leveringstiden bestemmer De selv. Minimum er dog 4 timer, fra tøjet afhentes, og til det leveres på skibet fuldt færdigt.

Næsten alle rederier, såvel store som små, anvender allerede Storvaskeriets nye form for skibsservice, bl. a. Det Østasiatiske Kompagni, Moore & McCormack og Høiland.

Søens folk har med deres private tøj også forlængst hilst den hårdt tiltrængte, nye søfartsservice velkommen



Tlf. SØborg 4711

— det dufter af renhed —

Storvaskeriet

redningsdampere. Disse skibe skal jo altid gå ud i det værste vejr, der tænkes kan. Chefen på en af redningsdampene skrev til os: „Flere af mine søfolk passer deres arbejde upåklageligt, men er ofte søsyge. Om bord på en redningsdamper har man i kritiske situationer brug for alle sine åndsevner, og det må derfor betyde noget, om man er oplagt.“ Kaptajnen har fuldkommen ret i disse betragtninger, og det er derfor i høj grad ønskeligt, at man finder frem til søsygens årsager. Der har været nævnt mange teorier om denne sygdoms opståen, men ingen af dem er bevist. Jeg er derfor mest interesseret i de 10 procent, på hvem tableterne ingen virkning havde.

Som vi havde ventet, havde tableterne visse bivirkninger på enkelte af de frivillige forsøgspersoner. Nogle har klaget over tilbøjelighed til opkastning efter pillerne, men denne bivirkning skyldes vel mere søsygen selv. Nogle blev døsiges i større eller mindre grad, og en enkelt klagede over en voldsom appetit efter indtagelsen af pillerne, men ham har jeg ingen medlidenhed med!

Nu skal vi til at gennemgå det indsamlede materiale meget omhyggeligt efter et bestemt system. Der har været vist sagen meget stor interesse. „Søfartens Hygiejnekomité“ ved dr. Reymann er således med i arbejdet og har lovet at udsende det endelige resultat i pjece-form. Også fra redernes side har vi kunnet spore en levende interesse. Da vi startede forsøgene, modtog jeg et brev fra skibsreder Lauritzen, der på det tidspunkt opholdt sig helt over i Chile. Skibsrederen meddelte mig, at jeg kunne forvente al mulig støtte fra rederiets side.

Der er ingen tvivl om, at de anvendte midler er gode. Søfolk, som før har lidt meget af søsyge, har skrevet, at det nu, efter at de har prøvet tableterne, er en fornøjelse for dem at fare til søs. Men spørgsmålet er stadig: „Hvorfor og hvordan opstår søsygen?“ Dette spørgsmål skulle vi meget gerne have klarlagt, og det er mit håb, at andre specialister som f. eks. øre-læger og hjerne-læger vil interessere sig for spørgsmålet og opstille videnskabelige forsøg. I denne som i så mange andre sager er samarbejdet af overordentlig betydning,“ siger dr. Anthonisen.

Til Amatørmødelbyggere

Nu kan De faa alt, hvad De før kun har turdet drømme om. D. M. B. fremstiller det hele.

Mod Indsendelse af Svarporto kan De gratis rekvirere vort Katalog, som omfatter en Serie fremragende Skibstegninger. Alt i Skibsmødelittings i den fineste Udførelse. Mødelbyggerværktøj af enhver Art og iøvrigt alt, hvad De har Brug for.

D. M. B.

JÆGERSBORG ALLÉ 29, CHARLOTTENLUND

„Til slut, doktor: Hvad har De selv haft ud af alt dette arbejde,“ spørger vi.

„Hvis De mener rent økonomisk, har jeg ikke haft og skal heller ikke have noget udbytte. Jeg betragter kampen mod søsygen som min hobby.“

Otto Ludwig.

Danmarks første Marshall-skib afleveret



Marshall-skibet ved værftet i Holbæk.

FRA Holbæk Skibs- og Bådebyggeri afleveredes i slutningen af september det første danske skib, der er bygget for Marshall- penge. Skibet, der er bygget til Bureau Veritas' højeste klasse, er en galease med hjælpemotor. Det er bygget til kaptajn Hyrup-Nielsen og har fået navnet „May-Britt“ efter ejerens datter-datter.

Skibet laster 159 tons. Brutto-register-tonnagen er på 109½ tons og netto-tonnagen på 43,93 tons. Længden o. a. er 26,55, bredde på spant 6,6 og dybgang 2,86 meter. Fartøjet er rigget som galease med klyver, fok, gaffelstorsejl og gaffelmesan. Sejlene er leveret af Gudmann & Søn, Grenå. Motoren er en 124—144 hk to-cyl. „Tuxham“-råoliemotor. Skroget er bygget af eg.

Det smukke fartøj er forsynet med elektrisk lys. Salonen, der er usædvanlig rummelig og smuk for et skib af denne art, er af mahogny. Til losning og lastning anvendes et 10 hestes kraft lossespil af svensk fabrikat.

Besætningen er på tre mand foruden føreren. Bestemmanden har eget lukaf forude, medens de to øvrige besætningsmedlemmer sover i dobbelt-lukaf. Skipperens kone, der har sejlet med sin mand i 33 år, sejler også med. Skipperens yngste søn, der iøvrigt er født på søen, skal efter endt militærtjeneste overtage jobbet som bestemmand om bord.

Skibets jomfrurejse gik til Stettin via København. I Stettin lå en ladning kul parat. Skibets byggesum ligger på noget over en kvart million kroner.

Værftet i Holbæk kan være stolt af dette tilskud til den danske småskibsflåde.

O. L.

DANSK VASKERI

STARTER STORSTILET SØFARTS-SERVICE

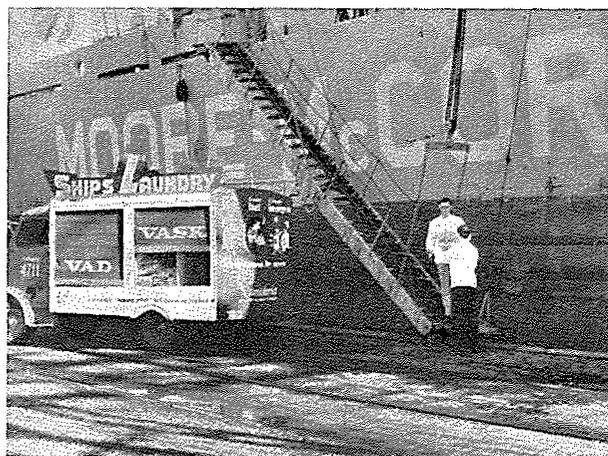
„Storvaskeriet“ er i løbet af de tre år, det har eksisteret, blevet et af Europas største. Dette skyldes i første række, at ledelsen lige fra starten har kunnet give plads for nye ideer og metoder i virksomheden. Vaskeriet har i dag ca. 100.000 kunder og betjener omkring 40.000 københavnske husmødre. Det var „Storvaskeriet“, som for to år siden indførte den superrationelle „våd vask“. Under mottoet „Vi vasker, mens De sover“, og med opbydelsen af et teknisk apparat af et fantastisk omfang har man gennemført det helt utrolige at hente tøjet den ene dag og bringe det den næste.

I de sidste dage har „Storvaskeriet“ påny sat noget helt nyt i scene, nemlig en særlig søfarts-service. Københavnerne vil sikkert have lagt mærke til vognen fra „Storvaskeriet“, der på hver side af taget har opstillet en silhuet af et stort skib, hvorpå står „Ships Laundry“, altså „skibsvask“. Hver gang et skib lægger til kaj i København, holder denne vogn parat på kajen for at køre skibets og søfolkenes snavsede tøj på vaskeriet.

Man har ligefrem oprettet en hel skibsfarts-afdeling, som udelukkende står til rederiernes og søfolkenes tjeneste. I spidsen for afdelingen står en tidligere sømand, hovmester Andersen, som selv besøger hvert enkelt af skibene.

Vasketøjet kan leveres fuldt færdigt tilbage på skibet 24 timer efter modtagelsen, og i særlige tilfælde, hvor der i forvejen er truffet aftale, kan man klare det hele på 4 timer fra afhentningen på skibet til leveringen. Denne præstation er vist noget af en rekord, og både rederne og søfolkene forstår at påskønne det initiativ, vaskeriet hermed har vist.

Det har først og fremmest været indehaveren, direktør Sigfred Perlts, kongstanke at skabe en helt egen fin kunde-service. Men direktøren har også arbejdet på at skabe en arbejdsplads, der giver den enkelte



Vasketøjet afhentes fra et stort Moore & McCormack-skib.

medarbejder muligheder for at finde andet end det daglige arbejde. Man har da også indtrykket af, at hver enkelt af „Storvaskeriet“s medarbejdere går til værket med liv og lyst.

Et af de største problemer i den retning var, at mange af de ansatte kvinder havde børn, hvis anbringelse som bekendt er den udearbejdende moders største vanskelighed. Konsekvensen var, at vaskeriet byggede en af Københavns mest moderne børneinstitutioner lige op ad virksomheden, så mor i sine pauser kan gå ned og hilse på den lille. Efter børneinstitutionens start har der ikke manglet kvalificeret arbejdskraft på „Storvaskeriet“. Og den omstændighed i forbindelse med hele „Storvaskeriet“s øvrige gennemførte personaleforsorg over naturligvis sin virkning på den service, der ydes kunderne. Kvalificeret arbejdskraft, der yderligere er glad for arbejdet, udfører dette godt og forsvarligt.

I de store vaskehaller i Gladsaxe vil moderne maskiner og dygtige, tilfredse medarbejdere således være i stand til at betjene søfolk og redere på bedste måde.



Dronning Ingrid var gæst ved åbningen af vaskeriets hypermoderne børnehøve.



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

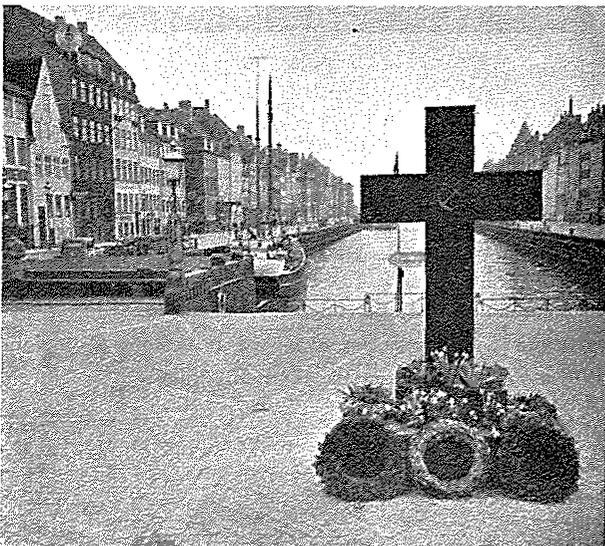
Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568



Det nye mindesmærke —

Et smukt og værdigt minde er rejst for vore døde søfolk

Trækorset for enden af Nyhavn er blevet afløst af et blivende mindesmærke. Det skete den 29. august under stiltfærdige former. På pladsen er blevet bygget en lav sokkel, hvori krigens faldne, danske søfolk har fået indmuret deres navne. Det nye mindesmærke, et gammelt stokanker, blev afsløret af chefen for handelsministeriets maritime afdeling, afdelingschef Ove Nielsen, der holdt en kort tale. Afdelingschefens tale blev besvaret af borgmester Johannes Hansen. Som repræsentant for de søfarende takkede kaptajn Kastrup Olsen.



— og det gamle.

Det smukke, gamle stokanker er blevet skænket som mindesmærke af søværnet, efter at det i nogle år har ligget uden for luftmarinestationen i København. Desværre fortaber ankerets historie sig i det dunkle. Sandsynligvis ved ingen, fra hvilket skib det stammer. På ankeret står indgraveret årstallet for dets tilblivelse, nemlig 1857. Endvidere oplyses det, at ankeret vejer 5148 pund b.

Marinen havde før krigen flere af den slags gamle minder, og endnu findes i det mindste to andre stokankre fra sejl-krigsskibenes tid. Det ene er anbragt foran søofficersskolen på Holmen og det andet i Arresødallejren ved Frederiksværk.

Hvis ankeret i Nyhavn nogensinde har været anvendt i noget skib, har det sikkert været i en af de gamle fregatter. Måske en af læserne sidder inde med oplysninger om dette spørgsmål. Hvis dette er tilfældet, vil „Vikingen“ meget gerne bringe oplysningerne videre.

Ankeret i Nyhavn blev straks efter afsløringen omgivet af blomster og krans. Som i trækorsets tid vil der sikkert heller ikke i fremtiden komme til at mangle blomster ved Nyhavn.

Jack Tar.

International messe 1952

Til foråret holdes igen international messe i Forum i København. Varemessen finder sted 25. april—4. maj og den tekniske messe 16. maj—25. maj. Sidstnævnte messe vil navnlig for maskingruppens vedkommende i år blive betydeligt udvidet. Sidste år havde messen 130.000 gæster, og omsætningen lå på omkring 30 millioner kroner. En messe af et sådant format indbringer mange penge i udenlandsk valuta til Danmark, og der er god grund til at tro, at messen 1952 vil slå alle tidligere rekorder.

Rettelse

I artiklen „Minder fra sejlskibenes guldalder“ i nr. 9 var der en meningsforstyrrende ombryderfejl. De tretten sidste linier på side 24 var byttet om med de tolv sidste linier på side 25. Vi har truet sætternissen med al vandsens ulykker såsom kølhaling, spring fra ræen og rotting, hvis han oftere forsynder sig så groft. Vi håber, det hjælper.



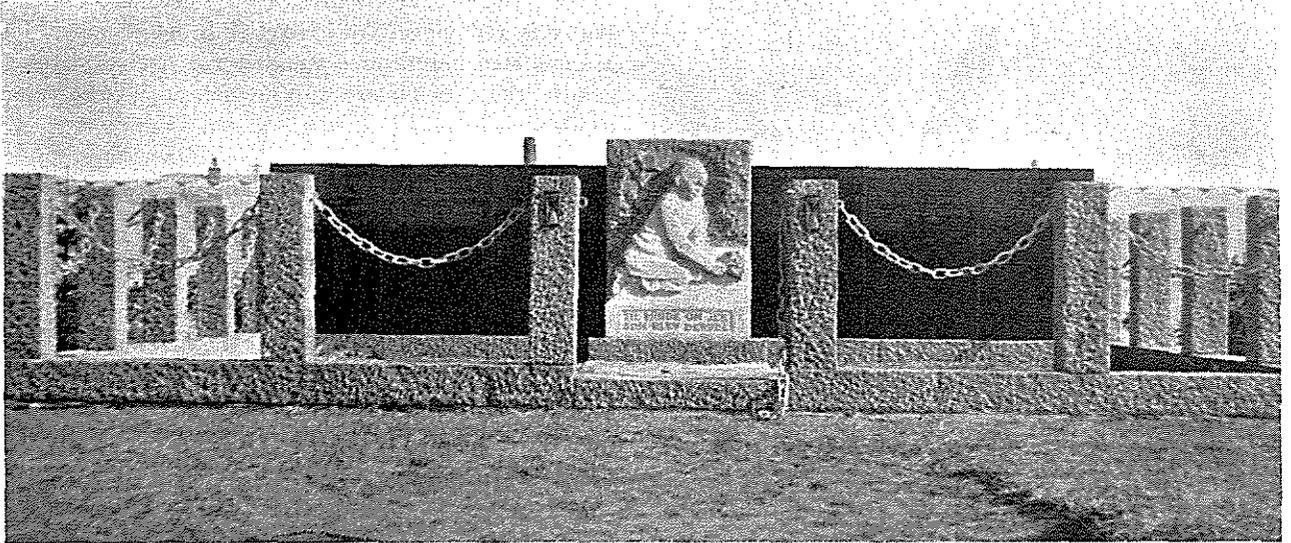
INTERNATIONAL
the greatest name in marine paints

DANBOLINE
lostrumsfarve
LAGOLINE EMAILLE
til jern- og træskibe
HOLZAPFEL
kobberbundfarve

Siden
1899

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
Øresundsvej 141, København S.
Tlf. C. 56 01 - AM. 14 83.

Mindesten for søfolk og fiskere

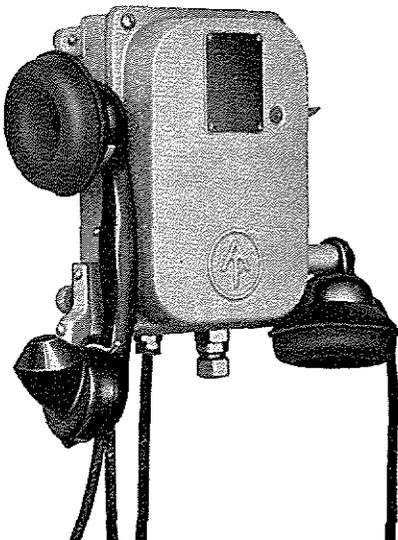


Mindesmærket ved Hirtshals.

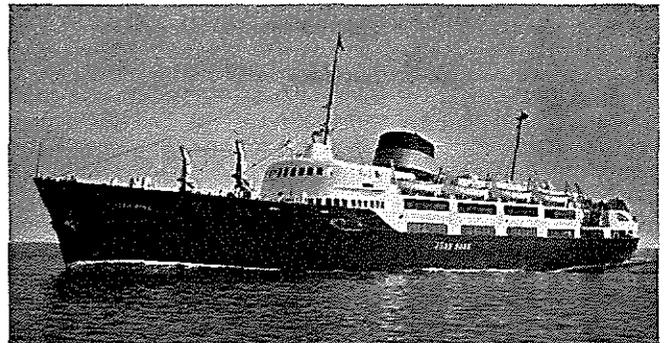
I Hirtshals er blevet rejst et mindesmærke for 25 fiskere og søfolk fra Hirtshals, som omkom på havet fra 1904 til 1950. Mindestenen, der står i umiddelbar nærhed af kirken, er blevet rejst på initiativ af den stedlige marineforenings-afdeling og de to lokale fiskeforeninger. Den er af granit og bærer i det midterste

felt et relief visende en lille dreng, der med blomster i hånden knæler ved en grav. I relieffets øverste hjørne ses en måge symboliserende havet. Til begge sider for relieffet findes tre marmorplader, hvorpå de omkomnes navne, fødsels- og dødsår er sat i bronze. Under relieffet står: „Til minde om jer, som blev derude“.

Leveret til bl. a. DFDS nye Ålborgbåd



Leveres med 1 og 2 trykknapper samt med indbygget lampe, der forbliver lysende, indtil den kaldte abonnent svarer eller den kaldende abonnent hænger sin mikro-telefon på plads



Vandtætte

SKIBSTELEFONER

— med støjdæmpet taletragt samt lydisolierende gummipuder såvel på mikrotelefonens telefon som på ekstratelefonen.

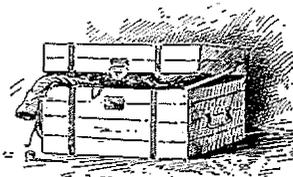


TELEFON FABRIK
AUTOMATIC A/S

AMALIEGADE 7 · KØBENHAVN K · C 5188

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Cargadórer.

Ordet „cargo“ er spansk og betyder „skibsladning“. Før søforsikringens tid havde skibene næsten altid en mand med om bord, som skulle have tilsyn med ladningen, måske forsøge at sælge eller købe nye varer. Manden med dette hverv kaldtes en „cargadór“. Efterhånden som søforsikring blev almindelig, formindskedes cargadórernes betydning.

Svineoen.

Crozet-øerne er en øgruppe i det indiske ocean. En af gruppens øer, som i sejlskibenes dage passeredes af mange fartøjer, hedder Svineoen. Navnet har øen fået, fordi en skibsfører i 1834 udsatte en flok svin dér, som senere formerede sig med svimlende fart.

En kæmpe-dhow.

En meget gammel, men stadig benyttet fartøjstype er den arabiske dhow. Den største dhow, der nogensinde er bygget, hed „Havets inspiration“. Den var på 500 tons. Desværre forliste skibet allerede på jomfrurejsen. Bygmestrene så i forliset et fingerpeg om, at Allah var vred, fordi man havde bygget et så stort skib. Af den grund er der aldrig siden blevet bygget en dhow på størrelse med „Havets inspiration“.

Fem toppe.

Om et af Ø. K.'s firemastede motorskibe sagde en styrmand engang, fortæller grosserer Bønnelycke, at „det var et mærkeligt skib. For det havde fem toppe“. Kaptajnen hed nemlig Topp!

En mønt i munden.

Ved bisættelser til søs var det før i tiden almindeligt at lægge en mønt i munden på den døde. Det gjorde man, for at afdøde kunne betale færgemanden Charon for sejladsen til dødsriget.

„Great Eastern“.

Det forrige århundredes mest omtalte skib, kæmpen „Great Eastern“, havde en for en damper højt usædvanlig karriere. En tid lå skibet således for anker på Mersey med siderne af skroget overklistret med plakater, der reklamerede for alt muligt. Indvendig var „Great Eastern“ omdannet til en veritabel dyrehavsbakke med kæmpekvinde, dværge, oversavede damer o.l. Jobbet som flydende plakatsøjle og forlystelsespark var skibets bedst betalte.

Kabysgrej.

I sejlskibstiden var der tradition for at kaste skibenes gamle kabysgrej i søen, når man for hjemgående stod den engelske kanal ind. Kan læserne mon fortælle mig, hvad der ligger til grund for denne tradition?

Der manglede et skud.

Da et dansk orlogsskib for nogle år siden besøgte en sydlandsk havn, udveksledes der salut mellem orlogsmændene og det stedlige fort. Imidlertid manglede fortet et par skud for at kunne besvare salutten på fyldestgørende måde. Alle vanskeligheder overvandt imidlertid ved, at danskerne lånte fortet krudt til de manglende skud.

To Baller.

Kvartermester Hjulgaard fortæller mig følgende historie: En radiokvartermester i søværnet ankom til Grønland for at gøre tjeneste dér. Han henvendte sig til sin overordnede, en kaptajn-løjtnant og meget kendt skibsfører i den civile Grønlands-

sejlsads. Kaptajn-løjtnanten modtog kvartermesteren venligt og præsenterede sig ved navnet Balle. Venligheden var imidlertid ved at gå fløjten, da han hørte kvartermesteren svare: „Overballe!“ Det kostede sidstnævnte noget besvær at overbevise sin chef om, at han virkelig hed Overballe.

Der er guld i havet.

Man regner med, at alverdens havvand indeholder ialt 2300 millioner tons guld.

Tom Bowline og Ben Backstay.

Om bord i de gamle engelske orlogsskibe skete det tit, at der fødtes et barn. Mærkeligt nok var det som oftest drenge, der blev født på disse krigsskibe, og da det kunne være svært at finde faderen, blev en sådan dreng enten døbt Tom Bowline eller Ben Backstay. Det blev fortalt, at en sådan dreng havde hår som kavl-garn, fingre som fiskekroge og tænder som mergle-spiger. Hans blod var som godt, gammeldags Stockholm-tjære. Intet under, at fødslen sommetider kunne være pinedfuld!

En skipperhistorie.

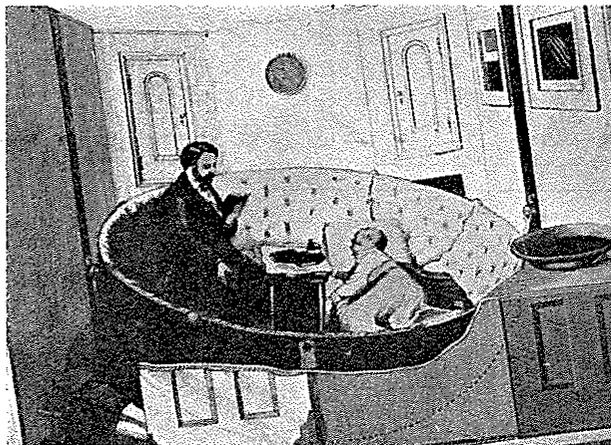
Min bedstefar fortæller mig følgende historie uden at garantere for ægtheden: Om bord på et dampskib bisatte man en gang en sømand ved at lægge kul ved siden af ham i stedet for sten eller jern. En af fyrbøderne stød og lo hølydt under det sørgelige ceremoniel. Da bisættelsen var forbi, bebrejdede skipperen fyrbøderen hans opførsel. Den lattermilde svarede: „Nu har jeg set så mange arme djævel-fare til helvede, men jeg har dølen splintret mig aldrig før set, at de selv har haft kul med!“

Konvoj.

En af krigstidens konvojer af normal størrelse medførte lige-så mange varer som 28.000 godsvoгне.

Middel mod sosyge.

Man har i tidens løb på mange måder søgt at bekæmpe søsygen. I 1873 konstruerede Henry Bessemer et skib, „Bessemer“,



hvor hele salonen var ophængt på lejer, så den altid holdt sig nogenlunde vandret. Til gengæld var skibet ikke let at manøvrere. En anden opfinder gik noget mindre drastisk til værks. Han lod, som vist på billedet, konstruere en lejeophængt kabine med bord, stol og sofa anbragt i en halvkugle. Heller ikke denne opfindelse fandt større anvendelse.



C. K. HANSEN

Grundlagt 1856

SKIBSREDER & MÆGLER

Befragtning . Klarering og Losningstilsyn
Assurance . Havari- og Linieagentur
Spedition og Grænseekspektion
Internationale Transporter
Skib Bane . Bil . Luft

Repræsentanter i alle Provinsbyer

★

Korresponderende Reder

DANNEBROG

35, AMALIEGADE . KØBENHAVN K.
TELEFON: CENTRAL 72 (13 LINIER) . RIGS 13 (2 LINIER)
TELEGRAM ADRESSE . HANSEN . FJERNSKRIVER NR. 2350



^A/_s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

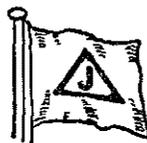
★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

L. R. SCHMITH & CO. REDERI OG BEFRAGTNING

★

AMALIEGADE 33
TELF. CENTRAL 4212 & 4248
TELEGRAMADRESSE: STEAMPACIFIC
FJERNSKRIVER No. 2384



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"
Amaliegade 36

C. CLAUSEN



REDERI

DAMPKIBSSELSKABET

HETLAND

AMALIEGADE 33

TLF. 13.041-13.092

På patrulje med toldkrydseren

Overtoldbetjent M. C. Hansen fortæller

FOR de fleste yngre mennesker er ordet „krydstoldvæsen“ ukendt. Løvrigt er der i dag kun nogle ganske få tilbage, som har forrettet tjeneste i dette „væsen“s skibe. Den eneste af disse, som stadig er i toldvæsenets tjeneste, er vist overtoldbetjent M. C. Hansen, en rask og humørfyldt herre på 69, som har sit daglige arbejde på karantænestationen i Københavns Frihavn.

„Vikingen“s medarbejder har opsøgt denne veteran på vagten og bedt ham fortælle lidt om livet på et krydstoldfartøj. Hr. Hansen er straks parat og giver os tilmed nogle historier fra koffardien, havnevæsenet og karantænestationen:

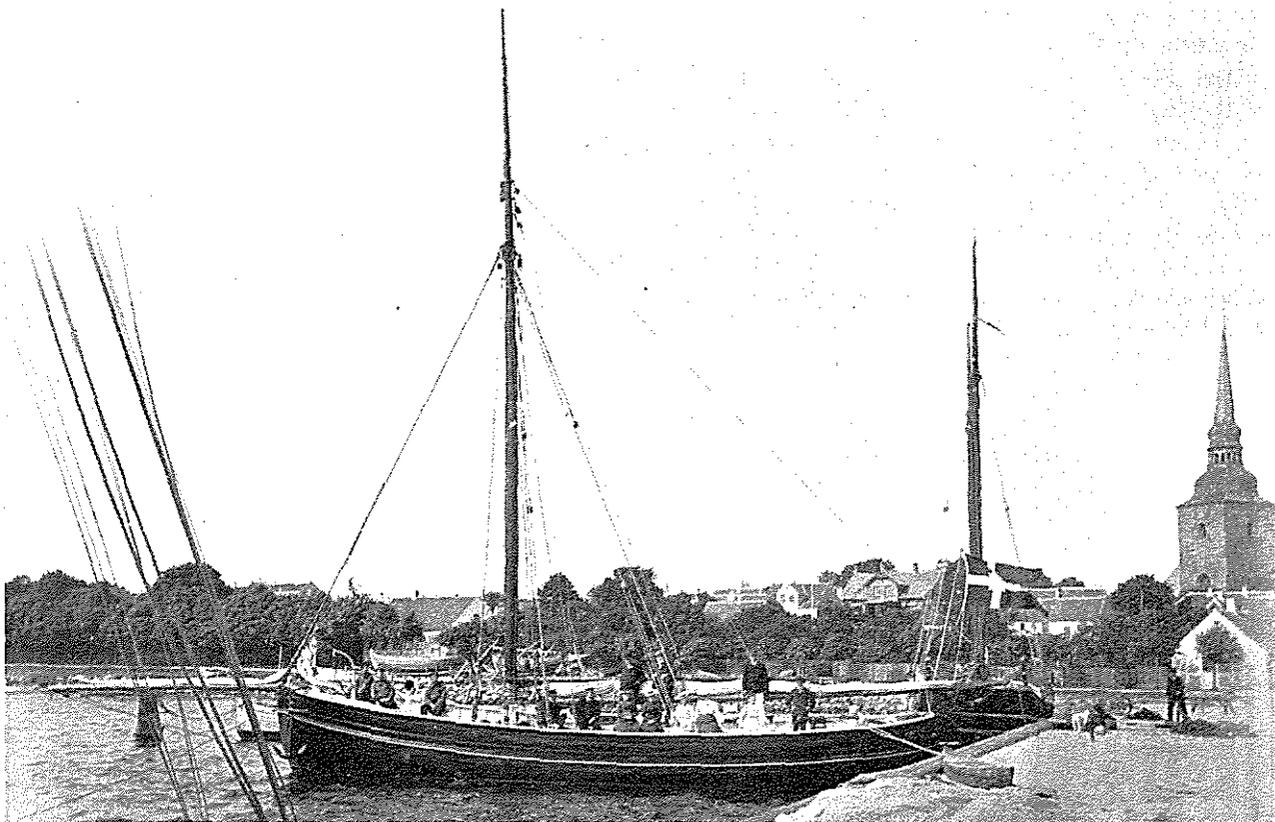
„Vi var ti børn hjemme,“ fortæller overtoldbetjenten. „Jeg var den yngste af de ti og måtte ligesom mine brødre — der var otte — tidligt ud at tjene. Jeg kom som ni-årig ud hos en bonde på Nyord. Da jeg blev femten, skulle jeg til søs. På det tidspunkt var alle mine brødre allerede ude at sejle. Nå, men jeg valgte altså krydstoldvæsenet, der dengang havde 20 veludrustede sejlfartøjer af samme type som marinens øvelsesbåde „Svanen“ og „Thyra“ samt krydstoldskon-

nerten „Argus“. Sidstnævnte var inspektionsskib for alle de øvrige fartøjer.

Den 1. marts 1899 meldte jeg mig om bord på toldkrydser nr. 16 i Helsingør for at gøre tjeneste som dreng for en månedlig hyre af 16 kroner samt 35 kroner i kostpenge. Det var en drabelig løn for en dreng, der som mig kun havde svunget sig op til i det sidste år på landet at tjene to kroner om måneden foruden kosten.

Vi var fem mand om bord på toldkrydseren, nemlig skipperen (en krydstoldassistent), styrmanden (en krydsbetjent), to matroser med matrospapirer fra koffardien og så mig som dreng.

Det var mit job at lave mad og gøre rent under dæk. Vi fik alle samme kost om bord. Vi holdt os selv med tør kost, men den varme mad splejsede vi til, og da vi ikke levede overdådigt, blev der altid et pænt overskud af de 35 kroner. Jeg var ligesom matroserne iklædt en flot uniform, der meget mindede om orlogsgasternes. Blot var den blå farve noget lysere. Huen lignede også orlogsgasternes, men havde hele vejen rundt i kanten et smalt, hvidt bånd, og midt oven i den



„Den sidste parade“. Krydsjagt nr. 21 før oplægningen i 1903 i Nysted.

var påsyet en blå kvast. I huebåndet, der endte i to nakkebånd, var der med guldbogstaver skrevet „Krydstoldvæsen“. Jo, jeg var skam en flot fyr, der havde grund til at være tilfreds.

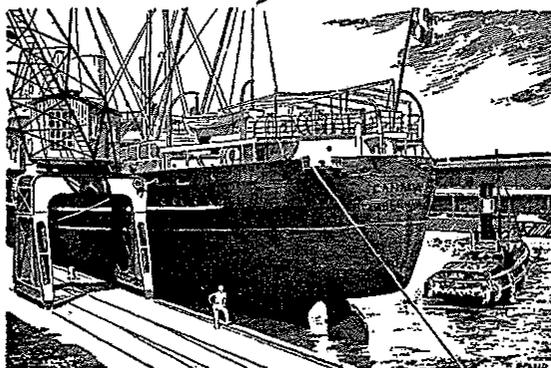
Toldkrydseren sejlede med splitflag, hvori der med sorte bogstaver på den vandrette, hvide baggrund stod „Kgl. Krydstoldvæsen“. Fartøjet var som sine søsterskibe rigget til at kunne bære storsejl, stagfok, klyver og topsejl. Vi havde tre klyvere, nemlig en stormklyver, en mellemklyver og en „sommerklyver“, som vi kaldte den. Krydseren var meget velsejlende. Vi havde ingen log om bord, så jeg ved ikke bestemt, hvor stor en hastighed vi kunne komme op på. Men i alle tilfælde kunne vi med lethed overhale ethvert andet sejlskib.

Det var toldkrydsernes opgave at borde passerende skibe. I en jolle overførtes chefen til skibet og foretog en forsegling af lugerne. Hvis et skib ikke ville standse, havde vi lov til at skyde på det med vore små messingfalkonetter, hvoraf der var anbragt en i hver side forude. Vi havde kun lov til at skyde på sejlene, men jeg har aldrig set kanonerne i anvendelse og oplevede faktisk ikke noget „spændende“ i krydstoldvæsenets tjeneste. I juni 1899 bestemtes det iøvrigt, at krydserne kun måtte forsegle skibenes luger, når fartøjerne *ikke* var under sejlads.

Der var dengang trængsel i Sundet. Toldkrydser nr. 16 havde et tjenesteområde fra Nivå til Gilleleje, men sommetider kom vi dog uden for dette område, og ved en bestemt lejlighed — det var i eftersommeren 1899 — talte jeg 712(!) ankerliggende sejlskibe af næsten alle nationer i Øresund. Det var et flot syn, når en sådan flåde lettede og stod Sundet ud. Ud for København kunne der sommetider ligge en hel armada af sejlskibe til ankers. Når lanterne om natten var tændt om bord på dem, vrimlede det med lys på reden, og jeg har ofte tænkt over, hvor svært det må have været for rutedamperne at sejle ind og ud mellem alle disse lys uden at kollideres.

Som nævnt har jeg aldrig oplevet en smuglerjagt. Der var jo faktisk heller ingen grund til at smugle f. eks. spiritus. En flaske brændevin kostede dengang kun 19 øre.

ELEGANTE UNIFORMSHUER



C.L. Seifert A/s

Høj. Hof. Guldbrokker
ST. REGNEGADE 12-16
TELEFON CENT. 297

*

Guld- og Sølvgaloner
Guld- og sølvbroderede Kranser
Emmailleflag, Emailleemblemer og
Uniformsknapper i fineste Udførelse

LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

Toldkrydserne var ude dag og nat og i næsten al slags vejr. Nogle af fartøjerne, der gjorde tjeneste i lukkede farvande, var lagt op i de værste vintermåneder. Så afmønstredes mandskabet uden løn og kunne et par måneder senere få hyre påny. Kun i meget slemt vejr bordede vi ikke de passerende skibe, og livet om bord kunne derfor ofte være meget hårdt.

Alt om bord i toldkrydserne var skinnende rent som på et orlogsskib. Alt kabysgrejet var af kobber og skulle derfor altid pudses. Naturligvis kunne man som dreng af og til redde sig nogle klø. En dreng slap faktisk aldrig uden klø. Selv fik jeg kun to gange nogle på siden af hovedet. Men det var iøvrigt en glimrende opdragelse, der blev en dreng til del om bord på krydserne.

Hvis han selv ville, og hvis skipperen og styrmanden var tjenstivrige, kunne en dreng lære ikke så lidt sømandsskab om bord på fartøjerne. Den 1. januar 1900 blev jeg forflyttet til toldkrydseren, der havde station ved Korsør. Skipperen var overmåde tjenstivrig. Skønt han var gift i Korsør, var vi næsten aldrig i havn. Kun en gang om måneden lagde vi ind i havnen for at hente penge og for at proviantere. Vort inspektionsområde strakte sig fra Agersø til Musholm, og vi var altid på farten. Om natten bordede vi aldrig, men var alligevel ude som en trusel.

Det kan måske interessere Dem at høre, hvad besætningen på en toldkrydser kunne tjene. Skipperen havde 125 kroner om måneden, styrmanden 90 kroner og matroserne hver 60 kroner. Og så havde de natur-

**DICK'S
MARINE
OILS**

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Hovedoplag for Danmark

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

ligvis allesammen de 35 kroner i kostpenge. Skibperens tjenstivrighed kom også mig til gode. Hver gang han havde tid, lærte han mig lidt navigation, tovværkslære o. s. v. Ofte fik jeg også lov at stå til rors. Da jeg mønstrede fra skibet den 1. januar 1901, havde jeg lært så meget, at jeg kunne mønstre som letmatros om bord på et handelsskib. For at blive matros i krydstoldvæsenet skulle man have sejlet med handelskibe og have matrospapirer herfra. Inden jeg nåede det, var krydstoldvæsenet imidlertid nedlagt.

Utilfredsheden med krydstoldvæsenet blev efterhånden meget stor inden for skibsfarten. Det var jo heller ikke morsomt for et tungt lastet sejlsskib at skulle brase bak i søen, for at vi kunne borde det. Faktisk var det jo også lidt af et molbo-arbejde, vi udførte. Når et skib, som vi havde forsejlet ude til søs, kom i havn, blev plomberne revet af og nye sat på af toldvæsenet i land. Man må imidlertid sige, at personalet inden for krydstoldvæsenet sled bravt i det for at gøre nytte. Man havde aldrig fri. Der var ikke noget, der hed fyraften eller søndagsfrihed. Otte dages sommerferie var al den frihed, der blev beskåret krydstoldvæsenets mænd. Der var altid en mand på dækket. Når vi lå i havn eller til ankers, blev vagten sat kl. 20. Styrmanden tog den første tårn til kl. 20. Så havde matroserne hver 3 timers vagt til kl. 4. Endelig havde jeg vagten til kl. 6 og måtte i den tid lave morgenkaffe og servere.

Krydstoldvæsenet ophævedes ved lov i 1903. Nogle

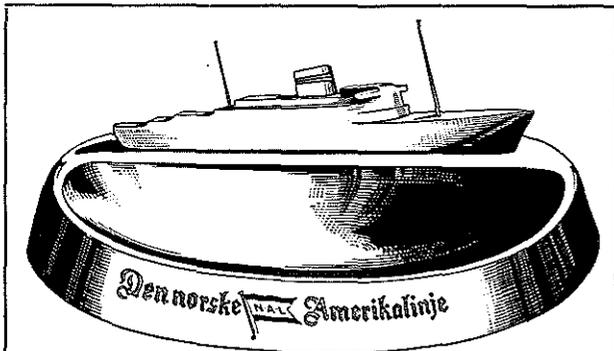
enkelte af toldkrydserne er endnu tilbage. Skibenes førere blev toldassistent i land. Styrmandene blev toldbetjente, og for matroserne oprettedes nogle kystposter som toldopsynsmænd. Gagen var 300—500 kroner om året, og meget få tog imod disse stillinger og gik i stedet ind i koffardifarten. Som familiefader kunne man jo ikke klare sig for en sådan løn.

Nå, men jeg mønstrede altså som letmatros. Det var om bord på en skonnertbrig; „Ydun“ hed den. Den var fra Stege. Med den var jeg ude i 1½ år. På den sidste rejse havde jeg en spændende, men uhyggelig oplevelse. Vi havde ligget i Leedsfjorden i ca. 3 uger for østlig vind. Da vinden så drejede lidt vestlig, lettede vi. To dage senere var vi ved at gå ned. Det stormede voldsomt, og en vældig brådsø skyllede hen over skibet. Det var klokken halv tre om natten. Søen tog både fokkerig, røstjern i bagbords side og næsten alt opstående fra halvdækket til ankerkranen. Da riggen og røstjernene røg, tog de store splinter med sig, og vi sprang læk. Situationen var så alvorlig, at skipper og styrmand talte om, at vi skulle gå i båden og forlade skibet. Men i stedet gik vi til pumperne. Vi pumpede uafbrudt i to dage. Da vi et par dage senere befandt os et stykke vesten for Hanstholm, flovede det en lille smule af. Skipperen, der var en dygtig sømand og en gudsforgæet fyr, kom op med en line om livet. En mand tog en tårn om masten med linen, og så gav skipperen sig til, hver gang skibet duvede, at klaske en klat tælle i hullerne, hvor røstjernene havde siddet. Under dette arbejde befandt han sig mere udenend indenbords. Tætningen hjalp så meget, at vi kunne holde skibet flydende. Næste dag kunne vi holde fuldt og nåede som havarist ind til Frederikshavn.

Da jeg afmønstrede i Rå i Sverige, fik jeg samtidig hyre på en svensk skonnertbrig ved navn „Vesta“. Også den var jeg ude med i 1½ år. Fra det skib husker jeg navnlig et slagsmål, jeg havde med styrmanden. Jeg ville tage drengen om bord — en dansker forresten — i forsvar, og det ville styrmanden ikke finde sig i. Og 1. pinsedags morgen 1903 udfoldede der sig derfor et vældigt slagsmål om bord. Jeg kunne bagefter med nød og næppe få tuden af thekanden ind gennem mundvigen og på den måde få lidt føde i mig. Det var mig dog en trøst, at styrmanden var næsten værre tilredt. Det ene øre var revet næsten helt af ham. Skipperen var under slagsmålet bange for at miste to af sine mænd ved, at vi slog hinanden ihjel, og prøvede på at skille os. Men styrmanden ville have lov til at slås i fred og smed w.c.-pøsen efter ham.

Senere kom jeg ud med Amerika-båden „Hekla“ og derpå ind i marinen, hvor jeg om bord på „Sjælland“ som hovmestermath fik otte dages nægtelse af landlov for at have købt almindelige i stedet for glødefri tændstikker til messen. Jeg syntes, at straffen var lidt for hård, og klagede mig til næstkommanderende, der bare sagde: „Nå, han er utilfreds. Så forhøjer vi det til 14 dage.“

I fire år sejlede jeg derefter i Amerika-farten —



Skibe fra 20 cm

Vort Firma er udelukkende indstillet paa at udforme og fremstille de Reklameideer, som der er Behov for i ethvert Rederi og paa ethvert Skibsværft. Af Nyheder kan vi bl. a. nævne:

Skibsmodeller i tro kopi, 20—30 cm længde. Kun seriefremstilling. Pris ca. Kr. 50,00 pr. Stk.

Askeskaale med Model af ethvert ønsket Skib. Kun Seriefremstilling. En virkelig gedigen Reklame. Pris ca. Kr. 40,00 pr. Stk.

Reklamemodeller, enkelt- eller seriefremstillede i enhver ønsket Størrelse, delvis stiliserede til Anbringelse bl. a. paa Befragterkontorer, hvor Anvendelse af fuldt detaljerede Modeller vil være for kostbar.

Alt paa Tilbud. Henv.

W. OSGAARD & CO.

Jægersborg Alle 29, Charlottenlund - Tlf. Ordруп 3675

en dejlig tid. I 1908 kom jeg så ind i havnevæsenet her i København. Lønforholdene var dengang mildest talt forvirrede. Der var næsten ligeså mange lønsatser, som der var ansatte. Vi havde naturligvis ingen fagforening, og for at få mere i løn måtte vi henvende os til borgmesteren og overpræsidenten, hvilket en af mine kolleger og jeg gjorde. Da havnemesteren fik det at vide, sagde han en dag til mig i et voldsomt raserianfald: „Smid trøjen og gå hjem, Hansen. De beder om mere i løn! De er jo en reformator, og vi har ingen brug for reformatorer!“

Nå, jeg forlod nu først havnevæsenet i 1920 og kom derefter på karantænestationen. Her har jeg gennem årene oplevet lidt af hvert. Jeg har været ude til skibe med karantæneflag mange gange sammen med en af lægerne. Jeg har været med til at transportere selvmordere, epidemi-ramte, ihjelskodede og andre i land. Da D. F. D. S.' „California“ i sin tid nåede hertil med papegøjesyge, var jeg ude at modtage den. Vi kom ud til den om natten. Lægen, der var med, opdagede snart, at det var papegøjesyge, der havde ramt besætningen. Skibet blev isoleret, og de syge blev ført på hospitalet. En af de læger, der arbejdede med sygdommen, blev ramt af den. Så helt ufarlig var den ikke.

Skibet havde 17 papegøjer om bord. Det var dem, der var årsag til sygdommen. De var låst inde i et badeværelse og skulle transporteres ud til seruminstitutet. Ingen turde imidlertid tage papegøjerne af frygt

for smitten, men lægen bad mig om det. Jeg tog en sæk om hænderne og fik krammet på alle dyrene.

Nu er det sjældent, at den slags sygdomme kommer hertil, og det er også sjældent, at karantæneflaget bliver hejst.

Mit liv i tilknytning til søen har givet mig mange minder — også mange gode. Især vil jeg altid mindes tiden i krydstoldvæsenet med glæde,“ slutter overtoldbetjenten, der næste år forlader sin post ved indgangen til Danmarks hovedhavn.

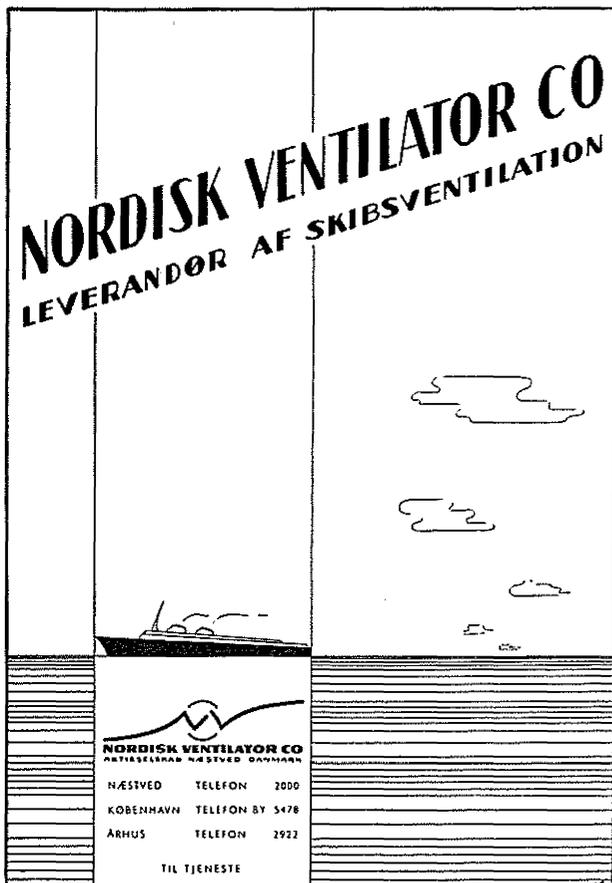
Søfartsklubben“ fortrænger knejperne

I 1950 havde „Søfartsklubben“ besøg af 25.236 søflok, hvis man skal tro klubbens gæstebog. Men det skal man ikke, for mange søfolk glemmer at skrive deres navn i omtalte bog, og antallet af besøgende i klubben har derfor været betydeligt større. I „Søfartsklubben“'s årsberetning, som netop er blevet udsendt, fortælles lidt om institutionens virksomhed i det forløbne år. De mange besøgende har ved fester og underholdningsaftener, som er gratis, fået serveret kaffe og kager, som også er gratis.

Ved underholdningsaftenerne er der blevet vist film og holdt foredrag. Endvidere har gæsterne kunnet underholde sig ved at læse i de mange aviser, bøger og tidsskrifter, som ligger fremlagt i klubbens lokaler, eller ved et af klubbens mange spil, som står til fri afbenyttelse.

„Søfartsklubben“ har påtaget sig et meget påskønnet service-arbejde, hvori Børge Mikkelsen, kaldet „Mike“, er sjælen. Han skaffer pennevenner til søfolkene og „baby-sitters“ til deres børn, arrangerer udflugter, aflægger hospitalsbesøg og agerer fodboldommer, „guide“ og tolk. Iøvrigt er „Seafarer's Guide to Copenhagen“, som „Mike“ deler ud, og som i første omgang er trykt i 10.000 eksemplarer, blevet ført a'jour og trykt i et nyt oplag.

Det er intet under, at klubben har et mindre underskud for det forløbne år. Forhåbentlig vil klubbens mange velyndere stadig støtte dens påskønnelsesværdige arbejde.



NORDISK VENTILATOR CO
LEVERANDØR AF SKIBSVENTILATION

NORDISK VENTILATOR CO
AKTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

NÆSTVED TELEFON 2000
KØBENHAVN TELEFON BY 5478
ÅRHUS TELEFON 2972

TIL TJENESTE

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

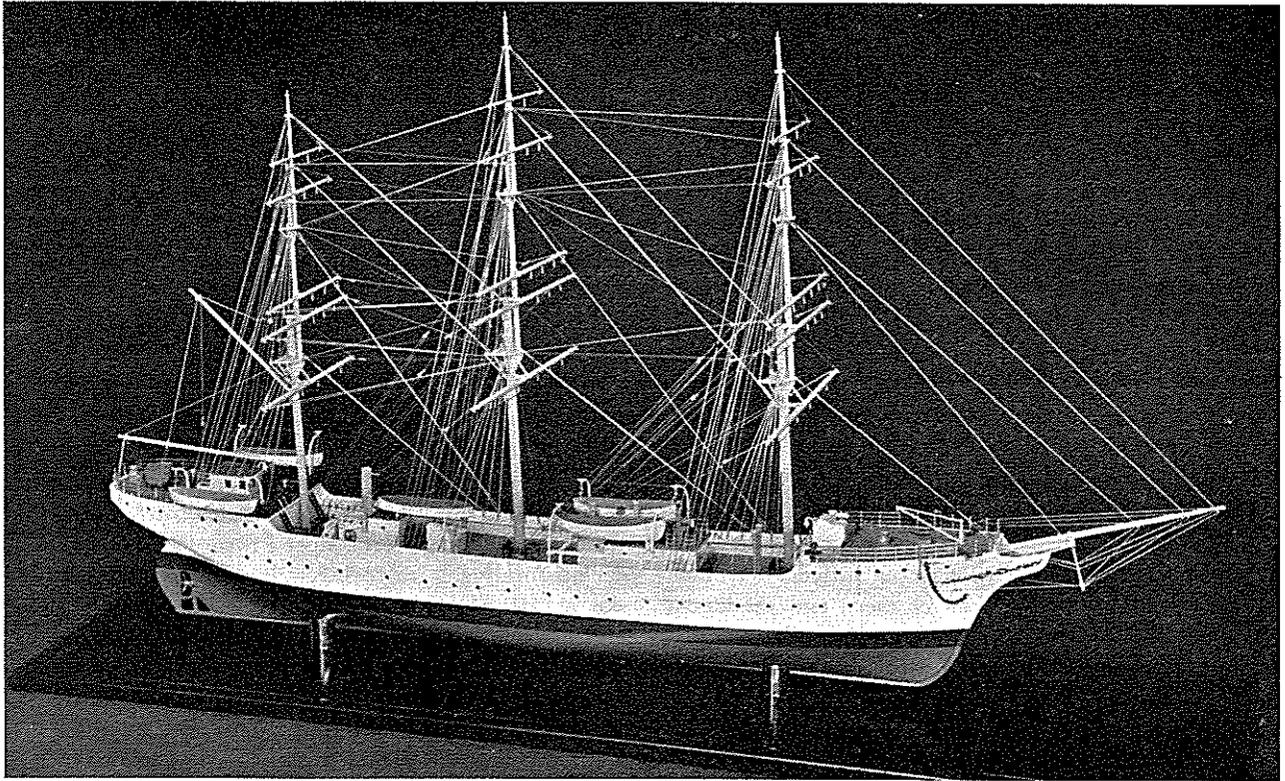
DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.

TELEFON BYEN 8310

Dansk modelbyggeri vinder international anerkendelse



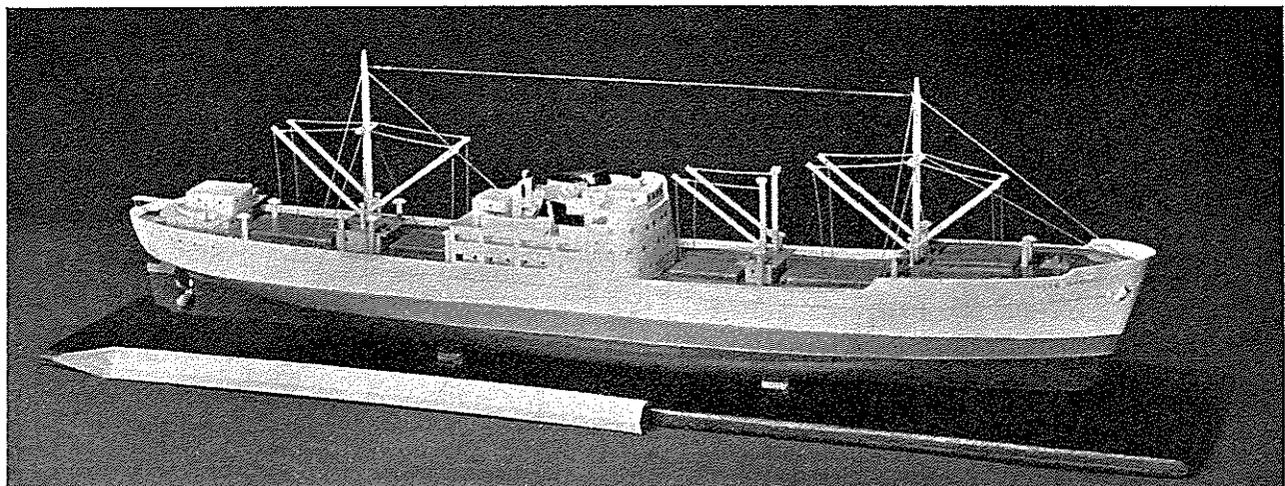
Model af skoleskibet „Danmark“.

Danske skibsmodeller er ved at blive en god eksport-artikel og indbringer derved Danmark megen rav udenlandsk valuta. På W. Osgaard & Co.'s modelbyggeri i Charlottenlund, som etableredes for seks år siden, hersker der i dag travlhed som aldrig før. Firmaets modeller pynter efterhånden op på rederikontorer, rejsebureauer, befragterkontorer o. s. v. verden over. Danske redere sender i mange tilfælde modeller af deres skibe til forretningsforbindelser i udlandet og gør derved en god reklame både for sig selv og for Danmark. Men modelbyggeriet i Jægersborg Allé har

også kunder blandt redere i Sverige, Norge, Finland og Brasilien. Fornylig afleverede man nogle modelspecialdele til Marinens Hovedverft i Horten ved Oslofjorden.

For øjeblikket er firmaet ved at fremstille en model af det berømte mytteriskib „Bounty“. Den er mærkeligt nok bestilt af en søfartsinteresseret rigmand i bjerglandet Schweiz, hvor interessen for havet iøvrigt er meget stor. Samme kunde bestilte desuden en model af en yacht og af en chris-craft.

På billedet herover ses en model af skoleskibet



Miniature-model af „Jytte Skou“.

„Danmark“. Modellen er fremstillet hos W. Osgaard & Co. og blev som en gave fra Dansk Dampskibsredereforening sendt til et rederi i Amerika. Modellens skrog er af træ, medens master og rundholter er fremstillet af metal. Rigningen er lavet af en specielt fremstillet snor, der i udseende fremtræder som stålwirer. Den smukke model, der er fremstillet i skalaen 1 : 100, har krævet ca. 200 arbejdstimer.

Modelbyggerne hos W. Osgaard & Co. er meget alsidige. Man er klar over, at det vil være en kostbar historie for rederne, hvis de skal sende store skibsmødder ud til alle deres forbindelser i ind- og udland. Et af vore store rederier har omtrent 1000 befragtere. Man har derfor fundet på at fremstille nogle relativt billige seriemodeller med en længde af 80—100 cm. Modelbyggeriet har efterhånden gjort fremstillingen af disse seriemodeller til sit speciale og har leveret ikke så få af dem til danske, svenske og finske redere.

Et godt reklameobjekt er også firmaets miniature-skibsmødder. Vi bringer et billede af en af disse. Ved at sammenligne med blyanten på billedet vil man kunne se, at modellerne ikke er mere end ca. 25 cm lange. W. Osgaard & Co. har lanceret endnu en god idé ved at fremstille askebægre forsynet med kun 20 cm store mødder. Askebægre med tilhørende mødder er lavet af blank aluminium, og hvert rederi kan få sit skorstenmærke på de små mødder, der i fremtiden vil live op på mange kontorer ude og hjemme.

—wig.

INTERNATIONAL MESSE 1952 KØBENHAVN

Udstillingshallerne „Forum“



VAREMESSEN

25. April—4. Maj 1952

Textil, Beklædning, Bolig og Husholdningsartikler, Konsumvarer, Emballage, Lædervarer, Kunst, Gaveartikler og Sportsartikler.

DEN TEKNISKE MESSE

16.—25. Maj 1952

Maskiner, Værktøjer, Metalvarer, tekniske Artikler, Kontormaskiner etc.

Alle Oplysninger om Deltagelse bedes indhentet hos Messens Sekretariat „FORUM“, Jul. Thomsensplads, København V., Telefon Luna 2007 og Luna 2008.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Th. P. Funder: Praktisk Navigation

Blandt alle de lystsejlere, der gennem de sidste halvhundredte år har deltaget i sejlklubbernes skoler og taget de forskellige prøver, har denne lille bog været af afgørende betydning for resultatet af prøverne.

Da bogen for 50 år siden udsendtes for første gang, var det — som udgiverne siger i forordet til 9. udgave, der nu foreligger fra forlagets hånd — udgiverens ønske at afhjælpe savnet af en bog, der på en gang kunne tjene som lærebog for lystsejlere og andre, der ønskede at blive indstillet til den daværende sætteskipperprøve, og til håndbog for lystsejlere, hvad enten de havde bestået prøven eller ej.

At dette ønske igennem de mange år er blevet opfyldt, er der ingen tvivl om. Bogen, der i de 9 oplag har foreligget i omtrent 20.000 eksemplarer, har fundet sin faste plads i ethvert dansk lystfartøj og at den såvel ved forberedelserne til de forskellige prøver som i den almindelige lystsejlad ofte har været til uvurderlig gavn, vidner den popularitet, hvormed bogen stadig omfattes, og den udstrakte benyttelse, der stadig gøres af bogen.

Den nu foreliggende 9. udgave har omarbejdet opgavematerialet noget, således at det for søkortopgaverne vedkommende er udarbejdet på grundlag af de søkort, der i dag udsendes af Det kgl. Søkartarkiv.

Bogen vil utvivlsomt endnu i mange år kunne opfylde de forventninger, som dens første udgiver stilledes til den, og vil finde sin sikre plads hos de mange, der med mindre fartøjer vil besejle farvandet omkring Danmark, farvande, der selv for erfarne navigatører ikke altid er helt lette at befære.

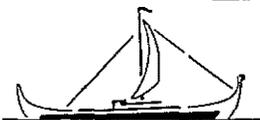
De forløbne 50 år har befæstet „Funders Navigation“ som en nyttig håndbog, og vi kan roligt forudse, at 9. oplag ikke bliver det sidste.

Bogen er som de tidligere oplag udsendt på J. Fridomts Forlag. Rask.

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

Bredgade 37 - Copenhagen
Telegr.: DESIGN - Tel.: Palm 7018



„Jul paa Havet“

EN JULESYMFOINI I ORD OG FARVER

OM få dage foreligger „Jul på havet“ 1951. Aldrig før har så store vanskeligheder været forbundet med udgivelsen af „Vikings“ julehefte. Trods de meget høje papirpriser har forlaget alligevel haft mod til at fortsætte udgivelsen, hvilket ikke mindst skyldes en enestående interesse fra bladets mange venner. Således har både Hs. Majestæt Kong Frederik og Hds. Majestæt Dronning Alexandrine stillet et par af deres skønneste marinebilleder til rådighed.

Dette års julehefte er iøvrigt bemærkelsesværdigt derved, at ikke mindre end 11 forskellige billedkunstnere har medvirket med skønne farvebilleder. Som sædvanlig er også den litterære side af heftet førsteklases. idet vore mest anerkendte søfarts-skrivere har ydet deres bidrag til et godt resultat.

Juleheftets omslag er malet af Oscar Knudsen, der endnu en gang har ydet en ypperlig præstation. På omslagets første indvendige side bringes en gengivelse af et af S. Kielland-Brandts pragtfulde søbilleder. Billedet får næsten beskueren til at føle sig midt ude i det frådende hav. Så godt er den urolige sø gengivet. Reproduktionen ledsages med et smukt digt af Holger Drachmann.

Årets historiske artikel hedder „End skurer kølen vandet“. Den er skrevet af Otto Ludwig, der har hentet sit emne fra det slag, hvori Iver Huitfeldt lod sit skib gå til grunde med sig selv og næsten hele besætningen for at redde resten af Danmarks flåde. Så følger et maleri af orlogsskibenes fremragende maler, Paul Sinding, der viser en situation under slaget under Øland den 1. juni 1676.

„Kong Frederik den VIII's ankomst til Færøerne 23. juli 1907“ er et af afdøde Carl Lochers kendteste billeder og findes i dette års „Jul på havet“. Billedet er velvilligst blevet udlånt til reproduktion af dronning Alexandrine.

„Matatoru — det tredje øje“ er en stemningsfuld virkelighedsskildring fra Afrika af globetrotteren Kay Elbo. Fortællingen er sikkert den sidste, der kom

til at foreligge fra denne forfatters hånd, idet Kay Elbo døde for få måneder siden. Derpå følger to farvebilag. Det ene forestiller Elias Petersens stemningsfulde maleri af fiskerbåde i Gilleleje. Under billedet bringes et smukt vers af digteren Anders W. Holm. Det næste billede forestiller Ø. K.'s „Manchuria“ under bugsering til kaj. Det dejlige, livfulde billede er malet af V. Qvistorff, der kan finde og forstår at give skønheden selv i rustpletterede fragtskibe.

„Hyre søges“ er en fortælling af sømands-forfatteren Tage Nissen, der her har fanget en stout dampskibskaptajn lige på kornet. K. Schwalbe, der selv har befaret verdenshavene om bord i stolte sejlskibe, har bidraget med en morsom lille oplevelse fra en sydamerikansk havn. „Mit navn er Hansen“, som skildringen hedder, vil lokke smilene frem hos alle læsere.

Så følger en tragi-komisk fortælling på vers af fiskerilivets fornemste tolker, digteren Erik Bertelsen. Fortællingen, „Kristoffer og månen“, vil gribe læserne ved sit virkelighedstro miljø. Hans Andreasen møder med en helt igennem særpræget skildring, som han har kaldt „Doksymfoni“. Han fortæller heri om livet i en sydlandsk havn og gør det så godt, at man ligefrem føler den tropiske hede, kulstøvet mellem tænderne og hele den stemning, der hersker i en sådan havn. „Doksymfoni“ er intet mindre end et mesterværk!



„Vil han klare pynten?“. En farvegengivelse af dette Michael Ankers berømte maleri, som tilhører kongen, findes i dette års „Jul på havet“.

Under en af sine mange rejser har tusindkunstneren Hakon Mielche fotograferet skoleskibet „Danmark“ ved Santa Cruz. Det smukke farvefoto vil sikkert finde sin plads i glas og ramme i mange hjem og i mange messer. Det samme vil sikkert blive tilfældet med lods-maleren Fr. Landts bidrag. Landt har i år overgået sig selv med et maleri af en gammel bark i Kattegat.

Ingen har vel bedre forudsætninger for at kende søfolkene end service-manden og forfatteren Børge Mikkelson, der møder med en gribende fortælling, som han har kaldt „Julepakken“. „Vikings“ norske medarbejder, Edvard Welle-Strand, har bidraget til det pragtfulde hefte med en uhyre spændende fortælling ved navn „Tragedien i isen“. Welle-Strands klangfulde norske er let at læse, og man vil huske denne fortælling som et portræt af de nordlige havs dødsforagten- de helteskikkelser.

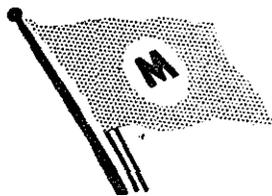
En af Danmarks fineste marinemalere gennem tiden, afdøde Vilh. Arnesen, er repræsenteret i juleheftet ved sit smukke og farvestrålende maleri af Ø. K.'s damper „Annam“ i Saigon. En anden sensation er Michael Anckers vidt berømte maleri „Vil han klare pynten?“. Dette u dødelige mesterværk er udlånt til „Vikings“ af Kong Frederik og findes til daglig op- hængt på Amalienborg.

Kaptajn Rud. Christiansen skriver smukt og ikke uden lune om en sejlads til Haiti og Sct. Domingo. En dejlig og virkelighedstro saltvands-beretning. Så følger en novelle af Gustav Kragh, som før sin død var en trofast medarbejder ved „Jul på havet“. Novellen, som han har kaldt „Baronen“, er gribende fortalt.

En anden af „Vikings“ afdøde medarbejdere, søulken Chr. Christiansen, er repræsenteret med en smuk og uforglemmelig fortælling, „Gamle Anes juleaften“.

På omslagets sidste indvendige side bringes et maleri af H. Schøsler-Pedersen. Den populære kunstner møder i år med et billede af „T-både i magsvejr“. Den smukke reproduktion vil tale til mange gamle orlogsgaster.

Samtlige fortællinger er naturligvis rigt illustrerede. Illustrationsarbejdet er overdraget så kendte kunstnere som Oscar Knudsen og Ernst Køhler. Når dertil kommer, at papiret atter i år er det bedst mulige, og



MOORE & McCORMACK A/s

Frugt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708

Rigstelefon 356 Telegr.-Adr.: MOOREMACK

at reproduktionsanstalten, Brdr. Børentzen, og trykkeriet, A/S L. Ihrich, har præsteret et ypperligt arbejde, må dette års „Jul på havet“ absolut betegnes som en fuldræffer.

På grund af de skyhøje papirpriser bliver oplaget i år stærkt begrænset, og vil De følge et godt råd, bør De allerede i dag bestille sømandens eget julehefte.

„Sofaskipperne“s landsmøde

Den 9. og 10. september afholdt „Dansk Skibsklub“ landsmøde i København med stor tilslutning. Stævnet indledtes med besøg på B. & W.-museet, og man havde indtrykket af, at medlemmerne godt kunne have tilbragt hele lørdag nat på museet. Så interesse- rede var de. Bagefter var der omvisning på B. & W.'s afdelinger på Refshaleøen. Hele lørdag aften snakkede man „skiv“ i rederiet Lauritzens smukke villa på Scherfigsvej, hvor provinsens deltagere tilbragte natten, og hvor man spiste skipperlobescobes og drak kaffe og the. Søndag formiddag havde havnevæsenet stillet en båd til rådighed for „sofaskipperne“, der på den måde fik lejlighed til at se hele havnen fra Svanemøllebugten til slusen i Sydhavnen. Søndags-middagen indtog man på Scherfigsvej, hvor man atter havde nogle hyggelige timer. Det blev iøvrigt besluttet, at man til foråret skal afholde et nyt landsmøde evt. i forbindelse med en større udstilling. Endvidere besluttede man at udsende nogle dupliserede klubmeddelelser hver tredje måned, og kontingentet blev sat til kr. 6 om året. Klubben gør opmærksom på, at man er meget interesseret i at komme i forbindelse med nogle skibsmodel-byggere.

X-math.

4 hele romaner

for 5 kr.

Søger De god og billig ferielæsning, bør De omgående sikre Dem de fire træffere fra „Vikings“s Forlag, hvoraf et lille restoplag nu udsælges for kun 5 kr. De fire bøger er:

Christian Bogø og J. Ravn-Jonsen: „Barken Margrethe af Danmark“. Denne bog er kendt af alle og behøver ingen nærmere præsentation. (Oprindelig pris: kr. 4,50).

Carl Chr. Tversted: „De skal nok blive glemt“ — En bog om søfolkens indsats under den sidste krigs første blodige vinter. (Oprindelig pris: kr. 7,50).

Gustav Kragh: „Leopardlængen“. En roman fra det gamle Nyboder om et ungt Nyboder-pars kærlighed. (Oprindelig pris: kr. 10,50).

O. M. Børup Sørensen: „Den shanghajede Præst“. En spændende og meget underholdende roman fra sejlskibenes guldalder. (Oprindelig pris: kr. 8,00).

I alt 990 sider god læsning for kr. 5!

Bøgerne sendes portofrit over alt i Danmark ved indsendelse af beløbet. Ved efterkrav beregnes porto.

„VIKINGEN“S FORLAG

Christiansborggade 1, København V. Tlf. By. 8040

Minder fra Sejlskibenes guldalder -

Fhv. kriminalassistent Carl Nielsen fortæller

(Fortsat)

V. Skyallet udenbords af en sø.

EN dag, efter vi var nået nord for Falklandsøerne og lå tværs af La Plata, blev luften underlig trykkende, ligesom den var fyldt med insekter. Og da så glasset faldt, blev kaptajnen klar over, at det var en „pampero“ (= kold, tør sydvestvind i Argentina), der var under opsejling. *Well*, vi gjorde klar til at modtage den. Stræktove anbragtes fra ruf til halvdæk på hver side, braserne førtes op til broen, alle forskalkninger og surringer blev eftergået samt de lette sejl bjerget og fastgjort. Næppe var vi blevet færdige hermed, før „pampero'en“ kom flyvende som ud af en sæk, men iøvrigt forfriskende i den lumre luft. Vinden, der kom lige agten ind, fik nu liv i sejlene, hvorfor man fandt det formålstjenligt at bjerge fore-mærsejl også. Men medens vi var på vej op for at gøre det fast, slog det et slag, så buglinerne og gårdingerne sprængtes. Derefter fløj det ud af ligene, hvorved vi intet besvær fik med at gøre det fast. Vinden tog nu til med rivende fart, således at den inden en halv times tid havde nået en orkans styrke. Skibet fløj derved gennem søen med vandet væltende ind over begge lønninger, så det faktisk var bordefyldt næsten hele tiden, og hver gang det fyldte, fossede vandet ind gennem lukafdørene, så at vi for at forhindre dette måtte tætnede dem, så godt det kunne lade sig gøre, og derefter benytte skylightet som eneste adgang til lukafet, hvilket var en besværlig vej, da vi var iført olietøj og søstøvler.

Under disse skrækelige vejrforhold var det ikke alene besværligt, men næsten også livsfarligt at begive sig fra lukafet og hen til roret eller omvendt, når afløsningens time var inde. Under en sådan afløsning kl. 12 om natten var det nær sket, at jeg havde været ude på min sidste rejse. En englænder og jeg skulle hen til roret for at afløse. På ruf-taget afventede vi så det øjeblik, da vandet mellem bordefyldingerne var nogenlunde af dækket, men da vi så efter at have svunget os derfra og ud i styrbords rig og fået sat fødderne på dækket, blev skibet bordefyldt så pludseligt, at vi ikke nåede at få tag i stræktovet. Hvorledes de næste sekunder forløb, er jeg aldrig kommet til klarhed over. Jeg mindes blot, at jeg, efter at søen havde slået os begge omkuld, fandt mig hængende med det ene ben i en vævling, hvorefter jeg hurtigst fik fat med en hånd i vantet for at bjerge mig indenbords. Jeg var nemlig havnet på rigningens yderside, så det er sandsynligst, at jeg en brøkdæl af et sekund har været udenbords. Min kammerat havde søen ikke været nær så slem ved, eftersom den havde smidt ham op under en redningsbåd på ruf-taget, hvilket altså blev hans redning. For at vi ikke igen skulle komme ud for

samme uheld, lod vi os derpå fire ned på agterkanten af ruffet, hvor vi straks kunne få fat på stræktovet. Ved hjælp af dette nåede vi så endelig hen til roret, hvilket i sådant vejr krævede to mands betjening. Som sædvanlig blev vi afløst efter to timers forløb, men da uvejret stadig rasede, så det var forbundet med livsfare at gå forud, fik vi ordre til at forblive på broen. Her opholdt vi os så de sidste to timer af vagten i læ af det sejl, der var spændt ud langs løbebroen. Vore kammerater, som havde haft det held at komme tørre hen til os fra lukafet, havde en cigaret med til hver af os, og sjældent har vist en smøg smagt os som denne, ikke alene på grund af den hårde tørtørn, men også fordi vi opholdt os på et sted, hvor vi ikke tålttes under almindelige forhold.

Næste dag, da jeg atter stod ved roret — vejret var stadig lige hårdt — rejste en mægtig sø sig lige agten for skibet, så at den bogstaveligt talt hang med sin høje top ind over halvdækket. Kaptajnen, som havde set den komme, stillede sig i et nu hen ved kappen, hvor han til min store forbavelse ligesom forsøgte at vifte den bort med afværgende håndbevægelser, som om det var trolddomskunster, det drejede sig om. Aldrig glemmer jeg hans stivnede ansigtsudtryk i dette øjeblik, men uanset hvad han gjorde eller ikke gjorde, brød søen heldigvis ned ret agten for, hvilket skyldtes vor fremdrift. Var søen derimod faldet ned på halvdækket, ville den utvivlsomt have knust alt, så at et forlis med mand og rotter ville have været følgen deraf. Jeg må sige, at jeg også hørte til de, der åndede lettet op, da det farefulde øjeblik var overstået, og selve skibet syntes ligefrem at have løftet sig for hurtigst muligt at fare bort fra dette forfærdelige sted. Styrtssøen må have givet kaptajnen en forskrækkelse, for lige efter hørte vi ham sige til styrmanden, at han fortrød, han ikke havde drejet til, da uvejret opstod, især da søen var blevet mere voldsom, end han havde formodet. Andendagen henimod aften begyndte havfuglene igen at sætte sig på vandet, hvilket vi kunne tage som et sikkert tegn på, at nu var stormen ved at falde af, hvad den også gjorde, for derpå at fløve mere og mere i nattens løb. Bedringen i vejret betød samtidig, at nu ville vi atter kunne få varm mad og the, hvilket vi ikke havde fået i de to etmaal, under hvilke stormen rasede. Søen havde nemlig slået kabyskylightet itu, så at vandet trængte ind i kabysen, hvor det af og til stod op over komfuret. Og så var det jo umuligt at holde fyr derpå. Men som erstatning for den varme mad havde vi fået en stor dram whisky hver dag.

Vindens floven endte med helt stille. Vi lå derfor

og slingrede i den grad, at det næsten var uudholdeligt at være om bord, for ikke at tale om det grænseløse spektakel, som de slingrende sejl lavede ved at slå mod master, ræer og barduner. Nå, der kom jo en dag med vind igen, så sejlene atter kunne støtte skuden, og rejsen hjemover fortsatte. Dagliglivet gik nu med at skure dæk, pøse og teaktræ, hvorefter vi begyndte at male, for „*Thermopylæ*“ skulle stråle af både nymalethed og velholdthed ved sin hjemkomst.

Hver søndag holdtes der „*kistefornøjelse*“. Den bestod i, at dels blev det i kisterne opbevarede tøj repareret, dels blev kisterne selv malede, eventuelt forsynet med nye stropper eller påslået presenningsdug, der i nogle tilfælde yderligere blev smykket med fryndser. Tillige var arbejdet med at bygge skibe i flaske etc. efterhånden gået os sådan i blodet, at vi nu havde begyndt at kappes om, hvem der kunne blive først færdig.

Som før nævnt var det begyndt at knibe med pro-varianten, og nu var der tilmed forbrugt så meget af vandbeholdningen, at også vandet måtte rationeres. Så vi håbede derfor, at vi snart ville nå op under linjen, hvor regnbælterne fandtes. Og da vi også havde lagt de breddegrader agter, hvor vi kunne fange albatros og kapdue, var vi atter henvist til at spise flyvefisk, som kokken serverede skiftevis i kogt eller stegt tilstand.

Gustav går amok

En nat, medens alt ellers som sædvanlig åndede fred og glæde, skete der så det, som vi længe havde frygtet. Selv stod jeg til rors og hørte de råb og det spektakel, der lød forude. Det var Gustav, som i et raseri-anfald havde forsøgt at stikke en kniv i Ivar, der lå og sov i sit lukaf, men som med en instinktiv fornemmelse var vågnet lige i det øjeblik, da Gustav trak gardinerne fra Ivars køje. Til alt held var det lykkedes Ivar, som allerede havde fået et stik i armen, at få fat om Gustavs håndled og få vristet kniven fra ham. Samtidig havde han råbt om hjælp, der omgående havde fået hele frivagten på benene, som fik halet Gustav væk fra køjen for derefter at falde over ham i den grad, at det var underligt, han ikke blev slået ihjel. Men hvor havde han fortjent de tamp, selvom de nærmede sig mishandling. Og det var med undren, vi tænkte på, at det netop var Ivar, Gustav vilde til livs — just den kammerat, der virkelig havde gjort Gustav noget godt. Af kammeraterne blev Gustav slæbt hen agten for stormasten, hvor kraftige arme

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe
Store Kongensgade 49 . København
Telf.: 1243 - 12443 - 12843 Telegr.-Adr.: Danskfransk

holdt ham fast som en skruestik, da kaptajnen, der var blevet vækket af styrmanden, kom hen dertil, og stillet overfor ham havde Gustav ikke andet end at vedgå, hvad han havde haft til hensigt. Kaptajnen kunne derefter bare resolve, at Gustav fra nu af og til den første havn skulle være fange om bord, og han blev så puttet ind i forreste rum om styrbord i ruffet, som forinden tømt for sin beholdning af rationsfæde og lignende. Der var selvfølgelig stor harme hos alle over Gustavs ugering, ligesom alle kappedes om at bevidne Ivar deres deltagelse, eftersom intet talte til undskyldning for Gustav, det menneskedyr, som nær var blevet morder for anden gang. — Når han i den følgende tid blev lukket ud på dækket for at få frisk luft, var det altid under bevogtning af 2. styrmand. En udspændt snor foran det nævnte rum markerede tillige fangens bevægelses-område, indenfor hvilket ingen heller måtte komme. Alle om bord fra yngste til ældste var nemlig stadig så forbitrede på Gustav, at det var med en kriblen i fingrene, man gik forbi hans indhegning. Vi var altså nu blevet en mand for kort på vor vagt, men dette tiltrods følte vi det alligevel som en lettelse at være fri for at have Gustav gående iblandt os, navnlig om natten, hvor vi altid skulle være klar over, hvor han befandt sig, for nogenlunde at være sikker på, at han ikke faldt os i ryggen. — Ivar var desværre blevet bibragt en dyb flænge i sin arm, der i det store og hele gjorde ham utjenstdygtig, men han var dog altid med, når der skulle sættes sejl, i sin egenskab af „*chanty-mand*“, for dertil kunne vi dårligt undvære ham, hvis syngen-for navnlig kvikkede op ved nattetid, hvis der skulle hales et eller andet sted. Iøvrigt blev Ivars sår passet meget omhyggeligt af kaptajnen selv.

Som forventet fik vi regn, da vi var kommet op under det variable bælte, og den samlede vi i alle mulige opbevarings-genstande, så kærkommen, som regnvandet var. Ikke alene kunne vi nu få det vand, vi kunne drikke, men også få vasket vort snavsede tøj, hvilket var hårdt tiltrængt. Så var altså den mangel afhjulpet.

(Sluttes i næste nr.)

DANDY

Dansk Tyggegummi Fabrik

VEJLE

NYT I NOTER

„Hedda Dan“ til Tyskland.

Fragtmotorskibet „Hedda Dan“ (Rederiet J. Lauritzen), der måler ca. 1200 brt (1750 tdw), er blevet solgt til Nordfriesische Reederei G.m.b.H., Rensborg (Sydslesvig). Skibet skal overtages i en dansk havn og skal føre navnet „Tinum“.

„Pamir“ og „Passat“ til søs igen.

De to firemastbarker „Pamir“ og „Passat“ er blevet slæbt fra Lybeck til Kieler Howaldtswerke, Kiel, for at få den sidste glans før udrejsen, der går til Sydamerikas østkyst i efteråret. Skibene tilhører Hamborg/Lybeck-rederiet Schliewen, og det er Schliewen, der har æren for at have reddet disse to flotte storsejlere fra ophugningsdøden. Stambesætningen er allerede om bord, og foruden kaptajnen sejler der med: 4 nautiske officerer, 1 læge, 1 telegrafist, 2 ingeniører, 2 sejlmagere, 2 tømmermænd samt 60 elever, der sejler frit! Skibene fik indstalleret en 1000 hk dieselmotor, der garanterer sejlskibene i de vindstille regioner en hastighed af ca. 8 knob i timen. 6 skotter blev der indbygget. De garanterer sammen med de andre sikkerhedsforanstaltninger en høj grad af sødygtighed. Kølemaskiner sørger for frisk proviant. Stambesætningen bor i rummelige en- og tomandskamre. Skibsfartsverdenen glæder sig til at mødes med disse stolte storsejlere igen.

Danmark ligger som nr. 4 i tyske værfteksportordrer.

Vesttysklands skibsværfter kunne i det første halvår 1951 bogføre eksportordrer til en værdi af ca. 450 mill. D-mark. Hovedparten udgjorde nybygningerne, reparationer og reservedele. Nybygningsordrer foreligger langt ind i 1953. Ordrene kom fra 33 lande. I spidsen ligger Panama fulgt af Norge, Sverige og Danmark. Indtægterne ved eksporten på de vesttyske værfter i de første 5 måneder beløb sig til ca. 40 mill. D-mark, der først og fremmest kom fra skibsreparationer. Der regnes med yderligere forhøjelse af reparationsordrer. I 1950 gik 21,8 % af Vesttysklands skibsbygning til eksport. Der blev bygget i 1950 på vesttyske skibsværfter til en samlet værdi af 414,5 millioner D-mark. Af de byggede skibe udgjorde hav- og kystskibe 43,3 %, fiskerifartøjer 13,6 %, flodfartøjer 10,9 %, forskellige 10,4 %.

Skandinavien benytter flittigt Kieler-Kanalen.

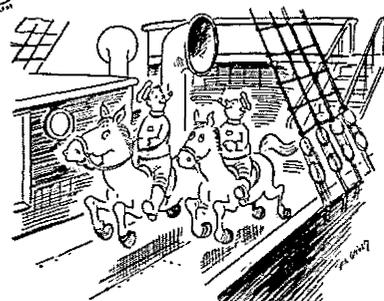
Kieler-Kanalen, den tredielængste kunstige vandvej i verden, blev bygget fra 1887—1895. Hurtigt blev

man klar over, at dimensionerne fra dengang ikke var tilstrækkelige nok. Store udvidelser måtte foretages. I årene før krigen passerede gennemsnitlig ca. 54.000—57.000 skibe kanalen med en tonnage af ca. 22—25 mill. nettoreg. tons. 55 % sejlede under udenlandske flag. Efter krigen standsede trafikken næsten fuldstændigt, først 1947 passerede 34.500 skibe kanalen igen med en tonnage af ca. 9,4 mill. nrt. 30 % var udenlandske skibe. 1949 var der igen ca. 45.000 skibe med en tonnage af 16,8 mill. nrt, der gennemsejlede Kieler-Kanalen, og 40 % deraf var udenlandske skibe. Nu er førkrigsniveauet opnået igen, og det er blevet slået fast, at det hovedsagelig er Skandinavien, der benytter Kieler-Kanalen. Sverige fører med 6 %, Finland 4,1 %, Danmark 3,8 %, Norge 4,0 %, Holland 6,1 %, Storbritannien 6,8 %. Vesttysklands søtransport til udlandet udgjorde i det første halvår 1951 8 mill. tons. Sverige holder her spidsen med ca. 1055 mill. tons fulgt af Danmark med 667.500 tons, U. S. A. med 443.600 tons, Norge med 274.100 tons, Storbritannien med 251.300 tons.

Nootbaar.



HEMPEL's skibsfarver
revner og skaller
aldrig



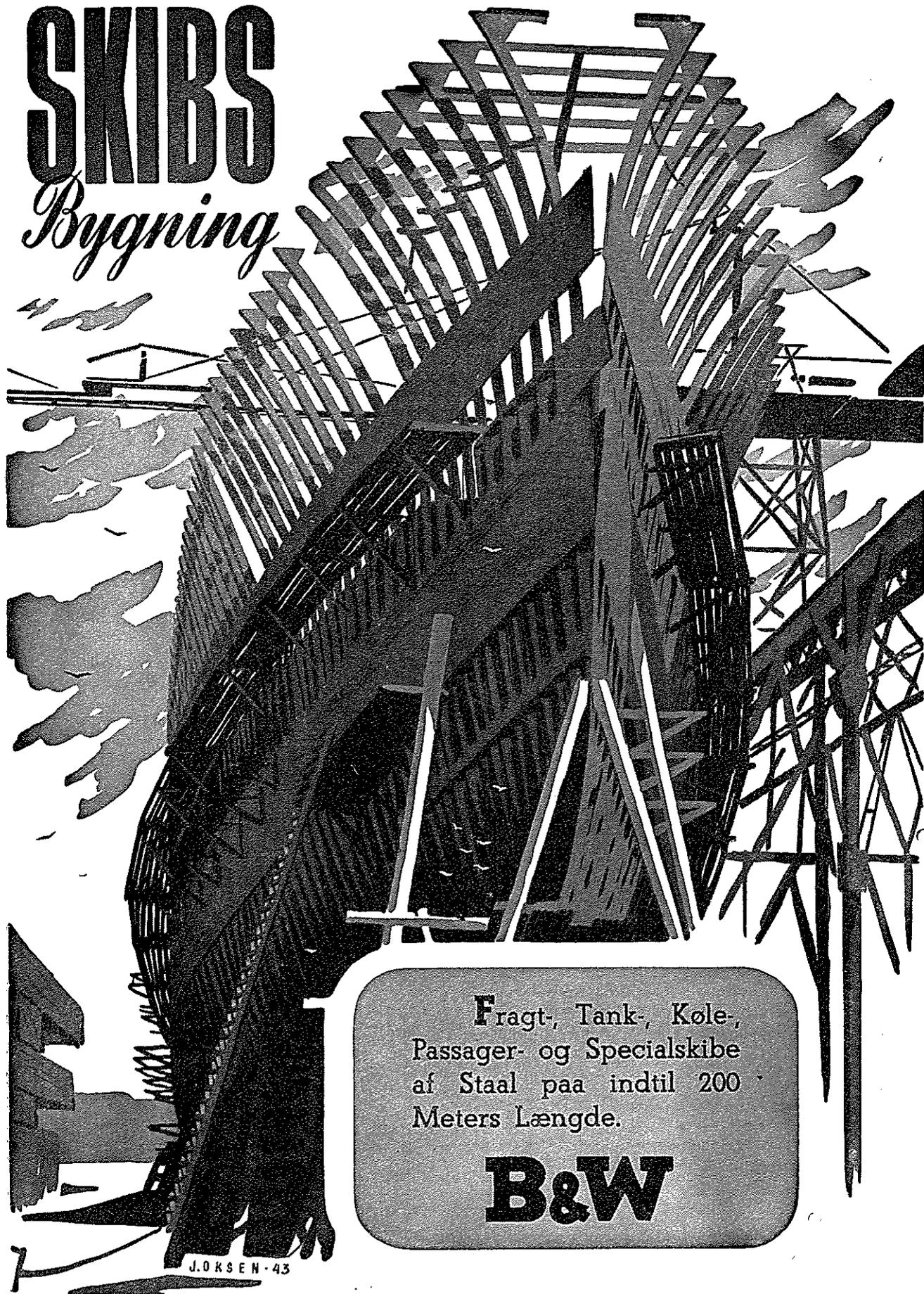
Hempel har alle
slags farver til
alle slags skibe!



J. C. Hempel's Skibsfarve Fabrik A/S

Amaliegade 8 . C. 3842

SKIBS *Bygning*



**Fragt-, Tank-, Køle-,
Passager- og Specialskibe
af Staal paa indtil 200
Meters Længde.**

B&W

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. oktober 1951



Medlemmer pr. januar 1951

Det Forenede Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Norden
 D/S Dannebrog
 D/S Torm
 D/S Progress
 Det Danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 A/S Det Dansk-Franske D/S
 D/S Myren
 D/S Vendilla
 A/S Motortramp
 A/S D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 A/S Det Danske Kulkompagni
 D/S Jutlandia
 D/S Pacific
 D/S Baltic
 Rederi M. Jepsen A/S
 D/S Orion
 D/S Hafnia A/S
 D/S paa Bornholm af 1866
 D/S Heilund
 Aabenraa Rederi D/S
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergrings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Als
 D/S Viking
 A. E. Sørensen
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 Oluf Svendsen
 D/S Activ
 A/S Vestjysk D/S
 Hans Svenningsen
 D/S Phønix
 D/S af 1925
 A/S Det Forenede Bugserelskab
 Rederi A/S Kosmos
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S Draco
 Det Dansk-Norske D/S
 J. Asmussens Eftf.
 D/S Samsø
 Danish American Gulf Oil Transport
 Company A/S
 Rederiet Arrenak I/S
 Transservice R/A
 D/S Bes
 D/S Bothnia
 D/S Concordia, Svendborg
 D/S Nautic
 Partrederiet S/S Runo
 D/S Solnes
 Jens Toft A/S

M/S BENNY SKOU

Torsdag den 23. august afleveredes B. & W.'s nybygning nr. 707, M/S „Benny Skou“, efter en vellykket prøvetur i Sundet.

Skibet er bygget til et interessentskab bestående af Dampskibsselskabet Ove Skou A/S og Dampskibsselskabet af 1937 A/S, begge af København, og erstatter den tidligere, noget mindre og langsommere M/S „Jytte Skou“ er bygget af Burmeister & Wain. Disse skibe blev afleveret henholdsvis 1945 og 1949.

Som de to tidligere nybygninger af denne type er M/S „Benny Skou“ på ca. 7000 tons dødvægt, hvorimod skibet, hvad de øvrige specifikationer angår, er væsentligt forbedret på grundlag af indvundne erfaringer, og som sådan vil M/S „Benny Skou“ som rederiets flagskib blive forbillede for de 4 nybygninger, som rederiet for tiden har under bygning og i ordre ved danske og udenlandske værfter.

Der er fra såvel værftets som rederiets side lagt stor vægt på ikke alene at bygge et praktisk og formålstjenligt skib, men også at give skibet meget elegante linier, således at skibet arkitektonisk vil vække opmærksomhed og ude i verden demonstrere dansk skibsbygningskunsts høje stadi.

Det vil næppe være for meget sagt, at der netop ved bygningen af dette skib overhovedet ikke er sparet hverken anstrengelser eller penge for at opnå det bedste og smukkeste resultat for et skib af denne type.

Hoveddata for M/S „Benny Skou“ er følgende:

Længde overalt	127.3 m
Længde mellem p. p.	118,9 -
Bredde	16,9 -
Dybde til øverste dæk	10,8 -
Dybde til andet dæk	8,2 -
Dybgang til sommerlastelinien	7,5 -
Tilsvarende dødvægt	6950 ts.
Total kapacitet af lastrum (grain)	13.000 m ³
Total kapacitet af brændselsolietanke	970 ts.
Bruttotonnage	4248 -
Fart på lastet prøvetur ...	17 knob

Nybygningen, der er et enkeltskruet motorskib, er bygget som åben shelterdecker til Lloyd's højeste klasse, + 100 A. I.

Som det fremgår af planerne, er skibet bygget med fremfaldende stævn og krydserhæk og er forsynet med lang bak samt dækshuse midtskibs og agter. Den skrå front og strømliniede skorsten fremhæver skibets moderne udseende. Der er to gennemgående dæk og ialt fem last-



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
 Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



„Benny Skou“ på prøvetur.

rum. Foran for maskinrummet er indbygget en høj-tank for 765 ts. vegetabilsk olie. I last nr. 5 er vingetanke for brændselolie eller vandballast indbygget på hver side af tunellen. Dobbeltbunden, der strækker sig fra forpeak til agterpeak, er indrettet til at føre brændselolie, vandballast og ferskvand.

Rigningen består af to master og to samsonposter, og de 5 luger betjenes af ialt ti 5-tonns bomme samt ved forkarmen af 2-lugen en 25-tonns bom, der også kan oprigges ved agterkarmen af 4-lugen.

Dæksmaskineriet, der er leveret af Thomas B. Thrige, Odense, består af ti 5-tonns elektriske spil, to 3-tonns capstans, et elektrisk ankerspil samt en elektrisk-hydraulisk styremaskine.

De to 3,8 m redningsbåde midtskibs betjenes af to sæt Moe's patentdavid, medens de to 5,5 m joller, den ene med motor, er anbragt under almindelige rundjernsdavid agter.

M/S „Benny Skou“ er udstyret med de mest moderne navigationsmidler omfattende en Raytheon radar med tilhørende aluminiumsmast, radioanlæg med pejler og telefonisender fra Dansk Radio A/S, ekkolod fra Henry Hughes & Son Ltd., elektrisk log af Walker's fabrikat samt elektrisk rorindikator og selvstyreranlæg leveret af Dansk Automatisk Rorkontrol A/S.

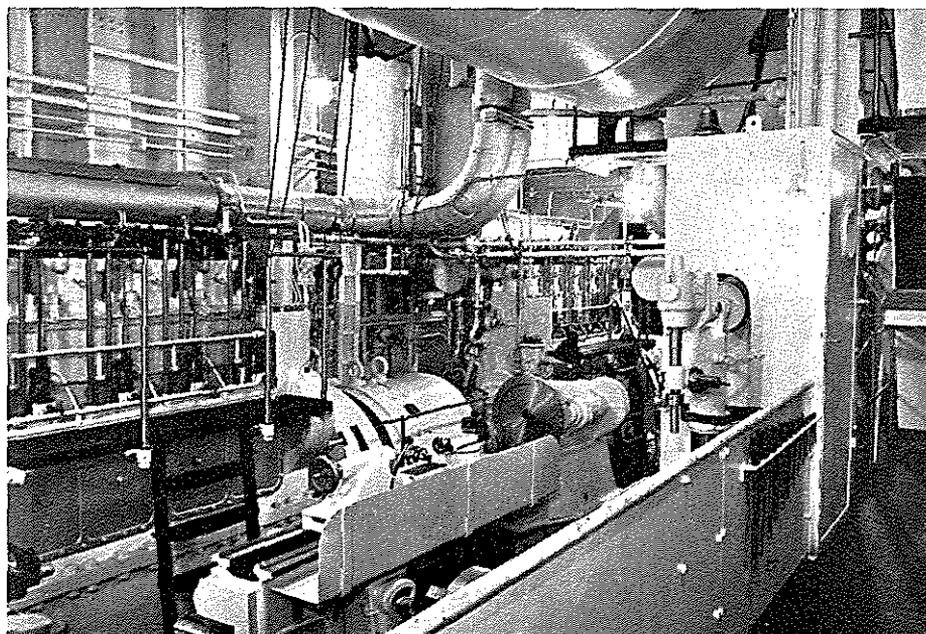
Apteringen for såvel passagerer som besætning er rummelig og smagfuldt udstyret. Passagerapteringen består af 6 etmandskamre og 2 tomandskamre. På bådedækket findes desuden et luksus-tomandskammer. Alle kamrene har separat bad og w.c. Passagerernes spisesalon agter på promenadedækket er forsynet med dobbeltdøre,

der giver direkte adgang til dækket. Rygesalonen ligger forude på samme dæk og har store vinduer i husfronten. Af officererne har kaptajn og 1. mester separat soverum, bad og w.c., medens de øvrige officerer har store etmandskamre. Med undtagelse af et tomandskammer for skibsdrengene har mandskabet udelukkende etmandskamre. Både mandskabet og officererne har foruden messerne store opholdssaloner.

Skodderne i passagerkamrene er udført i poleret mahogni, medens møblerne er af poleret palisander. Spisesalonen er holdt helt i poleret fransk nød, medens rygesalinen er i poleret palisander. Officererne har møbler i naturfarvet mahogni, mandskabet i lys eg. Skodderne her er hvidlakerede.

Alle lastrum er forsynet med CO₂ brandslukning med røgdetektor i styrehus. Ventilationen af lastrumene er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation. I apteringen er ventilationen naturlig med elektriske vifter anbragt i alle kamre og saloner. Der er dampopvarmning overalt i apteringen.

Hovedmotoren er en B. & W. direkte omstyrbar,



Hjælpemaskineri.

enkeltvirkende, to-takts, 8-cylindret krydshovedmotor med trykforstøvning. Cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1400 mm, i stand til at udvikle 8700 ikh, svarende til ca. 7000 ehk ved 125 omdrejninger pr. minut.

Hjælpmotorerne består af tre 4-cylindrede B. & W. fire-takts hjælpmotor med trykforstøvning, hver direkte koblet til en dynamo på 160 kw ved 220 volt og 500 omdr. pr. minut. Dieselcylindrene har diameter 245 mm, slaglængde 400 mm. Ydelse pr. motor 240 ehk.

Samtlige større pumper til brug for dieselanlægget er vertikale pumper direkte koblet til hver sin elmotor ved elastiske koblinger. Der findes to pumper med en kapacitet på 260 m³/time for cirkulation af smøre- og køleolie, tre centrifugalpumper for fersk og salt kølevand for hovedmotoren — med en kapacitet på 270 m³/time. For hjælpmotorerne to pumper på 30 m³/time. En smøreoliekøler og en ferskvandskøler for hovedmotor af samme type udført med stålkappe, endedæksler af støbejern, metalrørplader og metalrør.

Startluft til dieselmotorerne leveres af to elektrisk drevne manøvreluftkompressorer, hver med en kapacitet på 4 m³/minut indsuget luft og et tryk på 25 at. Startluftbeholderen har en kapacitet på 21 m³. Der findes en 23 m² oliefyret kedel for 7 at. arbejdstryk.

I lastrummene er der installeret CO₂ brandslukning, hvilket medfører, at skibet efter de internationale regler kan transportere bomuldsfadninger. Endvidere er alle lastrummene elektrisk ventilerede, således at skibet kan sejle med frisk frugt.

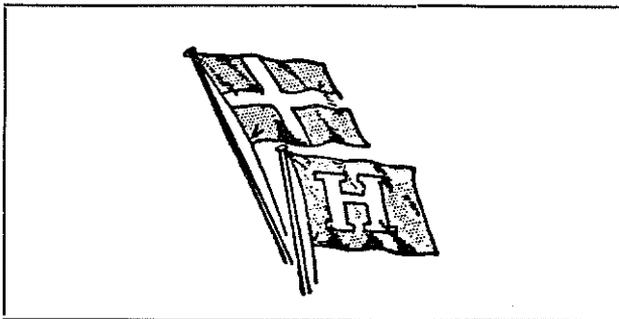
Der vil ikke være tvivl om, at dette skib, såvel hvad skrogets og overbygningens linier som hvad indretningen angår, vil fryde enhver sømands øje. M/S „Benny Skou“ lastede kort efter prøveturen stykgods i forskellige europæiske havne til Australien, og rederiet regner med, at skibet vil gøre turen fra Europa til Australien på ca. 24 dage, hvilket bedst illustrerer dette skibs store hastighed.

Gåden om Nyhavn-ankeret løst!

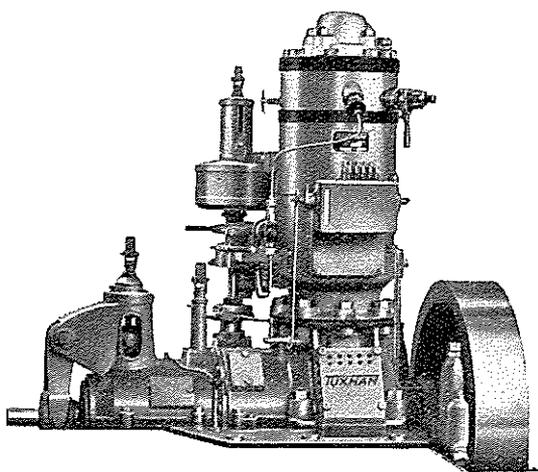
Ved redaktionens slutning er det lykkedes os gennem materielmester Larsen og mester Christensen fra takkeloftet på Holmen at få oplyst, at ankret i Nyhavn stammer fra fregatten „Fyn“.

Nærmere i næste nr.

Jack Tar.



TUXHAM



12-400 EHK

Marine-Raolie-Motor

KØBENHAVN
VALBY

TUXHAM A/S

TELEGR. TUXHAM
TELF. C. 8816

„NEPTUN“ REDNINGSVEST

Tilfredsstillter kravene i
„London Conventionen af Juli 1948“



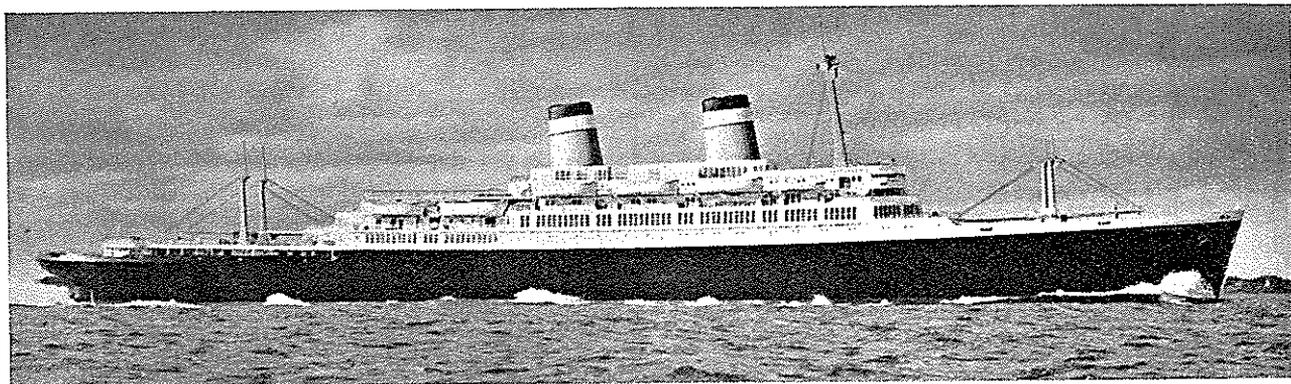
„Neptun“ er en Java-kapok-redningsvest, der er både effektiv og billig. Kapokkens fordeling bevirker, at vestens bærer bliver tvunget bagover i vandet. Kraven udelukker, at næse og mund kommer under vand. Vesten yder således sikkerhed selv for en bevidstløs, og den er ikke farlig under udspring. „Neptun“ fremstilles også i størrelser for børn og kan iøvrigt tages på fra begge sider, ret eller vrang.

— en helt igennem dansk kvalitetsvest

LAURITZ ANDERSEN & CO.

Cort Adelersgade 10, København K.

Central 1501-6435



S/S „Independence“.

To store amerikanske passagerskibe

De to største skibe, der er bygget i U. S. A. i de sidste ti år, er konstrueret og bygget af Bethlehem Steel Company på værftet i Quincy, Mass.

Deres navne er „Independence“ og „Constitution“ og de ejes af American Export Lines, Inc. De er nu indsat på ruten New-York—Middelhavet. De kan medføre 1003 passagerer foruden besætningen på 577 mand. De er desuden bygget således, at de i givet tilfælde hurtigt og billigt kan omdannes til troppetransportskibe, hvor de da kan rumme 5000 mand med udrustning.

Skibene har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	208,0 m
Længde mellem perpendikularerne	192,6 -
Største bredde på spant	27,1 -
Dybde til brodækket	18,7 -
Højde fra kølen til overbygningsdækket	30,6 -
Dybgang lastet	9,1 -
Tilsvarende displacement	30.090 ts.
Brutto register tonnage (U. S. A. måling) ...	23.720 -
Brutto register tonnage (engelsk måling) ...	29.496 -

Konstruktionen blev påbegyndt i juni 1941, men blev så standset, da Amerika indtrådte i verdenskrigen. Det havde oprindeligt været rederiets mening, at bygge tre skibe med plads til 600 passagerer og en ret betydelig mængde last, men på grund af de ændrede forhold i verden besluttede man at bygge to skibe med aptering for 1000 passagerer og en relativ lille mængde last.

Kontrakten blev sluttet d. 11. august 1948. Kølen til „Independence“ blev lagt i juni 1949, og afleveringen fandt sted i januar 1951. Kølen til „Constitution“ blev lagt i juli 1949, stabelafløbningen fandt

sted i juni 1950 og afleveringen i juni 1951. Skibene er konstrueret helt igennem af ubrændbart eller materiale, der er modstandsdygtigt mod ild. Skroget og opbygningerne er af stål, og garnering og apteringsskoder af ildfast materiale.

Svejsning er anvendt i udstrakt grad i alle hovedkonstruktionselementer. Forhånds fremstilling er anvendt i højere grad end ved noget hidtil bygget passagerskib i U. S. A. Stykker helt op til en vægt på 142 tons er fremstillet og indbygget på en gang.

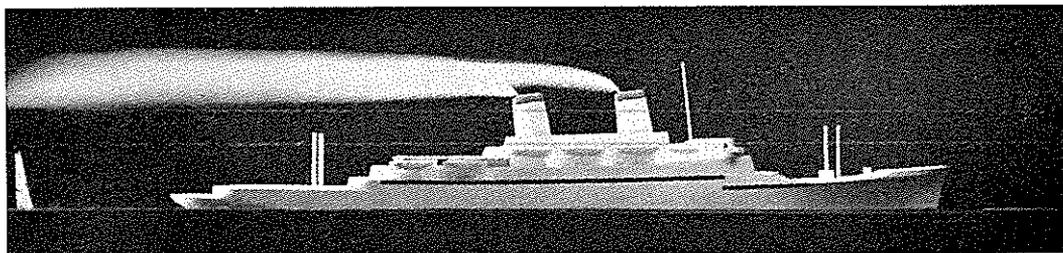
Skibene har et smukt og særpræget udseende uden bizarre detaljer. Den overhængende stævn giver det størst mulige dæksareal. Skibene er forsynet med en enkelt mast af en ikke helt almindelig konstruktion og to skorstene af en tillempet dråbeform.

Under skibenes konstruktion og bygning er der hverken sparet på tid, anstrengelser eller talent for at gøre dem til repræsentanter for den mest moderne skibsbygningskunst i United States.

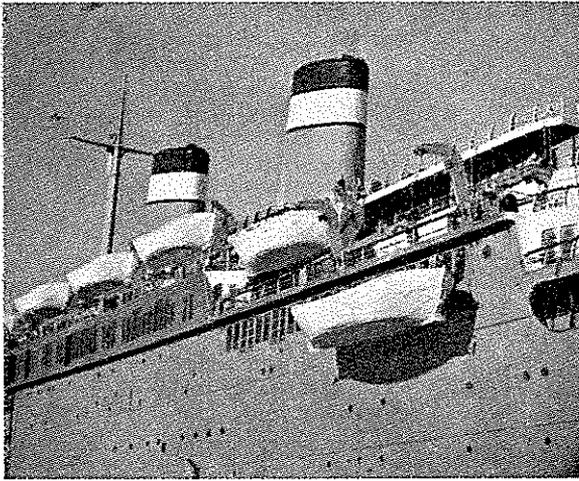
Det er de hurtigste og kraftigste passagerskibe, der endnu er bygget i U. S. A. med deres største fart på over 26 kn.

Hovedmaskineriet er konstrueret til en marchfart på 22,5 kn. med 37.000 ahk, hvorved de to propellere gør 135 o/m. Dermed kan de gøre rejsen fra New York til Napoli — 4000 miles — på noget mindre end otte dage eller to dage mindre end noget skib, der nu sejler på ruten.

Ved maximumshestekraften på 55.000 ahk forlangte specifikationen 25 kn. ved 150 o/m. På prøveturen opnåede „Independence“ over 26 kn. med 58.000 ahk.



Skibsmodel i vindtunnel.

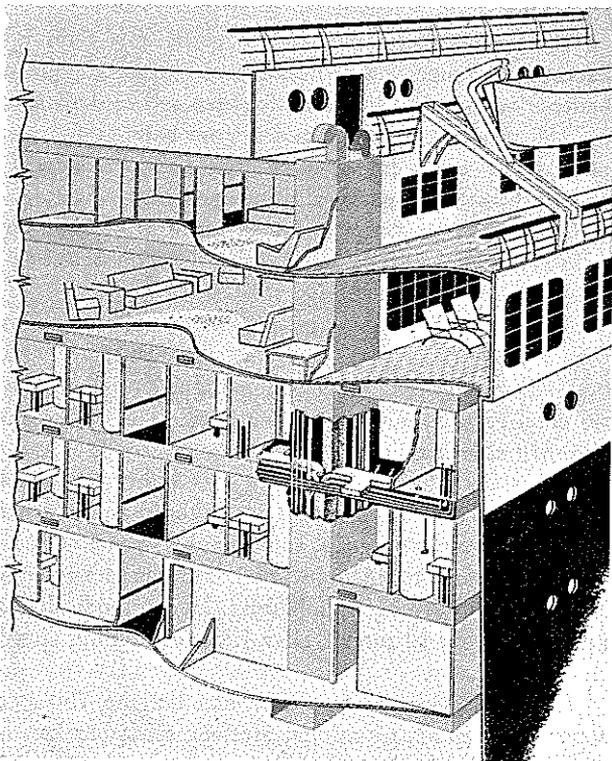


Bådedeviderne kan betjenes hurtigt og sikkert.

Skibene har to komplette og uafhængige maskinrum, adskilt af et 11,9 m vandtæt rum. Hvert af disse rum er et hele for sig, idet de indeholder kedler, turbiner, kondensatorer og gear for at drive en skrue sammen med generatorer og hjælpemaskineri ikke blot til fremdrivning af skibet, men også hvad der er nødvendigt for passagerernes sikkerhed og trivsel.

Hvis således et af maskinrummene bliver sat ud af drift ved uheld, kollision eller krigsskade, kan det andet drive skibet frem med en skrue med en fart på 17 kn. og fremstille det nødvendige lys og varme.

Maskineriet er af en konservativ, moderne konstruktion, som muliggør anvendelse af standardiserede dele, hvilket er vigtigt af vedligeholdelseshensyn. Hovedvægten er lagt på pålidelighed, effektivitet og langt liv, og udrustningen er usædvanlig kraftig.



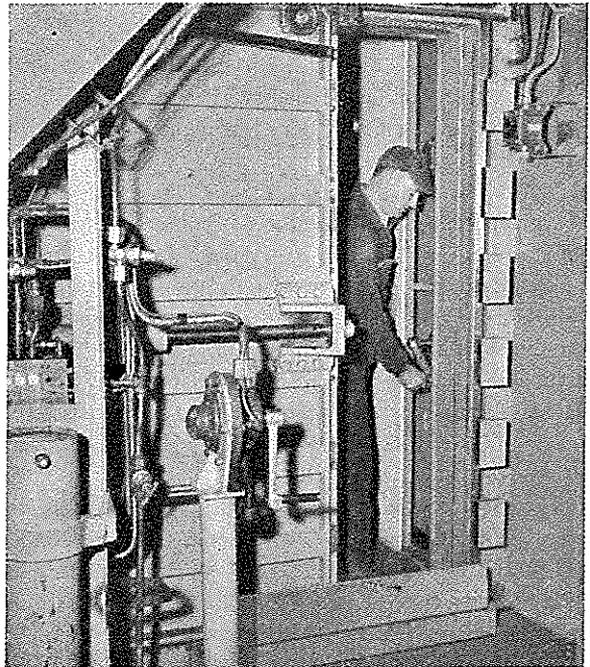
En profilkitske af anbringelsen af kanaler for ledninger.

Hovedturbinerne, der er konstrueret og fremstillet af Bethlehem, er af kryds-kompound tryktypen. De yder normalt 18.500 hk pr. aksel, men kan kontinuerlig give 27.500. De får normalt damp med 27 kg/cm² og en temperatur på 445°.

Hvert turbinesæt består af en højtryks- og en lavtryksdel og driver en trebladet skrue gennem et dobbelt reduktionsgear.

Kondensatorerne er også konstrueret og fremstillet af Bethlehem. Kølevand tages ind gennem en scoop ved farter over 10 kn. i lighed med krigsskibene. For lavere hastigheder og under bakning findes en motor-dreven cirkulationspumpe.

Skibene har fire oliefyrede, luftkølede vandrørskedler med overhedere, luftforvarmere og oliebrændere med mekanisk forstøvning. De er konstrueret for et tryk på 30 kg/cm². Ved normal hestekraft yder de



En vandtæt hydraulisk dør.

hver 35.000 kg damp pr. time og ved maximumsydelse 57.000 kg/tim.

Olieforbruget er kun lidt over 230 g/ahk/h incl. opvarmning, luftkonditionering, belysning og andre formål.

Hvert skib har en oliebeholdning på 4834 tons og, idet tanke, der ellers er beregnet til vandballast, tages i brug, en maximumsbeholdning på 8000 tons.

S kroget er delt i 15 vandtætte afdelinger. Inderbunden, som strækker sig fra for til agter, indeholder ballast- og olietanke.

I skodderne findes 35 vandtætte døre, der kan betjenes samlet eller enkeltvis. De har hver sit hydrauliske system og kan betjenes på fire forskellige måder. De kan betjenes elektrisk fra broen eller ved afbrydere ved hver dør. De kan bevæges ved hjælp af pumper direkte ved døren eller ved håndpumper fra en sik-

kerhedscentral. Døre, der åbnes for at komme ud, lukkes automatisk igen.

For at bevare den vandtætte integritet har man så vidt muligt andgået at gennembyrde de vandtætte skodder med ventilationsrør og andre rør og trunke, idet man har indrettet disse systemer lokalt indenfor den vandtætte zone. Hvert af de 18 ventilationsrum for luftkonditionering betjener således den zone, hvori det er installeret.

Den vandtætte inddeling og stabiliteten er således, at der er tilstrækkelig reservedeplacement og stabilitet, til at skibene kan flyde med to sammenstødende rum åbne til søen. I nogle dele af skibene kan oven i købet tre sammenstødende rum være i fri forbindelse med søen.

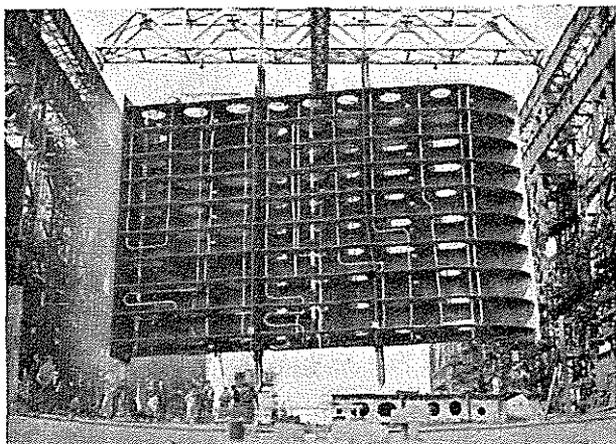
Vi har allerede omtalt, at apteringen er udført af ubrændbart eller brandsikkert materiale. Der findes foruden et stort, moderne system til opdagelse og bekæmpelse af brand.

Skibene er inddelt i brandzoner af seks hovedbrandskodder og andre mellemliggende brandmodstandsdygtige skodder og dæk. Der er lagt særlig vægt på placeringen og beskyttelsen af gange, hvorigennem passagerer og mandskab skal passere under katastrofer. Korridorer, trapper og trapperum er af ubrændbart materiale. Brandskodder og magnetisk kontrollede branddøre afslutter alle gange for at forhindre, at ilden spreder sig fra det sted, hvor den er opstået.

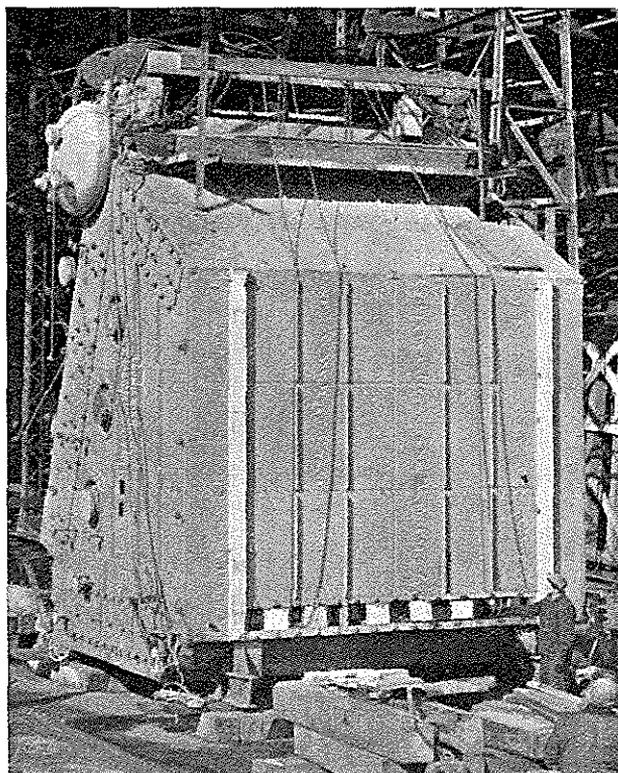
Alle rum, der indeholder brændbart materiale, har manuelt og elektrisk alarmsystem. De er inddelt i 57 alarmzoner. Skulle temperaturen stige unormalt, gives der både synlig og hørlig alarm på brandstationen og hørlig alarm i maskinrummene og i katastrofemandskabets rum.

Foruden saltvands-sprøjteledning med mere end 100 påskruningssteder findes transportable indslukkere 60 forskellige steder og automatisk eller centralt kontrollede arrangementer for lukning over 300 steder incl. 127 magnetisk betjente branddøre.

Last- og maskinrum er forsynet med brandmelde- og brandslukningssystem. På brandstationen findes 26 rør, hvorigennem der suges luft fra de forskellige rum.



En særdig del af inderbunden med en vægt på 75 tons bringes på plads.



Skibet har fire kedler, der vejer 90 tons stykket.

En ringe procentdel røg i luften sætter en hørlig alarm i gang, og der kan da herfra ledes en passende mængde kulsyre til rummet for hurtigt at slukke ilden med så ringe skade på ladning og skib som muligt.

De moderne navigationshjælpemidler omfatter ekolod, radar, radiopejler, loran og gyrokompas med selvstyrer.

Redningsmidlerne omfatter bl. a. 10 store redningsbåde, 11 m lange, 3,8 m brede og 1,7 m dybe. Otte af bådene har hånddrevent skrue foruden sejl og kan rumme 150 mennesker. De to andre store både er forsynet med motor og radio og kan tage 142 personer. To mindre både rummer hver 48 mennesker.

Bådene er anbragt under tyngdekraft-davider og udsættes med elektriske spil, men kan også sættes i vandet alene ved hjælp af deres vægt.

Et kort blik på passageraptingen vil vise, hvorfor et moderne passagerskib ofte kaldes et flydende hotel. Der er f. eks. få bekvemmeligheder på de fineste hoteller, som ikke findes om bord på disse skibe, i flere tilfælde endda bedre.

Hvert skib har 550 rum for passagerer og besætning. De seksten luksussuiter har opholdsrum og privat veranda og er så gode, som man kan vente at finde dem på det mest moderne hotel. Salonerne har også barer, natklubber og opholdsrum. Der er gode danse-muligheder, og til møder eller filmsforevisning findes en smuk sal.

De tre smukke spisesaloner kan betjene 750 personer på en gang, og mindre sluttede selskaber kan få serveret andre steder. To kabysser sørger for maden.

De er i mange retninger bedre udstyret end køkkenerne på verdens mest berømte hoteller.

Tre vaskerier sørger for passagerernes vask, for skibets og for mandskabets.

Elektrisk strøm frembringes af fire 1100 kw turbo-generatorer, en 150 kw dieselgenerator og et akkumulatorbatteri til brug, hvis generatorerne svigter. Strømmen føres til hver zone med 450 volts spænding og omformes til 115 volt vekselstrøm til belysningsbrug. Til belysning er den normale belastning 750 kw og til kabyskomfurerne 500 kw ved 220 volt.

Jævnstrøm til dæksmaskineriet frembringes af to 200 kw motorgeneratorer, og to 30 kw motorgeneratorer bruges til opladning af batteriet, medens to 5 kw motorgeneratorer giver vekselstrøm til nødbelysning.

Kabysser og maskinrum, som behøver store mængder frisk luft, er mekanisk ventilerede ved hjælp af elektriske blæsere. Den øvrige del af skibet har luftkonditionering. To 500 hk centrifugalblæsere køler luften og sender den ud i systemet. Luften har en forholdsvis lav temperatur, men kan opvarmes i luftvarmere lige ved hvert rum, hvor man kan opnå den ønskede temperatur ved termostatisk kontrol. Af denne grund er alle køjne og vinduer faste, hvilket giver en lettere og smukkere installation.

Skibene kan transportere 580 tons kølelast i rum, hvor temperaturen kan varieres fra $\pm 15^{\circ}$ til $+10^{\circ}$.

Nogle Atlant-liners medfører til en femdages rejse 2000 tons drikkevand. I modsætning hertil har disse skibe destillationsanlæg til fremstilling af fersk vand. Det vejer 48 tons og bruger 26,5 tons olie til fremstilling af 2000 tons drikkevand. Vandforbruget andrager ca. 400 tons om dagen. Hertil anvendes to vacuumdestillationsanlæg, hvert med en kapacitet på 500 tons, så man har over 100 % i reserve.

Et fremtrædende træk i skibets konstruktion var indførelsen af fjorten lodrette kanaler for at lette indførelsen af ledninger i passagerapteringen. De indeholder vandrør, afløbsrør, luftkanaler og elektriske kabler og er forbundet med vandrette kanaler ved hvert dæk.

De medfører en simplere konstruktion og montage af rør, kanaler og elektriske ledninger. De giver billigere vedligeholdelse, og man undgår at tage ned i opholdsrum og senere passagerer ved reparationer. En

Vacuum Oil Company

Smøreliespecialister

anden stor fordel er, at man får større højde og bedre udseende i opholdsrum og gange. De tværskibs kanaler er korte og er kun lidt synlige, da de er anbragt i baderummene.

De lodrette kanaler blev bygget som særskilte, svejste enheder med de nødvendige rør, kanaler og forbindelser. Da de blev anbragt i skibene, var de i virkeligheden færdige, og det var kun et ringe arbejde at udføre forbindelserne. På deres plads indgik de i skibets styrke, idet de blev forbundet med andre styrkeelementer som dragere og dækshussider og erstattede støtter.

Før konstruktionen blev en model prøvet i en vindtunnel. Disse prøver resulterede i et udstødssystem, der holder ulemperne fra skorstenene, der er en stor gene i mange skibe, borte. Skorstenene har en tillempt dråbeform, som harmonerer godt med skibets udseende.

Verdens tanktonnage forøget med 1 mill. tons i det første halvår

Verdens tanktonnage forøgedes i det første halvår af 1951 fra 27,21 millioner t. dw. til 28,18, eller med næsten 1 million tons. Den største forøgelse fik den norske tankskibsflåde, som ved halvårsskiftet omfattede 4,31 millioner t. dw. mod 3,88 millioner tons den 1. januar, medens den engelske tankskibsflåde kom som nummer to med en dødvægtstonnage pr. 1. juli på 6,47 millioner tons i sammenligning med 6,34 millioner ved årsskiftet.

Den amerikanske tankskibstonnage formindskedes ganske vist til 7,13 millioner t. dw. fra tidligere 7,14 millioner, men er stadig den største i verden og udgør 24,9 % af den samlede tonnage. Den engelske udgør 22,7 % af verdens tanktonnage og den norske 15,7 %.

Den samlede tankskibstonnage, der er under bygning eller i ordre, beløber sig til 8,6 millioner t. dw., hvoraf størstedelen — 4,87 millioner tons — i England. Derefter kommer Sverige med 1,36 millioner tons, Holland med 0,78 millioner tons, Tyskland med 0,66 millioner tons, U. S. A. med 0,46 millioner tons og Norge med 0,39 millioner tons.

Norge har under bygning eller i ordre 882.000 tons dw. ved engelske værfter, 822.000 tons ved svenske, 34.000 ved hollandske, 227.000 ved tyske og 85.000 ved danske værfter.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
G. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

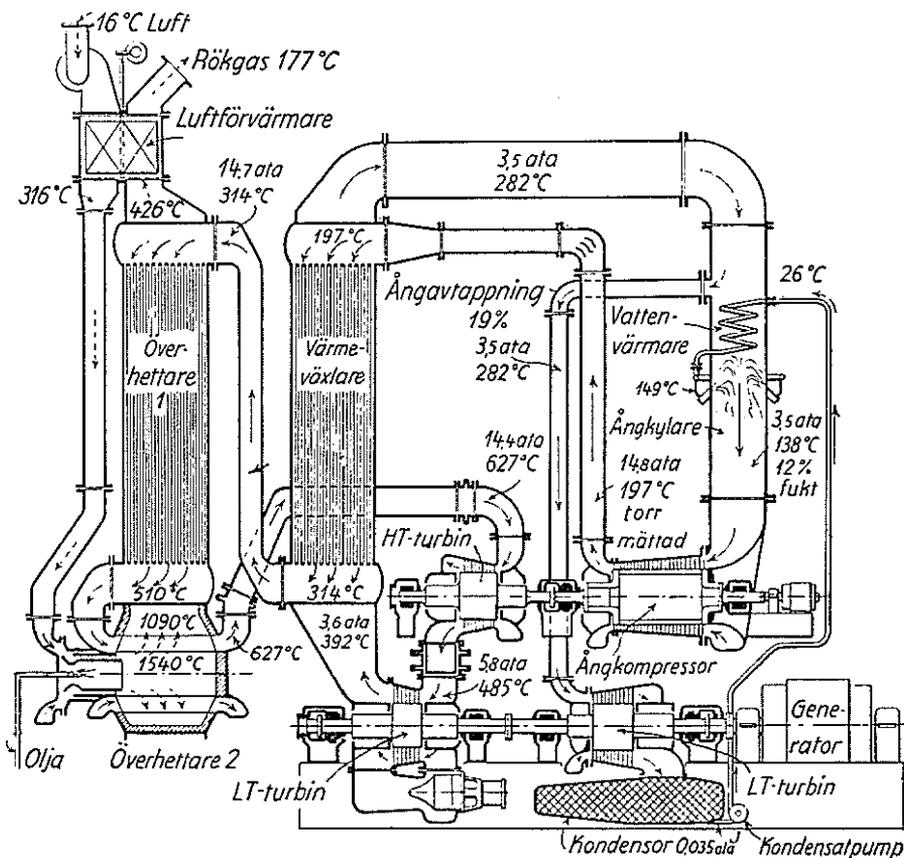
Damp-gasturbine til skibsbrug

Ved dieselelektrisk drift af skibe kan man regne med en samlet virkningsgrad på ca. 30 % i gennemsnit, hvis man tager hensyn til smørelieferbruget. For gasturbiner af den størrelsesorden, det her drejer sig om, kan man ved det åbne system ikke regne med så høj en virkningsgrad uden en betydelig forbedring af varmegenvindingen og en forhøjelse af arbejdstemperaturen. Da man nu også begynder at anvende tunge, billigere olier i dieselmotorerne, ser det ud, som om gasturbinen vil få det svært ved at konkurrere med dem. Man har også kun meget ringe erfaring for, hvorledes aske og andre forureninger påvirker driften.

I et dampanlæg har man ganske vist også problemer med forureninger i brændslet, men vanskelighederne kan bedre overvindes i en kedel end i en turbine. En kombination af gasturbine og dampanlæg, hvor man søger at udnytte de gode og udgå de dårlige egenskaber ved begge systemer, burde give en god løsning på drivmaskinproblemet.

Billedet viser et forslag til en sådan kombination. I gasturbineanlægget har man damp som arbejdsmedium, og varmen tilføres i to seriekoblede dampoverheder. Som brændsel anvendes olie, men det er også muligt at anvende fast brændsel, hvorved dog ildstedets dimensioner vil blive større. Røggasserne passerer efter overhederne en luftforvarmer.

Dampen passerer en kompressor, hvor trykket forhøjes fra 3,5 til 14,8 ata, og gennem en varmeveksler, hvor temperaturen forhøjes 120°, gennem den første overheder, efter hvilken temperaturen er 510°, og gennem den sidste overheder („super“-superheater), hvor dampen får temperaturen 627°. Denne damp går gen-



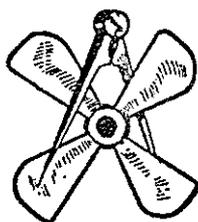
Skema for et gasturbineanlæg med damp som arbejdsmedium.

nem en højtryksturbine, som driver kompressoren og en lavtryksturbine, koblet til generatoren, gennem varmeveksleren og en dampkøler tilbage til kompressorens sugeside. En del af dampen, som aftappes før dampkøleren, driver en lavtryksturbine med kondensator. Kondensatet anvendes siden til afkøling af dampen i cirkulationssystemet. Der bortføres altså varme ud af processen med kølevandet fra kondensatoren.

For en cirkulerende dampmængde på 80 t/h, hvoraf 15 t/h aftappes til fortætningssystemet, beregnes generatoreffekten at blive 5500 kw og olieforbruget 0,29 kg/kwh, d. v. s. 30 % totalvirkningsgrad. Hvis man kan gå med damptemperaturen til 650° og desuden forbedre varmegenvindingen, regner man med at kunne komme op på 35 % virkningsgrad.

Systemet, som for størstedelen er opbygget af velkendte og gennemprøvede detaljer, beregnes ikke at kræve større plads end et dieselelektrisk anlæg. Ligesom et sådant kan det også startes meget hurtigere end et rent dampanlæg.

Projektet er offentliggjort af J. F. Field i Engineering.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven
Den kommunale Elektroinstallatørprøve, samt Højspændingsprøven.
Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163. KØBENHAVN

Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag undtagen)

Alle henvendelser til „Vikingsen“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1.

Telefon Byen *8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Barentzen.

Annonceafdelingen: Telefon Byen *8040. Christiansborggade 1, København V.

Redaktionen påtager sig intet ansvar for indsendte manuskripter, når der ikke medsendes returporto.

For manuskripter, som indsendes nonfordret, påtager redaktionen sig intet ansvar for tilbagelevering.

De kan få dem overalt

PÅ HAVET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

119
DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB





VIKINGEN

1,50
ember

Minde-ankeret i Nyhavn

Efter fotografi af Sv. O. Køster

1951 - nr. 11

28. årgang



BANGKOK BOMBAY BUENOS AIRES CALCUTTA CANTON CAPE TOWN CEBU DAIREN DAVAO DURBAN HARBIN

SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABAGO TELUK ANSON TIENTSIN TOKYO TSINGTAO VANCOUVER B. C.

HAMBURG HAVANA HONGKONG IOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

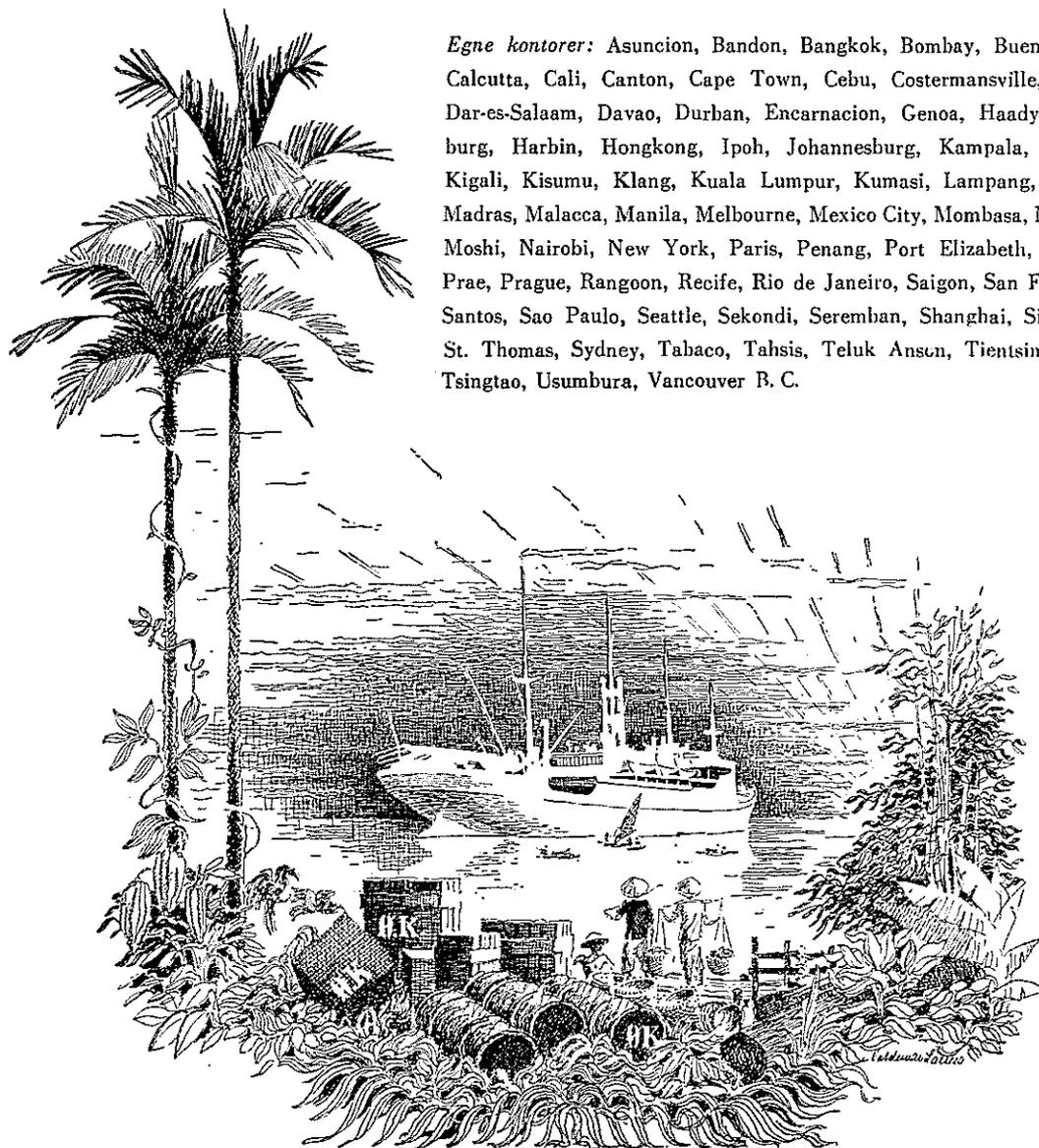
IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, Sydamerika & Kanada.

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Burma, Malaya, Thailand (Siam), Indo-Kina, Philippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zeeland, New York, Vestindien, Centralamerika og Nordamerikas Pacifikkyst samt fra Amerika til det fjerne Østen.

Egne kontorer: Asuncion, Bandon, Bangkok, Bombay, Buenos Aires, Calcutta, Cali, Canton, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dairen, Dar-es-Salaam, Davao, Durban, Encarnacion, Genoa, Haadyai, Hamburg, Harbin, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Kampala, Karachii, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lampang, London, Madras, Malacca, Manila, Melbourne, Mexico City, Mombasa, Montreal, Moshi, Nairobi, New York, Paris, Penang, Port Elizabeth, Posadas, Prae, Prague, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Seattle, Sekondi, Seremban, Shanghai, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tabaco, Tahsis, Teluk Anson, Tientsin, Tokyo, Tsingtao, Usumbura, Vancouver B. C.



SÃO PAULO SAIGON RECIFE PORT ELIZABETH : EGNE KONTORER : RANGOON PENANG MEXICO CITY MELBOURNE

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i forståelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

Rederiforeningens læge-service

enestående i verden

Samtale med overlæge WINSLØW

ALLE danske søfolk kender Emil Winsløw, og han kender også dem. Ja, faktisk kender han dem helt ind til deres sjæls inderste. Emil Winsløw er nemlig overlæge på Dansk Dampskibsrederiforenings Lægekantor, hvor han med regelmæssige mellemrum undersøger søens mænd på kryds og tværs og ser lige igennem dem ved hjælp af lægekantorets røntgenapparat.

Rederiforeningens lægekantor arbejder i det stille og kommer sjældent i projektørbelysning, for mændene bag det er uhyre beskedne. Ikke desto mindre udfører overlæge Winsløw et meget stort og nyttigt arbejde, hvilket bl. a. fremgår af et par tal blandt rederiforeningens årsberetnings mange andre imponerende cifre. Sidste år foretoges således ialt 7950 undersøgelser af søfolk på lægekantoret i Amaliegade. Samme år foretog man 3447 synsprøver og 12.001 tuberkuloseundersøgelser.

Vi har bedt den afholdte og humørfyldte doktor fortælle lidt om lægekantorets arbejde.

„Vi ligger for øjeblikket i et forfærdeligt roderi,“ fortæller overlægen. „Vi er ved at udvide og må for tiden benytte os af nogle interimistiske lokaler. Men omkring den 1. november i år rykker vi ind under helt nye og pragtfulde forhold her i bygningen.“

På grund af „roderiet“ henlægger vi samtalen til et af rederiforeningens mødelokaler. Overlægen får sin uundværlige cigar frem og begynder at fortælle:

„Her på lægekantoret undersøger vi alle danske søfolk før en udkommando. Vi undersøger endvidere personalet efter ferier og ved ansættelser. Dette gælder for alle rederierne undtagen Ø. K., der har sine egne læger til dette formål. Vi har også en speciel tuber-

kuloseundersøgelse, der er åben for alt personel i rederierne inden for rederiforeningen. Vi fungerer på dette område som en filial af central-tuberkulosestationen i København. De prøver, der foretages på vor tuberkulosestation, bedømmer vi selv, medens røntgenbillederne sendes til bedømmelse på centralstationen. Sidstnævnte sted har man jo ingen særlig afdeling for søfolk og har så travlt dér, at man er glad for den aflastning, som vi bibringer stationen. At tuberkuloseundersøgelserne kan foregå her, er også i søfolkernes og rederiernes egen interesse, fordi vi kan arbejde så elastisk, som et erhverv som søfarten gør det nødvendigt.

Tuberkuloseundersøgelserne betales i henhold til en særlig lov af stat og kommuner, medens de øvrige lægeundersøgelser væsentligst betales af rederne i forhold til det antal søfolk, der undersøges.

Behandlingen af syge søfolk betales også af rederne, der har pligt til dette og også ser deres fordel heri. Vi fører kartotek over enhver dansk sømands helbredstilstand. Et sådant kartotek sparer både tid og penge. Hvis en mand bliver syg om bord på et skib, indberettes det almindeligvis til os, så vi kan føre kartoteket à jour. Lægekantoret har aftaler med læger i tyve af vore største havnebyer om undersøgelser af søfolk. Sidste år foretoges i provinsen 1967 undersøgelser af danske søfolk samt ikke så få tuberkuloseundersøgelser. Søfartslægerne i provinsen har pligt til at indberette deres resultater til os.“

„Hvornår etableredes lægekantoret?“

„Man begyndte så småt i 1905. Indtil 1939 var undersøgelserne nærmest af sessionsmæssig art. Så blev det hele



Overlæge Winsløw, alle danske søfolks gode ven.

reorganiseret. Vi arbejdede sammen med centralstationen i København med hensyn til tuberkuloseundersøgelserne, men i 1942 fik vi vor egen tuberkulosestation, og i 1945 blev tuberkuloseundersøgelserne obligatoriske.“

„De har jo selv været ansat her i mange år?“

„Ja, en snes år. De første otte år var jeg kun assistent, men ved reorganiseringen blev jeg lægekantors leder, og arbejdet har givet mig så meget at bestille, at jeg ikke må have andet arbejde. Sidste år måtte jeg opgave min egen praksis.“

„Har De indtrykket af, at søfolkene kan lide at komme her?“

„Det tror jeg, at de kan. Der er ikke noget med pegepind og moralisering her! Her er søfolkene blandt deres egne og kan her tale deres eget sprog.“

„Og De kan godt tage sproget, doktor?“

„Jeg taler det selv! De søfolk, der i det hele taget tænker over det, mener, at ordningen med lægekantoret er god. Vi nyder en overordentlig good-will fra forbundenes side og har et helt ideelt samarbejde med dem, hvilket er meget vigtigt. Ordningen er vist også enestående i hele verden. Hitler-Tyskland havde noget lignende i Hamburg, men dets kontor blev bombet under krigen og er vist ikke siden blevet genoprettet. Under krigen blev jeg iøvrigt flere gange inviteret ned for at se lægekantoret i Tyskland, men af gode grunde sagde jeg hver gang nej tak!

Nordmændene har haft lidt i samme retning, men hidtil har ordningen i Norge været bekostet af forsikringsselskabet „Skuld“. Nu har den norske stat autoriseret nogle læger som søfartslæger, og svenskerne er nu ved at gennemføre noget lignende som vi.“

„Har søfolkene nogle særlige erhvervs sygdomme?“

„Der tales så meget om kønssygdommene, og selv om vi ikke ser så forfærdeligt meget til den slags, er disse sygdomme et stort problem. Man har stillet søfolkene i en klasse for sig og ofte set på dem med

farisæiske øjne. Dette er forkert. De mennesker, der lider af kønssygdomme, skal hjælpes, og frem for alt kan man gøre meget ved hjælp af oplysning.

Men der er såmænd ingen sygdomme, der er ligefrem karakteristiske for søens folk. Under krigen var det ret almindeligt, at søfolkene led af visse mavesygdomme. A. P. Møller sagde engang til mig om disse problemer, at mavesygdommene sikkert skyldtes, at søfolkene i mange tilfælde havde suget på labben i lænd og derefter kom ud og fik en god kost, som de derfor ikke kunne tåle. Jeg betragtede ærlig talt nærmest udtalensen som gætterier, men nu tror jeg, at den var rigtig. Kosten om bord er i mange tilfælde meget kraftig.“

„Og så er der spørgsmålet om søsygen!“

„Ja, det er meget almindeligt med søsyge selv hos ældre søfolk. Engang kom en kaptajn fra D. F. D. S. og blev lægeundersøgt her efter en lang ferie, og nærmest i spøg sagde jeg til ham: „Nå, nu skal De ud at være søsyg!“ „Nej,“ svarede han. „Det skal jeg nu ikke, for jeg skal have det samme skib igen, men hvis det var et andet af selskabets skibe eller bare søsterskibet til det, jeg nu har, ville jeg blive søsyg.“ Denne samtale fortæller en hel del om søsygen. Men nu har man jo — som omtalt i sidste nummer af „Vikingen“ — foretaget nogle forsøg, som jeg tilskriver en meget stor betydning. De nye søsygemidler som f. eks. „Neptusan“ er helt rigtige. Man har autoriseret fire midler, som hidtil kun har kunnet købes på recept. I flere skibes medicinkasser findes disse tabletter allerede, men deres tilstedeværelse der bliver sikkert snart obligatorisk. Mange søfolk, som har været plaget af søsyge i årevis, har bedt mig om sådanne tabletter og er glade for dem. Iøvrigt er det karakteristisk, at drenge, der har sejlet i mere end et år og stadig er søsyge, ikke siger søen farvel, selv om man forklarer dem, at søsygen vil blive en kronisk lidelse hos dem. Er man en gang blevet bidt af den bacille, der hedder længslen efter søen, ja, så er der ikke noget at gøre.“

„Hvordan med tuberkulose tilfælde blandt søens folk?“

„Da vi startede T. B.-undersøgelserne, fik vi det indtryk, at der procentvis var omtrent dobbelt så mange tuberkulose tilfælde blandt søfolkene som blandt arbejdere i land, men nu er det sjældent, vi finder tilfælde af tuberkulose.“

Nordmændene ville forøvrigt oprette en T. B.-station i New York, og vi forsøgte at komme med i et samarbejde herom. Forhandlingerne strandede imidlertid på grund af alt for høje omkostninger. Såvidt jeg husker, ville hver tuberkuloseundersøgelse komme til at koste 10 dollars mod en til halvanden krone herhjemme. Men det, jeg ville fortælle, er, at man i den anledning sluttede et brev fra Norge til os således: „Iøvrigt er tuberku-



**BALTICA
FORSIKRING**

Hovedkontor: Brødgade 42, København, Tlf. C. 4058
Afdelingskontorer og agenturer overalt i Danmark

lose blandt danske søfolk jo ikke længere noget problem.“ Og der er noget rigtigt om dette.“

„I lægekantorets årsberetning står, at man har udført 3016 koppevaccinationer i 1950!“ indskyder vi.

„Ja, i følge en bestemt lov skal alle søfolk vaccineres mod kopper hvert tredje år, men for at være helt på den sikre side vaccinerer vi alle danske søfolk hvert andet år. Iøvrigt vaccinerer vi mod næsten alt undtagen gul feber, hvilken vaccination kun seruminstitutionen må udføre. Vi vaccinerer f. eks. mod kolera, pest og tyfus alt efter de krav, der stilles af myndighederne de steder, hvortil søfolkene kommer, eller hvis vi iøvrigt finder det nødvendigt af hensyn til folkene.“

„Og nu udvider man altså?“

„Ja; i gamle dage havde vi kun een lægestue, og officerer og menige besætningsmedlemmer havde omklædning samme sted. Nu får vi to lægestuer, et laboratorium og særskilte omklædningsrum for menige og officerer. Tuberkulosestationen, som iøvrigt har virket et stykke tid under de nye forhold, skilles ud fra den øvrige afdeling og får gennemgangskabiner af samme slags som på centralstationen. For at komme til de forskellige rum bliver man ikke som i gamle dage nødt til at passere andre arbejdsrum, og patienterne vil blive tilkaldt gennem højttaleranlæg.“

„Hvordan er søfolkene som patienter?“

„Jo, det er en dejlig type mennesker at have med at gøre. Man går faktisk og småmorer sig hele dagen i deres selskab. Søfolkene er aldrig fornærmede over at skulle stille til undersøgelse, ja, mange af dem kommer af sig selv, når de er uden hyre. Og vi er glade for, at de kommer. At vi har klaret os så godt under den sidste tids interimistiske forhold før ombygningen, skyldes i høj grad sømandsmentaliteten.“

Det sker naturligvis af og til, at en sømand (som andre mennesker) møder med en lille „fjer“ på, men vi har kun haft vanskeligheder een eneste gang i den anledning. Iøvrigt er søfolk bundhæderlige. Under de små og dårlige forhold, der blev budt os under krigen, havde vi ikke eet eneste tyveri, skønt matroser og skibsførere, lempere og maskinmestre måtte klæde sig om samme sted.“

Overlægen viser os med stolthed de nye lægelokaler. På vort spørgsmål, om han har ansvaret for indretningen, svarer han: „Jeg gav et forslag til indretningen, men ærligt talt har arkitekterne forbedret det ikke så lidt.“

Vi kommer ind på den nye T. B.-station, hvor lægen hilser muntert på patienterne, der hilser igen på samme måde. Jo, dr. Winsløw er afholdt!

Foran røntgenapparatet står en rumænsk sømand, og overlægen forklarer, at der kommer søfolk her af alle nationaliteter.

„Hvordan så med sproget?“ spørger vi.

„Det går meget godt,“ svarer overlægen. „En dag kom her f. eks. en kinesisk sømand for at blive tuberkuloseundersøgt. Lægen og sygeplejersken havde deres besvær med at gøre ham forståeligt, at han skulle gå hen foran røntgenapparatet. De prøvede på både engelsk, tysk og fransk, men uden resultat. Så gik jeg hen til ham og sagde disse volapyk-ord: „Nangki buh!“ Dette forstod kineseren og gik smilende hen foran apparatet.“

Otto Ludwig.

Københavns havn — store tal

1950 var et år med god fremgang for Københavns havn. Ifølge en netop udsendt årsberetning fra Københavns Havnevesen er besejlingen steget fra 7,7 mill. n. r. t. i 1949 til 8,7 mill. n. r. t. i 1950. Det er en stigning på ca. 13 procent. Til sammenligning kan det nævnes, at besejlingen i 1938 androg 8,1 mill. n. r. t. Samtidig er godsomsætningen i løbet af et år steget med ca. 12 procent og androg i 1950 7,5 mill. tons.

Havnen havde i 1950 et driftsoverskud på 1,2 mill. kroner. I 1949 androg overskuddet 0,8 millioner kroner. Driftsudgifterne har iøvrigt udvist en stigning på over een million kroner i løbet af et år.

Af en opgørelse over indkomne skibe fordelt på nationer fremgår det, at antallet af indkomne tyske skibe i forhold til 1949 er steget med det tredobbelte til næsten 200.000 tons. Tallet udgør dog kun 56 procent af det tilsvarende fra det sidste normalår før krigen. Også for de fleste andre nationers vedkommende er stigningen i forhold til 1949 iøjnefaldende. For de græske og amerikanske skibes vedkommende er en lille nedgang dog at spore. Alligevel var der i 1950 ca. 1/3 flere amerikanske anløb end før krigen.

Københavns havn havde i 1950 806 anløb af skibe, der kom i havn for ordre, proviant, bunkring o. s. v. Anløbernes tonnage androg tilsammen 589.836 n. r. t., en forøgelse på 72.000 n. r. t. i forhold til året før. 69 procent af anløberne var udenlandske skibe. Stigningen skyldes iøvrigt for en stor del finske skibe, hvis tonnagemængde udgjorde ca. 163.000 n. r. t. eller ca. 90 procent mere end i 1949.

Året 1950 må således stort set betragtes som et fint år for Danmarks største havn.

O. L.

Til Amatørmødelbyggere

Nu kan De faa alt, hvad De før kun har turdet drømme om. D. M. B. fremstiller det hele.

Mod Indsendelse af Svarporto kan De gratis rekvirere vort Katalog, som omfatter en Serie fremragende Skibstegninger. Alt i Skibsmødefittings i den fineste Udførelse. Modelbyggerværktøj af enhver Art og iøvrigt alt, hvad De har Brug for.

D. M. B.

JÆGERSBORG ALLÉ 29, CHARLOTTENLUND



Dr. techn. H. H. Blache.

Fin udmærkelse til dansk maskiningeniør

I oktober i år fik dr. techn. H. H. Blache overrakt James Watt-medajllen. Den meget fine udmærkelse blev stiftet i 1936 på 200-årsdagen for James Watt's fødsel. Den bliver hvert andet år tildelt den maskiningeniør i verden, som menes at have gjort den største faglige indsats.

I år faldt valget som nævnt på dr. techn. H. H. Blache som en anerkendelse for hans store indsats ved konstruktion af diesel-motorer til skibe. Udmærkelsen, der er i høj grad fortjent, er samtidig en anerkendelse af Danmark som foregangsland på diesel-motorernes område.

Dr. Blache fik ansættelse ved Burmeister & Wain i 1901 og var direktør i det store verdensfirma fra 1919 til 1935. I ca. et år var dr. Blache derefter teknisk konsulent for B. & W. og blev så rådgivende ingeniør ved det store skibsværft Harland & Wolff i Belfast, Irland.

Ved denne udmærkelse til dr. Blache er hele den maritime verdens øjne endnu en gang blevet heftet på Danmark, og der er al god grund til at takke doktoren for hans indsats.

Red.

„Jul på Havet“

fik en strålende modtagelse

Som sædvanlig er „Vikings“ julehefte udkommet i god tid for at kunne nå rettidigt frem til danske søfolk på alverdens have og andre danskere i fjerne egne inden juleaften. „Jul på Havet“ har atter i år fået en strålende modtagelse af pressen, der giver det mange lovord med på vejen. Især har de mange smukke farvebilleder med de to billeder fra Amalienborg Slot i spidsen vakt begejstring. Den smukke gestus, som Kong Frederik og Dronning Alexandrine har vist „Vikings“ ved at udlåne to af deres malerier til juleheftet, fortæller lidt om, at man på aller højeste sted følger de danske søfolk og deres gerning med interesse.

Som tidligere nævnt er oplaget i år — på grund af de høje papirpriser — reduceret en del, hvorfor det sikkert hurtigt vil blive udsolgt. Da et nyt oplag ikke vil blive trykt, råder vi vore læsere til at skaffe sig juleheftet hurtigst muligt. Foruden de mange smukke malerier af kendte danske marine-malere (elleve kunstnere ialt) rummer „Jul på Havet“ som sædvanlig læsestof af spændende og lodig art for hele familien.

„Jul på Havet“ vil være den helt rigtige julegave til slægt og venner i ind- og udland.

Skibsfarten stiller store krav til hygiejnen

og disse løses i København af

STORVASKERIET

der råder over 28 vogne og en speciel afdeling for skibsfarten. Vore vogne holder på kajen, og leveringstiden bestemmer De selv. Minimum er dog 4 timer, fra tøjet afhentes, og til det leveres på skibet fuldt færdigt.

Næsten alle rederier, såvel store som små, anvender allerede Storvaskeriets nye form for skibsservice, bl. a. Det Østasiatiske Kompagni, Moore & Mc Cormack og Hetland.

Søens folk har med deres private tøj også forlængst hilst den hårdt tiltrængte, nye søfarisservice velkommen.



Tlf. SØborg 4711

— det dufter af renhed —

Sømand på cykel

HOS rederiet J. Lauritzen er man fuld af gode ideer. Et af de sidste nye påfund er at give rederiets skibe cykler med om bord til brug for besætningen. Forsøgsvis har man indtil nu sat cykler om bord i skibene „Silja Dan“, „Lotta Dan“, „Jutta Dan“, „Laura Dan“, „Stina Dan“, „Laila Dan“ og „Selma Dan“. „Maria Dan“, der i år har sejlet i grønlandsk fart, har cykler til disposition i København. Forholdene på Grønland giver som bekendt ikke cyklister særlig gode betingelser for at se sig om.

For at få lidt at vide om, hvad søfolkene mener om cyklerne om bord i skibene, har vi henvendt os til en navigator, som i sommer var ude at sejle med „Lotta Dan“. Styrmand Finn Bergmann, som til daglig er ansat i Handelsministeriets søfartsafdeling, tager hvert år ud på togt med et af de danske handelsskibe for at holde den direkte kontakt med havet vedlige.

„I sommer var jeg så heldig at komme om bord på „Lotta Dan“ som ferieafløser for 2. styrmand og passede samtidig jobbet som telegrafist,“ fortæller styrmand Bergmann. „Jeg blev glædeligt overrasket, da jeg opdagede, at skibet havde cykler med om bord, og jeg benyttede dem flittigt i de havne, hvortil vi kom.

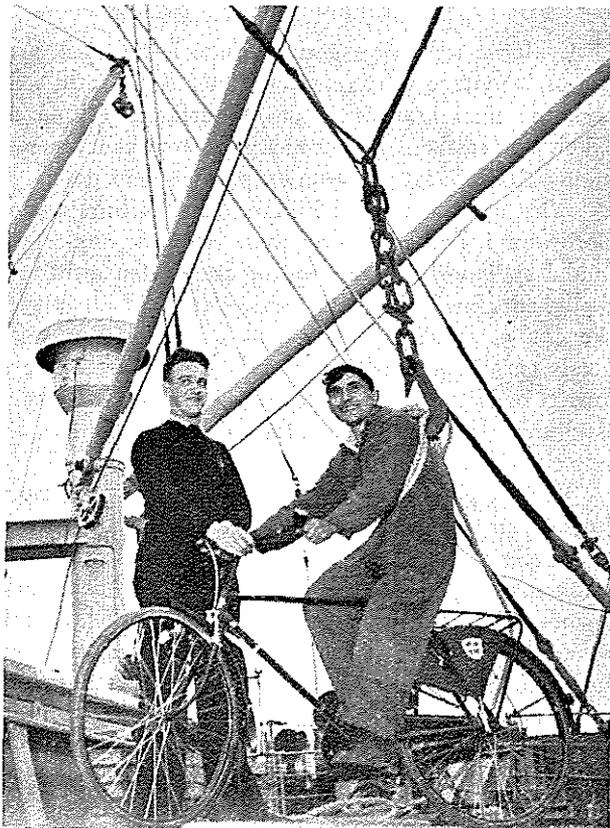
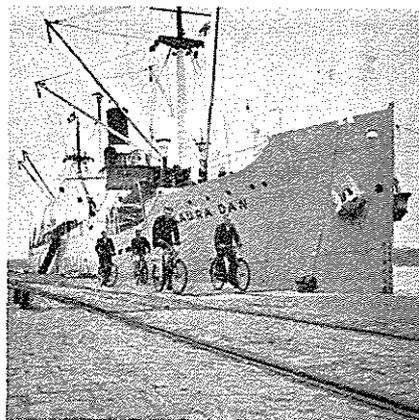
„Lotta Dan“ har en besætning på 25 mand, og der er fire cykler til disposition. Allerede før vi kom til vort bestemmelsessted, Spjutsund, en lille plads i Finland, stod flere af besætningen på expetancelisten for at låne cykler. Men vi lå ved land en uges tid, og vi fik således alle lejlighed til at cykle. Særlig i et land som Finland er der gode muligheder for en cyklist. På de små pladser er der jo ikke meget at se på, og så er det rart at kunne komme ud i omegnen. På mine cykelture kom jeg milevidt omkring. Ofte kørte jeg lange afstande, hvor der overhovedet ingen bebyggelse er.



Cyklerne kommer om bord i et af J. Lauritzens skibe.



„Laura Dan“s
cyklister starter
på en tur
fra Kotka.



Undervisning i korsel på cykel?

Jeg kørte og kørte gennem store skove og så en mængde.

I Finland, hvor man jo ikke forstår det mindste af sproget, hvis der da ikke tales svensk, kan det være vanskeligt at finde rundt pr. bus. Men når man har sin cykel, er man helt uafhængig og når mere.“

„Der er vel en ganske bestemt, der står for cyklerne om bord?“

„Det er der. På hvert skib udnævnes højtideligt en cykle-inspektør. Hos os var det 4. mester, der påtog sig jobbet. Hos ham måtte vi melde os, når vi ønskede at cykle, og listen var altid overtegnet. Den, der kom først til mølle, fik først malet. Særlig på søndage og om aftenen var der livlig forespørgsel efter cyklerne, som blev flittigt benyttet af hele besætningen fra kaptajnen til dæksdreng.



Styrmand Bergmann i „Lotta Dan“s radiatorum.

Cyklerne opbevares gerne forude i sejlkøjen, men hos os benyttede vi et reservekammer som „stald“. På søen må man naturligvis passe særlig meget på en cykel. Den saltholdige luft kan gøre stor skade, men 4. mester tilså flittigt cyklerne og passede dem godt.

Efter at have været i Finland satte vi kursen mod Bordeaux i Frankrig. Når man vil have cyklerne i land i sydlandske havne, opstår der næsten altid vanskeligheder med myndighederne. Det er jo noget ganske nyt, at søfolk cykler i land. I Frankrig må man betale en lille afgift for hver cykel. I Bordeaux fik vi hurtigt ordnet den formalitet, og de første cykler var i land kort efter, at vi havde lagt til kajen. Afgiften betales iøvrigt af rederiet.

Vi lå et godt stykke uden for Bordeaux. Transportforholdene til byen var ikke ideelle, og vi havde derfor særlig god brug for cyklerne her. Vore „maskiner“ vakte naturligvis en ikke ringe opsigt blandt franskmændene. Vore cykler, der er fint udstyrede og forsynede med rederiets kontorflag på frakkeskånerne, ligner ikke de franske cykler. Og alene det, at en sømand kom cyklende til byen, vakte naturligvis forbauselse. Jeg er lige ved at tro, at cyklerne kan virke som en god reklame for dansk cykel-industri i udlandet.

Vi sejlede nu videre til Spanien. Vi kom en søndag, og det lykkedes os ikke at få vore cykler i land. Myndighederne var ikke til at tale med, og det var vi

meget kede af. Iøvrigt var det ikke bare besætningen, der havde brug for cyklerne. Nogle af besætningen havde deres hustruer med, og de cyklede ofte på herrecyklerne. Også dette vakte naturligvis opsigt. Særlig nede sydpå, hvor man ikke er så vant til cyklepiger som her i landet. Det er ikke velset, hvis de cyklende damers kjoler blæser op! Vi havde forresten også nogle passagerer med, som var ligeså glade for cyklerne som søfolkene. Passagererne brugte navnlig cyklerne på hverdage, hvor vi arbejdede om bord.“

„Hvordan gik det med at indpasse sig efter færdselsreglerne i udlandet?“

„Det var svært. Bilisterne kører vildt nede sydpå. Faktisk kører de på hornet, og jeg var flere gang ved at få et chock, når jeg snoede mig gennem alt spektaklet. Men heldigvis var der ingen af os, der blev noteret for at have forbrudt os mod færdselsreglerne. Vi cyklede forøvrigt ofte i selskab. Sammenholdet mellem besætningen styrkedes på den måde væsentlig. Der var ikke noget i vejen for, at f. eks. en af drengene var med i samme selskab som kaptajnen.“



Fra en cykeltur i det skønne Finland.

Jeg tror forresten, at cyklerne om bord i skibene er med til at holde søfolkene borte fra knejperne. Når man går og driver rundt i en havneby, har man lettere ved at blive indfanget af værtshusene, end når man cykler ud i naturen. Cyklerne bragte os ud til de spredte seværdigheder og naturen, og vi kom let i kontakt med befolkningen uden for byernes larm.

Efter Spanien var vi en tur til Casablanca, hvorefter vi sejlede hjem til Nørresundby. Her kom cyklerne straks i funktion igen. Messedrengen snuppede som den første en „maskine“ og susede op efter morgenbrød. Forøvrigt bruges cyklerne også tit til tjenstlige ærinder. Navnlig kaptajnen gjorde god brug af dem, når han skulle rundt til myndigheder og mæglerere.

Der er næppe plads til mere end 4—5 cykler om bord på hvert skib, men jeg tror, at besætningerne også på andre skibe og i andre rederier ville sætte stor pris på at få cykler om bord. Den gode idé fortjener at vinde langt større udbredelse,“ slutter styrmand Bergmann.

—wig.

SKIBSMODEL-TEGNINGER OG -FITTINGS

GRATIS KATALOG MED FORTEGNELSE OVER
TEGNINGER OG LØSDELE SENDES MOD SVARPORTO

ANKER MODELLER
PLANTEVEJ 8 — SØBORG

Minde-ankerets historie

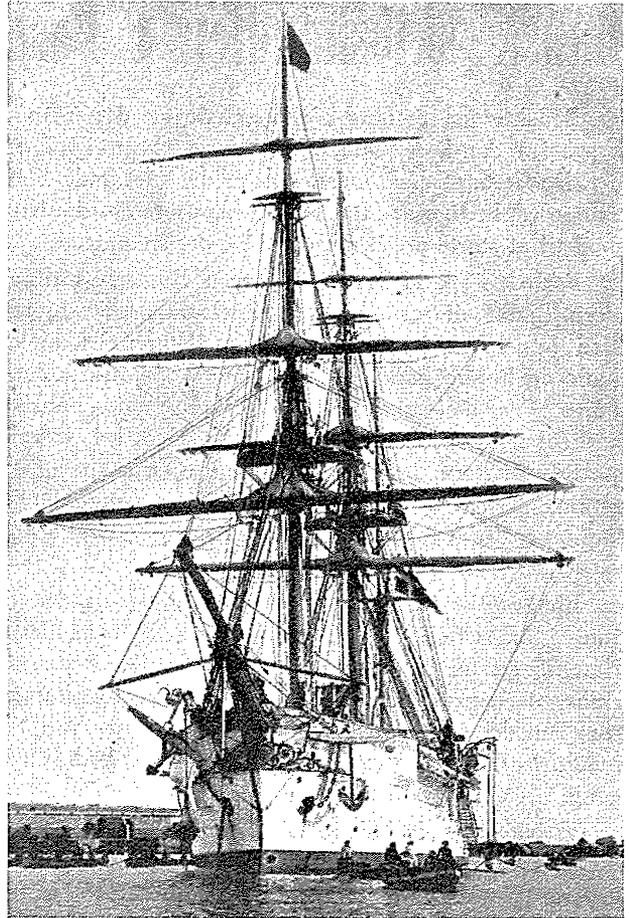
SOM kort meddelt i forrige nummer er det lykkedes „Vikingen“ at opspore Nyhavns-ankerets historie. Det gik således til:

Først spurgte vi en mængde af marinens institutioner og flere marine-historikere, men uden resultat. Man kunne blot fortælle, at ankeret sammen med flere andre havde ligget på Holmen i mange år, indtil det for ca. 10 år siden var blevet udleveret til Luftmarinestationen i København. Så stødte vi en mængde ældre og nyere bøger igennem, men de gav heller ikke noget svar på vort spørgsmål. Endelig kom vi i forbindelse med materielmester Larsen og mester Christensen fra Takkelloftet på Holmen.

Mester Christensen fik fat på en gammel håndskrevet rapportbog fra 1904. I den stod opnoteret vægt og fremstillingsår for alle de ankre, der på den tid fandtes i marinen. Ret hurtigt fandt vi ud af, at der kun fandtes to ankre, som vejede 5148 pund. Begge disse ankre blev brugt om bord på fregatten „Fyen“. Der var således ingen tvivl om, at Nyhavns-ankeret havde været brugt om bord i denne fregat, som i dag gør tjeneste som kaserneskip.

Som nævnt i sidste nummer er mindeankeret fremstillet i 1857, hvilket sammen med vægten fremgår af en indgravering i ankerets kryds. Fregatten „Fyen“ løb imidlertid først i vandet den 27. september 1882. Der er således den mulighed til stede, at det omtalte anker først har været brugt om bord i et andet skib, før det blev brugt i „Fyen“. Men det er også muligt, at ankeret fra 1857 til 1882 har ligget som reserve på Holmen.

Ankeret i Nyhavn er forsynet med træstok. Det var iøvrigt alle fregatterne. „Jylland“ eller den gamle „Valkyrien“ var sandsynligvis de sidste af marinens skibe, der havde den slags ankre. Når der på Nyhavns-ankeret står 5148 pund *B*, betyder det, at vægten gælder for træstokken inklusive. Desværre kan det ikke siges, hvor ankeret er fremstillet, men sandsynligheden taler for, at det er lavet på Holmens egen ankersmedie, hvor de fleste af datidens ankre blev fremstillet. Stokken er af eg, og da den er gennemtjæret, forgår den



Fregatten „Fyen“ i Tangers havn. Bemærk de to bovankre, hvoraf det ene nu findes i Nyhavn.

sikkert ikke foreløbig. Stokken er iøvrigt lavet i to halvdele omkring ankeret.

Omkring århundredeskiftet fandtes ankeret endnu om bord på „Fyen“ og toges først i land, da skibet i 1907 omdannedes til kaserneskip. Iøvrigt havde man på den tid endnu flere ankre af samme type, men i dag er der kun tre tilbage. Materielmester Larsen fortæller, at Nyhavns-ankeret den 4. januar 1940 blev overladt til Luftmarinestationen. Efter den 29. august 1943, da tyskerne overtog alt materiel fra det danske forsvar, bortførtes en mængde gamle ankre fra Holmen til omsmeltningsanlæg. Når tyskerne ikke tog ankeret foran Luftmarinestationen, skyldes det sikkert ikke pietetshensyn over for danske minder, men snarere, at det enten var for tungt for dem at flytte, eller at de selv syntes, det pyntede ved siden af deres rædselsfulde skilderhuse.

Otto Ludwig.

Knud Andersen:

„HORISONT“

Forlag: Gyldendal.
Pris: Kr. 12,75.

Med „Horisont“ har Knud Andersen igen vist, at der er dynamit i de gamle deep water-sailors. Hans nye bog giver i hver linie tydeligt bevis på hans altopslugende kærlighed til de store have, og hans hand-

lingsopbygning i bogen er særdeles spændende. Man følger skibet „Horisont“'s skæbne og de mennesker, der er knyttet til det, med stigende interesse.

Det er mandfolkelæsning, dog ikke nogen konfirmationsbog. Når Knud Andersen kommer ind på det erotiske er det, som om han har vanskelighed ved at udforme tanken med elegance, og selv om bogen handler om sømænd, bør der være en kant. A. B.

Dansk skibshandler i Peru

Redaktionen modtager gennem år og dag mange breve fra danskere, som har forsøgt lykken i udlandet. De fleste af disse mennesker er det gået godt. Selv i disse vanskelige år efter krigen har flere danske haft mod til at starte noget nyt derude i det fremmede.

Forleden fik vi brev fra Jørgen Bjelke i Callao, Peru. Bjelke, der er 33 år, er handels-udlært i Esbjerg. Han har handelsskole-eksamen fra Esbjerg Handels-skole og højere handelseksamen fra Købmandsskolen. I fire år var han varehusbestyrer hos C. Schous Fabrikker, først i Middelfart og derpå i Næstved. I 1948 rejste han til Peru, hvor han ville starte en eksport-forretning. Grundet bundne handelsaftaler og manglende kapital måtte han imidlertid søge ansættelse som dekoratør i et stort handelskompagni.

Bjelke ville imidlertid være selvstændig, og den 1. juni i år stiftede han „Skandinavisk Skibshandel“. Han fik ret hurtigt forbindelse med de skandinaviske skibe, der anløber Callao havn, og hans forretning, som han driver under mottoet „Gode kvalitetsvarer til bundpriser. Reel og hurtig betjening“, er i god fremgang.

Vi håber, at det må gå Bjelke godt, og at de danske søfolk vil besøge ham flittigt under deres ophold i Callao.



*En sikker
succes:*

SPEED —
*Bogen om
hastigheds-
rekorder*

144 sider ill.
1. oplag 6000
Kr. 8.75

For første gang på dansk er her samlet beretninger fra de mennesker, der ejer hastighedsrekorderne til lands, til vands og i luften. Også De vil nikke genkendende til navne som John Cobb og Cambell — og ungdommen i dag vil glæde sig over at læse de mange kapitler om racerløb med bil, motoreykle, lokomotiv, cykle, motorhåd og flyvemaskine. Gunnar NU-Hansen skriver forordet, og i den danske udgave er der et kapitel af Sv. Ange Sørensen, vor bedste racerfører på motoreykle, og Vilh. Nellemann, en dansk racerfører (bil) af format. Bogen fremtræder i stort format med 78 illustrationer. Farveprangende, kacheret omslag, sådan som ungdommen vil have det i dag.

C. A. Reitzels Forlag
Axel Sandal



*Deres
bankforretninger*

ordnes hurtigt og sikkert af vort hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

34 afdelinger i København og omegn
52 filialer og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN

Ældre numre købes

For et pænt eksemplar af „Vikingen“ nr. 3-1943 betales kr. 2. Henvendelse til „Vikingen“s ekspedition, Christiansborggade 1, tlf. By. 8040.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

DAMP SKIBSSELSKABET

VIKING A/S

Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG

Worsåesvej 24, København V.

Tlf. C. 2641

Telegr.-adr. Metalborg



Lysbuesvejsmaskiner

et uovertruffent kvalitetsprodukt!

Leveret til en række af de mest betydende skibsværfter og maskinfabriker i talrige lande indenfor alle 5 verdensdele.

DANSK ELEKTROINDUSTRI A/S
HASLEV Telf. 695



Thomas B. Thriges imponerende stand.

„Danmarks Vej Verden Over“

Maritime glimt fra udstillingen i „Forum“

FRA den 11. til den 21. oktober afholdtes atter en stor udstilling i „Forum“ i København. „Danmarks Vej Verden Over“, som udstillingen hed, viste på en fantasifuld og let overskuelig måde, hvilke varer, der bl. a. eksporteres til udlandet fra Danmark.

Udstillingen havde i høj grad bud også til alle, der interesserer sig for søfart og skibsbygning. Den viste nogle af de mange danske varer, der finder anvendelse på skibsværfter og skibe verden over.

De danske farvefabrikker S. Dyrup & Co., J. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik, International Farvefabrik og Sadolin & Holmblad havde nogle meget iøjnefaldende og levende stands, der på en god måde illustrerede danske skibsfarvers høje standard og store salg.

Danske vaskeri-maskiner er ligeledes ved at blive en eksport-artikel af stort format. Maskiner af denne art udstilledes af E. Schleisner-Petersen A/S, som fremstiller de kendte ESP-maskiner, Hans L. Larsen (Nyborg Vaskerimaskiner), der bl. a. leverer til skibsværfterne i Helsingør og Nakskov, samt Georg E. Mathiasen, der i de forløbne år har fremstillet over 50.000 GEM-maskiner. Georg E. Mathiasen udstillede foruden vaskeri-maskiner også sådanne opvaske-maskiner, som finder stadig større anvendelse i handelsskibene og efterhånden gør det helt af med „bakstørnen“. Opvaskemaskinerne arbejder hurtigt og skånsomt og fornyer opvaskevandet automatisk.

Carl Jürgensen's Elektromotor & Apparatafabrik i Gentofte viste forskellige typer af ventilatorer. Særlig interesse samlede sig om en speciel stangventilator. Denne model er fremstillet til rederiet J. Lauritzen efter mange forsøg på at finde frem til en universalventilator. Den anbringes almindeligvis i nærheden af køjet, kan drejes i alle stillinger og fastholdes der selv i den værste søgang, kan suge og blæse efter ønske og arbejde med forskellige hastigheder. Denne ventilator har sikkert meget store muligheder inden for skibsfarten, hvor ventilationen jo ofte kan være et problem.

„Dannfoss“ udstillede forskellige automatiske køleanlæg, hvoraf nogle bl. a. finder anvendelse til skibenes proviant-kølerum. Myhrwold & Rasmussen viste forskellige pumper. Til skibsfarten leverer firmaet bl. a. selvansugende ballastpumper, kølepumper, olie-pumper, sanitærpumper og transferpumper. Indtil nu har firmaet leveret ca. 800 pumper til ca. 200 skibe, og denne gren af virksomheden er iøvrigt stadig voksende.

A/S Chr. Niensens Eftf., Horsens, viste bl. a. sin kendte „Bolaco“-tryk-vacuum-ventil, der finder anvendelse i tankskibe og eksporteres til hele verden. Ventilen, der tilfredsstiller bl. a. „Panama Canal Regulations“, er medvirkende til at nedsætte eksplosionsfaren i tankskibene betydeligt. Fabrikken viste endvidere sine



Et blik ind i Georg E. Mathiasens stand.

„Escapa“-luftrørshætter og forskelligt andet skibsarmatur, som sælges til skibe og værfter kloden over.

Naturligvis var også det verdenskendte Odense-firma, Thomas B. Thrige, med på udstillingen og fortalte her om sine elektriske styremaskiner, ankerspil, lossespil, dækskraner, maskin-telegrafer og forskellige andre elektriske motorer til skibsbrug.

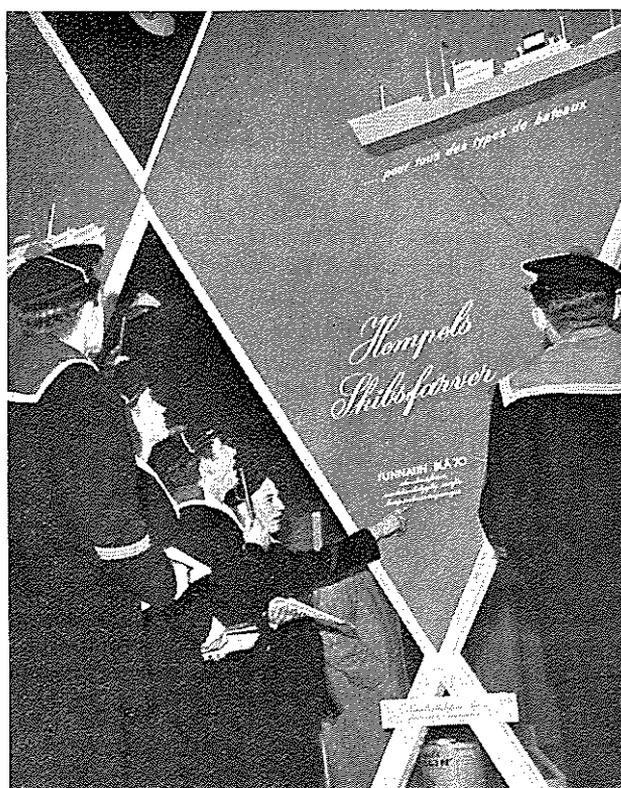
Korkindustrien var på udstillingen repræsenteret ved Expanko-Kompagniet, hvis kork- og gummulgulve også finder stor anvendelse i skibene.

Blandt udstillerne med tilknytning til skibsfart og skibsbygning kan endvidere nævnes F. L. Schmidt, „Magasin du Nord“ (med dejlige tæpper) og Elektroindustri, Haslev. Sidstnævnte firma fortalte på udstillingen bl. a. om sine verdenskendte „Sjølund Smed“-svejse-apparater. Firmaet „Model & Hobby“ havde også ting af maritim interesse. Bl. a. udstilledes skibsmodeller. Gæsterne stiftede også bekendtskab med den selvspændende „Croma“-skiftenøgle, der bruges om bord i mange skibe. Og da søfolkene nu er ved at blive cyklende turister rundt om i havnebyerne, kan det vel være på sin plads at nævne, at „Hamlet“-cykler viste nogle af sine nyeste og smukkeste modeller.

Udstillingen „Danmarks Vej Verden over“ fortjente faktisk at komme på en jordomrejse, så også udlændinge kunne få et samlet indtryk af Danmark som industri-land.

Iøvrigt var dansk skibsfart også direkte repræsenteret på den store udstilling. Det Forenede Dampskibs Selskab havde således ladet opstille en vældig farvetavle, som i billeder, ord og tal fortalte lidt om selskabets indsats. Bl. a. fik man at vide, at D. F. D. S. i 1950 udbetalte 31 millioner kroner i lønninger, at sel-

skabets samlede bruttofragt for transport af gods og passagerer samme år androg 163 millioner kroner, at man i 1950 transporterede 2½ million tons gods og befordrede 800.000 passagerer, og at skibene forbrugte kul og brændselsolie til en værdi af mere end 20 mil-



37 orlogsgaster fra det franske inspektionsskib „Ailette“ var under et ophold i København inviteret til udstillingen af „Hempels Skibsfarve-Fabrik“ A/S.



Eksotiske skønheder fra nogle af de lande, hvortil Sadolin & Holmblad eksporterer, beser nogle af fabrikkens produkter.

lions kroner. Den mest bemærkelsesværdige oplysning var dog den, at D. F. D. S.' skibe sidste år udsejlede en distance på ialt $2\frac{1}{2}$ million sømil. Heraf udsejlede M/S „Kronprins Frederik“ alene 80.000 sømil, hvilket svarer til omtrent 4 gange rundt om jorden! Når alt kommer til alt, har vore skibe således meget stor betydning for industrien. Det er dem, der bringer råvarerne til landet, og det er dem, der bringer færdigvarerne, som henrykkede gæsterne i Forum, ud til alverdens lande.

„Speed-Bogen om hastighedsrekorder“

*Forlag: C. A. Reitzel.
Pris: Kr. 8,75.*

Naturligvis måtte der også komme en bog om hastighedsrekorderne, et emne, der vil interessere alle raske drenge fra den skolepligtige alder til 90. „Speed — Bogen om hastighedsrekorder“ er skrevet af specialister på forskellige af rekordernes områder og redigeret af J. C. Reynolds. Den danske udgave, hvori der findes et par artikler af danske rekord-jægere, er redigeret af Axel Mortensen og forsynet med et forord af Gunnar Nu Hansen.

Bogen, der er rigt illustreret, omhandler rekordfor-

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN K. · FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 — 2538

søg på fire hjul (bilvæddeløb), fart på to hjul (motorcykle-race og cykle-væddeløb), fart på vandet (om motorbådsrekorder og Atlantens Blå Bånd), fart på skinner (lokomotiv-rekorder) og fart i luften (om luftens Blå Bånd, jet-maskiner m. m.). En meget interessant artikel omhandler et særpræget rekordforsøg på cykel efter et lokomotiv ad en mellem skinnerne udlagt træbane. Forsøget, der lykkedes, var lige ved at koste cyklisten livet.

Af særlig interesse for maritimt interesserede læsere er naturligvis artiklerne om fart på vandet. F. H. Snoxell fortæller i dette kapitel om, hvordan glidebåden blev udviklet. „Kampen om hastighedsrekorden til vands“ er skrevet af Norman H. Loveless og Donald Campbell (en søn af Malcolm Campbell). Artiklen „Atlantehavets Blå Bånd“ er skrevet af F. E. Dean.

Der kunne måske nok have været skrevet mere udførligt om de forskellige emner, men som bogen er fremkommet, giver den lige akkurat oplysninger nok til ikke at virke trættende.

—wig.

Nyt for modelbyggere

Firmaet „Anker-Modeller“ i Søborg har nu udsendt sit katalog nr. III. Kataloget indeholder en liste over nogle af de sejlskibe, gamle og nye orlogsskibe og damp- og motorskibe, hvortil firmaet har tegninger for modelbyggere. „Anker-Modeller“ råder i dag over et arkiv med ca. 4000 tegninger! Endvidere bringer kataloget en liste over støbte eller drejede fittings, som for små priser sendes landet over. Da alle tegninger er komplette med sidetegning, dæksplan, spanterids, rejssning og evt. ornament-tegninger, er det en temmelig let sag at blive en god modelbygger.

„Anker-Modeller“ har iøvrigt netop lanceret en ny idé, idet man er begyndt at forhandle cliché-ornamenter. Disse består af retvendte klicheer, som gengiver alle detaljer i ornamenteringen plastisk. De kan skæres ud i sektioner og skrues direkte på selve modellen.

Der er således store muligheder for vore amatør-modelbyggere. Iøvrigt kan det nævnes, at „Dansk Skibsklub“ (v/ R. Mogensen, Donaugade 9, København S) søger forbindelse med alle danske modelbyggere.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



C. K. HANSEN

Grundlagt 1856

SKIBSREDER & MÆGLER

Befragtning . Klarering og Losningstilsyn
Assurance . Havari- og Liniageantur
Spedition og Grænseekspektion
Internationale Transporter
Skib Bane . Bil . Luft

Repræsentanter i alle Provinsbyer

*

Korresponderende Reder

DANNEBROG

35, AMALIEGADE . KØBENHAVN K.
TELEFON: CENTRAL 72 (13 LINIER) . RIGS 13 (2 LINIER)
TELEGRAM ADRESSE „HANSEN“ . FJERNSKRIVER NR. 2350



1/3 Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833
KØBENHAVN

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

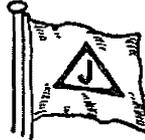
★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

L. R. SCHMITH & CO. REDERI OG BEFRAGTNING

★

AMALIEGADE 33
TELF. CENTRAL 4212 & 4248
TELEGRAMADRESSE: STEAMPACIFIC
FJERNSKRIVER No. 2384



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Rigstelefon 203
HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

DAMPSKIBSSELSKABET

HETLAND

AMALIEGADE 33

TELF. 13.041 - 1092

Gunnar van Rosen

vender hjem med den store amerikanske redningsmedalje i guld

EN dansk sømand, captain Gunnar van Rosen, som har skabt sig en smuk position i U. S. A., er vendt hjem for at se til sin gamle mor. Han er nu pensioneret fra den amerikanske marine og vil sandsynligvis tilbringe resten af sit indtil nu så bevægede liv i Danmark, hvis han da kan slå sig til ro.

Vi har formået kaptajnen til at aflægge redaktionen et besøg for at fortælle om sine oplevelser på havet. I mere end 40 år har van Rosen været bosat — hvis man da kan sige sådan om en færende sømand — i „staterne“. Alligevel har han ikke glemt sit modersmål. Selv ikke en dansk skipper-ed nu og da har de mange år i det fremmede kunnet bortvejre. Hvis det ikke var for et drævent „well“ eller et „that's right“ hist og her, ville man ikke kunne høre på ham, at han har været borte fra sit fædreland i mange år.

„Hvornår og hvordan kom De til søs,“ spørger vi.

„Den 1. januar 1899,“ svarer van Rosen. „Det gik for sig på følgende måde: Et udenlandsk tankskib, „Attila“, var brændt under Læsø, men blev ombygget og omdøbt til „Borneo“. Min far havde en ven, der hed Schack, som havde ført Danmarks første tankskib. — Var det ikke „Christine“, det hed? — Denne Schack havde nu „Borneo“, og min far, hvem jeg havde plaget om at komme til søs, bad ham om at tage mig om bord og gøre mig ked af søen.

Jeg kom ud med „Borneo“, der iøvrigt var et mærkeligt skib, idet det havde kvindeligt kok og hovmester. Allerede på den første rejse blev jeg godt søsyg, og jeg havde rigeligt at bestille. Klokker et kvart i fire om morgenen blev jeg purret ud og måtte holde på

lige til klokken halv ni om aftenen. Hyren var 15 kroner om måneden.

Hvis De spørger mig, *hvorfor* jeg ville ud at sejle, må jeg svare, at det først og fremmest skyldes, at jeg boede lige ved havet nede ved Stevns. Dernæst skyldtes det vist også, at jeg havde været lidt doven i skolen. Men allerede som dreng havde jeg sammen med min far været en tur til Rusland med en svensk dam-

per. Vi var jo begge passagerer og levede som små grever. Jeg troede, at man altid levede sådan på søen, og dette var vel også nok medvirkende til, at jeg valgte søvejen. Men om bord på „Borneo“ var kosten en noget anden!

Vi sejlede til Philadelphia og hentede en last petroleum. På vejen hjem mod Europa havde vi havari på kedlerne. Vi brændte nødssignal, men nåede heldigt ind til Stornoway. Skibet blev derpå slæbt over Nordsøen. Vi var på denne tur en del uheldige. For først sprang rorkæden og derpå bugsertrossen. Med megen møje fik vi atter forbindelse med bugserbåden og nåede som havarist til Christiania. Det var allerede da lykkedes at gøre mig ked af sølivet, men jeg var for stolt til at ind-

rømme det, og derfor fortsatte jeg.

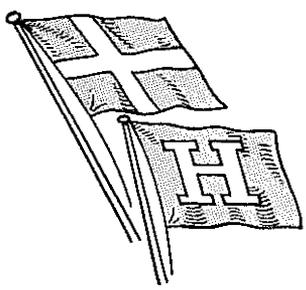
Forlist med Fanø-bark.

Derpå kom jeg ud med en Fanø-bark, som hed „Paul“. Jeg har altid været en ivrig læser af „Vikingen“, og for nogle måneder siden læste jeg heri netop om dette skibs forlis. Nu skal jeg fortælle Dem, hvordan jeg oplevede forliset:

Se, vi var lastet med stykgods til Fransk Guinea, og vi passerede bl. a. „Djævløen“, hvor dengang Dreyfus



Captain Gunnar van Rosen.



MARTIN CARL
 AKTIESELSKABET
 DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
 KØBENHAVN Ø. DANMARK

sad fængslet. Vi havde afleveret vor last og skulle gå til Barbados for ordre. Her fik vi besked om at indtage en last mahogny fra Santa Cruz del Sur, Cuba, til New York. I Bahama-strædet fik vi en cyklon over os. Vi bjergede skyndsomst sejl, men drev som bare pokker. Den 7. september 1900 kl. 23 blev skipperen klar over, at den ikke gik længere på den måde, hvorfor han lod begge ankre gå. For at sikre ankerkæderne mod pludselige og voldsomme ryk havde vi til disse fastgjort nogle elastiske 7 tommer græstrosser, med hvilke vi yderligere tog en tørn omkring fokkemasten. Men der er det mærkelige ved Floridas østkyst, at når strømmen ude til søs går nordpå, går den sydpå inde langs stranden. Det kraftige „bagvande“ forårsagede sammen med søerne, at den bagbords kæde sprang i løbet af tyve minutter. Kort efter gik også styrbords kæde.

Skipperen, kaptajn Svane fra Dragør, kaldte os nu hen agter og sagde: „Vi kan nu kun sætte stagsejl og forsejl og så ellers håbe på Gud.“ Han havde nu ellers ikke vist særlig omsorg for mig, men pludselig sagde han til mig: „Er du bange, dreng?“ Jeg ved ikke, hvad jeg svarede, men bange var jeg. Så „hoppede“ vi et par gange. Hele rigningen undtagen mesanmasten gik, og så sad vi fast. Med en smule vand og lidt proviant gik vi til vejrs for at vente. Det var ikke noget behageligt ophold deroppe i masten, og ved daggry satte vi redningsbåden i vandet. Men den smadredes med det samme.

Så var det, at styrmand Becker fandt på at ville ro i land i vor pram med en line om livet. Imidlertid kapsejsede prammen, og vi måtte hive styrmanden om bord igen ved hjælp af linen. Nu havde Becker store tanker om sig selv som svømmer, og de senere begivenheder viste også, at han *var* en god svømmer. Mens vi lå i Barbados, havde kaptajnen lejet nogle negre til at slå nogle kobberplader på skibsskroget under vandet. Negrene var veltrænede dykkere og opholdt sig uden besvær under vandet 3—4 minutter ad gangen. Det mente Becker, at også han kunne, og da negrene var

færdige, ville han ned at inspicere deres arbejde. Han måtte imidlertid mere død end levende gå til køjs efter denne dykning.

I Barbados var to mand rømt fra skibet, og et par af neger-dykkerne var kommet om bord i stedet. Mens vi lå der i brændingen ved Floridas kyst, foreslog den ene neger at svømme i land med en line om livet, men styrmanden ville selv. Med fare for sit liv nåede han ind gennem brændingen, og efter at have pustet ud et langt stykke tid halede han en 2 tommer manilla i land fastgjort til linen. Derefter blev vi allesammen halet i land med et halvtik om livet og medførende en smule proviant og vand.

Inde på land voksede der både kaktus og palmer. Bag en skrænt fulgte et lille styrke åbent land og så jungle. Vi skar nogle palmeblade til madrasser og lagde os til at sove. Vi frøs modbydeligt i blæsten og blev godt forstuet af moskitoer. Næste morgen blev jeg kommanderet op i et træ for at spejde efter røg, men så intet.

Så marcherede vi mod syd. Ved 11-tiden om formiddagen mødte vi en flot rytter. Han var tilsynsmand i en amerikansk mangemillionærs nærliggende villa, hvor vi levede højt i et par uger. Kommunikationsmidlerne var jo ikke dengang så gode som i vore dage, og det varede et stykke tid, før vi nåede til New York og derfra hjem til Danmark.

Heldig i isen.

Da jeg kom hjem, fortalte jeg historien om forliset til min bedstefar, der var forhenværende distriktslæge og boede på Frederiksberg. Bedstefar sørgede for, at styrmand Becker fik redningsmedaljen.

Jeg kom nu en tur ud med Dansk-Russisks damper „Peter Berg“. Mens vi lå i Hamborg (det var i 1901), fik jeg et brev fra min far om, at han havde en tjans til mig om bord på en Fanø-bark, „Hans“. Dette skib lå i London og var chartret af Hudson Bay Compagniet, som i forvejen havde to stærke egetræs-skibe til brug for den ofte hårde sejlads på Hudson-bugten.

Nå, jeg kom om bord i Fanø-skibet, og så startede vi kort efter. Vor normale besætning var 10 mand, men på denne tur op i isen var der 5 mand ekstra plus en engelsk kaptajn, der skulle fungere som en slags lods oppe mod nord. Skibet var et rent sejlskib og meget stærkt bygget, og det klarede sig godt. Vi afleverede vor last af mel og ammunition og fik skind med tilbage. Skindene fyldte imidlertid ikke nok, og vi fik derfor også en last papirmasse med fra New Foundland, som skulle afleveres i Liverpool.

Carl C. Branths Eftf.

(Dansk Yachtbureau)

Kelvin Motor

ST. STRANDSTRÆDE 21

TELF. 7949

KØBENHAVN K.

Til brug for ankring ved de store isflager havde vi nogle særlige isankre, og med disse ankre ude drev vi med flagerne, der var af en kolossal størrelse. En dag, da vi lå fortøjet ved en sådan isflage, kom et stort isfjeld drivende ned mod os. Skipperen og den engelske kaptajn blev enige om, at vi måtte forlade skibet. Vi brasede ræerne ind og satte en pram over på isflagen, hvorefter vi gik i „land“ på denne. Nu ville heldet, at isbjerget stødte mod en af de andre isflager med det resultat, at det kælvede og forandrede kurs. Derefter passerede det vort skib i en afstand af kun 5—6 fod, og vi gik tilbage. Hvis isbjerget ikke havde kollideret med en isflage, havde jeg sikkert ikke siddet her i dag, for der var flere tusind mil til nærmeste beboelse.

Efter ankomsten til England mønstrede jeg af og rejste hjem, hvorefter jeg kom ud med flere norske og tyske skibe. I 1904 tog jeg min styrmandseksamen og aftjente derefter min værnepligt i marinen. Så sejlede jeg en tid med Hekchers og Carls skibe og rejste i 1911 til U. S. A. Herovre blev jeg skipper på en amerikansk millionærs lystyacht, der sejlede på de store søer. Jeg havde en tid forinden fungeret som 1. styrmand om bord på et skib i Afrika-fart og havde her haft en hyre af 120 kroner om måneden, og da den amerikanske millionær kom og tilbød mig en hyre af 100 dollars om måneden, var jeg ved at gå gennem døren af overraskelse.

Med ammunition og tropper.

I 1917 tog jeg eksamen i U. S. A. og kom samme år ud med et amerikansk passager- og køleskib. Imidlertid tog hæren skibet som troppetransporter. Skibet havde kun sejlet med 1. klasses passagerer og blev ikke ombygget. Derfor havde vi kun officerer med på



Medaljen for dåden på Atlanten.

rejserne, som gik til England og Frankrig. På vejen hjem havde vi sårede officerer med om bord.

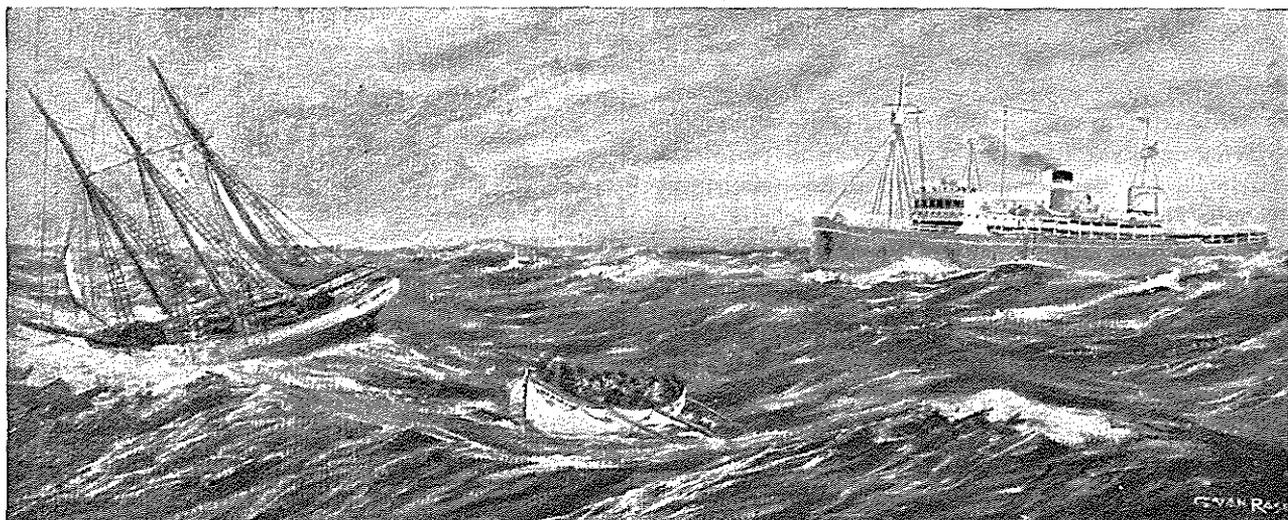
Så kom depressionsperioden i 1922. En mængde skibe blev lagt op, og jeg startede min egen forretning i land. I 1932 kom jeg imidlertid til søs igen.

Under den anden verdenskrig sejlede jeg med ammunition og tropper og var både i Europa og Østen. Engang var jeg med et skib ved navn „Alexander“ med i en stor konvoj fra Glasgow til Durban. Ud for den franske kyst blev vi angrebet af tyske fly. Som beskyttelse havde vi eet hangarskib, 15 destroyere og 2 krydsere med os, og der blev et farligt skyderi, da fjenden begyndte at kaste sine bomber. Tyskerne ramte en hollænder, som måtte søge nødhavn. Vort skib slap. Iøvrigt har

jeg været overmåde heldig under begge krige og har hverken været minesprængt, torpederet eller krigsforlist på anden måde, skønt jeg flere gange har oplevet fjendtlige angreb.

Under den sidste krig fik jeg også et hospitalsskib at føre. „Wisteria“ hed det. Der var 17 doktorer, 40 sygeplejersker og 600 patienter med om bord, og jeg har altså i tidens løb set nogle sårede. Med „Wisteria“ sejlede jeg både fra England, Afrika og Italien til Amerika.

Den 17. oktober 1944 ved midnat gik vi fra Gibraltar til Oran for ordre. I modsætning til de øvrige skibe havde hospitalsskibene fuldt lys på møllen. Kort efter at have passeret Europa Point blev vi påsejlet af en mørkelagt engelsk destroyer. Vi fik et stort hul i boven og måtte gå tilbage til Gibraltar. Jeg fik her at vide, at reparationen af skibet ville tage 2½ måned. Det havde vi ikke tid til, og jeg bad om at få kommandanten, sir Harold Burrough, en meget fin mand, i tale. Englænderne rystede på hovedet ad mig, men jeg fik tilstået



Kaptajnens eget maleri af undsætningsaktionen.

fem minutter af hans kostbare tid. Jeg blev hos ham i to timer! Sir Burrough var klar over, at skylden for sammenstødet ikke kunne tildeles mig, og da han hørte, at jeg var dansker, fortalte han mig, at han som ung officer havde besøgt København med en engelsk flådestyrke og her havde danset med nogle af de danske prinsesser. Danmark rummede derfor mange minder for ham, og jeg måtte fortælle om København, Tivoli og alt det der. Da jeg gik fra ham, havde jeg en tilfældighed med mig til at få skibet repareret hurtigst muligt. 14 dage efter var jeg på farten igen med „Wisteria“!

Jeg sejlede også med troppeskibet „Sea-cat“ i Stillehavet på Philipinerne og Japan under den sidste krig.“

„—og oplevede vel en masse,“ indskyder vi.

„Well — ja, men det var der jo så mange andre, der gjorde. Vi kan da ikke fylde hele bladet med mine oplevelser. Der er faktisk ikke mere at fortælle. Fra 1. august 1950 blev jeg pensioneret fra den amerikanske flåde og er altså nu i Danmark.“

En redningsdåd.

„Ja, men De har helt glemt at fortælle om Deres redningsdåd i 1947,“ fritter vi.

„De skal få historien,“ svarer kaptajn van Rosen. „Se, jeg sejlede dengang tropper fra Tyskland til U. S. A. med U. S. A. T. „Charles A. Stafford“. Den 3. november 1947 opfangede vore telegrafister et budskab fra „Queen Elizabeth“. Det drejede sig om en portugisisk tre-mastet fiskeskonnert „Maria Carlota“, som med 31 mand og fuld last drev rundt i Atlanten. Den havde en læk og trak sytten tommer vand i timen. Skibet havde sammen med andre portugisere fisket på New Foundlandsbankerne. Dens moderskib havde opfanget dens nødråb og sendt det videre sammen med positionen.

Mange skibe var allerede på det tidspunkt sat ind i eftersøgningen. Jeg tog imidlertid et søkort og gav mig til at regne. Jeg vidste, at havaristen var dybt lastet og kun førte små sejl. Som gammel sejlskibs-sømand regnede jeg ud, at portugiseren måtte drive sådan noget som 30—40 sømil i løbet af natten, og jeg satte min kurs herefter.

Klokken fem næste morgen så vi nødraketter blive affyret, og vi var klar over, at de stammede fra „Maria Carlota“. Jeg signalerede derefter til besætningen, at vi ville komme til undsætning. Samtidig telegraferede vi til „Queen Elizabeth“, der var kommet syv timer ud af kurs, at han godt kunne fortsætte.

Om bord i mit skib havde jeg en belgisk styrmand, Louis Coulier, som i sin tid havde fisket med sin fars lille båd i Nordsøen. Jeg mente, at opgaven her var noget for ham. Altså satte vi en båd i vandet, for por-

tugiserens både var alt for små til den høje sø. Der blev sat ti frivillige i båden foruden styrmanden, og vi hentede de nødstedte søfolk i to hold.

Da vi vendte hjem til New York, var der en farlig halløj for os. Masser af korrespondenter og fotografer var mødt op, og vi kom i aviserne, så det battede! Jeg blev nu kaldt op til admiralen for Coast Guard, der fik historien og bagefter sagde: „Well done.“ Desuden fik jeg overrakt den store redningsmedalje i guld, hvoraf der kun er uddelt 10 i de sidste hundrede år. — That's all.“

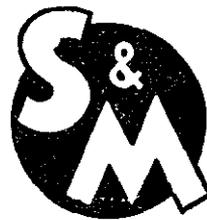
„De har selv malet et billede af redningsdåden, captain?“

„Ja, og jeg har en affotografering af det her. Ser De, jeg er også amatør-maler og må iøvrigt beundre „Vikingen“s mange smukke forsider. Jeg har malet lige fra skibsdreng, da jeg malede på låget af skibskisten. Billedet af redningsdåden hænger på marine-museet i Mystic., Connecticut. Jeg har her et brev fra museet,“ siger van Rosen.

Vi læser bl. a. følgende: „Maleriet forestillende undsætningen af „Maria Carlota“ er ankommet hertil, og vi er så glade for det, at vi har flyttet et billede fra væggen i vor største sal og ophængt Deres i dets sted.“

Nu vil captain Gunnar van Rosen ikke tale mere om skibe. Han vil hellere sludre lidt om livet i Danmark, og vi lader ham slippe for denne gang.

Otto Ludwig.



Cyklen

fremstilles for alle Formaal

Semler & Matthiassen

Nørrevoldgade 8-10

Telf Byen *8621

^/, J. FREYTAG, Seilmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

NYT I NOTER

„Dania“ kober tyskbygget motorskib.

I 1937 byggede Flensburg Skibsværft motorskibet „Mülheim-Ruhr“ til Stinnes-rederiet, Hamborg-Mülheim. Skibet tilhørte en byggeserie på seks lignende fragtmotorskibe à ca. 5400 b. r. t. (ca. 8500 t. d. w.) fra samme værft. I stedet for lossebomme blev skibene udrustet med elektriske vippekraner, der muliggjorde en hurtig havneekspedition. Efter krigens slutning måtte „Mülheim-Ruhr“ afleveres til vestmagterne, og Norge fik skibet under navnet „Falkenes“. I 1947 blev skibet døbt om til „Brynje“ og kom til at tilhøre Rederi A/S Borgestad, Porsgrunn. D/S „Dania“ i København har nu købt skibet og lagt det til kaj ved H. C. Stülcken Sohn-Werft i Hamborg for reparation og ombygning. Skibet vil komme til at sejle under navnet „Danfjord“.

Schweiz som søfartsnation.

Medens de schweiziske forsøg under og efter den første verdenskrig på at skaffe sig en handelsflåde snart gik i glemmebogen, førte den anden verdenskrig til, at anstrengelserne i den nævnte retning blev fordoblet. Allerede i de første krigsmåneder chartrede Schweiz en fragtonnage på ca. 150.000 tons, i de fleste tilfælde fra Grækenland. Straks efter krigen gik man i gang med at skaffe sig egen handelsflåde, og indtil nu tæller en sådan allerede 21 skibe af alle størrelser. De er bygget lige fra 1897 til 1949 og har en samlet tonnage af ca. 68.200 b. r. t. Dertil kommer et stort antal kystskibe, flodbåde og ikke mindre end 60 tankskibe, der alle har til opgave i krig og fred at forsyne Schweiz med nødvendige varer og gøre landet uafhængigt af udenlandsk tonnage. Målet er at bringe handelsflåden op på ca. 100.000 tons inden udgangen af 1952. Der er bestilt nybygninger med en samlet tonnage af ca. 36.000 b. r. t., bl. a. tre store fragtmotorskibe à 6000 b. r. t. hos Flensburg Skibsværft. Disse tre skibe skal leveres inden udgangen af 1952. Det er naturligt, at Schweiz nu også søger et sejlskoleskib for selv at uddanne navigatører.

Flensburg Skibsværft.

Flensburg Skibsværft har nu bestået i næsten 80 år og har bygget 35 skibe til Danmark på ialt ca. 46.000 b. r. t. siden 1872. Værftet ligger inde med ordrer på

ca. 150.000 t. d. w. og er fuldt beskæftiget til udgangen af 1953.

Tyskland bygger dok til Sverige.

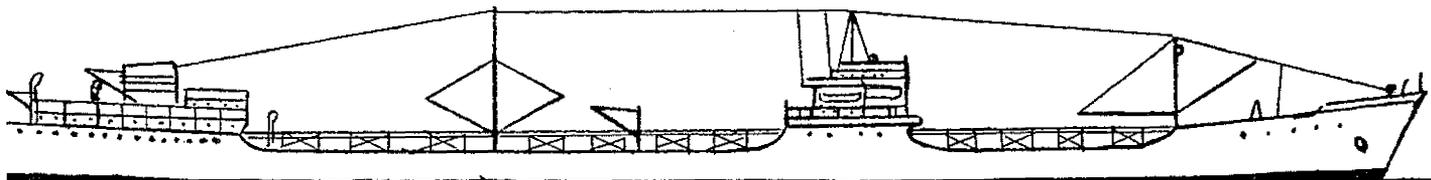
Uddevalla-Værftet i Sverige har hos „Gutehoffnungshütte“ (Rheinwerft, Walsum) bestilt en flydedok med en kapacitet af ca. 15.000 tons. Dokken skal leveres inden udgangen af 1953 og har en længde af 168 m. Den skal kunne lænses på 150 minutter. Det nævnte svenske værft bygger iøvrigt for tiden Sveriges største skib, en motortanker på ca. 32.000 tons lasteevne.

Nobiskrug-Werft i Rensburg får nye eksportordrer.

Foruden fem eksportordrer til Danmark og tre til England har Nobiskrug-Werft fået en ny ordre til England. Det drejer sig om en nybygning til „United Baltics Corporation, Ltd.“, London, der også har bestilt de allerede nævnte tre skibe. Skibene har en lasteevne af ca. 2625 tons og får hver to dieselmotorer à 1800 h. k. Hoveddimensionerne er: Længde 87 m, bredde 12,8 m og sidehøjde 8,0 m. Det vakte stor opsigt inden for engelske reder- og skibsbygningskredse, at ordren gik til udlandet, men de engelske værfter kunne ikke konkurrere med det tyske, hvad leveringsfristen angik.

Howaldt-Werft i Hamborg bygger verdens største tanker.

I juli 1951 fik Howaldt-Werft fra „Olympic Oil-Lines“ (Central American Steamship-Co.), New York, den første byggeordre på en supertanker med en dødvægt af 40.000 tons. Nu har samme værft fået ordre på et lignende skib, der sammen med det lige nævnte skib skal leveres inden tre års forløb. Hvis valseværkerne ikke svigter, regner værftet med at klare fristen. Skibene bliver på ca. 29.000 b. r. t. og får en længde af 230 m. De bliver derved Amerikas største lastskibe. Disse kæmpeskibe bliver turbinedrevne. Maskinerne skal yde ca. 17.500 h. k., der bliver i stand til at give skibene en fart af ca. 16 knob. Howaldt-Werft har desuden ordre liggende på en supertanker på 28.000 d. w. t. samt en på 18.500 d. w. t. Søsterværftet i Kiel har kunnet kontrahere om adskillige tankskibe à 21.000 d. w. t., så dette fremtrædende værft har stor andel i Vesttysklands tankskibsbygning. Tidligere havde „Deutsche Werft“ i Hamborg førerstillingen på dette



40.000 tons supertanker fra Howaldt-Werft.

område. Angående den 40.000 tanker henvises til tegningen.

Blohm & Voss Vesttysklands største Værft.

Ovennævnte værft skal nu genopbygges, efter at værftet efter kapitulationen blev sprængt i luften. Opbygningen skal ske i tre etaper. Først kommer turen til maskin- og kedelbyggeriet. Dernæst tager man fat på reparations- og doksætningsafdelingen, og sidst tager man fat på selve skibsbygningsafdelingen. Hele projektet kommer til at koste ca. 50 millioner D-mark, og de første 1,3 millioner mark er allerede bevilget fra Hamborg.

Tysk skibsbygning nr. 4 i verden.

Der går næsten ikke en dag, hvor der ikke søsættes eller afleveres et skib fra tysk værft til tyske eller udenlandske redere. Efter de nyeste oplysninger søsættes der fra vesttyske værfter i de første seks måneder af 1951 39 søgående skibe på ialt 90.000 b. r. t. Med ca. 390.000 b. r. t. under bygning ligger Tyskland på fjerdepladsen efter England, Japan og Frankrig. Af den ovennævnte tonnage går 111 skibe på 270.000 b. r. t. til tyske og 24 skibe på 120.000 til udenlandske redere. Materialesituationen er meget vanskelig. Især mangler værfterne valsematerialer og motorer, og leveringsterminerne bliver noget forskudte på grund af dette.

Nootbaar.

4 hele romaner for 5 kr.

Søger De god og billig ferielæsning, bør De omgående sikre Dem de fire træffere fra „Vikingen“s Forlag, hvoraf et lille restoplæg nu udsælges for kun 5 kr. De fire bøger er:

Christian Bogø og J. Ravn-Jonsen: „Barken Margrethe af Danmark“. Denne bog er kendt af alle og behøver ingen nærmere præsentation. (Oprindelig pris: kr. 4,50).

Carl Chr. Tversted: „De skal nok blive glemt“ — En bog om søfolkens indsats under den sidste krigs første blodige vinter. (Oprindelig pris: kr. 7,50).

Gustav Kragh: „Leopardlængen“. En roman fra det gamle Nyboder om et ungt Nyboder-pars kærlighed. (Oprindelig pris: kr. 10,50).

O. M. Børup Sørensen: „Den shanghajede Præst“. En spændende og meget underholdende roman fra sejskibenes guldaldertid. (Oprindelig pris: kr. 8,00).

Ialt 990 sider god læsning for kr. 5!

Bøgerne sendes portofrit over alt i Danmark ved indsendelse af beløbet. Ved efterkrav beregnes porto.

„VIKINGEN“S FORLAG

Christiansborggade 1, København V. Tlf. By. 8040



Vi holder os til



ESBJERG TOV

Den norske Amerikalinje har store planer

Et søsterskib til „Oslofjord“ færdigt i 1955-56

Den norske Amerikalinje har haft så stor succes med det nye „Oslofjord“, at den har besluttet at bygge et søsterskib til den i flere henseender usædvanlige liner. „Oslofjord“s outrerede skrogform har bestået sin prøve med glans. I de to år, skibet har været i fart, har det klaret sig fint i al slags vejr, og brændstofomkostningerne har vist sig at ligge 40 procent lavere end for liniens ældre skibe.

Det nye skib, hvorom der netop har været ført forhandlinger med et britisk værft, vil få plads til 900 passagerer. Det skal være færdigbygget i 1955—56. Foruden denne liner har N. A. L. iøvrigt kontraheret om bygningen af tre fragtskibe, nemlig to 8000 tonnere hos Bergens Mekaniske Verksteder og en 6500 tonner ved Lindholmen Varv i Göteborg. De to skibe, der skal bygges i Norge, skal være færdige i 1953, medens det fra Göteborg ventes at være klar til levering i 1954.

Pr. 1. oktober rådede N. A. L. over 14 skibe, hvoraf halvdelen var anskaffet efter krigen. Det ældste af selskabets skibe er S/S „Stavangerfjord“ (en liner med et displacement af 18.000 tons), der er bygget i Birkenhead i 1918.

x-math.



Minder fra Sejlskibenes guldalder -

(Slutter)

Fhv. kriminalassistent Carl Nielsen fortæller

Efter at være kommet nord for linjen forværredes proviantforholdene i den grad, at vi blev sat på $\frac{3}{4}$ ration og en uges tid derefter helt ned på halv. Det kan nok være, at vi i lukafet forbandede den nederdrægtige skipper, som ikke havde draget omsorg for, at hans skib var blevet ordentlig provianteret, ligesom vi gjorde notater om, hvad han havde svaret den deputation, som havde opsøgt ham i anledning af disse indskrænkninger. Endvidere blev der skrevet en lang klamamus om en sådan uforsvarlig proviantering, hvilken klage skulle afleveres på rette sted efter hjemkomsten, da vi fandt det stridende mod al sund sans at gå til søs med alt for lidt proviant. Havde endda en unormal lang rejse været årsagen hertil, kunne vi have forstået det. Men de ca. tre måneder, vi var om turen hjem, var tværtimod ganske normal tidlængde. Den skarpe rationering foranledigede forresten det forslag fra nogle af besætningen, at man skulle tage samtlige rationer fra Gustav, når han alligevel ikke var til nogen gavn om bord!

Men vi fandt dog på råd for smalkosten. Udenbords var der nemlig nok af springere, af hvilke det lykkedes frivagten at fange ikke så få. Især var vor gamle båds en svend til at nappe dem, så takket være ham fik vi mangan en god springer-bøf til at stoppe i skrutten. En dag var han iøvrigt så heldig at nappe tre springere indenfor en halv times tid. Desværre var vi efterhånden kommet så langt nord på, at vi ikke mere kunne forvente af få springere for boven i større antal, hvorfor en del af de, der blev fanget, nu efter at være flænset og parteret blev hængt op i kød-sejlet, et arbejde, vi hjalp kokken med. En aften må vi have glemt noget af kødet ved forlugen, for om natten opstod der en drabelig kamp mellem rotterne herom, i hvert fald efter det spektakel, de lavede. Så i hast blev kødstumpen kastet overbord, for at der ikke mere skulle opstå uvenskab mellem disse ædle dyr, som bestandig var vor plage og end ikke kunne lade vore indskrænkede rationer i fred. Selv en storetå undså et af bæsterne sig ikke for at give sig i lag med. Den tilhørte en hollænder, der sammen med nogle af vagtskiftet en nat havde lagt sig til at sove under bakken. Han for selvfølgelig op med et rædsomt vræl. Stor opstandelse over det hele og vild jagt på bæstet, der ligesom i andre tilfælde undslap!

Norden for Azorerne fik vi en rigtig frisk låringsvind, som endte med storm, og med denne løb vi stærkt hjemefter. En dag kom en vældig næse-sø os imøde, som vi takket være vort svære sejl-pres kilede os lige igennem. Det var vel nok et både mægtigt og stolt syn, selv for en hærdet sømand! Presset på bagbords stænge-barduner havde imidlertid været for hårdt, for de knækkede, som om de havde været af sy-

tråd, lige under godset. Nu kom der fart i sagerne: „*Fir ned store røjl og store bram- og overmørs-sejl*“, lød kommandoen, samtidig med at frivagten blev kaldt på dækket til forstærkning. Med taljer og kædesur-ringer fik vi så skaden delvis udbedret, i hvert fald nok til, at sejladsen kunne fortsættes. Tilmed må reparationen have været udført godt, eftersom kaptajnen efter dens fuldendelse kaldte de, der således havde ligget til vejrs i flere timer, agterud for at give dem en stor og tiltrængt whisky.

Både dampere og sejlskibe for vestgående så vi nu så hyppigt, at det ikke kunne være så meget længe, før vi fik kending af land — en eller anden del af gamle Europa, som vi havde længtes så stærkt efter at gense. Dagen før, vi nåede land, fik vi gennem signaler fra en stor liner, som gik ganske tæt agten om os, opgivet vor position. Tillige hørte vi dundrende hurraråb fra dens mange passagerer, en hyldest til smukke „*Thermopylæ*“, barken, der med alle sejl i top skød forbi dens moderne afløser med en god fart. Da vi havde fået Holyhead i sigte, tog vi slæberbåd for, hvorefter besætningen gik igang med at tage sejlene ned og stuve dem ned i sejlkøjen. For natten ankrede vi på Mersey-floden, og da vi lettede om morgenen, hørte vi for sidste gang på denne tur „*Hurrah, my boys, we are homeward bound*“, som vist næppe før er blevet sunget så kraftigt. Snart var vi ved rejsens mål, Liverpool docks. 92 dage var da gået, siden vi forlod Iquiqui. Nu gøres rejsen jo ikke så lidt hurtigere af dampere!

Næppe var vi kommet ind i docken, før en politibåd kom på siden for at tage Gustav om bord. Hvad der senere skete med ham, ved jeg ikke, kun ved jeg, at Ivar havde gjort alt, hvad han kunne, for at fri ham for straf. Ivar selv, min bedste kammerat, så jeg heller ikke mere. Han blev, såsnart vi havde fortøjet, indlagt på hospital for at få sin arm, hvis sener utvivlsomt var blevet skåret over, fuldstændig helbredet. — Så var der klagen over de små rationer, der skulle afleveres. Men, som det så ofte går i lignende tilfælde, tænkte vi bare på at komme i land hurtigst muligt, og da så tilmed vore talsmænd helt syntes at have tabt mælet, gad overhovedet ingen af os blive liggende i Liverpool for at føre sag mod skipperen, som således slap let over sagen.

Rejsen var nu forbi, en af de mange, jeg har gjort, hvorefter hele besætningen spredtes for alle verdenshjørner for måske aldrig at mødes mere. Selv tog jeg med en kammerat til hans hjem i Birkenhead for at blive et par dage, hvorefter jeg med paketbåden fra Hull tog til Hamborg, til mit dejlige logis hos *Fru Palle* for at hvile mig ud og nyde livet en kort tid.

For sluttelig at tage ud på en frisk tårn igen!

Min sidste rejse med sejlskib

I slutningen af forrige århundrede var det sløjt med hyre, og jeg havde gået temmelig længe i land, så det begyndte at svinde i pengebeholdningen, hvorfor jeg tog den første og bedste hyre, der meldte sig. Det var barkskibet „Killena“ af Sønderho, jeg mønstrede med, og uagtet jeg ikke kendte skibet eller dets omdømme, blev jeg dog glad for hyren. Jeg mønstrede som matros og sejlmager i Hamborg og erholdt den svimlende månedshyre af 45 mark, dog skulle jeg have fem mark tillæg som sejlmager. Efter at være blevet mønstret rejste vi samme aften til Holland, hvor skibet lå i Ymuyden og havde indtaget ballast. Vi kom dagen efter i gang med at slå sejl under, første blokke og rorgrejer, og efter få dage kom slæbebåden og tog os ud i Nordsøen. Vi skulle til Grangemouth og laste kul til Buenos Aires. Rejsen til Skotland var meget kontrær, vi havde modvind og måtte krydse os frem, og da der til kom, at vinden blev så frisk, at vi kun førte undersejl, gjorde vi ikke megen fremgang hverken på den ene eller anden bov.

Efter 8 dages forløb nåede vi ind på Firth of Forth og fik slæbebåd, som tog os op til Grangemouth, hvor vi kom ind med første højvande. Vi lå på tøm et par dage, hvorefter vi kom under Spout og fik lastet i løbet af få dage. Så snart vi var lastet, kom vi ud på redan med første højvande, og her lå vi så et par dage og gjorde søklar. Endelig fik vi fair vind og kaptajnen gik i land for at udklarere og kom i løbet af kort tid tilbage med slæbebåd, som tog os ud under broen, hvorefter vi klarede os selv.

Det var med frisk NV-vind, vi kom ud i Nordsøen,

og det gik storartet langs kysten, og i løbet af et par dage var vi i Kanalen. Vi havde fint og godt vejr under hele rejsen, til vi nåede Linien. Efter den traditionelle dåbshøjtidelighed, hvor der forøvrigt kun var 3, som ikke havde passeret Linien før, fik vi efter det variable bælte atter frisk vind og nåede Buenos Aires på 62 dage. Vi var 4 forskellige nationer om bord, men det gik rigtig godt mellem os, men urocentret var hos en dansk matros, som havde en vis evne til at sætte lus i skindpelsen, som man siger. Han var altid på tværs af al sund fornuft.

Da vi havde losset vor kullast, fik vi ordre til at gå i ballast til vestkysten for ordre. Vi provianterede og fik bl. a. en mængde smør og fersk kød om bord. Jeg sad på halvdækket og syede, da der pludselig kom et stort stykke kød i hovedet på mig og ramte mig på kinden, så jeg fik en dundrende hovedpine, men det kunne ikke gå upåtalte hen, og da jeg så Jørgen, som bemeldte matros hed, stå og grine i sin kæfert, røg jeg lige i hovedet på ham, da det var ham som havde kastet kødet. Og medens vi havde det opgør, kom der flere politifolk med en officer om bord og hentede Jørgen i land. Kaptajnen havde tilkaldt politiet for at få Jørgen fjernet fra skibet, da han i flere dage kun havde drukket og var fuld og ondskabsfuld hver dag. Nu mente kaptajnen vel så, at bægeret var flydt over. Der var ikke mange dikkedarer, man gjorde kort proces med ham, ned i politibåden og afsted. Han blev fængslet og sad bag tremmerne, så vi kunne hilse på ham ude fra. Kaptajnen ville ikke have ham med skibet, hvorfor han blev afmønstret og kom ikke ud, før skibet var sejlet.

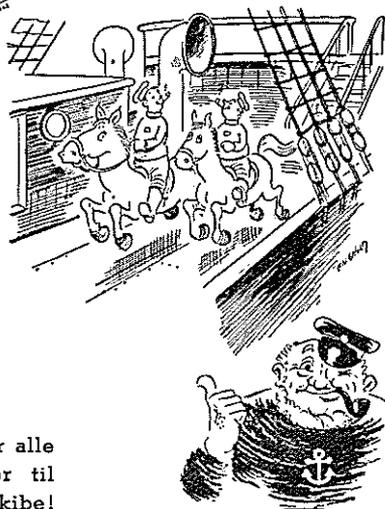
Da vi havde provianteret, blev vi slæbt hen i Buka, en forstad til Buenos Aires, og her skulle vi indtage ballast. Det var et rigtigt røverkvarter, og man skulde være klar til slag, når man om aftenen efter landlov skulle om bord, for havnebisserne færdedes over alt ved kajerne, og slagsmål hørte selvfølgelig til dagens orden. Skal man sammenligne vor Nyhavn med Buka, er Nyhavn et aldeles fredeligt sted, hvor man kan færdes lige så sikkert ved nat som ved dag.

En aften var jeg i land sammen med en dansker, som var 2. styrmand i en Nova Scotia-bark, der lå lige agten for os. Vi var rundt på forskellige buler, og da vi hen på natten skulle om bord, var vi forberedt på, at der skulle ske noget. Vi havde aftalt slagets gang, for at intet skulle komme uforberedt på os. Da vi var et par hundrede meter fra vort skib, dukkede pludselig et par bisser op, og de gik straks angrebsvis til værks, men de gjorde regning uden vært, for lige så snart vi så, de gjorde tilløb til at springe ind på os, fik de med et vellykket kæbestød en sådan dansk hilsen, at de begge sank sammen på fortovet. Som skik var, sparkede vi dem ud i rendestenen, så de senere kunne blive pikket op, når vognen kom gennem havnen. Om de levede eller ikke, bekymrede vi os ikke om, da det liv hørte til nattens orden.

Da vi om morgenen tørnede til, kunne vi se hen til stedet, hvor det var foregået om natten, men da var alle spor udslettet. Den omtalte 2. styrmand og jeg var ikke oftere i land sammen, da vi kun havde få aftener tilbage, før vi skulle gå til søs efter at have fået ballasten ind. Endelig kom så dagen, hvor vi kunne vinke farvel til Buka, og jeg til min gode kammerat i bark-



HEMPEL's skibsfarver
revner og skaller
aldrig



Hempel har alle
slags farver til
alle slags skibe!

H. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik A/S

Amaliegade 8 . C. 3842

skibet „Black Head“, som Nova Scotia'en hed. — Efter at have kvitteret slæbebåden satte vi sejl, og det gik raskt La Plata ud, da vinden var føjelig med frisk luft. Stadig med rask luft gik det nu mod Kap Horn, da vi skulle om på vestkysten for ordre. Da vi var tværs af Falklandsøerne, fik vi en storm, og under arbejdet i fortoppen var en af vore letmatrosers så uheldig at falde ned fra mærseråen, og i faldet slog han det ene underben mod ruftaget, så det knækkede. Det blev sat sammen af kaptajnen, så godt det lod sig gøre, men da det var knækket, så benstumperne lå omtrent en halv tomme over hinanden, var det et meget pinefuldt sygeleje, der ventede vor gode kammerat. Efter forholdene og uagtet det var vinterdag, da vi rundede hornet, havde vi forholdsvis fint vejr, og vi nåede op på vestkysten uden andre uheld. I Taltal fik vi ordre til at gå til Iquiqui og laste salpeter til Antwerpen. Så snart vi nåede Iquiqui blev doktorflaget hejst, og lægen kom om bord; det var en gammel englænder, som nok havde været ude i mange år, for lægeviddommen var løbet fra ham. Da han kom om bord, blev han vist ind i lukafet, hvor letmatrosen lå i køjen og vandede sig. Lægen undersøgte benet, hvorefter han stillede diagnosen, at letmatrosen skulle have amerikansk olie og gedemælk, andet eller mere skulle der ikke gøres, så skulle benet nok trække sig i lave af sig selv. Med den besked forlod han skibet, og vi så ham ikke siden, hvad der forøvrigt også var unødvendigt, for den recept kunne vi alle have ordineret.

I Iquiqui var ingen havn; vi lå på reden og fik ladningen færged ud i pramme, så det var jo ikke hver dag, vi kunne laste. Der var en neger, som stammede fra „Dansk Vestindien“, blandt besætningen i prammen, der færgede salpeteren ud. Han ville så gerne tale dansk, og hver morgen, han kom langs siden, særlig på mandage, råbte han op til os: „Landsmand, har du været fuld på søndag.“ Sådant var hans danske, så vi havde meget morskab af ham, og så vidt det lod sig gøre, når prammen blev langs siden i frokost- eller middagspausen, blev han inviteret op i lukafet for at spise med, for at vi kunne have lidt sjov med Jacob, som han hed. Han kunne synge og lave fest, så det var virkelig helt rart at have ham om bord. Han ville gerne med til Danmark, men da han hørte, vi ikke skulle dertil, men til Belgien, ville han blive, hvor han var.

Da den sidste salpetersæk gik over lønningen, blev der hejst en pøs op på styrbords fokkerå, så alle kunne se, vi nu var homeward bound, og om aftenen gik det så havnen rundt med „three cheres“ for the homeward bound, og da vinden næste morgen var fin, blev vi udklareret og lettede. Det var min sidste rejse til vestkysten.

Vi havde en forholdsvis pæn tur rundt hornet, og da vi havde rundet og begyndte rejsen nord over, kom der gang i sand og sten med at skure dæk og med at male, da vi kom op i fint vejr. Vejret ved hornet kunne man ikke stole på lang tid ad gangen. Vor syge kammerat var stadig liggende, men da vi kom op i fint vejr, bar vi ham ud på storlugen, for at han kunne følge med i arbejdet og sole sig lidt, da det var aldeles ulideligt altid at ligge i køjen og være forpint. Da vi kom til Antwerpen efter en fin og forholdsvis hurtig hjemrejse, blev den syge indlagt på hospita-

let, og jeg blev afmønstret for at rejse hjem og gå på skole. — I eftersommeren 1900 var jeg færdig med 1. og 2. del og meldte mig som aspirant i D. F. D. S., medens jeg var stoppet. Jeg fik tilladelse til at sejle i indenrigsfart, indtil jeg skulle indkaldes, hvilket skete i marts måned 1901.

Dette var beretningen om min sidste rejse med sejl-skib. Da jeg efter endt orlogstid kom tilbage, begyndte jeg at sejle i dampskibe, og det var ikke så lidt underligt til at begynde med, men også det blev overvundet. Mit første skib som 2. styrmand var S/S „Sjælland“, som jeg gjorde nogle sygerejser i.

Jeg vil så slutte med at gengive nogle indtryk som en ekstrakt fra mine øvrige lange rejser.

På disse måtte man i hine dag finde på noget for at få slået fritiden ihjel, så om bord i de fleste skibe var et veritabelt musik-orkester derfor noget af det første, man søgte at få dannet ved rejsens start. Inden vagten gik ind om aftenen, fordreves tiden således ofte med både musik, sang og dans. Det unge livsmod skulle jo have sin udløsning, hvorfor man måtte henfalde til de lystigheder, som med den tids primitive forhold kunne skabes om bord. Nu har man jo radio, masser af læsning og meget andet at forslå tiden med. Og det at holde et muntert „kalas“ med spiritus, var der ikke noget, der hed for os. Den vare var forbudt om bord blandt skibets besætning. Kun een havde ret til at have sådant om bord — kaptajnen.

Lystfiskeri var også en af vore fornøjelser, enten det nu var bonitter, hajer eller anden fisk, det drejede sig om. Bonitterne var en kærkommen ret på vort

NORDISK VENTILATOR CO
LEVERANDØR AF SKIBSVENTILATION

NORDISK VENTILATOR CO
 ARTIFISIELL LUFTE NÆSTVED DANMARK

NÆSTVED	TELEFON	2000
KØBENHAVN	TELEFON BY	5478
ÅRHUS	TELEFON	2922

TIL TJENESTE

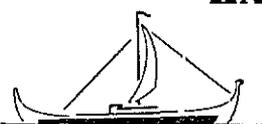
aftensbord, som med hine tiders elendige kost var mere end slet. Flyvefiskene var også en af vore ekstra retter, men dem havde vi jo ikke besvær med at fange, eftersom de kom indenbords af sig selv. Når det blev observeret, at en haj luskede langs siden, hængtes straks snører ud. Af en sådan fanget haj blev der ofte fremstillet en spadserestok, som slet ikke var ualmindelig at se hos søfolk dengang. Den lavedes af hajens ryggrad, hvis knogler blev skåret til og trukket på en stål-tråd, hvorefter de gennem længere tid slæbtes efter skibet, indtil de helt rensede for kød-rester var blevet snehvide. Efter ankomst i havn leverede ejermanden så knoglerne hen til en stokkemager for at få dem fyldt og smeltet sammen med bly. Når så stokken var blevet forsynet med håndtag og dupsko, var den ikke alene verdens fineste spadserestok, men også en raritet, kan man vel nok sige, i hvert fald blandt folk på landjorden.

Man kunne også dengang oftere end nu finde på en eller anden spas med kammerater eller endog foresatte. Jeg husker således, hvordan vi engang havde bådsmændene, som havde pådraget sig vort mishag, til bedste. Det var en søndag formiddag, hvor han i sit fine hvide søndags-puds var klar til at gå i land. Vi fik ham imidlertid ægget til at indlade sig på følgende kunststykke: Liggende på ryggen på dækket og med bagud strakte arme skulle han føre et vandfad, der var halvfyldt med vand og stillet på hans hænder, frem over sit hoved og ned på sit bryst, vel at mærke uden at spilde. Men han havde overvurderet sig selv, for det gik naturligvis som altid galt, idet fadet kabsede lige over hovedet på ham. Se, det ville jo ikke

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

Bredgade 37 - Copenhagen
Telegr.: DESIGN - Tel.: Palæ 7018



have været så slemt, om ikke en gammel irer, tilpas ondsksfuld, havde kommet noget kaffegrums i vandet. Bådsen, hvis landgang nu foreløbig var spoleret, svor og bandede på, at fik han at vide, hvem der var mester for spøgen, skulle han nok ordne vedkommende. Men vi holdt tæt med, hvem synderen var, for vi alle undte jo bådsen det så godt!

Livet i de store sejlskibe var en verden for sig med mange forskellige nationer forsamlede i lukafet, hvorved de mange og lange dage i søen, hvor man i eet og alt var henvist til hinanden, ofte førte til et eller andet korporligt opgør på dækket, hvis rendesten derfor kom til at tage imod meget ondt blod. Og tit var der tilskuere til sådanne opgør. Dog — det afhang af, hvorvidt det drejede sig om en sag, der havde interesse for andre end de stridende selv.

Som det vil forstås af det, jeg nu har fortalt, var livet hårdt i den tids skibe. For mig står, trods alt, dette liv som en herlig periode i mit lange liv. Havde vi haft en drøj tur, var den glemt med det samme, og for dagen i morgen bekymrede man sig ikke stort, jeg i hvert fald ikke. Sømandens liv er jo omskifteligt som det hav, han besejler, og man kan måske også sige, at sømanden lige til sin dødsdag er som et stort barn i mangt og meget. Han kommer i land efter en lang rejse — altså den gang — og skal selvfølgelig strække benene lidt, men noget bestemt mål har han ikke at gå efter. Er derimod rede til at følge den, der står nærmest og prajer, rede til at gå med såvel på sjov som på alvor.

De ældre søfolk, som læser dette, vil sikkert kunne nikke genkendende til mange af mine oplevelser. Hvad den yngre generation af søfolk angår, kan jeg kun beklage, at de ikke kan opnå den lykke og frihed, som vi havde, nemlig til at kunne færdes i ethvert land samt mønstre ud med en hvilken som helst nation uden hindringer eller besvær af nogen art! —

— — —

Dette var, hvad fhv. kriminalassistent *Carl Nielsen* i sit hyggelige otiums-hjem i Rønne berettede for „*Vikingen*“, hvis læsere ligesom vi forhåbentlig vil finde, at hr. Nielsen takket være sin gode hukommelse har givet et værdifuldt bidrag til de store sejlskibes historie.

Carl Østen.

„NEPTUN“ REDNINGSVEST

Tilfredsstiller kravene i

„London Conventionen af Juli 1948“



„Neptun“ er en Java-kapok-redningsvest, der er både effektiv og billig. Kapokkens fordeling bevirker, at vestens bærer bliver tvunget bagover i vandet. Kraven udelukker, at næse og mund kommer under vand. Vesten yder således sikkerhed selv for en bevidstløs, og den er ikke farlig under udspring. „Neptun“ fremstilles også i størrelser for børn og kan iøvrigt tages på fra begge sider, ret eller vrang.

— en helt igennem dansk kvalitetsvest

LAURITZ ANDERSEN & CO.

Cort Adelersgade 10, København K.

Central 1501—6435

Vacuum Oil Company

Smøreoliespecialister

Arbejdet på sømandshjemmet skrider rask frem

Søfolkenes afholdte præst, pastor Eilschou-Holm, fortæller, at arbejdet med ombygningen og udvidelsen af sømandshjemmet i Nyhavn nu er så vidt fremskredent, at man har kunnet beramme den officielle indvielse til søndag den 23. marts 1952. Indvielsen af kirken, der bygges i tilknytning til sømandshjemmet, vil få et højtideligt præg. Biskop Fuglsang-Damgaard vil foretage indvielsen, hvorefter Holmens provst, Mic. Neiiendam, vil prædike. Endvidere vil der ved højtideligheden, der iøvrigt transmitteres over Statsradiofonien, blive talt af skibsræder Jørgen Carl, som har udført et stort og uegennyttigt arbejde i forbindelse med ombygningen og udvidelsen.

Sømandskirken vil få egen døbefond og eget kirkeskib. Døbefonden er af granit og stammer helt fra det 12. århundrede. Den er blevet fundet halvt nedgravet i en have i Jylland, hvor den har fungeret som blomsterkrukke! Der vil hver søndag blive afholdt gudstjeneste i kirken for søfolk og fiskere. Den norske sømandsmission vil sende en sømandspræst herved, og man regner med, at gudstjenesten hveranden søndag vil blive afholdt på norsk. Man håber at kunne få en kirkeklokke ophængt i sømandskirkens gård, og kirken kommer således på ingen måde til at stå tilbage for nogen anden kirkebygning.

Sømandspræsten fortæller endvidere, at der i sømandshjemmet vil være hele to billards til brug for søfolkene samt bordtennis og boksebold. Sømandshjemmet vil få eget motionsrum med fire styrtebad og

omklædningsrum i kælderen. Heller ikke et hobby-rum med drejebænk, mørkekammer og høvlebænk vil søfolkene komme til at mangle. Og når de er færdige med motionen, kan de slappe af i dejlige, behagelige stole. Alle stole bliver lænestole. Man håber at få sat et par frivillige kursus med sprog o. l. i gang på hjemmet.

Som tidligere nævnt her i bladet vil sømandshjemmet efter udvidelsen have plads til 112 logerende søfolk, som for et enkeltværelse kun kommer til at betale 20 kroner om måneden. Samtidig vil de logerende for en ringe sum kunne få fuld kost på hjemmet og få vasket deres tøj.

Når hjemmet er færdigt, har sømandsmissionen en gæld på 700.000 kroner, og bidrag er derfor altid velkomne.

—wig.

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR
DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310



INTERNATIONAL
the greatest name in marine paints

DANBOLINE
lastrumsfarve
LAGOLINE EMAILLE
til jern- og træskibe
HOLZAPFEL
Kobberbundfarve

Siden
1899

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
Øresundsvej 141, København S.
TIF. C. 56 01 - AM. 14 83.

Sparekassen for København og Omegn
Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,
legatmidler o. l.

Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSK-DAMPSKIBSSELSKAB
SK. KONGENSGADE 49
KØBENHAVN K

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.

**DICK'S
MARINE
OILS**

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

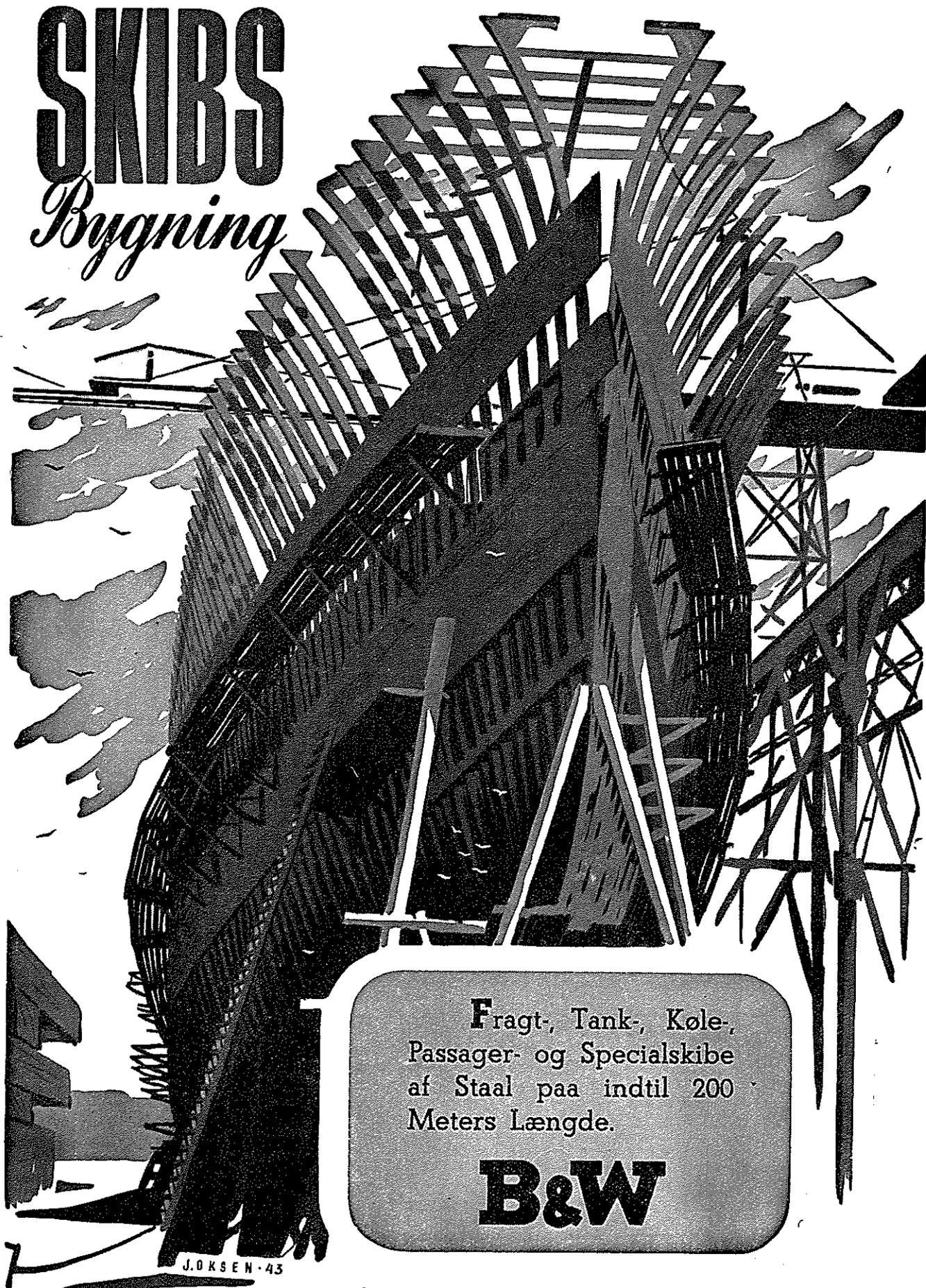
Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark

SKIBS *Bygning*



Fragt-, Tank-, Køle-,
Passager- og Specialskibe
af Staal paa indtil 200
Meters Længde.

B&W

J. OKSEN - 43

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. november 1951



Medlemmer pr. januar 1951

Det Forenede Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Norden
 D/S Dannebrog
 D/S Torm
 D/S Progress
 Det Danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 A/S Det Dansk-Franske D/S
 D/S Myren
 D/S Vendila
 A/S Motortramp
 A/S D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 A/S Det Danske Kulkompagni
 D/S Jutlandia
 D/S Pacific
 D/S Baltic
 Rhederi M. Jebsen A/S
 D/S Orion
 D/S Hafnia A/S
 D/S paa Bornholm af 1866
 D/S Hetland
 Aabenraa Rederi D/S
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegrafskib
 D/S Als
 D/S Viking
 A. E. Sørensen
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 Oluf Svendsen
 D/S Activ
 A/S Vestjysk D/S
 Hans Svenningsen
 D/S Phoenix
 D/S af 1925
 A/S Det Forenede Bugseriselskab
 Rederi-A/S Kosmos
 A/S Tankskibsrederi
 D/S Draco
 Det Dansk-Norske D/S
 J. Asmussens Eftf.
 D/S Samso
 Danish American Gulf Oil Transport
 Company A/S
 Rederiet Arrenak I/S
 Trampservice R/A
 D/S Bes
 D/S Bothnia
 D/S Concordia, Svendborg
 D/S Nautic
 Partrederiet S/S Runo
 D/S Solnæs
 Jens Toft A/S

M/T „Prometheus“

Torsdag den 11. oktober 1951 søsattes fra aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen tankmotorskibet „Prometheus“, nybygning nr. 706, kontraheret af rederiet Jacob Odland S.S., Hauge-sund, Norge.

Skibet bygges til Det Norske Veritas' klasse +I.A.1., tankskib for olielast, samt efter den norske Skipskontroll's regler.

Hoveddata for M/T „Prometheus“ er:

Længde mellem p. p.	141,7 m
Bredde	19,1
Sidehøjde til hoveddæk ..	10,6
Dybgang	ca. 8,3
Dødvægt	13.250 t
Kubik af lasttanke ...	18.000 m ³
Fart på lastet prøvetur ...	14 knob

Skibet bygges med hytte, bro og bak, soft nose og krydserhæk og er uden spring over 45 % af længden. Det er delt i 8 tanksektioner og har 2 hovedpumperum, et agten for nr. 2 tank og et agten for nr. 4 tank. To langskibs skodder deler sektionerne i 8 centertanke og 2x8 sidetanke. Skodderne er af B. & W.'s patenterede konstruktion med vandrette bølgeformede korrugeringer. Ved denne konstruktion er opnået betydelige vægtbesparelser, og man har

samtidig opnået at gøre rensningen af tankene lettest mulig.

Svejsning er anvendt i stor udstrækning, således er klædning, dæk og skodder samt alle tankafgrænsninger helsevejst, medens spanter og bjælker er nittet. Der er anvendt langskibs spantesystem i centertankene og tværskibs system i sidetankene.

Lastrørsystemet består af fire 10" hovedledninger og 8" sugninger, dobbelt afspærring overalt i tankene. I de to lastpumperum findes fire duplex pumper à 250 t/time og to 45 t duplex lastpumper. I pumperummet i forlasten om bagbord findes lastpumpe og brændselolietransportpumpe.

Skibets brændseloliebeholdning anbringes i højtank under forlasten, højtanke i motorrummets forende samt i dobbeltbunden agter, hvor der endvidere er tanke for kedelolie samt fødevand. Ferskvand anbringes i agter-peaktanke samt i hæktanke.

Lossegrejerne består af tre 5-tonns bomme, en på fokkemasten og to på samsonposter ved agterste pumperum samt en 2½ tons proviant- og maskinbom agter. Anker-, losse- og varpespil er dampdrevne. Styremaskinen er elektrisk-hydraulisk af fabrikat Hastie.

De 4 redningsbåde er af alumi-



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

**LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS**

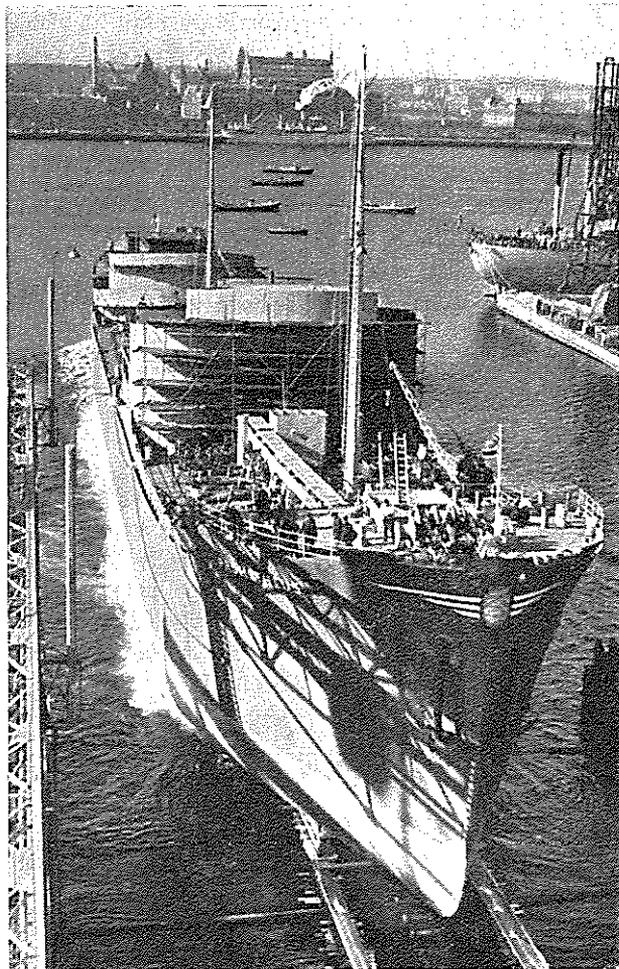
nium efter den norske Skipskontroll's fordringer, og de 2 er forsynet med motor, 1 midtskibs og 1 agter. Dampdrevne bådespil midtskibs og agter.

I broen og de overliggende huse indrettes aptering for reder, kaptajn, dæksofficerer, telegrafist, lods, steward og hospital. Endvidere spisesalon, opholdssalon og rygesalon samt bade- og toiletrum.

I hytten indrettes aptering for sømænd og motormænd, fortrinsvis i eet-mandskamre. I hus på hyttedæk indrettes aptering for maskinofficerer og underofficerer, messe og rygesalon for mandskab samt maskinofficerers messe. I huse på badedæk agter indrettes aptering for 1. mester og kokke samt officerers opholdsrum og kabys.

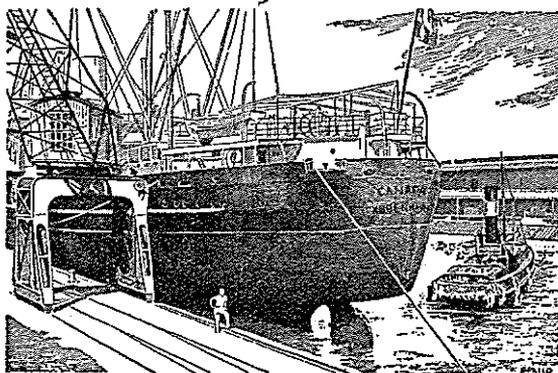
Hele apteringen bliver moderne udstyret med pole-rede eller tonmalede skodder, god belysning, mekanisk ventilation og gode sanitære forhold, svarende til de nyeste regler for opholdsrum.

M/T „Prometheus“ bliver udstyret med fuldt mo-



„Prometheus“ løber i vandet.

ELEGANTE UNIFORMSHUER



C.L. Seifert A/S

Højt. Hof. Suldtræcker
ST. REGNEGADE 12-16
TELEFON CENT. 297

Suld- og Sølvgaloner
Suld- og sølvbrædede Kvanse
Emallieflog, Emallieemblemer og
Uniformsknapper i fineste Udførelse

LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

derne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompass og ekkolod.

Hovedmotoren er en B. & W. direkte omstyrbar, enkeltvirkende to-takts 6-cylindret krydshovedmotor med trykforstøvning. Cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1400 mm, i stand til at udvikle 5750 ihk, svarende til ca. 4600 ekh, ved 110 omdrejninger pr. minut.

Hjælpe-motorerne består af to 5-cylindrede, enkeltvirkende, fire-takts trunkmotorer med trykforstøvning, direkte koblet til en dynamo på 185 kw ved 220 volt og 500 omdrejninger pr. minut. Dieselcylindrene har diameter 245 mm, slaglængde 400 mm. Ydelse pr. motor 280 ehk. Endvidere findes en 65 kw dampdynamo konstrueret for 12,5 atm. kedeltryk.

Ved stabelafløbningen lagde man iøvrigt mærke til skibets sølvglinsende bund. Sølvglansen skyldtes en ny exceptionel bundfarve, „Silver Promocon“, hvormed „Prometheus“ er behandlet. Vi har bedt „International Farvefabrik“ A/S, der har lanceret „Silver Promocon“, fortælle lidt om dens egenskaber:

Ved bygning af skibe er forhindring af rustangreb særlig vanskelig på grund af den uundgæelige tilstedeværelse af glødeskal. Denne glødeskal eller „valsehud“ er dannet under fabrikationen af stålpladerne og består af jernoxyder, der er opstået ved høje temperaturer, i form af en mere eller mindre sammenhængende film af varierende tykkelse.

Under bygningen af skibet kan det ikke undgås, at en del af glødeskallen forsvinder under mekanisk påvirkning eller ved, at jernet rustet. Den overflade, der skal males med anticorrosionsfarve, består derfor dels af glødeskal dels af rent stål. De arealer, der er dækket af glødeskal, er mere modstandsdygtige overfor rustangreb end det rene stål (med andre ord, der opstår et galvanisk element), og resultatet vil blive det samme, som havde man en overflade sammensat af forskellige metaller, et forhold, der fremmer elektrolytisk virkning, som igen vil forårsage korrosion og tæring af de mest aktive steder.

Farvefabrikanten må fremstille en farve, som effektivt vil beskytte skibets bund under alle forhold. Blymønne er ofte blevet brugt, men efterhånden har man opdaget, at dens „undervandsegenskaber“ er meget utilfredsstillende, bl. a. fordi blymønne har en tendens til at „løfte“ efterfølgende lag af anticorrosionsfarve og antifoulingfarve af. Under visse omstændigheder vil dette forhold forårsage alvorlig tæring af pladerne. Det er ganske indlysende, at de første strygninger farve, der påføres nye skibe, i stor udstrækning er den afgørende faktor for bundens senere beskaffenhed, hvad angår rust. Hvor god eller hvor dårlig denne første behandling er, vil kunne spores, så længe skibet eksisterer.

Som et resultat af mange års forskning fulgt af udtømmende praktiske prøver er *International* i stand til at give svaret på dette rustproblem — *Silver Primocon*. Det metalliske pigment i *Silver Primocon* i forbindelse med det særlige bindemiddel danner en ualmindelig hård film, samtidig med, at de metalliske bestanddele knyttes sammen i en tæt „hud“, som er uigennemtrængelig for vand. Stryges *Silver Primocon* over glødeskal bevares denne intakt i lange tider, og elektrolytisk korrosion af de omliggende glødeskalfrige arealer forhindres. Ydermere virker det metalliske pigment i sig selv rusthindrende. Fartøjer, der er malede med denne farve, vil være fri for korrosion i bemærkelsesværdig lang tid, og bunden vil få en glat overflade, som nedsætter friktionen til et minimum, og som tillader den nøjagtig afpassede antifoulingfarve at virke korrekt.

Det engelske admiralitet specificerer efter omfattende prøver *Silver-Primocon* til nybygninger, og *Silver Primocon* er nu også standardspecifikation for verdens førende rederier.

Søsætning af stor tankbåd

fra Nakskov Skibsværft

Torsdag den 4. oktober kl. 12.00 søsattes et 15.500 tons tankmotorskib, „Greta“, fra Nakskov Skibsværft. Det er værftets nybygning nr. 128, som bygges til det norske rederi Leif Erichsen, Bergen.

Skibets hoveddimensioner er:

Længde mellem perp.	147,8 m
Bredde på spant	20,0 -
Dybde til hoveddæk	11,0 -

Det bygges som eet-dæks, enkeltskruet tankskib til Det Norske Veritas' højeste klasse. Den flydende last føres i 9 midtertanke og 10 sidetanke, som ialt rummede 20.800 m³.

Når skibet er fuldtlastet, stikker det ca. 8,87 m og skal kunne gøre en fart af 14 knob.

Maskineriet anbringes agter og består af en 7-cyl. B. & W. enkeltvirkende, totakts dieselmotor af krydshovedtypen, som udvikler 6850 ihk.



„Greta“ ved stabelafløbningen.

Midtskibs er indrettet beboelse for kaptajn og dæksofficerer, og her findes også spise- og rygesalon samt kontor.

Maskinofficerer og mandskab bor agter, hvor der ligeledes findes messer, officersmesser, mandskabsrygesalon samt vaskeri, tørrerum o. lign.

Ved skibets bygning er der i stor udstrækning anvendt svejsning, og skroget vil overhovedet ikke blive behandlet med mønje, men får i stedet en patentmaling, som virker rustbeskyttende.

Først efter afløbningen, når master, skorsten o. s. v. er blevet rejst, kunne man danne sig et indtryk af skibets udseende, men det store skrog fyldte godt op på beddingen, og skibet er også på størrelse med de største tankskibe, der tidligere er bygget på værftet.

Skibet blev døbt af fru Hansia Harloff Erichsen.

M/T „Shetland“

Onsdag den 10. oktober søsattes ved Lindholmens Varv i Gøteborg en tankbåd på 16.300 tons dødvægt, der har fået navnet „Shetland“, til A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Skibet, der tidligere har været omtalt, er et søsterskib til det nyligt leverede M/T „Christiansborg“ til rederiet Dannebrog. Skibet blev navngivet af fru Elfy Hahn-Petersen, og til stede ved stabelafløbningen var værftets og selskabets bestyrelser samt enkelte gæster, bl. a. Mr. W. G. Weston, som er øverste chef for Anglo-Saxon Petroleum Company, Marine Department, i London.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

Søsætning ved Götaverken

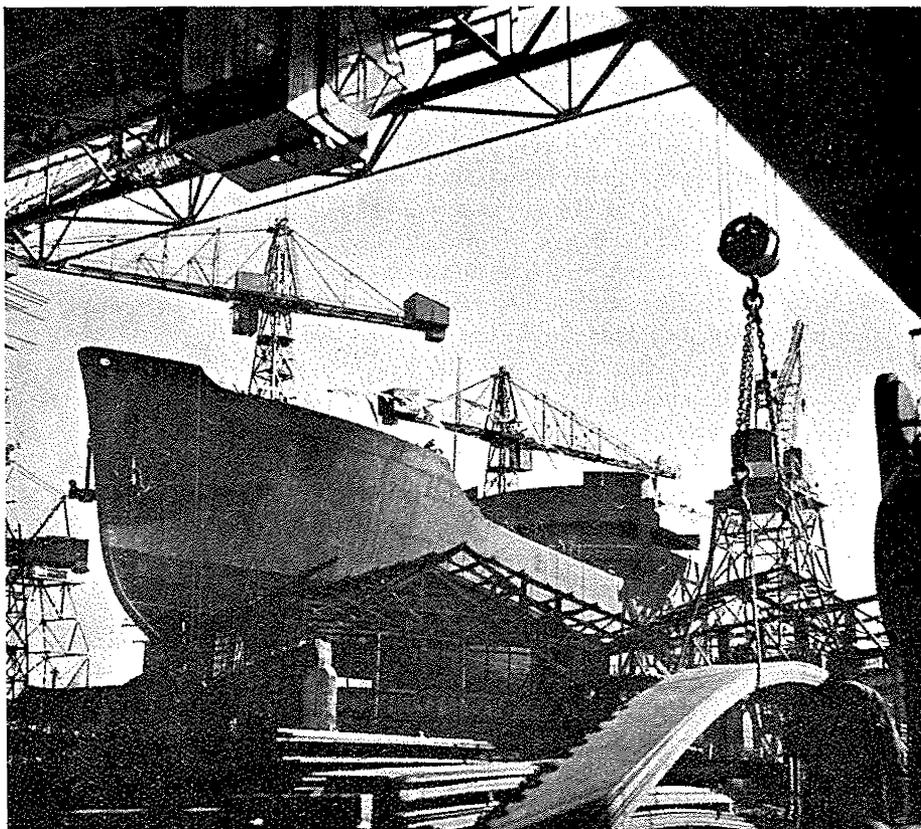
Ved Götaverken søsattes den 21. september et tankskib på 15.800 ts d. w. til Ångbåtsaktieselskabet Ferm, Kristinchamn. Skibet er det 26., som værftet har bygget til Broströmskoncernen.

M/S „Fermland“ bygges til Lloyd's Registers højeste klasse og har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt ...	157,0 m
Største bredde på spant	19,5 -
Dybde	11,6 -
Middeldybgang på sommerfribord .	9,0 -

Besætningens aptering bliver særlig fin med store, smukt indrettede kamre, messer og opholdsrum og fuldstændig luftkonditionering. Ved hjælp heraf kan hver mand af besætningen individuelt regulere temperaturen i sit kammer og kan f. eks. i troperne efter eget ønske køle luften i sit kammer og kan f. eks. i troperne efter eget ønske køle luften i kammeret ned under ydertemperaturen.

En anden detalje, som man i nybygningen har vist stor opmærksomhed, er brandbeskyttelsen. Apteringen agter er delt i flere afsnit adskilt af brandsikre skodder. Desuden er alt isoleringsmateriale brandsikkert,



„Fermland“ før søsætningen.

og i motorrummet findes et kulsyreanlæg til slukning af brand.

Nybygningen skal forsynes med en ottecyldret, totakts enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Cylinderdiametere er 680 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 7350 i. h. k. Hjælpe motorerne er også af værftets fabrikat.

Skibet forventes at gøre 14,5 kn på fuld last.

Stabelafløbning af M/T „Ebba Mærsk“

Fredag den 28. september 1951 søsattes dette tankskib til A. P. Møllers Rederier fra Odense Staalskibsværft A/S.

Skibet er bygget som helsvejst skib til Lloyd's højeste klasse: + 100 A.1, og er på ca. 17.000 tons

d. w. Dimensionerne er som følger:

Længde mellem p. p.	151,2 m
Bredde	20,8 -
Dybde til hoveddæk	11,4 -
Dybgående	ca. 9,0 -

Skibet får ialt 21 tanke, 7 centertanke og 2×7 sidetanke samt et lastpumperum midtskibs og et mindre pumperum forude. Det udstyres med rigelige og kraftige pumper i stand til at losse ca. 1000 tons pr. time og er forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæks-

officerer er anbragt på broen, medens maskinbesætningen og mandskabet er anbragt i agterskibet i gode, rummelige etmandskamre, ligesom der findes messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Alle kamre og saloner ventileres mekanisk.

Skibet bliver forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompass og selvstyrer, log med elektrisk overføring, radio og radio-pejler. Desuden er der installeret fryseanlæg for proviant og Ellehammers skumslukningsanlæg.

Skibet forsynes med en 6-cyl. Burmeister & Wain dieselmotor, type 1/674-VTF-160, udviklende ca. 6900 ihk svarende til ca. 5530 ehk ved 115 omdrejninger/ minut, der giver skibet en fart af 14½ knob lastet. Skibet har isøvrigt damphjælpe maskineri.

Skibet blev døbt af fru Charlotte Kauffmann, gift med Danmarks ambassadør i Washington hr. Henrik

Kaufmann, der ligeledes overværede højtideligheden, og skibet fik sit navn efter fru Ebba Robbert, gift med skibsreder R. A. Robbert, København, der er medlem af Dampskibsselskabet af 1912's bestyrelse, og efter fru Ebba Victor, søster til direktør William Nielsen, Svendborg, der er medlem af Dampskibsselskabet Svendborg's bestyrelse.

C. K. Hansen overtager tankskib

Rederiet C. K. Hansen fik til A/S Dampskibsselskabet „Dannebrog“ den 3. oktober efter en vellykket prøvetur afleveret M/T „Christiansborg“, som er selskabets første tankskib.

Det ca. 16.000 tons tankskib gik på prøvetur fra Aktiebolaget Lindholmens Varv, og på den målte mil udenfor Vinga opnåedes en fart på 15,3 knob.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register som helsvejsset tankskib med to gennemgående langskibsskodder, opdelt i 10 centertanke og 5 sidetanke på hver side, og er forsynet med hovedpumperum midtskibs samt et mindre pumperum forude.

Maskineriet består af en K. M. W. Sulzer motor, type 9 SD 72, to-takts enkeltvirkende dieselmotor, der udvikler 6300 ehk ved ca. 125 omdr. pr. minut. Længden mellem p. p. er 167,9 m, bredden 19,5 m, dybden 11,7 m, middeldybende ca. 9,1 m og total lastoliekapacitet 22.200 m³.

Skibet er forsynet med radar, gyrokompas, automatisk styring, ekkolod, radiopejler, projektorkompas og elektrisk log, samt moderne, elektrisk signal- og lanternekontrol og telefonanlæg, desuden moderne brandalarm og -slukningsmateriel.

Apteringen er udført efter moderne behov, og foruden de sædvanlige bekvemmeligheder findes der til brug for mandskab og officerer finsk badstue og svømmebassin samt moderne maskinvaskeri.

Kamrene er malet i lyse og venlige farver. Officerernes og mandskabets rygesaloner er smykket med udsøgte, farvelagte reproduktioner af velkendte danske kunstneres arbejder, såsom J. Exner, Constantin Hansen, K. Købke, Frants Henningsen, og desuden enkelte malerier og kobberstik.

Rederiets tradition om at give skibene navne efter gamle danske fæstninger og borge fortsættes, og en akvarel af fæstningen Christiansborg i Guinea, den tidligere danske besiddelse i Vestafrika, hører derfor også med til udsmykningen i skibets salon.

I prøveturen deltog bl. a. selskabets formand, direktør Hector Kiær, og som repræsentant for tidsbefragterne skibsreder Jørgen Jahre, Sandefjord.

Greta Dans søsætning

Onsdag den 26. september 1951 søsattes fra Aalborg Værft en nybygning til rederiet J. Lauritzen. Dette skib bliver på 6100 tdw. og er et søsterskib til „Bella Dan“, der blev sat i fart den 26. september 1950.

„Greta Dan“s data er:

Længde	106,68 m
Tons d. w.	ca. 6100
Lastekapacitet	9900 m ³ grain
Fart, lastet	15 knob
I. h. k.	5450

Skibet forventes færdig omkring årsskiftet.

Skibet blev døbt af skibsreder Knud Lauritzens ældste datter, Grete Lauritzen.

Søsætningen, der fandt sted om eftermiddagen kl. 16.30, fik en særlig festlig karakter, da rederiet og værftet havde indbudt 800 af rederiets og værftets medarbejdere med damer til middag med efterfølgende dans i „Kilden“ efter søsætningen. Efter middagen var der også underholdning bl. a. bestående af en lodtrækning samt et causeri af „Den Gyldenblonde“.

I denne festlighed deltog ligeledes en del af Søfartsskolens elever, som kom til Aalborg om bord på skoleskibet „Lilla Dan“, der befinder sig på togt i jyske farvande.

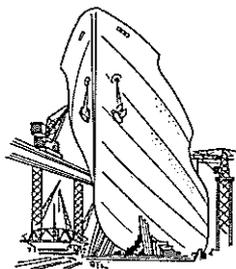
Har De læst „Sejl og Motor“

SILVER PRIMOCON

Til stålskibe under vandlinien

BROWN PRIMOCON

Til stålskibe over vandlinien



Doknings- og salgsrapporter fra alle lande viser, at INTERNATIONALS produkter er de mest anvendte verden over

— siden



1899

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

ØRESUNDSVEJ 141 - KØBENHAVN Ø



Stabelaflobningen af M/S „Pajala“ fra Götaverken.

Søsætning ved Götaverken

Ved Götaverken er søsat et kombineret malm- og tankskib på ca. 15.500 ts. d.w. til Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, Stockholm. Skibet er det 27., som værftet har bygget til Grängesbergbolaget.

M/S „Pajala“ bygges som et kombineret malm- og tankskib efter samme princip som rederiets M/S „Rautas“, „Raunala“ og „Porjus“, d. v. s. at lastrummene for malm er omgivet af tankene til olielast på siderne og underneden. Skibet kan således tage malmlast på udrejsen og olielast på hjemrejsen.

M/S „Pajala“ bygges til Lloyd's Registers højeste klasse med hoveddimensionerne:

Længde overalt	162,2 m
Største bredde på spant	20,7 -
Dybde	11,7 -
Dybgang på sommerfribord	8,7 -

Skrøget er helsvejt og har langskibs-spanter og strømlinieformede overbygninger. Broen er sammenbygget med det tårnlignende hus midtskibs, som kun indeholder styre- og bestikhus og en søkahyt for kaptajnen. Kamre og messer for officerer og mandskab ligger agterude. Alle har enmandskamre, og foruden

messer og opholdsrum findes desuden et stort fritidsrum, hvor besætningen kan se film eller dyrke andre fritidssysler.

Med fuld last kan skibet gøre 14 kn. Hovedmotoren, som nu installeres, er en svejst ottecylindret, enkeltvirkende totaktsmotor af Götaverkens konstruktion og fabrikat, cylinderdiameteren er 680 mm og slaglængden 1500 mm. Den udvikler 7350 ihk ved 112 omdrejninger pr. minut.

Tankmotorskibet „Bellona“

Den 11. september afleveredes tankmotorskibet „Bellona“ på 17.270 tons d.w. til A. O. Andersen Shipping Co. A/S, Oslo.

Skibet, som er det fjerde, Götaverken har leveret til rederiet, har fået sit navn efter barken „Bellona“, som var bygget i Arendal i 1849, og ejedes af skibsreder Ole Schröders morfars far. Som en yderligere tilknytning til det gamle skib er forstævnen prydet med en gallionsfigur forestillende krigsgudinden Bellona. Gallionsfiguren er udført af den norske billedhugger Ørnulf Bast og støbt i bronze af Kristiania Kunst- og Metalstøberi.

Skibet er bygget til Det Norske Veritas højeste klasse og har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	164,8 m
Største bredde på spant	20,1 -
Dybde	11,9 -
Middeldybgang på sommerfribord ...	9,2 -

Man har bestræbt sig for at skabe en førsteklasses aptering for besætningen. Kamre, messer og opholdsrum er rummelige og er smagfuldt indrettede.

Hovedmotoren er en ni-cylindret, to-takts enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fremstilling. Cylinderdiameteren er 680 mm og slaglængden 1500 mm. Med 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 8000 ihk. Hjælpe motorerne er også af Götaverkens konstruktion og tilvirkning.

Den kontraktlige fart er 14,5 kn. på fuld last.

En nyttig havnevejviser

Atter har Handelsflådens Velfærdsråd udgivet en nyttig og fiks lille publikation. Denne gang har man udsendt en havnevejviser for nordiske søfarende, udarbejdet af Kaj Lund.

Bogen, der er muntert illustreret, giver oplysninger om idrætsbaner, sømandshjem, sømandskirker, konsulater, udflugtsmuligheder og seværdigheder i alle betydelige havnebyer verden over.

Publikationen er et nyt bevis på, at søfolkene ikke vil blive glemt, og Handelsflådens Velfærdsråd, som iøvrigt har medvirket til at skaffe bl. a. muligheder for idræt rundt om i havnene, har ære af dette friske initiativ.

De kan faa dem
overalt

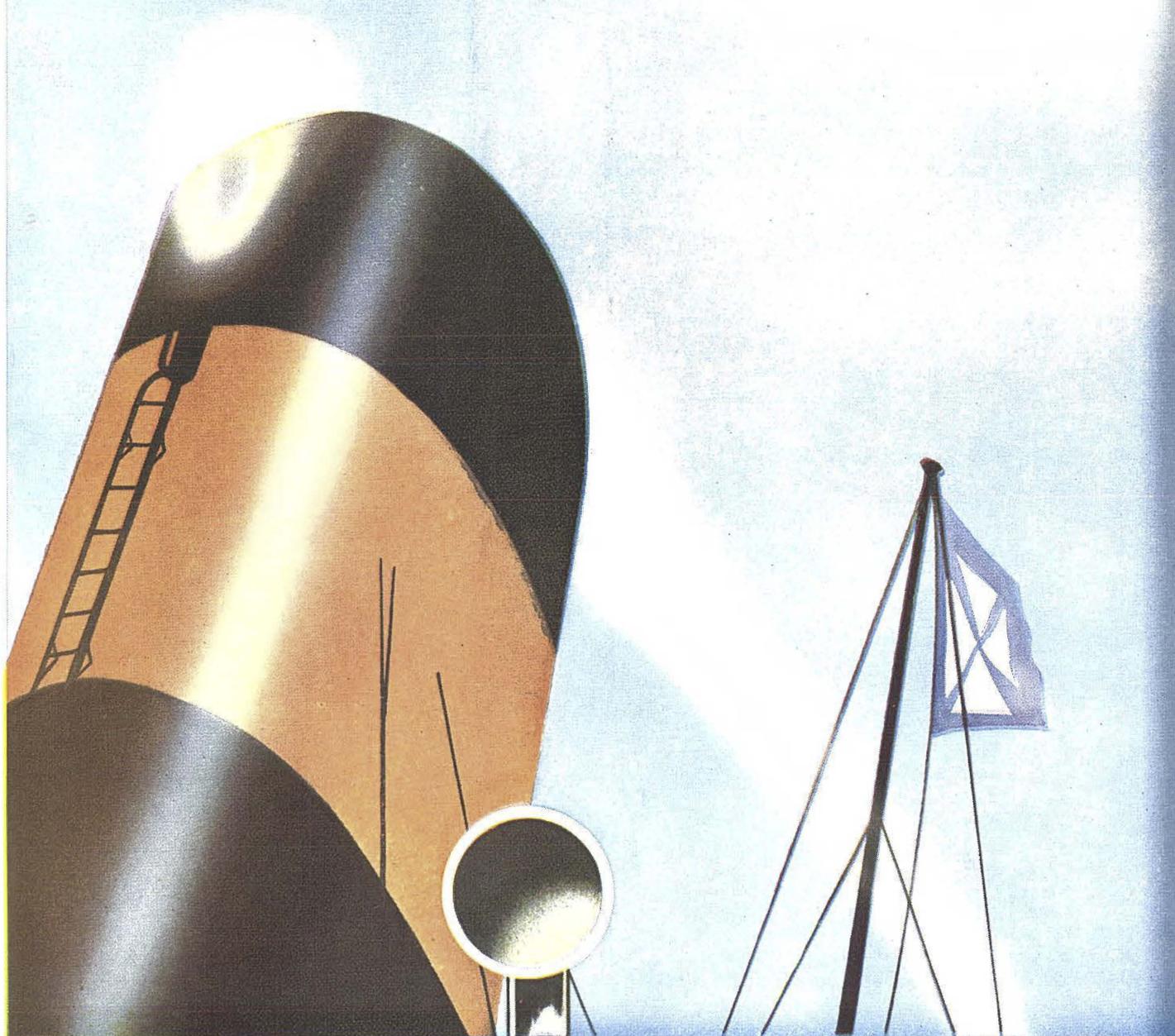


Ma
Napoleon

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i forståelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

Hvad blev der af de gamle windjammers?

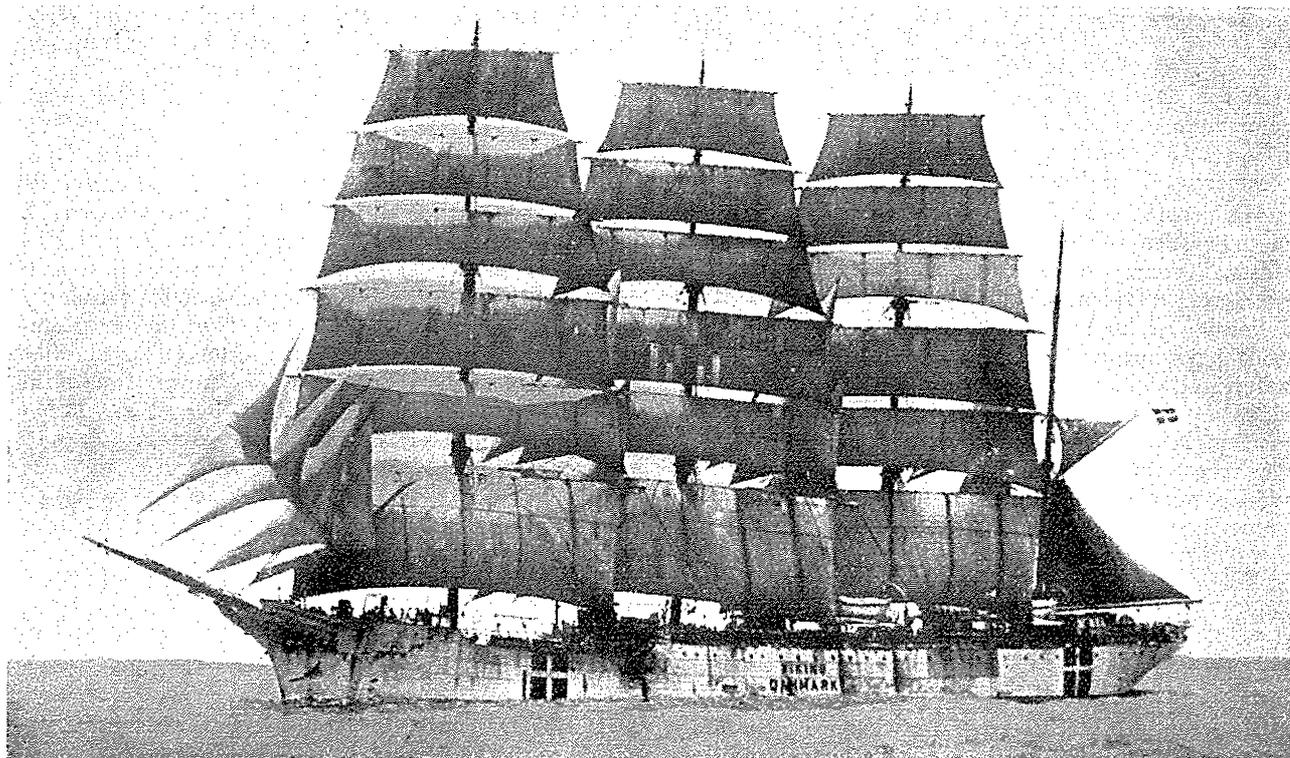
Af WILH. NOOTBAAR

NÅR der tales om de store dybvandssejlskibe, banker hjertet hos både unge og gamle rigtige søfolk verden over. I de sidste årtier er tallet på disse store sejlskibe blevet mindre og mindre. Mange er blevet hugget op, andre er gået til bunds med mand og mus i heftige storme. Resten har måttet friste livet som lægtene eller hulks til kultransporter. Kun ganske sjældent har man kunnet træffe disse kæmpemæssige sejlskibe på verdenshavene i de sidste år. De passerende skibes besætninger og passagerer opfatter et møde med et sådant stort sejlskib som en særlig oplevelse.

Også på vore breddegrader er det nu ved at være slut med de smukke finske barkskibe, som indtil før

få år siden sejlede på verdenshavene. Ålands-rederen, kaptajn Gustaf Eriksson, Mariehamn, har nu solgt sin flotte fire-mastbark „Pamir“ (2777 nrt — 4700 tdw) til et belgisk ophugningsfirma. „Pamir“ med dets mastehøjde over dækket på 50 meter blev bygget i 1905 på det berømte skibsværft Blohm & Voss i Hamburg til Tysklands største sejlskibsrederi, F. Laeisz, Hamburg. Rederiet var velkendt i hele verden som „Flying P-Line“, og det skete ikke sjældent, at en flying P-liner sejlede i timevis med en gennemsnitsfart af 17—18 knob under gunstige vind- og vejrforhold.

Den 1. januar 1913 ejede rederiet F. Laeisz 18 store sejlskibe på tilsammen ca. 44.000 nrt. „Pamir“



„Viking“, mens det endnu var dansk.

blev under krigen overtaget som prise af New Zealand. Indtil 1945 sejlede „Pamir“ seks gange til Amerikas vestkyst med en besætning af new-zealændere. På en af disse rejser traf „Pamir“ i San Francisco sammen med et af Tysklands storsejlskibe, firemastbarken „Priwall“ (2834 nrt, bygget i 1917 hos Blohm & Voss til F. Laeisz). „Priwall“ var i 1941 overtaget af Chile. Det var et af verdens hurtigste sejlskibe og blev nr. 1 i det store „grain-race“ Australien—Europa 1933/34 med kun 66 dage fra Hamburg til Spencer Golf.

„Pamir“ gjorde efter krigen en særlig hurtig rejse fra New Zealand til Lizard (79 dage) og blev endelig overtaget af rederen i Mariehamn igen. „Lautaro“ (ex „Priwall“) endte sin karriere på en rejse fra Iquique til U. S. A. med en ladning salpeter, idet der skete en selvantændelse i lasten den 18. februar 1945. 13 mand af besætningen mistede livet.

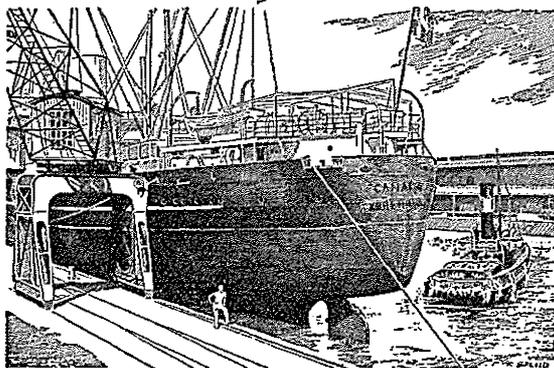
Under den sidste verdenskrig var tre tidligere tyske fuldriggere, der nu hørte hjemme i Peru, indsat i guanofarten på Stillehavet. Det var firemastbarken „Omega“ (ex „Drumcliff“, 2360 nrt og bygget 1887 i Greenock), barken „Tellus“ (ex „Evertsen“) og barken — tidligere fuldriggeren — „Maipo“ (1674 nrt, bygget 1893 hos Tecklenborg i Geestemünde).

Snart sejler også firemastbarken „Passat“ (3183 brt) den tunge vej til ophugning, medens „Viking“ vil blive reddet. Det 2952 brt store skib vil blive fortøjet i Gøteborgs havn som hjem for en søfartsskole. „Passat“ er bygget i 1911 i Hamburg til rederiet F. Laeisz, medens „Viking“ som bekendt blev bygget som skole-skib for danske søfolk. Erikssons sidste storsejlskib „Pommern“ (ex „Mneme“, 2266 nrt) er bygget i 1903 i Glasgow. For tiden ligger det i Mariehamn og vil i sommeren 1951 blive anvendt som turistattraktion.

Et „come back“ for de store fuldriggere oplevede vi under den sidste verdenskrig. Det var sikkert det sidste. Tonnagemanglen førte til, at fragtraterne stadig gik i vejret. Tiden spillede den gang ikke så stor en rolle, og så kunne også storsejlskibstonnagen opnå gode gevinster og kom derfor i fart igen. Det gik naturligvis ikke for sig uden totalforlis, og kun en ringe del af den før så stolte flåde kunne bjerger sig gennem hele krigen. Allerede i september 1939 kom den meget velkendte finske firemastbark „Olivebank“ ind i et minefelt i Nordsøen og gik til bunds med hele besætningen. I juni 1940 blev den finske bark „Penang“ (ex „Albert Rickmers“, 1880 nrt, bygget i 1905 på Rickmersværftet i Geestemünde) torpederet nær ved den irske kyst. I august samme år blev det finske barkskib „Killoran“ på rejse fra Buenos Aires til Las Palmas opbragt af en tysk hjælpekyrdsler og sænket. „Killoran“ havde været med i mange „grain-races“.

Den finske bark „Sverre“ (ex „Sigurd“, ex „Aalto“) gik til bunds i en voldsom novemberstorm i Østersøen i 1941. Antagelig var „Sverre“ Europas sidste

ELEGANTE UNIFORMSHUER



CL. Seifert & Søn

Højt. Hof. Suldtrækkere
ST. REGNEGADE 12-16
TELEFON CENT. 297

✱

Suld- og Søløgalerer
Suld- og søbbrøderede Kranser
Smailtleslag, Smailtlemblomster og
Uniformsmønstre i Jernstæ Udvalgte

LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

træbyggede storsejler. Den finske firemastbark „Lawhill“ blev beslaglagt af den Sydafrikanske Union i East London. „Lawhill“ var rederiet Erikssons ældste skib og sejlede under kølenavnet „The old Coffin“ på grund af dets svagelige tilstand. Trods alt sejlede „Lawhill“ i nogle år med fragt mellem Sydamerika, Sydafrika og Australien med den gamle finske besætning om bord. For ca. tre år siden blev det 55 år gamle skib solgt til Portugal og befæstede sit gamle ry som et hurtigt skib, idet det gennemsejlede strækningen fra Port Victoria i Australien til Beira i portugisisk Østafrika på 68 dage. I korn-kapsejladsen 1933/34 blev „Lawhill“ nr. 5 med 92 dage efter de meget hurtige P-sejlere „Priwall“, „Padua“ (begge 66 dage), „Passat“ og „Parma“ (begge 92 dage). „Lawhill“ skal evt. nu gennemgå en gennemgribende reparation, der vil koste 11.000 £. Måske vil rederen dog ikke ofre dette beløb på et så gammelt skib.

Træimporten fra Skandinavien til Sydafrika måtte standses i 1941. Høje priser blev derfor budt af Sydafrikas regering for træ fra Amerikas vestkyst. Dygtige redere og købmænd erkendte situationen og lod de gamle sejlskibe tilrigge for træfarten til Sydafrika. Et af disse skibe var den 42 år gamle bark „Star of Finland“ (ex „Kaiulani“), der anvendtes som lystyacht for Hawaii-øernes guvernør. Under navnet „Kaiulani“ forlod skibet med en besætning på 20 amerikanske studenter Greys Harbour og lossede lasten i Durban efter en 127 dage lang rejse rundt Kap Horn. Imidlertid blev det 55 år gamle skib „Rex“ bygget om i San Pedro (Los Angeles) til seksmastet skonnert „Star of Scotland“. Som firemastet bark „Kenilworth“ var „Rex“ bygget i England og blev senere solgt til „Alaska Packers Ass.“. Som „Star of Scotland“ var skibet indsat i laksefangsten. Efter at have fået navnet „Rex“ tjente skibet bag tremilegrænsen ud for Kaliforniens kyst som spillekasino og flydende værtshus. Efter nogle rejser under krigen blev „Star of Scotland“ sænket af en u-båd ca. 900 miles vest for Lüderitzbay. Der var så stor mangel på tonnage, at man også bjergede store sejlskibe, der før krigen var strandet forskellige steder i verden. F. eks. købte et selskab i New York for 20.000 £ den 23-årige, ved New Foundland

strandede skonnert „Reine Mas flag blev skibet befragt træ til Sydafrika. Den 2. juni u-båd sejlskibet i nærheden blev reddet af en engelsk dastaden.

Firemastbarken „Tango“ land under navnet „Hans“ J. G. H. Siemers, Hamburg, Line“ i San Francisco efter hvorefter den fik navnet „M. tjent som natklub på sammen gamle bark rigget om nåede i August 1942 Kapstad med „Star of Scotland“. Efter blev skibet solgt til Portugal som „Cidade do Porto“. Efter en rejse med bomuld fra Lorenzo Marques til Oporto tabte skibet sin rig og måtte som vragslæbes ind til Durban.

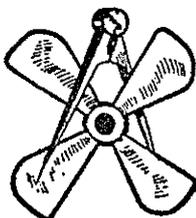
Firemastskonnerten „Commodore“ sejlede også en last træ til Sydafrika. Skibet var 24 år gammelt og havde et bevæget liv bag sig som fragtsejler, yacht, lægter og filmstudie. Filmen „Mytteri på Bounthy“ var drejet om bord på den. Efter ankomsten til Durban blev skibet solgt for 15:000 £ som kulhulk og stationeret ved Kapstaden. Også dette skib endte sin karriere ved en stranding, nemlig i 1948. Et af verdens største sejlskibe var det i 1906 i England byggede „Daylight“, der i begyndelsen af den anden verdenskrig allerede havde tjent i mere end tyve år som olielægter for en canadisk koncern. Rigget som firemastbarkantine blev „Daylight“ forsynet med to 22 år gamle motorer og sat i fart. I 1943 sejlede skibet en last træ til Kapstaden. Så blev det solgt til Brasilien og derfra lastet med krigsmateriel til Middelhavet. På grund af motorskade lå skibet i årevis opankret i Alexandria.

Også sydamerikanske redere deltog under krigen i den gode forretning. Skibsbyggeren Laing byggede i 1884 barken „Westward ho“ for engelsk regning. Som „Guaytecas“ (ex „Bille“, ex „Westward ho“) købte et firma i Chile skibet og bortchartrede det til et brasiliansk firma i Panama. I november 1943 sejlede skibet en last af 2100 tons træ til Kapstaden på 55 dage. Det var en i søfartskredse på grund af skibets rejse meget beundret ydelse. Som „Bille“ (1254 brt) tilhørte skibet omkring 1905 det hamburgske rederi F. C. Bramslöw, og mange ældre danske søfolk vil huske dette stolte sejlskib.

Barken „Tijaca“ var bygget i 1866 i Nantes til det store franske sejlskibsrederi A. D. Bordes et Fils i Bordeaux. Også den sejlede fra 1943 med træ under Argentinas flag mellem Buenos Aires og Kapstaden og opnåede 30 £ pr. ton fragt. Gennemsnitlig varede rej-

Comp.“. Det blev sat i fart og indregistreret i Panama. Efter nogle rejser til Aden rundt Kap Horn, Sydafrika og Gibraltar blev skibet oplagt i april 1946 i Marseilles. „Calbuco“s tilstand var så dårlig, at det blev solgt for ophugning til Italien. Med „Calbuco“ forsvandt den sidste fuldrigger fra den dociderede fragtsejlad. Der findes kun nogle enkelte skibe af denne type som skoleskibe. Den svenske firemastbark „Abraham Rydberg“ (ex „Star of Greenland“), der også var med i mange kornkapsejladser før krigen, blev solgt i 1941 i Baltimore til portugisiske redere og sat i fart resten af krigen på Amerikas østkyst. Skibet sejler nu som „Foz do Douro“. Det er nedrigget og må betragtes som rent motorskib. Det er i fart mellem Lissabon og New Orleans.

Velkendt i Danmark er også barken „Winterhude“ (1972 brt, 1895 nrt), der blev bygget som fuldrigger „Mabel Rickmers“ i 1898 på Rickmersverft i Geestemünde. Efter nogle års sejlad uden nævneværdige havarier blev skibet i 1912 omrigget til bark og fik for første gang navnet „Winterhude“. Efter at have ligget i Hamburg under den første verdenskrig kom „Winterhude“ fra 1924—25 ud på en verdensomsejling og solgtes derpå til Gustaf Eriksson. Under finsk flag gjorde „Winterhude“ nogle af de berømte salpeterrejser til Sydamerikas vestkyst og blev til sidst indsat i hvedetransporten fra Australien til Europa. I denne fart gjorde skibet nogle særdeles hurtige rejser. Under den sidste krig tjente barken forskellige formål. Bl. a. var den flydende kornsilo. Gustaf Eriksson solgte så skibet i krigens slutning til den tyske orlogsmarine, der ville ombygge det til skoleskib. Planerne blev imidlertid ikke til noget, og „Winterhude“ blev lagt op i København for senere at blive slæbt til Kiel. Her lå den gamle skønne bark fra 1945 til 1949. Et ophugningsfirma i Hamburg købte den, og med nedfiredede master gennemsejlede den for sidste gang Kielerkanalen. Et sørgeligt syn!



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven
Den kommunale Elektroinstallatørprøve, samt Højspændingsprøven.
Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)

REDERI
BEFRAGTNING
KLARERING
DAMPSKIBS-
EXPEDITION



Køb og Salg af

SKIBE
SKIBSBYGNING

Tlf. Central **514.**

Statstlf. **33.**

Telegr. Adr.: **Mersk.**

Historierne om de store amerikanske fire-, fem-, seks- og syvmastede skonnerter er mangfoldige. For at bøde på tonnage manglen under den første verdenskrig byggede Amerika på grund af sine vældige trælagre mange flotte træskonnerter af denne art. Disse sejlede efter krigen bl. a. i træfart fra Skandinavien vest- og sydpå. Så byggede værftet William Lyall Shipbuilding Co. i North Vancouver (B. C.) en serie på seks femmastede træskonnerter, der alle blev opkaldt efter kendte forbjerge. I alle skibene, der kom til at hedde „Cap Finisterre“, „Cap Horn“, „Cap Nord“, „Cap Palos“, „Cap Vincent“, blev der installeret „Skandia“-hjælpemotorer. Den 1458 brt store skonnert „Cap Nord“ kom efter omskiftende forhold under dansk flag hos „A/S Rederiet Ærø“. Efter nogle års sejlads lagdes den store skonnert op i Kiel og blev købt af Polen som skoleskib, hvorefter den fik navnet „Elemka“. Som „Andromeda“ blev den solgt til amerikaneren commander Riis, Washington, der var dansk af fødsel og bl. a. som marineattaché i Moskva havde et omtumlet liv bag sig. Riis ville starte en videnskabelig ekspedition, der skulle begynde i foråret 1939, men gælden var imidlertid vokset så stærkt, at skonnerten endelig blev solgt for kun 30.000 tyske mark til Tyskland. Skibet fik navnet „Kapitän Hilgendorf“. Hilgendorf var nestor i den tyske sejskibshistorie. Under den anden verdenskrig tjente skibet som stilleliggende skoleskib i Hamburg havn. Senere købte det kendte rederi „Hamburg Süd“ det afriggede skib og satte det i fart under navnet „Cornelia“ som slæbelægter i Nord- og Østersøfarten.

Endnu i 1931 ejede Amerika 25 store femmastere, hver på 1200—2500 tons. Men af de mange stolte amerikanske skonnerter er der vist ikke mange tilbage i dag. Verdens største skonnert var syvmasteren „Thomas W. Lawson“ (også en amerikaner), hvor masterne var opkaldt efter dagens navne som f. eks. „tirs-dagsmasten“. Det kunne ske, at skipperen råbte: „Make fast the Sunday mainsail!“

Også tyske kæmpe-sejlskibe som „Preussen“, „Potosi“ og „R. C. Rickmers“ er velkendte, og artiklen ville være ufuldstændig, hvis ikke disse stolte og hurtige kæmpe-skibe nævnes. De først-nævnte skibe tilhørte „Flying P-line“, rederiet F. Laeisz i Hamburg. „Preussen“ var en femmast-fuldrigger bygget i 1902 hos Tecklenborg i Geestemünde. Skibets hoveddata var følgende: Længde 133,3 m, bredde 16,4 m, dybgang 8,23 m og lasteevne ca. 8000 tons. Med dets 48 sejl og 5560 kvm. sejldug sejlede skibet 13 meget hurtige rejser med meget dygtige

førere fra Europa til Amerika. En rejse fra Hamburg til Iquique i Chile varede f. eks. kun 57 dage, og hastigheden var aldrig under 17 knob i gennemsnit. „Preussen“ strandede i november 1910 efter kollision med en engelsk kanaldamper, der undervurderede femmasterens hastighed. Sejlerens saga var dermed afsluttet.

„Potosi“ (3755 nrt) var en femmastet bark, bygget i 1895 på samme værft som „Preussen“. Denne kunne laste ca. 6500 tons. Den stod ikke meget tilbage for „Preussen“, og tit blev farten målt til 16—17 knob. Kaptajn Hilgendorf afleverede efter den første verdenskrig skibet til Frankrig, som solgte det til Chile i 1923. Under navnet „Flora“ blev det stolte sejlskib udsat for en brand, hvorved det blev stærkt beskadiget og måtte sænkes af en argentinsk krydsers granater.

Femmastbarken „R. C. Rickmers“ tilhørte rederiet Rickmers i Bremen, der ejede flere andre store sejlskibe som f. eks. „René Rickmers“, „Per Rickmers“, „Mabel Rickmers“ og „Albert Rickmers“. — „R. C. Rickmers“ var bygget i 1906 på Rickmersværftet i Geestemünde og var forsynet med en 1000 hk dampmaskine.

Den hurtige P-klipper „Padua“ (2768 nrt, bygget i 1926 i Wesermünde) var sammen med firemastbarken „Priwall“ Tysklands sidste storsejlskib og blev efter kapitulationen overtaget af russerne og ombygget i Rostock til skoleskib. Unge russiske kadetter gør nu deres første søben på denne stolte sejler, der så tit har krydset de „roaring forties“ med en fart af 17—18 knob. Også firemastbarken „Kommodore Johnson“ (ex „Magdalene Vinnen“, 3017 nrt, bygget 1921 i Kiel på Krupp-værftet), der var skoleskib for „Norddeutscher Lloyd“, Bremen, ejes nu af russerne.

I Bremen var der tidligere et rederi, der også ejede moderne, store stålsejlskibe, nemlig F. A. Vinnen & Co. Skibene var bygget i 1921—23 på Krupps Germaniaværft i Kiel, og de var rigget som femmast-topsejlskonnerter med hver en 350 hk hjælpemotor. De velkendte skibe var „Carl Vinnen“, „Christel Vinnen“, „Werner Vinnen“, „Susanne Vinnen“ og „Adolf Vinnen“ — alle på 1827 brt og 1548 nrt og hovedsagelig indsat på La Plata-ruten. Rederiet forhandler nu med de allierede om tilbagegivelsen af de tilbageblevne skibe. Efter rederiets start ejede Vinnen elleve store fuldriggere eller firemastbarke, der alle var bygget i England omkring 1890/92 og havde en størrelse af 1700—3600 nrt.

Den finske firemast-bark „Herzogin Cecilie“ var tyskbygget i 1902 på Rickmersværft som skole-



„Pamir“ på sin sidste rejse.

skib til „Nordeutscher Lloyd“. Skibet var på 3242 brt, 2768 nrt, var 95,76 m langt, 14,04 m bredt og havde et dybgående af 7,57 m. Både under tysk og finsk flag gjorde „Herzogin Cecilie“ mange hurtige rejser. Dets første finske kaptajn var Ruben de Cloux, der for kort tid siden døde i en alder af 65 år. Kaptajn Gustaf Eriksson købte skibet for 4000 £, mens det lå i Ostende. I 1922 sejlede skibet for første gang under finsk flag med en last træ fra Frederikstad til Melbourne på 92 dage. Så sejlede skibet indtil 1936 mange lykkelige og hurtige rejser bl. a. med korn fra Australien til Europa. Den 27. april 1936 nåede skibet med en last af 4500 tons hvede efter en rejse på 80 dage til Falmouth og strandede på Devonshires kyst på det sidste stykke vej til Ipswich. Hele den skibsfartsinteresserede verden delte sorgen med rederiet over dette smukke og hurtige sejliskib. Mange penge fra hele verden strømmede til for at bjerge og redde skibet fra klipperne. Men alt var forgæves. Skibet var for stærkt beskadiget og kunne ikke reddes.

Historien om de sidste store sejlskibes undergang ville ikke være fuldstændig, hvis man undlod at nævne de berømte hvedekapsejladser, også kaldet „grain-races“. Nordeuropas store sejlskibe sejlede med træ i trediverne fra Skandinavien til Australien og med fuld last hvede tilbage til „Falmouth for order“. Disse rejser blev altid blandt interesserede betragtet som meget spændende kapsejladser. Således deltog i 1933/34 21 store sejlskibe i denne dyst, nemlig 17 finske, 2 svenske og 2 tyske. Af de 17 finske tilhørte alene de 16 Gustaf Eriksson, medens barken „Favel“ tilhørte „A/B Finska Skolskeppsrederiet“, Helsingfors. Erikssons skibe sejlede alle uforsikrede, og til fragten kom der altid de penge, der blev indbetalt af eleverne som skolepenge, i reglen 1000 finmark den gang. Ca. 41.500 brt

eller ca. 65.500 dwt var på vej mod syd. De tyske firemastbarke „Priwall“ og „Padua“ var så heldigt stillede at træffe særlig gunstige vind- og vejrforhold, så de sejlede på 23 dage fra Hamburg til Ækvator og derfra på 21 dage til Kap det gode Håb på 46 grader syd. Rejserne minder meget om „Thermopylæ“s rejser i 1869 fra London til Melbourne på 60 dage!

Nedenstående opstilling viser resultaterne fra udrejsen til hvede-kapsejladsen 1933/34:

1. Tysk 4 m. bark „Priwall“	66 dage
2. Tysk 4 m. bark „Padua“	66 „
3. Finsk 4 m. bark „Passat“	92 „
4. Finsk 4 m. bark „Parma“	92 „
5. Finsk 4 m. bark „Lawhill“	92 „
6. Finsk bark „Winterhude“	95 „
7. Finsk 4 m. bark „Ponape“	98 „
8. Finsk bark „Killoran“	99 „
9. Finsk 4 m. bark „C. B. Pedersen“	99 „
10. Finsk barkantine „Mozart“	100 „
11. Finsk fuldrigger „Grace Havar“	103 „
12. Finsk 4 m. bark „L'Avenir“	104 „
13. Finsk 4 m. bark „Pommern“	107 „
14. Finsk 4 m. bark „Penang“	108 „
15. Finsk 4 m. bark „Viking“	108 „
16. Finsk 4 m. bark „Archibald Russel“	109 „
17. Finsk 4 m. bark „Olivebank“	109 „
18. Svensk 4 m. bark „Abraham Rydberg“ .	112 „
19. Finsk 4 m. bark „Pamir“	120 „
20. Finsk bark „Favel“	170 „
21. Finsk 4 m. bark „Herzogin Cecilie“	197 „

NB. „Favel“ og „Herzogin Cecilie“ havde længere ophold i henholdsvis Natal og Lorenzo Marques.

Trods alle tekniske fremskridt danner sejlskibet altid den bedste skole for en sømandsmæssig grunduddannelse. Mange af de endnu levende søfolk fra de gamle dage vil mindes de tider med stolthed og glæde, da de sejlede om bord på de stolte, store og hurtige fuldriggere. Den tid vil ikke blive glemt.

„Three cheers for the old windjammers!“



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

Vacuum Oil Company

Smøreoliespecialister

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310

Sømandshjemmet „Bethel“ udvider

I begyndelsen af marts afholdt Indenlandsk Sømandsmission en storstilet bazar til fordel for sømandshjemmet „Bethel“ i Nyhavn, der i lang tid har trængt til en udvidelse. „Vikingen“ har bedt skibsreder Jørgen Carl, der har udført et meget betydeligt arbejde for sømandshjemmet, om en udtalelse om den forestående udvidelse og bazaren.



Sømandshjemmet „Bethel“ med den nyerhvervede bygning, Nyhavn 22.

Skibsrederen fortæller: „I midten af forrige århundrede begyndte her i København en missionsvirksomhed blandt søens folk, men den var kun spredt og uorganiseret. I 1876 kom den danskfødte Andreas Wollesen til København og fik i 1881 indrettet Bethelskibet, hvorfra han virkede, indtil han i 1902 fik lokaler i ejendommen Nyhavn 24.

I 1906 blev det af Wollesen drevne sømandshjem overtaget af sømandsmissionen. Man nedrev det gamle hus, og den 5 juni 1905 blev grundstenen nedlagt til den bygning, der står i dag. I 1906, da huset var færdigt, var „Bethel“ moderne og tidssvarende, men efterhånden forbedredes beboelsesforholdene i skibene, og man måtte også til at tænke på at skabe mere moderne forhold på hjemmet, og i 1940—41 fik man ved en mindre ombygning indlagt rindende vand og brusebade. Værelserne blev ændret fra 2-, 3- og 4-mandskamre til enkelt- og dobbeltkamre.

Man havde i lang tid indset, at det gamle sømandshjem ikke kunne skaffe plads til at dække det behov, som den voksende skibsfart førte med sig, og igennem flere år havde man forsøgt at erhverve nabo-ejendommen Nyhavn 22. Det lykkedes endelig at komme til forhandling med ejeren, og den 1. januar 1948 blev ejendommen overtaget for en købesum af 246.000 kroner.

Man bad nu arkitekt Peter Koch om at udarbejde tegninger til en ombygning og sammenbygning af den

nykøbte ejendom med det eksisterende sømandshjem. Det var et interessant, men også vanskeligt arbejde, der forestod arkitekten. Den gamle ejendom er fredet og må ikke forandres i for stort omfang. Arkitekt Koch har imidlertid løst opgaven til største tilfredshed.

I 1945 fik Indenlandsk Sømandsmission 500.000 kroner af de midler, som var indsamlet under mindeindsamlingen for omkomne danske søfolk. Pengene skulle anvendes til et nyt sømandsinstitut, og vi skulle gå i gang med bygningen af et sådant, før vi kunne få pengene udbetalt. Vi har igennem en række år sparet en del midler sammen. Før bazaren havde vi så mange penge, at der blot manglede ca. 200.000 kroner af de 1¼ million, ombygningen vil koste.

Bazaren, hvortil vi bl. a. havde modtaget en mængde dejlige varer fra venner i udlandet, blev en stor succes. Der blev totalt udsolgt, og vi fik ca. 65.000 kroner ind. Staten satte sig imidlertid på ca. 10.000 kroner, hvilket vi finder urimeligt. Vi håber at få pengene, der udgør omsætningsafgifter o. l., tilbage af staten.

Sømandshjemmet „Bethel“'s byggeudvalg har rettet en række henvendelser ud over hele landet til forskellige firmaer, forsikringsselskaber, rederier o. l. Vi har allerede modtaget nogle store bidrag, som har været yderst velkomne. Vi må imidlertid se de svære tider i øjnene. Priserne stiger stadig, og vi håber derfor at modtage endnu flere bidrag, som vil blive modtaget med tak.“



Arkitekt Koch og skibsreder Jørgen Carl studerer udvidelsesplanerne.

Den smukke tanke at give sømændene og deres hustruer et sted at bo under opholdet i hovedstaden, bør støttes af alle danske. „Vikingen“ har haft lejlighed til at se tegningerne til ombygningen. Det er næsten utroligt, hvad arkitekt Kock har fået ud af de begrænsede muligheder. Sømandshjemmet vil ved ombygningen få 56 nye værelser og en stor møde- og kirkesal, hvor søfolk bl. a. kan blive viede. Prisen for et enkeltværelse er kun 17 kroner om ugen, og der betales kun 28 kroner om ugen for fuld kost. Tilbygningen bliver antagelig færdig i løbet af dette år og kan forhåbentlig indvies i 1952, der betragtes som sømandsmissionens hundredeår.

Søofficerskolen gennem 250 år 1701—1951

I anledning af Søofficerskolens 250-års jubilæum — eller måske mere rigtigt betegnet i anledning af 250-årsdagen for Søkadetkorpsets stiftelse — er udsendt et større værk.

Det meget smukke og omfattende værk er udsendt under redaktion af lærer ved Søofficerskolen, kommandørkaptajn R. Steen Steensen, og udsendt på Schultz forlag, der har givet værket en meget smuk fremstilling.

På mere end 500 sider giver forfatteren en fuldstændig historisk oversigt over søkadetkorpset fra dets start i 1751 og gennem de forskellige former og under de skiftende navne, det fik gennem tiderne, indtil jubilæet i dag.

Til indledning fortælles om de historiske begivenheder, der i sidste del af det 17. århundrede i vor flådes store tid førte til oprettelsen af søkadetkorpset, hvor vi bl. a. støder på navnene Niels Juel, Wandel, Gyldenløve og fl., og de store historiske begivenheder var medvirkende til korpsets oprettelse. Selve starten må sikkert tilskrives general-admiral-løjtnant Ulrich Christian Gyldenløve, kong Frederik IV's halvbroder, der udarbejdede den indstilling til kongen, der danner grundlaget for korpset.

At nævne blot et lille udsnit af de interessante begivenheder, der er omtalt i bogen, vil føre for vidt. Man kan følge udviklingen gennem begivenhederne under de store nordiske krige og følge de forskellige steder, skolen har haft sit hjem under udviklingen, og man får et glimrende indblik i hele formen for og ånden i den uddannelse, der blev givet vore søofficerer den gang.

Skolen har gennem årene haft sit hjem mange steder. Det oprindelige operahus i Frederik V's Frederiksstadens projekt blev skolens hjem — den smukke bygning findes omtrent i sin oprindelige form i dag som østre landsrets sæde på hjørnet af Bredgade og Fredericiagade. Herfra flyttede skolen til Amalienborg — det nuværende residenspalæ — og senere endnu flere steder blev hjem for skolen, indtil det i den nyere tid flyttede til skolen i Nyboder og senere til det moderne anlæg på Holmen, hvor skolen i dag har sit hjem.

Bogen indeholder en rigdom af historiske oplysninger om de mænd, der dels som elever, dels som lærere har haft tilknytning til søofficererne gennem årene, ligesom den bringer en omtale af samtlige skolens chefer fra starten til i dag, og sidst men ikke mindst er en fortegnelse over de fartøjer, der har været

benyttet gennem tiderne som kadet- og skoleskibe, af betydelig historisk interesse.

For enhver dansk mand eller kvinde, der har interesse for vor marine, kan bogen anbefales som værende af megen værdi.

Den grundighed og akkuratess, der præger forfatterens gennemgang af dette store materiale, er ligesom betegnende for den grundighed, hvormed man altid har søgt at give vore unge søofficerer den allerbedste uddannelse.

En rigdom af gode reproduktioner af gamle marinebilleder og et vel omtrent komplet billedgalleri af de mænd, der har betydet noget for skolen, smykker bogen og giver den forøget værdi.

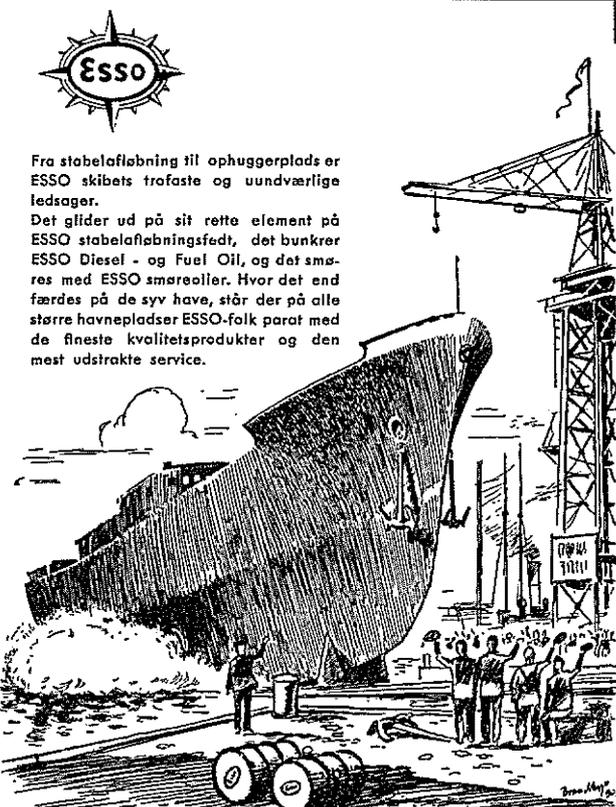
Også de smukke gengivelser af gamle marineuniformer kan man fryde sig over, og man slipper nødigt bogen, før den er gået igennem fra første til sidste side.

Et smukt og læseværdigt bidrag til flådens historie, som man vil få glæde af at stifte bekendtskab med og ved lejlighed tage frem påny. *Rask.*

Desværre er kun 300 eksemplarer bragt i handelen gennem J. H. Schultz Forlag, og man skal sikkert være mere end heldig for at sikre sig et eksemplar på nuværende tidspunkt. Prisen er kr. 40 (ib. kr. 50).

Ældre numre købes

For „Vikingen“ nr. 13-1941; 2, 11, 12-1943; 6, 10-1944; 2, 4, 6, 7 og 8-1948 betales kr. 2 pr. stk. Henvendelse til „Vikingen“s ekspedition, Christiansborggade 1, København V, tlf. Byen 8040.



ESSO

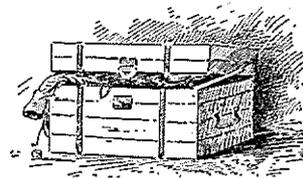
Fra stabelafleblning til ophuggerplads er ESSO skibets trofaste og uundværlige ledsager.

Det glider ud på sit rette element på ESSO stabelafleblningsfedt, det bunkrer ESSO Diesel- og Fuel Oil, og det smøres med ESSO smøreljer. Hvor det end færdes på de syv have, står der på alle større havnepladser ESSO-folk parat med de fineste kvalitetsprodukter og den mest udstrakte service.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Noget for Svitzer?

Jeg læser i et amerikansk blad, at der er taget patent på en ny metode at hæve sunkne skibe på. Metoden går ud på at fryse vandet omkring vrage, der så vil komme til overfladen inde i et helt isbjerg.

Hvorfor hedder det Kap Horn?

Som et horn rager det frygtede „Cape Stiff“ frem på Syd-Amerikas sydlige del. Er det derfor, forbjergtet hedder Kap Horn? Nej, det er opkaldt efter den mand, der opdagede det. Han var hollænder og hed Hoorne.

Aluminium og søsyge.

Ekspertter hævder, at skibe med aluminium-overbygninger vil begrænse søsyge, idet det meste af skibenes vægt da er placeret under dæk og formindsker rulningerne.

Sorte skibskister.

Gamle søfolk brød sig ikke om sortmalede skibskister. De mindede dem om døden. Derimod var der held ved brune eller grønne skibskister.

„Pelorus Jack“.

Før den anden verdenskrig kunne søfolk på New Zealands kystbåde på rejserne se en lille hvid delfin, som fulgte med et langt stykke i samme fart som selv hurtige dampskibe. Delfinen, der kaldtes „Pelorus Jack“, var freddet, og der var høj straf for at skyde på den. Den sjældne delfin-race er nu uddød. Har nogle af læserne truffet på den? I så fald vil Jack Tar gerne høre fra dem.

Typhoon.

Ordet „typhoon“ er kinesisk og betyder „stormenes moder“.

Tankskibene dominerer snart.

Tankskibenes voksende betydning illustreres bedst ved den kendsgerning, at næsten halvdelen af den amerikanske handelsflåde består af tankskibe.

Punch.

Når der en sjælden gang serveres punch i den danske marine, smages den efter gammel tradition til af skibslægen — det heldige asen!

Katbjælker og jomfruer.

En gammel „deep-water-sailor“ fra Laurbjerg protesterer mod navnet „katbjælken“ og siger, at det hedder „kranbjælken“. Han mener, at førstnævnte er en fri oversættelse af ordet „cathead“. „Kranbjælken“ er det navn, der bruges af de fleste, men jeg har fået bekræftet, at også ordet „katbjælken“ har været brugt. Det er ganske rigtigt en fri oversættelse af „cathead“. Den årvågne læser gør endvidere vrøvl over, at jeg skriver, at „jomfruerne er de cirkulære taljereb, hvorigennem man skærer vantbardunerne“. Der skulle også have stået: „— de cirkulære træstykker, hvorigennem man skærer taljerebene“. Indsenderen mener iøvrigt, at ordet „jomfruer“ kan forklares derhen, „at det er svært at lægge bændler på vant og jomfruer“. I det sidste ord er naturligvis indforstået både træstykkerne og jomfruerne i land.

En tolderhistorie.

Toldkontrollør Rask Olsen fortæller mig en historie fra Nordre Toldbod i København: For en snes år siden var der i

toldvæsenet en gammel toldrobsbetjent, der var lidt for sig selv. Sommetider kunne han præstere nogle hvasse replikker. En dag skulle han afløse en kollega, der følte sig ikke så lidt, fordi han i sin tid havde været løjtnant.

„Er det ikke dig, der har været løjtnant?“ spurgte knarken.

„Joh,“ lød svaret.

„Ved du, hvad du er nu?“

„Næh — —,“ svarede ex-løjtnanten forundret.

„Du er afløst,“ sagde den gamle.

Hold fast på vinden.

Gamle amerikanske sejlskibssømænd troede, at det var bedst at sy sit tøj, når det blæste, idet de mente, at de på den måde syede vinden fast, så den holdt sig.

Believe it or not.

På et australsk østkyst-rev kan man finde østers med en vægt af over 3 kg hver.

En lille konkurrence.

I de følgende numre vil vi bringe nogle små, maritime „hvem-ved-hvad“-konkurrencer, der ikke bliver alt for svære at løse. Vi lægger for med tre spørgsmål om skibenes navne:

1. Hvilken af Storebælts-færgerne kaldtes for „Storebælts Skræk“?

2. Nævn tre danske skibe, der er opkaldt efter kongelige personer.

3. Hvilket amerikansk rederi opkalder sine skibe efter U. S. A.-præsidenter?

Mellem de rigtige besvarelser trækkes der lod om en bog fra Vikingens Forlag. Løsningerne må være indsendt til redaktionen inden 20. april.

En forklaring om morild.

For nogle hundrede år siden troede mange søfolk, at djævelen sejlede rundt på havet i en brændende tjeretønde, og at morilden var kølvandet efter hans mærkelige fartøj.

„Udenbordsvand“ og „storkereder“.

„Nora 3637. — Det er måske slangmagister Bom?“

„Akkurat. Jeg hørte nok, at det var dig, Jack. Hvad har du på hjerte?“

„Vi skulle lige pejle os frem til nogle nye slangudtryk fra søen.“

„Nye og nye, ja, for mig er de vel nye. Mange af dine læsere kender dem sikkert. Tynd grønkålssuppe hedder „udenbordsvand“ og frikadeller hedder „dybvandsbomber“.“

„Har du flere?“

„Ja, der er jo det med stednavnene. Lunkebugten på øst-siden af Tåsinge kalder søværnets folk „Lumskebugten“. Tror du ikke, at dine læsere kan spæde til med andre benævnelser på ankerpladser, fyrpladser o. s. v.?“

„Jo, mon ikke. Men ellers har du her lidt til samlingen: En slagpøs hedder en „admiral“. Dårligt opskudt tovværk kaldes „storkereder“, og om bord på de gamle sejlskibe kaldtes spytbakken „spyttefitten“.“

„Tak skal du have. Kom glad igen en anden gang.“

— — —

Jack Tar modtager gerne mere søslang fra læserne til videre ekspedition.

Nyt i noter

Nye eksport-order til vesttyske værfter.

Eksportorder tager til på de vesttyske værfter fra måned til måned. Følger udviklingen indenfor den vesttyske skibsbygning de samme linier, som er blevet trukket op i det sidste års tid, vil Vesttyskland i overskuelig tid komme til at spille en væsentlig rolle i verdens samlede skibsbygning.

Således kunne „Howaldtwerft“ i Kiel fornylig kontrahere bygning af et fragtmotorskib på 6400 brt (ca. 10.000 tdw) til det norske rederi Leif Høegh, Oslo. Skibet skal skyde en fart af ca. 16,5—17 knob og afleveres i Oktober 1952.

Holland hører nu også til de lande, der bestiller på vesttyske skibsværfter, og har hos „Howaldt-Werft“ i Hamborg bestilt et fragtmotorskib af ca. 10.000 tdw til Kgl. Rotterdamsche Lloyd i Rotterdam. Desuden har „Nederlandsche Scheepvaart Mij N V“, den Haag, givet ordre til bygning af en fragtdamper på ca. 13.500 tdw på samme værft i Hamborg.

Det italienske rederi „Compagnia Internazionale di Genova“ i Genua har hos Vesttysklands fremragende tankskibsværft „Deutsche Werft“ i Hamborg-Finkenwerder bestilt to tankmotorskibe à 16.500 tdw. Samme værft fik ordre til bygning af et lignende tankmotorskib fra „Mosvold Shipping Comp.“ i Farsund samt en enskrue-tankmotorbåd af 18.000 tdw til E. B. Aabys, Oslo.

Stort engelsk tankskib-nybygningsprogram.

„British Tanker Co.“, rederiet af „Anglo-Iranian Oil Comp.“, London, har sysselsat sig med et stort tankskib-nybygningsprogram. Hele programmet omfatter 21 store tankskibe med en samlet dødvægt af ca. 426.000 tons. Fordelingen er som følger:

6 motortankskibe à 32.000 tdw

12 motortankskibe à 16.000 tdw

3 motortankskibe à 14.000 tdw

Alle skibe bygges på britiske skibsværfter, og det sidste skib skal afleveres i slutningen af 1953. Byggeomkostninger beløber sig til omtrent 21 mill. eng. pund.

Smånyt fra Tyskland.

Fra og med den 23. februar 1951 indførtes efter en ny flaglov det sort-rød-gyldne flag på alle vesttyske skibe, efter at skibene har måttet sejle under de internationale „C“-flag siden kapitulationen. Forbundsregeringen i Bonn har nu fået flaghøjheden af de allierede og indført det nye forbundsflag på alle kyst- og søgående skibe, der skal føre et flagcertificat om bord.

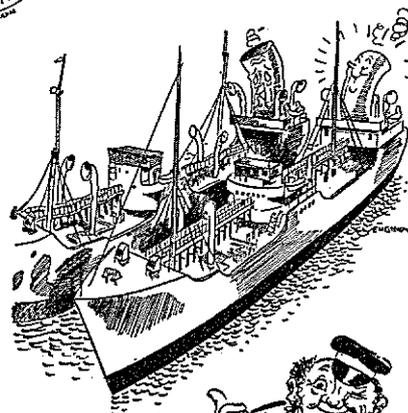
Ordrer på nybygninger overstiger vesttyske værfters kapacitet.

På grund af vanskeligheder for materialeleveringer og kulmangel kan Vesttysklands værfter ikke overholde terminerne, hvis forholdene ikke bedrer sig i overskuelig tid. Forøgelsen af motorskibsbestillinger medfører, at der er stor efterspørgsel efter store skibsmotorer, og at fabrikationen af disse ikke kan følge med p. g. a. visse materialevanskeligheder. De korte leveringsfrister ved vesttyske værfter er derigennem bortfaldet, og værfterne er ikke mere så konkurrencedygtige som før.

Nootbaar.



Hempel's KRONGRAA
og ROSTICO holder
nemlig mig ung!



Hempel har alle
slags farver til
alle slags skibe!



J. C. Hempel's Skibsfarve Fabrik A/S

Amaliegade 8 . C. 3842

Foreningen til Søfartens Fremme

Foreningen til Søfartens Fremme havde den 27. februar indbudt til en sammenkomst med foredrag om hvalfangst i Sydishavet. Foredragsholderen var sekretæren i det norske hvalfangstselskab Öistein Bøe, der holdt et fængslende foredrag om moderne hvalfangst, hvoraf man fik et lille indblik i, hvorledes denne foregik, samt hvad den betød for Norge ved indtjeningen af hårdt tiltrængt hård valuta. Han kom med mange oplysninger om, hvorledes den drives nu, f. eks. nævnte han, at når et kogerier som „Thorshövdi“ var fuldt beskæftiget fremstillede den 500 tons hvalolie i døgnet til en pris af kr. 2000 pr. ton, så som man ser, er det ikke småsummer, det drejer sig om, at man flænsede en hval på 20 minutter, og at en hval skulle være på flænseplanet senest 33 timer efter, at den var skudt. Han viste en pragtfuld farvefilm, der bedre endnu end foredraget gav een et begreb om, hvad det var at drive moderne hvalfangst, lige fra hvalens fangst til den blev halet om bord i kogeriet, flænset og parteret. En anden lille ting så man på filmen, nemlig at tankskibe afhentede olien fra kogeriet, og her brugte man de dræbte hvaler som fendere mellem fartøjerne for at disse ikke skulle beskadige hinanden under denne proces, for tankningen foregår på det åbne hav, så der kan stå nogen sø eller dønning.

Det var en meget interessant aften, som man må håbe får efterfølgere, for medlemmerne var mødt op som aldrig før og hyldede foredragsholderen hjerteligt efter foredraget.

O. B. N. A.

5 m. fuldrigger „Preussen“s endeligt

Natten mellem den 6. og 7. november 1910 blev alle tiders største sejlskib „Preussen“ påsejlet af den engelske paketskib „Brighton“ i den engelske kanal.

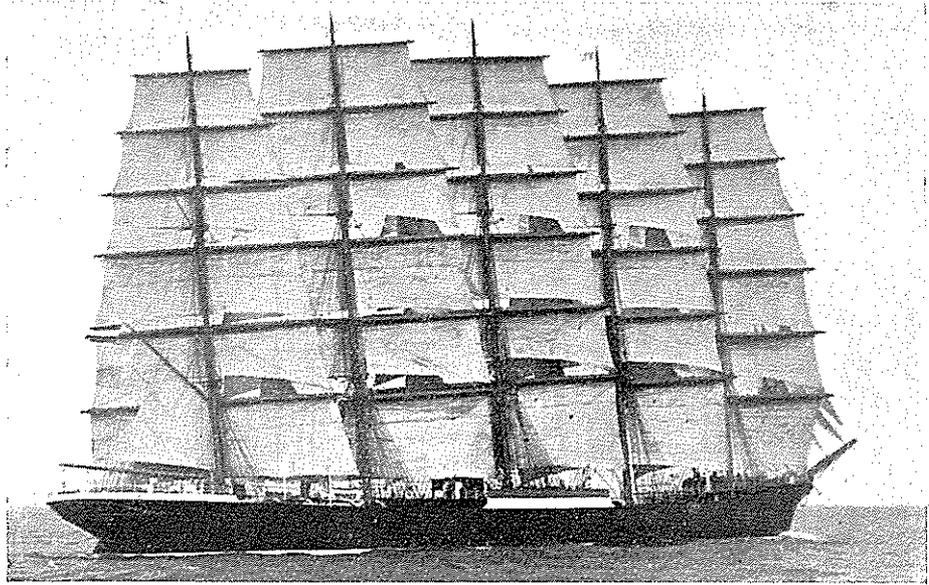
Intet rederi har som dette haft så mange uheld netop på dette sted. „Preussen“ blev bygget af Tecklenburg i Geestemünde 1902 og gjorde ialt 13 rejser, alle, på nær en til Japan i 1908, til Chile efter salpeter.

De første 7 år førtes skibet af kaptajn B. R. Petersen, og det sidste år af kaptajn H. Nissen, begge med dansklydende navne, da de sikkert også var af sønderjydske afstamning.

„Preussen“ var på vej fra Hamburg til vestkysten af Sydamerika med stykgods bestående af cement, pigtråd, tapetpapir, træ, ler- og glasvarer, endvidere medførte det et større antal tyske pianoer.

Lige før midnat den 6. november kolliderede kanalbåden „Brighton“ med „Preussen“. Dampers kaptajn bedømte sejlskibets fart for ringe og løb stik imod alle regler foran om i stedet for agten om. „Brighton“, der var på vej til Dieppe med ca. 100 passagerer, blev ramt på bagbords side lige foran for maskinrummet, hvorimod „Preussen“ fik brækket formasten og fik bovspydet revet af. „Brighton“ blev på ulykkesstedet, til den havde overbevisning om, at sejleren holdt sig flydende, derefter vendte den tilbage til Newhaven. Der blev omgående sendt en slæbebåd ud til assistance, den fandt „Preussen“ drivende tværs af søerne ved Dungeness Road. „Preussen“ forsøgte at ankre her, men den kraftige sydøst storm fik ankerkæderne til at springe, og man stod derefter til søs igen. Hele søndagen blæste det kraftigt med svære regnbyger ind imellem. To slæbebåde forsøgte forgæves at få hold på havaristen og få den slæbt ind gennem den østlige indsejling til Dover; men strøm og vejr førte „Preussen“ stadig nærmere de farlige klipper ved Dover. Om Aftenen i mørket gik „Preussen“ med bredside på klipperne. Det blev en skrækkelig nat for besætningen; folkene var gennemvåde og måtte hele tiden pumpe, medens søerne stod op over skrog og rig. Kaptajn Nissen forsøgte på alle måder at opmuntre sin udmattede besætning og uddelte kød og cognac til pumpemandskabet, alt sammen i håb om at få reddet den stolte sejler.

Efterhånden var der en halv snes kraftige slæbebåde på stedet, men det lykkedes ikke at få slæbetrosker over til vraget. Kaptajn Nissen stoledo dog stadig på, at det skulle lykkes at bjerge skibet, men lokal kendte på slæbebådene var klar over, at „Preussen“ var dødsdømt.

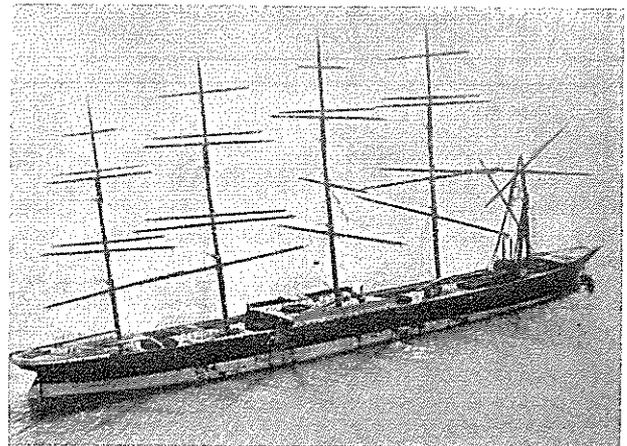


5-masteren „Preussen“ fotograferet i al sin pragt. Dette og det andet billede af skibet hidrører fra fuldmægtig Mallings samling.

Tirsdag morgen opgav man håbet om at redde skibet, og besætningen, der ikke havde fået søvn eller hvile i 3 døgn, blev landsat i Dover. Lige inden man forlod skibet, modtog kaptajn Nissen et telegram fra kejser Wilhelm, og det lød: „Jeg er dybt rørt ved at høre nyhederne om vor stolte 5-m „Preussen“s ulykke, og jeg ønsker at udtrykke min varmeste sympati. Jeg kunne tænke mig, at der direkte blev tilstillet mig en rapport vedrørende ulykkens enkeltheder og særlig om den tapre besætnings skæbne, hvilken volder mig megen bekymring!“

Så snart bjergningen af skibet var opgivet, gik man i gang med bjergningen af den kostbare last. Dette lykkedes tildels, men en ny storm sprang op og knækkede „Preussen“s ryg. I år, 40 år efter, står der endnu rester af dette engang så flotte skib ved Dover.

K. Schwalbe.



„Preussen“ efter strandingen.



C.K. HANSEN

Grundlagt 1856

SKIBSREDER & MÆGLER

Befragtning . Klarering og Løsningsrådgivning
Assurance . Havari- og Linieagentur
Spedition og Grænseekspektion
Internationale Transporter
Skib Bane . Bil . Luft

Repræsentanter i alle Provinsbyer

*

Korresponderende Reder

DANNEBROG

35, AMALIEGADE . KØBENHAVN K.
TELEFON: CENTRAL 72 (13 LINIER) . RIGS 13 (2 LINIER)
TELEGRAM ADRESSE „HANSEN“ . FJERNKRIVER NR. 2350



1/3 Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

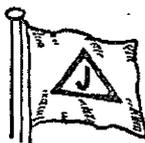
*

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

L. R. SCHMITH & CO.
REDERI OG BEFRAGTNING

★

AMALIEGADE 33
TELF. CENTRAL 4212 & 4248
TELEGRAMADRESSE: STEAMPACIFIC
FJERNKRIVER No. 2384



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

C. CLAUSEN



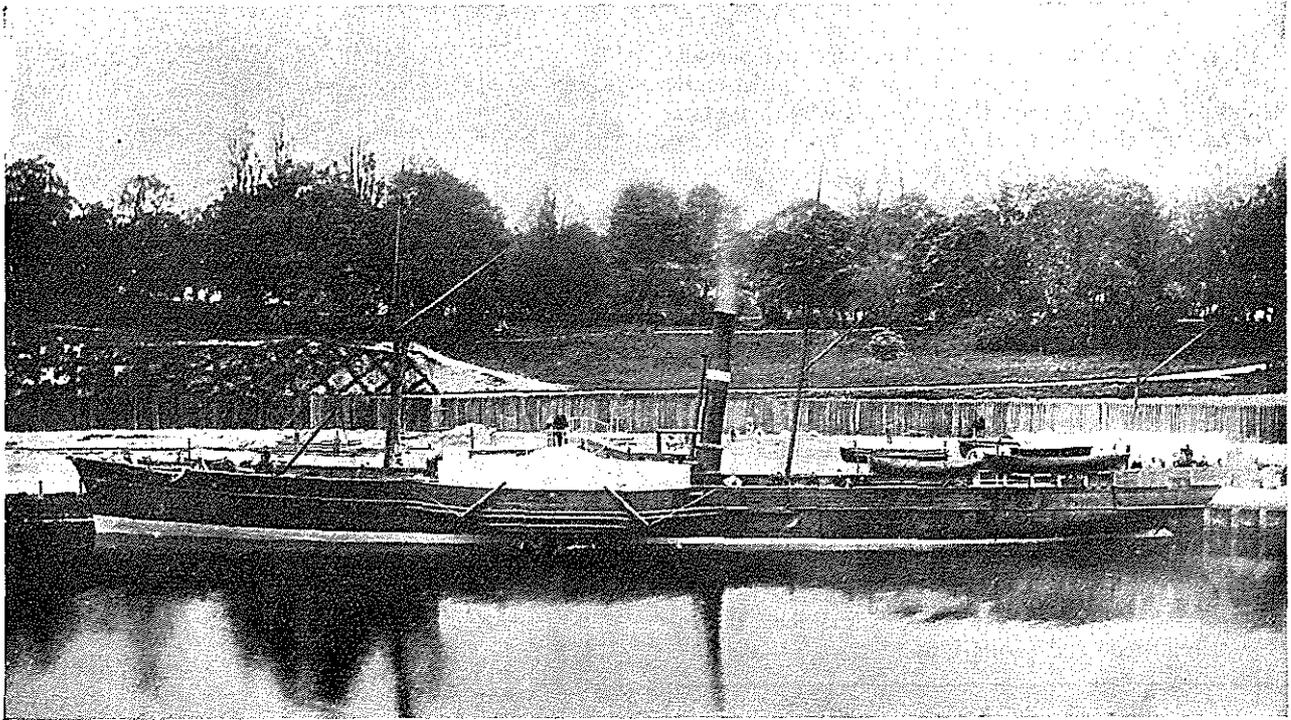
REDERI

DAMPSKIBSSELSKABET

HETLAND

AMALIEGADE 33

TLF. 13.041 - 13.092



„Jylland“ nedrigget som postdampskib. Fotografiet tilhører Postmuseet.

Glimt fra Danmarks søfartshistorie XIV.

En dansk Englands-damper for hundrede år siden

I år for hundrede år siden åbnedes en dansk dampskibs-rute mellem den lille vestjydske by Hjerting og Lowestoft i England. Man havde i flere år forsøgt at få en stude-eksport til England i gang. Udførslen skulle helst ske fra den vest-jydske kyst. Det var imidlertid meget vanskeligt at finde en passende udskibningshavn. Fra 1846 havde man ved hjælp af et engelsk dampskibs-selskab udført en del hornkvæg og får fra Tønning. Da der imidlertid fandt et betydeligt opdræt af kvæg sted i Limfjords-egnene, så man sig om efter en udførselshavn ved Limfjorden.

De dampere, der skulle passere gennem Aggerkanalen, måtte imidlertid ikke have et dybtgående af over 7 fod. Man anskaffede sig derfor i London et skib med et dybtgående af 6 fod. Skibet, der hed „Jylland“, var specielt konstrueret til kvægtransport og sat i ordre af det danske finansministerium. Den direkte Limfjords-eksport fik aldrig nogen større betydning, og efter nogle få rejser til London fik „Jylland“ nyt hjemsted.

Fra 1847 havde man udskibet stude fra Hjerting. For transporten til London sørgede to skruedampere. I 1850 lejede man til formålet en hollandsk damper, der udførte otte rejser. Dampskibs-forbindelsen fra Hjerting var til at begynde med en succes, men det hollandske skibs sidste rejser gav underskud. Englænderne satte samme år en damper i fart på Hjerting, men denne stak for dybt til at kunne nå ind til den lille by.

I 1851 greb finansministeriet ind og indgik en aftale med et engelsk rederi, som skulle sørge for ugent-

lig forbindelse mellem Ballum-Hjerting og Lowestoft. Det engelske rederi havde til at begynde med heldet med sig, men hen på sommeren gik det mindre godt. Nu var „Jylland“ blevet arbejdsløs, og finansministeriet besluttede derfor at bruge dette skib på ruten.

I juli måned 1851 stod „Jylland“ ud fra Hjerting under udfoldelse af stort festivitas. En mængde danske og en del engelske journalister var mødt op for at referere begivenheden. De engelske bladfolk slog indvielsen stort op og havde iøvrigt den store oplevelse at blive inviteret til at besøge Frederik VII i København.

„Jylland“ var et smukt skib. Det var bygget af jern og havde følgende dimensioner: Længde 176'4", bredde 22'8" (ved hjulkasserne) og dybtgående 6'. Maskineriet, der udviklede 120 hk, gav skibet en største fart af 11,5 knob. Skibet havde tre master med square-sejl på fokkemasten og gaffelsejl på de to andre. Det var ligeledes forsynet med spryd, så der også kunne sættes forsejl. Prisen for al denne herlighed var 108.000 rigsdaler.

„Jylland“ sled bravt i det på den nye rute. I løbet af det første år fuldførtes 14 ture fra Hjerting til Lowestoft og udførtes på samme tid 1029 stk. hornkvæg og 134.938 pund flæsk. Hjulskibet deltog også i eksporten af fedekvæg fra Højer til London. På den første rejse, der startede den 5. august 1851, overførte „Jylland“ dog kun 17 kreaturer og 101 får fra Højer til London.

I 1852 byggede man en landingsbro ved Hjerting for at lette ombordtagningen af dyr og gods. Isen var

imidlertid ofte slem ved denne bro, der gang på gang led stor skade. I slutningen af august afgik det sidste skib derfor fra Hjerting. Den lille havnebys betydning var dermed slut, og først da Esbjerg nogle år senere anlagdes, fik den direkte eksport fra Jylland til England atter større betydning.

Hjuldampere „Jylland“ var længe inden den tid taget ud af Englands-farten. Den 2. juli 1853 blev den indsat på ruten Gøteborg—Kiel for postvæsenet, som jo dengang sorterede under finansministeriet, skibets reder. På vejen mellem de to havnebyer skulle „Jylland“ anløbe Assens, Snoghøj og Århus.

På billedet over disse linier ses skibet liggende i havn, rimeligvis Korsør. Som man vil se, havde det mistet en del af sin fordums pragt. Sprydet var afmonteret, ræerne på fokkemasten taget ned og stængerne gjort kortere. Alligevel viste „Jylland“ sig stadig som et fint skib og gjorde god tjeneste for postvæsenet i mange år, indtil det endte sin karriere ved ophugning. Ophugningen har sikkert fundet sted på orlogsværftet, hvor så mange regeringsskibe i det forrige århundrede endte som scrap. —*wig.*



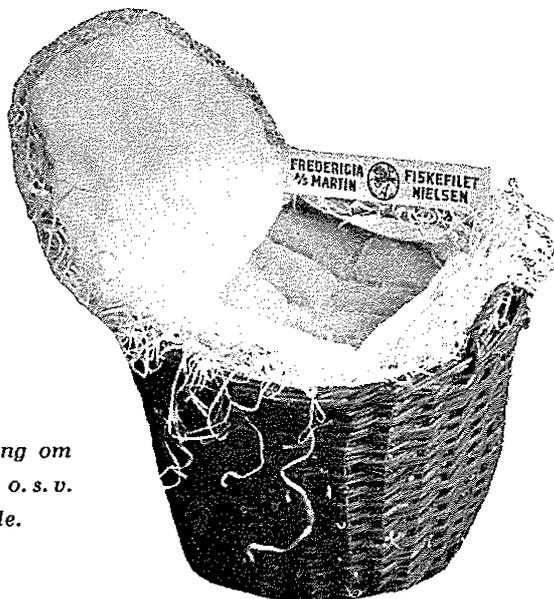
Et ordentligt løft

Fra det hollandske blad „Netherlands Industrial and Commercial“ har vi hentet dette billede af et kystfartøj, der løftes om bord på „Nederland Line“s damper „Rempang“. Det 165 tons stor fartøj, der hedder „Sungei Asahan“, er bestemt for pakETFart i Indonesien. „Sungei Asahan“ er bygget af „De Vooruitgang“ skibsværftet i Alphen a/d Rijn og er det første i en

serie af fem ens fartøjer. Kranen, der udfører dette løft, har en kapacitet af 175 tons og var udstyret med et til formålet konstrueret „åg“. Ombordtagningen skete på mindre end en time.

Friske fisk på hele rejsen

Frosne fileter kan opbevares i indtil 80 dage ved $\div 8 - \div 22^{\circ}$



Udbed Dem enhver oplysning om varens beskaffenhed, priser o. s. v. og vi svarer Dem omgående.

Ferske filetter kan opbevares i indtil 20 dage ved $0 - \div 2^{\circ}$

A/s Martin Nielsens Fiskeeksport, Fredericia
Telegram-Adr.: **Fiskehallen**

Telefoner: Rigs 1 og 11, Jydsk 115

De onde og de gode —

Ved CARL ØSTEN

GEDSER-FÆRGEN „Danmark“, dette flydende luksus-hotel, er på vej tilbage fra Warnemünde. I den smukke spisesalon på øverste dæk er der denne dag, hvor jeg gør turen med, kun nogle få søndags-turister, som har gjort turen med for at få et kig ind bag „jernetæppet“. Hvor trist syner ikke disse få mennesker i den store salon, der før krigen var fyldt til sidste plads, og hvor alskens sprog lod sig høre, indtil den april dag i 1940, efter hvilken tysk blev det dominerende. Overtjener *Erik Florant*, som serverer ved mit bord, og som er kendt af mange turister fra tiden før krigen, har gennem sit mangeårige hverv på ruten oplevet alle disse omskiftelser, af hvilke han som så mange andre under „herrefolk“-epoken nødsagedes til at optræde på skuespiller-facon. Og han klarede sin rolle godt. For han var vel ikke for intet i familie med skuespillerne af samme navn, hvortil for ham kommer et ikke ringe aktiv: hans gamin-ansigt! Men, hvad rolle han end måtte spille, så lå der altid bag denne forklædthedens servilitet en ægte national baggrund.

Hr. Florant er ind imellem sine serveringer yderst underholdende som nogen „garçon de Paris“ og fortæller blandt andet om de engang „store tyske navne“ samt om danske patrioter, han i sin gerning kom i nærheden af, kort sagt: „De onde og de gode“.

„Et af de mange krav,“ fortalte hr. *Florant*, „som disse „høje“ tyske herrer stillede til de danske myndigheder, var til D. S. B.'s Generaldirektorat om at få uhindret adgang til færgernes konge-saloner, hvilket altså også gjaldt den smukke salon på ruten her, hvis overfarts-leder i lighed med andre overfarters fra direktoratets søfarts-afdeling havde fået en liste med navnene på de „storheder“, der ikke måtte formenes adgang. Mellem disse var foruden de skiftende generaler blandt andre *Renthe Fink* og *dr. Best*. Disse to var her om bord meget behagelige mennesker at have med at gøre i forhold til for eksempel *von Hanneken*, der var en meget ubehagelig type. Jeg fik med ham at gøre på en tur fra Warnemünde til Gedser en sommerdag, vistnok i 1943. Det var i hvert fald første gang, at vi her på „Danmark“ så manden. Af restauratøren var jeg blevet sendt op til konge-salonen for at spørge, hvad generalen ønskede at spise. Jeg fandt ham på båd-dækket udenfor salonen gående frem og tilbage i næsten stram militær-march, alt medens han med sin hånd lod en lille stok svippe på støvle-skaftet, så det smældede. „*Guten Tag, Herr General*,“ sagde jeg blot. Vi havde jo ordre til at være høflige, selvom vi oftest havde mest lyst til at være lige det modsatte. Han fortsatte sin gang uden at besvare min hilsen, men drejede sig så pludselig om med appel og hvædede mig ind i ansigtet: „*Speisekarte*“. Jeg blev gal i hovedet ved denne uforskammede optræden, hvorfor jeg svarede, at det havde vi desværre ikke, skønt han ellers ifølge det godt kunne have fået kotelet eller bœf. „*Men De kan få en gang lobescoves*,“ sagde jeg så. Det var nemlig dagens ret, som soldaterne fik. „*Og så kan De*

få et stykke æblekage med flodeskum,“ tilføjede jeg. „*Zwei Persöne*,“ tordnede han, hvorefter jeg serverede disse retter for ham og hans adjutant.

Så var der også „*den højere Pancke*“, som han kaldtes. Her om bord i restauranten viste han den behagelige side af sit væsen, og han var her ikke mere stor på det, end at han satte sig ved et bord, hvor der var en ledig plads, selv mellem sine soldater. — Med det kolossale rykind på hver overfart, der næsten altid gav fuldt hus, havde vi ordnet det således, at et bord skulle være fuldt besat — altså med ti personer — før vi begyndte at servere. Denne ordning får mig til at mindes en lille episode, som ikke har noget med „storhederne“ at gøre. Engang havde jeg måttet sende et fad med bœf'er tilbage til kabyssen, fordi det ikke indeholdt de ti, som der skulle være ialt. Så råbte kokken, en tysker, der havde sejlet med den danske færge gennem flere år før besættelsen, op til mig: „*Florant, det kan ikke nytte noget, at De skriger på de 10 bœfer, når den hest*“ — han talte jo gebrokkent dansk — „*s mig ind i den kabys*.“ Jeg må hertil bemærke, at kabyssen lå helt nede på vogndækket, og at vi den dag havde en større transport af militær-heste med, hvoraf nogle vendte bagen ud imod borde og altså ind mod kabyssen. Nå, da både heste og gæster var tyske, tog vi ikke denne hændelse så alvorligt. Uheldet vil ikke kunne gentage sig i dag!

9. april-generalen, *von Kaupisch*, der nu er død, mindes jeg ikke at have set her på overfarten. Derimod hans efterfølger, general *von Lütke*, der jo allerede trådte til i sommeren 1940. Engang han var med over, det må have været efter 26. september, *kong Christians* fødselsdag, fortalte han mig med stolthed i stemmen, at det var på hans initiativ, at de tyske soldater i København var blevet holdt inde på kaserne for ikke at kaste skår i danskernes glæde på denne store, danske festdag. Han boede jo på „*Hotel d'Angleterre*“ — en skæbnens ironi, ikke sandt, at tyskerne måtte bo på „*Engelsk Hotel*“ — og da han så på kongens fødselsdag om aftenen hørte støj og glad råben ude på „*Kongens Nytorv*“, lindede han på sit vindues gardiner for at se, hvad der var i vejen. Han må have været kongelig eller kejserlig sindet, for — fortalte han videre — „*jeg blev virkelig glædelig overrasket ved at se danskerne hylde deres konge og dronning så spontant og kraftigt*.“ Endnu husker jeg hans udtalelser ordret: „*Und dieser Tag soll die dänische Bevölkerung allein mit ihren Majestäten feiern*.“ Denne udtalelse, som virkelig kom fra hjertet, kunne tyde på, at han ikke hørte til de værste af slagsen. — Han, som iøvrigt var meget høj, kom forresten ufrivilligt og som den eneste tysker til at berede os den morsomste oplevelse, vi havde gennem alle disse trange år.

Engang i november 1940 var han med over fra Warnemünde, og i hans selskab var filmskuespillerinden *Jenny Jugo*, der som æresgæst skulle overvære premieren i „*Palladium*“ i København på filmen „*Nan-*

nette“, hvori hun havde hovedrollen. De sad sammen med deres selskab ved et hjørnebord for at spise diner, og det var mig, der havde „æren“ af at servere for dem. Det kan siges, at de fik meget godt at spise og drikke i det „slaraffenland“, som den danske færgets restaurant var i forhold til de tyske. von Lütke, som var i uniform med alle sine ordener på, sad for enden af bordet, medens Jenny Jugo havde plads ved hans venstre side siddende i sofaen. Jeg må indskyde den bemærkning, at det den dag blæste en forrygende storm, og så sker det, at da færgen får en kraftig sø lige ind på siden og derved tager en overhaling, vipper stolen med generalen bag over, så at dette lange menneske triller henad gulvet, forbi det i restaurantens midte stående lange bord og helt over i den modsatte side, hvilket fik Jenny Jugo til at give et ordentligt vræl fra sig. Det var vel nok saltomortaler i rækkefølge! Og så i højtidelig uniform med ordener på! Af tililende gæster blev generalen hurtigt hjulpet på benene, medens jeg måtte smutte i skjul for at få luft for min latter.

Bovensiepen og Hoffmann har jeg også serveret for, om jeg skal nævne nogle af den tids „herrefolk“. Den sidste har været med færgen adskillige gange, og næsten hver gang viste han mig billeder af sin hustru og sine børn, som, lod det altså til, han omfattede med stor kærlighed.

Jeg fik også set, hvordan danskere, der havde taget civilt arbejde i Tyskland, pludselig var „kommet på den grønne gren“. De tjente jo godt, men måtte ikke overføre mere end en vis del af deres fortjeneste til Danmark. En dag så jeg til min store overraskelse, at en stor, kraftig mand i islandsk trøje og med store træsko på fødderne samt en spade under armen kom vadede ind i 1. kl. spisesalon, hvor jeg serverede. Jeg gik straks hen imod ham for høfligt at gøre ham opmærksom på, at her var kun servering for rejsende med 1. kl. rejse-hjemmel. „*Det er jeg da godt klar over,*“ sagde han. „*Vil De se min billet?*“ Og så viste han mig den, der ikke alene var rigtig nok, men også forsynet med den streg, der gav adgang til international 1. klasse, hvilket betød 1. kl. kupé med kun fire rejsende mod de ordinære seks. Så tog han plads ved et bord medførende sin spade. Men det er minsandten også den eneste gang, at jeg i en luksuriøs præget restaurant har serveret for en gæst i en sådan mundering og med spade på!

En af de mest bevægede og urolige dage her om bord blev den, på hvilken „*Frikorps Danmark*“ vendte hjem på ferie første gang efter dets afrejse til Tyskland. Det var på en tirsdag, husker jeg, og der var ialt ca. 1100 mand med over. Hele restaurations-personalet var aftenen i forvejen beordret „i ilden“ af restauratør *Frederiksen* med den besked, at man ikke kunne bespise denne store flok, men at man kun kunne servere kaffe

med sandkage og øl og snaps. I gangen lige udenfor spisesalonen havde *K. B. Martinsen* taget plads i en af de omkring kaminen stående, magelige stole, og da jeg så passerer forbi ham, siger han: „*Nå, det er måske overtjeneren? Jeg hører, at vi ikke kan få noget at spise?*“ „*Det er rigtignok,*“ svarede jeg, „*for vi fik først i aftes at vide, at korpset skulle komme. Desuden har de to bager-forretninger i Gedser lukket i dag, hvilket er grunden til, at vi hverken kan få kager, wienerbrød eller franskbrød,*“ hvorpå han i en meget hoven tone svarede mig: „*Nå, med lidt god vilje kunne De nok have skaffet noget fra Nykøbing F. Og jeg er nok klar over, hvorfor vi ikke kan få noget som helst at spise! Det er, fordi det er „Frikorps Danmark“. Men ved De, hvad det eneste er, I trænger til herhjemme?*“ I det samme rejste han sig op, stak sit ansigt næsten ind i mit og hvædede af raseri, medens han klaskede sin knyttede hånd ind i den anden: „*Det eneste, I trænger til, er tærsk og atter tærsk, og I skal også nok få dem!*“ Derpå snurrede han rundt på hælene og gik. Det kom jo heldigvis ikke til at gå efter hans recept, i hvert fald ikke mange år. Lidt efter vendte han tilbage til sin plads i stolen. Nu indtraf der et komisk moment, som jeg den dag i dag kan smile ad. En af hans undergivne, en naivt udseende og klodset type til ung mand, der havde en lille kasse under armen, var trådt hen foran ham, havde klasket hæle sammen og spurgt: „*Må jeg pudse hr. obersturmførerens støvler?*“ „*Det kan De godt,*“ svarede Martinsen ham i en hoven og nådigt nedladende tone. Og så haler den menige nogle pudse-grejer frem af kassen og giver sig til at pudse sin hr. befehlhabers støvler. — Et kvarters tid før ankomsten til Gedser blev korpset beordret til at stille op i geled på vogndækket, hvorefter Martinsen skred fronten af beordrende skarpt i geværerne. Det var vel nok en forestilling, som på den tid forresten kunne virke nedstemmende nok!

Så kommer den mere lyse tid, hvor danske modstandsfolk træder kraftigt frem, men også den sørgelige 19. september 1944 og andre sørgelige dage, hvis følger vi med sorg og medfølelse blev vidne til her om bord mange gange, eftersom tyskerne ofte førte deres fanger denne vej. Vi gjorde iøvrigt alt, hvad der stod i vor magt, for at glæde og trøste dem. Men det var jo ikke altid, at tyskerne tillod os at sætte os i forbindelse med deres fanger. Yderst pinligt virkede det på os, da tog med dansk politi og jøder førtes over. De var stuvet ind i de gamle „*skovvogne*“ af dem med platform på enderne, hvor der i hver stod en „SS“er bevæbnet med maskin-pistol. Dørene til vognene var aflåsedede. Gennem kupé-vinduerne kunne vi se, at kvinder og børn gjorde tegn til os om, at de var tørstige. Vi ilede straks efter kander med vand samt glas, men forgæves, for „SS“erne forbød os overhovedet enhver forbindelse med fangerne.

	Grundlagt 1875	<h1>Th. Møller</h1>	Grundlagt 1875
	Proviant, Dæk- og Maskin-Stores		Nyhavn 45-47, København
Hovedoplæg for Danmark	Telefon 387, 10,387	Telegram-Adresse: »Ultra«	

Det var dog ikke alle tyskere, som var lige hårde og grusomme, specielt ikke Wehrmacht's folk, som flere gange endog kunne udvise en meget human behandling af fanger, de havde i deres varetægt. Følgende træk vil illustrere det. Nogle canadiske flyvere, hvis maskine var blevet nedskudt, blev en dag ført om bord i færgen i Gedser under bevogtning af en oberfeldwebel og et par menige. Den ene af canadierne havde ovenikøbet bandage om sit ene ben. Ved denne transport som ved flere andre fik hr. *Gudmann*, der nu havde efterfulgt hr. Frederiksen som restauratør, udvirket, at vi fik tilladelse til at give fangerne et par kopper kaffe med brød til samt en pakke cigaretter til hver, alt sammen og altid en gave fra restauratøren. I dette nævnte tilfælde blev det mig, der fik glæden af at være overbringeren. Og da jeg arriverede med de nævnte sager, fandt jeg oberfeldwebelen siddende i færd med at skære skiver af et brød, som han efter at have smurt med smør og belagt med en skive spegepølse delte rundt til flyverne. Jeg tillod mig at bemærke overfor ham, at det var et pænt træk, hvorpå han svarede mig, at det var kun rimeligt, og da nu krigen vel snart var til ende, varede det vel ikke længe, før disse krigsfanger genså deres fædreland.

Selv „SS“erne kunne en enkelt gang være mennesker. Det var i dette tilfælde, hvorom jeg nu skal fortælle, de par stykker, der vogtede på *Svend Asmussen*, som om morgenen den dag, han ankom hertil ved middagstid, lige var blevet hentet ud af fængslet i København. For jeg fik minsandten lov af „SS“erne at snakke med Asmussen under fire øjne i spisesalonen, hvilken lejlighed jeg benyttede til at skænke en cognac for ham. „*Tak for skænken og cigaretterne. Ring lige til min kone i København og sig, at jeg er på vej til Tyskland, men regner med at komme tilbage inden længe,*“ sagde han, da vor samtale-frist var udløbet. Det gjorde jeg selvfølgelig.

Men den mest uforglemmelige dag blandt dem alle er den, hvor *Monica Wichfeld* sammen med to andre kvinder blev ført om bord i Gedser under bevogtning af ikke mindre end et dusin gestapo'er. Det var den 2. juni 1944. De var fra København ankommet i en „prærievogn“, som for deres videre befordring fulgte med færgen over. *Monica Wichfeld* var jo en for tyskerne så vigtig person, at de ikke ville risikere noget ved at benytte toget. På færgen blev damerne ført ned i 3. kl. damesalon, der ligger neden under

dæk. Herfra var der jo ingen, der kunne springe over bord. Alligevel havde gestapoerne for en sikkerheds skyld posteret 2 skildvagter ved døren. Mærkeligt nok fik hr. *Gudmann*, da det drejede sig om en så celebrer gæst som fru *Wichfeld* og iøvrigt noget så farligt som tre kvindelige personer, skildvagternes tilladelse til at servere kaffe med kager for damerne samt give dem nogle pakker cigaretter.

Efter at have drukket kaffen sagde *Monica Wichfeld* i en frisk og frejdig tone, der lå langt fra den foreliggende situations alvor, til sine medfanger: „*Nå, piger, skal vi så se at få pakket madpakken op*“, hvorpå de gav sig til at spise de humblinger, den indeholdt. I *Warnemünde* førtes disse tre stakkels kvinder i land under samme skrappe bevogtning som i Gedser.

Vi ved jo alle, at *Monica* blev dernede. Da „Danmark“ den dag kort efter returnerede til Gedser, opholdt hun og sine to medsøstre sig endnu i færgelejet, hvor hun stående foran den kontorbygning, der ligger imellem færgelejerne, vinkede til os som alle vi om bord med kaptajn *Nissen* i spidsen til hende, lige så længe vi kunne øjne hinanden. Jeg kan sige, at der ikke var mange tørre øjne blandt os, der tog del i denne demonstration mod fjenden. Hendes smukke skikkelse, som hun stod der, og hendes hænder, der bevægede sig i en farvel-hilsen til det sidste danske, hun så, er der ingen af os, der nogensinde glemmer.“

Ved disse sidste ord er det ligesom om, der er kommet noget vådt i hr. *Florant* øjne, hvis blik nu stirrer henover bordet, ud gennem salonens rude fortabende sig i den langt borte liggende horisont, den, som gemmer på mindernes digre kompleks. Dog kun et øjeblik. Så er han igen overtjeneren, der lader *gamin'en* spille i sit ansigtsudtryk.

— „Ja, det var altså de onde og de gode, som jeg kendte dem i de „fem forbandede år“. Om ti minutter er vi i Gedser. Skulle der ikke være en „*John Dewar*“ til?“

— Dette såvel som andre sjældne produkter fra „*Bacchus*“ rige er i dag foruden sejlturen, når vejret er smukt, lyspunkterne på Gedser—*Warnemünde*-ruten, der engang håber at opleve „de gode, gamle dage“ igen!
Carl Østen.



Deres
bankforretninger

ordnes hurtigt og sikkert af vort hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

34 afdelinger i København og omegn
52 filialer og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Oluf Svendsen's Eftf.

REDERI OG BEFRAGTNING

★

TOLDBODGADE 18 TELF. 2441-14541

Skibs-fodbold verden over

Den skandinaviske verdensserie

Der er gennem Handelsflådens Velfærdsråd blevet udsendt indbydelse til alle danske, norske og svenske skibe til deltagelse i en verdensomspændende fodboldserie for 1951. Enhver fodboldkamp, som arrangeres i en hvilken som helst havn i verden mellem skibshold,

der er tilmeldt serien, kan blive medregnet, dersom holdene før kampen træffer aftale herom. Pr. 12. marts var der tilmeldt 74 norske, 37 svenske og 29 danske skibe — ialt 140 — til turneringen.

Serien er begyndt 1. januar 1951, og flere kampe er allerede spillet. Der slutes 1. december 1951, og rapport om sidste kampresultat må være afsendt inden 5. september.

„Rødtrøjerne“ har egen flåde



De kender sikkert „The Royal Canadian Mounted Police“, hvis kendteste repræsentant herhjemme er tegneserie-figuren „Sergent King“. De fleste af os har vel nok troet, at „rødtrøjerne“, som korpsets medlemmer populært kaldes, kun bevæger sig til hest eller på ski og måske en sjælden gang pr. kano. Imidlertid har R. C. M. P. en hel lille flåde af armerede skibe.

Korpsets maritime afdeling blev oprettet i 1931. Denne afdeling fik til opgave at bekæmpe smuglere og havde ved krigens udbrud 33 fartøjer og et personel

på 209 mand. Straks ved fjendtlighedernes begyndelse indlemmedes marinekorpset i den kanadiske orlogsmarine, hvor dets fartøjer fungerede som patrulje-skibe og deltog i kontrollen af handelsskibe. Korpsets maritime afdeling led et tab på 41 procent under krigsårene.

Efter krigen er „rødtrøjerne“s flåde udvidet. Otte minestrygnings-fartøjer blev ombygget til eskortetjeneste, og fire motorfartøjer og tretten små patruljebåde indlemmedes. Marineafdelingen har nu atter genoptaget sø-polititjenesten ved Kanadas Atlanterhavs- og Stillehavs-kyster. På ovenstående billede ses en af de tretten patruljebåde ud for havnen i Halifax.

x-math.

Sparekassen for København og Omegn

Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,
legatmidler o. l.
Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.
Indtægtsforvaltning.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

DAMP SKIBSSELSKABET

VIKING A/S

Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG

Worsåesvej 24, København V.

TH. C. 2641

Telegr.-adr. Metalborg

Mine oplevelser

PÅ DE SYV HAVE

Kaptajn Drasbek fortæller. VII

Ved OTTO LUDWIG

MEG floddamperen „Heron“ blev passagererne sejlet videre til guvernørbyen Boma, hvor vi indkvarteredes på et hotel. Den næste dag skulle vi seks navigatører fremstilles for guvernøren. I den anledning iførte vi os vore fineste uniformer. Når skildvagterne så os i den mundering, præsenterede de gevær. Når vi var i almindelig uniform, skuldrede soldaterne blot gevær.

Guvernøren modtog os venligt og bød os velkommen til Congo. Wahis, som han hed, gav Christensen, Wejle, Welcke, Halvorsen og jeg ordre til at rejse til det øvre Congo, hvor vi skulle gøre tjeneste i Congo-marinen. Jensen skulle forblive i Boma for at forrette lodstjeneste dør.

Congo-marinen bestod på min tid af 26 dampere, hvoraf de fleste var hjuldampere. Blandt skibene var Stanleys gamle båd „An Avant“ og 6 „Deliverance“-både. Foruden de 26 skibe var der tre store bugserbåde og tre store lægtre. Alle disse fartøjer var sendt til øvre Congo i adskilte og nummererede dele, der var blevet samlet på stedet.

Dagen efter fortsatte vi med „Heron“ til Matadi. Turen gik gennem „Helvedeskedlen“, et sted på floden, hvor vandet er meget dybt. Den store dybde i forbindelse med den stærke strøm sætter vandet i en omdrejende bevægelse, hvorved dannes en malstrøm, i hvilken skibene meget let mister styret. Den danske lods, Boye fra Marstal, var den første, der forcerede dette sted, idet han i 1889 førte et stort skib op. Siden den tid har selv de store oceandampere sejlet helt op til Matadi, der ligger 60 sømil fra Banana. Fra Matadi til Leopoldville er al sejlads umulig. På en strækning af ca. 140 sømil er floden fyldt med katarakter, og man må derfor fra Matadi overgå til benyttelsen af jernbane.

I Matadi forsynede vi os med proviant og vand for to dage. Om morgenen startede toget. En større togstamme end maskinen og tre vogne er ikke heldig på denne strækning. Ruten består af utallige sving og kurver op og ned ad de høje krystal-bjerge. Nogle steder langs klipperne er lige sprængt så megen plads, at toget kan passere. Hvis man stikker hovedet uden for, risikerer man at få det revet af. I sådanne tilfælde kan man på den modsatte side se helt ned i den dybe afgrund. Vi havde hver en stor kurvestol at sidde i og havde det meget hyggeligt. Kl. 16 var vi i Tumba og dermed halvvejen til Leo. Togene kørte ikke den nat i Congo, og vi måtte overnatte i Tumba.

Vi nød et godt måltid og fik af negre bragt vore kufferter op i den hytte, vi blev indlogeret i. Hytten havde stråtag, stråvægge og stampet lergulv. Af de tre kufferter var den ene badekar. Den benyttede vi som bord. Vi havde endvidere en feltseng med. Den var for-

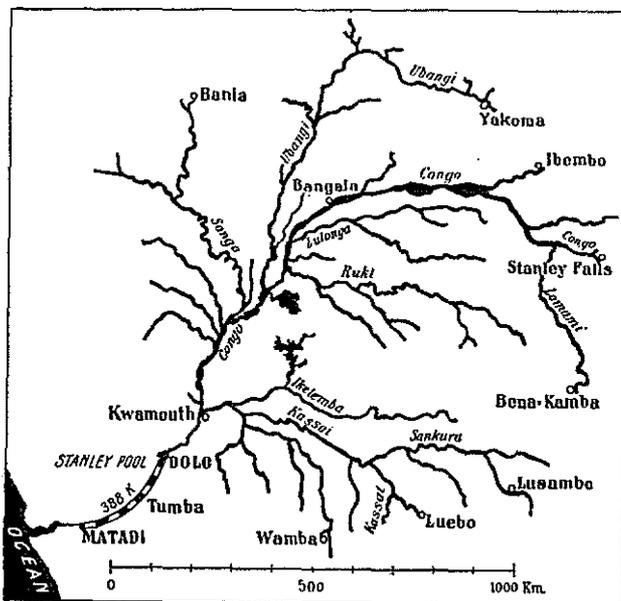
synet med moskitonet af hensyn til myggene. Senge- og bordben måtte her i Congo altid stå i dåser, der var fyldt med vand, så myrerne ikke kunne genere os.

Næste dag ved 16-tiden var vi i Leo, det øvre Congos hovedstad. Byen ligger smukt op ad en høj skræning til flodsiden med en vid udsigt til Livingstonefaldet og over til den franske bred med byen Brazzaville. I Leo var en 1. og 2. messe, hvor de hvide indtog deres måltider og sad til bords efter rang. Der holdtes meget strengt på rangforordningen, men efter oprøret i Schinkakassa ved Boma den 16. april år 1900 blev alle hvide samlet i een messe. Denne messe ligger meget smukt ved hovedalleen lige over for et monument, der er rejst til minde om Leopold II af den danske kaptajn von Ingens Bergh.

Congostatens stiftelsesdag den 23. februar er en tilbagevendende årsfest, der i Leo holdes på hovedalleen. Negrene optrådte på den tid med sange og danse til accompagnement af deres egne primitive instrumenter. Midt i alleen var hejst høje master, der indsmurtes i palmeolie for at gøre dem glatte. I toppen af hver pæl var på en ring fastgjort forskellige gaver, som negrene efter en besværlig klatretur måtte tage en af hver.

I messen var der i dagens anledning mange forfriskninger til de hvide. Sammen med de stedlige officerer indtog også flodskibenes officerer deres aftenmåltider her.

Vi præsenteredes nu for havnekommandanten og fik overladt hver en boy „på statens regning“. Midt på



Kort over Congo-distriktet. Kaptajn Drasbek har befaret en meget stor del af det belgiske Congo-flodnet.

havnepladsen lå havnekommandantens kontor. Ved siden af dette lå nogle ophalingsbeddinger, hvor skibene kunne få bundrensning og reparationer. Endvidere lå der her en mængde værksteder. Den åbne havneplads var lang og bred, så man let kunne sortere skibenes laster. Hver stations godsmængder skulle stuves for sig, så de var lette at få fat i, efterhånden som man anløb de forskellige pladser langs floden.

Stykgodset var vel emballeret. Dette var nødvendigt, da det efter losningen skulle transporteres på karavaneruterne af negrene i månedsvis på ryggen. Hver koli var af samme grund afvejet til 35 kilo, så to negre kunne bære den mellem sig ved hjælp af en stok på deres hoveder, når dette på grund af terrænet var muligt.

Navigatorens første arbejde var at tegne kort over floderne og i det hele taget at sætte sig ind i, hvad flodfart egentlig er. Vi nyankomne — en nordmand, to englændere, en tysker og tre danskere — blev sendt om bord i „Ville de Bruges“, hvor vi fik messen overladt til dette arbejde.

„Ville de Bruges“ lå her under losning for Kasaj, og jeg fik min første rejse med som styrmand eller „second“, som det kaldtes. Negrene kaldte dog altid styrmanden for „Isalongo“ på deres Bangala-sprog. „Isalongo“ betyder „ankerkiggeren“. Jeg gjorde to rejser som „ankerkigger“ under den norske kaptajn Feyling. Også under den engelske kaptajn Jones gjorde jeg med dette skib to rejser til Kasaj og Sankuru. Derpå overtog jeg som fører den lille skruedamper „Aja“, som jeg skulle sejle op og aflevere i Kwamouth, hvor den skulle tjene som stationsbåd.

Maskinmesteren om bord på „Aja“ var italiener og var lige kommet fra Europa, så vi havde svært ved at forstå hinanden. Men det gik. Han sørgede for dampen, og jeg holdt roret i vandet. Iøvrigt følte alle vi hvide os som tilhørende een nation herude i Congo.

Det gik fint fremad med „Aja“. De otte negre, jeg havde som besætning, fyrede under kedlen af hjertens lyst og var stolte, når de kunne få sikkerhedsventilen til at blæse. Den fjerde dag ankom vi til Kwamouth, og jeg afleverede „Aja“.

Jeg havde ordre til at vente på dampskibet „Hainaut“, som var for opgående fra Leo og ført af den belgiske kaptajn Demab. „Hainaut“ var en stor båd med 4 sorte om bord samt en hvid kaptajn, styrmand, 1. og 2. mester og en forretningsfører, der havde med provianten at gøre. Skibet var udelukkende i fart mellem Leo og Bumba med anløb af alle de mellemliggende stationer. I kamrene havde vi plads til 24 hvide passagerer. Af sorte passagerer kunne vi have flere hundrede på een gang, idet de sov inde på stranden om natten. Vi havde altid fuld last af kaffe, cacao, elfenben og cautchuk. Når vi anløb Lukolela, havde vi desuden ofte lejlighed til at tage træstammer med på dækket til værkstederne i Leo.

Efter mine tidligere rejser på bifloderne Kasaj og Lankuru var det store forhold at komme ud på selve Congo-floden. Den har en vældig bredde, der varierer fra 1500 meter til omtrent 35 km. Fra Leo til Stanleyville er der en afstand af 1550 km. Men med „Hainaut“ kom vi altså ikke længere end til Bumba, der ligger 1180 km fra Leo. Resten af lasten samt passagererne og posten befordredes videre med en båd af

Kasaj-typen til Stanleyville, og man fik gods herfra tilbage til Bumba.

Flodsejlad på selve Congo er som på Kasaj besværliggjort ved de store sandbanker, som stadig bevæger sig ned efter med strømmen. Eet sted er der dybt den ene dag, den næste er der måske ganske lavt, fordi sandbanken har flyttet sig og spærrer. Den stadige skiften af sandbankerne gør, at man kun trækker disse op i kortene med fine blyantsstreger, så de let lader sig fjerne. Man gør det iøvrigt kun på oprejserne. Når man er på vej ned, er der ikke tid til stort andet end at passe navigeringen.

Stationerne langs floden er store og flotte og gav på det tidspunkt et mere civiliseret indtryk end dem langs Kasaj. I nærheden af det føromtalte Lukolela var nordmanden Halvorsen, som jeg rejste ud sammen med, beskæftiget med at bryde en passage gennem urskoven sammen med 60 negre. Rydningen foregik i en bredde af 100 meter, hvorefter man satte jernbanespor op som telegrafpæle. Tidligere havde man benyttet træerne, men under de voldsomme tornadoer brast telegrafrådene under træernes svajen. I bogen „Scandinaver i Congo“ hersker der nogen tvivl om, hvor Halvorsen var stationeret. Som før nævnt ankom vi sammen til Leopoldville, hvor han efter nogen tids forløb fik skibet „Deliverance I“ at føre. Han var imidlertid uheldig og havarerede skibet, så det sank, hvorefter han blev sat i arbejde i urskoven. Det sidste, jeg hørte om ham, var, at han en dag skød på en stor elefant, der imidlertid kun såredes. Halvorsen måtte søgetilflugt i et træ, og først efter lang tids forløb opgav det store dyr at holde vagt under træet, så han kunne komme ned.

Søndag den 22. april 1900 ankom vi med „Hainaut“ til Leo fra Bumba. Der så uhyggeligt mennesketomt ud på stranden, hvor der altid plejede at være mange mennesker for at tage imod skibene. Denne gang så vi kun havnekommandanten og hans boy. Med et rødt-hvidt flag stillede boy'en sig op på det sted, hvor skibet skulle lægge til. Da landgangen var lagt ind, kom kommandanten om bord og forklarede, hvorfor der var så mennesketomt. Der var oprør i Schikakassa, forklarede han. Fortet ved Boma var taget tilbage, men oprørerne var på vej mod Leo. Meddelelsen om oprøret var ikke blevet taget særlig højtideligt i Leopoldville, men der gjordes alligevel forberedelser til at give oprørerne en varm modtagelse.

De hvide fik besked om at holde sig hjemme, og vi på „Hainaut“ måtte blive om bord. Unødvendige visitter tillodes ikke. Vi fik alle udleveret skydevåben og fik ordre til at møde til exercits hver dag med påfølgende skydeøvelse. Messerne blev slået sammen til een, og når vi forlod denne om aftenen, blev der givet os et pasord, der på forlangende skulle nævnes til skildvagterne. Denne tilstand varede ca. en uge. Så blev det bekendtgjort, at oprørerne var blevet indfanget i nærheden af Tumba — forsultne og elendige. Senere blev de sendt til Boma for at få deres straf.

Efter en tid om bord på „Hainaut“ blev jeg udset til at føre „Deliverance III“. Mens jeg ventede på skib, fungerede jeg en fjorten dages tid som bygningsdirektør. Jeg skulle som sådan føre tilsyn med bygningen af snese af negerhytter. Til dette arbejde havde jeg 80 sorte under mig samt nogle sorte formænd.

Endelig ankom „Deliverance III“. Jeg gik om bord og afløste den svenske kaptajn Oxenstjerna. Efter løsningen indtog vi en ladning stykgods bestående af bomuldsvarer, ruller af messingtråd, salt, konserves, smør, mel, kiks og anden udrustning til forskellige stationer. Alt var pakket i kasser à de sædvanlige 35 kg.

En del af den brogede last trænger til en nærmere forklaring: Når vi forlod Leo, havde vi ikke brug for penge. Til al handel, der altså var ren tuskhandel, brugtes tøj, glasperler, europæisk salt, snegle og fremfor alt messingtråd. Tråden var skåret i varierende længder alt efter de floder, vi sejlede på. På Congo var længden 28 cm og på Kasaj 18 cm. Messingtråden kaldtes „mitako“. Mandskabet fik tre sådanne mitakos om dagen. Disse udleveredes sammen med rationer af mel, som negrene bagte nogle særlige brød, „chiquanga“, af. Rationen af salt var et æggebæger fuld daglig til hver mand. Når en sådan ration blev uddelt, slikkede negrene sig om munden af forventning. Salt er for dem en lækkerbidsken og spises med samme velbehag, hvormed vore børn spiser bolcher.

Med vor last skulle vi sejle til Bandundu på Kwango-floden. Derefter skulle vi til Fayala på Wamba-floden, hvor der skulle losses og tages en last af gummi ind for Leo. Også på tilbagevejen skulle Bandundu anløbes for komplettering af lasten.

En flodbåd som „Deliverance“ er bygget med flad bund for bæreevnen og dybtgåendets skyld, to faktorer, der stadig må tages i betragtning. Dette gælder særlig i tørtiden, hvor vandstanden er lavere. Der må regnes med centimeter nu og da. Derfor havde vi forude siddende en „pandur“ i hver side, d. v. s. en neger, som med en lang bambusstang afmærket efter bådens dybtgående skulle lodde dybden. På Congo-floden var skibenes dybtgående 2,20 meter. Når „panduren“ med sin stage mærker bund, synges der ud. Hvis der er sandbund, råbes der „jello moké“, hvilket betyder „lidt sand“. Bliver der mindre vand, råbes der „jello mingi“, som betyder „meget sand“. Hvis der mærkes stenbund, råbes der „matadi moké“ („lidt sten“). Er der kun ringe dybde over en stenbund, bliver „panduren“ ivrig. Han er klar over faren og råber med eftertryk „matadi mingi“ („meget sten“).

Der var nok at se på, når man færdedes på floderne. Inde i land sprang aberne fra træ til træ og holdt et frygteligt spektakel sammen med papegojerne. På de små øer og ude i vandet vrimlede det med flodheste og krokodiller. Men man måtte ikke blive alt for betaget af sceneriet. Hele tiden skulle man være på vagt. Hvis man tog grunden, kunne skibet meget let vælte, og det kan være svært at redde sig i den rivende strøm og samtidig undgå krokodillerne. Som før nævnt er næsten alle skibene hjuldampere. Der er ingen planter i floden til at gøre sejladsen ubehagelig, men der er store mængder af drivtømmer. En skruedamper kan let få slået skruen i stykker på sådan noget. Med hjuldampere er det ikke så slemt. Bliver skovlhjulene beskadiget, kan man udbedre skaden inde ved land.

Vi nåede i god behold tilbage til Leo og fik her ordre til at gå på ekspedition på Lua-floden. Det var i oktober 1900. Det skulle være vor opgave at hidføre Ubanghi-distriktets oprørske befolkning underkastelse og samtidig som den første damper fortsætte op til enden af floden. Sejlorden lød på seks uger. Efter an-

komsten til Ubanghi-floden skulle vi anløbe „Imesse“ og der tage commandant Malfeyt og hans 88 soldater om bord. Det var en mærkelig hær at se på. Soldaterne, der var indfødte og vældig glade for deres uniformer, gik altid barbenede.

Efter at have fået soldaterne om bord gik vi til N. Dango og Bati, der begge ligger ved munden af Lua-floden. I Bati var det meningen at tage nogle fanger med til Libenghi, fordi negrene her havde et udestående med staten.

Det pjaskregnede, da vi rundede pynten ind til Bati. De indfødte ynder ikke regn og holder sig derfor i læ. Deres buer (nogle af dem var bevæbnede med sådanne) har heller ikke den samme spændstighed i regn, som når de er tørre. Så lydløst som muligt nærmede vi os bredden. Det lykkedes os at slippe ubemærket ind. Panduren sprang i land for at gøre en wire fast. Samtidig sprang soldaterne og stormede ind mod hytterne. Først nu blev der liv blandt beboerne, der følte sig helt overrumplet. Den nærmeste hytte var ikke mere end 20 skridt fra skibets bro, hvor jeg stod. Jeg kunne se en af de stedlige krigere komme ud. Rædslen var malet i hans ansigt, som han stod der med sit spyd i hånden. Som et lyn vendte han om og tog skyndsomt flugten med Batis andre beboere ind i skoven skarpt forfulgt af vore soldater. En del af besætningen løb også med, og en af dem var så uheldig at træde på et bananblad, som dækkede over et hul med forgiftede træpigge. Desværre fik han et par af piggene op i foden. Uheldet skete heldigvis i nærheden af skibet. Hurtigt blev han bragt om bord og fik piggene ud. Derefter fik han foden i en balle med karbolvand. Han kom sig hurtigt og fik ingen efterveer.

Forfølgelsen fortsatte ind i skoven, til der var fangt tre mænd og to kvinder, som vi førte med til Libenghi. Her boede distrikts-kommissæren for Ubanghi. Han havde et vidtstrakt distrikt under sig på størrelse med hele Danmark. Her i Libenghi blev de fem fanger anbragt under gode forhold for en tid. Hvis de skikkede sig vel, kom de tilbage til deres hjemstavn, hvor de kunne fortælle, hvor godt de hvide havde behandlet dem.

Efter at de forskellige forberedelser og udrustninger var i orden, gik turen efter Lua-flodens munding. Det er et vanskeligt delta at besejle, fordi store træer stikker deres kroner ud over vandet. Hele tiden greb de fat i vore dækshuse og lavede store ravage.

Vi kom til Boca (landsby) nr. 1 på flodens højre bred for nedadgående. Det viste sig, at denne landsby stod i forbindelse med Bati på Ubanghi-flodens bred ikke ret langt tværs over landet. Byen var godt befæstet med palisader med vandgrave omkring. Negrene havde trukket hejsebroen op og derved lukket for det hele fra søsiden. Malfeyt truede dem imidlertid til at fire broen ned, og vi gjorde vort indtog i byen. Det, der først tiltrak sig vor opmærksomhed, var placeringen af mange menneskekranier. De garnerede de store træer på samme måde, som stenene herhjemme indhegner vore græsplæner. Jeg lod fire kranier bringe om bord og placerede dem som en uhyggelig pynt agterude. Min Bengala-boy „Beleko“ kunne sige, hvilke kranier, der var af kvinder, og hvilke der var af mænd. Han var vant til synet hjemme fra sin egen landsby.

Vi var heldige at få tre gamle mænd frivilligt med

herfra. Den ene havde en stor byld i venstre skulder. Commandant Malfeyt tog først bylden ud med rod og forede derpå såret med vat dyppet i Baume de Peru. Det var en helt anden fremgangsmåde end den, de indfødte plejede at bruge. De havde forsøgt at læge bylden ved hjælp af grønne blade. Naturligvis steg de hvides anseelse blandt negrene efter den behandling.

Så sejlede vi videre i den brændende sol. Temperaturen var 40 graders Celsius i skyggen, og vi døjede svært. Samtalen under en sådan sejlads drejer sig ofte om, hvad man vil møde i dagens løb. Måske kommer man til et vandfald, eller måske bliver man standset af de indfødtes forhindringer på floden. Sådanne sættes ikke op af ond vilje, men tjener til gavn for fiskeriet. Mens vi sådan stod og talte om forhindringer, så jeg forude et træ, som var vokset helt vinkelret ud fra bredden og gjorde videre sejlads umulig. Vi fortøjede ved bredden og gik i gang med at fælde det store træ. Med et vældigt plask røg det i vandet og forsvandt. Takket være regntiden blev dette det eneste træ, der standse os, så det var nådigt sluppet.

Vi nåede frem til Boca 2 på venstre bred. Skønt det var en større landsby, var der ikke et menneske at se ved ankomsten. Byen lå åben uden palisader mod søsiden. Soldaterne blev sendt af sted med pindebundter for at tælle hytterne. Da vi bagefter talte de pinde, der var taget fra, viste det sig, at der var 180 — og altså det samme antal hytter. Soldaterne havde ikke set livstegn, og beboerne led altså af en dårlig samvittighed. Byen var rømmet.

Hen på eftermiddagen kom en indfødt som en stormvind og lagde en gave i form af en stor ged, der var bundet på alle fire ben. Inden vi kunne gøre noget

for at få ham i tale, var han væk. Vi blev liggende natten over. På Congos floder sejles der aldrig om natten — eller i alle tilfælde kun i nødstilfælde. Om morgenen, før vi sejlede, lagde vi gaver på samme sted, hvor vi havde fundet geden. Gaverne bestod af glasperler, mitakos og et stykke blåt bomuldstøj. Til opfyrring under vore kedler brugte vi udelukkende brænde. Ofte fældede vor besætning selv træer langs bredden, men sommetider tog vi noget fra de indfødtes forråd og lagde gaver i stedet.

Videre gik farten. Inde på land hørtes de indfødtes tam-tammer, der forkyndte for andre indfødte, hvad dette mærkelige skib dog havde for på deres flod. Ved hjælp af disse signaler blev der også givet besked om, hvor mange soldater der var om bord. Vor tilstedeværelse var uønsket på de sortes enemærker, men „Deliverance III“ dampede ufortrødent videre. Hjulene plaskede i vandet til akkompagnement af de uhyggelige signaler, der næsten aldrig holdt pauser. Selv når vi fortøjede for natten, kunne vi høre tam-tammerne fortælle om vor tilstedeværelse.

I næste nummer: *En dramatisk redning på floden.*

8 skibe i ordre til Ø.K.

Det Østasiatiske Kompagni har udsendt beretning for 1950. Året har været præget af prisstigningerne. Dette havde også sin virkning på selskabets skibsfartsafdeling. I første del af året fulgte skibenes indtægter ikke de stigende udgifter, men hen mod slutningen af året oprettedes misforholdet delvis ved nogen opgang i fragterne.

Stigningen i efterspørgslen efter fragtrum medførte, at kompagniet måtte chartre tonnage i større omfang. Ved årets udgang var 13 skibe chartret fra andre rederier. Ø.K.'s flåde bestod ved årets udgang af 23 motorskibe og 6 turbine- og dampskibe med en samlet lasteevne af 279.257 tons. Gennemsnitsalderen er for de to skibstyper henholdsvis 13 og 6 år. Skibenes bogførte værdi er kr. 237,33 og kr. 155,54 pr. ton dødvægt. Kompagniet fik i årets løb to nye skibe, nemlig „Mombasa“ og „Panama“.

Ved årets udgang havde kompagniet i ordre og under bygning fire skibe i Nakskov, to hos B. & W., et hos Deutsche Werft og et på et japansk værft. Disse otte skibe repræsenterer ialt ca. 85.000 tons dødvægt.

Udgifter til hyre og proviant beløb sig i 1950 til over 17 millioner kroner. Skibenes samlede udgifter var kr. 71.023.044. De indsejlede fragt- og passagerpenge beløb sig til 154.830.778 kroner.

The Sperry Gyroscope Company Ltd.

★

Gyroskopkompasser

Gyro-Selvstyrere

Rorvinkelvisere

Radar - Loran

★

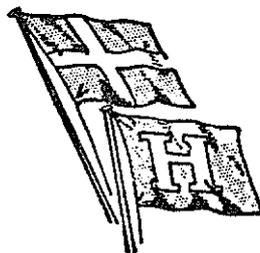
Repræsentanter:

SOPHUS BERENDSEN A/S

„Ørstedhus“

København V. - Tlf. C. 8500

Tlgr.-Adr. Berendsen



Dansk Skibsklub startet

På et møde i København den 7. marts i år stiftedes „Dansk Skibsklub“, der skal samle alle danske „sofaskipper“, d. v. s. folk, som interesserer sig for skibsfartens historie og udvikling. Klubbens formål er først og fremmest at etablere kontakt mellem medlemmer med samme eller beslægtede special-interesser inden for søfarten.

Klubben skal hovedsagelig arbejde pr. korrespondance, og kontingentet bliver derfor meget lavt. Nogle enkelte møder vil der dog blive holdt med foredrag, lysbilleder, film o. l. Man har allerede planlagt et besøg om bord på nogle af handelsflådens nyeste skibe.

Dansk Skibsklub vil samarbejde med „World Ship Society“ og andre beslægtede udenlandske sammenslutninger. Et af klubbens formål er iøvrigt at medvirke til skabelsen af et central-index for alverdens skibe, som „World Ship Society“ har planlagt. Dette index vil bl. a. omfatte forskellige selskabers og skibes historie og rumme tegninger og billeder af alverdens skibe.

På mødet valgtes H. Meilvang til formand. Sekre-

tær er Henning Hohwy, Trondhjemsgade 4, tlf. Øbro 5824, hvortil indmeldelse kan ske. Sekretæren er iøvrigt klubbens kontaktmand til „World Ship Society“. Kasserer blev Henning Johansen. I bestyrelsen sidder endvidere E. Fencher. I slutningen af april afholdes første medlemsmøde i København, hvortil man kan melde sig og modtage nærmere information gennem sekretæren.



Marinehistorisk Selskab er en kendsgerning

En eksklusiv kreds af marineinteresserede var forsamlet mandag den 5. marts i søofficersforeningens lokaler og stiftede Marinehistorisk Selskab, et selskab, som burde have været stiftet for 50 år siden, og som vel nok nu er stiftet i den sværeste tid for et sådant selskabs trivsel, men formålet er så godt, og vor marine vil sikkert vise sig at have en så stor goodwill i menigmandshjerte, at de 12 kr. om året, som kontingentet bliver, vil blive ofret med glæde.

Selskabet optager som medlemmer såvel enkeltpersoner som institutioner, firmaer, foreninger og lign. Der findes følgende kategorier for medlemskab:

1. Ordinære medlemmer.
2. Støttemedlemmer, som er ordinære medlemmer, der betaler et nærmere fastsat minimumskontingent.
3. Livsvarige medlemmer.
4. Korresponderende medlemmer, som er personer med fast ophold i udlandet, der optages som sådanne efter bestyrelsens skøn.

Støttemedlemmer betaler mindst kr. 50,00 om året, og livsvarige medlemmer mindst kr. 250,00 een gang for alle.

Selskabets formål er at skabe interesse for marinens historie, f. eks. ved foredrag, udstillinger og udgivelse af forskellige publicationer. Formålet er tillige at tage marinehistoriske emner op til videnskabelig behandling, virke for oprettelsen af et orlogsmuseum og medvirke til at fremelske den forskning, der vil være knyttet dertil.

En del diskussion indledtes over selskabets formålsparagraf, men arbejdsudvalget hævdede, at man måtte hellere love mindre og holde mere.

Der vil blive særlig adgang for unge historisk studerende til at tilslutte sig selskabet for halvt kontingent.

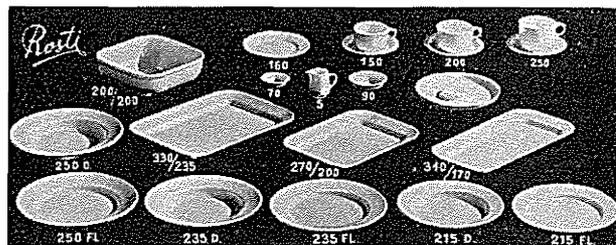
Den første bestyrelse, som blev valgt med akklamation, består af følgende medlemmer: Kommandør Kjøl-

sen, formand; kommandørkaptajn R. Steen Steensen; direktør for nationalmuseet, dr. phil. Nørlund; direktør, lektor Sven Røgind; landsretssagfører Hansborg; cand. mag. J. H. Barfod; fuldmægtig G. Honnens de Lichtenberg.

Denne forening vil sikkert blandt „Vikings“ læsere finde mange, som vil være med til at støtte de ovennævnte formål, hvoraf marinehistorisk museum sikkert vil være eet af de mest nærliggende.

Vort marinehistoriske materiale er jo bogstaveligt talt ude at svømme i øjeblikket, og hvis der blandt den danske befolkning findes tilstrækkelig støtte for tanken, vil man også fra offentlig side kunne kræve hjælp. Marinens indsats for Danmarks trivsel er velkendt i historien og vil sikkert ikke blive mindre i fremtiden. Lad os vise vor erkendelse ved at slutte kreds om dette nye selskab, som faktisk burde have været en kendsgerning for mange år siden.

Indmeldelse i selskabet sker ved henvendelse til J. H. Barfod, Bomporten 52, tlf. Gentofte 2820. A. B.



Rosti Mepal-Service
Det ideelle Skibsservice!

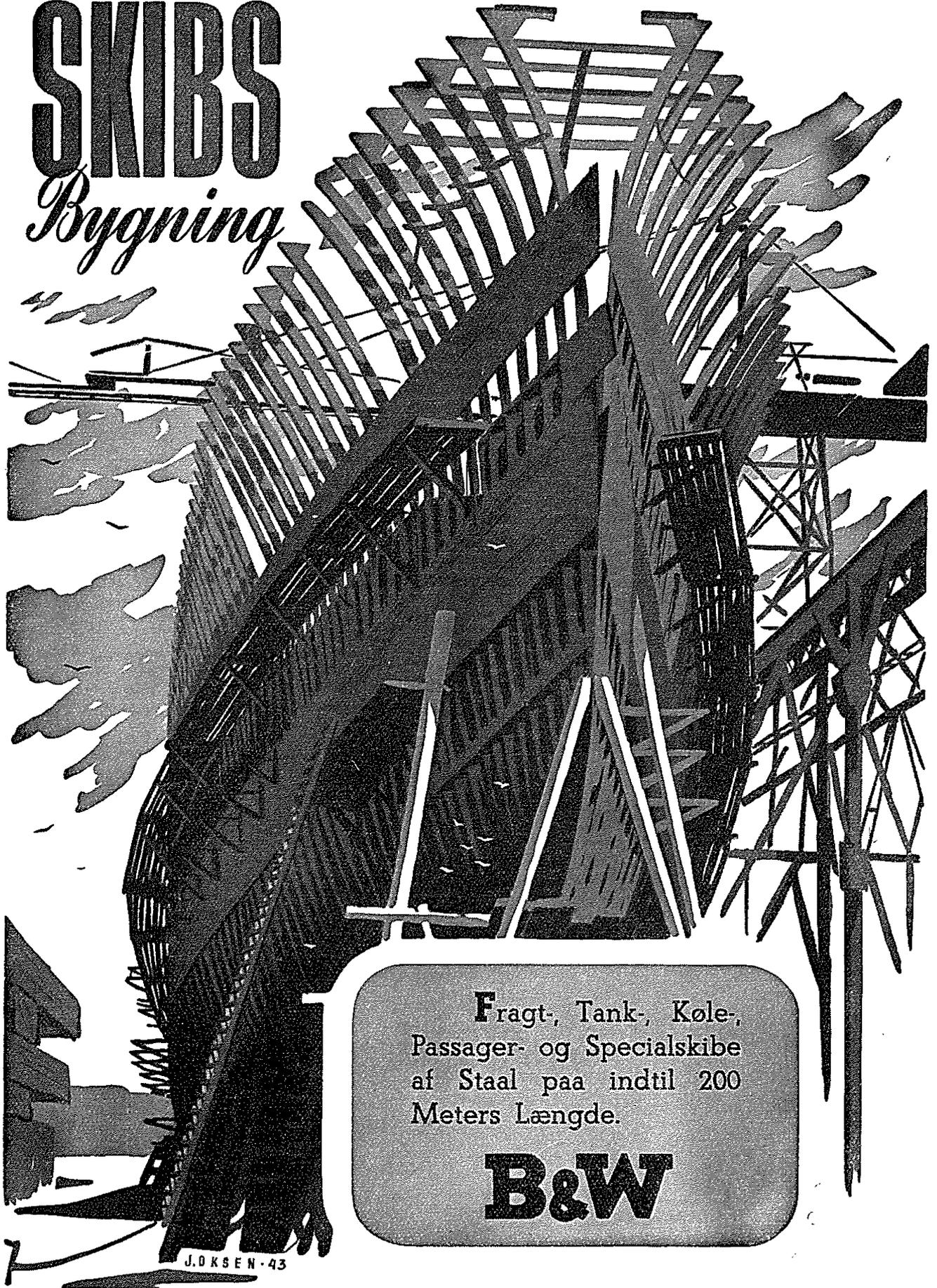
Forhandler anvises af

C. 16757 - Eva 7257

PLASTIC FABRIK

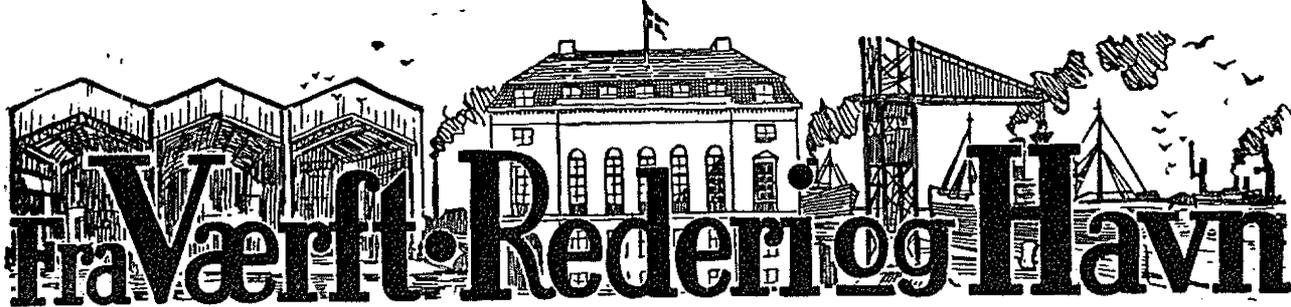
SKIBS

Bygning



Fragt-, Tank-, Køle-,
Passager- og Specialskibe
af Staal paa indtil 200
Meters Længde.

B&W



Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. april 1951



Medlemmer pr. januar 1951

Det Forenede Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Norden
 D/S Dannebrog
 D/S Torm
 D/S Progress
 Det Danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 A/S Det Dansk-Franske D/S
 D/S Myren
 D/S Vendila
 A/S Motoriramp
 A/S D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 A/S Det Danske Kulkompagni
 D/S Jutlandia
 D/S Pacific
 D/S Baltic
 Rhederi M. Jøbsen A/S
 D/S Orion
 D/S Hafnia A/S
 D/S paa Bornholm af 1866
 D/S Hetland
 Aabenraa Rederi A/S
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 C. Clausen
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Als
 D/S Viking
 A. E. Sørensen
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 Oluf Svendsen
 D/S Activ
 A/S Vestjysk D/S
 Hans Svenningsen
 D/S Phoenix
 D/S af 1925
 A/S Det Forenede Bugserelskab
 Rederi-A/S Kosmos
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S Draco
 Det Dansk-Norske D/S
 J. Asmusens Eftf.
 D/S Samso
 Danish American Gulf Oil Transport
 Company A/S
 Rederiet Arrenak I/S
 Trampservise R/A
 Tuxen & Hagemann
 D/S Bes
 D/S Bothnia
 D/S Concordia, Svendborg
 D/S Neutic
 Partrederiet s. s. Røne
 D/S Solnæs
 Jens Toft A/S

Norsk skibsbygning i voldsom udvikling

Af E. Langlet

Norges handelsflåde er som bekendt inde i en voldsom udvikling. I året 1. juli 1949 — 1. juli 1950 leveredes ifølge Lloyds årsoversigt til Norge 539.000 brt nybygget tonnage. Det var den største tonnagesforøgelse, noget land kan opvise. Panama kom på andenpladsen med 345.000 brt og Japan på tredjepladsen med 307.000, medens den britiske handelsflåde kun havde en forøgelse på 126.000 brt nye skibe. U.S.A.'s tonnage mindskedes med ca. 300.000 tons i samme tidsrum. I januar måned i år byggedes for norsk regning 7 nye skibe på tilsammen 109.000 dwt, deraf ikke mindre end 3 super-tankere på 24.000 tons eller mere, hvoraf en i Sverige og to i Storbritanien. Og hvis kreditspørgsmålet snart kan ordnes på tilfredsstillende måde, vil nye norske ordrer på store tankskibe strømme ind til engelske og svenske værfter.

Mindre alment kendt end den norske handelsflådes hurtige og effektive genopbygning er imidlertid den usædvanlig kraftige udvikling, som skibsbygningen i den senere tid har været udsat for i Norge. Men det er en kendsgerning, at skibsbygningen i Norge i løbet af nogle år er udvidet så stærkt, at den nu har passeret den danske i omfang. Norge, som altid har været nødsaget til at lade den overvejende del af sine

enorme skibsbygnings-orrdre gå til udlandet, må man ønske hjerteligt til lykke. Men i Danmark må man samtidig med beklagelse konstatere, at den i teknisk henseende så højstående værftsindustri ikke blot er stået stille i forhold til den større svenske, som A. P. Møller fremdrog det i sit opsigtsvækkende avisindlæg i efteråret, men også er blevet passeret af den langt yngre norske, hvilket man vil kunne se af oversigten over de skandinaviske værfters beskæftigelse pr. 1. januar 1951. De norske værfters beskæftigelse øgedes således i fjor med 20 procent, medens de svenske værfter kun kan opvise en forøgelse på 7 procent og de danske en forringelse på 5 procent.

1951 vil sikkert blive et mærkeår i det norske skibsbyggeris historie. En milepæl i dets udvikling danner nemlig søsætningen af M/T „Berge Bergesen“ i Stavanger i slutningen af januar i år, et fartøj på 16.200 tons, det største skib, som hidtil er gledet i vandet i Norge. „Berge Bergesen“ skal afleveres allerede i juni eller juli og er kun det første af en serie på fem søsterskibe, af hvilke også det andet er søsat, når denne artikel går i trykken.

Der har aldrig tidligere været bygget noget skib større end ca. 10.000 tons i Norge. De to hidtil største var en 10.000 tons tanker,

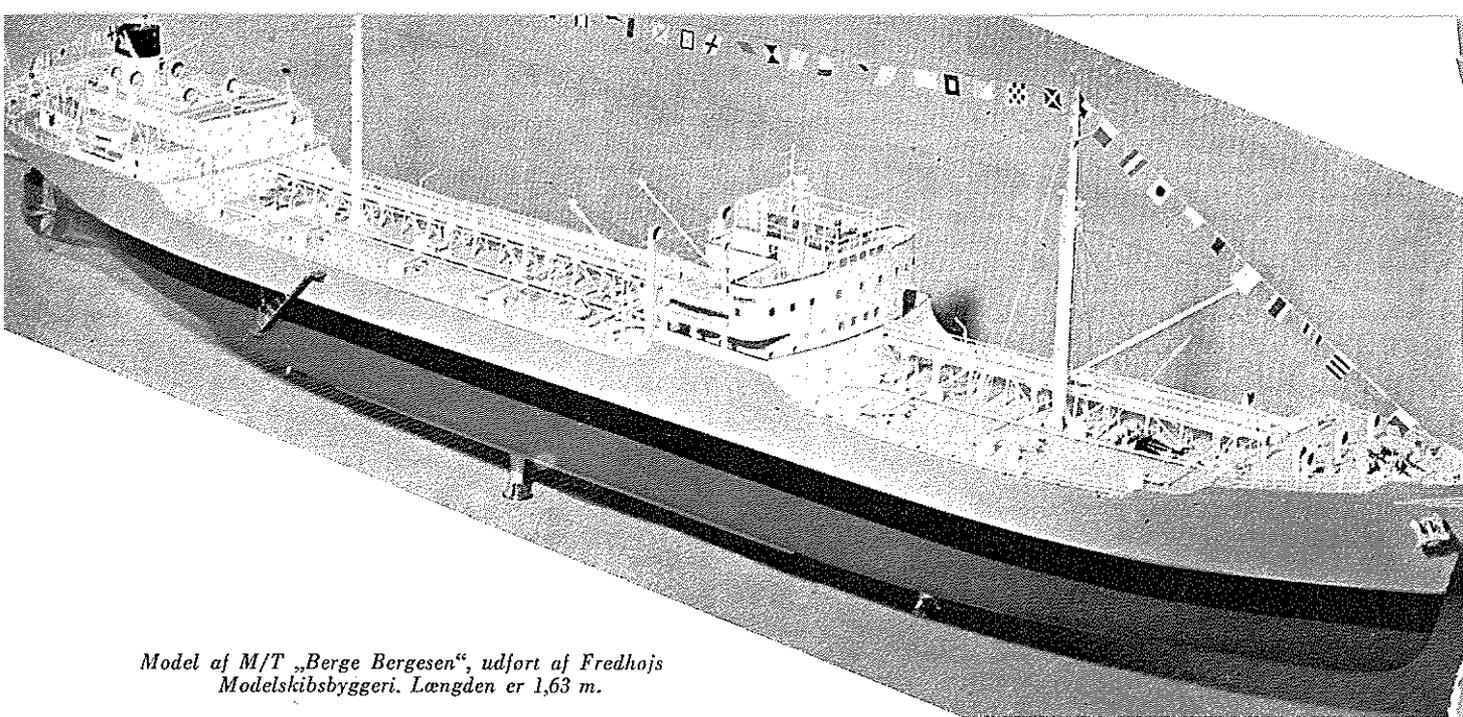


G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Model af M/T „Berge Bergesen“, udført af Fredhøjs
Modelskibsbyggeri. Længden er 1,63 m.

„Haakon Haunan“, som Akers Mekaniske Verksted byggede allerede i 1935, og cargo-linieren „Thermopylae“ på 10.250 tons, som i november 1949 også afleveredes af Aker-værftet. At Rosenbergs Mekaniske Verksted i Stavanger skulle kunne bygge tankskibe på over 16.000 tons, vovede ikke mange at drømme om for 10 år siden. Men Stavanger-værftet er i mellemtiden blevet kraftigt udvidet. 15 millioner kroner er blevet investeret i udvidelser og forbedringer, arbejdnernes antal er blevet tredoblet og er nu oppe på 1300 mand, og antallet af teknisk personel er forøget forholdsvis endnu mere.

M/T „Berge Bergesen“, som blev bygget for Stavanger-rederiet A/S Snefonn (Sigval Bergesen) er værftets nybygning nr. 160, måler som sagt 16.200 tons og er det første i en serie på fem tankskibe af nærliggende størrelse. Dets længde o. a. er 522 feet og 6 inch. (159,3 m), største bredde på spant er 67 feet 9 inch. (20,65 m), dybtgåendet på sommerfribord er 28 feet 4 inch. (8,63 m) og tankkapaciteten 775.000 qbft. (22.000 kbm). Hovedmaskinen er en Doxford-motor på 5500 hk, som giver skibet en fart af 13,75 knob.

Skibet ligner således meget de fem tankskibe, som byggedes for samme rederi af Eriksberg, og de syv, som nu er under bygning samme sted. Blot er det ikke helt så stort og heller ikke fuldt så hurtigt.

Men Stavanger får sikkert ikke længe lov at beholde den norske skibsbygningsrekord. Kaldnes Mek. Verksted har nu med Knut Knutsen, OAS i Hauge-sund, kontraheret bygningen af tre 18.000 tons tankskibe. Kølen til det første skal strækkes allerede i juli. Men Stavanger-værftet, som nu kan dokke skibe på op til 17.000 tons, vil snart få en ny tørdok, som vil kunne tage imod kæmper på helt op til 28.000 tons. Og efter hvad direktør Behrens på Rosenbergs Mek. Verksted har oplyst til avisen „Stavangeren“, er det muligt, at allerede det femte af A/S Snefonns fem tankskibe bliver adskilligt større end „Berge Bergesen“, „muligvis langt over 20.000 tons“.

„Måtte dette indvarsle en ny æra for norsk skibsbygningskunst,“ sagde kronprins Olav, da „Berge Bergesen“ løb i vandet. Det ser ud til, at hans ønske vil gå i opfyldelse.

*De skandinaviske værfters beskæftigelse for indenlandsk og udenlandsk regning
pr. 1. januar 1951 ifølge Det Norske Veritas.*

	Danmark		Norge		Sverige	
	Antal	brt	Antal	brt	Antal	brt
Under bygning 1. januar 1951	28	131.460	48	95.630	69	281.430
Kontraherede m. kølen endnu ikke lagt ...	30	155.460	66	254.870	114	811.920
Ialt 1. januar 1951	58	286.920	114	350.500	183	1.093.280
Ialt 1. januar 1950	61	305.070	111	294.140	175	1.022.430

Anm. Lloyd's Registers samtidige oversigt over „ships under construction“ angiver noget højere tal end Det Norske Veritas for skibe under bygning, hvilket sikkert beror på, at Lloyd's i skibe „in construc-

tion“ medregner endog sådanne, til hvilke kølen ikke er strakt, men hvor arbejdet med materialet er påbegyndt.

Har De læst „Sejl og Motor“?

M/s „Piast“

Torsdag den 15. februar 1951 afleveredes B. & W.'s nybygning nr. 701, frugtmotorskibet M/S „Piast“, efter en vellykket prøvetur i Sundet.

Skibet, der oprindeligt var kontraheret af et norsk rederi, er bygget til Polish Ocean Lines og indgår i en række af tidligere byggede både af lignende type.

Hoveddata for M/S „Piast“ er følgende:	
Længde mellem perpendicularerne	96,0 m
Bredde	14,4 -
Sidehøjde til øverste dæk	8,9 -
Sidehøjde til andet dæk	6,3 -
Dødvægt	2890 ts
Total kapacitet af kølelastrum (bales)	3250 m ²
Total kapacitet af øvrige lastrum (grain)...	2100 m ²
Total kapacitet af brændselsolietanke	704 ts olie
Bruttotonnage	3181 ts
Fart på frugtlastet prøvetur	16,5 knob
Antal passagerer	8

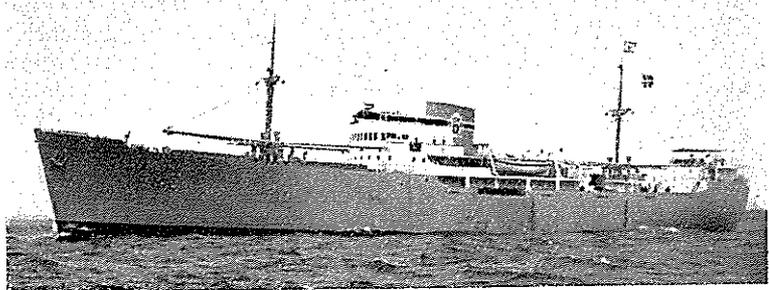
Nybygningen er et enkeltskruet motorskib, bygget som lukket shelterdækker til Lloyd's Register of Shipping's klasse +100 A 1 med fribord, forstærket for sejlads i is og med betegnelsen +R.M.C. for køleanlægget.

Skibet er bygget med fremfaldende stævn og krydserhæk og er forsynet med poop og lang bak samt dækshuse midtskibs og agter.

Der er to gennemgående dæk og 4 lastrum, hvoraf de 3 agterste er indrettet til kølelast. I forreste kølelast er indbygget et tremmedæk. Kølelasten, der har vandret luftcirkulation, er delt i 5 af hinanden uafhængige afdelinger med fjerntermometre anbragt i maskinrummet.

I alle lastrum samt proviantkølerum er anbragt ozongeneratorer, der tilsætter luften frisk ozon, som nedbryder eventuelle forrådnelsesprocesser samt fjerner eventuelle lugt eller bakterierester fra tidligere ladninger.

Dobbeltbunden strækker sig fra spt. 19 til forpeak og er indrettet til at føre



„Piast“ på prøvetur.

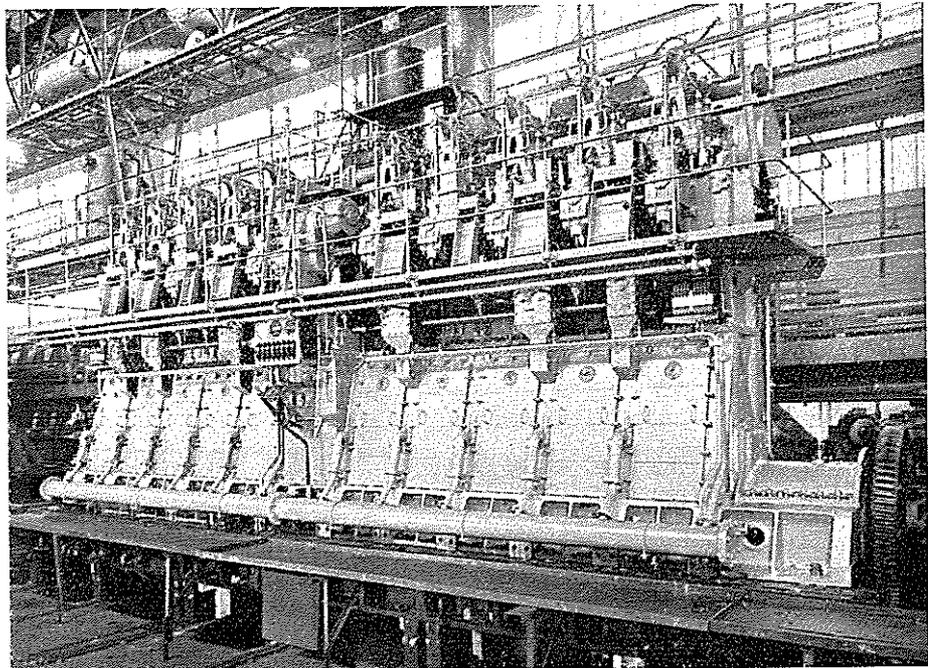
ferskvand, brændselsolie og vandballast samt smørelie. I last nr. 3 og 4 er SB og BB indbygget vingedels for ferskvand, dels for brændselsolie.

De to agterste luger på øverste dæk er forsynet med B. & W.'s hurtigtglukkende patent-stållugedæksler.

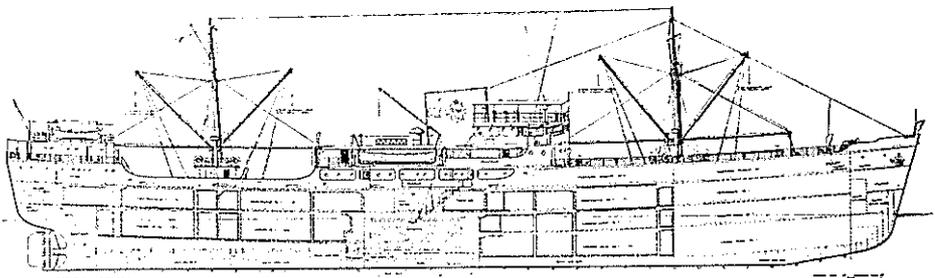
Der er ved skrogets konstruktion i udstrakt grad anvendt svejsning, således er sømme og stød i klædning, dæk og skodder svejste. Bestikhuset er udført af aluminium.

Skibet har to master, og de 4 luger betjenes af seks 5 tons og to 10 tons bomme.

Dæksmaskineriet består af otte elektriske 3-tons



Hovedmotor.



„Piast“ i gennemsnit.

spil, leveret af De forenede Maskinfabriker, der ligeledes har leveret det elektriske ankerspil, medens den elektriske styremaskine og en 5-tonns elektrisk capstan, der er anbragt på poopdækket, er leveret af Thomas B. Thrige.

Kølemaskineriet er af Thomas Ths. Sabroe & Co.s fabrikat. „Vikingsen“ har i forrige nummer bragt en udførlig beskrivelse af det.

Der er to 8,8 m redningsbåde, hvoraf een er forsynet med motor. Bådene er anbragt under 2 par MOE's patentdækk, medens en 5,5 m jolle betjenes af almindelige rundjernsdækk.

M/S „Piast“ er udstyret med de mest moderne navigationsmidler som ekkolod, radio med kortbølgesender og radiopejler samt elektrisk log.

Alle lastrum er forsynet med et CO₂-brandslukningsanlæg, leveret af E. Rasmussen, Oslo.

Apteringen for såvel passagerer som besætning er rummelig og smagfuldt udstyret.

Passagerapteringen er indrettet i forreste hus på bådedæk og består af fire store tomandskamre. De tilhørende smukke ryge- og spisesaloner er beliggende i husets front.

Kaptajn og 1. mester har separat soverum og bad, medens de øvrige officerer har store enmandskamre.

Apteringen for besætningen består af en- og tomandskamre, der er beliggende agter, samt messe og rygesalon i midtskibs dækslus.

Skodder og møbler i passagerernes saloner er udført i lys mahogni, medens gange og døre i den øvrige passageraptering er af poleret elmetræ.

Kaptajnens beboelse har skodder af poleret elmetræ og nøddetræsmøbler, medens møblerne i den øvrige officersaptering er af mahogni og i mandskabsapteringen af behandlet eg.

Der er mekanisk ventilation overalt.

Passager- og kaptajnsapteringen samt radiatorum og kortrum opvarmes elektrisk, medens den øvrige aptering har dampopvarmning.

Hovedmaskineriet består af en enkeltvirkende 10-cylindret 2-takts B. & W. dieselmotor af trunktypen, direkte omstyrbar, normalt udviklende 4200 ihk ved ca. 165 omdr./min.

Hjælpemaskineriet består af to 120 kW dynamoer, hver direkte drevet af en 3-cylindret, enkeltvirkende 4-takts B. & W. hjælpedieselmotor med en hastighed på 500 omdr./min. samt en 160 kW dynamo, drevet af en 4-cylindret dieselmotor af samme type som de øvrige.

Manøvretrykløften leveres af to elektrisk drevne kompressorer.

Søsætning ved Götaverken

Ved Götaverken er søsat et tankmotorskib på 15.900 ts d.w., som er bestilt af Rederi A/S Ruth, skibsreder Hagb. Wange, Oslo. Rederiet har tidligere fået seks skibe bygget ved Götaverken, og det er i disse dage 25 år siden, det første, tankskibet „Raila“ på 8370 ts. d.w., blev afleveret.

Nybygningen fik ved afløbningen af fru Gunvor Sagen navnet „Ruth“. Den bygges til Det norske Veritas' højeste klasse og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	157,0 m
Største bredde på spant	19,5 -
Dybde	11,6 -
Middeldybgang på sommerfribord	9,0 -

Størrelsen af besætningens kamre, messer og opholdsrum er rigelig og får en smuk udstyrelse. En stor del er enmandskamre. Blandt arrangementerne for besætning kan nævnes, at der bl. a. indrettes en badstue om bord.

Såvel hoved- som hjælpemotor er af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Hovedmotoren er en 8-cylindret totakts enkeltvirkende dieselmotor med en cylinderdiameter på 680 mm og 1500 mm slaglængde. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler motoren 7350 ihk.

M/S „Ruth“ er kontraheret for en fart af 14,5 kn på fuld last.

Overtagelse af M/T „ROSA MÆRSK“

Efter vellykket prøvetur har fællesrederiet A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S den 8. marts overtaget ovennævnte tankskibsnybygning fra Blyth Dry Docks & Shipbuilding Co. Ltd., Blyth, England.

Nybygningen har en lasteevne af ca. 13.000 tons på et dybgående af ca. 8,5 m.

Dimensionerne er som følger:

Længde mellem p. p.	137,2 m
Bredde, moulded	19,1 -
Dybde til hoveddæk	10,5 -

Båden har smuk og rummelig aptering for kaptajn, officerer og mandskab med eenmandskamre for alle voksne og er forsynet med de bedste og nyeste navigationsinstrumenter og udstyr såsom gyro-kompas, radar, ekkolod, selvstyrer etc.

Hovedmaskineriet er en 5-cyl. Burmeister & Wain motor af 2-takts enkeltvirkende type med cylinderdiameter 740 mm og slaglængde 1400 mm i stand til at udvikle 5000 ihk ved 115 omdrejninger pr. minut, der giver skibet en fart af ca. 13½ knob.

Skibet skal sejle under langsigtet certeparti, der er afsluttet i forsommeren 1950 med et større engelsk olieselskab.

Consolnavigering

Vi meddeler, at den i vort sidste nummer bragte interessante artikel om consolnavigering var skrevet af kaptajn Hansen fra navigationsdirektoratet, hvilket ikke tydeligt fremgik af artiklen, som i en mere detaljeret uddybning er fremkommet i styrmandsforeningens blad, til hvilket vi kan henvise.

A. N. PETERSEN

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

Befragtning . Assurance . Køb og Salg af Skibe

Store Kongensgade 49 . København

Telf.: 1243 - 12443 - 12843

Telegr.-Adr.: Danskfransk

Ti nye skibe til D.F.D.S. i 1950

Af den nyligt udsendte årsberetning for 1950 fremgår det, at D. F. D. S. i 1950 forøgede sin flåde med 10 nye skibe. Denne tilgang har medvirket til, at selskabets bruttoindtægt steg i forhold til 1949. Imidlertid opvejes stigningen af en stærk forøgelse i driftsudgifterne.

Den 1. januar bestod selskabets flåde af 44 dampskibe, 40 motorskibe, 8 bugserbåde, 5 søgående lægtere og 47 dækkede pramme med en samlet tonnage af 196.645 brt. I årets løb tilkom skibe på tilsammen 15.715 brt. Til gengæld mistedes det 1095 tons dampskib „Frigga“ ved forlis. Ved salg fragik bugserbåden „Askø“ på 39 tons.

Hos Helsingør Skibsværft har D. F. D. S. bestilt 2 motorskibe hver på ca. 1800 brt til landbrugs-eksportfarten. Samme sted er der bestilt et motorskib på 1800 brt til europæisk fart.

Farten på Nordamerika har været opretholdt med afsejlinger hver 14. dag. Marshall-hjælpens reducerede omfang har dog øvet sin indflydelse på den transporterede godsmængde. Tilmed skal halvdelen af transporterne af Marshall-varer jo foregå under amerikansk flag. Farten på Sydamerika har derimod været af betydeligt større omfang end det foregående år.

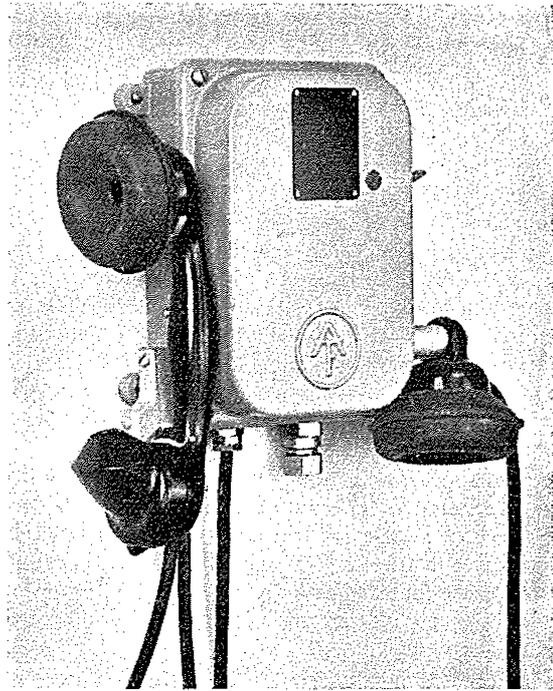
De europæiske ruter er blevet yderligere udbygget. I særdeleshed har farten på Levanten været af betydeligt omfang. Trafikken på Frankrig har været noget stigende, mens farten på Antwerpen har været hemmet af langvarige strejker. På Helsingfors-ruten har der vist sig en bedring. Det samme har været tilfældet med farten på England, hvor navnlig passagertilgangen har været betydelig. På Oslo-ruten har der været forbindelse i begge retninger seks gange om ugen. Farten på Island og Færøerne har næsten været som i det foregående år, men den formindskede vareudveksling med Island har haft sin virkning på økonomien. „Dronning Alexandrine“ var i slutningen af 1950 en tur til Grønland for Grønlands Styrelse.

Den indenlandske fart har undergået en betydelig udvikling i 1950. Mellem København og Ålborg er sejltiden nu nedbragt til otte timer. De to special-skibe beregnet til container-transport mellem danske havne har hat succes.

Brutto-indtægten for samtlige skibe var kr. 162.876.588. Udgifterne for skibene androg kr. 128.576.149. Omkostninger ved lastning og losning alene udgjorde kr. 28.378.405.

Automatic's nyeste skibstelefon

Samtidig med at skibenes fart stiger, vokser også styrken af støjen i maskinrummene trods alle lyd-dæmpende foranstaltninger. Hovedmotorer, hjælpemotorer, blæsere o. s. v. laver et sådant spektakel, at det er umuligt for maskinpersonellet at føre en normal samtale på arbejdspladsen. Støjniveauet andrager ca. 110 Phon, hvilket sikkert ikke siger læserne meget. Betydningen af dette tal forstås bedre, når det nævnes, at



Den forbedrede skibstelefon.

det menneskelige øres smertegrænse ligger på ca. 120 Phon. Derfor stilles der i dag meget store krav til skibstelefonerne, som er ved helt at fortrænge de gamle talerørsforbindelser.

Automatic har for kort tid siden foretaget en konstruktionsforbedring på sin vandtætte skibstelefon-type, der gør det muligt at føre en fuldt ud forståelig telefonsamtale fra maskinrum til bro og andre steder, selv når støjen omkring den talende i maskinrummet når helt op på de 110 Phon.

Den forbedrede skibstelefon, hvoraf vi bringer et billede, er forsynet med støj-dæmpet taletragt med filter, lyd-isolerende gummipuder, såvel på mikrotelefonens telefon som på ekstratelefonen. Apparatet er endvidere forsynet med en lampe, der forbliver lysende, indtil den kaldte abonnent tager telefonen, eller til den opkaldende atter lægger sin telefon på plads.

T. F. A.'s forbedrede skibstelefon er bl. a. blevet installeret om bord på D. F. D. S.' nye store Ålborgbåde „Jens Bang“ og „H. P. Prior“.

L.

Hvalfangst-sæsonens resultat

Fredag den 9. marts kl. 24 afsluttedes hvalfangst-sæsonen i Sydishavet. Sæsonen var kortere end sædvanlig, kun 78 dage, hvorfor resultatet sikkert bliver noget dårligere end sidste år. Den norske produktion af hvalolie vil komme til at vise en nedgang, men til gengæld vil den norske produktion af spermolie vise en tilsvarende stigning. For Norges vedkommende vil resultatet derfor blive næsten som i fjor. I 1949—50 producerede de ti norske fangstekspeditioner ialt 1.045.491 fade af begge oliearter.

Nogle synspunkter på korrosion af skibsbunde

Korrosion af skibsbunden og midlerne herimod er stadig et spørgsmål, som har den største interesse hos alle, der har med bygning og vedligeholdelse af skibe at gøre. Forskningen på dette felt drives stadig med megen kraft og har særlig i U. S. A. under og efter krigen ført til resultater, man hidtil ikke har kendt. Ved årsmødet i The Society of Naval Architects and Marine Engineers i New York i november 1950 fremlagde Mr. Paul Ffield, Superintendent of Development and Research, Bethlehem Steel Company, Shipbuilding Division, Quincy, Mass., en indledning til en diskussion med ovenstående titel, af hvilken vi her bringer et resumé.

Korrosion af skibsbunden har plaget skibene lige siden overgangen til jern- og stålskibe. Kobberforhuede træskibe kunne holdes i søen i flere år, men med overgangen fra træ til jern og stål blev hyppigere dokninger nødvendige for at holde bunden ren, og en plan for dokning og maling blev nødvendig for at holde korrosionen nede.

Rederne har lært at forstå betydningen af en stadig årvågenhed over en rigtig vedligeholdelse af bundfarven, og korrosion af undervandsskroget er i almindelighed ikke noget alvorligt problem. Bundfarverne og dokplanen fastsættes som regel efter erfaring for, hvad der passer bedst i det særlige tilfælde. Den rutinemæssige vedligeholdelse skal yde en fuldstændig og kontinuerlig beskyttelse, men nu og da kan på grund af en eller anden uforudset omstændighed kontrollen svigte og alvorlig korrosion indtræffe.

I de senere år har der været et antal tilfælde af alvorlige korrosioner på skibe bygget under og lige efter krigen. Herpå er fig. 1 og 2 typiske eksempler. Sådanne eksempler kan være overraskende og tyde på, at en velprøvet vedligeholdelsespraksis er ineffektiv selv for redere, hvis ældre skibe aldrig havde givet anledning til vanskeligheder.

Epidemier af korrosion i yderklædninger under vandet synes at optræde i bølger. Dette er vigtigt, fordi, hvis de moderne korrosionsteorier er rigtige, har de altid været rigtige, og hvis man undtager nogle særlige forhold, skulle der ikke være større korrosion nu end tidligere.

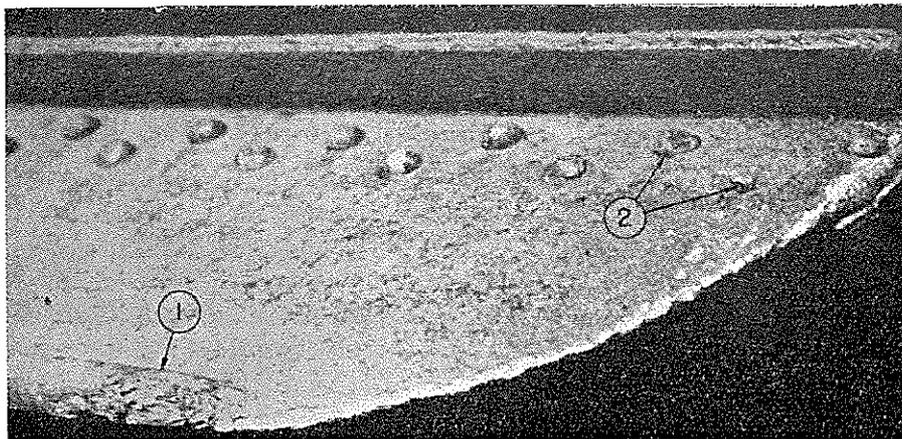


Fig. 3. Korrosion i forkanten af en slingrekol på grund af vandets hastighed. Bemærk angrebet på profilet (pil 1) og at nogle nitninger (pil 2) er stærkt medtaget.

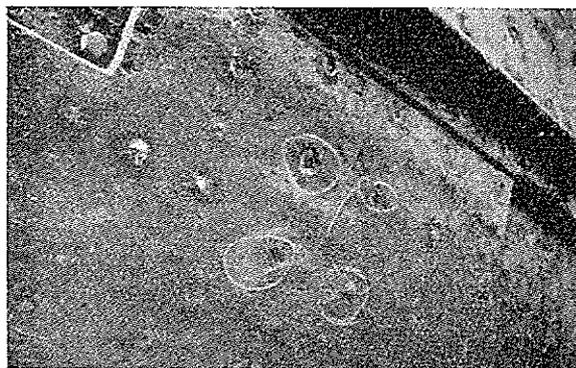


Fig. 1. Typisk korrosion af nitninger og pladerne omkring nitningerne på et nyt skib syv måneder efter afleveringen.

For at efterspore årsagerne til en epidemisk korrosion er der en naturlig tendens til at koncentrere sig om de faktorer, der bidrager hertil, og som fornylig er ændrede, som f. eks. den elektriske svejsningsvirkninger ved elektrolyse, eller man kan have mistanke om, at stålqualiteterne er ændrede. Man kan også have mistanke om, at de gamle stålfremstillingsmetoder var bedre med hensyn til modstand mod korrosion. Medens grunden til epidemisk korrosion kan ligge i det dunkle, så synes erfaringerne at vise, at korrosion af skibsbunden uvægerlig skyldes en kombination af beslægtede omstændigheder.

Studier over ståls korrosion i søvand viser flere betydningfulde egenskaber, af hvilke den vigtigste er, at stål til skibsbrug tæres meget langsomt, kun 0,075 à 0,15 mm pr. år. Dette er et faktum, som gælder for ethvert slags stål overalt i verden. Hvis der ikke fandtes grubetæring, ville det derfor ikke være nødvendigt at male undervandsskroget, da 3 mm tæring i løbet af 20 år ikke kunne spille nogen rolle. Derfor er problemet grubetæringerne, som fortjener en særlig opmærksomhed.

Grubetæring skyldes en elektrokemisk virksomhed, der opstår, når betingelserne i vandet eller den blottede overflade af et metal giver anledning ved et lokalt anodisk areal. Disse arealer kan have varierende udstrækning og kan være resultatet af mindre forskelle i kemisk sammensætning, kold bearbejdning, varmbehandling, ikke-metalliske indeslutninger etc., alle karakteristiske for et uhomogent materiale. Grubetæring er en naturlig tendens for stål og sker med en hastighed, der er fem til ti gange så stor som det almindelige rustangreb over en blottet overflade.

Problemet bliver da det ene at forhindre grubetæring. Det kan sædvanligvis ske, når den almindelige

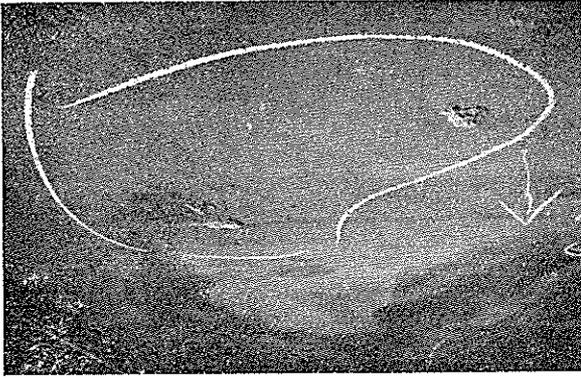


Fig. 2. Typiske svære grubetæringer i en skibsbund på et nyt skib 10 måneder efter afleveringen. I gennemsnit er gruberne 6 mm dybe.

bundmaling er intakt og tilstrækkelig uigennemtrængelig for vand, så det ikke kan komme i forbindelse med stål. Maling er i almindelighed ikke helt uigennemtrængelig for søvand, men selv om noget siver igennem, sker der ikke alvorlig skade, hvis stålets tendenser til grubetæring er ringe. Af større vigtighed er de kraftigere årsager til grubetæring f. eks. enhver fysisk betingelse, som kan nedbryde malingen og blotte stålet, eller en elektrokemisk virkning, der er så kraftig, at farvefilmen ikke kan modstå den. Begge dele kan fremkalde ondartet korrosion.

En af de kraftigste korrosioner i skibsbunden er de grubetæringer, der forekommer på flader, der er udsat for varierende vandhvirvler. Virkninger på det blottede metal er, at der hvor hastigheden er stor dannes anodiske (+) arealer, medens katodiske (-) arealer dannes ved de lavere hastigheder. Der vil da gå en elektrisk strøm fra de anodiske arealer, og der dannes her en grubetæring.

Typiske eksempler på korrosion, der skyldes vandets hastighed, er vist i fig. 3 ved forenden af en slingrekøl, og i fig. 4 ved et overlappet stød, der vender forefter. De er begge velkendte, men ofte lidt påagtede, da de ikke har nogen indflydelse på skibets styrke eller vandtæthed.

Enhver hvirvlende vandstrøm, som bevirker ødelæggelse af bundfarven, er særlig farlig, fordi der kan være andre forhold, som fremmer et strømløb fra de anodiske arealer og derfor øger grubetæringerne. Sådanne angreb sker ofte i nærheden af propellerne. Her går galvaniske strømme fra stålet til broncepropelleren, som vil koncentreres til de arealer, som er uden farve.

Oftentimes kan den elektriske strømning fra arealer med stærke strømhvirvler forstærkes på grund af forhold, som man sjældent ventter. Pigmenter kan for eksempel tilsættes farven af særlige grunde for stålet under nedden. De kan påvirke havvandet kemisk, så det siver gennem farvefilmen og gør stålet passivt. Hvor der ikke er nogen farve, vil man ikke opnå denne fordel, og det areal vil blive aktivt og danne et aktivt areal omgivet af et stort passivt areal. Det er uheldigt, fordi den farve, som synes at være god, ikke altid er den bedste til undervandsskroget.

Det er klart, at strømhvirvler, der opstår på grund af mindre ujævnheder i overfladen af undervandsskroget kan være mere eller mindre uskadelige og kan resultere i mindre lokale korrosioner. Tilstedeværelsen af disse lokale korrosioner er imidlertid altid et faresignal, som man må vogte på, fordi tilstedende forhold kan forværre angrebet. Svejsninger skal være jævnt udførte uden unødvendige forstærkninger.

Svejsesømme og naglehoveder vanskeliggør malerproblemet, fordi farven har en tendens til at flyde bort fra ophøjede steder, og man må derfor være omhyggelig med, at farven dækker overalt.

Elektrisk strøm, der fra land føres om bord i et skib, der ligger i vandet, er en mulig kilde til vagabonderende strømme, der kan bevirke korrosion. Der er altid fare for, at de ved afledning går gennem vandet til den negative ledning i land. Tab af metal vil ske overalt, hvor strømmen forlader skibet. Efter Faraday's lov vil en ampère fjerne 0,7 kg om året.

Det er ikke sandsynligt, at korrosion på grund af vagabonderende strømme vil opstå, når elektrisk strøm frembringes om bord i et skib til søs. Selv med et enkeltledersystem er der ikke nogen åbenbar tendens til, at strømmen skulle forlade skibsskroget, fordi det har en meget mindre modstand end havvand.

Svejsning i udrustningsperioden er en almindelig kilde til stærke korrosioner af vagabonderende strømme, da ampèrestyrken kan være stor — 5000 ampère eller mere kan forlade skibet — og tidligere skete svejsningen altid med jævnstrøm med skibet som anode i strømkredsen. Ved svejsning med vekselstrøm bliver korrosionen meget mindre, da skibet kun er anode halvdelen af tiden.

Når skibet er malet, vil farven have nogen isolationsevne, og den elektriske strøm vil forlade skibet gennem de bare pletter, eller hvor farven er tynd, f. eks. hvor farven er skrabet af, når opklodsningerne fra afløbningen fjernes. Hvis disse arealer er små, kan korrosionen koncentreres, og angrebet bliver alvorligt.

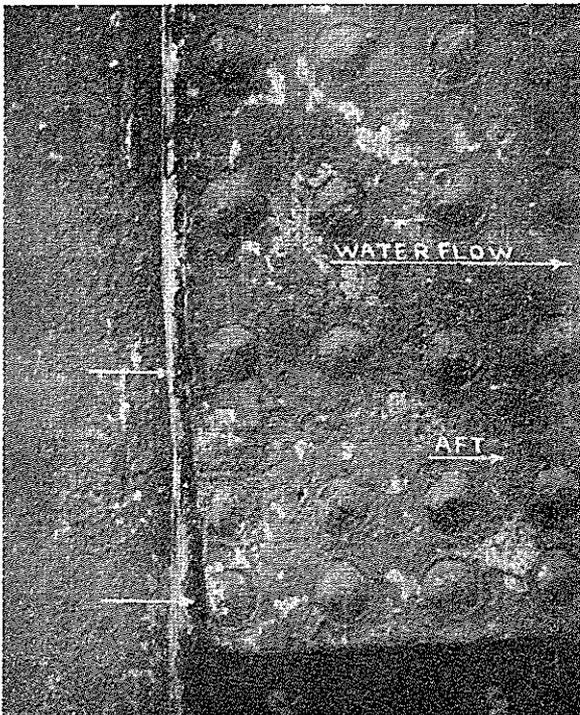


Fig. 4. Korrosion (pile) på forkant af et overlappet stød efter ni måneders forløb.

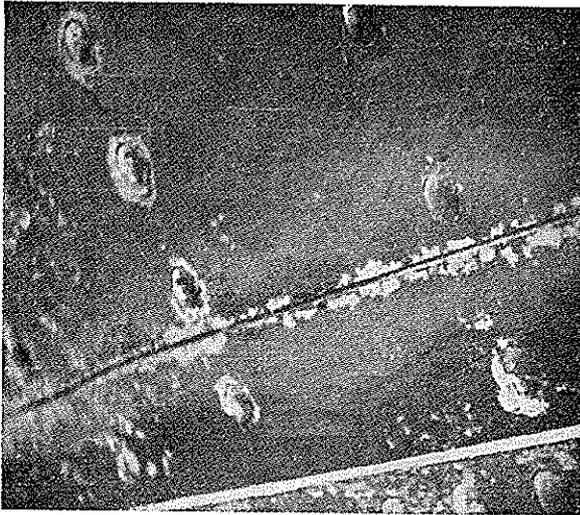


Fig. 5. Udenbords maling blev ødelagt ved fjernelsen af opklodsningen efter afløbningen. Vagubonderende svejsestrømme har været samlet på det blottede stål, og stærke lokale tæringar har fundet sted, mere end 3 mm dybe.

Eksempel herpå vises i fig. 5, hvor korrosionen blev 3 mm dyb i en kort udrustningsperiode.

Når to forskellige metaller er i elektrisk kontakt i en elektrolyt som f. eks. havvand, vil der gå en elektrisk strøm fra det anodiske metal til det katodiske gennem elektrolyten. Den deraf forårsagede korrosion er kendt som galvanisk korrosion af alle skibsbyggere og skibsredere, og et af de bedst kendte eksempler er korrosion af et skibs agterstævn i nærheden af bronzepropelleren.

Man har opstillet de forskellige metaller i en spændingsrække, hvoraf man kan se, om korrosion vil indtræffe, og hvilket metal, der vil blive angrebet. Der er imidlertid endnu en ting at tage i betragtning, nemlig forholdet mellem størrelserne af de to metallers overflader. Hvis arealet af anoden forøges meget, medens arealet af katoden bliver uforandret, vil man derved kunne formindske korrosionen. Et typisk eksempel på en sådan effektiv kombination af arealer er brugen af broncesæder i støbeståls ventiler. Der er en betydelig spændingsforskel mellem bronze og stål, men arealet af bronzen er ikke stort nok til at fremkalde korrosion af det store areal af det anodiske ventilhus. Omvendt er det velkendt, at det ville være uklogt at anbringe et stålsæde i en bronzeventil for saltvand.

For at mindske korrosionen skal man, hvor det er muligt undgå at bruge forskellige materialer og altid undgå relativt ugunstige arealer. Herved må man også tage malingens virkning i betragtning. Det er bedst, når katoden er malet, medens anoden er umalet. Medens det ikke altid er muligt, er der tilfælde, hvor forholdene kan forbedres ved at lade det materiale, der skal tæres, være umalet — zinkbeskyttelse, medens det materiale, som ikke må korrodere, males.

I årenes løb har der været mange tilfælde af gådefulde korrosioner, som ved undersøgelse kunne henføres til galvaniske strømme. De første stålskibsbyggere blev stillet over for problemet i slutningen af

1850'erne og begyndelsen af 1860'erne, som betegner overgangen fra træ til stål. Ved træskibe havde man kunnet undgå begroning og angreb af pæleorme ved at kobberforhude skroget. Det blev indført i Royal Navy 1765 med H. M. S. „Alarm“. Med indførelse af jern og stål opdagede man snart, at begroning fandt sted, og man forsøgte at kobberforhude jernskibe med det resultat, at en stærk galvanisk korrosion fandt sted.

Fortsættes i næste nummer.

Stabelafløbning af ^M/_T „Elisabeth Mærsk“

Torsdag den 15. marts 1951 søsattes dette tankskib til A. P. Møllers Rederier fra Odense Stålskibsværft A/S.

Skibet er bygget som helsvejst skib til Lloyd's højeste klasse: + 100 A. L., og er på ca. 16.950 ts d.w. Dimensionerne er som følger:

Længde mellem p. p.	496' 0"
Bredde	68' 3"
Dybde til hoveddæk	37' 5"
Dybgående	ca. 29' 5"

Skibet får ialt 21 tanke, 7 centertanke og 2×7 side-tanke samt et lastpumperum midtskibs og et mindre pumperum forude. Det udstyres med rigelige og kraftige pumper i stand til at losse ca. 1000 tons pr. time og er forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk apering for kaptajn og dæks-officerer er anbragt på broen, medens maskinbesætningen og mandskabet er anbragt i agterskibet i gode, rummelige etmandskamre, ligesom der findes messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Alle kamre og saloner ventileres mekanisk.

Skibet bliver forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr såsom radar, ekkolod, gyrokompass og selvstyrer, log med elektrisk overføring, radio og radio-pejler. Desuden er der installeret fryseanlæg for proviant og Ellehammers skumslukningsanlæg.

Skibet forsynes med en 6-cyl. Burmeister & Wain dieselmotor, type 1/674-VTF-160, udviklende ca. 6900 ihk svarende til ca. 5530 ehk ved 115 omdrejninger/minut, der giver skibet en fart af 14½ knob på lastet prøvetur. Skibet har iøvrigt damphjælpe-maskineri.

Skibet blev døbt af fru Elisabeth Nielsen, Svendborg, hvis mand er medlem af A/S D/S Svendborgs bestyrelse, og får sit navn efter afdøde frk. Elisabeth Mærsk-Møller, en søster af skibsreder A. P. Møller. Den tidligere „Elisabeth Mærsk“, en damper på ca. 3200 ts d.w., bygget i 1925, blev for ca. 2 år siden solgt til finsk køber.

Stabelafløbningen overværedes iøvrigt af repræsentanter fra rederi og værft.

TUXEN & HAGEMANN

BEFRAGNING — REDERI — LINIE AGENTUR

TELEFON: CENTRAL 5735

TELEGR.-ADRESSE: DANSHIP

AMALIEGADE 4

KØBENHAVN K.

De kan få dem overalt

PÅ HAVET

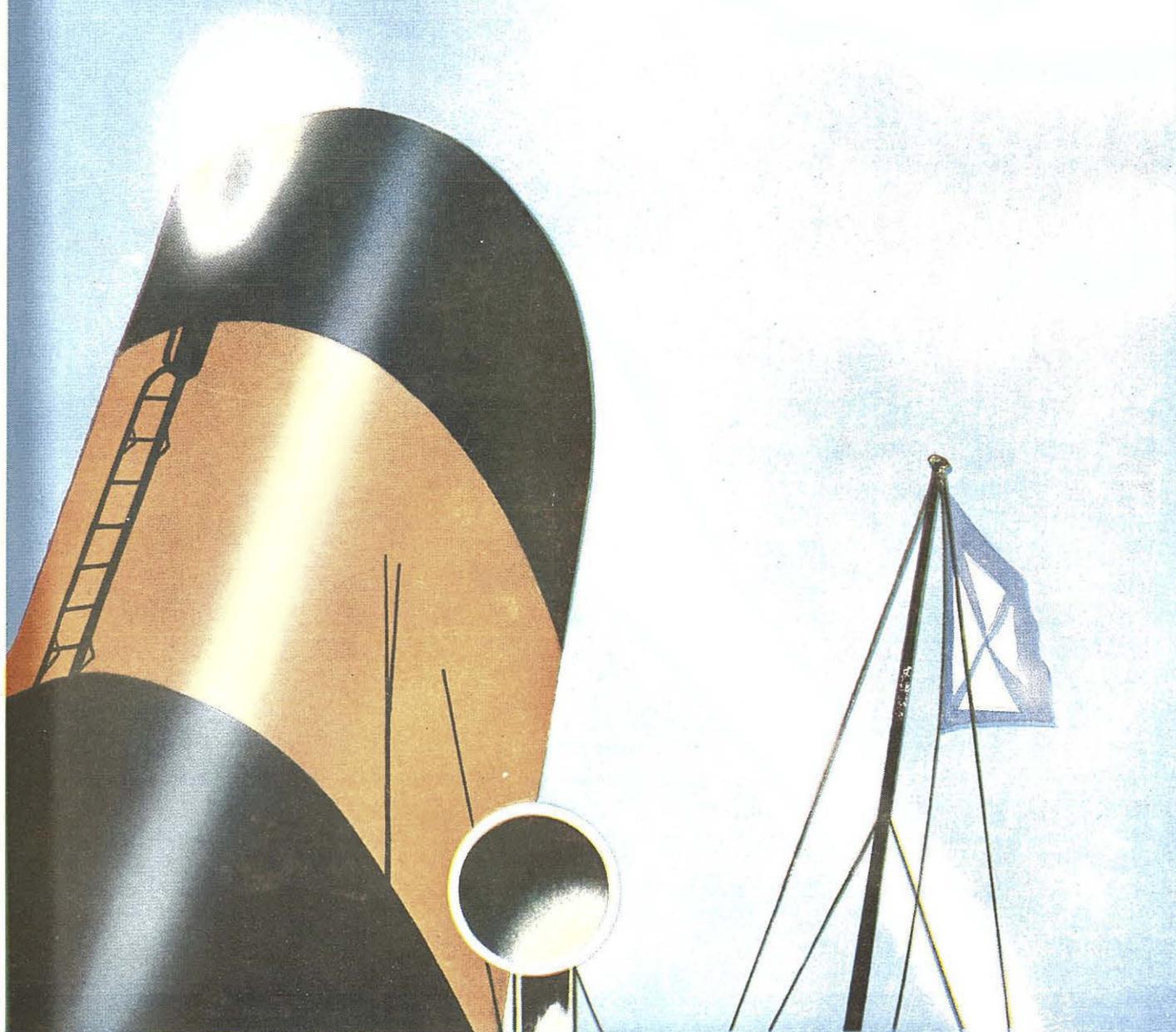


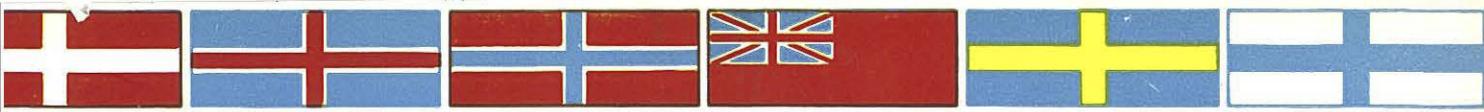
fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

. 1,50
ecember

Mexikansk korvet „Zaragoza“, bygget i Havre 1890
Akvarel af Maurice R. Mélissent

1951 - nr. 1 2
28. årgang



BANGKOK BOMBAY BUENOS AIRES CALCUTTA CANTON CAPE TOWN CEBU DAIREN DAVAO DURBAN HARBIN

SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABAGO TELUK ANSON TIENSIN TOKYO TSINGTAO VANCOUVER B. C.

HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KIANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

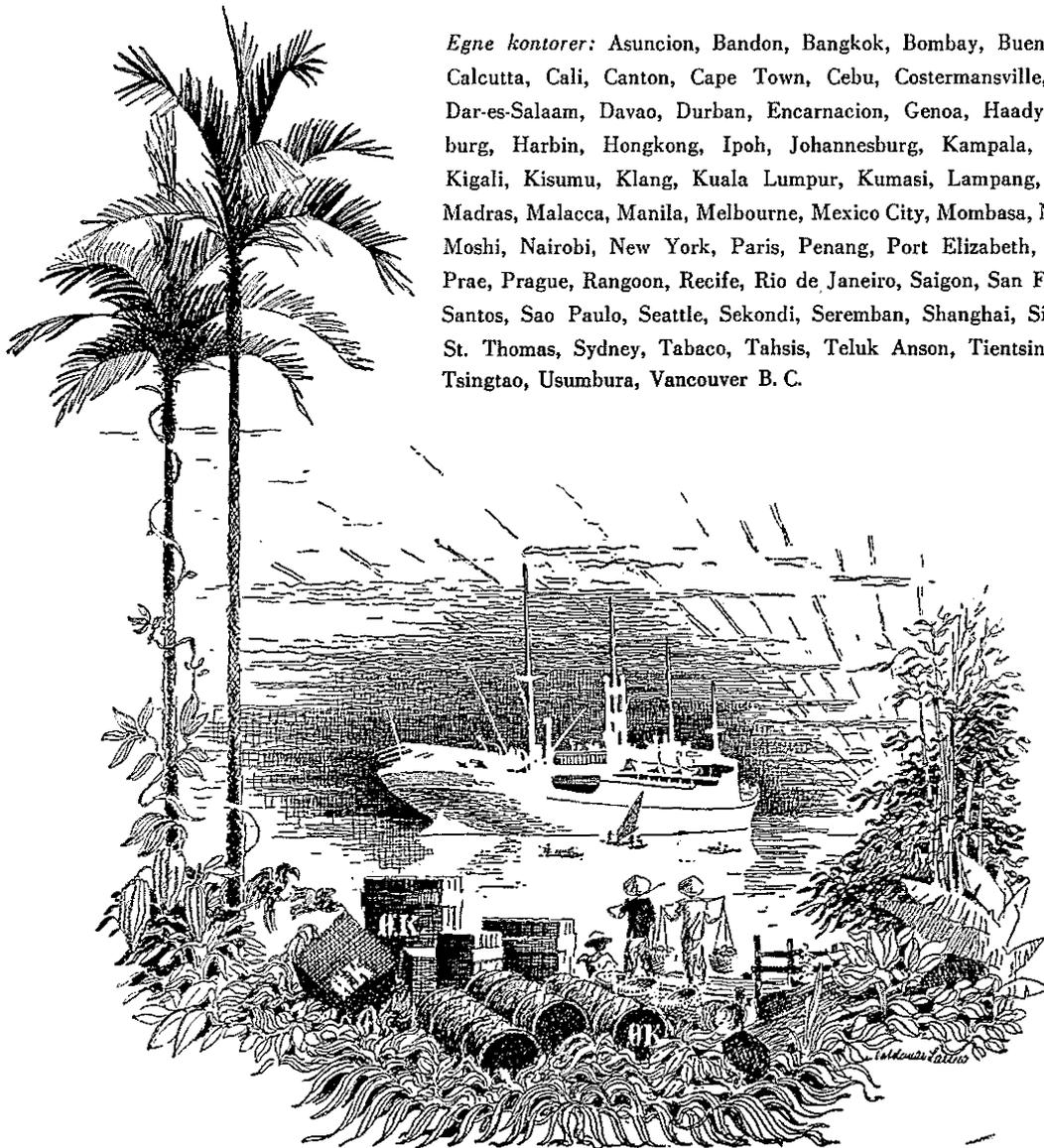
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, Sydamerika & Kanada.

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Burma, Malaya, Thailand (Siam), Ind.-Kina, Philippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zeeland, New York, Vestindien, Centralamerika og Nordamerikas Pacifikkyst samt fra Amerika til det fjerne Østen.



Egne kontorer: Asuncion, Bandon, Bangkok, Bombay, Buenos Aires, Calcutta, Cali, Canton, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dairen, Dar-es-Salaam, Davao, Durban, Encarnacion, Genoa, Haadyai, Hamburg, Harbin, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lampang, London, Madras, Malacca, Manila, Melbourne, Mexico City, Mombasa, Montreal, Moshi, Nairobi, New York, Paris, Penang, Port Elizabeth, Posadas, Prae, Prague, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Seattle, Sekondi, Seremban, Shanghai, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tabago, Tahsis, Teluk Anson, Tientsin, Tokyo, Tsingtao, Usumbura, Vancouver B. C.

SAO PAULO SAIGON RECIFE PORT ELIZABETH : EGNE KONTORER : RANGOON PENANG MEXICO CITY MELBOURNE

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

Udgivet i forståelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

„Luftfart og skibsfart supplerer hinanden“

siger S. A. S.' nye direktør, ingeniør Kalm

Ved OTTO LUDWIG

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM har fået ny dansk direktør, nemlig civilingeniør K. Kalm. Da direktøren fra sit 23. år har været ansat hos Burmeister & Wain, har vi fundet det naturligt at spørge netop ham, hvordan forholdet er og vil blive mellem luftfart og skibsfart. Vi sidder på direktørens kontor i Kastrup Lufthavn, hvorfra der er en vidunderlig udsigt ud over Øresund med dens mange skibe og over den travle flyveplads. En bedre baggrund for en samtale om flyvning og søfart gives vist ikke.

Direktør Kalm, som iøvrigt beskedent kalder sig „ingeniør“ efter de bedste traditioner fra B. & W., har været på næsten alle afdelinger hos det store danske skibs- og maskinbygningsfirma.

„Det er dog mest diesel-motorer, jeg har haft med at gøre,“ siger ingeniør Kalm. „I seks—syv år var jeg også salgsingeniør og rejste ikke så lidt. Mit virkeområde var det østlige Europa, nemlig Finland, randstaterne, Balkan og Tyrkiet. Til sidst fik jeg hos B. & W. stillingen som leder af dieselmotor-fabrikken på Christianshavn, hvor jeg således overtog afdøde Robert Christensens arbejde.“

„Hersker der nogen konkurrence mellem luftfart og skibsfart, eller kan man måske ligefrem tale om en form for samarbejde?“ spørger vi.

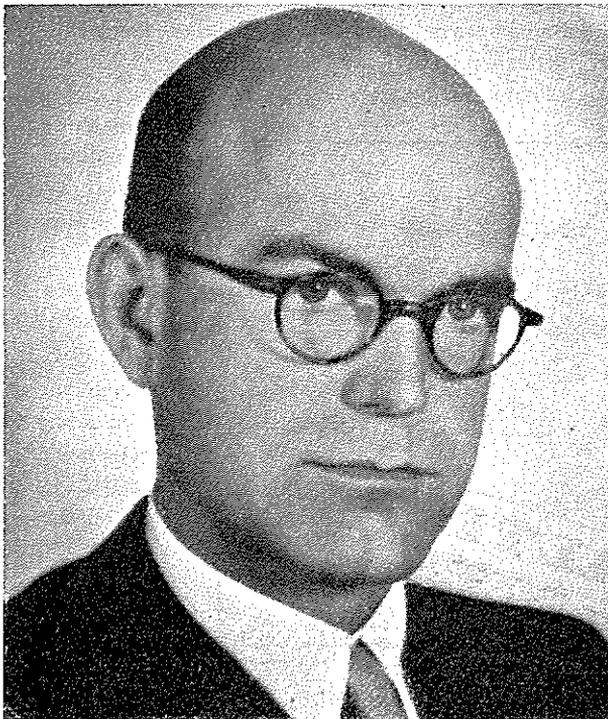
„Jeg synes bestemt ikke, at man kan tale om nogen konkurrence mellem de to erhverv. Tværtimod! Hvis jeg må bruge en gammel, noget forslidt, men stadig sand cliche,“ siger ingeniør Kalm med et lunt glimt i øjnene bag brilleglassene, „så vil jeg sige, at „trafik skaber trafik“. Luftfart og søfart supplerer faktisk hinanden på en udmærket måde. Det er således af stor betydning for skibsrederne, at de nu ad luftvejen kan få sendt reservedele til deres skibe i fjerne havne meget hurtigt frem, så kostbare liggedage undgås. Skibsrederne sender også i stadig større målestok personellet til deres skibe med flyvere, f. eks. ved afløsninger eller ved afleveringer fra udenlandske skibsværfter.“

„Det må være dyrt.“

„Ja, men det må vel alligevel kunne betale sig, ellers gjorde rederierne det sikkert ikke. Intet er jo heller gratis, og med den store hastighed, et fly bringer mennesker eller varer frem, er det naturligt, at transporten ad luftvejen er dyrere end overflade-transport — endnu!“

„Endnu —?“

„Ja, i U. S. A. har man undersøgt priserne for transport af stort gods ad luftvejen og er kommet til det resultat, at luftfarten derovre er en absolut alvorlig konkurrent til transporten ad lande- og skinnevejen, idet man inden for disse



Ingeniør K. Kalm.

tre transportgrene opererer med fragtrater af omtrent samme størrelsesorden. Men det er givet, at når f. eks. et skibsværft skal have transporteret en stor dieselmotor, kan det kun ske ad søvejen, og luftfarten vil sikkert aldrig kunne påtage sig sådanne transporter, selv om flyvemaskinerne får en stadig større kapacitet. Nogle varegruppers transport vil stadig ligge naturligt for skibsfarten og andre for luftfarten.“

„Kan De nævne nogle eksempler på forholdet mellem ratene for dansk skibsfart og dansk luftfart?“

„Det er meget vanskeligt at give nogle tal. For det første veksler fragtraterne stadig, og for det andet bruger vi inden for luftfarten helt andre udregningsmetoder end inden for skibsfarten. En bestemt vægt af en varegruppe fragtes til priser af en helt anden størrelse end dem, der gælder for den samme vægt af en anden gruppe.“

„Vil flyvningen ikke betyde en alvorlig konkurrence for skibsfarten på *passagerområdet*?“

„Jo, hvis priserne for luftrejser kunne bringes voldsomt ned. De store amerikanske luftfartsselskaber vil nu indføre turistklasse, og når det sker, vil der tilsyneladende blive taget en gruppe fra skibsfarten, men også kun tilsyneladende.“

Tager vi som eksempel den kommende turistklasse for luftrejser til og fra Amerika, er det klart, at mange flere mennesker end nu vil få råd til at flyve. Men de fleste mennesker har kun ferie 2—3 uger, og de kan alligevel ikke, hvis de skal sejle over Atlanten, nå at tilbringe en rimelig tid i Europa eller Amerika. Selv om mange flere mennesker således vil blive transporteret over havet ad luftvejen, vil de alligevel ikke blive frarøvet skibsfarten som kunder.

Derimod vil mange travle forretningsfolk på en vis måde blive mistet for skibsfarten som kunder, fordi sådanne mennesker ser deres økonomiske fordel i at benytte den dyrere, men hurtigere lufttransport. Til gengæld foretrækker en del af de samme mennesker at

flyve den ene vej og at sejle den anden vej afhængig af rejsens formål. På den måde gælder det stadig, at trafik skaber trafik. Jo flere, der transporteres ad luftvejen, jo mere bliver der også at gøre for skibsfarten.“

„Hvor mange søfolk transporterer S. A. S. på et år?“

„I 1950 transporterede vi ca. 400 danske søfolk. F. eks. fløj vi 120 sømænd til Tokio for A. P. Møller, der jo har fået bygget skibe bl. a. i Japan. Rejsen derned tager 56 timer. Hvis de samme søfolk skulle have været transporteret derned pr. jernbane eller pr. skib, ville det have taget mange dage. Iøvrigt har vi også transporteret mange udenlandske søfolk. Navnlig for de norske og svenske redere har vi haft mange transporter.“

„Det er vel sjældent, at man flyver søfolken så langt som til Japan?“

„Nej, det er det skam ikke. Vi har også fløjet søfolk helt til Australien. Også reservedelene til skibene flyver vi ofte over meget lange distancer. F. eks. fløj en D. C. 3 nogle reservedele fra London til Japan for et norsk hvalkogereri fornylig, og fragten nåede frem til det ønskede tidspunkt.“

„Nu har De fortalt så meget om, hvad luftfarten betyder for skibsfarten. Er et samarbejde i den omvendte orden ikke til stede?“

„Naturligvis! Skibsfarten har mange store fragter for luftfarten. I den forbindelse behøver jeg jo blot at nævne en vare som benzin. Den er luftfarten ikke i stand til — og bliver det sikkert heller ikke — at transportere, så det kan betale sig. Jeg vil tro, at luftfartens store forbrug af benzin også har haft sin indflydelse på den vældige udvikling, der for øjeblikket foregår inden for tankskibsfarten.“

Endvidere har skibene jo også bragt mange maskiner o. l. frem til flyvemaskinefabrikker og værksteder. Iøvrigt skal det nævnes, at luftfarten i høj grad støtter sig til den erfaring, man har opnået inden for skibsfarten og til den organisation, som de store rederier opretholder rundt om i verden. For vort vedkommende betyder Ø. K. s. og A. P. Møllers store apparat ude i Østen ikke så lidt.“

„Benytter luftfarten sig i større udstrækning af søfolk?“

„Ja, vi har navnlig mange radiotelegrafister, som har sejlet før, og som på søen har fået en udmærket skoling. En anden gruppe af personel er purserne, som vi kun har haft i kort tid. Disse er også tidligere søfolk. En meget vigtig personelgruppe inden for luftfarten er klarererne, der ikke er det samme som søfartens klarerere. De folk, vi benævner således, er navigatører fra søen, som hos os har fået ansættelse i jordorganisationen, hvor de er beskæftiget bl. a. med at føre nautiske håndbøger, kort og navigationsmetoder up-to-date.“

BALTICA
FORSIKRING

Hovedkontor: Brødgade 42, København, Tlf. C. 4058
Afdelingskontorer og agenturer overalt i Danmark

„Mangler man inden for luftfarten personel på samme måde som inden for søfarten?“

„Nej, faktisk mangler vi kun piloter. Det har hidtil været sådan, at vi her i Skandinavien har rekrutteret piloterne fra luftvåbnene og givet dem en supplerende uddannelse. Efter krigen var det imidlertid vanskeligt at skaffe piloter nok ad denne vej, fordi antallet af flyvere inden for vort luftvåben var reduceret under krigen, samtidig med at behovet for piloter samme sted nu blev meget større. Derfor måtte vi antage en del piloter fra R. A. F., af hvilke nogle endnu arbejder for os. Det har været overvejet, at vi selv skulle udanne vore piloter fuldt ud, men denne løsning har både sine fordele og sine skavanker; foreløbig er der ikke udsigt til, at tanken bliver bragt til virkelighed.“

„Lad os få nogle tal for S. A. S.' virksomhed i 1950?“

„Det kan De godt få: Sidste år fløj S. A. S. ca. 450.000 passagerer og tilbagelagde ialt ca. 25 millioner km. Af gods transporterede vi ca. 6.500 tons. Dette tal illustrerer forresten på en glimrende måde, hvor lille konkurrencen mod skibsfarten er på dette område fra luftfartens side. Den nævnte godsmængde er jo ikke mere, end et stort fragtskib kan transportere på een gang! Men desuden transporterede vi ca. 2000 tons post, og postbefordringen er i stadig udvikling.“

„At posten nu kan nå hurtigere frem, er jo også kun til søfolkens fordel. Her er atter et punkt, hvorpå man kan spore et samarbejde,“ indskyder vi.

„Ja, det har De forresten ret i,“ ler ingeniør Kalm. „Det havde jeg forøvrigt aldrig før tænkt på.“

„Hersker der begrænsninger og statsprotektionisme inden for luftfarten?“

„Ja, på det punkt er der en meget stor forskel mellem luftfart og skibsfart. Man har jo i mange år



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
G. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.
Central 386 — 11,386 — 11,585

stort set opretholdt havenes frihed, og på det område arbejder søfarten under ideelle forhold. Luftfarten arbejder ikke under de samme betingelser. Der hersker ikke fuld frihed i luften. En af de store vanskeligheder for os er den beskyttelse, som mange lande giver deres egen luftfart.“

„Risikoen ved flyvning —?“

„Risikoen er ved flyvningen mindre end for så meget andet. I U. S. A. bliver f. eks. hvert år sparket flere mennesker ihjel af heste, end der bliver dræbt passagerer ved flyveulykker. Bedst illustreres den ringe risiko ved flyvning imidlertid ved den kendsgerning, at Lloyds' præmier for luftfart er lavere end for nogen anden transportgren, og ingen har vel bedre end Lloyds' fingeren på pulsen. Og så er der jo det at sige til det, at flyveulykker altid er godt stof for aviserne, mens det har mindre interesse, hvis der sker en togulykke e. l. langt fra Danmark.“

„Har jet-maskinen nogle chancer inden for den civile luftfart?“

„Der er ingen tvivl om, at udviklingen går mod jet-maskiner. Men udviklingen går over et mellemstadium med turbo-propeller, d. v. s. gasturbine-drevne maskiner med propeller. Iøvrigt har man jo allerede i England bygget en ren jet-passagermaskine, „Comet“, som i begyndelsen af næste år vil blive sat ind på ruten London—Cairo. På de kortere distancer vil jet-maskinerne sikkert ikke foreløbig få nogen betydning.“

„Og dansk luftfarts fremtidsmuligheder —?“

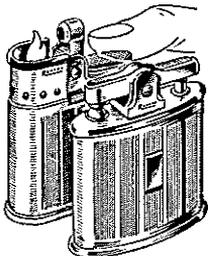
„Vi har gode muligheder i luften, fordi vi inden for de skandinaviske lande har en skibsfart, som man virkelig regner med ude i verden. Takket være den gode „opdragelse“ fra skibsfartens side skulle vi have gode muligheder for at føre de gode traditioner videre i luften,“ slutter ingeniør Kalm.

Vacuum Oil Company

Smøreoliespecialister

Nu kan De få de verdenskendte

RONSON LIGHTERS



i Danmark på udførsel

Lad Deres skibshandler demonstrere dem for Dem. De vil da forstå, hvorfor Ronson Lighters er blevet en trofast ven for alle om bord lige fra kaptajn til messedreng.

Ronson Products Inc. Newark, U. S. A. og London, England
Import: A. Mischou & Co.'s Eff., København. C. 7035

RONSON

WORLD'S GREATEST LIGHTER

De kan faa dem
overalt



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

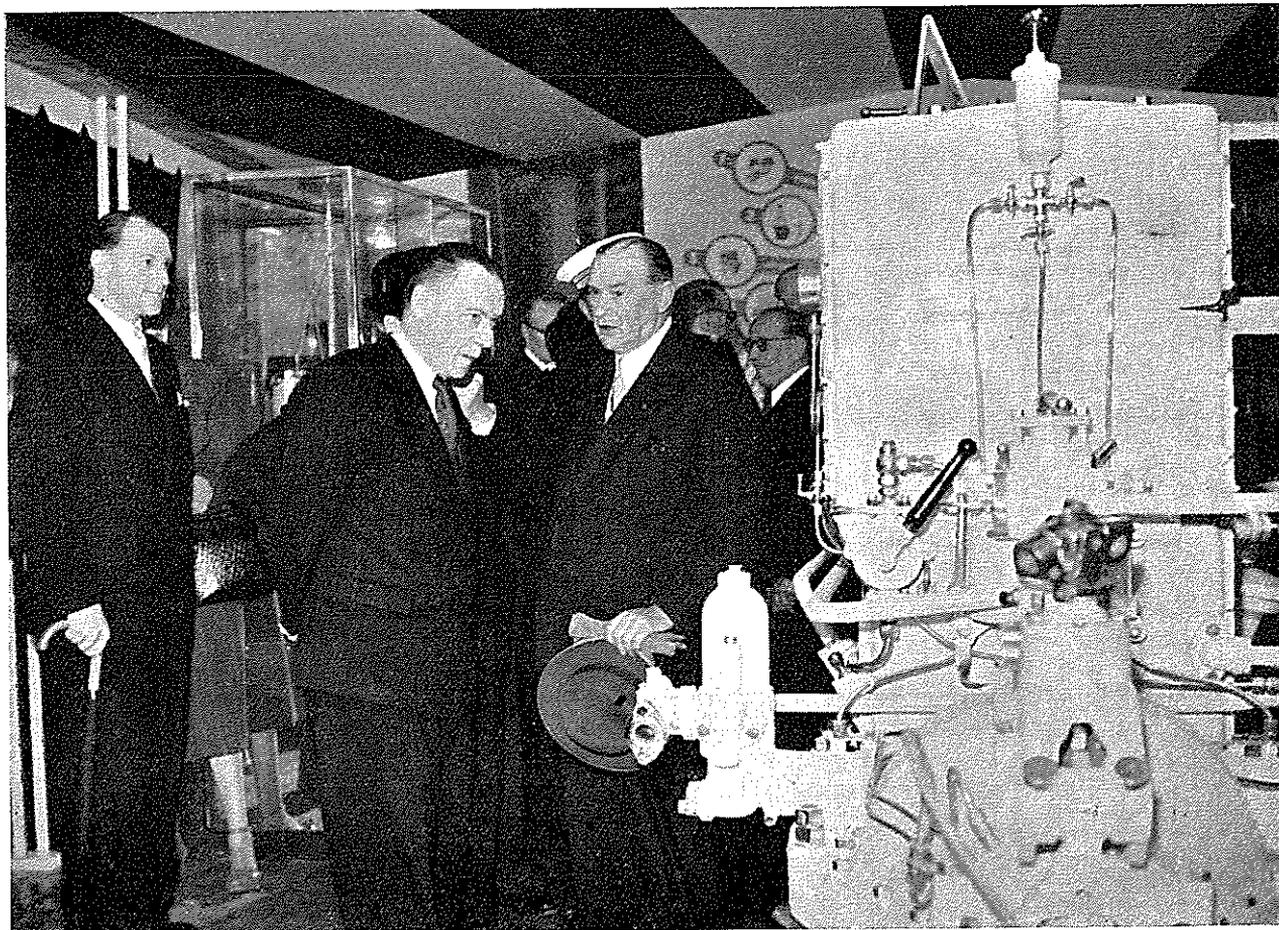
Dansk succes på franske og engelske skibsfarts-udstillinger

Blandt de mange hundrede udstillinger, der hvert år afholdes rundt om i Europa, er der kun få, der beskæftiger sig indgående med skibsfart og skibsbygning. Der er faktisk kun to maritime udstillinger, der er blevet faste institutioner, og som med regelmæssige mellemrum samler interesserede fra hele verden.

Den største — „The Marine Engineering & Welding Exhibition“ — afholdes hvert andet år i august måned i den kæmpemæssige udstillingshal, Olympia i London. Det er en strengt saglig udstilling, der udelukkende henvender sig til fagfolk. Disse kan til gengæld få et udtømmende overblik over alle tekniske nyheder på de felter, der står i forbindelse med skibsfart og skibsbygning. For at illustrere udstillingens omfang, behøver man kun at nævne, at der i år udstilledes over 40 forskellige dieselmotormærker. Det eneste ikke engelske dieselmotorfirma, der havde en stand på udstillingen, var Burmeister & Wain, som udstillede en

række motorer og skibsmodeller samt en original B. & W. Alpha motor for fiskefartøjer. Burmeister & Wain's stand, der i stil og opbygning afveg ikke så lidt fra de gængse engelske stands, vakte smigrende opmærksomhed.

Le Salon Nautique International, som afholdtes hvert år i oktober på højre Seinebred i Paris, er en langt mere populær udstilling. Kanoer, sejl- og motorbåde, sports- og friluftsudstyr er et væsentligt træk i udstillingens fysiognomi, og opvisninger samt regattaer på Seinen trækker mange tilskuere til. Udstillingens hovedhal rummer de store rederiers og motorfabrikers stands, og selskabet her er betydelig mere internationalt end i London. Foruden de franske udstillere var der i år dansk, italiensk, hollandsk, engelsk, amerikansk og tysk deltagelse. Også her var Danmark repræsenteret ved Burmeister & Wain, som efter krigen har været en flittig udstiller i Frankrig, hvor firmaet



Direktor C. A. Møller viste personlig B. & W.'s stand i Paris for den franske industriminister M. Louvel.

A. P. MØLLER

KONGENS NYTORV 8

KJØBENHAVN K.



REDERI

BEFRAGTNING

KLARERING

DAMPSKIBS-
EXPEDITION



Køb og Salg af

SKIBE

SKIBSBYGNING

Tlf. Central **514.**

Statstlf. **33.**

Telegr. Adr.: **Mersk.**

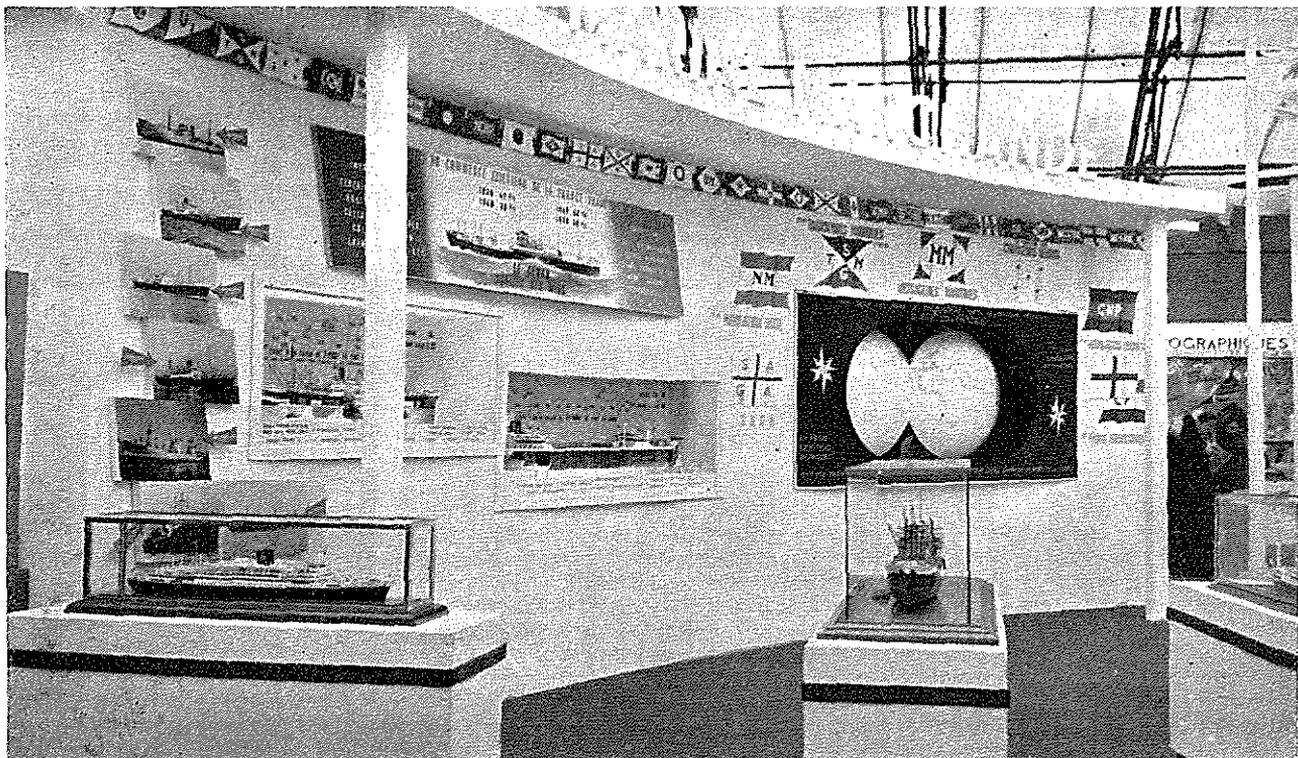


B. & W.'s stand på udstillingen i London, hvor den vakte berettiget opmærksomhed.



B. & W. i Paris: Forsiden af standen med motormodeller og modellen af en skibshovedmotor i naturlig størrelse.

— Sig, De har læst det i „Vikingen”!



Paris-udstillingen virkede uhyre levende. Her er et udsnit af standen for „La Marine Marchande“.

har et meget betydeligt marked. B. & W.s stand lå midt i hallen og var den største på hele udstillingen. Foruden en række arbejdende motormodeller viste B. & W. en model af en skibshovedmotor i naturlig størrelse, som dominerede hele udstillingshallen og tiltrak sig alles opmærksomhed.

På åbningsdagen holdt B. & W. en frokost, hvori mange førende personligheder indenfor fransk skibs-

fart og skibsbygning deltog. Hvor stor betydning, man tillægger B. & W.s deltagelse, fremgår deraf, at udstillingen foranstaltede en særlig B. & W.-dag. Udstillingen var pyntet med dannebrogflag og danske plakater, og i udstillingens biograf vist danske film. B. & W.s deltagelse formede sig ikke blot som en god reklame for firmaet, men i lige høj grad som en effektiv propaganda for Danmark.

Rigt arbejdsår for Søfartens Bibliotek

I den beretning, som Søfartens Bibliotek lige har udsendt om sit arbejde 1950/51, bringes mange interessante oplysninger. Det viser sig bl. a., at der i det forløbne regnskabsår har været et samlet udlån på 89.311 bind fra biblioteket. Der har ialt cirkuleret ca. 37.000 bøger, hvoraf de 20.000 har været sendt om bord i danske handelsskibe.

Biblioteket, der hjælper sømanden til at slå mange kedelige fritimer ihjel om bord, anskaffede 2248 nye bind. En lille del af disse er indgået i samlingen som gaver. Indkøbet af nye bøger kostede omtrent 38.000 kroner.

Studiesamlingen, der rummer mange interessante bøger om historiske, nautiske og skibstekniske emner, har været pænt besøgt, og flere værdifulde bøger er blevet anskaffet også hertil.

Blandt de mange danske skibe, man har forsynet med læsestof fra Søfartens Bibliotek, er hospitalsskibet „Jutlandia“, som har fået 732 bind om bord til brug for læger, besætning og patienter. Disse bøger er betalt af Dansk Røde Kors.

Året har i det hele taget været godt for Søfartens Bibliotek, som nu er faldet godt ind i de rammer, som de nye, store lokaler i Nyhavn 63 byder. Arbejdet har naturligvis kostet mange penge, og man håber derfor fortsat at modtage støtte fra de mange, som gennem årene har støttet biblioteket.

Efter at bibliotekets leder gennem 11 år, kaptajn Juel-Hansen, på grund af alder fratrådte den 31. december 1950, er bibliotekets daglige ledelse overdraget kaptajn Aage Nielsen.

—wig.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

På elev-togter i halvfemserne

Gammel orlogsgast fortæller minder

I foreningen „Ørnen“ mødes med regelmæssige mellemrum nogle af marinens gamle dæksofficerer. „Vikings“ medarbejder har været inviteret med til en af disse sammenkomster og har her „sjanghaget“ en af foreningens bedste fortællere, som har lovet at berette om sin marinetid under forudsætning af, at vi ikke nævner hans navn.

I sin hyggelige ungkarle-lejlighed i Valby fortæller den gamle orlogsgast uden støtte af optegnelser om sine år i søværnet:

„Der er det bemærkelsesværdige ved min historie, at jeg er en af de få tyske statsborgere, som i nyere tid har gjort tjeneste som dansk underofficers-elev. Jeg er født i Nordslesvig af dansksindede forældre. Min fødeby var dengang tysk, og da jeg skulle døbes, ville man efter sædvane indskrive mig i lægdsrullen. Det ville min far ikke gå med til, og det endte derfor med, at hele familien blev udvist. Min far måtte lade sit værksted og meget andet i stikken for at rejse til Nordjylland, hvor min mor og han fik dansk statsborgerskab. Mange år senere, mens jeg opholdt mig på marinens skole i Overgaden oven Vandet, opdagede man, at jeg stadig principielt var tysk statsborger. Det samme gjaldt en af mine kammerater, og for vor skyld måtte man vedtage en lov, som gjorde os til danske statsborgere.

Jeg kom ind i marinen som 15-årig i april 1892. Vi var ca. 20 lærlinge på mit hold, og jeg kom ud med panserbatteriet „Gorm“ på togt i danske farvande. Vi var seks klasser på skolen. De to ældste klasser sejlede hele året, mens de fire andre sejlede sammen og kun om sommeren.

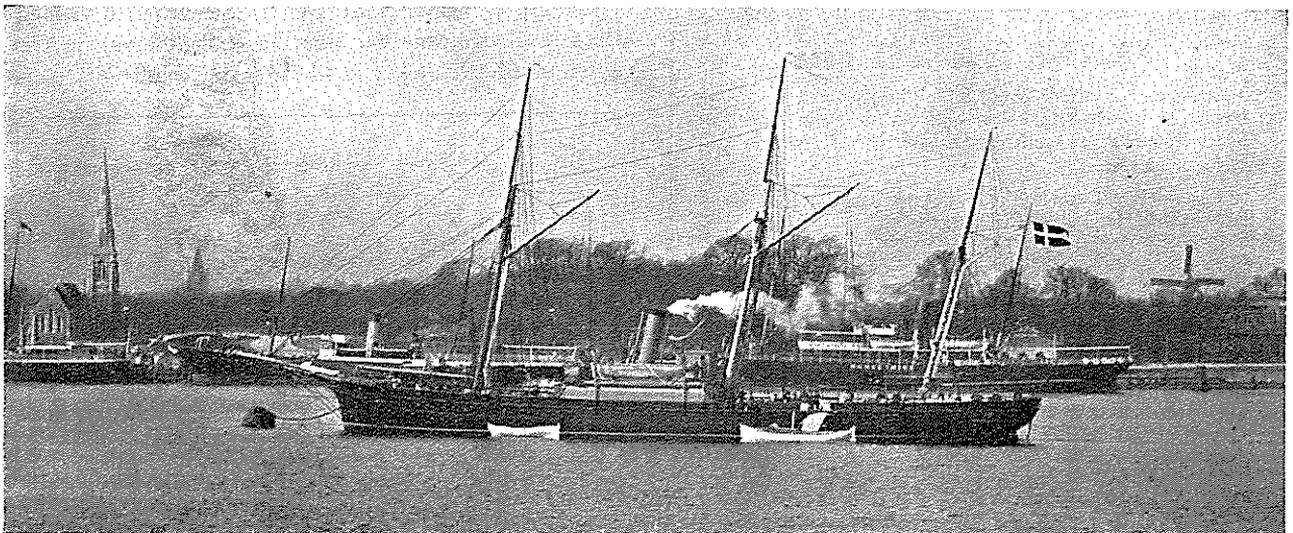
Den yngste klasse var uofficielt oppassere for de ældre. Vi skulle hænge deres køjer op og stuve dem af vejen igen o. s. v. En nat havde jeg glemt at hænge en køje op for en af de ældre og fik naturligvis nogle på skrinet. Den slags hørte til dagens orden.

Om bord på „Gorm“ havde vi en bådsmænd af den gamle skole fra sejskibenes tid. Han var en dygtig sømand og et prægtigt menneske, men måske nok lidt for ligetil i sproget. En dag skulle vi have dampbarkassen op. Den skulle løbes op, og blokke og tov lå klar på dækket. Da vi skulle til at hale, slap en af de befarnes en gevaldig en. Så brølede overbådsmanden: „Det var ret! Sådan gør de gamle droskeheste også. Først s.... de, og så haler de! — Hejs!“ Hele besætningen lå næsten flade på dækket af grin. Jo, de gamle dæksofficerer var nogle pragtfulde typer.

Om bord fik vi alle punch hver lørdag aften. Vi drak den af en mugg. På skolen vankede aldrig spiritus. På „Gorm“ måtte de ældste elever, men ikke lærlingene, ryge, men den næstældste klasse tog sig ofte en smøg på gallionen, hvor der altid var tykt med røg. Hvis vi andre dristede os til at ryge, vankede der først og fremmest klø fra de ældres side og straf fra chefens side. På skolen måtte kun de tre ældste klasser ryge. Det foregik på vagtstuen om aftenen.

Mens vi var på skole, havde vi fri hver søndag, undtagen når vi havde vagt, hvor vi så i stedet havde fri lørdag fra kl. 18 til 22. Når vi på en eller anden måde forså os, vankede der i mildeste fald en prik. Tre prikker gav nægtelse af frihed to søndage i træk.

Da jeg var kommet op i en af de ældre klasser, manglede jeg en dag til mønstringen over pudsegrej



„Diana“ i bojen ud for Langelinie. I baggrunden M/S „Melchior“, D. F. D. S.

o. l. en skobørste. Jeg havde i forvejen to prikker, og nu skulle jeg altså miste de to næste søndages landlov. Dertil kom, at de to teaterbilletter, som tilfaldt hver elev om året, gik tabt for mit vedkommende. En dag så jeg så nede på pudsestuen en yngre elev pudse sko med min børste, og jeg gav ham en på skrinet. Et par dage efter fortalte han mig, at trommehinden var sprængt.

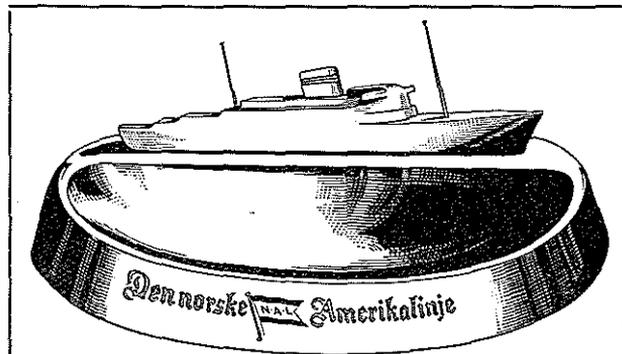
„Gå op til lægen,“ sagde jeg. „Fortæl ham, at jeg har slået dig, men sig ham også *hvorfor*.“

Jeg blev naturligvis meldt af lægen og kaldt op til skolechefen for at få en opsang. Det viste sig nu, at drengen ikke havde sagt, hvorfor han fik sin ørefigen. Da chefen hørte dette, sagde han til mig: „Du skal få den mildeste straf.“

Nå, søndagen kom, og de andre gik ud i byen, mens jeg måtte blive tilbage. Så blev jeg kaldt ind til næstkommanderende. Han havde naturligvis hørt historien og sendte mig af sted med et brev til sin forlovede med pålæg om at være tilbage inden kl. 22. Søndagen efter sendte han mig af sted med et brev til en professor, og således fik straffen ikke større betydning for mig.

Chefen var ligesom næstkommanderende et pragtfuldt menneske, men noget påholdende. Når vi til middag fik ben at gnave, gav han ordre til, at benene skulle samles efter måltidet, hvorefter der blev kogt suppe på dem til næste dag. Da vi imidlertid ikke spiste noget af suppen, gik chefen bort fra dette spare-system.

Mens jeg opholdt mig på skolen, overværede jeg de



Skibe fra 20 cm

Vort Firma er udelukkende indstillet paa at udforme og fremstille de Reklameideer, som der er Behov for i ethvert Rederi og paa ethvert Skibsværft. Af Nyheder kan vi bl. a. nævne:

Skibsmodeller i tro kopi, 20—30 cm længde. Kun seriefremstilling. Pris ca. Kr. 50,00 pr. Stk.

Askeskaale med Model af ethvert ønsket Skib. Kun Seriefremstilling. En virkelig gedigen Reklame. Pris ca. Kr. 40,00 pr. Stk.

Reklamemodeller, enkelt- eller seriefremstillede i enhver ønsket Størrelse, delvis stiliserede til Anbringelse bl. a. paa Befragterkontorer, hvor Anvendelse af fuldt detailerede Modeller vil være for kostbar.

Alt paa Tilbud. Henv.

W. OSGAARD & CO.

Jægersborg Alle 29, Charlottenlund - Tlf. Ordrup 3675

sidste slag rotting, der blev givet i den danske marine. En af eleverne, en bomstærk fyr, som senere blev løjtnant, var gået gennem Borgergade og havde her mødt en sergent fra garden uden at hilse. Sandsynligvis havde han ikke set ham. Sergenten trak ham med ind i en port, men fik her en så gevaldig dragt prygl af eleven, at han var mere død end levende. Eleven blev idømt 15 eller 20 slag rotting. Afstraffelsen fandt sted i skolens store sovesal, hvor synderen blev bundet til en stolpe. En underkanoner slog, mens en anden talte slagene. Eleven røbede ikke sin smerte med en mine, og da han havde modtaget halvdelen af slagene, skulle lægen efter sædvane tilse ham. Men synderen vendte hovedet om og sagde med fasthed i stemmen: „Behøves ikke. Der er ikke noget i vejen!“ Få dage efter blev det forbudt ved lov at straffe med rotting.

Som elever måtte vi ikke ryge på gaden. Vi mødtes gerne over et glas og en smøg i værtshuset „Hyttedefadet“ i Brogade, og det måtte vi heller ikke. En dag, mens vi var samlet der, så vi skolens overkanoner komme gående hen mod værtshuset. Nej, hvor blev der røre! Vi sprang alle sammen ud gennem vinduerne til baggården, og der skete derfor intet.

I de næste par somre var vi ude med briggen „Ørnen“. De første tre uger lå vi på Nyborg Fjord. Vi havde håbet at få frisk brød om bord, men det var ikke nødvendigt med en sådan luksus, mente chefen. Vi syntes dog, at det var hårdt, at vi skulle spise muggent brød, når vi lå så nær land. En aften, da skipperen var i land, blev alt brødet derfor lempet i vandet. Kort efter skulle vi ind med båden for at hente chefen. Han førte selv båden ud og kunne mærkeligt nok ikke lægge til langs siden. Han brummede og prøvede på ny. Vi var klar over, at det var alt brødet, der havde forhindret ham i at komme langs siden, og i mørket fik vi det ubemærket skubbet af vejen, så den anden tillægningsmanøvre lykkedes. Der blev aldrig siden talt et ord om det mugne brød, og vi fik noget frisk om bord.

Derefter gik turen til Nordsøen. I fire døgn lå vi for vindstille på Doggerbank, og skipperen kløede på masten for at skaffe vind. Den fjerde aften lå vi med alle sejl til. Køjerne var lige blevet hængt op, og frivagten skulle til at krybe til køjs. Så hændte det vær-

DAMPSKIBSSELSKABET

VIKING A/S

Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG

Worsæesvej 24, København V.

Tlf. C. 2641

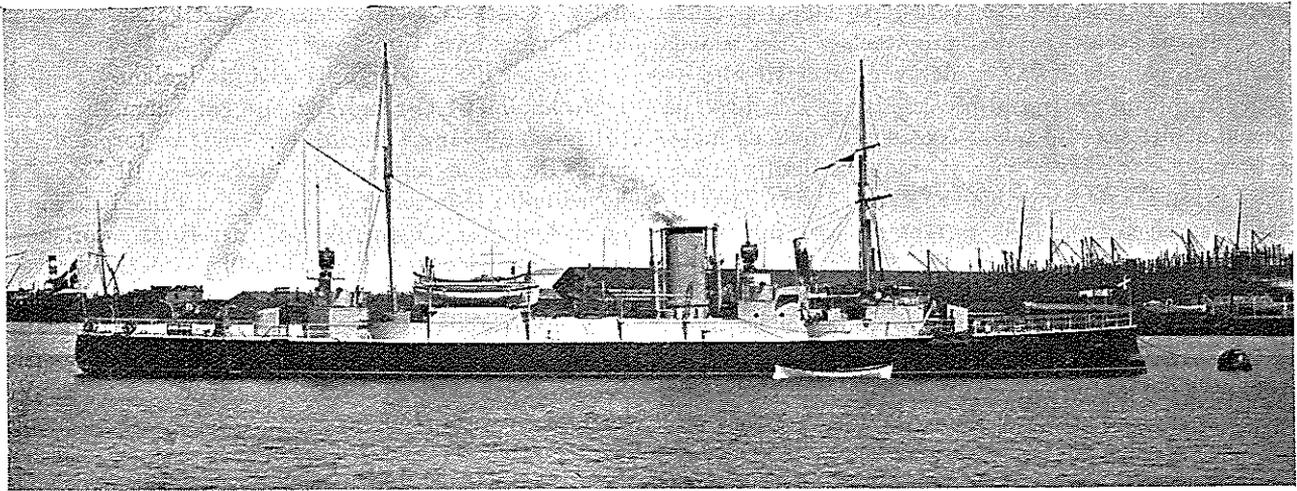
Telegr.-adr. Metalborg

D/S DRACO

Korresponderende Reder: R. Fischer-Nielsen

Amaliegade 35 B

Telf. Palm 5906



„Heimdal“ ud for B. & W.-værftet.

ste, der næsten kunne ske: En storm blæste op i læ af os. Skibet krængede over, og alle mand blev kaldt på dækket. Frivagten sprang op kun iført skjorter. Vi løb alle til styrbords braser, og ingen tænkte på de bagbords. De sidste satte sig imidlertid fast, og vi måtte sætte økser på. Situationen var ret farlig, men vi klarede den. Det viste sig bagefter, at vi havde ligget lige i et stormcentrum.

Togterne med „Ørnen“ var rige på oplevelser og minder. Tiden gik med manøvrer af enhver art, og vi blev efterhånden meget dygtige. Til sidst tog vi ræer, bramstang og fastestang ned og huggede alt ud på syv minutter og fik det hele op igen på tolv minutter.

Jeg var på et af togterne topsgast på fortoppen. Næstkommanderende på det togt var en ret kolerisk herre. Engang gav han kommandoen „entre“, og vi tre på foremars sprang op som små aber og stillede os i retstilling. Vi stod og ventede, mens næstkommanderende skældte ud over ingen verdens ting. Til sidst blev det os for meget, og jeg råbte: „Åh, så hold dog kæft.“ „Hvem var det?“ skreg næstkommanderende og kaldte os ned. Ingen af os svarede, og han skældte ud som en besat. Nu havde jeg lige lakkeret essing på travillen om morgenen, og uheldigvis for næstkommanderende slog han i sit raseri sin behandskede hånd ned i malingen og hængte fast. Han blev nu endnu mere rasende, og vi fik alle tre fem gange over stængesalingen.

På en af turene med „Ørnen“ havde vi en bådsmand, der ikke var så godt lidt af mandskabet. Se, på „Ørnen“ lå mandskabets toiletter i gallionen om bagbord, og underofficerernes om styrbord. En dag, mens bådsmanden var inde på gallionen, blev der vasket skibsside forude fra et fartøj. Rengøringsgasterne opholdt sig lige under det sted, hvor bådsmanden var. Fra bådsmanden kom der, hvad der skulle, og båden blev slemt pyntet. I sin harme herover jagede en af rengøringsgasterne bådshagen op gennem gallionen med det resultat, at der lød et brøl deroppe fra, hvorefter man så bådsmanden med bukserne om haserne jamre rundt på dækket!

I 1896 var jeg ude med „Diana“, og i 1897 kom jeg ud med „Heimdal“. Vi var først en tur til Portsmouth og sejlede derfra til Cadiz, hvor vi oplevede en tyrefægtning. Så sejlede vi til Spezia, Piræus, Alexandria, Tunis, Algier, Toulon, Barcelona og derfra hjem via Southampton. Det var en lang tur, og den kunne have været en stor oplevelse, hvis vi havde haft en anden chef. Vor chef opførte sig mærkeligt på hele turen og endte til sidst på en sindssygeanstalt.

Da vi kom til Cadiz, fik vi vin om bord, og siden fik vi hver middag på dette togt sherry. Vi læringe samlede den ædle druesaft på flasker og tog den med hjem.

Vi lå i græsk havn julen over. Selve juleaften blev ikke fejret om bord, fordi officererne skulle feste hos det græske kongepar i land. Vi, nogle af eleverne, roede officererne ind. Mens vi alligevel var inde, blev vi enige om at gå op på en sangerindeknejspe og faa en drink. Vort fartøj var elegant udhalet med messinggafler, og stor var vor forfærdelse, da vi kom ned til båden igen og opdagede, at åregafler og alt inventar var stjålet fra den.

Med stort besvær og godt hede om ørerne roede vi båden ud med tre årer, og vort uheld blev heldigvis ikke opdaget. Nu var der en værnepligtig om bord, som var almindeligt hadet af alle eleverne, fordi han altid var på nakken af dem og sladrede til befalingsmændene. Han passede dampbarkassen, der også havde fine messinggafler og fint udstyr. Det huggede vi, og vi fik således hævn over ham.

Juleaften var kedelig. Næste dag skulle det græske kongepar komme om bord, og der skulle være fint i skibet. Om bord i „Heimdal“ skulle eleverne altid være i forhånden. Chefen talte os ikke, og vi blev derfor juleaften sat til at vaske skibssider!

En af eleverne var blevet sat i mørk arrest om bord og skulle hen under aften „luftes“. Vi havde „bjerget“ noget rom fra lasten og smuglet en del af det ind til ham. Da en underofficer kom og skulle lukke fangen ud, trimlede denne en kende påvirket ud gennem døren. Underofficeren lavede imidlertid ikke noget num-

mer ud af det og lod ham bare blive inde i arresten.

1. juledag blev en dejlig oplevelse. Grækenlands kongepar var om bord, og der var gaver til alle — både fra dem og fra prinsesse Marie. Der blev på grund af det sene tidspunkt ikke skudt salut, da majestæterne gik fra borde, men vi stod opstillet til parade på dækket. Da de kongelige var kommet ned i fartøjet, trådte en af eleverne frem og råbte: „Deres majestæter leve!“ Og så råbte vi hurra.

Bagefter råbte chefen: „Hvem var det?“. Eleven trådte frem, og chefen brølede ganske ubeheersket: „Hvad rager det dig. Jeg skal nok bestemme, hvem der skal leve!“ Hans malplacerede opsang druknede helt i besætningens latterbrøl.

Da vi kom hjem til Danmark, viste det sig, at officererne havde klaget over chefen, og det viste sig også, at det stakkels menneske havde været sindssyg i adskillige år!

Efter hjemkomsten var jeg en tur ude med panserskibet „Helgoland“. Vi var først ovre i England og deltog som Danmarks repræsentant i den internationale flåderevue i anledning af dronning Victorias 60-års regeringsjubilæum. Vi måtte ligge i nogen tid i Ålholmsbugten på grund af storm og blev en del forsinket. Under en nordvestlig storm lå vi nogle dage senere underdrejet midt i Nordsøen. En dag på morgenvagten, hvor vi havde søen tværs ind, forsøgte næstkommanderende at sætte kurs SV med det resultat, at vi var ved at gå rundt. Med besvær fik vi skibet rejst påny og lå underdrejet endnu et døgn.

Ved Spithead lå alverdens krigsskibe opankret i fire linier à een sømils længde. Det var den største flåderevue, jeg nogensinde har oplevet. Blandt gæsterne var en svensk krydser, som også havde været ude i stormen. Der var intet helt om bord på dette skib.

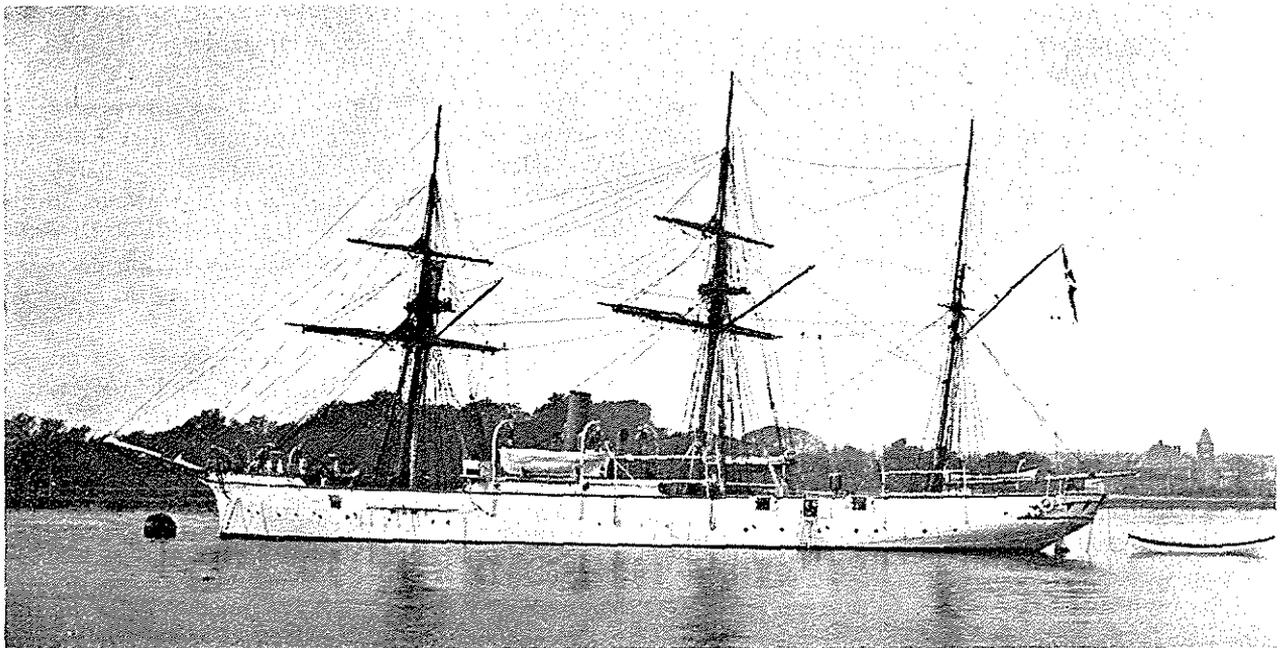
Efter hændelsen i Nordsøen var „Helgoland“ iøvrigt aldrig mere uden for Skagen.

I september var jeg også med „Helgoland“, nemlig i Stockholm til Oscar II's 25-års jubilæum. Foruden „Helgoland“ var „Tordenskjold“ og fire torpedobåde med. De sidste sejlede dog indenskærs til Sveriges hovedstad. I Østersøen fik vi en „piver“ lige i stævnen, og vi kunne se „Tordenskjold“, der fulgt i vort kølvand, helt ind under kølen. Opholdet i Stockholm var iøvrigt også en stor oplevelse.

I 1897—98 var jeg med skonnerten „Ingolf“ til Vestindien. På vejen måtte vi gå tilbage til de canariske øer, fordi en af officererne havde fået tyfus. Vi kom med en lille forsinkelse godt til Vestindien og havde her en dejlig tid. Jeg var med i skibets orkester og slog stortromme. Negrene elsker trommer og hængte altid om mig og min tromme, når vi spillede i land.

Der var meget varmt derovre. Om dagen var der 38 graders Celsius, men om natten kun 20—22. Vi gik derfor altid med stortrøjer efter mørkets frembrud. Det var jo også en temperaturforskel, der kunne føles.

Vi var også en tur til Venezuela, hvor der var 50 graders varme til middag. På redens her lå iøvrigt en venezuelandsk torpedobåd. På dækket var 5—6 marinere i gang med at spule dæk — den ene af dem var chefen! Vi var på tur i junglen og så både papegøjer, sommerfugle af vældigt omfang og masser af kamæleoner. Julen fejrede vi på St. Thomas. Guvernøren havde sendt kokusnødder, bananer og andre rare sager om bord, og juletræet havde vi medbragt fra Danmark. Vi lavede en revy, som iøvrigt var forfattet af „Vikingen“'s nu afdøde medarbejder Gustav Kragh. Revyen, der var spækket med hip til befalingsmændene, var naturligvis blevet censureret, men intet var strøget i den, og officerer og befalingsmænd tog den pænt.



„Ingolf“ ved Langelinie.

På turen hjem fra Vestindien måtte vi stryge rigningen i en storm og gå ind til Azorerne. Vi satte derefter kursen mod Kanalen. Det var her flovet af til fint vejr, men næste dag begyndte det at lufte. Jeg kan huske, at jeg i journalen noterede vindstyrke „11 eller 12“. Vi lå underdrejet i Nordsøen og nåede at få Horns Rev i sigte. Vi drev imidlertid nu for nærmest østlig vind. Ankrene blev firet ud, men alligevel drev vi så meget, at vi den fjerde dag havde fyrene i Hull i sigte. Der blev nu holdt skibråd, men så løjede det heldigvis af, og det blev nogenlunde vejr, så vi nu kunne sætte kurs mod Skagen. Dagen efter lå vi i middags-hvilet og slangede på banjerne. Pludselig hørte vi, at redningsbådsbesætningen blev kaldt op. Søen havde ikke lagt sig endnu, og noget ekstraordinært måtte være på færde.

Vi så en norsk skonnert komme drivende på lasten med seks mand om bord. Vor næstkommanderende havde vagten på broen hos os og forsøgte at skyde en raket over til havaristen. Det var imidlertid ikke så let i den voldsomme sø. Men endelig lykkedes det. En trosse blev bundet til raketlinen og den anden ende gjort fast til et af vore fartøjer. Næstkommanderende havde først villet sende båden over med frivilligt mandskab om bord, men chefen kommanderede folkene ud af den. I agterenden fastgjordes også en trosse, og nordmændene begyndte nu at hale. Trods det, at de havde ligget og drevet i fire døgn, smed de tros-

serne los og roede selv over til os. Endelig fik vi dem om bord efter at have ligget hele dagen og rodet i den voldsomme søgang. Redningsbåden blev iøvrigt smadret ved tillægningen.

Da vi kom hjem til København, så vi store plakater, hvorpå stod: „Skonnerten „Ingolf“ forlist i Nordsøen.“ Heldigvis var det jo ikke så slemt, og glæden i byen var derfor stor. Men vi *kunne* godt være gået ned. Mange af D. F. D. S.' dampere var hårdt medtaget af vejret. Kong Chr. IX var iøvrigt om bord for at trykke os alle i hånden, og toldvæsenet så stort på tingene. Jeg havde en 10 pots flaske rom med hjem.

Dermed var min elevtid forbi. Senere kom jeg ud med andre skibe og havde endnu mange oplevelser. Men tiden som lærling og elev står alligevel som den bedste i mit liv. Jeg levede den gerne om igen. Jeg tror, at tiden til søs har givet mig et godt helbred. Jeg cykler stadig lange ture, og da jeg var 69 cyklede jeg 194 km fra Fredericia til København på een dag,“ slutter den gamle orlogsgast.

Sømandsmissionens julehefte

Sømandsmissionen har udsendt et smukt, lille julehefte med forskellige fortællinger og artikler fra søen. Heftet, der er redigeret af pastor Ingstrup Mikkelsen og sømandspræst Eilschou-Holm, har mange læsere blandt de søfolk, som nyder godt af sømandshjemmenes gæstfrihed.



Den hånd -

som giver skibet navn
som knuser flasken mod dets stavn
som borge skal for skibets lykke -

skal prydes af et
prægtigt smykke



A. DRAGSTED

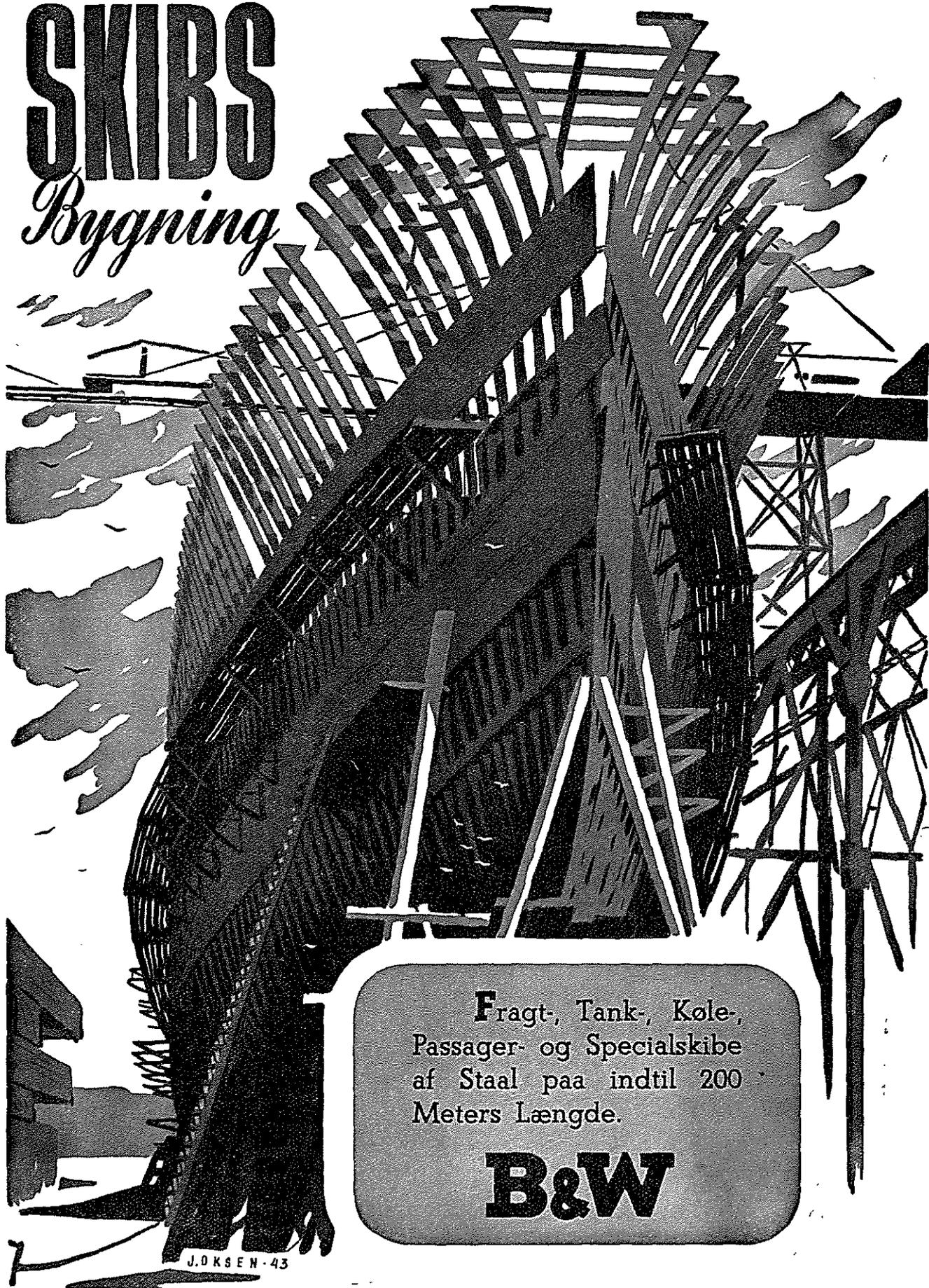
AKTIESELSKAB

KGL. HOF-JUVELERER OG HOF-GULDSMED

established 1854

Bredgade 17 . Copenhagen K. C. 5576

SKIBS *Bygning*



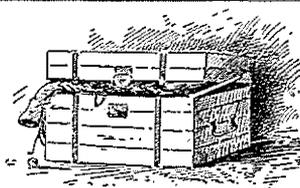
Fragt-, Tank-, Køle-,
Passager- og Specialskibe
af Staal paa indtil 200
Meters Længde.

B&W

J. ØRSGEN - 43

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Honsebroen endnu en gang.

Læserne vil sikkert erindre, at jeg i sin tid efterlyste en forklaring på navnet „Honsebroen“, som er givet den lange træbro langs flådens leje. Hr. Carlo Larsen i Søborg forklarede, at navnet var givet, fordi broen på grund af de påkruede „revler“ har en vis lighed med en hønsestige. Forleden ringede marinens gamle, anerkendte modellerer, Otto Dørge, til mig og sagde, at hr. Carlo Larsen ikke var langt fra den rigtige forklaring, som ifølge ekvipagemesterens gamle og nu destruerede reglementer lyder således: „Honsebroen er en lang, smal bro på spinkle pæle og er så smal, at to personer ikke kan gå ved siden af hinanden, men må gå bag hinanden som ad en hønsestige“. — Så må det mysterium vist anses for løst.

Slang-nyt.

Kender De slang-ordene „at flække vind“, en „vindflækker“ eller „en vindklover?“ Det første kan rimeligvis betyde „at gå op mod vinden“. I svensk slang er „en vindklyvare“ en trekantet gallahat (i dansk slang kendt under betegnelsen „øsekar“ eller „sovsekande“). På dansk er en „vindflækker“ måske en stor næse eller et par store træsko. Da Bom — slang-eksperten — mener, at de nævnte ord har maritim oprindelse, beder han „slopkasten“s læsere om hjælp. Kaj Bom fortæller iøvrigt videre, at et bestemt kvarter på Østerbro, hvor der bor mange pensionerede søfolk, er kendt under navnet „Mågekolonien“. Kender De dette navn?

Det er ganske vist.

Der kan ske de mærkeligste ting på havet: For nogle år siden sank skonnerten „Ernest Mills“ ud for Kap Henry Virginia. Skibet var lastet med salt, som efter kort tids forløb opløstes i havvandet, hvorefter havaristen atter viste sig på havoverfladen. Nogle påstår, at det er umuligt, hvad mener De?

Sømænd og ordsprog.

„Vikingen“ har tidligere bragt nogle af de gamle ordsprog om havet og dets mænd i erindring. Idet jeg appellerer til læserne om at komme med flere, viderebringer jeg endnu en buket af maritime *bon mots*: „Lad den blive ved åren, som har lært at ro“ — „Bag i båden sidder skipperen“ — „Når skibsfolk er uenige, går skibet under“ — „Børen bier efter ingen“ — „Sagte vind fører og skibet i havn“ og „Bedre i en gammel vogn end i et nyt skib“! Det sidste af disse ordsprog er sikkert lanceret af en landkrabbe, hvem søfolk passende har kunnet give følgende svar: „Haren laster vandet, for han kan ej svømme!“

Store tal.

Panama-kanalen åbnedes for trafik den 15. august 1914. Siden åbningen har kanalen været gennemsejlet af mere end 150.000 handelsskibe. I kanal-afgifter er der i de forløbne 37 år blevet indkasseret ca. 638 millioner dollars!

En pavelig handelsflåde.

Vittigheden om den schweiziske søfart kan som bekendt ikke bruges mere, da Schweiz jo nu virkelig har en handelsflåde. Pavestaten i Rom, der ligeledes er omgivet af land på alle sider, vil ikke stå tilbage for alpelandet. Det meddeles således fra Vatikanet, at pavestaten agter at anskaffe egen handelsflåde. Nærmere planer herfor er allerede udarbejdet. Det fastslås, at en skibsfører vil blive betragtet som den overstebefalende i hvert af statens skibe, men næst efter ham i rang kommer skibspræsten!

Katte og skibsfart.

Som jeg tidligere har nævnt, var mange søfolk i sejlskibstiden ikke glade for at have katte om bord. De engelske søfolk har imidlertid aldrig haft betænkeligheder i den retning — tværtimod. Dette skyldes en engelsk lov fra 1276. I denne lov fastsloges det nemlig, at et skib, som strandede, ikke kunne betragtes som vrage, så længe der fandtes en mand, en hund eller en kat om bord. Skipperne kendte kattens angst for vand og regnede med, at disse dyr nok skulle finde en tør plet om bord, hvor slemst medtaget skibet end var, således at ejerens ret til strandingen blev hævdet.

Flaskepost.

I 1784 kastede en japansk sømand ved navn Matsuyama en flaske med et budskab om sit skibs forlis i havet. Skibet var kommet ind i en orkan ud for Japans kyst. Den 45 mands store besætning druknede. Først i 1935 fik man imidlertid vished for, hvordan det var gået skibet. I det nævnte år blev Matsuyamas flaskepost nemlig fundet af en fisker ud for den japanske by Hiratutemura. Den 149 år lange rejse er sikkert rekord for en flaske.

Et par saltvands-historier.

Om en kaptajn på en af de svenske færger i Øresund fortælles, at han altid siger „jeg“, når han omtaler sit skib. F. eks. hedder det altid „Jeg afsejler kl. 8“ og „jeg lægger til kl. 14“. Men da han en gang satte skibet på grund ved Middelgrundsfortet, hed det: „Vi gik på grund kl. . .“. — Om den samme kaptajn fortælles iøvrigt, at han en gang bebrejdede en dansk lystsejler, at denne sejlede uden lanterner, hvorefter danskeren svarede: „Hva' er du mørkeræd, din jækkel?!“

Nogle tal fra søkrigen.

Under den sidste verdenskrig sænkedes 2775 allierede handelsskibe repræsenterende ialt 14,5 millioner b.r.t. 64 procent af tabene skete under slaget om Atlanten. I august 1943 sænkedes for første gang flere tyske u-både end allierede skibe, men trods dette omslag i krigslykken betød de tyske u-både stadig en stor fare. Så sent som dagen for kapitulationen sænkede tyske u-både to allierede handelsskibe.

Marinen går til assistance.

Min kollega i „Folk og Værn“-bladet, Jan Rap, fortæller, at de danske inspektionsskibe under den første verdenskrig havde mange mærkelige opgaver under Færøerne. Et af skibene fik således en gang til opgave at sejle heste og kvæg til bedækning fra den ene ø til den anden!

Utroligt.

Vi kender alle historien om Jonas i hvalfiskens bug. Historien har haft en parallel for kun 50 år siden. Under jagt på spermacet-hvaler forsvandt en sømand ved navn Bartley sporeløst, mens en jaget hval angreb. Den angribende hval blev kort efter fanget, og da man snart efter skar den op, fandt man i dens mave den forsvundne Bartley. Han var bevidstløs, men ellers uskadt!

Europas ældste dampskib.

Danmarks ældste, endnu sejrende dampskib er som bekendt „Hjejlen“, som i 1861 afleveredes fra B. & W. I Sverige har man et endnu ældre, stadig aktivt dampskib. Det er udflugtsbåden „Mälaren“, som i år fylder 103 år og dermed er Europas ældste damper.

Hvad pressen mente om „Jul på Havet“

Som tidligere omtalt har „Vikingen“s julehefte fået en strålende modtagelse hos publikum og presse. Styrmandsforeningens blad skriver således bl. a.: „Jul på Havet kan vi rolig anbefale som en julehilsen; den vil være velkommen, hvor den kommer.“

„B. T.“ fastslår, at heftet „rummer som sædvanlig en mængde værdifuldt stof, som vil blive modtaget med glæde af søens folk.“ „Nationaltidende“ roser bl. a. „de smukke sømotiver“ som „fortræffeligt reproduceret“. „Dansk Fiskeritidende“ skriver bl. a.: „Som sædvanlig er heftets litterære bidrag af betydelig interesse og lodighed.“

„Jul på Havet kan sømands- og fiskerihjem ikke undvære,“ skriver „Tidsskrift for Redningsvæsen“, og „Dansk Lodstidende“ roser heftet på følgende måde: „Jul på Havet 1951 fremkommer som sin forgænger i et meget smukt udstyr, og heftet er rigt udstyret med smukke, farvelagte gengivelser af bekendte malerier med historiske og maritime motiver. Læsestoffet er spændende — —.“

„Socialdemokraten“ fastslår, at „læsestoffet er afvekslende“, og i Skibsførerforeningens blad giver man heftet følgende ord med på vejen: „Jul på Havet er et usædvanlig smukt julenummer, som gør redaktør Bærentzen og hans stab af medarbejdere ære. Det smukke hefte vil alle vegne blive modtaget og læst

med glæde, ligesom de skønne billeder sikkert vil komme til at pryde de søfarendes opholdsrum.“

Løvrigt har juleheftet fået en smuk omtale i alle de søfarendes foreningsblade. En anmeldelse i „Ny Tid“, organet for Sømændenes Forbund, er karakteristisk. Vi plukker følgende: „Jul på Havet må betegnes som en fuldtræffer, der sikkert vil blive vel modtaget af alle, der er interesseret i livet til søs.“

Følgende smukke buket overrakte juleheftets redaktion af Rederiforeningen af 1895's blad, „Fragtfarten“: „Jul på Havet er en pæn julegave til ham, der sejler, til enhver, der interesserer sig for søen og dens folk. Redaktør Bærentzen fortjener tak, fordi han, som den idealist han er, har mod til at bibeholde traditionen med at fremstille et julehefte i disse tordsede tider, oven i købet til en særdeles rimelig pris.“

Endelig skal vi ud af de mange anmeldelser plukke en fra „Dansk Sø-Restaurations Fagblad“: „Fortællingerne er som sædvanlig gode og originale. Kort sagt: Det er et julehefte, der ikke bør mangle i julepakken, der sendes ud til den pårørende på søen.“

Ja, De kan endnu nå at sende „Jul på Havet“ til slægtningen på søen eller i udlandet.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
ST. KONGENSGADE 49
KØBENHAVN K

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

AMALIEGADE 33 . KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 7282

FABRIK: ELEKTROMEKANO A/S

KRYSTALSTYREDE
RADIOTELEFON & RADIOTELEGRAF
SENDERE

RADIOMODTAGERE

RADIOPEJLAPPARATER

EKKOLOD ANLÆG

RADAR ANLÆG

KOMMANDO HØJTTALER ANLÆG

CENTRALANTENNE ANLÆG

SALG * FABRIKATION * SERVICE



Glædelig jul

J. C. Hempel's Skibsfarve Fabrik A/S

Amaliegade 8 . C. 3842

Jul PÅ SØEN DENGANG —

Tiden, hvor de store og smukke sejlskibe var de dominerende på verdenshavene, er forlængst forbi. Og med dem også den hårde tårn, som den tids søfolk ofte måtte tage med vejr og sø. Nutidens damp- og motordrevne skibe har gjort tilværelsen for søens folk lettere. Forskellen mellem sejl- og damp-skibe spores også i fejrelsen af årets største højtide, julen. Derfor er nuet, hvor et sådant skibs besætning kan fejre den i en hyggelig messe med juletræ og alt, hvad dertil hører, en skærende kontrast til jul om bord i sejlskibenes tidsalder, altså for blot et halvt århundrede siden. Søens folk fra disse stolte svaners tid er ved at dø ud og med dem søens dramatiske hændelser.

Ved

CARL ØSTEN

En af disse mænd fra dengang, den 75-årige Carl Nielsen, nu pensioneret kriminalassistent i Rønne, beretter nedenstående om en sådan juleaften samt om en kammerats hjertegribende jul i fængsel.

JEG var 16 år og forhyret som jungmand med briggen „Flora“, der i midten af december 1893 afgik fra Kalmar til Yarmouth med en last af planker. Med de stadigt stående østlige vinde syntes der at være chancer for at nå så betids frem, at vi ville kunne fejre julen i havn, alle søfolks evige drøm, selvom havnen ikke just blev den, ved hvilken ens hjem lå nærmest. Denne for os gunstige vind holdt sig indtil Skagen, ja, også det første etmaal derefter. Men så flovede den, halede sig gennem nord til vest og syd-vest, hvorfra den friskede op til hård storm, som endte med hårde regn- og hagl-byger af nord-vest. Skuden, som i de sidste par etmaal ikke havde haft anden sejlføring end læ nok af store-undermærsejle og det indhalede brigsejle, kom derved til at arbejde hårdt i søen, men lå tiltrods herfor godt på vandet. Efter bestikket, fortalte styrmanden, skulle vi nu være i læ af Horns Rev fyrskib, hvilken position skulle kunne give os en god drive-plads ned til Helgolands-bugten, såfremt nord-vesten blot ville blive stående. Men så den 24. december ved middagstid under en stærk byge sprang vinden i vestlig retning og tog hårdt til, så at søen, der føg som aske, toppede, hvilket fik „Flora“ til at arbejde særligt hårdt i den uregelmæssige søgang. Dette foruroligede kaptajnen, som kort tid efter sendte styrmanden til vejrs for orientering. Herunder fik han øje på et fyrskib ude i syd-vest, hvilket kun kunne være Horns Rev. Vi blev så klare over, at den tiltagende sø skyldtes revet, som vi altså førtes hen imod. Straks lod kaptajnen besætningen kalde agterud til skibsråd, hvor han forklarede os, at der nu kun var eet at gøre, nemlig at sejle klar af revet. Men skulle dette lykkes for os, måtte vi have fuld sejlføring, hvilket desværre rummede den fare, at så kunne skuden i det vejr komme til at sejle sig selv ned. Nå, der var jo ingen tvivl om, hvad der var at gøre. I hast sattes fulde sejl: Store under- og overmærsejle, foreundermærse, forestag- og mellemstak-sejl samt rebet fok. Vi sejlede nu for livet. Dette svære sejl-pres fik i den

grad gamle „Flora“ til at dirre i alle sine sammenføjninger, så at man kunne befrygte, hun sejlede læk. Og det varede heller ikke længe, før hun blev det, så at vi på skift måtte slide pumperne. Sådant gik hele eftermiddagen. Og aftenen med, selve juleaften, som vi havde regnet med at kunne fejre trygt i havn og i den rette hygge-stemning. I stedet for måtte vi sejle for livet! Lidt til julen mærkede vi dog, eftersom vi fik en dåse konserver til deling. Men den måtte fortæres kold, som den var, fordi kabys'en var utilgængelig på grund af, at alt „sejlede“ derinde.

Ved 19-tiden fik vi en forkert sø ind i fokke-røstet. Den slog den luv skanse-klædning ind og sprængte kæde-surringerne på dæks-lasten, som den for en stor part skyllede med sig. Og den var også lige ved at tage en af de to mænd, der stod ved pumpen, med sig. Han ramtes i skulderen af en planke, hvorved han besvimed, men heldigvis fik hans kammerat tag i ham, inden det var for sent. Han var så forslået, at vi måtte bære ham ned i kahytten, hvor vi, så godt det kunne lade sig gøre under disse vanskelige forhold, fik forbundet hans læsioner.

Imidlertid fik vi heldigvis stræk på, og pejlede fyrskibet skulle vi, hvis vinden ikke skagede, kunne passere det til luvart i et par kabellængders afstand. Og minsandten, om vi ikke denne juleaften havde heldet med os! For ved halvelve-tiden rundede vi just fyrskibet, hvorved vi nu havde fået fri driveplads. Faren var altså overstået, og vi åndede selvsagt lettet op efter de mange timers strabadser. Kaptajnen lod os igen kalde agterud. Det var dog ikke et nyt skibsråd, det gjaldt dennegang, men udskænkningen af en mægtig „rommer“ til hver mand, hvad vi så sandelig havde ærligt fortjent. Den varmede indeni os, drivvåde, som vi var, men hvad — det havde vi været de sidste fire-fem døgn. Det var ikke underligt, om der kunne spores en dirren af glæde i vore stemmer, da vi skålede for at ønske hverandre „glædelig jul“. Samtidig kunne vi med god grund have ønsket hinanden til lykke med

livet, som vi altså havde i behold efter denne juleaftens farefulde sejlads. Det gjorde vi imidlertid ikke højlydt. Vi nøjedes bare med at tænke det. Under den hårde tårn havde vi vel nok alle haft det sådan, at vi lod vore tanker gå hjem til dem, som, vidste man, sad godt og lunt indendøre i juleaften-stemning. De vidste til gengæld ikke, at „Flora“s besætning netop på denne aften kæmpede for livet.

Først den fjerde januar nåede vi Yarmouth. Vor skude med sin raserede skanse-klædning og lasede sejl frembød da et ynkeligt skue. Inden, vi atter stod til søs, nåede vor tilskadekomne kammerat at få sit skulderparti i orden igen. — Senere hen i mit sømands-liv kom jeg ud for andre farlige sejlads, hvor det også gjaldt om at få skuden sejlet klar af land, men dog ikke under så farefulde forhold som de juleaften 1893 frembød. De af mine daværende skibs-kammerater, som endnu er i live — de skal da være nogle gamle sø-ulke som jeg — har sikkert denne juleaften 1893 lige så tydeligt i minde, som jeg har det.

Jeg skal så fortælle om et andet jule-minde, der omend af anden art end det før nævnte gjorde et dybt indtryk på mig. I så høj en grad satte historien, hvor usandsynlig den end er, mit unge sind i bevægelse. Men sand er den.

På rejse fra Sydamerika med en last af salpeter til Marseille var tysk fuldtrikker „Suzanne“, som jeg var forhyret med, op under jul nået ind i Middelhavet, hvor vi grundet på flov vind kun gjorde ganske ringe

fart. Det var i året 1894. Som mange gange før sad jeg en aften på forlugen og snakkede med sejlmageren, der gennem det års tid, vi havde sejlet sammen, af mig betragtedes som en gammel, faderlig ven. Han, som var omkring de 50, havde hele tiden vist mig unge mand på 17 så megen venlighed og forståelse, at jeg til gengæld ville kunne gøre alt for ham, hvilket også skete i den udstrækning, som området af et stort sejl-skib tillod mig. En anden grund til, at vi blev knyttet sammen, var, at vi begge var skandinaver. Han var svensker og født oppe i det nordlige Sverige. Som vi just sad og passiarede på vor hyggelige facon denne aften, blev han pludselig tavs. Det syntes, som om han var faldet i dybe tanker. Og kort efter bemærker jeg, at en tåre løber ned ad hans kind. Barn, som jeg var, kunne jeg ikke andet end udbryde: „Du er vel ikke syg?“ „Nej, Kalle,“ svarede han. Men af hans ansigts-udtryk kunne jeg se, at hans sind var i oprør. Så begyndte han at fortælle. Sagte og langsomt kom ordene over hans læber: „Nu er det snart jul. Hver gang, den nærmer sig, kommer jeg altid til at tænke på en periode i mit liv, en begivenhed i min ungdom, som den dag i dag kan nage og pine mig, når den dukker op i min erindring. Jeg var dengang en vild krabat, der levede livet, som det bød sig. Slet intet kunne kue mig. Det troede jeg da. Om bord gjorde jeg mit arbejde efter bedste evne, men når jeg kom i land, blev jeg dør, indtil sidste cent var brugt, hvorefter jeg tog mig en hyre igen.

Under et sådant ophold i land blev jeg engang sat fast af politiet, fordi jeg under en rus havde indviklet mig i slagsmål og derved lavet gade-uorden, og jeg sad endnu i arresten, da juleaftensdag oprandt. I celle-en-somheden fik jeg tid til at tænke lidt over livet, ligesom mine tanker for videnom, ikke mindst til mit barndomshjem og mine stræbsomme forældre, som forlængst er gået i graven. Også denne juleaftensdag beskæftigede mine tanker sig med hjemmet deroppe i nord, da jeg pludselig hørte fangevogteren komme raslende med sit nøgleknippe ude på gangen. Kort efter åbnede han døren til min celle og trådte indenfor sammen med en civil herre, som hilste venligt på mig samt ønskede mig „glædelig jul“ og det endda på mit modersmål. Yderst forbavset rejste jeg mig fra briksen for at trykke hans fremstrakte hånd, idet jeg svarede ham, at det trods hans venlige ønsker ikke kunne blive nogen glædelig jul for mig i disse omgivelser. Han præsenterede sig derpå som svensk sømandspræst, og sagde, at såsnart han havde erfaret, at der i arresten sad en landsmand til ham, ville han hen og hilse på ham. Dernæst gav han mig en pakke, som han havde fængsels-myndighedernes tilladelse til at overrække mig. Først stirrede jeg målløs både på ham og pakken, hvorpå jeg spurgte ham, hvem den kunne være fra. Det vidste han ikke, men nu kunne jeg da åbne den. Jeg tror nok, at mine hænder rystede, da jeg løste snor og papir. Så underligt forekom det hele mig. Øverst i pakken lå en konvolut uden påskrift.

BJELKE

SKANDINAVISK SKIBSHANDLER

Callao-Peru

★

Postbok 278

CALLAO

Telegr. Adress:

BJELKE-CALLAO

★

KVALITETSVARER til BUNDPRISER

Næppe havde jeg åbnet den og begyndt at læse brevet deri, før tårerne strømmede mig ned ad kinderne, ja, jeg hulkede vel nærmest, både af overraskelse og dyb bevægelse. For brevet var fra min — mor! Men det var ikke skrevet til mig, eftersom hun ikke vidste, hvor i verden jeg opholdt mig, og da mindst af alt i et fængsel. I sit brev skrev hun, om den tilfældige modtager af hendes gave ville hilse hendes søn, hvis tilfældet skulle føre dem sammen, og at hun ikke havde hørt fra ham i de sidste seks år. Måske, skrev hun videre, var han ikke mere i live, men omkommet ude på et af verdenshavene, som hun vidste, han besejlede. — Kalle, jeg siger dig, just i det øjeblik stod det klart for mig, i hvor høj grad jeg havde syndet imod hende, hende, der lige fra min barndom havde været min beskyttende hånd og senere i sin moderlige trofasthed atter og atter havde fulgt mig i sine tanker — den søn, som ikke engang havde gjort sig den ulejlighed at holde hende underrettet om, hvor han var, og hvordan han havde det. Og så — netop nu til denne jul havde hun forsøgt at finde frem til mig uværdige søn, der med min tavshed sikkert havde forvoldt hende en stadig angst og vel også mangan en søvnløs nat!

Præsten, der havde stået i nogen afstand fra mig, men ikke kunne undgå at lægge mærke til min oprørte sindstilstand, kom derefter hen og lagde sin hånd på min skulder for at trøste mig. Han fik så historien om mig, der for første gang havde følt, hvad det betød at angre, angre det vilde liv, jeg havde ført gennem årene ude i den store verden, medens hun, min egen kære mor, det vidste jeg bestemt, hver aften havde indflettet mig i sin bøn. Hvor jeg nu indså, at jeg havde forsømt hende, der stadig og stadig håbede på, at jeg en skønne dag dukkede op for at gense hende og hjemmet med de mange dejlige barndoms minder. — Da præsten var gået, var det som om samtalen med ham og hans trøstende ord havde givet mig en lettelse i sindet. Men — alligevel, fra nu af beskæftigede mine tanker sig næsten udelukkende med mit hjem, min far, mor og søskende, som jeg så for mig i en barndomstids lykkelige skær, og som jeg nu pludselig var kommet til at længes så usigeligt efter at se igen efter de mange år. Med hver dag voksede min længsel, og såsnart fængselsporten havde åbnet sig for mig, stak jeg hjemad. Det var på høje tid, at jeg traf den beslutning, for

ikke længe efter min hjemkomst drog min mor sit sidste suk. — —

Ser du, Kalle, dette gensyn med mit hjem glemmer jeg ikke, så længe jeg lever. Og det var det og så den juleaften, da jeg kom til at tænke derpå, der før gjorde mig lidt „våd“ i ansigtet og som du altså bemærkede. Sådan noget kan jo komme bagpå selv en sømand. Nu er det jo snart juleaften for os alle igen, men hvordan den end forløber, tror jeg nok, at den juleaften, jeg lige har fortalt dig om, blev den allerbedste i mit liv.“

Atter fine resultater fra Fanø Navigations-skole

Der har været eksamen på Fanø Navigations-skole. Til kystskipperprøven indstilledes to elever, der begge bestod. Den ene, Y. Sieg, fik oven i købet det højeste opnåelige resultat. Til styrmandseksamen indstilledes 15 elever, hvoraf 14 bestod. Af disse opnåede S. Hejde Nielsen fra Esbjerg det smukkeste resultat med 184 af 203 mulige points. Fire elever var indstillet til skibsførereksamen. De bestod alle, og Ib F. Jensen, Vordingborg, opnåede 152 points. Maximum til denne eksamen er 168 points. Til radioprøverne var indstillet fire elever, der også alle bestod.

Navigationsdirektøren uddelte ved en fest eksamens-beviserne og gav de nybagte skibsofficerer nogle velmente ord med på vejen. Derefter talte skolens bestyrer, J. P. Pedersen, der bl. a. sagde: „De skal være lykkelige, De skal være stolte af at blive danske styrmande. Tro ikke på de kortsynede og de modløse, der taler om undergang. Det, de tror er tegn på undergang, er blot en gennembrudstids voldsomme rystelser.“

Efter festtalen uddeltes tre flidspræmier. De lykkelige var: Ib F. Jensen, Jens M. Kragh, Virksund, og H. Krognos, Lemvig. Præmierne, prismekikkerter med inskription, er skænket af „Søfartens Fremme“, konsul D. Lauritzen og I. C. Hempels legatfond.

Rederi-mærket

En flensborgsk sømand, der sejler om bord på et norsk skib, fortæller følgende lille, muntre episode: „Nu skal De høre, hvad der hændte os, da vi forleden sejlede op ad Elben. Det var en lille morsom tildragelse, og den har oven i købet den fordel, at den er sand. Ved fyrskibet „Elbe I“ havde vi fået den tyske lods om bord, en sympatisk herre, der også forstod dansk. Han kedede sig så frygteligt på broen. Formentlig har han været vant til hurtigere skibe. Vi var fuldt lastet og „gyngede“ med 6—7 knob op ad Elben. Lodsens så sig omkring på skibet. Hans blik faldt på rederi-mærket „S. & L.“ på skorstenen. Han grundede lidt. Så spurgte han førstestyrmanden: „Hvad betyder de bogstaver?“ — „Tja,“ svarede styrmanden, „det er vort rederi-mærke. S. & L. betyder „Strømmer & Laksfoss.“ — „Nå, sådan,“ sagde lodsens. „Jeg troede, det skulle betyde „Sagte og Langsomt!““ *Nootbaar.*



INTERNATIONAL
the greatest name in marine paints

DANBOLINE
lastrumsfarve
LAGOLINE EMAILLE
til jern- og træskibe
HOLZAPFEL
kobberbundfarve

Siden 1899

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
Øresundsvej 141, København S.
Tlf. C. 56 01 - AM. 14 83.

NYT I NOTER

Nye eksportordrer til vesttyske værfter.

Et dansk rederi har bestilt et fragtmotorskib på ca. 5500 d.w.t. hos Rickmers-Werft i Bremerhaven. Bremer Vulcan i Vegesack har modtaget ordre på en motor-tanker på 11.500 b.r.t. som det ottende skib af denne klasse. Howaldts-værftet i Kiel har ligeledes fået nye eksportordrer, nemlig to frugtmotorskibe à 2900 b.r.t. til „Empressa Hondurena de Vapores“ samt to damp turbine-drevne supertankere à 21.000 d.w.t. (14.000 b.r.t.) til „Central American Steam Ship Comp.“, New York. Tankskibsværftet i Hamborg-Finkenwerder, „Deutsche Werft A. G.“, har fået nye eksportordrer fra et Panama-rederi på to tankskibe à 18.000 tons. Endelig har H. C. Stülcken-Werft i Hamborg modtaget ordre på to fragtmotorskibe à 5500 d.w.t. fra „Reederei A. G.“ i Zürich, Schweiz, og på to tankskibe à 2300 d.w.t. til K. Wiese-Hansen, Bergen.

M/S „Fionia“ solgt til Tyskland.

Ø.K.'s dobbeltskruede motorskib „Fionia“ er blevet solgt til Tyskland og overtages af „Continental Schiffahrts-Compagnie“, Bremen. „Fionia“ er som bekendt bygget i 1914 hos B. & W. og således et af verdens ældste motorskibe.

Tysklands største fragtskibs-nybygning i fart.

„Deutsche Werft“ afleverede fornylig Tysklands for øjeblikket største fragtskibs-nybygning, motorskibet „Adolf Leonhardt“, til rederiet Leonhardt & Blumberg i Hamborg. Skibet er på ca. 7200 b.r.t. og er moderne udrustet med radar, gyrokompas og hastigheds-måler. Skibets jomfrurejse gik til U. S. A.

Vanskelig situation for vesttyske værfter.

Foruden kulmangel er det særlig stål-mangel, der har budt de vesttyske skibsværfter vanskeligheder i den sidste tid. Underskuddet af stål pr. måned beløber sig til ca. 15.000 tons og kan bringe de tyske værfter i en meget vanskelig situation. Det kan føre til annullering af særlige eksportordrer, og overskridelse af afleve-

ringsterminerne vil komme til at koste værfterne mange penge. Værfterne har indtil nu måttet afskedige ca. 2000 arbejdere.

Bag jerntæppet.

Den før så kendte navigationsskole i Wustrow/Mecklenborg, der ligger i den russiske zone, vil nu blive istandsat og skal uddanne ca. 200 elever årligt til Østtysklands handelsflåde. Skolen skal virke som kost-skole. Ombygningen, der kommer til at koste ca. 1,2 millioner D-mark, bliver påbegyndt i år.

Skandinaviske skibssalg til Vesttyskland.

M/S „Kronprinsessa Margareta“ (3765 b.r.t.), bygget 1914, er solgt til „Transocean Schiffahrt“, Hamborg, af „Nordstjernan Rederi“ A. B., Stockholm. Den danske damper „Avance“ (ex „Tizona“), der er bygget i 1920 og er på 1626 b.r.t., er solgt til „Kohlenimport u. Poseidon-Schiffahrts A. G.“, Hamborg.

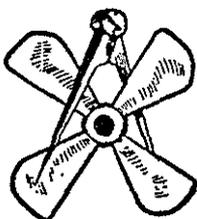
Stort, nyt stats-skibsbygningsprogram i Vesttyskland.

Den vesttyske regering har stillet 240 millioner D-mark til rådighed for bygningen af 160.000 tons skibsrum, der tilfalder trampfarten og den mellemstore liniefart. Skibene må ikke være over 6000 b.r.t. Af bevillingen er ca. 35 millioner mark Marshall-penge. Der arbejdes i Bonn med planer om yderligere at starte et byggeprogram til de store linie-rederier som HAPAG, NDL og Hamburg-Süd. Dette program andrager ca. 260 millioner D-mark og skal gælde 40 store linie-skibe.

Personelmangel i vesttysk skibsfart.

Der er årlig brug for ca. 300 skibsofficerer og lige så mange maskinfolk til Vesttysklands nye handelsflåde, og man ved ikke, hvor man skal skaffe dem fra. Særlig er der mangel på folk med forstand på dieselmotorer. Der sejler ca. 1000 officerer og maskinfolk i udenlandske skibe. I midten af indeværende år beskæftigede tysk skibsfart ca. 16.000 søfolk.

Nootbaar.

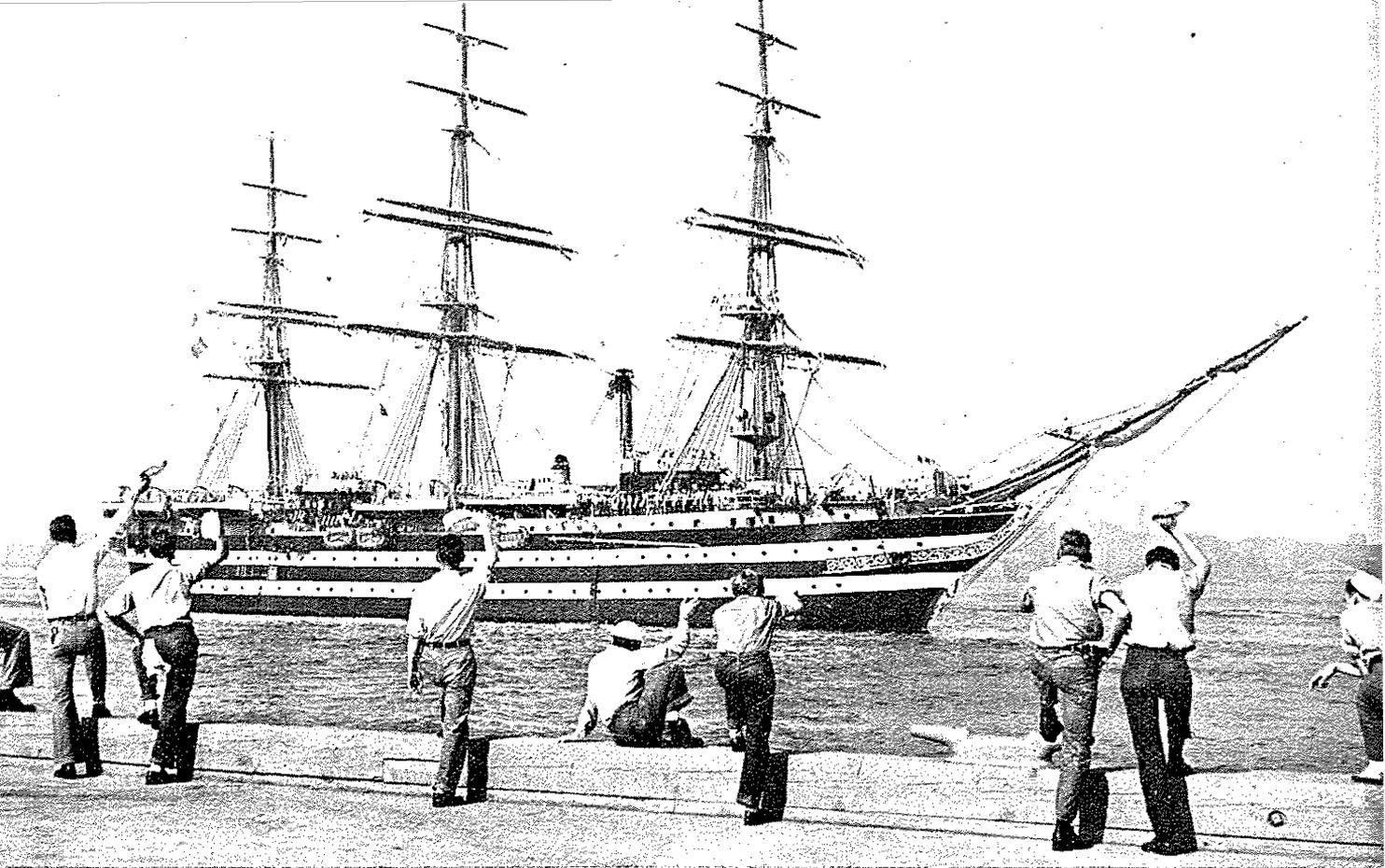


KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven - Den kommunale Elektroinstallatørprøve, samt Højspændingsprøven. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)



Som et sagn fra gamle dage

Hvem skulle tro, at det her afbildede fartøj, der leder tanken hen på det forrige århundredes store fregatter, er et af verdens mest moderne skoleskibe? Men det er det. Billedet viser det italienske sejskoleskib „Amerigo Vespucci“ ankommende til New Yorks havn. Skibet har i sommer været ude på et 10.000 miles langt

togt med den italienske marines kadetter om bord. Italienerne havde før og under krigen et andet skoleskib meget lig „Amerigo Vespucci“. Det hed „Christophoro Colombo“ og blev som krigsskades-erstatning overladt til russerne efter krigen.

Fin engelsk sø-roman

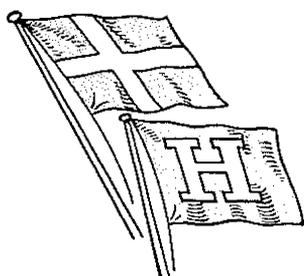
„The Cruel Sea“.
 Af Nicholas Monsarrat.
 Forlag: Cassell & Co., London.
 Pris: 12'6.

I det store og hele er folk vel efterhånden blevet trætte af at læse krigsbøger. Men alle, der blot har snuset til saltvand, vil synes om „The Cruel Sea“. Denne bog har fået en meget fin modtagelse af engelske litteratur-kritikere, nogle har endog betegnet den som årets bedste.

Bogens forfatter, Nicholas Monsarrat, vil være ukendt for de fleste danske, hvilket dog ikke bør afholde dem fra at læse denne bog. Før den sidste krig havde forfatteren ikke anden forbindelse med havet end den, han havde opnået som sejsportsmand. Straks fra krigens begyndelse lagde han imidlertid i den engelske flåde sådanne evner for dagen, at han ret hurtigt fik en korvet at føre. Derefter fik han kommandoen på en fregat. Det er oplevelser på disse to skibe, han har samlet i en roman.

„The Cruel Sea“ fortæller om eskorteringen af de store konvojer, om kampen mod u-både og uvejrs samt om de mennesker, der bemandede eskortefartøjerne. Der er saltvand, fart og spænding i denne roman, og personskildringerne er glimrende. Selv sproget er saltvandsfrisk og let at forstå for danske med et nogenlunde godt kendskab til det engelske sprog. „The Cruel Sea“ fortjener imidlertid at kendes også af de mange, som ikke læser engelsk. Den burde oversættes til dansk.

—wig.



MARTIN CARL
 AKTIESELSKABET
 DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

—

Telegr.: MARTINO
 KØBENHAVN Ø. DANMARK

Et gammelt spøgelse dukker op

Da „Vikingen“ blev startet, så redaktionen det som en af sine opgaver at udrydde den uheldige tendens, som efterhånden havde gjort sig stærkt gældende, til altid at sætte sømands-standen i forbindelse med alt, hvad der var ulovligt. Clicheen „en forhenværende sømand“ blev brugt i referater af mange retssager, hvor folk, der i sin tid havde gjort en enkelt rejse til søs, var indblandet. I al beskedenhed mener vi, at „Vikingen“ i tidens løb har gjort sit til at hævde de søfarendes renommé. Forleden modtog vi imidlertid et brev fra „Handelsflådens Velfærdsråd“, som kunne tyde på, at et gammelt spøgelse er dukket op påny, nemlig tendensen til at tilsmudse sømandens omdømme. Vi gengiver her brevet:

„FY!

Skal vi sømænd da stadig være syndebugke?

Det sidste nye er ifølge Politiken for 31. oktober en udtalelse af lrs. fru Edel Saunte, der går ud på, at *søfolk ofte gør sig forretning af at foretage ulovlige aborter!*

Man må ikke sige sådan noget offentligt, når det ikke kan underbygges. Fru Saunte har sikkert ikke undersøgt sagen nærmere.

Det har vi.

Kriminalkommissær Odmar, der har med disse sager at gøre, udtaler, at der, såvidt han erindrer, siden kapitulationen *ikke har været noget tilfælde* af, at en sømand skulle have beskæftiget sig med fosterfordrivelse for betaling..

sign. Kaj Lund,
Velfærdssekretær.“

Vi har ikke villet offentliggøre dette brev uden at give lrs. Edel Saunte lejlighed til at se det forinden og knytte en bemærkning til det. Vi har modtaget følgende brev fra fruén:

„Jeg har modtaget Deres brev og skal meddele Dem, at jeg ikke har set Politikens referat af mine udtalelser. Mine udtalelser gik ud på, at der måtte gøres noget for de ulykkelige kvinder, at de ikke skulle være nødsaget til at søge bistand hos en kvaksalver uden nogen form for uddannelse, hvad enten de nu tilhørte det ene eller det andet fag. Jeg fortalte, at en sømand havde lært afbrydelsesteknikken i udlandet og bagefter foretog ulovlige aborter. Jeg tilføjede udtrykkeligt, at dette ikke betød, at søfolk var værre i den retning end andre.

Ærbødigst
E. Saunte.“

Vi håber, at navnlig den sidste af fruéns udtalelser vil kunne tage brodden af den uberettigede mistanke, der er kastet på sømandsstanden. Gid spøgelse aldrig mere vil genopstå!
Redaktionen.

En flot julegave, som ikke vil
tyngé budgettet

4 hele romaner

for 5 kr.

Søger De en god og billig julegave-idé, bør De omgående sikre Dem de fire træffere fra „Vikingen“s Forlag, hvoraf et lille restoplag nu udsælges for kun 5 kr. De fire bøger er:

Christian Bogø og J. Ravn-Jensen: „Barken Margrethe af Danmark“. Denne bog er kendt af alle og behøver ingen nærmere præsentation. (Oprindelig pris: kr. 4,50).

Carl Chr. Tversted: „De skal nok blive glemte“ — En bog om søfolkenes indsats under den sidste krigs første blodige vinter. (Oprindelig pris: kr. 7,50).

Gustav Kragh: „Leopardlængen“. En roman fra det gamle Nyboder om et ungt Nyboder-pars kærlighed. (Oprindelig pris: kr. 10,50).

O. M. Børup Sørensen: „Den shanghaijede Præst“. En spændende og meget underholdende roman fra sejskibenes guldalder. (Oprindelig pris: kr. 8,00).

I alt 990 sider god læsning for kr. 5!

Bøgerne sendes portofrit over alt i Danmark ved indsendelse af beløbet. Ved efterkrav beregnes porto.

„VIKINGEN“S FORLAG

Christiansborggade 1, København V. Tlf. By. 8040

**Skibsfarten stiller store
krav til hygiejnen**

og disse løses i København af

STORVASKERIET

der råder over 28 vogne og en speciel afdeling for skibsfarten. Vore vogne holder på kajen, og leveringstiden bestemmer De selv. Minimum er dog 4 timer, fra tøjet afhentes, og til det leveres på skibet fuldt færdigt.

Næsten alle rederier, såvel store som små, anvender allerede Storvaskeriet's nye form for skibservice, bl. a. Det Østasiatiske Kompagni, Moore & McCormack og Høiland.

Søens folk har med deres private tøj også forlængst hilst den hårdt tiltrængte, nye søfarerservice velkommen.



Tlf. SØborg 4711

— det dufter af renhed —

Radiofyrrkonferencen i Paris 1951

Af fyrdirektør P. Sinding

På konferencen i Atlantic City i 1947, „The International Telecommunication and Radio Conference“, foretoges fordelingen af frekvensområderne for de forskellige radiotjenester verden over. Der skulle skaffes orden til veje for at få plads til disse tjenester på det desværre alt for lille frekvensområde, der kan anvendes fra 10 Kc/s til 10500 Mc/s.

Der blev fastlagt frekvensområder for såvel faste som bevægelige tjenester, radiospredning, radionavigation, luftfartens frekvensområde, amatørernes område etc., etc. i de forskellige regioner afpasset efter de forskellige landes forhold. Hertil er knyttet en stor mængde detailbestemmelser, noter, undtagelsestilfælde o. s. v., alt i alt et uhyre arbejde, hvilket bl. a. fremgår af den tommetykke „Final Act“. Dette værk indeholder bl. a. en tabel visende frekvensområderne for de forskellige tjenester, enten verdensomspændende eller kun gældende i hver af 3 forskellige regioner, hvis grænser er nærmere fastsat, og hvor region I er den europæiske zone.

Frekvensområdet i region I er for radiofyrene fastlagt fra 285—315 Kc/s, medens frekvenserne 315—325 Kc/s er tildelt luftfartens radionavigation. Desuden kan — i Østersøen og Nordsøen — frekvensområdet 405—415 Kc/s benyttes til radiofyrr, hvis energi ikke overskrider 10 watt og på betingelse af, at disse radiofyrr ikke forårsager forstyrrelser for anden radiotjeneste. Administrationen af alle disse bestemmelser er lagt i hænderne på „The International Telecommunication Union“ I.T.U., hvis sæde er Genève.

Den nu afholdte konference i Paris, „Conference for the Reorganisation of Maritime Radiobeacons in the European Area“, var en I.T.U. konference og havde til opgave at ordne hele det europæiske radiofyrrvæsen i det frekvensområde (285—315 Kc/s), som er tildelt radiofyrene i Atlantic City.

Det var fra første færd klart, at den hidtidige radiofyrrordning, således som den var vedtaget i Paris (1933) og i Stockholm (1933), ikke uden videre kunne fortsætte. Det meget store antal europæiske radiofyrr, der dels var oprettet, dels projekteret, kunne umuligt placeres på det snævre område på 30 Kc., medmindre der skete en ændring i den nuværende ordning. Antallet af eksisterende og projekterede radiofyrr i region I er ca. 420.

Den nuværende radiofyrrordning, som forudsættes kendt af fyrfolk, går i store træk ud på en inddeling af radiofyrene i grupper på 3, der på samme frekvens og i rækkefølge udsender deres signaler 2 minutter ad gangen i en samlet periode på 6 minutter. Frekvensområdet på 30 Kc er inddelt i 10 kanaler med en indbyrdes afstand på 3 Kc, og kanalerne er tildelt de forskellige grupper på en sådan måde, at indbyrdes

forstyrrelser så vidt muligt undgås. På lignende måde er grupperne tildelt tonefrekvenser.

På foranledning af Genèvekonferencen i 1950 påtog England og Frankrig sig at oprette en forsøgsgruppe i den engelske kanal. Denne gruppe bestod af 6 radiofyrr, der hvert transmitterede i en 1 minuts periode i en samlet periode på 6 minutter. Alle interesserede lande — herunder Danmark — udsendte spørgeskemaer til alle rederier, hvis skibe fik lejlighed til at anvende denne forsøgsgruppe, og det samlede resultat var, at skibsfarten i det store og hele var tilfreds med denne gruppes udsendelser, idet et minut var tilstrækkeligt til at opnå tilfredsstillende pejlinger.

Den radiofyrrordning, der nu er vedtaget i Paris, bygger hovedsagelig på denne forsøgsordning, idet alle radiofyrr nord for 46° n. br. transmitterer i 1 minut, medens radiofyrr syd for denne breddegrad, hvor 3-fyrr grupper opretholdes, transmitterer i 2 minutter.

Dette betyder dog ikke, at alle radiofyrr nord for 46° er grupperet i et antal af 6. Er der f. eks. 3 radiofyrr i gruppen, transmitteres således: Radiofyrr nr. 1 i 1. og 4. minut, radiofyrr nr. 2 i 2. og 5. minut og radiofyrr nr. 3 i 3. og 6. minut. Som et eksempel skal nævnes radiofyrrgruppen Lister, Graadyb, Fanø, Vyl og H. R. 1. Her er 5 radiofyrr i gruppen, men Fanø har 2 sendetider, idet man fandt 1 minuts sendetid for lidt for et radiofyrr, der leder gennem en lang minestrøget rende.

Endelig kan i visse tilfælde anvendes grupper på 2 radiofyrr, i hvilke der er fastsat ganske bestemte sendetider.

I stedet for 10 kanaler er radiofyrrbåndet nu inddelt i 14 kanaler, der med enkelte undtagelser får en indbyrdes afstand af 2,3 Kc/s begyndende med 287,3 Kc/s og endende med 314,5 Kc/s, hvilken sidste frekvens skal anvendes til forsøg.

Ligeledes er der fastsat ganske bestemte rækkevidder for de enkelte radiofyrr, og der udkræves en ret streng kontrol med disses rækkevidder, som for visse langtrækkende radiofyrr nedsættes om natten. Således skal Hanstholm radiofyrr, der har en rækkevidde på 100 sømil, nedsættes til 70 sømil om natten.

Små radiofyrr på under 10 sømils rækkevidde kan placeres på radiofyrrbåndet under ialtagelse af bestemte regler. Der vil efter disse intet være til hinder for at bibeholde den nuværende klartvejrudsendelse for vore radiofyrr, ej heller for at lade radiofyrene sende i klartvejr som under tåge.

Vedrørende radiofyrenes kendingssignal er der truffet den ordning, at signalet skal gives fra 3 til 6 gange i de første 22 sekunder og een eller to gange i de sidste 8 sekunder af udsendelsen. Antallet afhænger således af sendehastigheden.

For de danske radiofyrs vedkommende vil denne ordning medføre en forandring af tegngiverne.

På plenarforsamlingens første møde den 16. juli nedsattes en kommission for almindelig behandling af radiofyerspørgsmål (General Study Committee), der atter nedsatte 2 underkommissioner, en for teknik (Technical Radio subcommittee), og en for navigation (Navigation subcommittee). Samtidig nedsattes 3 geografiske kommissioner, en for Middelhavsområdet, en for Nordsøen, Kanalen og Atlanten, og endelig en for farvandet øst for linien Hanstholm-Oksø (The Baltic Committee).

I disse geografiske kommissioner udførtes den praktiske udformning af arrangementet, herunder gruppeinddeling, frekvens- og tonefrekvenstilldeling etc., alt på grundlag af de af General Study Committee og dens tekniske og nautiske underkommissioner vedtagne retningslinier, herunder de ret komplicerede vedtægter for forstyrrelsescirkler.

I „The Baltic Committee“ behandlede danske, norske, svenske og finske radiofyre samt de tyske radiofyre i det område af Vesttyskland, der sorterer under den allierede højkommission. Landene øst for jerntæppet var, trods indbydelse, ikke repræsenteret på konferencen, hvilket vanskeliggjorde arbejdet i denne komité. Da der ikke kunne røres ved de nuværende USSR radiofyre, var man spændt inde mellem disse nuværende frekvenser og de østlige radiofyre i Nordsøområdet.



Cyklen

fremstilles for alle Formaal

Semler & Matthiassen

Nørrevoldgade 8-10

Telf Byen *8621

Takket være et stort arbejde, ikke mindst fra præsidenten og vicepræsidentens side (præsident var overfyringenør i Kgl. Lotsstyrelsen Sven Øberg og vicepræsident fyringenør Skov Knudsen) lykkedes det at få en ordning i stand, så god som forholdene tillod det. Men afhængig af den holdning, der på den kommende Genèvekonference vil blive indtaget af USSR, kan det naturligvis blive nødvendigt at afholde en mindre konference, hvori USSR må deltage for at få forholdene fastlagt til bunds.

Udover den tidligere skitserede nyordning skal jeg afholde mig fra at gå i detaljer angående de trufne bestemmelser, rekommandationer bl. a. indeholdende sådanne krav, der må stilles til fremtidige pejmodtagere m. m., og den endelig fastlagte ordning for radiofyrene, der senere på tydelig vis vil fremgå af radiofyrekort m. v.

Derimod kunne jeg have lyst til at nævne den samarbejdets ånd, der herskede på konferencen, den gensidige hensyntagen og den hjælpsomhed, der udviste fra alle sider. Det var et udslag af sand demokrati og et lyspunkt under en konference, der altid tungt og besværligt må arbejde sig igennem til et resultat.

Og resultatet — vil man spørge, — er det tilfredsstillende og bedre end det nuværende?

Desværre må det besvares med et nej. Vi må håbe, den fremtidige ordning ikke bliver ringere end den nuværende, men ligesom radiospredningen ikke er blevet bedre efter den nye frekvensfordeling, hvilket lytterne vistnok må mene, således kan det ej heller forventes, at den nye radiofyrorordning vil virke bedre i fremtiden. Men for begge områder gælder det, at reorganisationen var en nødvendighed, hvis der skulle skaffes plads til ca. 150 nye radiofyre i den overfyldte æter, og nødvendigvis hvis det overhovedet skal være muligt, at radiofyrene vedbliver at være den store hjælp for skibsfarten, som de hidtil har været.

Når ordningen er trådt i kraft (1. august 1953 eller en 1. august i et senere år afhængig af Genève konferencen 1951), håber jeg, det må kunne siges, at resultatet af Pariserkonferencen er blevet så godt, som det var muligt indenfor de givne rammer.

Deres

bankforretninger

ordnes hurtigt og sikkert af vort hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

34 afdelinger i København og omegn

52 filialer og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN



Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. december 1951



Medlemmer pr. november 1951

A. P. Møller
 A/S Det Østasiatiske Kompagni
 Det Førene Dampskibsselskab A/S
 J. Lauritzen
 Det Danske Petroleum A/S
 D/S Torm A/S
 D/S Norden A/S
 A/S Det Dansk-Franske D/S
 A/S D/S Dannebrog
 D/S Progress A/S
 D/S Myron
 A/S Motortramp
 A/S D/S D. F. K.
 D/S Jutlandia A/S
 D/S Dania A/S
 A/S D/S Vendila
 A/S D/S Heimdal
 A/S D/S Orient
 D/S Pacific A/S
 D/S Herland A/S
 D/S Baltic
 C. Clausen, Dampskibsrederi, A/S
 A/S Det Danske Kulkompagni
 D/S på Bornholm af 1866, A/S
 A/S D/S Orion
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 D/S Draco A/S
 Rhederi M. Jøbsen A/S
 A/S Vestjysk D/S
 D/S Phoenix A/S
 A/S Det Dansk-Norske D/S
 D/S Viking A/S
 A. E. Sørensen (D/S Concordia)
 A/S Tankskibsrederiet
 Chr. Andersen
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 D/S Activ A/S
 Hans Svenningens
 Det Store Nordiske Telegrafskib A/S
 Danish American Gulf Oil Transport
 Company A/S
 Anbenraa Rederi A/S
 Det Førene Bugsererselskab A/S
 Rederiet Arrenak I/S
 Rederi-A/S Kosmos
 I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergning
 Entreprise
 D/S Hafnia A/S
 D/S Nautic & D/S Als A/S
 Rederi-A/S Kongslund

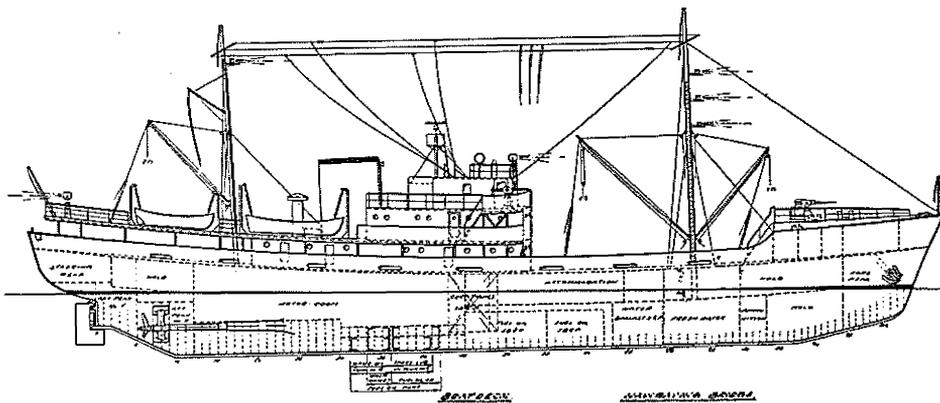
M/S „Tor“ afleveret til Island

Aalborg Værft A/S har afleveret sin nybygning nr. 107, M/S „Tor“, som er bygget for den islandske stat.

Skibet er bygget som et fuldt moderne kystinspektions- og bjergnings-skib, beregnet for fart i Nordatlanten. Det er dobbeltruet og udstyret med de sidste nye tekniske hjælpemidler.

440 ts, og tilsvarende displacement er henholdsvis 920 ts og 1115 ts.

Skibet bygges under British Corporation's specielle tilsyn og til dettes klasse „B. S. + Ice strengthening“ for stålskibe. Skibet er fuldsvejst i alle konstruktioner med undtagelse af enkelte nagle-forbindelser i spante- og bjælkeknæ, hvor det af



M/S „Tor“.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt 206'-6"
 Bredde på spant 31'-0"
 Dybde til øverste dæk 17'-0"

Skibets dødvægt er på ca. 240 tons med en middeldybgang på 13'0", men kan dog nedlastes til 15'-2 1/2", og dødvægten er da ca.

montagehensyn har været nødvendigt med huller.

Da skibet er beregnet til fart på Nordatlanten, er apteringen indrettet således, at man i tilfælde af hårdt vejr kan komme fra en hvilken som helst afdeling i skibet til en anden uden at komme på frit dæk.

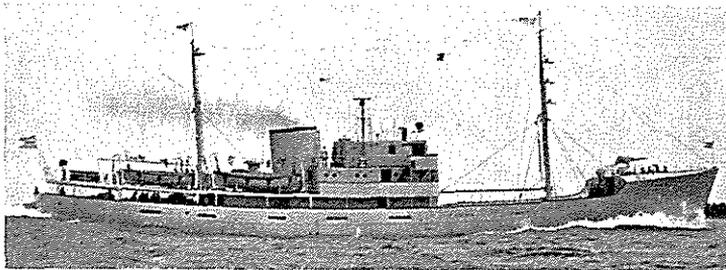
I dækshuset midtskibs er indrettet salon, officersmesse og mand-



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
 Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



„Tor“ på prøveturen.

skabsmesse, endvidere kabys, pantry og proviantkølerum samt sygerum.

På mellemdæk midtskibs er indrettet aptering for dæks- og maskinofficerer samt nogle passagerer.

På mellemdæk for er indrettet aptering for matroser og smørere, alle i 2-mandskamre, samt kammer for en dykker.

I hus på bådedæk er indrettet kaptajns opholdsrum, soverum og bad. Endvidere kamre for maskinchef og l. styrmand samt kammer for telegrafist og salon for passagerer.

I hus på kommandobro, der er bygget af aluminium, er indrettet styrehus, kortrum samt radiatorum.

Endvidere er der overalt i skibet anbragt tilstrækkelige baderum og w. c.'er for skibets officerer og besætning.

Skibet er forsynet med to master. På formasten er anbragt en 2 ts og en 5 ts bom, der begge betjenes af

ankerspillet under bakkdæk. Agtermasten er forsynet med en 2 ts bom, der betjenes af elektrisk spil på både-dækket.

Skibet, der skal anvendes som kystinspektions- og bjergningsskib, er forsynet med de mest moderne tekniske hjælpeapparater, såsom radio, ekkolod, undervandslog, gyrokompass og radar, samt bugseranordning, således at det kan anvendes til forskellige bjergningsarbejder. Med henblik på skibets anvendelse som kystinspektions- og bjergningsskib er det på agterdækket forsynet med et kraftigt elektrisk trawlspil med Ward-Leonard styring af Th. B. Thriges fabrikat.

På bakken er anbragt en 57 mm kanon, og på hver side af broen en 47 mm kanon.

Hovedmaskineriet består af 2 stk. 2-takts Crossley dieselmotorer, hver med 8 cylindre, som tilsammen kan udvikle max. 4400 ihk ved 380 o/min. Ved prøveturen konstateredes, at skibet gjorde en fart af 18,04 knob.

Af hjælpemaskineri findes 2 stk. 2-takts dieselmotorer, hver med 4 cylindre, og som kan udvikle 165 ihk ved 500 o/min., hver motor er direkte koblet til 80 kw 220 volt jævnstrømsdynamo. Desuden er der en dieselmotor, der ved 1000 o/min. udvikler ca. 30 ihk, og direkte koblet hertil er en 20 kw 220 volt jævnstrømsdynamo.

Af elektrisk drevne hjælpemaskiner er der bl. a. en ballastpumpe på 100 ts/time, 1 stk. last- og sanitærpumpe på 25 ts/time, samt et større antal hjælpemaskiner, værksted etc.

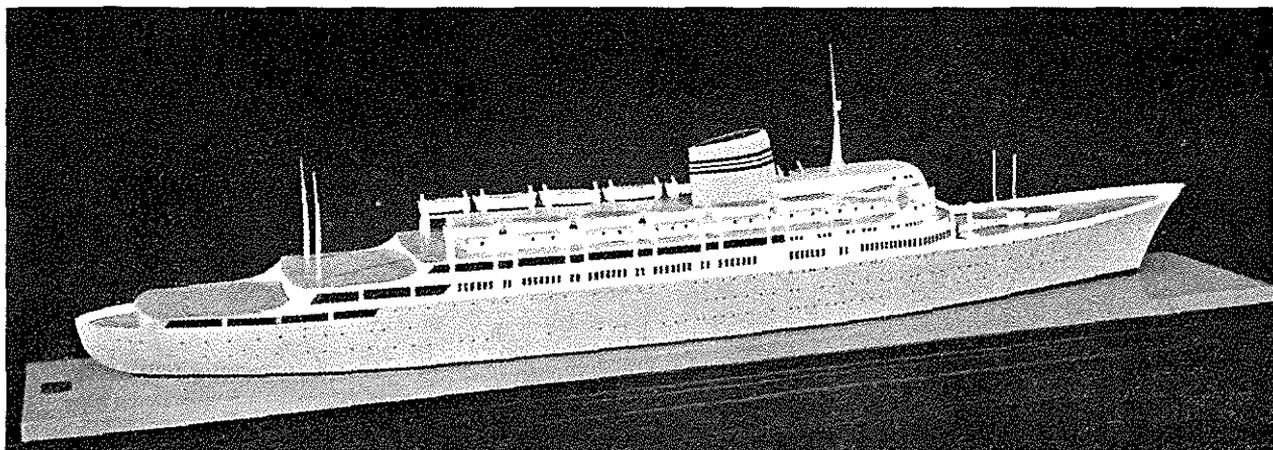
Ny norsk amerikabåd

Det transatlantiske motorskib, der skal bygges til Norske Amerikalinies fart mellem Oslo og New York, skal have samme linier som rederiets „Oslofjord“, som blev færdig i 1949. Længden og bredden bliver den samme, hvilket også gælder maskineriet og farten. Det vil imidlertid kun få en lasteevne på 1200 ts mod det nuværende skibs 2700 ts, og hele apteringen bliver fuldstændig ændret. Der skal være plads til 100 første classes passagerer mod „Oslofjord“s 266, medens turistklassen kan rumme 800 (359 i „Oslofjord“), så det

samlede passagerantal forøges fra 625 til 900. Dybden bliver 0,3 m større med en tilsvarende forøgelse af dybgangen.

Hoveddimensionerne bliver:

Længde overalt	176 m
Længde mellem perpendikulærerne ...	160 m
Største bredde på spant	22 m
Dybgang lastet	8,4 m
Dødvægt	1200 ts
Hestekraft	16400 bhk
Fart	20 kn



Model af den nye norske amerikabåd.

Da last nr. 3 ikke skal bruges som lastrum, er længden af overbygningen forøget med 10 m førefter, der sammen med en tilsvarende forøgelse agter giver den forøgede underbringelse af passagerer. Den forøgede vægt af overbygningen har bevirket den forøgede dybgang.

Apteringsarrangementet er fuldstændig ændret fra „Oslofjord“, hvor de to spisesaloner var på samme dæk. I det nye skib vil hvert første klasses kammer på de to øverste dæk have eget badeværelse. Første klasses spisesalon er forude på promenadedækket, og turistklassens, der er 28 m lang og 20,5 m bred med plads til 400, er på B-dækket under promenadedækket. Første klasses opholdsrum er på brodækket og de tilsvarende rum for turistklassen på promenadedækket agten for første klasses spisesalon.

Der vil i udstrakt grad blive anvendt plastic og letmetal, som også blev brugt i „Oslofjord“, hvor overbygning, skorsten og redningsbåde er af letmetal.

Spørgsmålet om anvendelse af kedelolie bliver undersøgt, og det er sandsynligt, at arrangementet herfor vil blive foretaget.

Man venter, at ordren vil blive placeret i slutningen af november. Skibet vil sandsynligvis blive færdigt i begyndelsen af 1956.

Tilbud er givet af skibsbyggerier i England, Holland, Belgien og Italien. Der synes at være udsigt til, at ordren går til England.

Skibets navn bliver antagelig „Bergensfjord“.

Verdens-skibsbygningen i 1951

I de første 9 måneder af dette år var 75 % af alle nybygninger af handelsskibe verden over motorskibe. I gross-tonnage repræsenterede de 70 %. Disse tal hidrører fra Lloyd's Register of Shippings kvartalsopgørelse for kvartalet til 30. september sammenholdt med tallene fra de to foregående kvartaler.

Der blev påbegyndt færre skibe i det sidste kvartal, men i England var tonnagen større (423 602 gross-tons), fordi mange store tankskibe blev kølstrakt. Det betyder altså ikke, at flere beddinger blev optaget — tværtimod. Den samlede tonnage, der blev kølstrakt, var 970.110 gross i sammenligning med 1.235.489 gross i det foregående kvartal.

Omtrent 80 % af antallet med 70 % af tonnagen af alle skibe kølstrakt i år overalt i verden er motorskibe.

Ialt blev der i de første 9 måneder af 1951 afleveret 176 dampskibe på 712.836 gross tons og 546

motorskibe på 1.781.601 gross tons. For kølstrakte skibe er tallene 155 dampskibe med 933.633 gross tons og 593 motorskibe med 2.173.140 gross tons.

Omtrent 35 % af skibene under bygning i England er for fremmed regning. I Sverige er tallet 60 %, i Holland 68 % og i Tyskland 42 %.

Om situationen for værfterne i England har Sir Amos Ayre, formand for the Shipbuilding Conference, for nylig udtalt, at ordrerne ialt omfatter 6.250.000 gross tons til en værdi af mindst £ 500.000.000. Det er derfor ikke overraskende, at spørgsmålene om materiale og arbejdskraft rejser alvorlige fremtidsproblemer. Der behøves al klogskab, tolerance, dygtighed og gensidig forståelse overalt i industrien for at gennemføre et så kolossalt nybygningsprogram.

Det må dog tilføjes, at ordrer kan blive annulleret, som de blev det, da højkonjunkturerne endte i 1920—21. Efterspørgslen på skibe afhænger af verdenssituationen, og ingen har nogensinde kunnet forudsige den, og i dag mindre end nogen sinde. Dersom behovet for tonnage mindskes så alvorligt, at det medfører større oplægninger, vil kontrakter kunne annulleres eller færdiggørelsen udskydes. Situationen for værfterne vil hurtigt kunne ændres.

M/S FIONIA

37 år gammel og „still going strong“

Ø. K. har solgt sit 37 år gamle motorskib „Fionia“ til rederiet Schiffsfahrt Co. G. m. b. H. i Bremen for en pris af ca. 3.400.000 kr. Skrogets tilstand er god, og det gør endnu sine normale 12,5 kn.

„Fionia“, der er bygget af Burmeister & Wain, har en dødvægts-bæreevne på 6850 ts. Det er forsynet med to sekscylindrede, firetakts B. & W. dieselmotorer på tilsammen 4000 ihk. Det er de oprindelige motorer, der endnu står i skibet og arbejder upåklageligt. Den eneste større fornyelse, der er foretaget, er hjælpekedlen i 1948.

Skibet er chartret for en række rejser til Sydamerika.

Barken „Viking“ bliver i Sverige

Firemast-barken „Viking“, der har ligget oplagt i Gøteborg og der været besigtiget af en schweisiske kommission, som ville købe skibet til Schweiz, er nu endelig blevet sikret byen Gøteborg som sejlskoleskib. Byen måtte betale sv. kr. 315.000 for skibet, hvilket er 54.000 sv. kr. mere, end der oprindeligt blev forlangt af det belgiske ophugningsværft. Ombygningen kommer til at koste ca. 2,3 millioner sv. kr. *Nootbaar.*



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

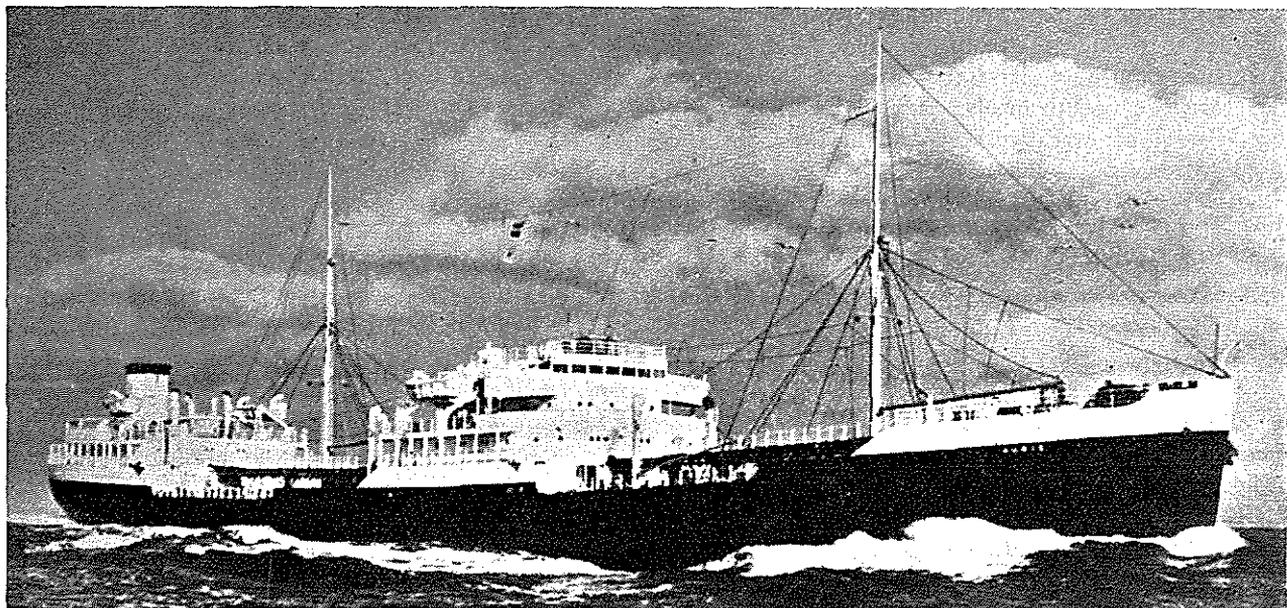
Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark



„Auris“.

Gasturbinen går til søs

Verdens første gasturbinedrevne handelsskib blev i sidste måned sendt ud på prøvesejlads. Det er det 12.000 tons store Shell-tankskib „Auris“.

Det særprægede maskineri er blevet installeret i „Auris“ på Tynefloden i England. Gasturbinen er bygget af The British Thomson-Houston Company i Rugby. Skønt „Auris“, siden det blev søsat i maj 1947, har sejlet som et almindeligt olietankskib på de internationale tankskibsruiter, havde Mr. John Lamb, lederen af Shell's Marine Research afdeling, sørget for, at det blev konstrueret som et eksperimentalskib, således at et af de 4 stk. diesel-elektriske aggregater, der har drevet skibet frem i dets første leveår, når tiden var inde kunne erstattes af en 1200 hk gasturbine.

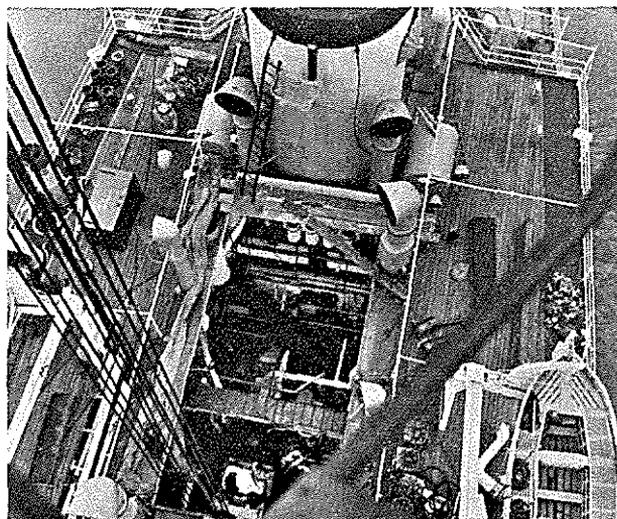
For at installere gasturbinen måtte man hidkalde den største flydekran på Tynefloden for at få løftet gasturbinen bundstykke på 22 tons, topstykke på 14,5 tons og varmeudveksleren på 12 tons ned i maskinrummet hver for sig. Denne vanskelige operation blev gennemført uden uheld, og nu er man i færd med at samle de forskellige dele.

Så snart de nødvendige prøver og justeringer i rum sø er overstået i næste måned, vil tankskibet igen blive sat i normal fart på Venezuela. På den første rejse vil skibets præstationer nøjagtigt blive registreret. Den vigtigste af disse prøver vil naturligvis blive den, hvor tankskibet udelukkende drives af gasturbinen, medens de tre diesel-elektriske anlæg er koblet fra. Mr. Lamb vil ikke selv deltage i denne rejse, men vil stå i radioforbindelse med sin medhjælper om bord, Mr. R. M. Duggan. Man vil ikke drage nogen konklusioner med hensyn til gasturbinen fremtid som fremdriftsmiddel for skibe, før „Auris“ har fuldført mindst en rejse frem og tilbage.

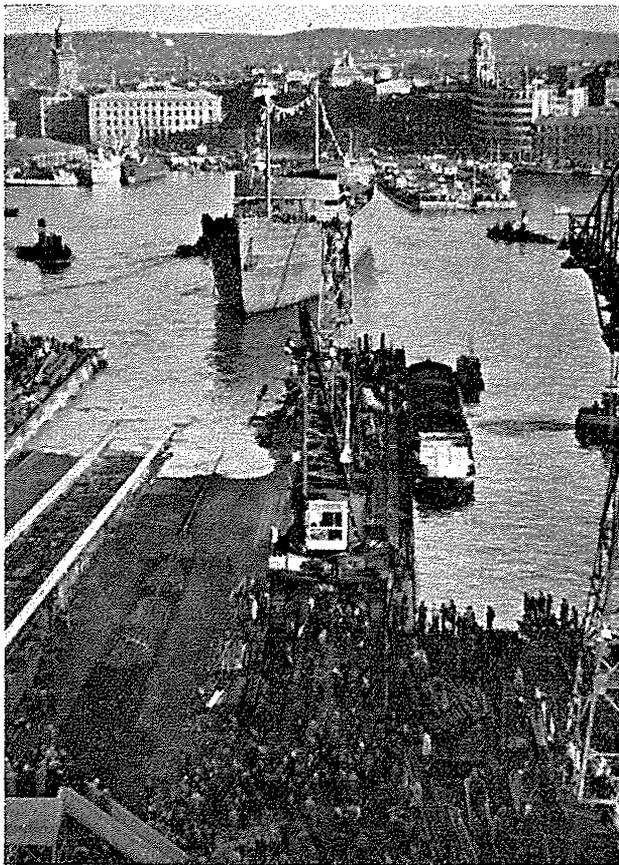
De meget vanskelige prøver, maskineriet gennemgik på fabrikken i Rugby før leveringen, faldt meget tilfredsstillende ud. Men selvom Mr. Lamb nærer fuld tillid til, at gasturbinen vil klare sig godt til søs, blev det besluttet, at man ikke ville løbe nogen form for risiko med „Auris“ og dets værdifulde ladning, hvorfor man har ladet de 3 diesel-elektriske anlæg arbejde sammen med gasturbinen på de første par rejser.

Fordele ved gasturbinedrift.

Hovedfordelen ved gasturbinen frem for andre former for forbrændingsmotorer er, at den kun har to bevægelige dele, medens andre maskiner har mange flere. Som følge heraf er den udsat for mindre slid, og risikoen for uheld er mindre. Af andre fordele kan nævnes: lavere driftsomkostninger, lavere vægt og mindre pladskrævende. Dens hovedfordel fremfor dampturbinen er, at man undgår kedler.



Gasturbinen er netop sænket ned i skibet.



„Thorbjørg“ løber af stablen.

Norsk tankmotorskib „Thorbjørg“ søsat fra Götaverken

Fra Götaverken søsattes i slutningen af oktober et tankmotorskib på 13.000 d. w. t. for Tønnevolds Rederi A/S, Grimstad. Skibet var det niende, der blev søsat fra værftet i dette år. Man havde på det tidspunkt otte store nybygninger under arbejde repræsenterende 147.300 tons, hvilket var rekord for værftet. Alle disse skibe var tankskibe, som iøvrigt dominerede på svenske værfter.

„Thorbjørg“ er det fjerde skib, værftet bygger for det norske rederi. Alle disse er tankskibe, nemlig m/t „Thordis“ paa 12.200 tons fra 1931, m/t „Thelma“ på 12.600 fra 1937 og m/t „Thelma IV“ på 15.930 d. w. t. fra 1948.

Det nye skib er helsevejst og bygges til Det Norske Veritas højeste klasse. Hoveddimensionerne er:

L. o. a.	147,4 m
Største bredde	18,0 m
Dybgående	10,8 m
Middeldybgående på sommerfribord ...	8,5 m

Såvel hovedmotor som hjælpemaskineri er af værftets egen konstruktion og bygning. Hovedmotoren er en to-takts, enkeltvirkende gejdmotor med seks cylindre. Ved 112 omdrejninger i minuttet udvikler hovedmotoren 5.300 i. h. k. På fuld last skal skibet gøre 13 knobs fart.

Søsætning ved Helsingør Skibsværft

Fredag den 16. november søsattes ved Helsingør Skibsværft et nyt last-dieselmotorskib til Rederiaktiebolaget Helsingborg, rederiet Otto Hillerström, Helsingborg.

Ved søsætningen døbttes skibet af fru ingeniør C. O. Hillerström med navnet „Delos“.

M/s „Delos“ er en større og forbedret type af Rederiaktiebolaget Helsingborgs to tidligere liniebåde m/s „Aros“ og m/s „Citós“.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register med to gennemgående dæk, lang halvhøj bak og halvhøj poop. I agterkant af lastrum nr. 3 er kølelasterne beliggende, i hvilke temperaturen kan holdes på $\pm 15^{\circ}$ C. Mellemdækket er stærkt ventileret med ventilatorer af hensyn til frugttransporter.

Rigningen består af selvstgende master og samsonposter. En sværgodsbom på 35 tons anbringes på formasten.

Skibet får en smukt indrettet passageraptering af høj klasse for 12 passagerer. Dæks- og maskinofficerer samt passagerer bor i dækshuset midtskibs. Mandkabsapteringen findes i poopen agter. Mandskabets opholdssalon ligesom vaskeri med maskinel udrustning findes i dækshuset agter.

Af hensyn til brandfaren bliver skibet forsynet med kulsyreslukning for lastrum og maskinrum med mulighed for s. k. lynslukning af maskinrummet. Desuden bliver såvel last- som proviantkølerummene isoleret med glasuld for at formindske brandfaren om bord. Navigationsmæssigt bliver skibet udrustet med gyrokompas, ekkolod, radar, SAL-log etc.

Længde over alt	127,00 m
Længde mellem p. p.	116,50 m
Største bredde på spant	17,20 m
Sidehøjde til shelterdæk	10,675 m
Sidehøjde til hoveddæk	7,55 m
Dybgående til sommerfribord	7,05 m
D. W. til sommerfribord	6,500 ton
Fart på last	16 kn
Lastrumskubik, grain	12.500 m ³
Heri incl. kølelast	940 m ³

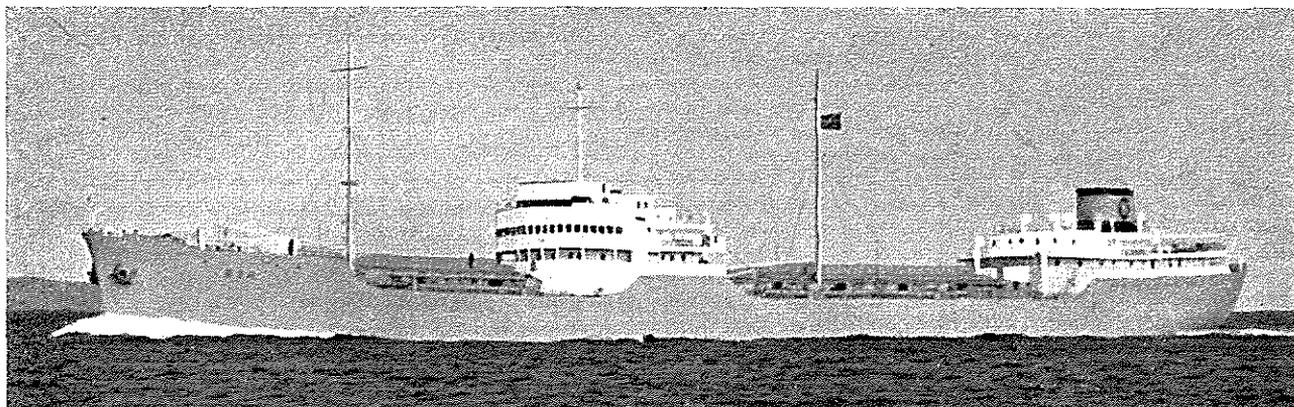
5 luger med seksten 5-tonns bomme og en 35-tonns sværgodsbom.

Hovedmaskinen er af B. & W. typen, 9-cyl., to-takts enkeltvirkende, af værftets eget fabrikat, udviklende 6750 ihk.

Tre hjælpemotorer af B. & W. typen, hver koblet til en 200 kw jævnstrømsdynamo.

Passagerapteringen for 12 passagerer kommer til at bestå af fire tomands og fire enmands kamre, alle med separat bad.

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMP SKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.



„Bia“ på prøveturen.

Götaverken leverer $\frac{M}{T}$ „Bia“ til „Transoil“

Den göteborgske handelsflåde fik den 6. november en ny tilvækst i det fra Götaverken leverede tankmotorskib „Bia“. Skibet, der er på 17.260 d. w. t., afleveredes til Rederiaktiebolaget Transoil.

Skroget til „Bia“ er bygget på S. A. John Cockerills værft i Hoboken, Belgien, efter Götaverkens bestilling og efter tegninger, som udarbejdedes på Götaverken. Ved at overlade bygningen af skroget til det belgiske værft kunne Götaverken, som har mange nybygningsordrer, få skibet hurtigere frem, end hvis man skulle have ventet på, at en beddingsplads var blevet ledig på værftets egen grund.

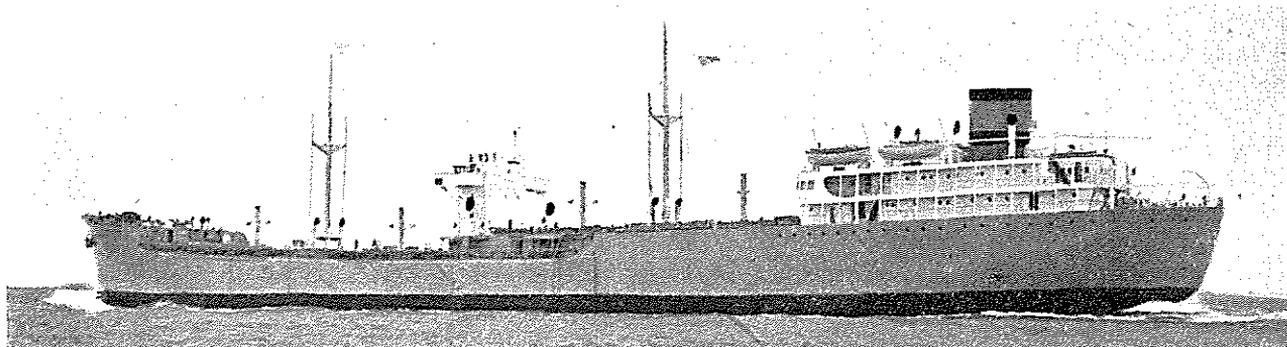
Skibet er nu færdigbygget af Götaverken og her forsynet med aptering, maskineri og øvrig udrustning, hvorefter det er blevet overtaget af rederiet. Prøveturen fandt sted ved Vinga.

Det nye skib, som er bygget til Lloyds Registers

højeste klasse, er helsvejst og har følgende hoveddimensioner:

L. o. a.	164,8 m
Bredde	20,1 m
Dybgående	11,9 m
Middeldybgående på sommerfribord ...	9,2 m

På „Bia“ har man bestræbt sig for at skabe særligt gode kamre og fritidsrum for besætningen. Flertallet af besætningen bor i enmandskamre. I alle kamrene såvel som i saloner, messer og dagrum har man luftkonditionering efter det af rederiet udarbejdede „S-man Cabin Unite“, ved hvis hjælp man er i stand til at afkøle luften inden borde, når fartøjet befinder sig i tropiske farvande. I hvert kammer findes rindende varmt og koldt vand. En del af apteringen er udført i plastic-materialer. I stedet for malede skodder har man f. eks. vaskeægte, plasticbehandlede tapeter.



„Pajala“ ved afleveringen.

Et kombineret malm- og tankfartøj, „Pajala“, til Grängesbergbolaget

Fra Götaverken er afleveret m/s „Pajala“, et kombineret malm- og tankskib på 15.650 d. w. t., som er bestilt af trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, Stockholm. Nybygningen er det 27. fartøj, som værftet

har afleveret til dette rederi, og er et søsterskib til „Porjus“, som afleveredes for et år siden og omtaltes i „Vikingen“ nr. 12-1950.

M/s „Jeppesen Mærsk“

Onsdag den 24. oktober afleveredes fra aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Jeppesen Mærsk“, nybygning nr. 704, kontraheret af rederiet A. P. Møller, København, og søsterskib til „Nicoline Mærsk“, som afleveredes i juli 1951.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse + 100 A. 1. som åben shelterdækker med bak og poop samt huse midtskibs og agter, og der er i udstrakt grad anvendt svejsning ved skrogets konstruktion.

Skibets hoveddata er:

Længde mellem perpendicularer	135,6 m
Bredde	13,3 m
Sidehøjde til øverste dæk	12,6 m
Sidehøjde til andet dæk	9,0 m
Dybgang til sommerlastelinien	8,4 m
Tilsvarende dødvægt	9.625 ts
Lastrummenes kapacitet ialt	18.000 m ³
Fart på lastet prøvetur	17,25 kn

Skibet er et enkeltskruet motorskib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn, „soft nose“ og krydserhæk. Maskineriet er anbragt midtskibs.

Ventilationen af lastrummene er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation.

Rigingen består af 3 master og 10 lademaster, og lugerne betjenes af ialt otte 3-tonns og tolv 5-tonns bomme samt yderligere ved 2 og 5-lugen henholdsvis en 50-tonns og en 15-tonns sværbom.

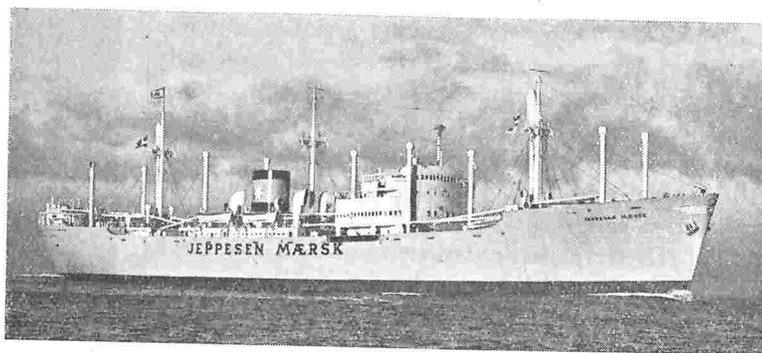
Udrustningen er på alle måder den mest moderne i henhold til rederiets krav og værftets praksis. De seksten 3-tonns og fire 7-tonns spil samt ankerspillet er alle elektriske og er ligesom styremaskinen af Thomas B. Thrige's fabrikat.

De fire 7,6 m redningsbåde betjenes af 4 sæt gravitydavidder af Welin-Mac-lachlans fabrikat.

Last- og motorrum forsynes med dampbrandslukning, og yderligere leveres fra Ellehammers Laboratorium, København, et skumslukningsanlæg til brug i motorrum, kabys og til spuleledningen. Et røgdetektoranlæg leveres af ingeniørfirmaet S. Rasmussen, Oslo.

Skibet bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopjeler, gyrokompas og ekkolod.

Apteringen er indrettet til 12 passagerer i to- og eetmandskamre i hus på øverste dæk.



„Jeppesen Mærsk“ på prøvetur.

Kamrene er smagfuldt udstyret med møbelbetræk og gardinstoffer i lyse farver. Møblerne er udført i poleret mahogni. Til hvert kammer er der indrettet separat bad og w. c.

I salonhus er endvidere indrettet rygesalon og damesalon. Rygesalonen er klædt med poleret mahogni, og møblerne er ligeledes udført i poleret mahogni. Alle stolene er betrukket med håndvævede stoffer og sofaerne med naturfarvet læder, lette blomstrede gardiner samler salonen i et hele. I frontskoddet er opstillet en kamin i gule klinker.

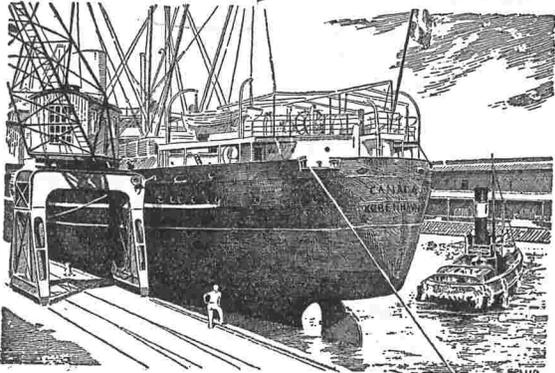
Rygesalonen står i forbindelse med damesalonen ved et lamelskod udført i poleret mahogni som de øvrige skodder. Damesalonens skodder er malet i en lys grøn tone, og udstyret er iøvrigt ligesom rygesalonens.

I huset på øverste dæk er spisesalonen beliggende, klædt med sycamore og med møbler i tonet birk, betrukket med håndvævede stoffer.

Såvel kaptajns som l. mesters aptering har møbler af poleret mahogni og er indrettet med separat soverum, samt bad og w. c.

I kaptajns hus er der indrettet kamre til dæksofficerer, mens maskinofficerers kamre er beliggende i huset omkring motorcasingsen, hvor også tjenerpersonalets kamre findes. Officersaptingen har møbler i poleret elm, og tjenerpersonalet i behandlet mahogni.

ELEGANTE UNIFORMSHUER



C.L. Seifert A/s

Højt Hof. Guldrækker
ST. REGNEGADE 12-16
TELEFON CENT. 297

✱

Guld- og Sølvgaloner
Guld- og sølvbroderede Kranser
Emaljeplakker, Emaljeblemer og
Uniformstøkker i fineste Udførelse

LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

Indretningen af kamrene er holdt i praktiske afstemte farver, og her som overalt i skibet er der taget sigte på at vise dansk tekstilindustri høje standard overfor udlandet.

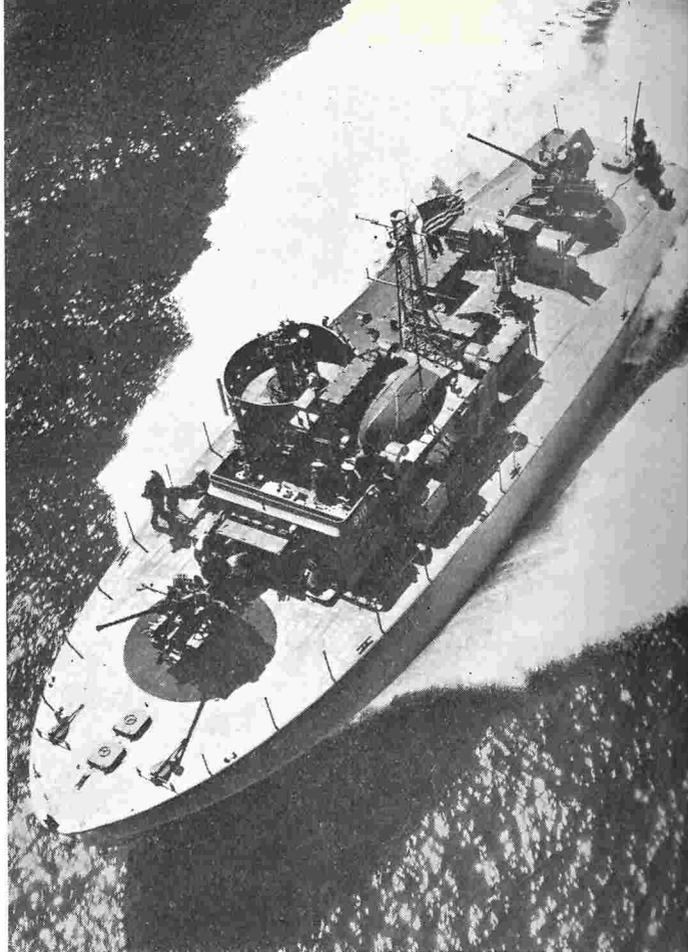
Agter i poopen findes aptering for mandskab. Alle voksne har eet-mandskamre. Møblerne er udført i naturfarvet eg.

For officererne er der indrettet opholdssalon, klædt med poleret nød og med møbler udført i samme materiale. Ligeledes er der indrettet opholdssalon for mandskab, klædt i halv højde med behandlet elm med tilsvarende møbler.

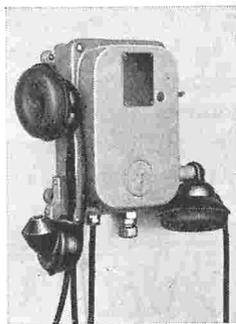
Opvarmning af saloner og kamre sker ved dampopvarmning kombineret med elektriske ovne.

Hovedmotoren er en B. & W. direkte omstyrbar, enkeltvirkende totakts 10-cylindret krydshoveddieselmotor med trykforstøvning. Cylinderdiameter 740 mm. Slaglængde 1600 mm i stand til at udvikle normalt 11.500 ihk svarende til 9200 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut.

Hjælpmotorerne består af tre 6-cylindrede, firetakts trunkmotorer med trykforstøvning, hver direkte koblet til en dynamo på 200 kw ved 220 volt og 425 omdrejninger pr. minut. Dieselylindrene har diameter 245 mm, slaglængde 400 mm. Ydelse pr. motor 300 ehk.



VANDTÆTTE SKIBSTELEFONER



med støjdæmpet taletragt og lydisolerende gummirestykker såvel på mikrotelefonens telefon som på ekstratelefonen.

Grundlagt



1892

TELEFON FABRIK
AUTOMATIC A/S

AMALIEGADE 7 · KØBENHAVN K · C 5188

Torpedobåd af aluminium

Aluminium vinder stadig større udbredelse inden for søfarten. Her ses en amerikansk motor-torpedobåd, som er bygget næsten udelukkende af aluminium. Billedet, der er taget fra en flyvemaskine, viser båden under øvelser og for fuld kraft i Chesapeake Bay ud for Baltimore. Som man vil se, er der gjort „klart skib“.

Sammenkomst i „Søfartens Fremme“

Torsdag den 8. november havde Foreningen til Søfartens Fremme arrangeret en sammenkomst i Håndværkerforeningen, der blev fyldt til sidste plads. Efter at foreningens formand, kommandør Bildsøe, havde budt velkommen til medlemmerne og gæsterne med viceadmiral Vedel og afdelingschef i Handelsministeriets søfartsafdeling, Ove Nielsen, i spidsen, holdt skibsreder E. Hahn-Petersen et meget interessant foredrag om Danmarks skibsfart og dens mange problemer. Skibsrederen udtalte bl. a., at vi har alt for få rederier herhjemme, og at interessen for søfarten er alt for lille blandt den danske befolkning. Navnlig inden for tankskibs-farten, mente foredragsholderen, at vi burde sætte meget mere ind. Han henviste til den enorme konkurrence, der udfoldes navnlig fra græsk side, og efterlyste en dybere forståelse fra statens side over for dansk skibsfarts problemer.

Efter det interessante foredrag vistes en saltvandsfrisk, amerikansk film om ispatruljen.

Alle henvendelser til „Vikingsen“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1.
Telefon Byen *8040 — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.
Annonceafdelingen: Telefon Byen *8040, Christiansborggade 1, København V.
Redaktionen påtager sig intet ansvar for indsendte manuskripter, når der ikke medsendes returporto.
For manuskripter, som indsendes uopfordret, påtager redaktionen sig intet ansvar for tilbagelevering.



C.K. HANSEN

Grundlagt 1856

SKIBSREDER & MÆGLER

Befragtning . Klarering og Losningstilsyn
Assurance . Havari- og Linieagentur
Spedition og Grænsevokspektion
Internationale Transporter
Skib Bane . Bil . Luft

Repræsentanter i alle Provinsbyer

*

Korresponderende Reder

DANNEBROG

35, AMALIEGADE . KØBENHAVN K.
TELEFON: CENTRAL 72 (13 LINIER) . RIGS 13 (2 LINIER)
TELEGRAM ADRESSE „HANSEN“ . FJERNSKRIVER NR. 2350



A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833
KØBENHAVN

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4
København

★

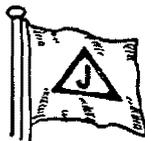
Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

L. R. SCHMITH & CO.

REDERI OG BEFRAGTNING

★

AMALIEGADE 33
TELF. CENTRAL 4212 & 4248
TELEGRAMADRESSE: STEAMPACIFIC
FJERNSKRIVER No. 2384



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adresse: "Holmsild"
Amaliegade 36

C. CLAUSEN



REDERI

DAMPSKIBSSELSKABET

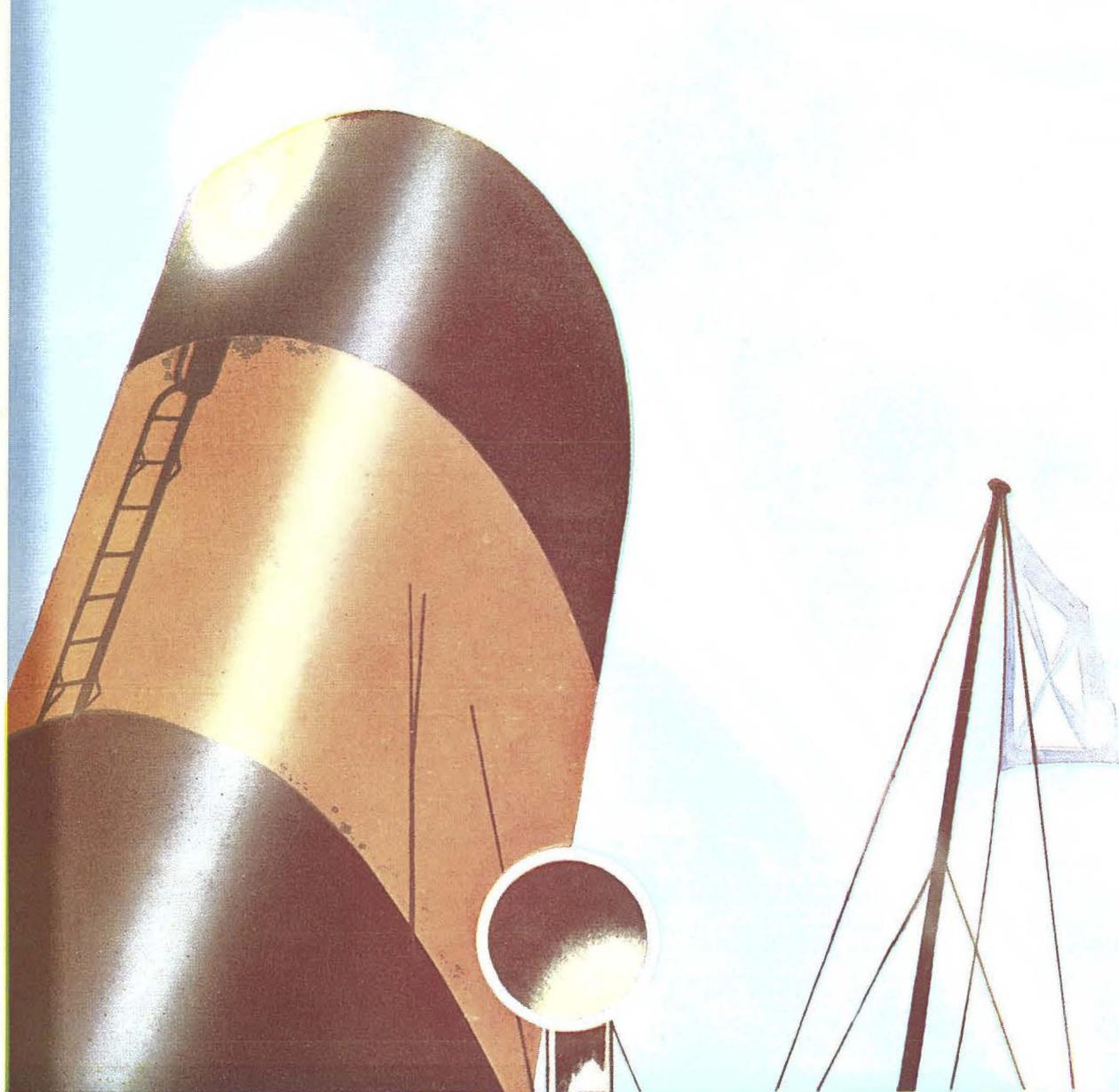
HETLAND

AMALIEGADE 33

TLF. 13.041 - 13.092

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

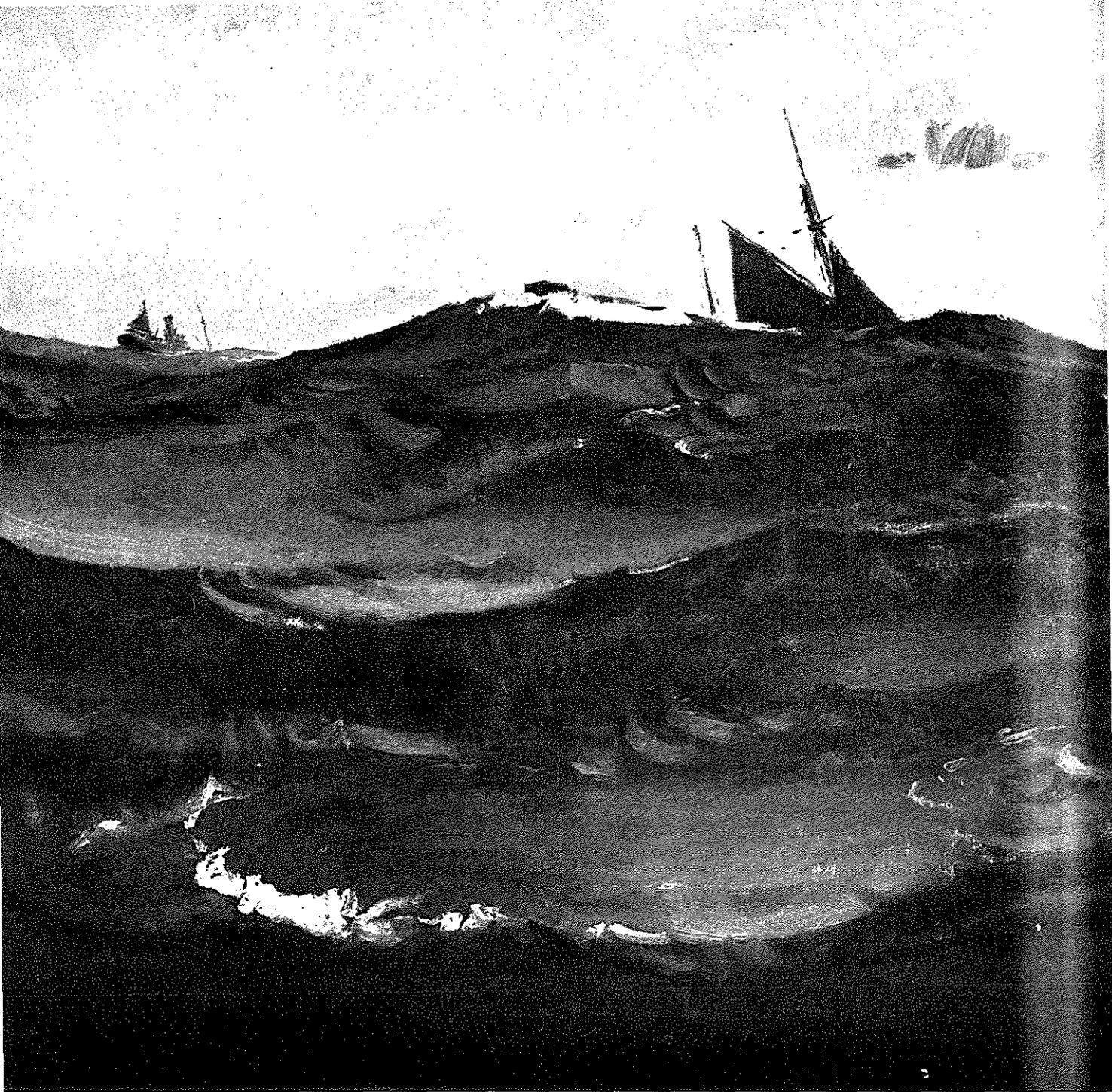
ARTIESELSKAB



Jul på Havet

1951





reduktion: Brdr. Barentzen

Maleri: Kielland-Brandt

I rum sø

Alt ændres i by og havn og red og sund,
men loven ej for skibets gang i vandet —
og den som evner støt i farens stund
at holde skuden klar af skær og grund,
hans dont og dåd står fast i søfarts-landet.

Holger Drachmann.

VIKINGENS JULENUMMER

Jul
Isaa Hævet
1951

REDAKTION: AXEL BÆRENTZEN

VIKINGENS FORLAG

KØBENHAVN



Indhold

Omslag	Maleri af Oscar Knudsen
I rum sø	Maleri af S. Kielland-Brandt med digt af Holger Drachmann
End skurer kølen vandet	Af Otto Ludwig
Slaget under Øland den 1. juni 1676	Maleri af Paul Sinding
Kong Frederik den VIII.s ankomst til Fær- øerne 23. juli 1907	Maleri af Carl Locher
Matatoru — det tredje øje	Af Kay Elbo
Gilleleje	Maleri af Elias Petersen med digt af Anders W. Holm
Ø. K.s „Manchuria“ bugseres til kaj	Maleri af Qvistorff
Hyre søges	Af Tage Nissen
Mit navn er Hansen!	Af K. Schwalbe
Kristoffer og månen	Af Erik Bertelsen
Doksymfoni	Af Hans Andreasen
Skoleskibet „Danmark“ ved Santa Cruz, Teneriffa	Farvefotografi af Hakon Mielche
Gammel bark i Kattegat	Maleri af Fr. Landt
Julepakken	Af Børge Mikkelsen
Tragedien i isen	Af Edvard Welle-Strand
Ø. K.s damper „Annam“ i Saigon	Maleri af Vilh. Arnesen
„Vil han klare pynten?“	Maleri af Michael Ancker
Til Haiti og Sct. Domingo	Af Rud. Christiansen
„Baronen“	Af Gustav Kragh
Gamle Anes juleaften	Af Chr. Christiansen
T-både i magsvejre	Maleri af H. Schøsler-Pedersen

De tegnede illustrationer er udført af Oscar Knudsen og Ernst Køhler

End skurer kølen vandet

Af OTTO LUDWIG

DET var en kvælende hed sommerdag i 1711. Uret på Københavns Slot viste 11. Der plejede at udfolde sig et pulserende liv på pladsen foran slottet, men i de dage, hvorom der her er tale, begav byens borgere sig kun nødigt ud på gaderne. Slottets vinduer var trods varmen tæt tillukkede. Også de nærliggende beboelseshuse syntes helt uddøde. På Gammelholm, hvor der ellers plejede at herske travlhed, var der stille og øde. Kun et par skibe lå fortøjet ved kajen. Næsten hele orlogsflåden var blevet sendt bort fra hovedstaden for at undgå pesten.

Trods stor forsigtighed havde den frygtede sygdom fra Sydeuropa invaderet Danmark, hvor den navnlig gjorde skade i København. Pesten var årsagen til gadernes næsten spøgelsesagtige tomhed. Formuende folk var flygtet uden for byens volde. Selv mange læger var flygtet over hals og hoved og lod befolkningen i stikken. På nogle af beboelseshusenes gadedøre var som tegn på pestens indtog malet store hvide kors. Gadernes få trafikanter gik langt uden om disse huse.

Matros i den kongelige danske flåde, Jørgen Ulrichsen, var netop på vej mod Højbro. Han følte sig dårligt tilpas. I nogen tid havde han mærket kuldegysninger ryste igennem sig, og for øjeblikket led han stærkt af feber. Pinslerne aftegnede sig i hans magre ansigt. Da han befandt sig ud for træhesten ved slotsvagten, begyndte det at svimle for ham. Han så skildvagten som gennem en tåge, vaklede endnu et par skridt og faldt om på de toppede brosten.

Vagten kiggede uinteressert på den høje, tynde skikkelse på stenbroen og gjorde ikke tegn til at ville foretage sig noget. Tværtimod flyttede

han sig et par skridt længere væk. Det var efterhånden en dagligdags begivenhed, at folk faldt om på gaderne, og det gjaldt bare om at holde sig af vejen, til sygebærerne kom.

Jørgen Ulrichsen fik lov at ligge et par timer i den ubarmhjerterigt skinnende sol, før man hentede ham. Et par fanger, som blandt mange andre forbrydere var blevet løsladt mod at udføre det farlige arbejde, som ingen andre ville påtage sig, bar ham ud mod byporten. I deres sorte hætter, der



Vagten kikkede uinteressert på skikkelsen på stenbroen



Man bar ham ud mod byporten

skulle holde smitten væk, frembød de et uhyggeligt syn. De få mennesker, man mødte på vejen gennem den stinkende by, holdt sig skrækslagen på afstand.

Turen endte ude på Vodrugård, hvor man på grund af pesten havde oprettet et lazaret. Al plads inden døre var for længe siden fuldt optaget, og sammen med mange andre måtte Jørgen ligge og lide i den voldsomme varme på et knippe halm ude i gården. Febereren havde ubarmhjertigt tag i ham. Kræfterne tog af, og han begyndte at råbe som en vanvittig. Ingen tog særlig notits af hans råb. Man var så vant til den slags. Faktisk ventede man kun på, at døden skulle tage ham, så der for en stakket stund blev plads til en ny patient.

Den syge matros råbte på præsten, men denne havde nok at gøre og måtte lade ham vente. Imidlertid kunne man af hans råb forstå, at han havde noget vigtigt at fortælle, og endelig kom den Guds tjener for at høre på ham. Der faldt nu lidt mere ro over Jørgen, og præsten satte sig på halmen med en træt mine. Nu og da afbrudt af en voldsom blodflod begyndte matrosen at fortælle:

»Sidste år kom jeg om bord i Iver Huitfeldts skib »Dannebrog«. Mens skibet lå her i byen, fattede jeg kærlighed til en ung pige ved navn Anna Frost. Hun var slank og skøn med et hår så sort som beg. Jeg har set mange piger på min færden jorden over, ja, jeg har ikke blot nøjedes med at se. Jeg har været ude for søtræfninger og været med til at overvinde stærkt bevæbnede fæstninger. Pigerne derude omkring har jeg også forstået at vinde, blot ikke Anna. Hun syntes slet ikke at ænse mig, hvilket dog bare gjorde mit begær mere hedt. Hun var imidlertid forlovet med bådsmænden om bord på »Dannebrog«, en nordmand ved

navn Thorsten Olsen. Thorsten var høj og kraftig, men slet ikke køn. Jeg mente nok at kunne hamle op med ham. Nu er jeg jo et ynkeligt vrage nær ved at strande, men dengang kunne jeg ellers nok få en pige til at smile til mig ved første øjekast.

Jeg kom efterhånden til at hade denne nordmand, der stillede sig i vejen for mine hedeste længslers opfyldelse, og jeg var villig til at gøre noget desperat for at vinde Anna. Det var faktisk ikke bare på grund af forfængelighed eller for at sikre mig endnu en »skalp«, jeg tror virkelig, at Anna kunne have gjort mig lykkelig for livet. Nu bagefter ved jeg godt, at jeg ingen ret havde til at ødelægge de to menneskers lykke. Desuden havde Thorsten efterhånden samlet sig en pæn lille sum sammen og omgikkes med planer om snarest at gifte sig. Også på den måde va: han en skibslængde foran mig.

Imidlertid kom dagen, hvor vi skulle afsejle fra København. Ude i Sundet gik jeg en nat ned i proviantrummet og stjal et lille anker brændevin. Det var ikke min mening at drikke indholdet. Jeg ville med tyveriet bare gøre ondt for min rival. Uset af vagten slap jeg ned i proviantrummet, hvor jeg efter at have efterladt Thorstens hue udførte mit forehavende. Stadig uset slæbte jeg brændevinen forud og anbragte den i den sovende Thorstens gemmer.

Næste dag opdagede man tyveriet og fandt nordmandens hue nede ved provianten. Da man præsenterede ham for denne, stillede han sig naturligvis ganske uforstående, men det nyttede ikke noget, at han strittede imod, for snart efter fandt man også brændevinen.

Thorsten blev stillet for skibsretten. Da han stædigt nægtede, turde man ikke idømme ham hårdeste straf, men lod ham springe tre gange fra ræen. Mere død end levende lod man ham hale op af vandet for tredje gang, hvorefter man lod ham smage den nihalede kat. Under hele den uhyggelige afstraffelse mælede Thorsten ikke et ord, skønt piskesnerterne tegnede tykke striber på hans nøgne ryg. Blodet flød ned ad kroppen på ham, og hans ansigt var badet i sved. Jeg kunne naturligvis ikke lade være med at føle samvittighedsnag, mens jeg overværede det grusomme skuespil, men det var for sent at gøre noget uden selv at lide samme behandling eller det, der var værre. Jeg var for fejt til at melde mig, og desuden var det jo kærligheden til Anna, der havde fået mig til at udføre min nederdrægtige gerning. Egentlig følte jeg også, at jeg nu ville nå det, jeg havde villet.

Da man befriede nordmanden for det skærende tov om håndleddene og havde gnedet hans forpinte krop ind i salt, meddelte man, at han nu ville blive degraderet til simpel matros. Man vidste, at han havde sparet en net lille sum sammen, og den ville man tage fra ham. Under sådanne omstændigheder, tænkte jeg, ville Anna sikkert vende ham ryg-

gen, når hun fik historien at vide, som den tog sig ud for alle andre end mig og Thorsten.

I de nærmeste dage bevægede Thorsten sig kun med stort besvær, men der blev ikke taget hensyn til hans svaghed. Han måtte være med under alle manøvrerne, og pinslerne genspejlede sig i hans ansigtsudtryk, når han måtte arbejde hårdt.

Vi kom atter på nogle få dages besøg til København, hvor Thorsten opsøgte Anna og forklarede hende alt, hvad der var hændt ham. Da jeg så hende, stod sorgen malet hende i ansigtet. Hun tog det dog på en helt anden måde, end jeg havde regnet med. Jeg havde undervurderet kærligheden mellem dem og været så naiv at tro, jeg kunne fortrænge Thorsten. Det, der var de to imellem, var ikke blot et tilfældigt lille kærlighedseventyr af den slags, jeg havde samlet på. Anna syntes at holde endnu mere af den stærke nordmand end tidligere. Det skar mig i hjertet at se de to gå arm i arm langs kajen, før skibet skulle sejle. Den dårlige samvittighed begyndte at pine mig for alvor. Jeg havde ødelagt to menneskers fremtidsudsigter og havde ikke engang selv opnået noget derved.

Da vi stod havnen ud, stod Anna og vinkede på kajen. Der viste sig et svagt smil på hendes smukke ansigt, men der var sorg at læse i hendes brune øjne. Måske har hun haft en anelse om, at hun nu havde set Thorsten for sidste gang. Jeg har aldrig kunnet glemme synet af den slanke pige-skikkelse på kajen. Hun stod der og vinkede, til vi var helt ude af syne. Det syn har plaget mig siden og vel også været medvirkende til, at jeg snart skal dø. Jeg har aldrig rigtig haft noget at gøre med Gud, men hans straf vil inden længe indhente mig.«

Jørgen gennemrystedes af et nyt feberanfald. Præsten vendte bedrøvet hovedet bort. Rundt om ham lå mange mennesker og råbte i vildelse angste for døden. Mærkeligt, at så mange af dem først tænkte på Gud, når de drog det sidste åndedrag. Han havde egentlig ikke tid til at opholde sig så længe ved denne matros. Alligevel blev han siddende og ventede på fortsættelsen. Efter at præsten havde givet ham lidt at drikke, fortsatte Jørgen sin beretning:

»Den danske flåde tog i midten af juni station ved Stevns. Før eller senere ville der komme et vældigt opgør med sven-

skerne. Vi vidste det alle og frygtede det værste. Skibene var ikke i den bedste stand, der var ikke mandskab om bord på dem, og vi manglede proviant og medicin. Som en flok syge havfugle lå hele flåden og ventede på at blive angrebet. Men flåden klarer sig bedre end vi mennesker, der tjener den. Den klarer bølgedalene såvel som bølgetoppene. Da vi nogle dage senere lettede for et ophold ved Bornholm, herskede der stor elendighed om bord på alle skibene. Besætningen om bord på »Dannebrog« led som de øvrige skibsbesætninger stærkt af tyfus. Hvis vi endda havde haft proviant nok, havde det hele ikke tegnet så sort. Brødet, vi havde, var muggent, og den smule øl, der fandtes, var fra bryghuset tappet på gamle tran-tønder og smagte rædselsfuldt. Alt dette gjorde, at besætningens nerver blev tyndslidte. Der skulle bare et lille uoverlagt ord til at skabe uenighed blandt besætningen.

En dag spottede en matros Thorsten Olsen, fordi han var blevet degraderet. Thorsten var ellers ikke let at komme i klammeri med, men alligevel udviklede episoden sig til slagsmål. Hvis ikke vagten var kommet til, havde den store og kraftige nordmand sikkert klemt livet ud af sin plageånd.

Endnu en gang måtte Thorsten til chefen. Han blev denne gang dømt til at blive bundet til et tøndebånd sammen med den anden oppe på dækket. Som straf fik de så lov til at slå løs på hinanden, hvadenten de ville eller ej, indtil de begge var mørbankede. De mange slag, der haglede ned over de to mænd, følte jeg, at jeg selv burde have haft. Havde jeg ikke gjort Thorsten ondt ved at stjæle brændevins-ankeret, havde han aldrig fået den nye straf. Men iøvrigt var alle kammeraterne på hans side i denne affære.

Det var meningen, at vi skulle være sejlet mod Karlskrona og kæmpe mod den svenske flåde der,

men på grund af sygdom og svigtende forsyninger blev tagtet ikke til noget. Vi sejlede nu mod Køge Bugt. Efter at flåden var forsynet med en del ny proviant og forstærket med flere skibe kom der ordre om at afhente nogle russiske tropper i Danzig og sejle mod Stockholm for at erobre denne by.

Den 14. september om eftermiddagen lettede vi og stod ud i Østersøen. Der blæste en mærssejlsku-ling fra SVtV. Den



Næste dag opdagede man tyveriet

næste dag blev vi overrumplet af en pludselig og voldsom storm og måtte søge læ under Bornholm. Hvis vi havde haft tid, havde vi fortvivlet endnu mere end før. Der skete svære havarier på mange af vore skibe. Flere enheder drev til søs med knækkede master og stænger. Jo, stormen gjorde sit arbejde næsten bedre, end svenskerne kunne have gjort det.

Også »Dannebrog« led skade. Vi forbandede ofte dette skib, som i så mange måder bød os elendige forhold, men alligevel skar det os i hjertet at se, hvordan uvejret behandlede det. Stormen peb i rig og vant, og søerne slog ustandselig over løningen. Soldatesquen om bord led søsygens kvaler og gemte sig af vejen som skabede hunde. Hvor vi traf disse dresserede skabninger, var de os kun i vejen under det forfærdelige vejr. Trods søfolkenes sygdom og feber blev der slidt bravt i det om bord. Vi blev gennemvåde til skindet og frøs gudsjammerligt. Hele tiden var vi i fare for at blive skyllet over bord. Men lad mig ikke spille tid på at fortælle om vor nød. Jeg vil blot sige, at jeg sjældent har set nogen dygtigere sømand end Thorsten. Han, der jo tidligere havde været bådsmand og var vant til at give ordrer, måtte nu selv lyde. Der behøvedes dog ikke mange ord for at få ham til at handle. Hans trænede sømandsøjne havde længe før andres fundet ud af, hvor en indsats var påtrængt. Han var alle steder, hvor der var brug for et par solide næver.

Stormen varede ved i mere end en uge. Det undrer mig den dag i dag, at vi slap nogenlunde helskindede fra den. Midt under det hele styrtede vor fokkemast over bord og lavede stor ravage. Også sprydet knækkede, som havde det været af glas. Soldaterne troede, at jordens undergang var nær. Et af linieskibene havde mistet alle master, og hele flåden var frygteligt arret, da stormen endelig den 24. september stilnede af. Det var nu helt umuligt at udføre den planlagte opgave, og nogle få dage efter befandt hele flåden sig atter i Køge Bugt. Nogle af skibene var dog så havarede, at de måtte begive sig til København for reparation.

Den 1. oktober ankrede vi ud for Stevns. Efter en rådslagning om bord på flagskibet, »Elephanten«, stod hele flåden længere ind i bugten. Vi gik straks i gang med at udbedre skaderne efter stormens hærgen. Den 4. oktober om morgenen friske de det op, og der stod en del sø. Klokken var vel 10, da udkiggene fik øje på en stor flåde, der dukkede op i horisonten. Vi var ganske uforberedt på kamp og blev grundigt forskrækkede, da vi opdagede, at flåden var svensk. Som en flok gribbe kom skibene nærmere — velsagtens overbevist om, at byttet kæmpede en døds kamp.

Men vore skibschefer lod gøre klart skib. Om bord på »Elephanten« hejstes blåt flag og affyredes tre skud. Vi havde ikke engang tid til at hve

ankrene hjem og måtte derfor kappe. Der kunne let være opstået panik om bord, men Iver Huitfeldt tog overrumplingen med en knusende ro. Jeg skævede hen til Thorsten. Heller ikke han lod sig anfægte af virvarret. Jeg hørte ham opmuntre matroserne og skynde på dem. Egentlig beundrede jeg ham i mit stille sind. Hvis jeg havde fået en behandling som den, der var blevet ham til del uden grund, ville jeg have følt bitterhed mod alt og alle. Han stillede helt vor nye bådsmand i skyggen og overtog ganske selvfølgelig sit gamle job. Vi adlød ham uden at kny. Hans mod og virkelyst smittede.

Vi fik i en fart smidt alt overflødigt fra dækket ud i vandet. Hele bugten lignede snart efter en taterlejr i opbrud. Det flød på vandet med alt muligt, som vi ikke havde fået tid til at gemme af vejen.

Så hurtigt fik vi sat sejl og gjort os klar på alle de danske skibe, at vi inden længe krydsede op mod fjenden for at søge kamp. Svenskerne blev så overraskede over vore hurtige manøvrer, at de forpassede en gunstig chance for letkøbt sejr og forsøgte at undgå os i første omgang.

Sammen med »Mars« og »Beskiermeren« udgjorde »Dannebrog« den danske avantgardes spids. Ved 5 glas begyndte de svenske kanoner at fyre på os. Ilden blev hurtigt besvaret. På grund af den stærke vind slog en af vore forladninger tilbage og tændte ild i skibet. Vi begyndte straks at bekæmpe branden, der imidlertid blussede op med voldsom hast. Jeg arbejdede side om side med Thorsten. Heden var uudholdelig, men den store nordmand fik mig til at udføre det utroligste. Vi postede vældige mængder af vand på det bragende bål, men vinden gjorde vore anstrengelser til skamme. Thorsten stod faktisk helt inde i bålet og dængede pøs efter pøs ud over træværket, efterhånden som vandet blev rakt ham. Der var flere gange ved at gå ild i mit tøj, men jeg beklagede mig ikke, når jeg så, hvordan det gik Thorsten. Han skånede sig ikke og viste os andre et godt eksempel. Pludselig gav han nogle af kammeraterne ordre til at bryde et stykke af dækket op. Selv arbejdede han som en hest og undså sig endog ikke for at tage de brændende dæksplanker det sidste stykke op med de bare næver.

Medens branden rasede om bord, fyredes der stadig med de forreste kanoner. Efterhånden drev vi mere og mere af. Det var ikke til at manøvrere under de forhold, branden havde skabt. Sejlene var for størstedelens vedkommende for længe siden gået op i luer, og ilden havde godt fat i riggen. Under en regn af gnister og med et øresønderrivende brag faldt agterste mast over bord. Senere faldt også de to andre master. Men ikke nok med det. Svenskernes kugler fløjtede stadig hen over vore hoveder.

En stor del af vor besætning kunne måske have

været reddet, hvis vi havde drevet på grund, men i læ af os lå næsten hele den danske flåde og krydsede op mod vinden. Vi kendte vor skibschef for godt til at antage, at han ville udsætte hele flåden for tilintetgørelse for at spare sit eget skib.

Jeg forstod, at det ville være ude med os, hvis ikke et andet skib kom og tog så mange som muligt af os fra borde. Jeg mumlede noget om det til Thorsten, men han syntes næppe at høre efter. Efterhånden begyndte jeg at se døden i øjnene. Når ilden nåede til ammunitionssrummet, ville skibet springe i luften. Mens jeg tænkte på dette, begyndte samvittigheden atter at plage mig. Jeg stod her ved siden af den mand, hvis lykke jeg havde forsøgt at ødelægge. Jeg syntes, jeg måtte betro mig til ham, før det var for sent. Alt mens vi arbejdede, forklarede jeg Thorsten, hvad jeg havde gjort.

Thorsten så et øjeblik på mig, da jeg havde sagt de første sætninger, og standsede midt i arbejdet — men kun et øjeblik. Så tog han fat igen, idet han sagde: »Fortsæt, jeg hører efter.«

Jeg havde tilstået alt, da der blev givet ordre til at ankre. Chansen for redning var nu meget lille. Men jeg havde lettet min samvittighed og kunne bedre se døden i øjnene. Så blev der givet ordre til at bemane et par af bådene for med disse at forsøge at bekæmpe branden. I det samme ramtes Thorsten i hovedet af et brændende træstykke og faldt om i flammerne. Jeg tog fat i ham og trak ham bort fra ilden. Han var for hårdt medtaget til at kunne rejse sig. Et øjeblik så han på mig og sagde derpå: »Jeg har længe haft mistanke om det,



Medens branden rasede om bord, fyredes der stadig med de forreste kanoner

du lige har fortalt mig. — Men hørte du ikke ordren om at gå i båden? Skynd dig — og hvis du slipper fra dette med livet i behold, så kan du sikkert gøre den skete uret nogenlunde god igen.«

Med tårer i øjnene sprang jeg ned i fiskerjollen. Jeg så »Lossen« forsøge at nærme sig »Dannebrog« og håbede allerede på, at en redningsaktion skulle lykkes. De øvrige af vore skibe krydsede stadig op mod fjenden. Jeg så flere af kammeraterne krybe ud på bovsprydets. Pludselig nåede ilden også herud, og allesammen faldt i vandet. Der var ingen tid til at fiske dem op i båden, for

vi havde travlt med at lange vand op på dækket, hvor man stadig kæmpede en fortvivlet kamp mod det vældige flammehav. Gnisterne sprang højt i vejret, vandet havde et luende rødt skær og en uendelig hale af sort og svidende røg bølgede ud over bugten.

Vi nede i båden var ikke til megen nytte, og der blev kun givet os en stakket stund til at hjælpe. »Lossen« var omtrent nået helt frem. Jeg hørte skibschefen om bord råbe over til Huitfeldt. Så indtraf eksplosionen. Det var frygteligt. Det blev helt sort for mine øjne, og på grund af braget kunne jeg næsten intet høre længe efter. Jeg mærkede umiddelbart efter, at en eller anden nede fra vandet greb fat i båden, men at han straks måtte slippe sit tag. Den øvrige del af flåden må have passeret os i kamp. Svagt fornemmede jeg kanoernes bragen omkring mig. I flere minutter kunne jeg heller intet se og troede, at jeg var blevet blind. Men snart kunne jeg betragte mine omgivelser. Der var kun een mand i jollen foruden jeg. De andre må af lufttrykket være blevet kastet over bord. Farvandet var stadig indhyllt i røg. Det flød med splintrede vragestumper på det oprørte hav, men ellers var der intet at se af »Dannebrog« og dens besætning.

Jeg prøvede at finde årerne i jollen, men de var væk. Et par minutter senere vågnede min reddede kammerat op. Jeg sagde noget til ham, men han kunne hverken høre eller tale som følge af chock'et ved »Dannebrog«s eksplosion.

I lang tid lå vi og ventede. Jeg havde troet, at der dog havde været nogle få overlevende at se på vandet, men kun et par ukendelige lig drev af sted i nærheden af os. Endelig kom et af vore skibe og fiskede os op. Kampen var da forbi, uden at noget egentligt resultat var nået. Vi havde mistet »Dannebrog«, og et par af svenskernes skibe var drevet på grund og måtte opgives af fjen-

den. De to flåder havde kastet anker nogle få sømil fra hinanden og måtte på grund af stormen blive liggende i et par dage. Vore redningsmænd fortalte os, at der var fisket nogle få andre overlevende op. Højst ni mand var sluppet levende fra den frygtelige ulykke. Man sagde til mig, at jeg havde været heldig, men jeg ville tifold hellere have byttet min plads med Thorsten og de mange andre, der den dag mistede livet.

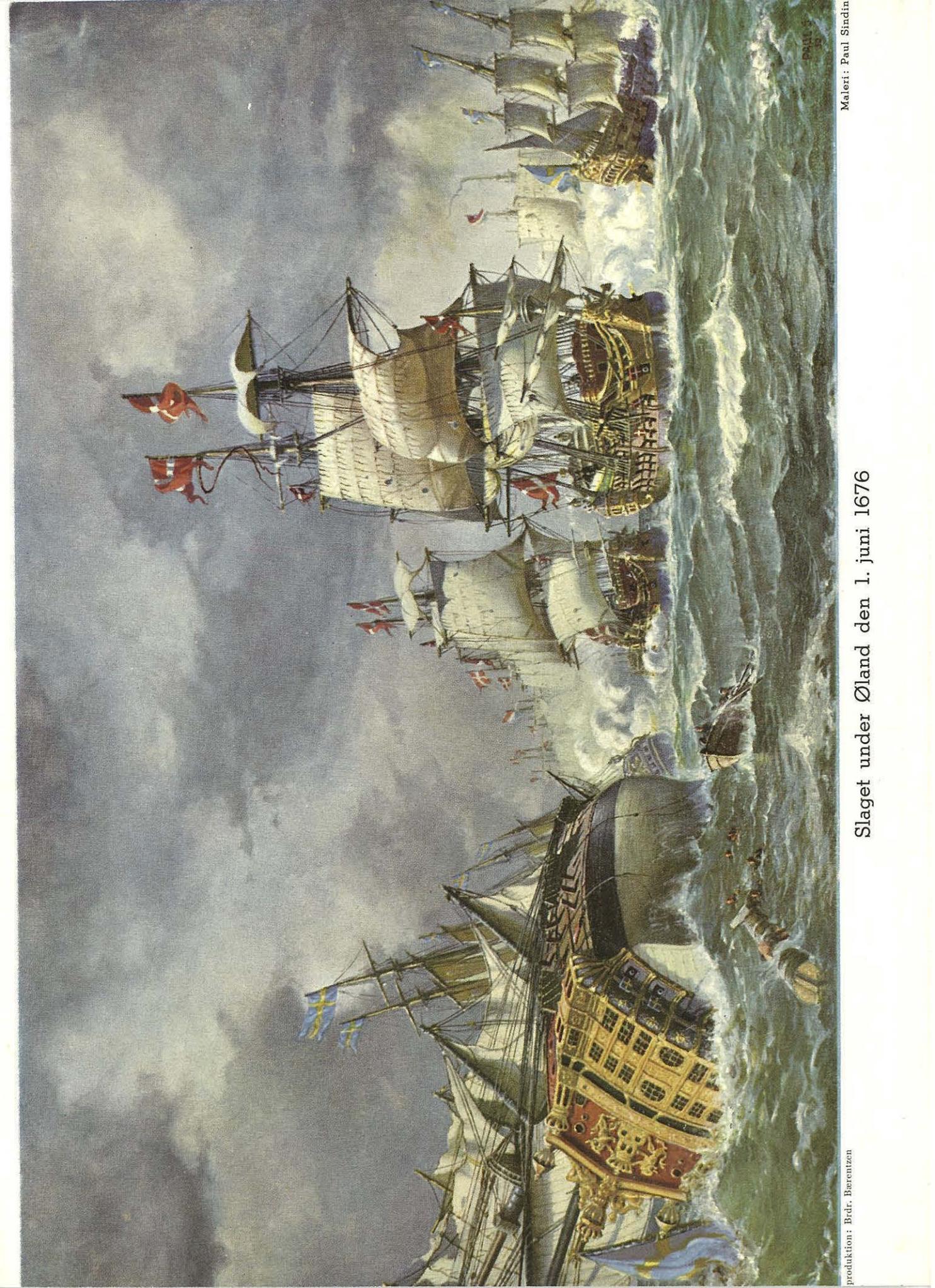
Den tid, der fulgte, blev uudholdelig. Der blev talt meget om heltene fra »Dannebrog«, og hvor jeg kom frem, så man op til mig, når det rygtedes, at jeg havde været med det stolte skib på dets sidste rejse. Jeg havde det ikke godt med mig selv. Mere end nogensinde plagedes jeg af samvittighedsnag. Nu og da skyllede sønderrevne lig op på kysterne. Man fandt endog vor tapre skibschef, som blev genkendt ved en ring, han bar. Mindet om Iver Huitfeldt, som af egen fri vilje havde ofret sig, sit skib og sit mandskab for at undgå en større ulykke. Thorstens lig fandt man aldrig.

Også Anna må have haft det frygteligt i den nærmeste tid efter søslaget. Jeg prøvede at få hende i tale, men hun var sporløst forsvundet. For et par dage siden fik jeg at vide, at hun havde flakket rundt nedtrykt af sorg. Ikke alene havde hun mistet den, hun elskede, men det, at Thorsten ikke nåede at få æresoprejsning, har sikkert også pint hende frygteligt. Jeg fik også at vide, at hun her i foråret var kommet hjem og syntes at være faldet lidt til ro, men så kom pesten, og hendes forældre var blandt de første, som denne nådesløse sygdom tog med sig. Netop i dag var jeg på vej til hende for at fortælle hende sandheden, men jeg nåede det altså ikke.«

Blodet piblede Jørgen ud af mundvigene, og han havde besvær med at tale. Den lange beretning havde taget hårdt på ham. Han tog sig imidlertid sammen og trak et par ark papir frem fra skjortebrystet.



Præsten nikkede stille og så ned på den syge sømand



produktion: Brdr. Berentzen

Slaget under Øland den 1. juni 1676

Maleri: Paul Sinding



Produktion: Bdr. Bærentzen

Kong Frederik VIII's ankomst til Færøerne 23. juli 1907

Maleri: Carl Loe

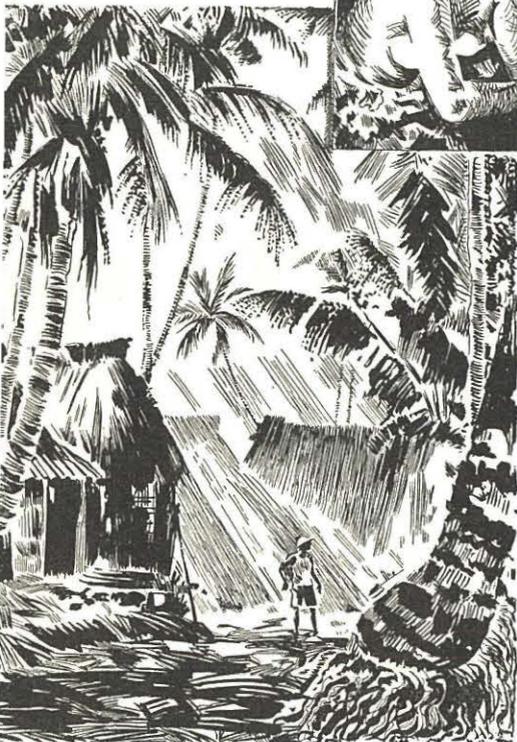
Illustreret af
ERNST KØHLER

Naturen stod ødsel frodig,
grøn og blomstrende



Høje, slanke palmer bredte sig
over landsbyens hytter

Nu tog hver sin kokosskal



MATATORU

- det tredje øje

Af KAY ELBO

DET var lige i middagsstunden. Over landsbyen Pago Pago i bunden af bugten af samme navn lå den ro og stilhed, som altid i troperne kendetegner dagens hedeste timer.

Som sædvanlig var Steen blevet forstyrret af ligegyldige besøg om bord og derfor sent kommet til landsbyen på sin vej rundt bugten for at besøge sin gode ven, samoaneren Unotua, på den østre bred i Aua ved foden af det ildeberyggede fjeld, Regnmageren.

Lige fra den første dag, de mødtes, var de blevet venner, og Unotuas venskab var mindst lige så ægte, som hans tro på de hvides gud var urokkelig. Han kom ret ofte over bugten i sin kano med friske grøntsager og frugter, som Steen dog aldrig kunne formå ham til at modtage nogen betaling for.

Men nu havde Unotuas kone for et halvt års tid siden skænket ham en stor og velskabt dreng,

og ham havde Steen lovet at komme over for at beundre og tage et billede af. Da han tillige havde et løfte at indfri til Villi Ni i Pago Pago, en ung samoaner, som ofte hjalp ham på hans små eks-kursioner på øen, havde han begivet sig til fods den ret lange vej.

Høje, slanke palmer og omfangsrige brødrugttræer bredte sig over landsbyens hytter og gav en sval skygge for den brændende sol. Måltidet var de fleste steder overstået, og beboerne havde strakt sig på lejet for at afvente eftermiddagens lavere temperatur. De få, som ikke havde overgivet sig til hvilen, var væsentlig kvinder, og medens cigaret på cigaret blev til aske, var der nu lejlighed til uforstyrret at drøfte bynyt og kokosnød-radioens sidste meldinger.

Kokosnød-radioen, Sydhavets primitive nyhedstjeneste, hvis hastighed fra mund til mund over lange strækninger kan være fantastisk, overgås i pålidelighed ikke af moderne trafik, selvom den

synes at have benyttet vinden som befordringsmiddel fra ø til ø.

Steen var på vej over en lysning mellem hytterne, da nogen kaldte på ham. I en stor cirkelrund hytte, som lå for sig selv noget højere end de øvrige, stod en ung samoaner-pige. Da hun så, at hun var blevet bemærket, slog hun med hånden efter ham: Sao Sao!

Det vil sige, at hun efter samoansk skik gjorde modsat bevægelse end den, Steen var vant til, når der blev vinket af ham, men da hendes mund ivrigt råbte kom, så gjorde han omkring og kom.

Den unge pige hilste ham med et frejdigt talofa. »Jeg kender dig godt,« sagde hun, »du er fra det lille, hvide skib ude i bugten ved Fagatoga.«

Han nikkede bekræftende, og hun fortsatte med knejsende værdighed: »Jeg er Tapeta, datter af den højeste høvding her.« Og som om det var en ganske almindelig handel, hun foreslog ham, spurgte hun: »Vil du gifte dig med mig?«

Saa uventet spørgsmaalet kom, tog Steen det ikke alvorligt. »Har det saadan hast,« sagde han smilende, »så er skylden ikke min. Men forøvrigt ser jeg dig i dag for første gang.«

Tapeta slog med nakken og svarede rapt, at Steen ikke skulle hænge sig i bagateller. Hun havde forlængst set ham, hun kunne lide ham, og hun ville have ham.

Men det gjorde intet indtryk på Steen. Han burde måske have følt sig smigret, men lo blot op til hende. »Jeg er allerede gift,« sagde han, »min kone er et sted langt borte, hvor verden ser helt anderledes ud.«

»Nonsens!« Tapeta gjorde et misbilligende kast med hovedet: »Nok fortæller man det, men man tror det ikke. Havde du en kvinde, hvem skulle så give hende *kai kai*, mens du er her?« Hun saa ned på Steen med en mine, som sagde: Jeg er klogere, end du tror.

Steen indså, at de kom ikke videre ad den vej. Men hun kunne vel forstå, at hendes forslag måtte komme ham lige så uventet som deres møde.

Tapeta mente, at ville man noget, så gjorde man det, og så var den potte ude.

Steen forsøgte at gøre hende begribelig, at det jo ikke var en ny kano, det drejede sig om; men Tapeta kunne ikke se nogen forskel. Hun plejede at få, hvad hun pegede på.

»Er min ø ikke vidunderlig smuk,« spurgte hun, »og dog kan du ikke købe så meget af dens jord, som du kan bære under en negl. Men min far vil give os et stykke, som er stort nok til, at du kun behøver at række hånden ud for at få *kai kai*.«

Tapeta stod lænet op mod en af pælene, som bar taget. Det var virkelig hendes mening at ville plante ham om i samoansk jord, gøre ham til et ørkesløst individ, hvis fornemste opgave næst efter at række armene ud efter føde var at favne sin kone.

Nu lagde Steen først rigtig mærke til, at pigen var usædvanlig køn. Hendes sorte, velplejede hår flød bølgende ned ad nakken, og hendes tænder, som hun blottede, når hun talte, var hvide og lydefri. Rundt om den smidige midie snoede sig en blomstret *lava lava*, som endte oppe omkring halsen i et par sammenknyttede snipper under en fyldig kæde af kunstfærdigt tilslebne, hvide koral-ler og snekker, et knebent dække for et yppigt brysts struttende former.

Hytten, som stod på pæle på store sten af hensyn til de voldsomme regnskyl, var en dansehytte med rigtigt bræddegulv. Hendes far havde bygget den til landsbyens fester. Tapeta gik ofte til den, når hun ville være alene, eller når hun som i dag skulle glatte nogle nyvaskede lava lavas ud.

Et trækulsjern stod på en flad sten på gulvet og osede. En gammel kvinde sov på en måtte tæt ved. Hun vågnede brat og hostede heftigt. At dømme efter det overmål på rynker og furer, som udfyldte hendes ansigt, de halvåbne, visne læbers afsløring af nøgne, hornagtige gummer, de af keratitis hvidplettede, halvblinde øjne og som en ikke afstikkende afslutning på alt dette forfald, en sammenfiltret klump strittende groft hår som en bundløs fuglerede oven på den skorpede, nøgne isse, måtte hun være endog meget gammel.

Tapeta kaldte hende *mama ruau*, sin faders mor, mens sandheden turde være en generation ældre. En pige i tolvårsalderen er ikke sjældent hustru og mor.

Mama ruau vaklede hen imod dem, og da Tapeta havde fortalt hende, hvem Steen var, stak hun ham fuglereden næsten i næsen for at kigge nærmere på ham.

»Talofa!« kvækkede hun med en venlig grimase og rakte ham en brun knokkelhånd, hvis fingre som en fugleklo krampagtigt greb om hans. »Papa-langi, tangata lelei, oti tuai (hvid mand, god ægtemand, blive gammel),« men hun slap ikke hans hånd. Han måtte næsten løfte hende ned på jorden foran hytten.

Steen forstod ikke et ord af, hvad hendes mund løb over med til Tapeta; men før han rigtig vidste af det, var de på vej til Teriiteparai a Tane, den højeste høvding, som Tapeta havde benævnt sin far.

Da de nærmede sig en stor og velbygget oval hytte, varskoede Tapeta deres komme med et råb, som straks blev besvaret indefra.

»Kom papalangi,« sagde Tapeta til Steen, »min far venter dig.«

På en langagtig, skammellignende forhøjning dækket med kulørte bastmætter sad en høj, kraftigt bygget samoaner. Hans hud var mørkebrun og glat, hans sorte hår, stærkt grånet, stod i tindingerne som et næsten helt hvidt krus. Over et bestemt, men venligsinde blik lå et par kraftige øjenbryn, tætte og hvide som to totter vat.

Hele hans påklædning var kun en lava lava, som var gledet så meget til side, at den blottede noget af den store lænde- og sædetatovering, mandbarhedens symbol, foretaget da han fra dreng blev optaget i de voksnes rækker.

Bag ham fra tagspærene og et stykke ned over pælene hang nogle meget store, kunstfærdigt mønstrede tapa, og foran forhøjningen dækkede nogle almindelige gule bastmætter gulvets løse, runde sten.

Teriiteparai a Tane hilste Steen med et talofa og vinkede ham nærmere. Tapeta satte en lav skammel hen til ham, mens mama ruau med stor ærbødighed af Tapeta blev bragt til sæde på forhøjningen ved siden af hendes far. Selv tog hun plads på måtten overfor Steen, som efter en fortvivlet kamp for at få sine lange ben anbragt, opgav skammelen og gled ned på gulvet foran Tapeta.

Mama ruau talte først, og da hun tav, tog Tapeta, efter et tegn fra hendes far, fat.

Så vendte Teriiteparai a Tane sig til Steen: »Palangi, jeg har hørt dig omtale; herefter skal du være velkommen iblandt os. Jeg vil optage dig som en ven efter vor gamle skik.«

Nu rejste Tapeta sig og gik. Men det varede ikke længe, før hun viste sig med fem halve, blankpolerede kokosnødsaller, som hun satte på række for enden af forhøjningen.

Samtidig hørtes råb udefra, og da Teriiteparai a Tane svarede, gik den brede bastmätte fra midtergangen, og tre unge samoanere trådte ind. Steen så, det var hans gamle kendinge Puro, Rai og til hans udelte glæde Villi Ni. En rigt udskåren kawa kawa skål med utallige larvefødder blev båret ind af to unge piger — Tapetas kusiner Kiloa og Rose.

Aldrig før havde han drukket kawa kawa, og siden han havde hørt, at kvinder tyggede kawa kawa-rod og spyttede den ud i skålen, hvor den blev overgydt med vand og udpresset med fingrene, havde han ikke følt nogen ubehersket trang til at gå i lag med drikken.

Nu tog hver sin kokosskal, og Teriiteparai a Tane øste med en skal kawa kawaen op. Der var ingen til kvinderne, dette var mandsdrik. Steen så med væmmelse ned i sin skåls indhold, en væske af kloakskiden farve, som på et tegn fra høvdingen måtte tømmes til bunden.

Teriiteparai a Tane løftede sin skål: Manuia!

Steen tvang sine tanker andetsteds hen og holdt vejret, medens han skyllede dens beske indhold ned. En mere stram og uappetitlig drik havde han aldrig ført til munden, og så måtte endda endnu to skaller tømmes, før ceremonien var forbi. Men da var Steens indre i oprør.

Og som en hvid mand, der optages som ven i en høvdings kreds, fik Steen sit indfødte navn. Ikke prangende og ikke skønt, men så meget mere sigende: Matatoru! Det tredje øje.

Enhver hvid mand karakteriseres ved det, som

særpræger ham, et legemligt fortrin, sjældent en skavank, en bestilling, en pudsighed, en vane, og hos Steen var det hans kamera, som han altid førte med sig i en rem over skulderen — her var hans tredje øje.

— Det var blevet sent, før Steen kunne gå til Aua, så han besluttede at vende tilbage til Fagatoga. På en vis måde ærgrede han sig over sit ufrivillige ophold i Pago Pago; men på den anden side havde han fået en ny og usædvanlig oplevelse, som trods alt havde været værd at tage med. Særlig det med navnet morede ham, det var da endelig noget, han havde for sig selv.

Nu kunne han fortælle sin svenske ven og rejsefælle, Bergström, om bord, at den højeste høvdingsdatter, Tapeta, havde friet til Matatoru, og Bergström ville ikke vide, hvem nogen af dem var.

Da Steen nåede tilbage til Fagatoga, stod Bergström på agterdækket og var ved at fylde mere formalin på nogle glas med sødyr.

»Ja så, du er allerede der,« sagde han og så overrasket over brillerne.

»Allerede! siger du. Jeg nåede virkelig ikke over hos Unotua.«

»Nej, du blev nok hængende i Pago Pago.« På sin sindige måde fortsatte Bergström påfyldningen af glassene.

»Så — hvorfra ved du det?«

»Hvor skulle du ellers have været, når du ikke nåede Aua?«

»Nej, naturligvis,« indrømmede Steen, »men ser du, jeg kom ud for noget meget mærkeligt.«

»Ja, det gjorde du vel!« Bergström arbejdede roligt videre.

»Hvad mener du?«

»Som du siger, var det vel usædvanligt.« Bergström satte flasken med formalin fra sig på ruffet, så over brillerne fra siden hen på Steen: »Når en pige tilmed en datter af den højeste høvding giver sig bort til en hende ubekendt gossa, så synes selv jeg, det er *konstigt*.«

»Har da også du været i Pago Pago,« udbrød Steen overrasket.

Bergström rystede på hovedet og tog atter fat på glassene: »Nej, gossa, jeg har været beskæftiget her. Men du hører jo, at jeg ved god besked.«

»Ja, det forbavser mig. Men så kan jeg fortælle dig navnet på den ubekendte.«

»Stakkels Matatoru, som måtte drikke kawa kawa.« Bergström fortsatte med upåvirket ro at binde for glassene.

Denne flegma var ved at irritere Steen: »Man kan altså ikke komme hjem og fortælle dig noget som helst.«

»Men så kan jeg måske!«

»Hvorfra ved du, hvad jeg vil fortælle dig?«

»Kokosnød-radioen, gossa!«

»Åh!« vrissede Steen ærgerlig. »Din nyhed er måske fra samme kilde.«

»Berolige dig, kære Matatoru, den er lige så pålidelig.«

»Hvad behager?«

»Måske du hellere vil, jeg siger: tredje øje.«

»Jeg giver op, Bergström!«

»Vent så hellere, til du hører, hvad jeg har at fortælle dig. Vor gamle ven, Maïlo, har været her og bedt mig hilse og sige, at han kommer igen.«

»Han kom vel for andet?«

»Jo, det tør nok siges.«

Steen hørte, hvorledes det ligefrem klukkede i Bergström. Han var i daglig omgang ikke en ven af mange ord, hans lune var tørt og knirkende og gav sjældent de store udsving, som endte i en overgiven latter.

»Nå, eksploder så,« sagde Steen, »jeg kan ligefrem se på dig, hvor du lider!«

Bergström lod glassene stå og vendte sig imod Steen, som han gav et par velmente klask på skulderen.

»Gamle ven, er det at undre sig over. Du går ud for at få et billede af et barn og får i stedet et tilbud om en høvdings datter til kone, og da du kommer hjem, ligger der bogstavelig talt endnu en høvdings datter og venter på dig. Er det så underligt, at jeg ikke kan være gravalvorlig.«

»Så kan jeg vel også betragte det som en spøg.«

»Nej for tjusan, jeg har Maïlos egne ord for, at han vil give dig en af sine henrivende døtre til kone — som et ganske særligt venskabstegn!«

»Og hvad sagde så du?«

»Hvad ville du, jeg skulle sige. Jeg bad ham blot for alle tilfældes skyld ikke levere hende om bord, før du selv kunne kvittere for hende.«

»Å, det er jo forrykt!«

»Ja, megen plads til et par koner har du jo ikke.«

»Sig mig, om du tror, du kan være alvorlig et øjeblik.«

»Vil du have hende?«

»Er du gal?«

»Nej, men i dit sted ville jeg måske blive det. Jeg er ungkarl og duer vist ikke til at give dig gode råd. Jeg tror dog nok, jeg straks ville gå til Maïlo og — ja, tilbagevise en høvdings gave kan du jo ikke — men der kunne måske tilbyde sig en chance, som ingen på forhånd kan give dig anvisning på.« Bergström tog sine briller af og pudsede dem meget grundigt, som det var hans vane, når en tanke optog ham. Så satte han dem pludselig energisk på: »Hør her, det er i virkeligheden så lige til. Tak Maïlo for hans gode mening med pigen og fortæl ham, at du allerede har sagt ja til Tapeta.«

»Ja, men det har jeg jo ikke!«

»Nej, men du må alligevel sige noget i den retning. Maïlo vil nødigt lægge sig ud med Teriiteparai a Tane, så jeg tænker, den sag ordner sig.«

Da Steen henad solnedgang vendte tilbage fra

landsbyen Uleilei, mente han at have ordnet spørgsmålet på bedste måde.

Maïlo havde modtaget ham med overstrømmende glæde, og den megen forståelse, han havde lagt for dagen, nærrede Steen ingen tvivl om ene og alene skyldtes respekten for Teriiteparai a Tane.

Maïlo havde iøvrigt beredt ham noget af et chok ved at præsentere ham for Tua, den udvalgte, en tolvårig pige, så udviklet som nogen mandbar kvinde, med yndefuldt afrundede former, perlende af det bad, hun lige var steget op af.

Genert havde hun slået sine øjne mod jorden, mens Steens af samme årsag var vendt mod himmelen. Han havde spillet en lille komedie for Maïlo og sagt, at Tua naturligvis ikke havde undladt at gøre indtryk på ham, at han gerne havde taget hende med sig; men at han ikke på denne rejse kunne ofre hende den tid og omsorg, hun havde krav på.

Og så havde han på forhånd aftvunget Maïlo et løfte, som var blevet beseglet med et håndtryk. »Gem hende, til jeg kommer tilbage, og pas vel på hende,« havde han sagt til slut, »er året omme, og du ikke har set mig, må du give hende bort til en anden, for så kan noget være hændt mig.« Og dette forstod Maïlo så godt, at de atter skiltes som venner.

»Det var virkelig genialt,« bemærkede Bergström tørt, da Steen stolt og veltilfreds havde sluttet sin beretning.

»Ja ikke sandt, det synes jeg også selv.«

»Jo, Maïlo er en fin skakspiller — nu har han foreløbig gjort dig mat, og kokosnød-radioen har allerede tikket dit nederlag bugten rundt.«

Steen ville afbryde, men Bergström fortsatte uanfægtet. »Hvad Teriiteparai a Tane vil sige, gætter jeg ikke, men Tapeta ser i hvert fald ikke anerkendende til, at du har kastet dine øjne på den små Maïlo.«

»Ja, men jeg har aldeles ikke kastet nogen øjne på nogen som helst.«

»Nej, kan være, men i den version vil historien blive serveret, og da som sagt de to øjne er kastet bort i Uleilei, får det tredje øje vist travlt i Pago Pago.«

— — —

Det var meningen, at Steen og Bergström ville holde jul om bord. Nogen egentlig julefest ville det dog ikke blive til. Vel viste kalenderen, at julen var nær; men intet forberedte den stemning og de barnlige forventninger, som er så særegen for denne højtid hjemme i Skandinavien. Ingen brogede juleudstillinger, ingen bugnende gaveboder, ingen butikker med fristelser af nogen art, ingen gæs eller skinker og ikke et eneste grantræ føjede sig sammen til et billede på den største og mest traditionsrige af årets fester. Solen skinnede smeltende varmt, en let vind rejste støvet på de forbrændte

veje, og naturen stod ødsel, frodig, grøn og blomstrende.

De to venner havde lige sluttet morgenmåltidet, da Villi Ni indfandt sig. Han kom med hilsen fra Teriiteparai a Tane for at bede Matatoru komme til spisning hos ham i Pago Pago. Tidspunktet var sat til juleaften en time efter solnedgang; men det havde ingen forbindelse med højtiden, som de kristne samoanere først begynder næste dag.

Da Villi Ni var en usædvanlig klog og forstående ung indfødt, som havde den for naturfolk sjældne egenskab at kunne se en sag fra mere end een side, fortalte Steen ham om mødet med Tapeta og forløbet af hans besøg hos Maïlo.

Som Bergström allerede om aftenen havde sagt, var det ikke længer nogen nyhed for Villi Ni. Længe sad de tre venner og talte frem og tilbage; men så fik Steen en ide.

»Hør nu her,« sagde han begejstret, »jeg vil give dem andet at tænke på i øjeblikket, hvis I to vil hjælpe mig. Jeg vil lave julefest i Pago Pago, sådan rigtig gammeldags julefest med pyntet juletræ og det hele. Vi har om bord nogle pakker julestads, og hvad vi mangler, laver vi i en fart. Det er aldrig set på disse kanter, og jeg vil tro, det kan udføre min mission.«

»Men hvor vil du få en julegran fra?« spurgte Bergström.

»Du har ret, grantræer vokser jo ikke her!«

Men Villi Ni vidste råd. Han tilbød at skaffe et casuarinatræ, som vel ikke er i familie med granen, men som med sine smidige grene og små, skældannende blade i pyntet stand ville komme ligheden med et juletræ meget nær.

Først og fremmest gjaldt det nu om at vinde Teriiteparai a Tane for tanken ved at give dem en tom hytte til julestue, og Villi Ni lovede også at ville ordne dette spørgsmål. Men der var en ting endnu: Hvis Teriiteparai a Tane sagde ja, ville Steen bede ham udvide sin gæstfrihed til også at omfatte Maïlo, Unotua og Bergström. Til gengæld skulle Villi Ni love ham nogle dåser henkogt laks, det eneste konserves, som er i høj kurs hos samoanerne, og som mere end penge formår at overvinde vanskeligheder.

Imidlertid kom det aldrig til Steens kundskab, om der virkelig havde været nogen vanskelighed at overvinde, eller om Villi Ni og den henkogte laks havde banet ham vejen.

Om bord havde de to venner haft travlt med at komplettere julepynt, og det flød overalt med kulørte papirstykker og strimler. Bergström havde desuden af Casuarina bundet fire adventskranse, hver med fire lys i, og nu stod han ude i forskibet og kogte klejner. Over den åbenstående luge hang en blålig fedtet os, som langsomt trak ind over kajen.

Inde i salonen lå en del pakker af forskelligt farvet papir omvundet med fiskeline. Der var jule-

gaver til dem alle, og de to venner glædede sig til det øjeblik, da hver især skulle hente dem under træet. Men naturfolk er som børn, der helst vil have det, som en anden får. Og hvad trængte de forøvrigt til, som de hidtil havde levet i lykkelig uvidenhed om. Selv en kam til mama ruau ville ikke blive anvendt, men det var naturligvis, som Bergström sagde, et særligt tilfælde, eftersom den på sin vej gennem fuglereden måtte ende ligeså tandløs som hun selv. Og derfor lå der en stor pakke karameller, som tilligemed tobak, cigaretter og chokolade var indkøbt i gouvernementets private depot.

Når de havde tænkt på gaver, var det, fordi de endnu havde nogle småting tilovers, som de havde haft med om bord til de indfødte, der ofte foretrak disse sager fremfor penge. De stak dem i øjnene, og de kunne ikke købe dem på deres øer. Der var skedeknive med dyrefod som skæfte, piber, brocher, armbånd, livremme, ørenringe, kamme, små skrin med spejle, kulørte silkebånd og et vækkeur i en strålende grøn farve.

Det lå nu altsammen fordelt i pakkerne og ventede på, at Villi Ni i sin Kano ville padle dem til Pago Pago tilligemed alle de andre sager til festen.

— Hen på eftermiddagen var de to venner i fuld gang med at pynte casuarinatræet i hytten, som lå lige op til den, hvortil Tapeta for nogle dage siden havde bragt Steen. Alle måtter var rullet for, og det blev forbudt alle og enhver at tilfredsstille sin nysgerrighed ved at komme for nær til hytten. Casuarinatræet stod midt på gulvet i sandet under småstenene. Da det langt om længe var pyntet, skulle man aldrig have set et gammeldags juletræ for ikke at kunne kende det igen. Og i hver af hyttens fire hjørner hang i silkebånd i danske og svenske farver en adventskrans med fire hvide lys.

For de indfødte måtte det blive en enestående oplevelse, mente Steen henrykt som et barn, skønt Bergström ret skeptisk foreslog et chok. Steen havde næsten skjult træet under en urimelig byrde af pynt lige fra stjernen i toppen til glasklokker og kugler, hjerter og kræmmerhuse, knallerter, og hvad ellers en opfindsom hjerne kan sløre med engelhår, vat og diamantstøv.

I og uden for den hytte, hvor maden blev tilberedt, havde kvinderne travlt, men hverken Steen eller Bergström turde på forhånd ødelægge appetiten ved at tilfredsstille deres nysgerrighed. Men at der også blev bagt, fremgik af den ovn, som var blevet rejst tæt ved, en bunke opstabilede store sten, hvorimellem den i blade indpakkede dejg og brændslet fordelte sig. De ophedede sten og den varme aske fuldendte bagningen.

Solen var forlængst sunket i havet, da Teriiteparai a Tane bød sine gæster til spisningen. På store bananblade bredt ud over gulvets småsten var på mindre bladstykker de forskellige retter anbragt. Her var stegte fisk og rå fisk, som havde

ligget i taparusaft et døgn, ovnristet brødfrugt og kogte bjergbananer med reven kokosnødkerne, kogte taro, mania, kogte boller af mel udrørt i monoi, og desuden durian og oranger og en slags kokosbrød. Afskallede unge kokosnødder, som endnu kun indeholdt »mælk«, stod foran hvert kuvertblad. Et drikkehul var hugget i den opstående ende, og flere nødder stod parat, såsnart nogen blev tomme.

Rundt om pælene, som bar taget, var bundet palmegrene, og mellem dem hytten rundt løb en blomsterkæde af tiare, hibiscus og ilang ilang.

På et tegn af Teriiteparai a Tane satte alle sig på bastmåtterne, han midt på den ene langside og Maïlo lige overfor på den anden, medens Steen, Bergström og Villi Ni rundede den ene halvdel og Unotua, Rai og Puro den anden. Kvinderne deltog ikke sammen med mændene; de vartede kun op og spiste bagefter de rester, der var levnet.

Nu forsynede enhver sit blad med en friskmoden banan, som Steen straks ville gå i lag med, da han så, at alle bananer lå urørte. Samoanerne sad med bøjede hoveder og hænderne i skødet, da Teriiteparai langsomt fremmumlede en slags prædiken.

Da han tav, greb Steen atter sin banan, for nu var han sulten, men denne gang standsede et eenstemmigt hyl fra forsamlingen ham. Brødebetyngt lagde han forsigtigt bananen fra sig, men opdagede nu, at det slet ikke var ham, det gjaldt. Man istemte blot en hymne, som Steen ville sværge på, var på mindst en snes vers. Påny bøjede man hovedet, og Teriiteparai a Tane fremsagde nu med høj og klar røst en bøn, hvis sidste ord blev gentaget af forsamlingen. Men nu rørte Steen ikke en finger, før han så, det var alvor med måltidet.

Man spiste med fingrene og slikkede dem rene, tørrede efter i et bananblad og fik et nyt efter behov. Og midt i det hele blev en helstegt pattegris båret ind på spiddet og sat foran Teriiteparai a Tane, som med husholdningens eneste kniv skar stykker ud og rakte hver gæst.

Da man langt om længe var færdig med spisingen, fjernede kvinderne de tiloversblevne rester af maden, samlede bladene sammen, og dermed var den opvask overstået.

Når kvinderne om et øjeblik også var færdige, var det øjeblik kommet, da samoanerne i Pago Pago for første gang skulle se papalangis jul, som de kaldte det. Forventningen var stor, for det havde ikke kunnet skjules, at et træ var hugget om og anbragt i hytten ved siden af. Alene det gik over de indfødtes begreber.

Nu så Teriiteparai a Tane over på Steen og sagde: »Mataturo, vi er nu rede til at se, hvad du har beredt os, vi venter kun på dit tegn.«

Steen og Bergström rejste sig halvvejs benlamme efter den ubekvemme stilling og gik sammen ind til træet for at tænde det.

Månen var endnu ikke oppe, det var trope-mørkt; men himlen var skyfri. Mellem palmernes tjavsede kroner blinkede myriader af stjerner. Ikke en vind rørte sig, en andagtsfuld stilhed lå over naturen. Kun dæmpet lød et vandfalds brusen langt borte.

De to venner stod en kort stund tavse og stirrede blot op imod de blinkende stjerner. En dyb og knugende følelse greb dem begge. Det var første jul, nogen af dem var uden for deres kares kred, og minder var et øjeblik ved at overvælde dem.

»Det er juleaften, du,« sagde Steen lavmælt, »forstår du det?«

»Tal ikke derom.« Vennens stemme lød grødet gennem stilheden.

Endnu et øjeblik stod de der som et par børn, der er faret vild, så sagde Bergström beslutsomt: »Nej du, vi må gå ind og spille den juletræskomedie til ende, det går nu op for mig, at vi intet kan give dem af vor barndoms velsignede jul.«

Da lysene var tændt, gav Steen det aftalte tegn til Teriiteparai a Tane, og i begge hytter blev måtterne øjeblikkelig rullet op. Aldrig nogen sinde havde en samoanerhytte oplevet en sådan ødselhed med lys. I spændt forventning stod de to venner og så over mod de forsamlede indfødte.

Men ikke en lyd og ikke en mine tilkendegav med hvilket indtryk, de modtog dette syn, som for dem var så blændende uvirkeligt. De stod alle urokkelig stille og bare stirrede. Juletræet strålede i al sin brogede glans, englehår og diamantstøv glimtede, og den kulørte glaspjunt reflekterede skæret fra de mange hvide lys.

Steen måtte på godt samoansk slå ad dem, før de tøvende ligesom generede børn rørte på sig. Først da Teriiteparai a Tane trådte ind i hytten kom der for alvor liv i dem, og med forbavselse så de to venner indfødte dukke op alle vegne fra og fylde deres julestue.

Og så — lige med eet — kendte deres forundring ingen grænser. De pludrede og lo og satte sig så til rette i en vid kred på gulvet op imod pælene, mens de ufravendt stirrede på træet med øjne, som strålede om kap med lysene og pillede enkeltheder ud, som vakte deres morskab eller nysgerrighed.

Nu kom Puro og Rai bærende med forhøjningen. Teriiteparai a Tane og mama ruau satte sig, mens Tapeta, Kiloa, Rose, Villi Ni og de andre tog plads på måtten foran dem.

»Hvad nu?« sagde Steen lavmælt til Bergström, »vi har kun tænkt på træet og gaverne, mens de indfødte sikkert venter noget i retning af en ceremoni, som de er vant til.«

»Meget mulig. Du kan på dansk sige noget om julen, og de indfødte vil i tavshed respektere det som et ritual hørende til papalangis jul.«

»Det vil blive som at tale ud i den tomme luft,



Med øjne, som strålede om kap med lysene,
stirrede de ufravendt på træet

og det duer jeg ikke til. Nej, nu har jeg det, vi kan klare problemet med en julesalme.«

»Ja, sig hvilken!«

»Om vi blot tog et vers af *Det kimer nu til Julefest*.«

»Ja, og om jeg så vidste, hvad det var. Men hvad mener du så om *Midnatt råder, det är tyst i husen*.«

»For mig hjertens gerne, hvis du vil synge alene, for nu kan jeg ikke være med. Kender du heller ikke *Glade Jul* eller *Julen har bragt* —?«

Gossa, kender du måske *Glans över sjö och strand* eller *Når juldagsmorgon glimmar*?«

»Jeg ser, der er længere over Sundet ved jule-tid, end man skulle tro.«

Uvist af hvilken grund indtrådte der pludselig en dyb stilhed i hytten. Alles øjne var rettet mod de to venner, og det så ud, som om Teriiteparai a Tane ville rejse sig for at sige noget.

»Nu er tidspunktet inde, at vi ikke skal tabe ansigtet,« sagde Steen, »det må være tilgiveligt, om vi synger, hvad vi kan være fælles om, ligegyldigt, hvad det så er.«

Og mens de indfødte sad musestille med bøjet hoved, stod de to venner vendt imod træet. Deres tanker var tusinder af mile borte oppe i det kolde nord, hvor lysene på casuarinaen var blevet til funkende stjerner på en frostklar himmel, hvor graner knejste duftende af jul, og de to eneste røde

lys nær stjernen i toppen brændte som flammende hjerter. De var hjemme.

Og aldrig har nogen fædrelandssang med større virkning gjort det ud for mere, end den var. I de indfødtes øren lød *Du gamla, du fria* som den ventede hymne til deres og papalangis gud.

Så vendte de to venner sig om imod Teriiteparai a Tane. Det så et øjeblik ud, som om de indfødte efter sædvane ville give deres mening til kende i et spontant bifald, men Teriiteparai a Tane havde rejst sig.

»Tak, Matatoru!« sagde han, »du og din ven har beredt os en oplevelse, som vi aldrig turde vente os af en papalangi.«

Oplevelsen skulle dog blive endnu større. Da Steen og Bergström ville tænde stjerne-kasterne, var de fugtige og kunne ikke brænde; men knallerterne blev en forrygende succes, skønt der ikke var nok til dem alle. Teriiteparai a Tane fik en kyse med bånd og mama ruau en tophue, som kun med stor forsigtighed lod sig krænge ned over fuglereden. Maïlo fik en trekantet hat, som han var meget stolt af.

Det vakte stor jubel, hver gang en ny hue blev sat på hovedet, man lo og klappede og morede sig ovenud.

Men da gaverne blev uddelte, ville begejstringen ingen ende tage selv fra dem, som ingen fik. Næppe var dog en gave udpakket, før den ind-

fødte forsvandt med den for at vende tilbage, når den var gemt bort.

Unotua var lykkelig for vækkeuret, men han brød sig ikke om at få det trukket op. »Jeg kan jo se tiden på solen over palmerne,« sagde han, »men jeg vil blive misundt, og i min hytte vil det pynte til minde om dig. Når min dreng bliver gammel nok, skal han høre mig fortælle om dig og denne strålende fest.«

Nu var lysene ved at brænde ned; en for en lagde tanderne sig på de friske grene og slukkedes.

»Du har sat to røde lys øverst,« sagde Unotua, »mens alle de andre er hvide.«

»De blev tændt for to mennesker, som kun kunne være her i tankerne, og som står vort hjerte nærmest i denne verden,« svarede Steen.

Unotua stod et øjeblik og tænkte, så sagde han: »Hvis du har flere røde lys, vil jeg bede dig om nogle, for at også jeg kan tænde et hver juleaften.«

— — —

Nu er det atter jul i den gamle verden. Juletræer pyntes, lys tændes og brænder ned, som de har gjort det, siden duftende graner bragtes fra den vindomsuste skov til den lune stue.

Men 14.000 miles herfra kommer juleaften 11 timer senere til Samoa.

Solen er gået ned.

I Pago Pago hos Teriiteparai a Tane og i Uleilei

hos Maïlo taler man ikke mere om Matatoru, og ingen af stederne har man haft trøst nødvendig.

Tapeta indfangede straks Villi Ni, som ved sin megen omgang med papalangi smagte lidt af fugl, og nu deler de hytte som mand og kone.

Maïlo er ikke længere bundet af sit løfte, og Tua har hængt kærlighedskransen om sin elskedes hals og stukket en jasmin bag sit venstre øre.

Men i en hytte i Aua ved foden af Regnmageren brænder en lille lampe med svag flamme. På et lille, kommodelignende møbel står Matatorus julegave, vækkeuret, som aldrig kom i gang. Fra en æske i en af skufferne tager Unotua et rødt lys, som han sætter i en primitiv stage. Hans lille søn er nu så gammel, at han interesseret følger enhver af faderens bevægelser.

Nu tænder Unotua lyset. Han sidder et øjeblik stille på måtten foran det, og hans tanker søger ud i rummet, ud over havene, ud over grænser, hans hjerne slet ikke kan fatte.

Men han ved, at papalangis gud kan læse hans hjertes ønske, men for en sikkerheds skyld former hans læber det til ord: »Jeg vil bede dig,« siger han og ser ind i den røde flamme, »hold mine øjne åbne, så det må forundes mig at se ham igen.«

Hans lille søn lægger sin arm om hans hals og spørger, hvem han mener.

»Ham, som jeg tændte dette lys for — Matatoru, det tredje øje.«

Ænd skurer kølen vandet

Fortsat fra side 10

»Her er Annas adresse og min tilståelse, som jeg har skrevet ned. Jeg har også samlet lidt penge sammen, som hun skulle have haft i dag,« sagde han og rakte præsten en sum sammen med de to stykker papir. »Måske pastoren nu vil give hende disse penge? Og admiralitetet skal have tilståelsen. Når pesten en gang har raset ud, og man får tid til at tænke på andet, vil man måske give Thorsten hans æresoprejsning. Thorsten havde ingen familie, og hans beslaglagte lille formue vil derfor sikkert blive givet til Anna. Jeg har handlet slet, men jeg håber at kunne regne med pastorens hjælp?«

Præsten nikkede stille og så ned på den syge sømand, der nu gennemrystedes af en heftig skælven, mens han fuldførte den sidste sætning. Han var nu klar over, at Jørgen kæmpede sin sidste kamp. Et øjeblik efter faldt den syges øjenlåg i. Døden havde indhentet ham.

Præsten havde rejst sig og lyste velsignelsen over ham, hvorpå han slog korsets tegn for ham. Han blev stående tankefuld nogle minutter, men blev imidlertid kaldt tilbage til nuet ved de syges klageskrig rundt om sig. Det svimlede for ham, og han tog sig for panden. Det, han havde frygtet, var ved at ske. Også ham havde pesten indhentet. Det ville kun være et spørgsmål om tid, så ville det hele være forbi. Måske var det bedst hurtigst muligt at opfylde det løfte, han havde givet den døde matros. Han havde chancen for at gøre et menneske glad, en sjælden ting i disse strenge tider.

Han så et par ligbærere nærme sig og tage fat i det afsjælede legeme. Nye patienter blev stadig båret ind på gårdens grund. Med vaklende skridt begav den syge præst sig ud i byen for at udføre sit sidste hverv i denne jammerdal.

HYRE SØGES

Af TAGE NISSEN

HERREDSFOGED ANDERSEN kom gående hen ad kajen. Ud for »Phønix« standsede han et øjeblik og svingede ubeslutsomt sin elegante spadserestok. Han var i dette øjeblik lige ved at give sin kone, herredsfogedinden, ret.

Da herredsfogedparret kun var vant til at komme i havnen på deres søndagseftermiddagsspadsere- ture, og da »Phønix« aldrig lå i havn om søndagen, havde de ikke haft nogen anelse om, hvad det var for et slags skib, deres søn, Jørgen, talte om både tidligt og silde. Men da tiden nærmede sig, hvor Jørgen skulle op til realeksamen, havde kaptajnen på »Phønix« en dag, da han var i godt humør, lovet ham, at såfremt han kunne opnå sine forældres tilladelse, måtte han komme med ham som skibsdreng. Og så havde Jørgen ikke givet sine forældre fred, før de indvilligede i at følge med ned i havnen på en hverdag, når »Phønix« lå ved kajen.

Herredsfogedinden var blevet forfærdet, da hun så den gamle forrakkede »Phønix«. Hun protesterede både energisk og indigneret mod, at hendes søn skulle ud at sejle med sådan et væmmelig gammelt skib, som hun slet ikke kunne finde tilstrækkelig nedsættende ord om. Når hun, om end meget mod sin vilje, var gået med til, at hendes søn skulle have lov til at prøve sølivet (i det håb, at han snart ville blive ked af det), så skulle det sandelig også være om bord i et stort, nyt og flot skib, og ikke sådan en latterlig gammel og forrasket tingest som »Phønix«.

Herredsfogeden havde forholdt sig afventende, mens herredsfogedinden formede sin harmdirrende protest. Han ville meget nødig indrømme, at også han havde gamle »Phønix« skuffet dybt.

Herredsfogeden havde selv haft sine drengedrømme. Drømme om et rask sømandsliv på de syv verdenshave, drømme, som hans far, den gamle, barske skibskap-

tajn, havde pillet ud af ham med et: »Du skal ikke være sømand, knægt! Det er et rakkerliv. Det kan være sjovt, så længe man er ung, men det er s'gu trist, når man bliver ældre. Nej, hold du dig til bogen, den har du nemme for, og så er det ikke spildte penge, jeg giver ud på din uddannelse!«

Respekten for den gamle knurrebasse til kaptajn havde holdt ham til bogen, og han havde gjort en strålende karriere. Derfor havde han aldrig kunnet indhente sine drengedrømmes stolte mål om at gå på togt ud over verdenshavene med stolte skibe.

Stolte skibe! Da han ikke selv kunne virkelig-gøre sine drengedrømme, havde han begyndt at drømme dem for sin søn. Stolte skibe! Og der lå nu gamle »Phønix«, næsten et synkefærdigt vrag at se på! Jo, herredsfogeden havde været dybt skuffet på sin søns vegne. Men i stedet for at indrømme det havde han påtaget sig et meget vidende smil, og da herredsfogedinden endelig standsede sin tales strøm, havde han beroligende lagt sin hånd på hendes arm og sagt:

»Kære Anna, det er jo slet ikke skibet, det kommer an på. Det er dog officererne og mandskabet, der er det afgørende for Jørgens uddannelse.«



Ud for
»Phønix«
standsede han

»Nå, det mener du, Hans,« havde herredsfogedinden fnysende råbt, »men hvad tror du så, det er for officerer og mandskab, der er om bord i sådan et elendigt gammelt skib?«

»Anna,« havde herredsfogeden sagt, let stødt, »jeg må gøre dig opmærksom på, at min egen far var en hæderlig og dygtig kaptajn.«

Herredsfogedinden tav. Men da herredsfogeden altid blev angst og urolig, når han havde vundet en tilsyneladende sejr over sin kone, skyndte han sig at tilføje:

»Men forøvrigt, kære Anna, så er der jo endnu nogle måneder, til Jørgen er færdig med sin skole. Han kan udmærket nå at komme på andre tanker inden den tid.«

Og så var herredsfogedparret gået hjem.

Nu stod herredsfogeden altså atter på kajen ud for »Phønix« og var lige ved at give sin kone ret. I sin forsømte og udtjente tilstand så skibet alt andet end tillidsvækkende ud. Det var virkelig en egen sag at sende sin søn ud på havet i sådan et elendigt, gammelt skib!

Nå, men nu havde Jørgen taget en pæn realeksamen, og når herredsfogeden nu engang havde lovet sønnen at gå ned og tale med kaptajn Barsøe, så var der virkelig ikke andet at gøre. Og hvem kunne vide? Måske han under samtalen med kaptajnen kunne få det drejet sådan, at det hele alligevel ikke blev til noget.

Herredsfogeden gik rask over landgangen op på dækket. Hovmesteren kom netop ud af kahytsdøren og stirrede nysgerrigt på den fornemme herre.

»Undskyld,« sagde herredsfogeden, »men mon jeg træffer kaptajn Barsøe om bord?«

»Nu skal jeg se efter. Et øjeblik,« svarede hovmesteren og forsvandt.

Kaptajn Barsøe sad i salonen og tumlede med nogle skibspapirer. Alt, hvad der havde med pen og blæk at gøre, var ham en pestilens, han blev altid i dårligt humør af det.

»Undskyld,« sagde hovmesteren, »men der er en herre herude, der gerne vil tale med kaptajnen.«

»En herre!« vrissede kaptajnen, der var vant til, at folk vadede lige ind til ham uden at blive meldt. Men en herre! Hovmesteren var et kvajhoved. »Hvad er det så for en »herre?«

»Jeg ved det ikke, men han ser meget fornem ud.«

»Gud fader bevares, Hansen, var han så fornem, at De ikke turde bede om hans navn, hvad? Nå, men lad ham bare komme ind!«

Kaptajnen var absolut ikke i humør til at tage imod en »herre.«

Herredsfogeden bankede på og åbnede døren. Kaptajnen blev siddende uden at se op fra sine papirer.

»Undskyld, hvis jeg forstyrrer,« sagde herredsfogeden og blev stående i døren.

Kaptajnen så op og konstaterede straks, at det virkelig var en herre og ikke en ligegyldig, forrenedt agent eller mægler, som han i sin dybe skepsis overfor hovmesterens menneskekundskab havde ventet. Han rejste sin kæmpekrop fra stolen og gik frem på gulvet.

»Nej, bevares. Værs'god og træd nærmere.«

Herredsfogeden trådte ind med fremstrakt hånd.

»Herredsfoged Andersen! Goddag, hr. kaptajn!«

Kaptajn Barsøe rakte en vældig lab frem og trykkede herredsfogedens smalle hånd, samtidig med at han spurgte sig selv, hvad i djævelens skind og ben en herredsfoged havde at gøre om bord i et skib.

»Goddag, hr. herredsfoged, værs'god og sid ned — ja, her ser noget slemme rodet ud, men sådan er det altid, når vi ligger i havn, og alle de mennesker render ud og ind hos en.«

Herredsfogeden satte sig og så lidt stødt på kaptajnen.

»Nå, ja, det var selvfølgelig ikke Dem, den var møntet på, herredsfoged. Det var alle disse drønerter til skibshandlere, mæglere og agenter, der render en stakkels kaptajn på dørene, så snart landgangen er stukket ud. Det helvedes pak har ikke en gnist af begreb om, hvad det hele drejer sig om i vore dage. De kommer bare masende ind her i salonen, sætter sig overskrævs på stolene, ryger mine bedste cigarer, drikker min whisky og snakker og vrøvler og aner ikke, at et dampskib s'gu er bygget for at sejle og ikke for at være en selskabssalon.«

Kaptajn Barsøe havde, mens han talte, fundet en kasse cigarer frem og bød. Så kaldte han på hovmesteren. Da denne ikke svarede, rev han døren op.

»Hovmester — Hovmester! For syv salte smådjævl, hvor fa'n bli'r De a'.«

Hovmesteren dukkede forskræmt frem.

»Vil de servere en whisky for hr. herredsfogeden, hovmester, eller — —« kaptajnen vendte sig mod sin gæst, »herredsfogeden vil måske hellere drikke et glas portvin?«

»Tak, tak, De skal sandelig ikke — —«

»Lad os så få en flaske portvin ind, hovmester,« afgjorde kaptajnen.

»Nej, herredsfoged,« sagde kaptajnen, mens han tændte sin cigar, »det er et helvedes job at være dampskibskaptajn. Slagsmål og spektakel med alle disse kvajpander og dovenkroppe, der stadig går og drømmer romantisk sejlskibssludder. Sejlskibskaptajner har det meget bedre.«

I erkendelse af, at herredsfogeden sikkert ikke var særlig velbevandret i maritime hånsudtryk, undlod kaptajnen at kalde sejlskibe for kludesejlere, som han ellers havde for vane.

Hovmesteren havde imidlertid bragt flaske og

glas, og kaptajnen skænkede op, mens han fortsatte med at snakke.

»Skål, herredsfoged, og velkommen om bord.«

De klinkede og drak. Herredsfogeden, der hidtil ikke havde kunnet få et ord indført, søgte nu ad omveje at komme ind på det, han var kommet om bord for, men som kaptajnen slet ikke syntes at interessere sig for.

»Sig mig, hr. kaptajn,« begyndte han forsigtigt, »hvis jeg forstod Dem rigtigt, så taler De i en temmelig nedsættende tone om sejlskibene. Har De aldrig selv sejlet i sejlskibe?«

»Jo, det ved gud jeg har, hr. herredsfoged. Lige fra jeg var skibsdræng, til jeg blev styrmand. Der var jo ikke ret mange dampskibe, da jeg begyndte at fare til søs. Skål, hr. herredsfoged!«

»Skål, hr. kaptajn!«

Herredsfogeden drak kun halvt ud, mens kaptajnen tømte sit glas. Det var en vane, han havde, når han diskuterede sit yndlingstema.

»Jamen, hm — så forstår jeg ikke rigtig,« sagde herredsfogeden eftertænksom, »er sejlskibe da ikke, når det kommer til stykket, det eneste rigtige værktøj for en sømand?«

Kaptajnen fo'r op af stolen.

»Der har vi det, der har vi det, herredsfoged, det er lige netop den opfattelse, der kan gøre en kaptajn edder-stang-binde-gal. Om sejlskibe ikke er sømandens eneste rigtige værktøj? Jo, min herre, jo, det ville det være, hvis søfart kun var til for vi søfolks skyld! Men er den det, om jeg må spørge? Er det ikke nærmere os søfolk, der kun er til for søfartens skyld? Det kan vi vist godt være enige om, at det er. Og hvad er så søfart? Det kan godt være, at det engang før i tiden bare var at ligge ude på havet og lege med vind og vejr og strøm. Men det er det i hvert fald ikke i vore dage! Da er det noget mere end det! Søfart, det er nemlig at bringe varer frem og tilbage over havet på dato og klokkeslet. Og til den ende anvender man selvfølgelig det mest hensigtsmæssige værktøj. Men et sejlskib kan ikke altid nå frem på dato og klokkeslet, det kan et dampskib derimod. Altså er det dampskibet, der er sømandens eneste rigtige værktøj i dag. Skal vi skåle på det, herredsfoged? Skål!«

Kaptajnen havde under sin lange udlægning igen fyldt glassene, og denne gang drak herredsfogeden ud. Han lagde slet ikke mærke til det, så optaget var han af kaptajnens ord. Det var jo en helt ny måde at betragte sømandsskab på. Herredsfogeden måtte beskæmmet indrømme overfor sig selv, at hans dejlige drengedrømme i sin tid kun havde drejet sig om stolte sejlskibe, der fo'r ud over verdenshavene i evig kamp mod elementerne. Det dør med varerne, der skulle transporteres frem og tilbage over havet, havde han vist aldrig skænket en tanke. Det var noget aldeles nyt; det var revolutionerende, det var strålende, mo-

derne tankegang, som han straks ville tilegne sig, for herredsfogeden yndede at blive betragtet som en mand af moderne anskuelser.

»Det er virkelig uhyre interessant,« sagde han derfor, »selvfølgelig er det varerne, det kommer an på, og ikke sømanden.«

Kaptajnen, der var ved at skænke i glassene, stoppede så pludseligt op, at han spildte på bordet.

»Nej, hør nu her, herredsfoged,« råbte han, »nu tror jeg min salighed, De misforstår det hele. Det er s'gu da netop sømanden, det kommer an på, om varerne kommer frem. Det, jeg mener, er, ja, hvordan skal jeg forklare Dem det — jo, se, når en tømrer skal bruge en økse for at ordne sin bjælke, så kan det s'gu ikke nytte, at han kun kan bruge en høvl, for så bliver han aldrig færdig til tiden.«

Herredsfogeden så med beundring på kaptajn Barsøe. Her var jo lige netop den mand, han kunne tænke sig at overlade sin søns uddannelse til. En moderne tænkende mand, der så klart på fagets fremtid. Var det ikke netop det, han havde sagt til sin kone, at det var officererne og mandskabet, det kom an på, og ikke skibet?

»Det glæder mig overordentlig at have lært Deres syn på sømandsfaget at kende,« begyndte herredsfogeden.

»Virkelig,« udbrød kaptajn Barsøe med oprigtig forbavselse, »vi søfolk kan ellers ikke smigre os med, at landkrabber — ja, undskyld, herredsfoged, jeg mener altså folk i land, interesserer sig særligt for vort fag. Vi er bare søfolk, og det er jo noget nær det ringeste, man kan være.«

»Nåh, jeg ved nu ikke,« sagde herredsfogeden afværgende, »jeg har da selv engang villet være sømand.«

»Har De virkelig, herredsfoged? Nå, javel, og hvorfor blev De det så ikke?« spurgte kaptajnen let ironisk.

»Jeg måtte skam ikke for min far.«

»Nej, der har vi det, herredsfoged! Bedre folks børn, der har lyst til søen, må ikke for deres forældre, mens fattige folks børn slet ikke bliver spurgt, men bare jaget til søs, næsten før de kan knappe deres egne bukser.«

»Bedre folks børn, siger De,« udbrød herredsfogeden med en følelse af, at dette gik ham nær på livet, »min far var selv skibskaptajn.«

»Nå var han det, herredsfoged? Javel, ser man det. Så var det altså, fordi han vidste, hvad sømandslivet er for et rakkerliv, som ingen mennesker respekterer. Og så ville Deres far altså have Dem til at tage fat på noget, der var respekteret og anset. Og så blev De herredsfoged, ja, det er s'gu også adskilligt bedre end at være en sølle dampskibskaptajn. Skål, herredsfoged!«

Herredsfogeden hilste og drak ud af lutter beskæmmelse.

»Hm, ja, se, hr. kaptajn, nu forstår jeg Dem vist ikke helt. De mener måske heller ikke, at sø-

mandslivet er den rette vej for et ungt menneske?»

»Jo, så min salighed gør jeg så, herredsfoged. Hvis en ung mand har lyst til søen, så skal han også have lov! Hvordan skulle det ellers gå med alle de varer, der skal transporteres over havet? Men det skal være dygtige søfolk, der forstår, hvad det hele drejer sig om, og ikke sentimentale hængeører, der tror, at skibe er til for søfolks skyld. Det skal være unge mennesker, der er parat til at tage deres tårn for at bringe varerne frem på tid og sted!»

»Og tror De, min søn egner sig til at være sådan en moderne sømand?»

»Deres søn? Deres søn?» Kaptajnen gloede uforstående på herredsfogeden.

»Ja, kender kaptajnen ikke min søn? Han kommer vist ellers meget her om bord og besøger en ung mand, der hedder Nikolaj.»

»Nåh, Jørgen, jo, ham kender jeg jo godt nok. Nå, det er Deres søn? Ja, forresten, nu husker jeg — ja, han vil jo til søs. Og hvad siger De så til det, herredsfoged?»

»Ja, se, det var jo det, jeg er kommet for at tale med Dem om.»

»Tale med mig om?» udbrød kaptajnen forbavset, »nå, ja, spørger De mig til råds, så vil jeg svare, at selvfølgelig skal drengen have lov til at komme til søs, når han nu engang har lyst.»

»Jamen, De sagde jo lige før, at sømandslivet var et rakkerliv.»

»Sagde jeg det? Jamen, jeg mener det s'gu også. Men det skal man ikke lade sig afskrække af. Det er lysten, det kommer an på, herredsfoged, ikke andet end lysten. Hvad er ikke et rakkerliv, når man ikke har lysten? Skal vi skåle på det, herredsfoged? Skål!»

Herredsfogeden drak ud.

Selvfølgelig var det lysten, det kom an på. Og når Jørgen nu havde lysten, så var sagen afgjort. Jørgen skulle til søs. Måske endte han som kaptajn på en stor Amerika-damper. Pokker til god portvin, den kaptajn skænkede!

»Min søn har talt om, at han muligvis kan komme ud og sejle med Dem, hr. kaptajn. Er det rigtigt?»

»Selvfølgelig, selvfølgelig, herredsfoged,« sagde kaptajnen hjerteligt, mens han skænkede i glassene. »Nikolaj er jo efterhånden blevet for stor til at være dreng, så han skal s'gu have et spark bagi, af sted ud på langfart, og så skal jeg have en ny skibsdreng, og når Jørgen nu har lysten, så kan han lige så godt få hyren som nogen anden. Jeg tænker, det bliver om et par måneder. Knægten kan jo bare holde sig til, når vi ligger i havn, så går det hele af sig selv. Skal vi skåle på det, herredsfoged? Jeg tager knægten her om bord og gør en sømand af ham! Er vi enige?»

»Ja, tak, hr. kaptajn, mange tak, jeg vil være meget glad ved at overgive min søn i Deres hænder.»

»Det er ikke noget at takke for, herredsfoged. Jeg skal jo have en ny skibsdreng alligevel, og jeg kan nu godt lide at give drengene den første omgang i godt sømandsskab. Skål, herredsfoged!»

»Skål, hr. kaptajn!»

Da herredsfogeden lidt senere gik hen ad kajen, nynnede han en lystig sømandsvis, og han udbrød overrasket:

»Jeg tror minsandten, jeg har siddet og fået en hel lille bimmelim på. Men det var nu også en fremragende portvin!»



Mit navn er Hansen!

En julefortælling fra Chile

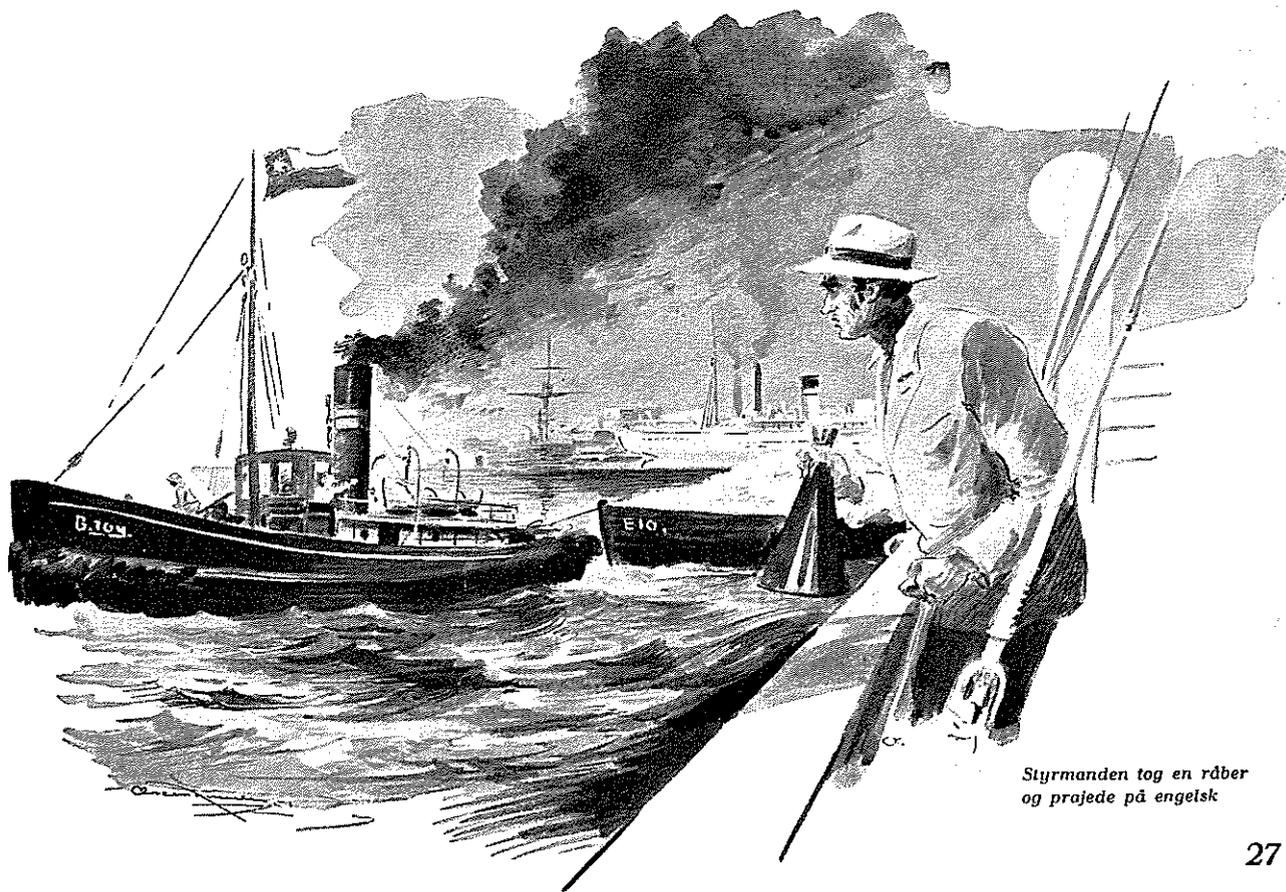
VI fik landkending ved middagstid den 21. december 1916. Det ville sige, at vi kunne nå ind til Mejilones inden aften. Her skulle vi laste salpeter til en eller anden havn i Europa. Foreløbig brød vi os pokker om last og destination, men så i stedet hen til julen og helligdagene. —

Ankeret gik i bund hen under aften, og det varede ikke længe, før vi var belejret af 20-30 både, dels skibshandlere og mæglere, dels fartøjer fra de omkringliggende skibe. Foruden fire store tyske sejlskibe, der på grund af krigen var interneret, var der to amerikanske skonnerter fra Puget Sound samt nogle dampere af forskellige nationaliteter.

De to sidste dage inden juleaften havde vi travlt med at gøre lasten klar til at modtage salpeteren, og juleaftensdag kl. 12.00 blev der givet udskejning

overalt. Trods det varme vejr sørgede vi dog for at få den rette julestemning i lukafet. Der blev spulet og skrubbet, pyntet op med flag, og egentlig var det meningen, at vi skulle hente lidt grene eller grønt løv i land til hjælp til udsmykningen. Det var dog håbløst, for vi kom i tanke om, at vi befandt os i Chile, og der, hvor jorden indeholder salpeter, findes overhovedet ingen vegetation. Når man i Valparaiso og Antafogaste har store parker og anlæg beplantet med palmer og lignende, ja, så skyldes det, at man har måttet hente jorden i USA.

Juleaftensdag om eftermiddagen var vi fire matroser, der lånte skibsjollen for at tage i land og gøre indkøb. Vi skulle bl. a. have fjerkræ, lidt frugt, knas og et par flasker vin. Jeg selv blev i jollen, medens de andre gik på indkøb. — I mellemtiden



Styrmanden tog en råber og prøjede på engelsk

kom jeg i snak med en mand af udpræget sydlandsk udseende, han var meget solbrændt og havde kulsort hår, han lignede mindst af alt en nordbo. „Kender De mig ikke?“ spurgte han, „jeg hedder Hansen og er fra København, nærmere, jeg er født i Holmensgade.“ Jeg svarede ham, at navnet syntes mig bekendt, men ellers turde jeg ikke påstå, at jeg havde set ham før. „Jo,“ gentog han, „for et par år siden var jeg omtalt i de fleste københavnske aviser, og jeg skal fortælle dig hvorfor. Jeg sprang op på trinbrættet af en kongelig ekvipage, der var på vej over Kgs. Nytorv, blot for at se, hvem der var inde i vognen. Jeg gjorde dette for at vinde et væddemål, jeg havde indgået med en kammerat, jeg fulgtes med. Til al uheld var der en betjent i nærheden, og selvfølgelig nappede han mig, men en af prinsesserne i vognen gik i forbøn for mig, og da der ingen skade var sket, fik jeg lov at gå.“

Jeg fortalte Hansen, at jeg ikke havde været i Danmark i seks år og derfor ikke hørt om denne episode, „men,“ sagde jeg, „derfor kan det jo godt være en myte!“

Hansen spurgte mig, om jeg ikke kunne skaffe ham lidt arbejde om bord, medens vi lastede salpeter. Jeg kunne ikke selv antage ham, men bad ham komme med ud ombord og fejre julen og samtidig benytte lejligheden til at spørge vor 1. styrmand om et job.

En time senere arriverede de tre andre matroser sammen med en indfødt, der skubbede en kærre foran sig. De var helt overbelastet med pakker af forskellige størrelser, og på kærren var der minsandten anbragt en stor grøn syreflaske med flettet kurv omkring. Jeg spurgte dem, hvad flasken indeholdt, og hertil svarede de, — „vino, mucho vino.“ Der må mindst have været 30-40 liter på den, og på spørgsmålet om, hvorfor de havde købt en sådan flaske, grinede de og svarede, „jo, styrmanden sagde, inden vi gik i land: „Hvis I køber spiritus, så køb inden for rimelighedens grænser, ikke for mange flasker.“ Nu kunne vi jo påstå, at vi kun havde købt een flaske.

Hansen tog med os ud ombord. Han gik i folk med det samme, og da han var i besiddelse af eminent talegaver, varede det ikke længe, inden han glædesstålende kom ind i lukafet og fortalte mig, at han havde fået arbejde af styrmanden og kunne begynde 3. juledag om morgenen. Juleaften havde vi foruden inviteret Hans Larsen (Bokser-Larsen)*) samt en skibskammerat af ham, en tysk professor, fra en af de amerikanske skonnerter. De blev alle tre hos os til næste dags formiddag, hvor det så

*) Hans Larsen er idag underofficer i marinens maskinkorps.
K. S.

var meningen, at vi skulle sejle dem over i skonnerterten. Da vi kom ud på dækket for at gå i jollen, ser vi pludselig Hans Larsen fare hen til lønningen, op på kofilnaglebænken og på hovedet udenbords.

Vi andre for øjeblikkelig hen til rælingen og kiggede ned i vandet, men det eneste, vi så, var en flok forskræmte søløver! Der blev straks slået alarm, 3 af os sprang i jollen og roede rundt skibet for at finde Larsen, men der var intet spor af ham. Styrmanden oppe fra dækket råbte til os, at vi hellere måtte ro over til „amerikaneren“ og fortælle skipperen, at en af hans folk var druknet. Skipperen var også dansk, og da vi kom derover, gik han frem og tilbage på halvdækket. Han spurgte os, hvad han skyldte æren af vort besøg. Vi fortalte ham, som det var, men det lod ikke til at bekymre ham ret meget. „Er han virkelig druknet,“ sagde skipperen, „eller har søløverne ædt ham, men „never mind“, kom ombord og gå forud i lukafet og få jer en julesnaps.“ Hvem kan beskrive vor forbavelse, da vi træder ind i lukafet, der sad Hans Larsen, drivende våd, men med et stort smil over hele ansigtet. Han var, fortalte han os, dykket og svømmet under vandet hele vejen over til sit skib. Derfor havde vi ikke kunnet se ham. Vi fik et billigt grin og forstod nu bedre skipperens stoiske ro.

Julen varer som regel længe, men her i Mejilones sluttede den med 2. juledag, så begyndte den grå hverdag igen.

Vor gode ven Hansen blev sammen med under tegnede sat på stilling udenbords agter under hækken for at male og friske navn og hjemsted op. Jeg opdagede dog hurtigt, at vi ikke fik bestilt ret meget. Hansen kunne fortælle og var minsandten underholdende. Den dag i dag, 34 år senere, kan jeg fornemme i mavemusklerne den krampe, jeg fik dengang af at grine. Han var en altnuligmand, af profession søfyrbøder, men havde foruden sejlet som matros og tømmermand i sejlskibe, været sporvognskonduktør i Vera Cruz og, som han pointerede stærkt, cowboy og hestetyv på den amerikanske Mexico-grænse. — Men lad ham selv fortælle:

„Jeg var på valsen i Valparaiso og havde ikke en fransk sou på lommen. Jeg kunne nok have fået lidt arbejde i salpeterminerne, men vor herre bevares, i denne lummerhede, desuden kan jeg ikke fordrage salt, udover det jeg bruger til spejlæggene over bøffen. En dag spankulerede jeg langs med havnen i Valparaiso, da jeg pludselig blev tiltalt af en pæn fuldskægget herre. Han præsenterede sig som skipper på en derværende fransk 4 m. bark. „Ved De hvad,“ sagde han, „jeg er i forlegenhed for en tømmermand, ham, jeg havde, var god, men letsindig, og nu ligger han på hospitalet.“ „Det var

et mærkeligt træf, for jeg er skibstømrer," svarede jeg. Skipperen blev himmelhenrykt, og det forekom mig, at jeg kunne skimte en tåre i hans øjne. Han tryglede og bad mig om at mønstre med ham, og jeg skulle få det så godt. Jeg var kold og rolig, spillede min rolle som „tømmermand“ godt, alt imens jeg lagde en plan, for det var afgjort, at jeg ikke kunne lave alt tømmermandsarbejde. Jeg lovede ham at mønstre, men måtte have lidt forskud for at klare nogle gældsposter. Han gav mig 3 £ og bad mig komme ombord næste dag. Dette gjorde jeg, og ikke så snart havde jeg betrudd dækket, før jeg blev præsenteret som den ny „tømmermand“ for styrmændene og donkeymanden. „I dag“, sagde skipperen, „kan De installere Dem og se Dem lidt om i skibet, og det første, jeg må bede Dem om at lave, er et nyt ror til vor stb's redningsbåd, roret er revnet helt igennem, men måske kan det repareres. Derefter skulle vi se på et par nye dæksplanker, og donkeymanden kan De blot rekvirere, når De har brug for ham, han går altid tømmermanden til hånd!“ Jeg lovede skipperen, at alting skulle blive udført til alles tilfredshed. Faktum var, at jeg hverken havde forstand på tømmermandsarbejde eller hvad slags værktøj, jeg skulle bruge. Roret klarede jeg på den måde, at jeg hæftede nogle blyplader på begge sider af rorfladen og slog, gud ved hvor mange søm igennem disse. Skipperen inspicerede det; hvad han tænkte, ved jeg sgu ikke, men han sagde ikke noget. Så kom turen til dæksplankerne, det var straks værre. De var altfor brede, og det var nødvendigt for mig at få høvlet eller „hatchet“ noget af dem.

Jeg fik omsider lagt plankerne på plads, men uha, de kom sgu til at gabe $1\frac{1}{2}$ tomme. Der var ikke andet for mig at gøre end fylde disse op med værk og beg og så få det jævnet nogenlunde ud. Når jeg selv skal være ærlig, så så det forfærdeligt ud, og jeg kunne mærke på den øvrige besætning, at de skævede lidt til plankerne og talte sammen om det. Det er godt, jeg ikke kunne fransk, ellers var der nok blevet slagsmål. Donkeymanden tillod sig et par gange at kritisere og sige „sådan bar den gamle tømmermand sig ikke ad“. Jeg blev gal og svarede: „Hvad rager den gamle tømmermand mig, nu er det

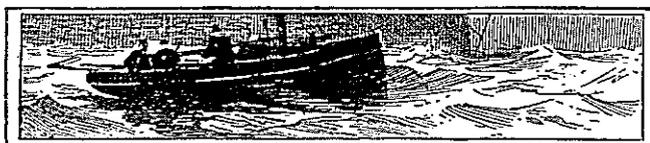
mig, der er tømmer, og sådan bærer jeg mig ad — basta.“

Medens Hansen fortalte alt dette, havde vor 1. styrmand været henne på agterdækket et par gange og råbt: „Hør, bestiller I to gutter noget, jeg synes, det bliver til det bare sludder og grin?“

Hansen fortsatte: „Et par dage senere stod jeg overfor svendeprøven. Den franske skipper ville have mig til at lave en ny krydsrøjlrå. Uha, tænkte jeg, nu brænder I, jeg vidste ikke mere om dette arbejde end en gårdskar! om navigation. Jeg tænkte ved mig selv, nu må du se at få et påskud til at komme i land igen. Jeg gik hen til skipperen og sagde: „Capitaine, det bliver et fint stykke arbejde, men hertil kræves første klasses værktøj, det, der er ombord i skibet, duer ikke, så jeg foreslår, at jeg får rejsepenge til Antafogasta, der har jeg stående min skibskiste med det allerfineste værktøj i. Han syntes at blive meget begejstret for ideen og gav mig 5 £, spurgte samtidig, om jeg ikke ville have donkeymanden med mig, men det så jeg ingen grund til. Samme dag tog jeg toget, ikke til Antafogasta — for der var ingen skibskiste — men her til Mejilones, og derfor er jeg her nu. Det var synd for skipperen, han var flink, men hvad, jeg kunne ikke klare den længere!“

Næste dag fortsatte Hansen med sine historier, udenbords, men det er nok blevet for meget for vor 1. styrmand, for om aftenen fik Hansen sin afregning og besked om ikke at komme ombord mere. „Den er god, styrmand,“ svarede Hansen, „tak for denne gang, vi har ellers haft det så hyggeligt sammen, måske vi ses igen?“

De så hinanden igen, men på en helt anden måde, end styrmanden havde forestillet sig. Et par dage senere, medens vi lå og ventede på salpeterpramme, kom der en slæbebåd ud fra havnen med to lastede pramme efter sig. Det så ud, som om slæbebåden ville anbringe prammene om bagbord, så derfor tog styrmanden en råber og vrælede på engelsk: „Jeg vil have prammene over på styrbords side!“ — Vor brave ven Hansen stikker hovedet ud af slæbebådens førerhus — for ham var det — og svarer på godt københavnsk: „De skal have en pram på hver side, hr. styrmand.“



Kristoffer og Maanen

Af ERIK BERTELSEN — Ill. af OSCAR KNUDSEN

»Æ Ny den hænger til Dryp,
og saa vil vi snaar faa Væde!«
sagde den gamle Kristoffer,
idet han kom og tog Sæde
paa Bænken, der stod saa lunt
uden for Fjordbyens Kro.
De unge holdt klogeligt Mund,
men sad jo i Smug og lo.



Kristoffer tog Varsler af alt,
af Luftens og Fjordens Graanen,
af Kornmod og Fugletræk,
men ganske særligt af Maanen.
Og noget var der nu om,
at Maanen voldte Fortræd;
thi lige saa tit den var fuld,
saa var Kristoffer det med.



Ja, saadan gik Folkesnakken,
og Løgn var det heller ikke,
at gamle Kristoffer i Stødtal
var mere end slem til at drikke.
Og netop ved Fuldmaanetider —
det kan man jo let forstaa —
kunde en ensom Mand faa Lyst
en Tur til Kroen at gaa.



Som ung var Kristoffer Skipper:
han førte en lille Jagt,
og Tømmer og Teglsten og Korn og Kartoffler
han havde i Mængder bragt
imellem Thisted og Aalborg
og Skive, Løgstør og Krik.
Hele den krinklede Limfjord
kendte han paa en Prik.



Og rundt om i alle Havne
der fandtes en aaben Dør,
naar Kulden var hvas eller Varmen kras,
og Halsen var blevet tør.
Og han fik en Kaffeknorris,
ogsaa kaldet en Puns,
det varede aldrig længe,
før Kruset var tømt til Bunds.



Hvad drak han da saadan for?
Aa jo, der sad Kval i hans Sind.
Hans Kone var, hvad man kaldte
»saa nøj en lede Kvind«.
Hjemme hos hende var der
aldrig en Times Fred.
Hun skældte og smældte, hun hvæste og fræste,
blev ved og blev ved og blev ved.



Saa søgte han Trøst hos Flasken.
og Vanens Dragning var stor.
Det hændte ikke saa sjældent,
han ogsaa blev fuld om Bord
og fuskede med Sejladsen,
saa Kølvandets bugtede Stribe
laa mellem grimme Grunde,
hvor Kølen let kom i Knibe.



En Efteraarsnat med skrumlet Vejr
og mørke, lurende Vande
stod han igen beruset til Rors,
og ofte hørtes han bande;
for Luften var tyk og sløret hans Blik,
og Kursen kendte han knap;
men ædru, det blev han, da Jagten løb fast
til Luvart paa Jegind Tap.



Den huggede haardt paa Grunden,
og snart var den sprunget læk.
Blæsten blev værre, og Søerne slog
ind over Lønning og Dæk.
Ved Morgen kom Folk fra Øen derud,
hjalp Skipper og Skibsdreng i Land.
Den før saa stærke Kristoffer
sad nu som en kuet Mand.



Jagten var ikke forsikret,
og Bjergning var haabløs Sag.
Da Stormen omsider gav sig,
der saas kun et flosset Vrag.
Kristoffer var ramt af Skæbnen.
Saa rejste han til sit Hjem,
hvor Kirsten skaanselsløst læste ham Teksten
og hadsk drog hans Fejltrin frem.



Kristoffer fik bitre Stunder.
Som Daglejer gik han og sled
hos Bønderne baade i Slæt og Høst,
og Savnet af Skibet sved.
Dog kom han en Del paa Fjorden.
Han havde en gammel Sjægt
og drev efter Evne lidt Fiskeri
med Hjælp af sin lille Knægt.



Elleve Aar var Anders —
en mager og modløs Purk.
Han skævede frygtstomt til Flasken,
naar Faderen tog sig en Slurk.
Og Kulden taalte han daarligt.
En Nat, da de fiskede Sild,
blev han forkølet og maatte i Seng,
og Feberen gjorde ham vild.



Doktoren kom før Aften.
Han skrev en snørklet Recept
og rakte den til Kristoffer,
som netop den Dag havde slæbt
med Tangbjergning nede ved Stranden.
Nu maatte han uden Tøven af Sted
og hente Miksturerne til sin Søn
og redde hans Liv derved.



Han stavrede ind mod Byen.
Føret paa Vejen var glat.
Frostvinden bed hans Ansigt,
og snart laa der Sne paa hans Hat.
Ved Kroen faldt han i Tanker.
Han følte sig træt af at gaa.
Et Hvil var vel værd at tage —
og noget at varme sig paa.



Han sad da i Skænkestuen
i lystige Karles Lag.
Han sad der Natten igennem
og hele den næste Dag.
Døddrukken bragtes han hjem
paa Hjulbør ved Midnatstid.
Glemmt var den styrkende Medicin,
og Anders laa kold og hvid.



Sorgen tog haardt paa Kristoffer.
Og Kirstens Tunge var ond.
Aldrig fandt han i Hjemmet
en stille, fredelig Stund.
Men Kroen var god at gæste;
thi her var der Liv og Lyst,
og Brændevinen gav Glemsel
for Ufredens Tryk i hans Bryst.



En Morgen var Kirsten borte.
I Timevis blev der ledt.
Til sidst blev hun fundet paa Brøndens Bund.
Hvordan var nu dette sket?
Man gættede paa, at hun selv
var sprunget derned i Arrigskab.
En Plageaand havde hun været.
Alligevel var det et Tab.



Siden den Dag blev Kristoffer
mere forfalden til Drik.
Hans Liv var for øvrigt det samme,
mens Vintre og Somre gik.
Han fiskede lidt paa Fjorden
og sled paa Bøndernes Jord;
men Arbejdslysten var saa som saa;
for Lønnen var aldrig stor.



Kristoffer ældedes tidligt,
blev bøjet og graa — og dog
betragtede man ham ikke
som bare et stakkels Skrog.
Han havde et eget Væsen,
som simpelt hen gav Respekt.
Blikket var haardt og Stemmen fast,
og Ordene faldt med Vægt.



Man vidste desuden, det hændte,
naar nogen kom nær hans Hus,
da kunde man stundom høre
hans Røst gennem Blæstens Sus.
Han laa derinde paa Knæ og bad:
»Aa, kjære Gud Fader, i Jesu Navn
forlaad mæ mi Synd og mi Søllehied
og før mæ til Himmerigs Havn.«



Men Brændevinsflaskens Trældom,
den fik han aldrig brudt.
Og Giften gjorde ham folkesky
og vranten og sær til Slut.
Al Omsorg viste han fra sig.
Mod Hjælpsomhed holdt han sig stiv.
Ensom bar han den sidste Rest
af et kummerligt Menneskeliv.



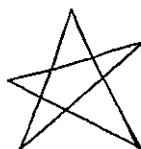
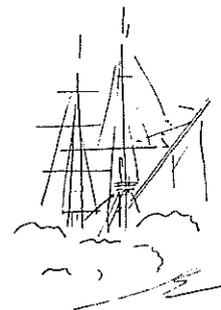
Ind gennem støvgraa Ruder
lyste det spæde Ny,
og Rafaels buttede Englebørn sad
med Haand under Kind paa en Sky
ved Siden af Jagten »Odin«
paa Togt over grønblaa Sø.
I Sengen laa gamle Kristoffer
og ventede paa at dø.



Tankerne gik tilbage.
Skæbnen syntes ham streng.
Meget havde han mistet paa Jord —
Fartøj og Kone og Dreng.
Og Flasken var tom, og Minderne kom
mere og mere nær
og hviskede mange Alvorsord
i Nymaanens fattige Skær.



Dunkelt kunde han skimte
Fartøjets høje Rig.
Utydeligt hørte han endnu en Gang
Klokkens sprøde Tik-Tik.
Han vendte sit Blik mod Maanen.
Saa sov han for stedse ind.
To tænksomme Englebørn sad der
saa stille med Haand under Kind.





AF HANS ANDREASEN

DOKSYMFONI

Der er ingen pointe eller noget som helst andet spændende i denne „artikel“, som forfatteren kalder sit manuskript, men alligevel kan man ikke lade være at læse videre. Beretningen er mesterligt skrevet. Det er vist netop sådan, en sømand ser en fremmed storhavn. Hans Andreassen har her skrevet et „digt i prosa“. Sådan kan man vist nærmest karakterisere denne doksymfoni.

LUFTEN er kvælende — tung af utallige kulfnug. Skyerne hænger lavt over Barracas' dokker, grå og sorgfulde på nippet til at græde. Barracas er ligesom Boca stedbørn til Buenos Ayres, den store, strålende skøge. Stedbørn, der ikke bader sig i glansen, men sulter i skyggen. En kirkeklokke ringer forgæves kaldende til morgenmesse. Grå, frysende skikkelser haster af sted til arbejdet, har ingen tid for bønner og fromme ord.

Vi lossere. Glitrende sorte stene, indvolde fra Englands jord. Energiudløsere fra et flegmatisk folk til et apatisk. Krangabet æder dybt i lasten, hæse raslende mundfulde hæver sig langsomt, nølende, savler skyer af ætsende støv af mundvigene, svinger skurrende over dækket, og bruser indholdet larmende ud over pladsens kulbjerge; svinger igen ud over skibet, fortsætter uendeligt, umætteligt.

Nede i lasten skinner øjne hvidt i mørke, svedige ansigter. Spygatterne plasker uafbrudt støjende i den stille, lerede flod. Affaldets melodi. Landgangen gynger fjedrende under jungmandens landlovsglade trin, spænder sig derefter ud som en vældig fyldt mave under skipperens svære, ansvarsbevidste skridt. Skibets slidte gade til landjorden.

På kajen står to lurvede halvblods og stirrer ned i det glidende vand. Hænderne er håbløst dybt begravet i bukselommerne, som skulle de blive der evigt. De har intet arbejde at udføre, ingen venlig hånd at gribe om, ingen blød, eftergivende skulder at kærtegne. De to står der hver dag på samme sted, i samme stilling og ser i floden. Blikket slukkes mer og mer. Livet har sagt farvel til dem. Og dog venter de måske, at det en dag alligevel standser på sin svindende færd, smiler og vender tilbage.

Nogle hunde, melankolske i de brune, fluefrynsede øjne, roder og snuser i kajens skarn, farer ynkeligt, skræmt sammen, hvis et menneske nærmer sig. Deres hundekroppe er mærkede af dårlige erfaringer.

Blege, tynde børn leger omkring bølgeblikskuret ved plankeværket. Skænd og sult er glemt. Barnefantasiens har gjort dem rige og mætte. Det larmende, hårde liv om dem er glemt. De rider over sletter, vi andre ikke ser, springer af den fnysende ganger og befrier prinsessen fra dragen — og det glimter i luften af lynende sværd og forsøvede rustninger.

Som et fuldgyldigt bevis på verdens materielle overflod flyder skibsmægleren ud af den summerende, lakerede bil. Som en overmoden balletprima-

donna tripper han i hvidt flonelstøj mellem de sølende pytter. Skubber irriteret til en tiggende dreng. Landgangen går i knæ under ham. Han knækker fidelt sammen over cigarkassen i skipperkahytten.

Havnens pjuuskede, hærgede kærlighedspræstinde vugger vanesløvt over slaggegræsset. Ansigtet er hårdt og græmmet. Den daglige vandring. Hendes mål er baren derovre. Svingdørene klapper giftigt grinende efter hende.

I skæret af kulørte lamper skifter hun udtryk. Nu er hun Maria de la O, oh Maria de la O. Stikker en ølduftende, falmet papirusrose i olieåret. Skinner lystent i øjnene og ler, en hæ, kaglende latter. Grove trossehænder slår hende agter, hårdt og smeldende. Hun vender sig ikke. Går gennem en allé af klappende hænder og frække tilråb til bardisken. Med tillært skødesløshed læner hun sig frem over buffet'en og får en drink. Den tykke, aldrig vaskede vært med vaskebrædtsbølger i håret smiler. Søfolkenes oplagthed er gode tegn. Aftenen skal nok gi' kasse. Som en slange, der har slugt en ged, snor han sig fedtet og plump underdanigt ud og ind mellem bordene. Fra et bord skyller brådsøer af latter op under loftet, ved et andet hersker intens stilhed over kortene. Engang imellem skyder en ed, kras og svovlende, ud i rummet, får de nærmeste til at rette sig, blive vagtsomme: er der chance for slagsmål? Der er altid en chance. Borde væltes, glas knuses. To tjærede gutter danser om hinanden. Blikkene er tirrende. De hidses af deres publikum, som picadorerne hidser tyrene. Små spyd af hånlige, pirrende råb borer sig ind i nakken på slagsbrødrene. Og pludselig bøjer den ene sig stangende frem, planter knytæven stjernetiendrende i øjet på modstanderen. Med et brøl, som fra en bøffel, går han i knæ, men fatter i faldet om en flaske og splintrer den i hovedet på den anden. Små bække af blod render ned over hans ansigt. Det er signalet til almindelig kamp. Som et vældigt tusindben ligger vi og vælter os på gulvet i en sang af stød, spark, eder og klagende støn. Værten ligger over disken med ophovnet mund, øjnene himler, han bander og beder, en sprogets mosaik. Maria de la O sidder stadig skødesløst på barstolen, der rager op som en ø af et oprørt hav. Ligegyldigt nipper hun af glasset. Hun under dem kløene, disse olme, brunstige mænd, hendes trætte, mætte legeme har fred så længe. — En indiansk betjent stikker sit urskovsansigt ind ad døren, stirrer et øjeblik på hvidmands kultur og forsvinder skyndsomt. Hans uniform er så nypresset og ren.

Udenfor i aftenen sitrer lygteskær i pytterne, ringler klokkefrøer, nynner cikader, svirrer myg.

En guitar stemmes og stemmes og får aldrig begyndt sin melodi. Det plasker i floden, fisk på natpromenade. Årer glider. Et råb, langtrukket bedende. En hund gøer. Melankolsk stiger og falder en strofe et sted i den lune luft. En evig gentagelse, der brænder sig ind i øret. Sporvognen rangler i svinget. Fra kuldampen banjoklang og sømandsang. Hjemve. Lange, klagende ryk af trosser. Rejseuro. Skibssiderne skurrer langs kajen. Stjerner blinker mat bag skygardiner. Små flokke af dinglende, hyreribbede søfolk leder deres skibe op. —

I bagenden af en stor engelsk tramp står en indisk fyrbøder i donkeytøj og turban. Han står der ganske stille og synger. Dybe gutturale klange, vuggende lotusblomster, der vokser ud af Barracas' kulbunker. Det lyder som en kærlighedssang, kan hende, det ikke er det. Bygger den ensomme indiske fyrbøder et Taj Mahal over sin tabte kærlighed her under fremmed himmel? Hvem ved. Disse sørgmodige øjne som mat fløj blotter østens sjæl. Resignation og drømmelængsler. Slanke palmer over jadegrønt hav, brune børn, som lykkeligt skrigende møder skumgnistrende brænding. Junglegræs, elefanttrompeter, dyndede rismarker, fakirer på søm og brilleslanger i svaj til fløjtetriller. Tusinder badende i Ganges, hellige okser, der standser trafikken i myldrende gader. Diamanter i vibrerende, brune næsefløje. — Kulstøv i lungen har du — du fyrkedlens hellige brahmin.

Der kommer Søren fra Svendborg med sin halvblodspige. Søren og Dolores. Hans hår er som en hvedemark i sommerblæst, hendes blåsort silke med blomsterøjne. Sørens øjne troskyldige blå, Dolores' varme, brune. Den første aften vi lå her, traf han hende. Med skørtet i brus om sig kom hun løbende antilopelet over fortovet lige i armene på Søren. Nu spuler han i sydlandsk iver dækket om morgenen, kikker utålmodigt på armbåndsuret til fyraften. Når Søren hænger udenbords og vasker, står Dolores trofast på kajen, ser på sin elsker, som har solskin til hår. Og nu står de tæt sammenslyngede under blikskurets skjærmende skygge.

Natten i Barracas er mosquitoernes. I summen de bundter æder de sig ind på os. Der findes ingen redning. Nej, hvad hjælper det, man optræder som akrobat og slynger sin krop som et slangemenneske, et verdensnummer, ind under mosquitonetten og stopper det godt til. Når lyset er slukket, løber de langs nettet, presser hovederne mod det og finder alligevel altid en sprække — og så er helvede løs igen. Trængt op i en krog af køjen, kæmper man en fortvivlet kamp mod den svirrende overmagt, be sejret, sviende og kløende flygte eller lade sig æde. Eller trække pudevåret over hovedet og lade sig

kvæle. I bedste fald kommer man op på dækket om morgenen og er til grin for sine omgivelser. Huen er kun en stilk på en kæmpemelón.

Dokkens morgensang af gylpende kraner, hvæsende spil, stålwirer, der skriger på jerndækket. Søvnige sjok i lange rækker op over landgangen. Magre, slidte arbejdere, der kommer ombord.

I dag flimrer solen, afslører på en gang Barracas' pjalter og forsoner samtidig med sin flammende varme. Når mennesket misser mod solen, glemmes så meget, der er ondt og hårdt. — Der ude over marken dukker en støvsky op. Den kommer nærmere. En stor kreaturflok, der drives til byen. Gauchoer på små langmankede heste slår ring om flokken. Hola. Caramba. Dios. Ay, Ay, Ay. Det er mørke, senede mænd med lave pander og halv-månebakkenbarter. Deres klæder er lurvede og lappede, men meget sølv blinker på dem. Bukser og veste bærer stjernehimle af sølv. Revolvere med glitrende perlemorsskæfter i sølvhylstre. Kuglelassoer hænger tamt ved sadlen, der også er beslået. Nogle har stråhatte, funkende nye, der bryder pjalteromantikken. Et par af dem har sluppet tøjlerne og suger deres evindelige maté gennem sølvvrør af den pæreformede beholder. Tæer stikker nysgerigt ud af støvlesnuder, de og skafterne er hvide af camp'ens støv. Umotiveret knalder en revolver af i luften. Kreaturflokken sætter over i klumpet, klodset galop, brøler og pisker jorden. En af de matédrikkende ramler af hesten, falder på bagparten og sidder og stirrer dumt i luften, rejser sig og løber hujende og haltende efter hesten. Støvet hvirvler op som en tågebanke. Dyr og vogtere bliver grå silhouetter. Klip af pampas, der fortaber sig mere og mere ind mod byen.

Når mørket falder på og udletter, og kun få og fattige lygter lyser, bliver floden skummel og farlig. Det hænder, at en passager, som lader sig ro over, går udenbords og forsvinder i La Platas kaffevand; floden sladrer ikke. Doven og tavs glider den forbi.

I shop'en overfor skibet går jeg ind. Den faldefærdige, rådne træbygning bærer det prangende, uskyldige navn „Casa Miranda“. I det halvmørke lokale truer bøsseløb og stålgrå revolvere, glimter dolkenes nikkelhæfter. Jeg fremfører mit forlangende: en revolver. Indehaveren er lille og skidden. Over hans bugnende vom trækker en urkæde guldglimt. Han lyser op, peger på mig, tommelfingeren spændes som en hane. Han smelder med tungen: glock, breder armene ud, hans øjne brister, og han synker rallende ned bag disken. Dukker lynsnart

op igen, griner knitrende og siger: Very good, feine Pistole, dead, tot, bum! Rækker mig en 9 mm.

La Plata strækker en flodarm, en afviserarm, ind i landet, en gul, tyk strøm som den selv. Høje, slanke popler står ved bredden, side om side, sladrer svagt med deres vuggende toppe, et langt geled af poppelsnak. En fladbundet flodbåd med solsejl bruser vandet. I kølvandet gynger en flok sovende ænder, der virker som papmaché. En fugl skriger flængende og efterlader et ekko af vagtsomhed. Et par får står under en klynge kvidrende buske og ligner muffen på fire ben. En todækket kvægdamper med sin brølende, urolige last vælter kvalm, tyk røg ud af skorstenen og formørker himmelen. En medtagen hjuldamperskovler sig larmende sydover, dens sorte besætning hænger sløvt over rælingen og spytter i floden. På broen, der ligner en sommerhusveranda, sætter kaptajnen en flaske for munden og rækker den videre til styrmanden. De slingrer lidt deroppe, det er ikke af søgang. Floden er flad og død. Et par bittesmå slæbere hiver næsvist i en stor, overlegen tankdamper, der er indadgående. Maskintelegrafer klemter som en travl butiksdør. Skruen skummer vandet i sprøjtende hvirvler. På kajen venter små grupper af handlende, mæglere og havnearbejdere utålmodigt på at sætte tænder i kæmpen. Vi glider forbi, kipper med flaget og råber over; det er en landsmand.

Vi har losset vor sorte ladning og skal fyldes med hvede. Lastrummene er spulede og skurede som en hollandsk beskøyt. Og vi bytter de hostende, tærede kullempere med lydløse, uudgrundelige indianere. I kornets hvide, tørre støv balancerer de tavst deres sække fra siloen ad smalle gyngende planker til lasten. Macheten hugger lynhurtigt sækens bånd over, og hveden styrter knitrende og gyl-den ned.

På få dage er lastrummene mætte. Skuden bliver mere og mere utålmodig. Den slider og river i fortøjninger, skubber til kajen, hårdt og uvenligt, den har nok af det uvirksomme liv, vil ud og føle verdenshavens friske, salte vand under kølen. Også maskinen støjer i maven på den, fordøjelsen bliver skidt af for megen hvilen. Det syder, stønner og ånder dernede i korte ryk.

Endelig en soldrukken formiddag med en blå, stærk himmel og frisk, fræk brise mod nord, klemter telegrafer fra broen. Fortøjninger klasker kåde mod kajen, vi glider ud fra havnen. Fuld kraft frem. Skummet bruser for boven. Agterude står Søren fra Svendborg og taber en tåre i kølvandet.



Reproduktion: Brdr. Barentzen

Fotografi: Hakon Mielch



ation: Bdr. Barentzen

Maleri: Fr. La

Gammel bark i Kattegat

Havet omkring Danmark, vort moderlige hav,
blåt som vore øjne og blidt som vore drømme,
minderige strømme, som stryger mildt mod kyst,
længsel har du vakt i vort bryst!
Vi vandrer din vej, vi lyder din lov,
vi pløjer dine enge med kølens ranke plov.
Du vugger os i verden, så vide som vi vil.
Dig elsker vi, o hav, og dig vi hører til.

L. C. Nielsen



Julepakken



Af BØRGE MIKKELSEN

Ill. af OSCAR KNUDSEN

S/S BRIS af København lå ved kajen i Cardiff og lastede. Med små mellemrum sendte kulelevatoren en buldrende strøm af Englands sorte diamanter ned i skibets lastrum. Det sorte støv bølgede som et tykt tæppe hen over dækket, trængte ind gennem ventiler, fuger og sprækker og lagde sig til hvile på borde og køjer, satte sig i mandskabets tøj, øjne og øren og fik dem til at ligne en flok negre. Styrmanden bandede over kulstøv i maden, men skibets trinde kok trøstede ham grinende med, at enhver havde krav på mindst syv pund skidt om året for at holde tarmsystemet i orden, hvad man fik derudover var såmænd kun af det gode. Men styrmanden var ikke oplagt til spøgefuldhed og vendte ham mumlende ryggen.

Fra fordækket lød rusthammerens monotone slag mod skibssidens plader. På en stilling under boven sad to mand med kasketterne trykket godt ned i panden som værn mod kulstøvet og hamrede løs på de rustne plader.

— Nu har vi jul igen, nu har vi jul igen...

— Ja, det sagde han også, manden, da spurvognen kørte over ham!

Letmatros Per standsede sin nynnen, og rusthammerens slag, der havde akkompagneret ham, forstummede.

— Du har nu en vis evne til at ødelægge det for en anden een, Otto. Nu sad jeg lige netop og var kommet i julestemning.

— Julestemning, grinede Otto, — du vil da ikke forsøge at bilde mig ind, at du kan komme i nogen som helst slags stemning ved at banke rust i dette sure og triste vejr, altså hvis du da ikke har så megen fantasi, så du kan få dig selv til at tro, at det forbistrede kulstøv, der fylder ens næse, øren

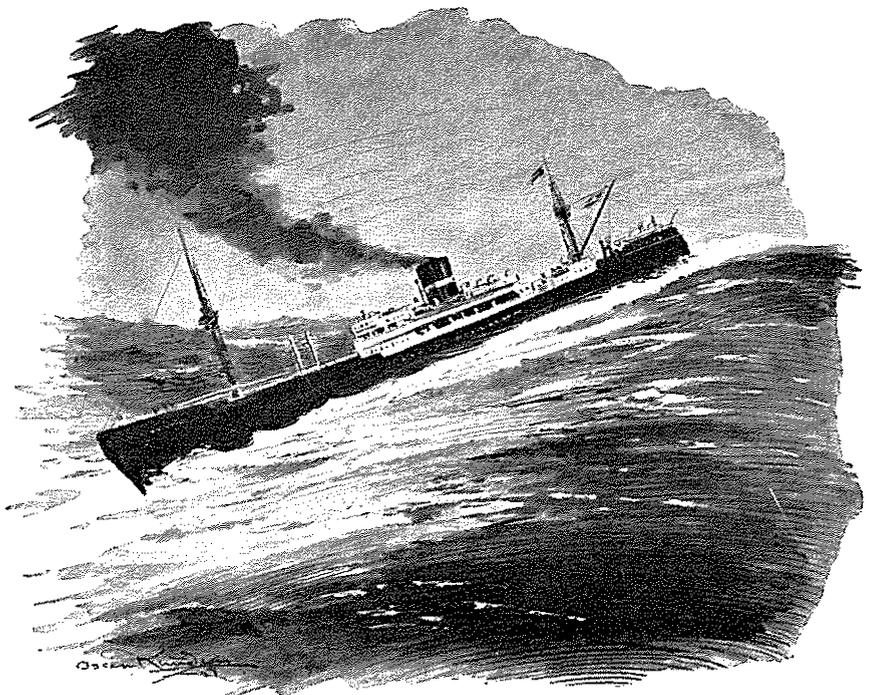
og øjne er dejlig hvid sne, der blidt daler fra himlen ned!

Det sidste blev sagt i en salvelsesfuld, drilagtig tone, men Per vidste, at kammeratens drillerier kun var et øjeblikkeligt udslag af dårligt lune, og sagde leende:

— Ja, ja, Otto, havde det været sne, så havde du såmænd også lavet vrøvl over, at du skulle banke hænder for at holde varmen. Fordi vejret her i England er tåget og surt på denne årstid, skal man ikke lade det indvirke på ens humør, og for resten skulle du være glad, bare du havde halvt så megen fantasi som jeg, det ville få dig til at tage meget lettere på tingene.

— Nej tak, grinede Otto, — så endte det bare med, at jeg en dag bildte mig ind, at jeg kunne gå på vandet!

— Nåh, det tror jeg nu ikke, det har du al for stor respekt for vand til, gav Per igen.



Det var juleaftensdag, „Bris“ lænsede af sted for en storm af nordvest

De to letmatroser havde sikkert fortsat deres småskænderi, hvis ikke en stemme oppe fra dækket havde forstyrret dem.

— Skal vi så se at komme op og holde fyraften, det bliver alligevel ikke til store sager med I to fyre i dag!

De fik samlet værktøjet op og halede stillingen ind på dækket og traskede agterud.

— Jeg tror ligefrem, bådsen, det sure opstød, var i godt humør i dag, sagde Otto, da de lidt senere stod i baderummet og vaskede sig.

— Det er nok julen, sagde Per eftertænksomt og smurte sæbe på sine sorte arme.

— Bådsen i julestemning? Jo, det var en god vittighed, grinede Otto. — Nej, det får du ikke at se, før der bliver to torsdage i een uge!

Denne gang svarede Per ham ikke. Otto var god nok, han var bare blevet så underlig hård i den sidste tid, især når de kom til at tale om julen. Herregud, selv om man var letmatros og havde sejlet i tre år, så gik der da ingen splinter af een, fordi man følte en smule sentimentalitet, sådan hen imod højtiden. Se nu bare på den gamle finske tømmermand, han var så sandt ikke nogen søndagsskole-dreng, der spyttede i glasset, men siden de for nogle dage siden havde fået ordre om, at de, i stedet for som først bestemt at gå til Finland, nu skulle gå til Spanien, så havde den gamle hver aften siddet låset inde i sit kammer og arbejdede med noget, som var forfærdelig hemmeligt, skønt Gud og hver mand vidste, at han med sin medfødte fingerfærdighed var i færd med at fremtrylle et juletræ af et kosteskaf og nogle pinde. Naturligvis havde det visse fordele i vintertiden at komme syd over til sol og varme, men Per kunne ikke lade være med at ærgre sig over, at nu lå deres post og julepakker og ventede i Finland.

— Hør Per, hvad er den af? Du ser ud, som om den julestemning, du talte så meget om, også er gledet af dig. Hvad er der i vejen?

Otto var færdig med at vaske sig og stod lænet op ad døren. Et drilsk, lidt hoverende smil spillede om hans læber.

— Åh, jeg kom bare til at tænke . . .

— Lad styrmændene om det, du er her for at arbejde, afbrød Otto rapt.

— Jeg kom til at tænke på, hvor ærgerligt, at vor post nu ligger i Finland. Havde du ikke regnet med at få brev hjemme fra?

Otto tørrede sig sindigt en ekstra gang med håndklædet og satte sig på vaskebænken, inden han svarede. Det blev en lang historie, og Per lyttede opmærksomt til, mens han fortalte om drengearene i den lille by derhjemme ved Sundet. Om faderen,

der var læge og ville have ham til at læse. Moderen var død, foruden ham var der kun en yngre søster, men han havde udlængsel, de forstod ham ikke, eller ville ikke forstå ham, og en dag stak han af, det var nu fire år siden; han havde ikke skrevet hjem og heller ikke hørt fra dem.

— Længes du aldrig hjem?

Det varede lidt, inden Otto svarede, og klangen i stemmen var lidt grødet.

— Nåh, ikke så meget, det er værst sådan hen under jul!

Så rejste han sig hurtigt op, og stemmen var igen hård, som om han fortrød, hvad han havde fortalt.

— Så kan du vel for pokker forstå, hvorfor jeg ikke gider høre alt dit pladder om julestemning, sagde han og gik hurtigt ud på dækket.

— — —

Det var juleaftens dag. „Bris“ lænsede afsted for en storm af nordvest. Per og Otto var lige kommet fra formiddagsvagten for at hente maden, brød og pålæg; i dagens anledning skulle der spises middag over hele skibet klokken atten. Fra fyrpladsen lød larm af slejsen, der blev kastet på jerndørken, en varm, osende duft stod op gennem ristværket, og fra dybet lød norske-Oles syngende bergenske:

Store kaker skal vi ha'

bagt som ildfast mursten, ja,

for vor kok han har jo vær't i murelære . . .

— Styrmændene sagde, der var kommet julepakker fra sømandsmissionen ombord, før vi gik fra Cardiff, sagde Per, da de havde spist og sad i lukafet.

— Ja tak, den kender jeg, svarede Ole mut og smed sig på sin køje. — Halstørklæder og tykke sokker, som kvindeforeningers medlemmer sidder der hjemme og strikker til „de stakkels sømænd“. Sidste år fik jeg et par vanter og et par ørevarmere; vi lå i Panama og havde over tredive graders varme i skyggen!

—Det giver dog alligevel sådan en følelse af, at der er nogen, der tænker på een!

— Ja, julestemning, vrængede Otto og vendte sig ind mod skottet.

Klokken var næsten atten, da der blev purret ud. Per var ude af køjen i en fart og begyndte at klæde sig på. Ren skjorte og nyvaskede dongery bukser i dagens anledning. Han skævede til Otto, der kun langsomt satte sig i bevægelse. Stadigvæk sur, tænkte han lidt mismodigt. Men mismodet forsvandt hurtigt, da han stod i døren til messen og betragtede det smukt dækkede bord. Messebordets forskrubbede træflade var dækket af en hvid papirsdug, tal-

lerknerne sirligt rettet an med kniv og gaffel ved siden af, og midt på bordet, plantet i en dåse med sand, stod den gamle tømmersmands værk, juletræet. Ikke længere et kosteskæft og nogle pinde, men et grønt juletræ pyntet med vat, guirlander klippet af toiletpapir, små kurve af tændstikæsker beklædt med kulørt papir, sirligt og net, som var det frembragt af kvindehænder og ikke af hårde, knudrede gammelmandshænder, og øverst i toppen, skinnende af guldbronce, sad en stor stjerne.

— Nåh, hvad mener I? spurgte bådsen, da de alle havde taget plads omkring bordet. — Han er vel nok en svend, den tømmersmand. Men det er rigtignok også det eneste stykke ordentlige arbejde, han har udført, mens han har været her ombord, føjede han til med et drilsk blik til tømmersmanden, — man kan ligefrem fornemme granduften!

Men hvis bådsen havde ventet, at den finske tømmersmand skulle fare op i vrede, som han ellers plejede, når nogen drillede ham, så blev han i hvert fald for en gangs skyld skuffet; idag tog han drillerierne som en kompliment og sad nærmest og så forlegen ud.

— Jeg har såmænd smurt det med harpiks, netop for at det skulle lugte af gran og skov, indrømmede han, — sådan brugte vi det altid i de store sejlskibe. Det er ikke nogen jul uden en julegran.

Drengene bar maden ind, der blev langet godt til fadene; grøden og flæskestegen forsvandt under snakken og munterhed. Kun Otto tog ikke del i munterheden. Han sad tavs og spiste sin mad med blikket rettet stift mod tallerknen.

— Så henter vi julepakkerne, varskoede bådsen, såsnart den sidste bid var sunket.

I kaptajnens salon samledes hele besætningen. Salonbordet bugnede af gavepakker, frugt og cigaretter. Kaptajnen læste juleevangeliet, trykkede hver mand i hånden og ønskede glædelig jul. Julegaverne skulle uddeles, desværre var der to pakker for lidt til, at alle kunne få. Kaptajnen gav godvilligt afkald for sin part, pakkerne ville blive fordelt ved

lodtrækning, den som trak en lodseddel mærket nul, ville blive holdt skadesløs med en pakke, som hovmesteren havde lavet, og den ville bestemt ikke være nogen ringe erstatning, forsikrede han spøgfuldt.

Lodtrækningen begyndte. Per og Otto stod lidt tilbage og betragtede de andre. Julestemningen havde sat sit præg på dem alle, selv bådsen var spændt som en dreng, da han trak sit nummer. Nu var der kun to numre tilbage.

— Så er det vores tur, Otto, hviskede Per.

— Når du endelig vil, så træk du for mig, jeg har snart fået nok af dit julepladder, svarede Otto.

Per trak nummer syv, trak det sidste nummer for Otto, seddelen mærket nul. Hver mand indløste

sin gave; da Per vendte sig om, var Otto allerede gået, langsomt fulgte han efter de andre med de to pakker under armen. Han blev stående lidt på dækket i læ af dækshuset. Mærkeligt tilfælde, at han netop skulle trække den eneste seddel, som ikke gav gevinst, for Otto, ikke fordi — han følte på hovmesterens pakke — skipperen havde sikkert ret, han var ikke snydt med den, der var både en flaske og, hvis han ikke tog fejl, nogle dåser med cigaretter, men det var nu engang ikke



„Kære ukendte sømand — —

ke det, man forstod ved en julepakke, noget personligt, noget, som var en tanke, en hilsen fra en eller anden derhjemme, og pludselig slog en tanke ned i ham: Hvad om han byttede om på pakkerne og gav Otto sin egen, han trængte sikkert mere til en lille opmuntring.

Fyrbødere og matroser var rykket sammen i matrosernes messe. Kaptajnen havde spenderet et par flasker vin, man havde fået ild på cigaretter og cigaretter, mens julepakkerne blev lukket op. Bådsen havde fået en hæklet vaskeklud og et stort håndklæde med „God Jul“ broderet på fra en svensk pige. Han måtte stå for en del stiklerier, da renlighed just ikke var hans stærke side. Tømmersmanden havde næsten tårer i øjnene, mens han møjsommeligt stavede sig gennem et brev fra en gammel dame, der indtrængende indprentede ham at skrive hjem

til mor, og en fyrbøder tog under megen munterhed de obligate bælgvanter og halstørklæde i brug på stedet.

Otto lå på ryggen i sin køje og røg, Per rakte ham pakken og gik ind i messen for at få et glas med kammeraterne. Da han lidt senere vendte tilbage, var Otto ikke i lukafet. På hans køje lå et par tykke, hjemmestrikkede sokker i det grå indpakningspapir. Per følte på dem, godt kram at have i støvlerne en vinternat, en eller anden havde altså tiltænkt ham dem, tænkte han med et smil. Nåh, hvis de bare kunne hjælpe en lille smule på Ottos dårlige humør, så havde de da haft deres mission.

Der var endnu en halv time, til de skulle på vagt, der var tykt af røg både i lukafet og i messen, så han besluttede at gå op på dækket for at trække lidt frisk luft. Han stod et øjeblik og vænnede øjnene til mørket, så fik han øje på en skikkelse, der stod ude ved rælingen, det var Otto.

— Hvad står du og filosoferer over, kammerat, spurgte han og lagde hånden på Ottos skulder.

— Læs det her, svarede Otto og rakte ham et sammenkrøllet stykke papir.

Per tog brevet, gik inden for i gangen. Det var skrevet med en smuk, fast kvindeskrift. Han holdt det op mod dækslyset for bedre at læse:

Kære ukendte sømand!

Modtag sammen med denne pakke ønsket om en rigtig glædelig jul. Hvor De end befinder Dem på verdenshavene, så lad tanken gå til hjemmet og husk, at selv om De et øjeblik måske glemmer deres kære derhjemme, så er I derude på søen altid i vore tanker. Jeg har selv en broder, der for nogle år siden rejste til søs, imod mine forældres vilje. Min far har forlængst fortrudt, at han ikke lod ham få sin vilje og har tilgivet ham. I de år, der er gået, er han blevet gammel og grå af sorg over sin dreng, som aldrig har ladet høre fra sig. Derfor beder jeg Dem,

har De en mor eller far, så glem aldrig at skrive til dem, kun et lille brev eller måske kun et postkort bringer glæde, og Deres kære vil altid være hos Dem i tankerne og ønske alt godt for Dem i livet.

Det samme ønsker jeg, venlig hilsen,
en Helsingør-pige.

Per foldede brevet sammen og rakte det til Otto.

— Det var et pænt brev, sagde han.

— Det er fra min søster, svarede Otto lavmælt, — jeg kan genkende skriften!

Per stod og vidste ikke rigtigt, hvad han skulle sige. Kammeratens dårlige humør i de sidste dage havde været ved at tage juleglæden fra ham, nu følte han sig for første gang rigtig glad. Han ville sige noget, men forstod, at dette var noget, Otto selv skulle igennem.

— Allright, jeg går ned og klæder mig på til vagten, vi skal løse af om et kvarter, sagde han og gav Otto et kammeratligt klap på skulderen.

Per havde første roretørn. Otto holdt udkik på broen, så styrmanden kunne få en times tid med af festen i salonen. Per stod og holdt kursen efter en stjerne på styrbordsside af masten. Otto gik frem og tilbage, og Per lagde pludselig mærke til, at han gik og nynnede. Med eet kom han hen og stillede sig op foran kompasset.

— Du, Per, jeg har sådan en mærkelig fornemmelse her inde, sagde han og pegede med en finger på sit bryst, — hvad mon det kan være?

— Du har vel spist for meget, grinede Per.

— Det er nu ikke maven, som sidder her, lo Otto og slog sig for brystet med hele håndfladen.

Per rystede stadig uforstående på hovedet.

— Godt, så skal jeg sige dig, hvad det er, sagde Otto og kom helt hen til ham, så tæt, at Per i skæret fra kompaslampen kunne se smilet, der spillede om hans mund: — Det er julestemning, kammerat, rigtig god gammeldags julestemning.



T VRAGEDIEN I ISEN

AF EDVARD WELLE-STRAND

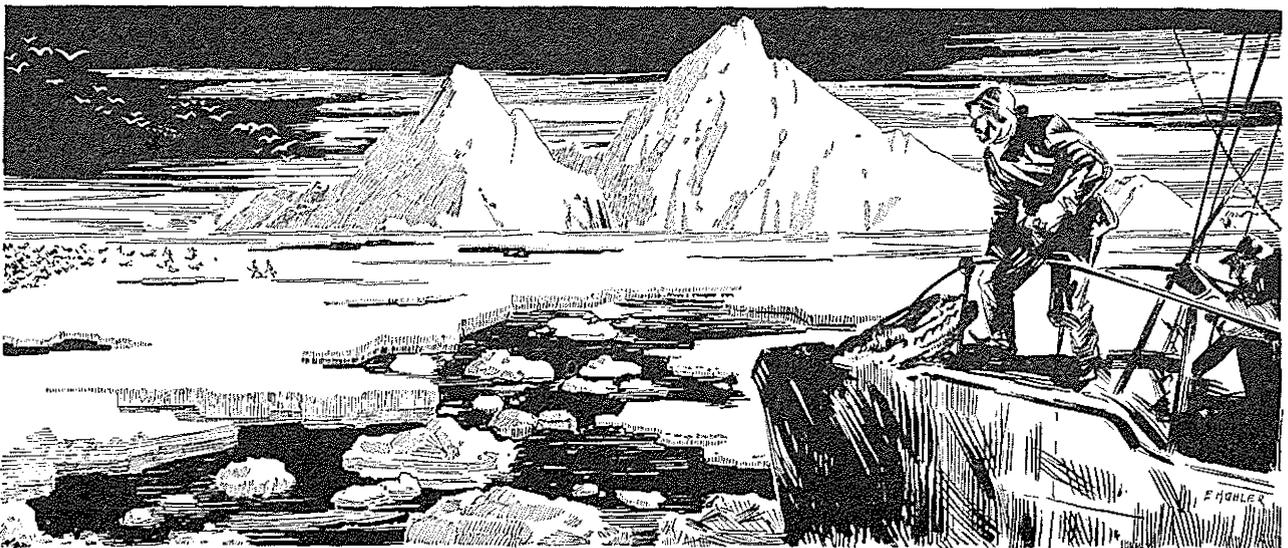
ISBLOMSTEN“ av Tromsø ligger utfor iskan-
ten. Havet ligger stille og blankt, og solen
sender gygne lanseknipper ned i den nesten
grønne sjøen langs iskanten. Skipper Aleksander
Aleksandersen sitter oppe i tønna og bruker kik-
kerten. Han er en førlatan, undersetsig fyr med
sterkt utstående kinnben og strid, grå hårmanke.
Han er berømt over hele Ishavet for sin uvørenhet
og sitt store hell. Skipperen kan se langt innover
isen. Det er mange høye iskos, men han kan ikke få
øye på en eneste sel. Det er tiden for ungselen nå,
så det gjelder å holde seg framme. Men det er ikke
ungselen å se på den strekning av isen, som „Isblom-
sten“ glir forb. Nei, den ligger vel enda lenger øst,
tenker skipper Aleksandersen. Men han forlater ikke
tønna. Det gjaldt jo om å av søke den størst mulige
strekning med kikkerten. Det er lidd så pass langt ut
på vinteren nå at det lett kunne bli bomtur hvis
han ikke kom over ungselen en av de første dagene.

Det ville ikke være hyggelig å komme tilbake
til Tromsø med tom skute. Han ville komme til å
synke meget i anseelse hos rederen. Og det kom også
til å spille en stor rolle både for hans og folkenes

økonomi. Det var ingen søtmelek å ligge oppe i isen,
så folkene fortjente virkelig å tjene noen penger for
det harde slitet. Helst store penger, så de kunne bli
med oppover også neste vinter. Det var et utmerket
mannskap han hadde denne gangen. Alle sammen
var gamle, og erfarne ishavsgaster. Ja, selv kokken
hadde vært oppe i isen tyve vintrer. Det var ikke
på mange ishavsskuter det hendte.

Skuta går videre langs iskanten, tilbakelegger
flere mil, men skipper Aleksandersen får ikke øye
på ungsel. Det finnes ikke et liv ved iskosene, og
det er der ungselen pleier å ligge og sole seg i slikt
vær som i dag. Det er heller ikke en eneste blåne å
øyne i isen, så den er presset godt sammen av vind
og strøm. Skipper Aleksandersen har ikke opplevet
noe lignende i de snart tredve år han har vært oppe
i østisen.

— Hvor i allverden har ungselen tatt vegen?
Er den søkt så langt østover at den ligger på det
russiske fangstområde? Ja, hva vet vel han. Han
har tidligere vintre vært vant til å finne ungselen
i det strøk, hvor han nå er. Ja, år etter år har den
ligget der, tusenvis av ungsel. Men denne vinter er



Burde han holde folkene tilbake?

den altså vekk. Og hvor har den tatt vegen? Går der ennå et par uker uten at han finner den, vil det være for sent. Da vil skinnene ha tapt så meget i verdi, at de nesten vil være uselgelige i Tromsø.

Skipperen går mismodig ned fra tønna. Han vil få en kopp sterk kaffe å styrke seg med. Det var ikke bare fornøyelse å sitte oppe i tønna selv om været var så fint som i dag. Det var iallfall anstren- gende for øynene stadig å bruke kikkerten. Han var så pass opp i årene nå at øynene ikke var så sterke som de hadde vært før. Han merket nok det når han skulle lese. Tiden gikk så altfor fort den. Bare om et par-tre år måtte han nok slutte som skipper på „Isblomsten“. Det trengtes yngre og friskere krefter enn ham oppe i østisen. Han merket nok at han ikke lenger kom seg så lettvindt opp i tønna som han hadde gjort før. Nei, han kviet seg hver gang han måtte opp i den, og det var flere ganger om dagen. Han stolte ikke på andre til den jobben.

Skipper Aleksandersen drikker flere kopper kaffe før han atter går opp i tønna. Øynene hans vass- flyr, så han må stryke over dem med håndloven før han kan begynne å bruke kikkerten.

Skuta har tilbakelagt en ganske stor strekning, mens han var nede. Ja, den hadde avansert kanskje en halv mil eller noe slikt, men så hadde den jo også gått for full stim.

Det er ikke så mange iskos på den nye streknin- gen, og de er mindre enn lenger vest. Men hva er det han får øye på? Javisst er det en blåne i isen! Da er vel heller ikke ungselen langt vekk. Den pleier å holde til i nærheten av åpent vann. Det har han visshet for fra de mange vintre han har ligget her og fangstet.

Og så får han plutselig øye på ungselen. Den ligger tett i tett et stykke fra blånen. Den som bare kunne kommet seg inn i isen og fått begynt å slå den ihjel. Men det skulde en råk til det, og det var det absolutt ikke tegn til. Nå, han visste iallfall hvor ungselen lå, og så fikk han holde det gående med skuta utfor iskanten til det ble en råk, så han kunne presse seg inn i den. Det kunne hende i dag eller i morgen. Kanskje hendte det overhovedet ikke. Isen var så uberegnelig slik. Men det var altfor langt fra iskanten til der hvor ungselen lå, så det ville være altfor risikabelt å slippe folkene avsted så langt innover isen. Hvis det plutselig røk opp med en nordavindskuling eller østavindsstorm, kunne isen sprenges opp i mange store og små råker, og da ville folkene være godt solgte. Han ville nok våge å ma- nøvrere skuta langt inn i isen, hvis det blir en råk i den. Det var nok risikabelt, hvis det plutselig røk opp med storstorm så isen begynte å skrue. Men en

ishavsskipper måtte være vågelig av seg. Hvis ikke, duet han ikke. Han hadde vært med på isskrutninger flere ganger, og et par ganger hadde det sett ut for at skuta ville bli malt i stykker, men merkelig nok hadde det i siste øyeblikk blitt en utveg. Så isen var ikke alltid så slem som den hadde fått ordet for å være. Den hadde iallfall vært langmodig mot ham. Gud skje lov og takk!

Men det skjer så meget uforutsett opp i isen.

Skipper Aleksandersen får iallfall i dag oppleve at den blånen han har sett inne i isen åpner seg til en bred råk helt ut til kanten av den. Han roper ned på dekket: Gjør dere klare, karer. Det ligger en masse ungsel på isen. Han går ned fra tønna og manøvrerer skuta inn i råken så langt han finner heldig for ikke å skremme ungselen. Det er best å være forsiktig, tenker han. Gastene myldrer ned på isen med sine selpikker. De har ikke bruk for gevær- rer i dag. Det gjelder bare å slå mest mulig ungsel i hjel med selpikkene.

Bare skipperen å kokken blir tilbake på skuta. Skipperen går ned i lugåren sin for å se på baro- meteret. Han banker på det med fingeren. Baro- meteret synker. Det er et dårlig tegn, så det gjelder å være observant. Da han igjen står på dekket, er himmelen fremdeles blå, så foreløbig var det altså ingen fare. Men termometeret sank, og det kunne bare bety uvær. Kanskje fikk de en østavindsstorm over seg. Den kunne komme så plutselig som kastet ut av en sekk.

Burde han kalle folkene tilbake? Det ville være fortærende ergerlig å gjøre det siden det var første dagen de hadde en sjangse til å gjøre storfangst. Han bestemmer seg for å la det stå til. Han fikk heller løpe risikoen. Skuten hadde jo en kraftig mo- tor og en solid isforhudning, så den stod nok for et trykk av isen, hvis det skulde knipe.

Han ser gjennom kikkerten hvordan folkene meier ned ungselen med sine selpikker. De har av- skåret den fra råken, så de kan herje som de vil med den. Javisst skulle det bli storfangst i dag!

Der går et lett vinddrag i luften, og det kom- mer fra øst. Javel, det var et varsel, men det var jo ikke så sikkert at det ville bli storstorm, og råken er bred, så det er lett å manøvrere skuta i den. For sikkerhets skyld vender han den med en gang med baugen mot det åpne havet, så han kan slippe denne manøvreren, hvis isen plutselig begynner å skrue. Han ber kokken lage i stand et kraftig måltid mat til gastene. De trenger noe kraftig å styrke seg på når de har fått slept ungselen fram til skuta. Selv tar han seg en stor skrå.

Det begynner å komme noen små gråhvite skyer på himlen. Kanskje var det en snøstorm barometeret

hadde varslet? Skipper Aleksandersen går ned i lugaren og banker på det. Det har sunket sterkt mens han var på dekk, og det synker framdeles. Det var opplagt at det blev uvær i løpet av dagen eller natten. Men hvilken kant vil det komme fra? Et par havhester kommer flaksende over skuta fra isen. Det var et varsel om storm. Havhesten pleiet alltid å søke til havs når den ventet uvær. Da følte den seg ikke trygg inne i blånene i isen.

Han overveier ennå en gang med seg selv om han ikke bør kalle gastene tilbake til skuta. Men det ville være stor spott og skam å la den store sjangsen gå fra seg. Det var ikke godt å vite når han ville få en slik sjangse igjen. Det kunne komme til å gå mange dager, og tiden var dyrebar, og ennå er jo havet ganske rolig. Det er bare en svak krusing på det.

Skipper Aleksandersen kaller ikke guttene tilbake. De har allerede gjort rent bord og er begynt å slepe ungselen fram til skuta. Det ser ut for at de har slått ihjel flere hundre. De fortjener virkelig å få en stor dram når de har fått fangsten prekevert ombord. De første av gastene er allerede kommet frem og begynner å lempe ungselen ombord. Men flere er ennå tilbake på isen. Han roper innover til dem at de bør raske på. Vi må se til å komme oss ut av råken jo før jo heller, roper han.

Det blåser ganske kraftig fra øst nå, så vinden, i forbindelse med den sterke strømmen, kan hurtig korke igjen råken. Det er allerede tegn på at skruingen så smått er begynt. Men noen overhengende fare er det absolutt ikke.

Gastene henger slik i at svetten driver nedover ansiktene. De forstår så inderlig godt hva det gjelder. Isskruinger har de fleste av dem vært med på før, så de ønsker ikke å få oppleve flere.

Og derfor springer de mere enn de går for å nå tilbake til skuta med fangsten før det er for sent.

Kokken tar også en hånd med i arbeidet. Han har riktignok ertesuppen stående på komfyren i byssa, men ungselskinnene er i dag verdifullere enn et måltid mat.

Når de atter er ute i åpen sjø, kan det være tidsnok å fortsette kokerasjen. Da kan det også bli tid til å steke ungselbiff. De trenger til et måltid fersk mat ishavsgastene. Siden de forlot Tromsø, har de jo bare levet på saltmat hver evige dag.

Skipper Aleksandersen synes at råken snevrer seg betenkelig inn, men det er ennå mange ungsel som skal ombord, og i dag vil han ikke miste ett eneste skinn. De er altfor verdifulle til det.

Heng i, karer, roper han til gastene. Dokker skal få to store drammer til manns, når dokker er ferdige.

Han vet at gastene er glad i dram, så løftet hans vil komme til å stimulere dem ytterligere.

Men nå er himlen blitt så overskyet, at skipper Aleksandersen forstår, det er i siste øyeblikk han kan slippe ut av råken. Han ligger jo nesten en halv mil inne i isen. Javisst var det hasard og uforstand, man han måtte jo risikere noe for å tjene penger. Det ville ikke bli greit for gastene, hvis de kom tomhendt tilbake til Tromsø. I dag har de hatt en stor dagsfortjeneste.

Da den siste ungselen er lempet over rekka, begynner skipper Aleksandersen å manøvrere skuta ut av råken. Men nå er også storstormen fra øst kastet over dem. Det huler i riggen, og søen står som hvite skruer fra isen høyt opp i luften. Og himlen er blitt så lav at den nesten faller ned på skuta.

Isen begynner så smått å presse om skuta, men skipperen stoler på ishuden og den sterke motoren. Han kjører på for full speed.

No er det jo bare minutter om å gjøre. Får han ikke skuta ut i åpne havet, vil den bli skruet ned under dem. Og alle vil komme til å følge med den. Isen er malet slik i stykker omkring dem at det ikke går an å redde seg ned på den. Det vil være den visse død.

Skuta stanger og stanger mot isen som har sperret vegen for den, men den avanserer ikke stort. Isen er for kompakt til det, selv om det nærmest er grøtis.

Folkene har klumpet seg sammen på dekket. Det som skjer er så spennende at hver nerve i dem dirrer. Klarer skuta å forsere seg ut på det åpne hav, eller vil den bli skruet ned?

Så kommer det øyeblikk da skuta blir stående bom stille, enda motoren arbeider med alle hestekreftene sine. Da forstår folkene at de kan oppgi håpet om å komme ut av isen. De håper bare at skruingen ikke blir alvorligere enn at skuta kan stå for støyten. Det har jo hendt før at en skute har klart en sterk påkjennning uten å bli skruet ned, og „Isblomsten“ er en av de sterkeste skutene i Østisen.

Skipper Aleksandersens samvittighet er svart i disse øyeblikkene. Han bebreider seg selv at han ikke har søkt ut av isen i tide. Han burde heller ha ofret noen ungsel. Nei, han har vært altfor uvøren i dag. Og Herre Gud, skriker det i ham, skal alle folkene gå til grunne for min store lettsindighet? Han synes han ser de bleke forgremmete ansiktene til dem som vil komme til å miste sine pårørende i dag. Nei, det må skje et mirakel, så de kommer seg ut. Det er jo bare et par kilometer til det åpne havet. Det er riktignok hvitt som en snømark, men kommer de seg først ut av isen, vil skuta være trygg der. Han forsøker på alle mulige måter å få skuta

forsert videre. Men den kan ikke lenger komme hverken fram eller tilbake. Den er korket fast som proppen i en flaske.

Og stormen er øket til orkan. Folkene må støtte seg til vanter og stagg, eller klamre seg fast i rekka for å kunne stå oppreist. De er blåfrosne i ansiktet. Ingen av dem sier et ord. Det ville forresten ha vært umulig å høre en manns stemme like ved sitt øre, slik hujer og brøler stormen, mens snøen står i en eneste hvitt føyke. Det smeller i skuta når isen skruer seg tettere og tettere omkring den. Det er som om den jamrer høyt i det sterke favntaket. Isen får den til å rotere rundt noen øyeblikk. Den er som en karusell.

En av gastene synker på kne på dekket. Han klarer ikke lenger holde seg oppreist. Ansiktet hans er blåsort. Det kommer en hes gurgling fra strupen hans. Han ber kanskje, eller banner. Ja, forbanner skipperen som har ført dem opp i dette.

Skipperen står fremdeles ved rattet. Han knuger nevene fast om det, forsøker å styre, enda han vet det er håpløst å redde skuta som skjelver under ham. Og selv skjelver han også.

Dette er døden, går og går det gjennom ham. Han blir stående og stirre inn i snødrevet som pisker mot ansiktet. Men han merker det ikke. Ansiktet er hvitt. Ja, alle på skuta har nå fått dødsens hvite ansikter.

Og så skruer isen så voldsomt at den begynner å velte seg innover dekket. Den slår inn et par bord,

så sjøen begynner å strømme inn, en irrgren sjø med hvite isklumper.

En av gastene er i panikk hoppet over bord og ned i den hvite kvernen som maler skuta i stykker.

Skipper Aleksandersen brøler noe gjennom stormen. Det er kanskje et farvel. Ingen får høre det, for kvernen maler i samme øyeblikket „Isblomsten“ i stykker.

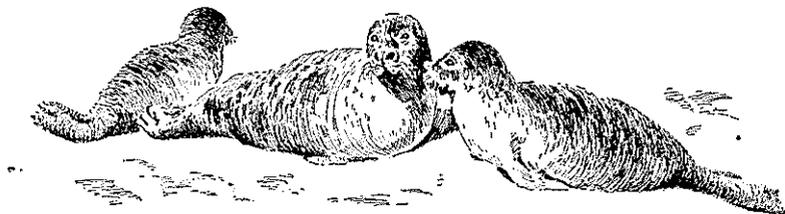
Bordstumper blir slynget høyt opp i luften av det voldsomme presset, og store iskos tårner seg opp hvor skuta forsvant.

Da alt er over ligger en skinnlue og flyter mellom isflakene. Den er den siste hilsen fra „Isblomsten“.

Da skipper Ole Tobiassen fra Tromsø et par dager senere presser sin skute inn gjennom en råk i isen, hvor „Isblomsten“ forliste, finner han skinnlue. Det er skipper Aleksandersens skinnlue, sier han. Han kjøpte den i Tromsø like før han drog oppover, så han fikk ikke beholde den lenge på hodet sitt. Ja, hvem skulle vel ha trodd at han Aleksandersen skulle ende sine dager slik som han gjorde! Men han Aleksandersen har jo alltid vært ikke så lite uvøren av seg.

Han tar skinnlue med seg til Tromsø, hvor han overrekker den som en minnelse til Aleksandersens enke.

Og i Tromsø-bladene kom det en lang nekrolog over skipper Aleksandersen. Han var en av de dristigste ishavsskipperne, står det i nekrologen!





Reproduktion: Brdr. Børentzen

Ø. K.s damper „Annam“ i Saigon

Maleri: Vilh. Arnesen



Til HAITI OG SCT. DOMINGO

FOR 40 ÅR SIDEN

AF RUD. CHRISTIANSEN . III. af OSCAR KNUDSEN

VILHELM og jeg var mønstret af. Vi lå i en lille plads i Mexico-bugten, som hed »Carabelle«, med en af marstallernes long-tradere, men nu havde vi været ombord i tre år, ja, og så ti dage, og vi kunne jo godt tænke os at prøve noget andet, og så fik vi lov til at mønstre af.

I Carabelle var der ingen hyre at få, så vi rejste sammen til Pensacola. Pensacola var dengang fuld af store sejlskibe, mest norske, der var mindst 25 store barker eller fuldriggere rundt om i havnen, alle lastende pitchpine træ. Næsten alle skibene skulle til Sydamerika, og alle havde næsten ingen besætning ombord, — de var rømt. Vi tog den med ro Vilhelm og jeg. Vi havde penge på lommen. Vi behøvede ikke at tage den første den bedste tjans, der blev os tilbudt. Vi logerede os ind hos en italiener, som hed Antonius, og som havde bordingshus for søfolk. Et ret uroligt hus. Flere gange om dagen og også om natten kom politiet for at lede efter rømte søfolk, og så blev der liv i huset. Men underligt nok vidste Antonius, når myndighederne kom. Et par brædder i gulvet blev løftet op, og alle de eftersøgte gemt ned under gulvet, hvorefter et tæppe blev lagt over de løse brædder, og så blev døren åbnet for politiet, og Antonius med sit engleansigt bedyrede, at den slags folk, der var rømte, husede han selvfølgelig ikke, det kunne aldrig falde ham ind. Hans hus var kun for hæderlige søfolk og ikke for rømningsmænd o. s. v. Dog blev mange af de rømte alligevel taget i løbet af nogle dage.

Det var slet ikke så let at komme væk fra Pensacola, når man in-

gen dollars havde i lommen, og dette at vandre ud ad landevejen i Amerika på må og få, det blev man snart vænnet af med, og især her i sydstatene, hvor der ikke blev givet noget ved dørene, uden at man fik noget igen. Og arbejdskraft var der dengang nok af deromkring. Derfor blev de fleste søfolk, som var rømt, taget og fik logi på politistationen. Men tro derfor ikke, at de kunne sidde dør og slikke solskin dag efter dag, nej tak. Når skraldevognen kørte gennem byen om morgenen, så var det søfolk, som måtte bære skralde-spanden ud og følge med skraldevognen. De måtte feje gade, og de måtte, ja, det var næsten det værste, grave vejrabatter uden for byen på landevejen. De havde en lænke om det ene ben, hvori der var sjækket en stor træklods, og så var det endda ikke det allerværste. Alle de norske skipperne drev det som en sport at tage ud og grine ad deres rømte folk, og — den var hård. En dag var deres skibe lastet, og rømningsmændene blev bragt ombord.

Slæbebåden dampede til søs med skibet, og så kunne de godt sige farvel til de første to måneders hyre. Det skulle de betale for udgifter ved deres rømning.

Vilhelm og jeg gik og drev nu et par dage og nød tilværelsen, indtil en norsk skipper en dag kom og tilbød os en tjans i sit skib, en stor fuldrigger fra Porsgrund. Vi skulle hjælpe til at slå sejl under og være med til at lægge dækslasten, og da vi ikke var vant til at drive alt for længe, så slog vi til og kom ombord. Alt gik også godt, indtil vi skulle op at mønstre på det norske konsulat. Skipperen ville give os



Han var klædt i en meget fin uniform

20 dollars om måneden, men vi ville have 25. Det var nemlig hyren dengang i »deepwater ships«, og 20 dollars på kysten, så vi sagde nej, det ville vi ikke sejle for. Han blev selvfølgelig rasende, men vi var jo frie folk og kunne gøre, hvad vi ville. Han fik så nogle shanghajede folk ombord, og jeg hørte senere fra en dansker, der var ombord, at da de kom ned på Sydamerika-kysten, fik de en pampéro, og da de ikke kunne tage sejlene hurtigt nok med den besætning, de havde, kændrede skibet. Riggen måtte kappes, og skibet blev slæbt ind til en plads dernede. Det endte sine dage som kulhouk dør.

Vi flyttede tilbage til Antonius, men hos ham fik vi ingen hyre, — vi havde jo penge på lommen, og dem skulle vi da helst bruge i hans »hotel« først. Men da vi havde gået et par dage til, sagde jeg en morgen til Vilhelm, at nu ville jeg gå et sving langs havnen og se, om der var noget nyt, og jeg gled af sted. Langs bolværket lå en stor firemastet sletskonnert fra Nova Scotia og lagde dækslasten på — store, svære pitchpine planker. Mit engelske var jo ikke ligefrem til og med kryds og slange, men jeg fik da spurgt, om der var nogen tjans dør ombord. »Ask the captain, he is aft,« var det korte svar. Jeg stod og så lidt enfoldig ud nogle minutter, så tænkte jeg — hellere springe end krybe i det — og jeg entrede skibet og gik ned agter.

Den gamle mødte mig i gangen, før jeg fik banket på døren. Jeg frembragte mit ærinde på et eller andet volapyk-engelsk. Han mønstrede mig fra top til tå, og så kom det som skudt ud af en kanon: »Have you got any papers?« »Yes, sir,« svarede jeg og trak min danske søfartsbog op af lommen. Han bladede lidt i den, så så han mig lige ind i øjnene og sagde: »Three years in your last ship, ai'« »Yes, sir,« svarede jeg. »You can get the job as a bossen here.« »Ja-a-a,« trak jeg lidt på det, »men det ved jeg ikke, om jeg kan klare.« Jeg var jo kun 21 år gammel o. s. v. »Well, do you want the job or not,« kom det kort og hårdt. All-right, jeg tog tjansen.

Vilhelm var gal, da jeg kom hjem. Vi skulle jo have sejlet sammen igen, men det var der altså ikke noget at gøre ved. Vi skiltes, og så aldrig hinanden siden. Han gik senere overbord fra bov-sprødet fra en fuldrigger og var for evigt væk.

Jeg begyndte næste morgen som bådsmand i »C. D. Pickles« bound for Haiti og St. Domingo på Vestindien.

Den første mand, jeg lagde mærke til ombord, var kokken, en munter, fløjtende og syngende fyr, der var kommet ombord sammen med mig, og som nu var i fuld sving i kabyssen. Frokosten var snart færdig, og der var anderledes dejlige dufte fra den kabys end fra de marstaller-kabysser, jeg var vant til at sejle sammen med. Lidt før frokost kom den

gamle forud, og jeg kan endnu i tankerne se hans overraskede ansigt, da han så det veldækkede bord i lukafet med alle de herlige retter. Han kaldte på kokken. »What the hell do you call that style?« begyndte han at skælde kokken ud, idet han pegede på det veldækkede bord. »Well, that is what I call Danish style,« svarede kokken frejdigt. »Yes, but I don't want your God damned style,« bed han kokken af, det var nok. Kokken tog sit hvide forklæde af, rullede det sammen om nogle illustrerede blade, det var alt hans tøj, og til en munter melodi og et vink med hånden forsvandt han henad bolværket ind mod byen. En af disse »never mind fyre« for hvem verden er stor, og så var han ovenikøbet dansker. Hvor fik vi os senere mangt et billigt grin over denne lille oplevelse. Vi fik en gammel fransk kok ombord i stedet, men Danish style kendte han ikke noget til — desværre.

Den var jo ikke sådan helt fin med den bestilling, jeg havde fået. Sproget var jo lidt mangelfuldt, og så få nogle gamle coastsailors på sin vagt, den var ikke af de gode, men det gik alligevel (på grund af min marstaller-uddannelse). Lad være, at vi havde det hårdt den gang i disse skibe, men vi lærte at bestille noget. Vi havde Jens Kusk's bog dernede i lukafet, og om aftenen gik det langs med at splejse og knobe. Vi råbte ikke op, at det skulle være i arbejdstiden. Vi skulle lære disse ting for at blive sømand. Vi gjorde noget selv, for at sømandsfaget virkelig kunne blive et fag, og derfor faldt vi heller aldrig igennem, når vi kom i fremmede skibe.

Vi blev slæbt til søs. Jeg havde fået en svensker, en finne, en franskmand og en serber på min vagt, og ingen af dem så særlig venligt på mig indtil en nat, da det blæste op. Skibet var ganske nyt — 7 måneder gammelt — og sejle kunne det som de fleste af sine søskende, der gik i kystfar-ten på Amerika. Det krængte ret meget over, og den gamle kom op og kikkede lidt til vejrs. Vi firede ned mesan topsejl og store topsejl. Serberen blev sendt til vejrs i stormasten, svenskeren i mesanen. Sejlet var firet ned ad stangen, skødet halet op, og hele topsejlet hængte deroppe nærmest som en ballon. Serberen stillede sig på salingshornet og så ulykkelig ud, men hvordan han skulle gribe sagen an, det forstod han ikke. Langt om længe kom han ned, men øjeblikkelig blev han sendt op igen med samme negative resultat. Jeg ville selv flere gange gå derop, men den gamle holdt mig tilbage. Endelig brast det ud af ham: »Bossen, go and show him how to make that God damned sail fast.« Jeg entrede op, passerede serberen, som stadig stod i salingen og holdt sig fast, op ad stangen og lod mig glide ned over sejlet, så luften gik ud af det, og sejsingen blev hæftet fra krog til krog med sejlet imellem, og et øjeblik efter var det fast. Jeg entrede ned.



Ved søens vand sad tre unge negerkvinder og vaskede tøj

Den gamle gik ned i kahytten igen, og jeg stod alene tilbage på agterdækket med finnen til rors. Jeg havde gået et par gange frem og tilbage, da finnen pludselig udbroød: »Bossen, do you know the kommenskringle?« Hvor blev jeg overrasket. »Kommenskringle?« sagde jeg forbavset, og fra det øjeblik blev vi venner, og fra det øjeblik var jeg rigtig bådsmand, anerkendt trods min unge alder. Bill hed han og var fra Kotka, 46 år gammel, en gammel mand i mine øjne. Han havde som dreng sejlet med de gamle finneskibe på København med træ, og nu fortalte han, hvordan han, hver gang han kom til København, købte disse kommenskringler (2 øre pr. stk.) til sin mor,

som hængte dem op under loftet derhjemme i Finland, og, når der så kom fremmede, snuppede en kringle af snoren og bød gæsten. Mange andre ting om København fik jeg at vide den nat, og Bill blev ikke træt af at fortælle om mutter dernede i kælderbeværtningen i Havnegade, som tog sig moderligt af ham og gav ham alt det, han kunne spise og drikke gratis. Jo, København var for ham et lyspunkt i tilværelsen.

Vi sejlede østefter gennem Florida-strædet i dejligt varmt og fint vejr, og en skønne dag var vi ud for Haiti, hvor vi skulle losse. Haiti var jo negerrepublik, og lidt efter, at vi havde sat lodsflag, kom en lodsbad langs siden, og en stor neger

entrede over lønningen. Han var iklædt en meget fin uniformsjakke med fire brede guldsnore på armene, fin kasket, et par korte khakibukser og bare ben. Han skældte sine rorskarle ud for alt mellem himmel og jord og skabte sig, som om han ejede hele Vestindien. Nu havde den gamle varskoet os, at vi skulle give pokker i lodsens ordrer, bare høre efter, når han selv gav en ordre, og styrmanden og jeg stod på bakken klar ved ankeret. Vi tog sejl, eftersom vi nærmede os kysten.

Pludselig lød lodsens mægtige røst: »Let go the anch.« Ikke et menneske reagerede. Den gamle kikkede roligt op i riggen og lod som ingenting. Vi sejlede lidt endnu. Igen råbte lodsens »la go — la go,« — vi sejlede bare videre. Lodsens sprang på sine bare ben fra dækslasten hen agter og tilbage igen, og stadig råbte han sit »la go — la go — la go,« men ingen hørte ham eller tog notits af ham. Efter endnu en stunds forløb lød den gamle dybe røst: »Let go the anch,« og i samme øjeblik røg ankeret ud af klysset, og vi var ankommet til vort første bestemmelsessted. Lodsens sprang glædestrålende hen agter og råbte: »All-right, captain, very fine, very fine,« og så brystede han sig, som om han havde udført en vældig heldedåd.

Der var ingen havn der, hvor vi lå. Vi lå til ankers i en bugt ca. 400 meter fra land, men skønt var der. En hvid, skøn sandstrand og svajende kokospalmer langs hele kysten. Og så skulle vi losse næste dag. En for mig helt ny metode at losse på. Vi smed fire planker overbord, bandt dem sammen sådan, at de dannede en firkantet ramme, og på denne ramme blev vi ved med at kaste planker. Pitchpine er jo noget tungt træ, som kun lige netop kan flyde, og vi byggede altså et mægtigt raft i løbet af dagen, et raft, som stak ret dybt, efterhånden som vi kastede planker ovenpå. Ved totiden om eftermiddagen blev der roet en lang manillatrosse i land. Den var fastgjort i raftet, og hundreder af negre halede under skrig og skrål raftet mod land, indtil det strandede, og så sprang de som en flok legende børn på hovedet i vandet for at trække plankerne op på sandstranden. Det var et job, for plankerne var tunge, men på den anden side, så var de jo også mange om det, og så en ting til: Der var højt humør i arbejdet. Det var ikke noget, negrene var pisket til, nej, det hele var en leg.

Jeg sagde før, at der var smukt på denne åbne kyst, hvor vi lå til ankers. Jeg blev en tidlig morgen sendt i land i en båd for at hente proviant. Det var lige i solopgangen, at jeg betrådte sandstranden. Sådan en tidlig morgen i troperne er noget for sig, lidt diset, måske lidt køligt, luften stille og fuld af denne krydrede duft, som kommer fra blomster og frugter, og som man aldrig glemmer, når man bare en eneste gang har været sydpå og fået denne duft i næseborene. Jeg gik ind i pal-

meskoven, og et ganske kort stykke vej inde i skoven lå der den yndigste lille blanke sø og smilede i morgendisen, og ved søens rand sad der tre unge negerkvinder med nøgne overkroppe og vaskede tøj på den måde, som næsten alle kvinder gør det i troperne. De lægger tøjet op på en sten og banker på det med et stykke træ. Ingen af dem talte, men alt var vidunderligt stille og smukt omkring dem, og smukke var de i sandhed også selv, som de sad der med deres ranke nøgne broncelegemer i morgendisen. Sikken et motiv for en kunstmaler!

Der var ballade, da jeg kom ombord. På styrmandens vagt var der bl. a. en dansker, en rigtig rask gut fra Birkegade i København. Han stod i lukafdøren med en økse i hånden, og serbereren på min vagt stod ved slibestenen med fråden om munden og sleb sin lange kniv. De skulle til at slås, og efter forberedelserne at dømme skulle det gå hårdt til. Ingen af de andre sagde et ord eller forsøgte at dæmpe gemytterne lidt. Det ragede ikke dem. Jeg gik hen til serbereren, og han forklarede mig, at danskeren havde smidt hans nylig købte papegøje overbord, og det af ham selv lavede lille bur lå der på dækket og var tomt. Men danskeren bedyrede sin uskyld. Han havde saft s ikke rørt hans papegøje o. s. v. Og pludselig vendte serbereren sig om, og vild som en tiger for han hen mod danskeren med sin lange kniv i hånden. Danskeren brugte ikke sin økse, men hurtigt som lynet fik han fat i serberens håndled og fik vristet kniven fra ham, og et forrygende slagsmål opstod. Til sidst fik danskeren overtaget, selvfølgelig, det manglede bare andet! Serbereren lå underst henne ved enden af plankerne som lå på dækket, og som hørte med til dækslasten. Et mægtigt blåt øje havde han fået, og blodet strømmede ud af et stort sår ved ribbenene, og som han lå der med danskeren ovenpå sig, kom hans papegøje ganske stille ud fra plankerne og skreg muntert til ham. Serbereren gav op. Med tårerne trillende ned ad kinderne forsøgte han at kysse danskeren på kinderne som undskyldning for sin mægtige hidsighed, nu da han så, at danskeren var helt uskyldig, og at papegøjen var i live. Jeg forbandt serberens sår, og arbejdet gik igen sin gang.

Vi lossede det halve af lasten her, og en skønne dag sejlede vi videre til St. Domingo med resten. Også her lå vi ude til søs og lossede i en bugt, men nu kom der pramme ud langs siden, og vi lossede vore planker ned i disse. Man så og følte straks, at her regerede negrene. Haiti og St. Domingo var jo negerrepublikker, og næsten hver neger, der kom ombord, havde en stor revolver i bæltet og var meget storsnudet. En stor bandit, som havde stjålet noget sæbe i lukafet, og som slap ned i sin båd, før vi opdagede tyveriet, kunne vi kun nå med kasteskyts, men øjeblikkelig trak han sin skylder frem og begyndte at sende den ene kugle efter

den anden op efter os. Først da den gamle svarede ham med samme mønt, fortrak han skyndsomt ind mod kysten, men vi havde mistet lysten til at gå i land på den plads.

Den gamle havde sin kone og sine to børn med på denne rejse. Et par dejlige unger, en pige og en dreng på omtrent 10 og 12 år. Jeg ved ikke hvorfor, men børn har altid hængt ved mig, og det gjorde disse to også. Mit engelske sprog var jo så som så, men af disse to børn lærte jeg en masse, og de var aldrig kedede af at gentage gang på gang, når der var et ord, jeg ikke forstod.

Det var søndag, og børnene fik lov at ro med mig en tur. Vi roede over et koralrev ikke langt fra, hvor vi lå til ankers, og det syn, vi så dér, skal man lede længe efter. — Vandet var klart som krystal, og ud og ind mellem de yndigste koralbesatte planter svømmede hundreder af de skønneste røde og grønstribede fisk, en hel eventyrverden. Vi lå alle tre på maven i båden og så ned i dette vidunderland, ja, gud ved hvor længe, men desværre måtte vi jo ombord igen til stor sorg for os alle tre, men et dejligt minde rigere.

Det var forår, og med en dejlig morgenbrise lettede vi anker ved St. Domingo og satte kursen mod Florida. Vi skulle til en lille plads på østkysten af Florida noget syd for Jacksonville. Min ven (ja, det var han blevet) Bill, ham finnen, havde sejlet

på kysten i mange år og var en gammel fin fyr. Han havde penge i banken. »Hah, penge i banken,« det var næsten til at grine af i de tider, hvor enhver sømand gerne skulle have forskud, når han mønstrede ud, for han var altid »på spanden«. Men Bill var altså en undtagelse. Og på rejsen op fra Vestindien fortalte han mig, at når vi nu kom i havn, så skulle vi mønstre af, og så skulle vi rejse, (nu det var forår) op »on the lakes«, op til de store søer ved Michigan. Dér var hyren større, og dér var så godt at være om sommeren o. s. v., og så skulle vi først rejse en tur ind i landet, og vi skulle se på alligatorfarme, og vi skulle besøge en strudsefarm o. s. v. Ja, Bill tog sig faderligt af mig, og aldrig traf jeg bedre kammerat end ham. Hans store mål i denne verden var at komme hjem til sit

kære Finland, når han blev gammel, og leve dér på sine sidste dage. Og Bill var en renlig fyr. Alle steder, hvor vi kom hen, skulle han helst have et dampbad, det betød så meget for ham, han var ikke finne for ingenting.

»C. D. Pickles« var som nævnt kun syv måneder gammelt, et dejligt slankt, hvidmalet skib, der med sine fire store gaffelsejl, sine høje topsejl og for en god halv vind løb sine 11-12 mil, så det tog ikke lang tid for os at komme nord på igen, og en skønne dag fortøjede vi igen i staterne, og rejsen var endt. Vi skulle laste træ igen, men det var forår, og alle de hvide søfolk var taget op til Michigan-søerne for at sejle dér, og det skulle vi selvfølgelig også, men Bill var ikke nogen nybegynder på Amerika-kysten, og nu var der det, at vi jo skulle ud og se på alligatorfarm, så Bill foreslog, at vi jo kunne tage billet med toget til Jacksonville. Så kunne vi jo altid se tiden lidt an, der kunne ske så meget o. s. v. o. s. v.

Jeg kom ind hos den gamle og skulle have min afregning. »Bossen,« sagde han, »sæt dig ned.« Hans kone og børn stod højtidelige og så hen på mig, som skulle vi til gudstjeneste.

»Ser du, Bossen,« begyndte han, »hvad siger du til at blive ombord i skibet som bådsmænd i sommer og så tage med os hjem til Nova Scotia til vinter, og så kan du læse til styrmand dér og komme med mig ud til

næste sommer som styrmand?« — Seks forhåbningsfulde øjne så hen på mig, begge børnenes og den gamles frues. Jeg selv stod himmelfalden og vidste egentlig slet ikke, hvad jeg skulle svare. Den lille pige listede sig hen ved min side, tog min hånd og hviskede højt: »Say yes, bossen, say yes,« og hendes lillebror kom også løbende hen og holdt mig i den anden hånd, idet han overtalende udbrød: »We shall see the fish again down at the St. Domingo.«

»Du kan bo hos os, mens du læser,« faldt fruén pludselig ind.

»Ja,« svarede jeg, »men jeg må tænke lidt over det en dags tid.«

»Well, as you like it,« svarede den gamle kort, og jeg gik op på dækket igen, rød i hovedet.



Øjeblikkeligt trak han sin skyder frem

Jeg tænkte ikke så dybt dengang. Hvad, verden var jo stor, og jeg havde egentlig ikke nogensomhelst plan for min fremtid. Man var jo rask og frisk, og noget nyt skete der hver dag, og man havde føde og klæder og en god hyre, hvad dag man ville have det, så der var jo ikke noget at spekulere over. Det gik så godt altsammen. Havde Bill så endda holdt sin kæft med sin alligatorfarm og alt det, vi skulle se derinde i Florida, for det stod mig stadigvæk i hovedet. Nogle dage efter rejste Bill og jeg afsted ind i landet til stor sorg for børnene og med et advarende ord fra den gamle om min dumhed. Det blev en god tur.

Vi havde vel været på lystrejse ca. 4 dage, da vi om aftenen kom til en yndig lille by. Jeg husker ikke mere dens navn. Bill havde været der før, og vi gik hen på et lille fint hotel for at sove dér om natten. Der lå et telegram til mig. Bevar mig vel, hvor blev jeg overrasket, et telegram til mig! Hvem pokker vidste, hvor jeg var henne i verden. Det var fra skibet, og der stod kort og godt. »Din plads står stadig åben for dig. Mrs. Meisner.«

Bill fik svære overtalelsesevner. »Du må huske på, det kan være hele din fremtid, det kommer an på, og sikke en chance at gå glip af o. s. v. o. s. v.« Nu bagefter er jeg blevet klar over, at Bill må have stået i forbindelse med fruén i skibet eller med den gamle på en eller anden måde. Men vi var nu på vej til Michigan-søerne, og derop ville jeg også med. Jeg havde forresten en onkel deroppe, som jeg aldrig havde set, og som det kunne være sjovt at hilse på, så Bills taleevner hjalp ham intet. Næste dag rejste vi med toget mod Jacksonville. Henad eftermiddagen kom vi til en lille station, hvor et modgående tog holdt, og ikke så snart havde Bill stukket sit lyse hoved ud ad kupevinduet, før en dyb stemme fra det andet tog råbte: »Hallo Bill, hvor skal du hen.« »Op på søerne,« svarede Bill. »Det kan du spare dig,« råbte den anden, »der er strejker og lockouter deroppe, og vi kommer lige deroppe fra.«

Bill så roligt hen på mig. »Der kan du se,« sagde han. »Det var godt, at vi ikke løste billet direkte derop.«

Vi fortsatte til Jacksonville, Bill og jeg, men der var ingen sejlskibshyre, og tage hyre med en damper, det kunne man da ikke! Tænk, at få ødelagt sine papirer med, at der stod dampskib i dem! Det ville da være forfærdeligt. Nej tak, så meget ære havde man da i livet. Ja, da Bill og jeg om aftenen kom hen på en cafe, sad der en hel forsamling søfolk rundt om et bord, og tænk, de var danske. De talte dansk, men da de var fra en dansk damper, der hed »Florida«, så kunne man da ikke tænke sig at tale med dem. De var jo kun fra en damper! Ja, det var dengang!

Jeg rejste tilbage til mit skib igen. Bill blev ved med at presse på, og efter et par dages forløb stod

jeg på kajen og så op mod de høje master og stænger. Der var kommet negerbesætning ombord. Styrmanden råbte og skreg og skældte ud, og de barbenede negermatroser sprang som kakerlakker imellem de svære planker. Styrmanden så overrasket op på mig og grinte. »Hva, er du kommet tilbage, bossen? Jeg troede, alligatoren havde ædt dig.«

Det var sådan sin sag at gå ombord og melde sig til tjeneste, nu skibet havde fået besætning. Så jeg satte mig på en tømmerstabel og nød, at andre slæbte i de tunge pitchpine planker, og hvad! Jeg havde da ikke så få dollars i lommen og behøvede hverken at sulte eller tørste den første tid.

Jeg havde vel siddet der på plankerne en halv timestid og nydt tilværelsen, da en dreng pludselig kom løbende rundt plankerne efterfulgt af en pige, men så snart han så mig, stoppede han op og råbte begejstret: »Bossen!« I et nu glemte de begge deres leg og kom hen til mig, og gensynsglæden var stor, ikke mindst fra min side. Den gamle og fruén kom lidt efter. De havde alle fire været i byen og skulle nu ombord. Da den gamle så mig, trak der et smil over hans ansigt. Det første og det sidste, jeg nogensinde så på det ansigt. »Too late,« sagde han og rynkede panden. Hans frue, der stod bagved ham, sendte mig et venligt smil. Der var antaget en negerbådsmand, men han måtte ikke bo agter, så han boede i ruffet sammen med alle de andre.

Den gamle gik ombord efterfulgt af sin frue, som, idet hun passerede mig, sagde: »Wait.« Børnene satte sig op på plankerne ved siden af mig og fortalte mig iøvrigt om så mange ting, der var sket, siden jeg rejste. Lidt efter kom den gamle op fra sin kahyt og kaldte på mig. »Se at få dit tøj ombord, bossen, og kom igang,« sagde han blot, og i triumftog bar børnene og jeg min sæk ombord, og jeg var igen bådsmand ombord i »C. D. Pickles«.

Negerbådsmanden blev mønstret af, og nu skulle jeg altså arbejde sammen med negre i stedet for med hvide folk.

Vi lagde de sidste planker på dækslasten. Vi skulle til Cuba med lasten, og så kom skuffelsen. Fruén og børnene skulle rejse hjem. Jeg så for mig rejsens forløb. Denne skipper, ordknap og hård, en flok af barbenede negre, som hverken kunne det ene eller det andet, jo, der blev job for styrmanden og mig. Da fruén sagde farvel, trykkede hun mig i hånden og sagde: »Welcome to Nova Scotia.« Men der skulle jeg aldrig opleve at komme. Som jeg ventede, blev det en harsk tur til Cuba og tilbage. Den gamle var sur og vranten som ingensinde før. Skulle der gøres sejl fast, så måtte styrmanden og jeg gå til sagen. Derfor mønstrede jeg af. Da vi kom op til Staterne igen, kom jeg ombord i en tysk bark på rejse til Buenos Aires og Australien; men se, det er en helt anden historie.

„Baronen“

VED femtiden kom regnen som et vældigt skybrud. Dagen igennem havde det været bygevejr, men efterhånden blev himlen mere og mere overtrukket med en tung, blyfarvet skymasse, der stadig truede med at briste. Og da dette så skete, lå gaderne i løbet af få øjeblikke tomme, de mange mennesker, der havde fyldt dem, søgte enten ly i portene eller forsvandt hastigt i en af de talrige restauranter.

På Spielbubenplatz var det, som om regnen dæmpede den øredøvende støj fra de mange forlystelsestabilissementer og butikker — musikken og spektaklet blev ligesom opslugt i vandmassernes plasken mod stenbroen.

Førstestyrmand Bruhn fra »Altstadt« bandede sagte, men inderligt og skyndte sig hen til den nærmeste port. Han ærgrede sig over, at han ikke havde taget sporvognen fra Jungfernstieg i stedet for at gå den omvej gennem St. Pauli ned til kajen ved Grosse Elbstrasse, hvor hans damper lå. Men det morede ham altid at se det glade, løsslupne gadeliv i St. Pauli — —

»Potz Sackerment!«

En mand trådte frem fra portens indre og gik hen ved siden af Bruhn.

»Sikken et vejr! Regn og pløre i stedet for en regulær frostsne — De har vel ikke en tændstik, højst-ærede?«

Bruhn studsede

— den stemme havde han hørt før. Og medens han fiskede tændstikæsken op af lommen og bød den fremmede den, betragtede han nøje det rød-blussende ansigt med de hærgede, noget trætte træk. Så kendte han manden.

»»Baron«! Er det virkelig Dem?«

Manden glemte at tænde, stirrede forbavset på styrmanden og råbte så glad:

»Bruhn! Gamle Krigskammerat! Zum Kuckkuck, det var s'gu da et møde! Hvad pokker laver De her?«

»Søger læ for regnen, »Baron«!« svarede styrmanden og trykkede kraftigt hånden, manden rakte frem mod ham. »Og De?«

»Det samme! Men ellers — hvorfor er De her en juleaftensdag?«

»Nå-å, jeg sejler som førstestyrmand i Hapags »Altstadt«, rutefart på Amerika, ved De. Det er tredje år, jeg er med den båd, og vi skal ligge jule over her.«

»Stakkels ven — den kender jeg! Uha — hele besætningen til juletræ på sømandshjemmet med flæskesteg, tale af sekretæren og »Glade jul, dejlige jul«. Strikkede muffedisser, uldsokker og julekort med engle, stjerner og »Fröhliche Weihnachten« i diamanstøv! — God fornøjelse, Bruhn! Men hør, skal vi ikke hellere smutte hen om hjørnet til »Silberne Gans«



En mand trådte frem fra porten.

og fejre gensynet; her er så pokkers trist og vådt for os to gamle drenge?»

En kraftig duft af rom dunstede Bruhn i møde, da manden talte.

»Jeg raslede jo ned af piedestalen, har De nok hørt,« fortsatte »Baronen«, »og er lidt i vinden for tiden!«

»Det gør mig ondt at høre —«

»Løgn og latin, gamle — sæt bare den ende fast!« afbrød »Baronen«. »For tiden lever jeg efter gamle Ballins »Mein Feld ist die Welt« og ta'r et job, hvor der viser sig en tjans — men nu er det snart længe siden, at den sidste viste sig. Så hvis De går med hen på bulen, må De betale vinen, for jeg har ikke så meget som een eneste tusindmarklap på mig i øjeblikket!«

»Bryd Dem ikke om det, Lindmann, den sag ordner jeg! Men vi bliver jo fuldstændig gennemblødte, om vi går ud i regnen nu.«

»Det er lige her henne om hjørnet, og regnen er slækket noget af. Tag mod til Dem — bare mase på, som De altid sagde i gamle dage, da De var lige glad, hvordan pokker det så gik. Kom an!«

»All right, jeg bliver vel tør igen!« svarede styrmanden, trak frakkekraven op og fulgte efter »Baronen« ud gennem porten. Vinstuen lå ganske rigtig næppe et minuts løb fra stedet, hvor de havde søgt læ, og snart sad de godt bænket i det lidt gammeldags, men hyggelige lokale. Midt i dette stod et stort bord, dækket med en ren, hvid dug, hvorpå der var anbragt et smukt pyntet juletræ. Ved småborde uden om dette sad enkelte gæster, som passiarede eller slog terninger om det glas vin, de drak.

»Hvad vil De drikke, Bruhn? Jeg tænker, Deres smag er som min, så jeg foreslår, at vi tager en flaske mosel — de har et fint mærke her, en ren gudedrik! Må jeg bestille, jeg kender das Mädel?«

»Bestil endelig, hvad De vil, gamle ven!«

Medens Lindmann gav opvartersken sin ordre, tænkte Bruhn med vemod tilbage på den sorgløse tid under sikringstjenesten i årene 1915-16, hvor de begge var reserveløjtnanter i flåden. I de gyldne dage var Lindmann en rask, fornøjelig fyr, som elskede sin gerning på søen. Flink og velbegavet var han, altid i godt humør, ligegyldigt hvor sur og drøj tønnen end var og altid parat til en spas eller et lystigt lag. Han var af en gammel og anset slægt — det var derfor han fik navnet »Baronen« — og hans fader en kendt skibsreder og børsmatador. Godt med penge havde han altid og var derfor også forsynet med en stor flok venner af den slags, man altid finder, når pungen står rede til enhver tid — og naturligvis endnu flere søde, små ven-

inder. Ak ja, det var dengang! Og nu sad han her, forsviret og ødelagt, skroget!

»Vørs'god, Bruhn! Smag på vinen — skål!«

»Skål!«

»Det er vel nok en drue, hvad? Lab nu af den, det er jo Dem selv, der gi'er!«

»En herlig vin, Lindmann, De er skam en kender!« svarede styrmanden. »Men hvordan har De klaret Dem, siden den mindeværdige aften, vi skiltes efter soldet på »Terminus«, da vi blev permitteret?«

»Å-å, den aften, Bruhn! Det var sidste gang, alle vi gutter var sammen — en herlig aften! Og nu er vi spredt ud til alle fire verdenshjørner. Bagge er stadig i Grønlandske Handel, som han kom fra, Nikolaj ligger ovre i Østen med en ØK båd, lille Ludvigsen er blevet fyrskibsstyrmand, og De sejler altså i rutefart. To, ved jeg, er gået ned — de lykkelige, som har fået lov at dø for deres land! Men jeg — jeg er havnet her i denne fordømte by!«

»Lad mig høre, hvordan det er gået til.«

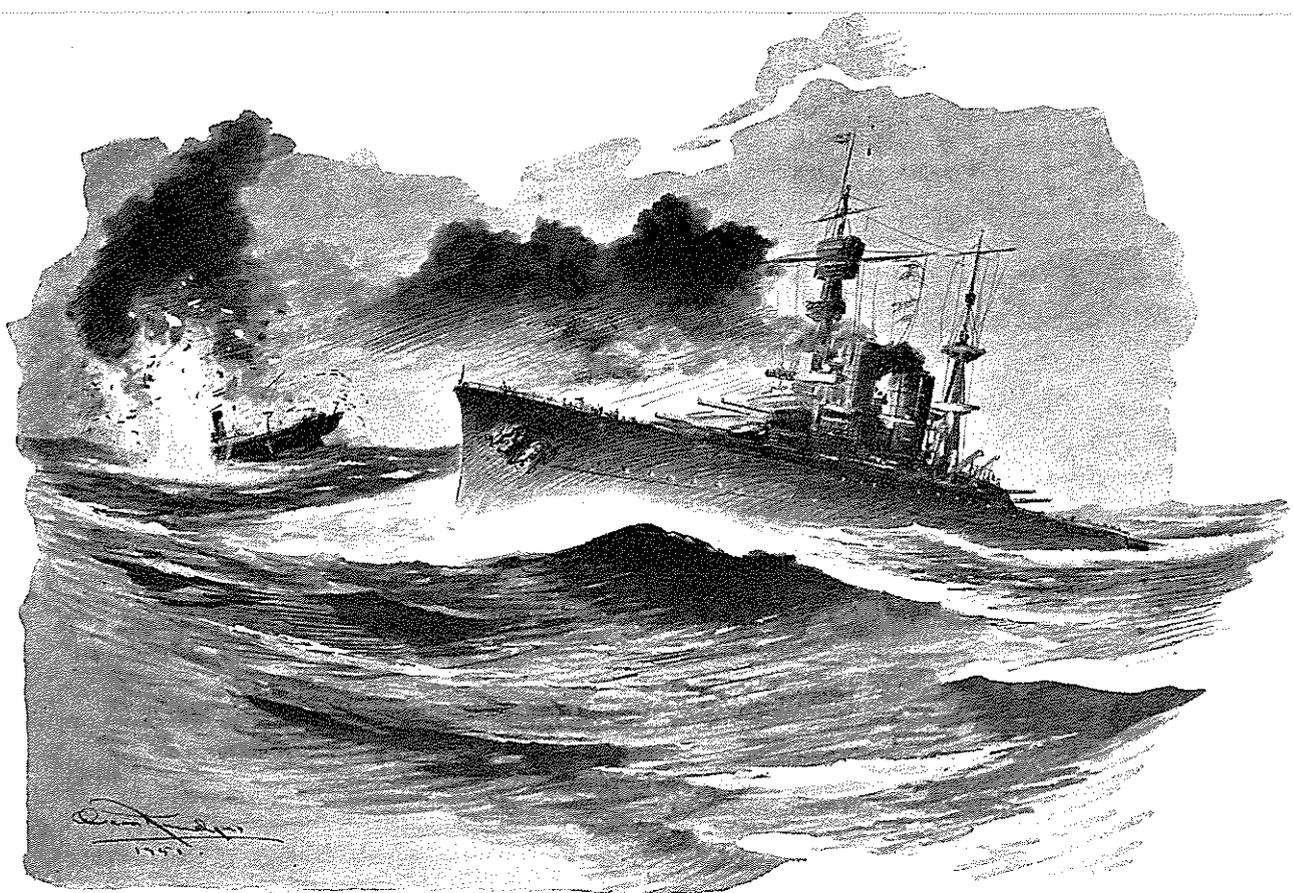
»Først gik det godt, men siden skidt — for fulde sejl ned ad bakke, Bruhn! Jeg tog ud med »Skallingen«, den største af fars både, på Englands-fart. Det var lige en sejlads for mandfolk, kan De bande på, for vi løb en mægtig risiko for enten at blive torpederet derude i den helvedes vrimmel af undervandsbåde eller også rende på en mine. I begge tilfælde betød det at ryge direkte mod himlen med knald og salut, men sport og spænding var der fløjte mig i farten!

Så var det en morgen, at vi gik fra Hull i følge med »Magda« fra Drammen, ledsaget af en britisk krydser »Powerfull«, der skulle lodse os nord i langs landet, til vi var klar af mine- og spærringszonerne. Der stod nogen sø, men det var ellers klart vejr, og vi gik i zikkakkurs. Men trods al forsigtighed løb vi ligegodt ud for Scarborough på en mine, antagelig en af dem, tyskerne smed, da de havde været på hævntogt mod Scarboroughs kvinder og børn — og i samme nu var »Skallingen« et søndersprængt vrug! Der blev kun tre mand reddet, os tre, som stod oppe på broen. Nå, ville man dengang ta' tjansen, kendte man også risikoen og vidste, at livet hang i en tråd. Skål, Bruhn!«

»Skål!«

»Vi kom så over i »Magda«, der tog os med til Drammen, hvorfra jeg rejste hjem. Og da var det, som om onde magter greb fat i knagerne på min skæbnes rat! Nogen tid i forevejen havde far, trods sin alder og gift, fundet på at gifte — nej, formæle sig, som hun kaldte det — med en velkendt forfatterinde — — —«

»Det var som pokker!« afbrød styrmanden.



Trods at forstgighed løb vi på en mine.

»Akkurat — det var det, det var! Og hun, ja hun var:

En halvgammel, lummer, erotisk gås,
behængt med laurbær for alt sit vås!«

deklamerede »Baronen«, medens han atter skænkede i glassene.

Bruhn lo. »Bravo, gamle ven, jeg vidste ikke, at De også var digter!«

»Det er også kun et rim, jeg har lavet for min egen fornøjelse! Jo, hun ville ligesom far ha', at jeg skulle gå i land. Det var ikke fint nok for hendes stedsøn at sejle! Naturligvis slog jeg et stort slag for at komme ud igen, men de var mig for skræppe, de to! Og sprængningen havde gjort den gamle helt skør, så han lovede mig alle helvedes ulykker, dersom jeg ikke lystrede ham. Så gav jeg op og blev anbragt som topfigur i »Reassurancen«, et af hans foretagender. Der sad jeg og tumlede rundt med assurance, avance og krigsforsikring uden at ha' ret meget begreb om noget af det skidt. Men nu blev jeg kaldt direktør — ha, ha! Jo vist, jeg var en nydelig direktør, Bruhn! Skal vi — skål!«

»Baronen« drak. Vinen i forbindelse med det, han øjensynlig havde drukket tidligere på dagen, begyndte at gøre sin virkning. Han fyldte atter sit glas, løftede flasken op og så på den.

»Tom, kammerat! Tillader De? Hej, Fräulein

Annchen, en flaske till! — Jeg følte mig som en søfugl i et bur, Bruhn! Og hvad nyttede det, at buret var gyldent? Potz tausend! Jeg sad jo blot og ønskede, at jeg atter rakkede om på havet og var min egen mand på mit eget dæk — og så slog jeg mig løs og soldede. Soldede mægtigt! Levede vildt, rent ad helvede til med gullaschbaronernes sønner. Jeg spillede, vanvittigt højt og for selskabets penge — og tabte! Så røg direktøren. Far kunne ikke klare den for mig, men hvad ville også havmågen i trænernes dans? — Tak, Fräulein — — drik af, Bruhn, så skænker jeg igen. En skål for de herlige dage, da vi sammen tjente vort gamle flag. Skål!«

Han drak, og tavs tømte også Bruhn sit glas. Henne ved skænken stod en grammofon, opvartersken trak den op, lagde en plade på, og straks efter snurrede en julesalme gennem lokalet. Næppe havde »Baronen« hørt de første toner, før han bøjede hovedet ned mod bordet og skjulte det i armene. Styrmanden hørte ham hulke, lagde sin hånd på hans skulder og mærkede, hvor han rystede — sådan led han ved denne opfrisker af de gamle minder, han søgte at dulme ved at drikke. Eller var det måske nagende harme over, at han var drevet ind på en lægerval? Men pludselig rettede »Baronen« sig op, strøg med en rask bevægelse håret tilbage og udbrød heftigt:

»Hvorfor skulle jeg drives bort fra den rene

luft ude på havet? Inde i storbyens slam og lummer kunne jeg slet ikke trives. Det blev mit fald — lad så blot de, som trods fristelser alligevel kalder sig rene, slå de første sten!»

Styrmanden klappede ham på skulderen.

»Tag det nu roligt, gamle ven! De har før været ude for mangen hård tårn og lader Dem vel ikke slå ud af det ene havari? Frisk mod, så taler vi om sagen!»

»Pænt af Dem, Bruhn, men det nytter ikke noget! Og nu er jeg fuld — stangdrukken, som jeg har været det hver eneste dag, siden jeg havnede i denne forbandede, fornøjelige by!»

»Hvorfor slog De Dem også ned her i Hamborg, Lindmann?»

»Hvorfor — ja, hvorfor? Et sted skal man jo være, og ingen undgår sin skæbne. Hamborg blev min! Det var her, jeg rejste til, da far slog hånden af mig og sendte mig bort med fem tusind kroner som startkapital. Vældig flinkt af den gamle, ikke sandt — fem tusind er s'gu mange penge — alt for mange til en kavaler som jeg! Det var min mening at ta' en hyre her fra, men med de mange dejlige penge på lommen — nej, det blev en god gammel løgn, gjorde det! Og nu er det for sent! Hamborg er også god nok til mig og stor nok til at gemme sig i. Og her kan man så rart forsvinde i en fart, ha, ha, — husker De, når jeg i gamle dage røg op og deklamerede Drachmann — den om Heine i Hamborg — —

Jeg drev som en laps ned ad den travle gade
og øved' mig i lækrest' ret at nyde,
og gav mig uden kundskab til at rime,
og rev min sjæl itu i nattens time,
og slængte stumperne hen til en tøs,
god, som jeg selv, i Hamborgs skidne gyde —

— man kan vel sine klassikere endnu, hvad — hik — — undskyld, Bruhn, min mave er lidt i uorden! Og her gik jeg, ligesom Heine, i stykker, gu' gjorde jeg så! Det nytter ikke, De ryster på hovedet! Men skål, gamle hædersmand, og tak, fordi De ville kende mig!»

»Hold så op og tag Dem sammen! Over bord med alt det sludder — og klar til at vende! Ud på havet igen og få frisk luft i lungerne. Der kan De bane Dem vej på ny, og havet svigter aldrig sine sønner. Tårn ud — tag fat på en frisk og brug Deres dygtige næver! Skal vi drikke på det, Lindmann?»

»Drikke kan vi sagtens — — ah, det er vel en drue, ikke sandt? Men De ved jo godt min ven, at søen kræver et mandfolk, som kan ta' et ærligt

tag, og ikke et sølle forsumpet vrage som jeg! Nej, den tid er forbi. Nu lader jeg stå til og sejler for løse bugliner. Å, Bruhn, Bruhn — jeg har sat livet på spil ude mellem minerne! Var jeg blot blevet der, da »Skallingen« gik ned, og døden svang leen over hovederne på os. Nå — jeg sidder jo her og bliver helt rørt — hik — undskyld, jeg har des — desværre noget vrøvl med maven, forstår De!»

Han tav et øjeblik, og Bruhn ville netop svare, da »Baronen« pludselig hamrede næven i bordet og fortvivlet råbte:

»Forbandede skæbne, at jeg blev ført så langt ud i søle og skidt! Men skål — den mosel er vældig krabat, den døver smerter!»

»Ja, skål, Lindmann! Og skal vi to gamle skibskammerater så være enige om, at De i morgen kommer om bord hos mig og spiser julefrokost. Så skulle det gå pokkers mærkværdigt til, om vi ikke kunne klare den tårn, vi, som har klaret så mange andre før!»

»Baronen« svarede ikke, men rystede på hovedet og tegnede med langfingeren cirkler og otte-taller i de vinslatter, der var stænket ud over bordet, da han før slog den knyttede næve i det.

»Nå — hvad siger De til det?» spurgte styrmanden så.

»Jeg siger — hik — drik ud, kammerat! Hol' mich der Teufel — men jo før jeg drikker forstand, tanker, minder og fortid bort, jo bedre er det, ha, ha!»

Bruhn så på ungdomsvennen, der tilsyneladende nu var mægtig beruset. Var det mon forgæves at få ham bjerget? Havde han allerede sat al energi og fornuft til under den frygtelige tilværelse, han førte? I øjeblikket var det håbløst at få ham til at bestemme sig til noget, og i morgen — ja, måske fik han fat i ham i morgen, men i hvilken tilstand? Nu sad han der og forsøgte med rystende hænder at fylde det sidste af vinen i sit glas — gabede træt og satte med et sløvt udtryk i øjnene den tomme flaske tilbage på bordet. Grammofonen var gået i stå, og efterhånden havde de fleste gæster forladt lokalet. Klokkerne fra Michaelis og et par andre kirker i nærheden begyndte at ringe julen ind.

»Hør, du gamle — —« sagde styrmanden og greb vennen i armen, men i samme øjeblik rettede denne sig, og et glimt af liv lyste op i hans ansigt, idet han udbrød:

»Nu er det forbi! Jeg siger tak for vinen og — hik — undskyld mig, Bruhn, men det er maven, det er galt med — tak for denne lille hyggelige passiar. Og hør klokkerne! Nu er det juleaften, og regnen er drevet over. Flasken er tømmt, og »Baronen« har fået sig en ordentlig rakkerhat på, nicht

wahr? Og derfor går jeg — hik — nach Hause og drejer den under. Farvel — og glædelig jul, kammerat! Tak for i dag! Og glem ikke das Mädél — efter behag!»

»Baronen« havde rejst sig, og inden styrmanden fik taget sig sammen efter denne uventede og pludselige afslutning, var vennen forsvundet. — Bruhn betalte opvartersken og spurgte hende samtidig, om hun vidste, hvor Lindmann boede. Det kendte hun ikke noget til, men han kom ofte, ja, næsten daglig på vinstuen, så dersom der var en besked til ham, skulle hun gerne tage imod den. Bruhn takkede, skrev et par ord på et visitkort og gav pigen det. Så gik han.

»Baronen« kom ikke til frokost første juledag, og om eftermiddagen besøgte Bruhn derfor »Silberne Gans« og spurgte efter ham, men Lindmann havde ikke vist sig. Bruhn efterlod så besked til ham om at komme om bord i damperen, men »Baronen« kom ikke. Sådan gik det i flere dage, gentagne gange gik styrmanden op til vinstuen for at høre, om vennen havde været der, men stadig forgæves — »Baronen« var og blev borte!

Så opgav styrmanden eftersøgningen, og få dage efter nytår kastede »Altstadt« los og stod til søs. Men forinden havde Bruhn givet opvartersken i »Silberne Gans« sin adresse sammen med en pæn dusør og fået hendes løfte om at skrive til ham, dersom hun så noget til Lindmann.

Pigen holdt sit løfte.

En eftermiddag, da »Altstadt« lå i Charleston og lastede, fik Bruhn brev fra hende. Hun skrev heri, at Lindmann efter »Altstadt«s afrejse var dukket op igen, og at hun havde givet ham visitkortet og den besked, der lå til ham. Han havde med tak modtaget begge dele og lovet at skrive. Som tidligere kom han atter stadig på vinstuen og var næsten altid beruset. Men pludselig holdt hans besøg op, og nogen tid efter fik hun at vide, at han var død — stukket ned under et slagsmål på flasker og knive hos et pigebarn i en af gyderne ved havnen.

— — —

»Stakkels ven!« tænkte Bruhn, da han havde læst brevet. »Han ville altså ikke hjælpes! Var sagtens forpint og træt af sin kamp mod minderne — sløvet af vinen, der, som han sagde, døde smerter!«

Og idet han gik op ad trappen til dækket, hvor messedrengen sad og pudsede metalgelænderet, tilføjede han højt:

»Sic transit gloria mundi!«

»Hva' beha'r?« spurgte drengen forbavset, men fik intet svar. Så rystede han på hovedet og gned videre, idet han halvhøjt brummede:

»Javel, styrmand!«



Gamle Anes juleaften

GAMLE ANE stred sig frem mod en hylende decemberstorm, der strøg ind over Nord-sjælland og sendte sandblandet skum og fråde ind over den lave kyst. Hun var på vej hjem fra købmand Teisens, hvor hun havde „stået i vaskebaljen“ fra tidlig morgen, og skønt den venlige fru Teisen havde opfordret hende til at blive i købmandsgården natten over og ikke vove sig ud i det herrens vejr, havde hun dog begivet sig på vej hjem til sin fattige hytte. For selv om hun ofte, når vejret var strengt, havde overnattet hos købmandsfolkene, havde hun ingen lyst til det i denne nat; hun måtte hjem, være alene med sine tanker og minder. Hun var blevet rystet i sin sjæls inderste, et gammelt sår, som årene næsten havde lægt, var brudt op, ved den efterretning, hun havde fået om eftermiddagen.

Medens hun sad og drak eftermiddagskaffe oppe i køkkenet, var Teisens søn, Mogens, der sejlede som styrmand, kommet hjem. Han kom lige fra Antwerpen, og havde store nyheder at fortælle, og særlig noget, der angik gamle Ane. Aftenen før de skulle sejle, havde han været en tur i land, og på en knejpe i havnekvarteret havde han truffet sammen med nogle „homewardbounders“, langfartssøfolk, der lige var kommet ind med en engelsk bark. Der var et par danskere imellem, og han kom i snak med dem. Den ene af dem var fra samme by som Mogens; det var mange år siden, han havde været hjemme, men han huskede godt Mogens forældre og spurgte ham, om Ane fra Klitbjerg levede endnu. Og da Mogens fortalte ham, at hun ikke alene var i bedste velgaaende, men endnu kom hos hans forældre, købmand Teisens, og hjalp til i huset, men at hun var begyndt at falde svært af på den, blev manden så underlig tavs. Tilsidst fortalte han da også, at Ane var hans mor, og at han ikke havde haft nogen forbindelse med hjemmet i mange år. Og næste morgen var Mogens' skib sejlet fra Antwerpen . . .

Gamle Ane var næsten udkørt, da hun langt om længe nåede hjem. Men da hun var indenfor sine egne fire vægge og havde fået tændt op i kakkelloven, og en velgørende varme bredte sig i den lille, hyggelige stue, faldt der en velgørende ro over

hende, hun lavede sig en kop kaffe, satte sig i den gamle slidte, men behagelige lænestol, og så vandrede årene tilbage i hendes erindring . . .

Hun var født og opvokset nede ad Vedbæk-kanten, faderen var fisker, og det kneb med at bjerge føden til den store familie. Så snart Ane var konfirmeret, måtte hun forsørge sig selv, og hun fik plads i huset hos konsul Bjerre, der havde en villa lige udenfor Helsingør. Det var flinke folk, og Ane var en rask pige og ikke bange for at tage fat. Konsulens havde fire børn, og Ane forstod at omgås børn, og særlig den yngste, en pige på et par år, blev særlig glad for Ane. Som årene gik, udviklede der sig et venskab mellem dem, et venskab, der skulle holde livet og blev Ane til stor hjælp, da hendes trængselsår kom.

Det var under den store isvinter 1893, Ane var da 21 år. Det år regerede Kong Frost slemt i Danmark, ja, i hele Nordeuropa. Alle sunde og bæltter var frosset til; folk spadserede fra Danmark til Sverige; der var endda oprettet små traktørsteder midt ude på det tilfrosne sund, hvor folk kunne få sig en opstrammer, en kop kaffe eller en varm toddy. De par isbrydere, vi havde dengang, kunne intet udrette, de havde ikke maskinkraft nok; hele sejladsen gik efterhånden i stå. Det gik særlig ud over seilskibsfarten, som på den tid var meget stor; den ene skude efter den anden blev lagt op, hvis den da var så heldig at nå ind til en havn. Mange måtte blive liggende ude i sundet og vente på foråret og tøvejret, og det kom ikke før langt hen på foråret. Søfolkene blev afmønstrede, hver eneste havneby var opfyldt af ledige søfolk, der måtte hutle sig gennem tilværelsen, hvis de da ikke havde slægt eller venner, der kunne hjælpe dem.

Nikolaj Berntsen kom i land fra en tremastet skonnert, der havde været så heldig at nå ind til Helsingør og lægge sig til hvile. Hans penge var små, men han gik straks i gang med at søge sig et job, og da han var en dygtig sømand, der kunne sit kram, fik han straks arbejde som rigger på skibsværftet i byen. Det var en hel ferie for den unge, raske sømand; nu havde han sin faste arbejdstid, her var ingen udpurring på alle døgnets timer for at sætte eller bjerge sejl, hans fritid var helt hans

egen, og han tog de adspredelser, livet bød på, efter de drøje tørne på søen. Han var velklædt og pæn, kunne komme hvor det skulle være, og på et for- eningsbal i byen traf han Ane. Det blev kærlighed ved første øjekast, nogle måneder efter blev de gift, på trods af familien Bjerres advarsler mod at ægte en sømand efter så kort tids bekendtskab, men Ane stolede på sin sømand . . . og hun tog heller ikke fejl, som det siden viste sig. Der var ikke meget at sætte bo for; til at begynde med anskaffede de sig det allernødvendigste, men ingen af dem var for- vænt, og Nikolaj var en solid mand, der bragte hver øre af sin ugeløn hjem; de to skulle snart få bygget et pænt hjem op. Fremtiden lå lys og lykkel- lig for de to, da slaget faldt. De store arbejder, værftet havde haft, var færdige, mange af arbej- derne blev fyret, og mellem dem var Nikolaj. Der blev sorg i det lille, fattige hjem, da Nicolaj kom hjem en aften og lagde sin sidste ugeløn på bordet, men han var ikke så let at slå ud. Ligesom Terje Vigen „mindedes han en kending, gammel og tro, det store bølgende hav.“ Foråret var kommet, Kong Vinters magt var brudt, isen var i drift, sejlerne foldede atter deres hvide vinger ud, dampskibenes skruer piskede atter vandet tyndt, alle de fangne svaner var atter frie og ude i deres rette element. I løbet af nogle dage var Nikolaj om bord i en Mid- delhavs-båd, der efter endt reparation på værftet atter stod til søs. 55 kroner om måneden var ikke meget, og Ane fik de 50, men de gik næsten ube- skåret i sparekassen, for hun kunde næsten klare sig selv ved vask og rengøring for folk, der havde brug for hushjælp. Men nu var der længe imellem, at Nikolaj var hjemme, og han blev snart klar over, at det var en kedelig sag at have kone og hjem og kun nyde godt af det en dags tid engang hvert halve år. Så fandt han på at ville prøve fiskeriet; han og Ane flyttede op til Klitbæk, et fiskerleje helt oppe på nordkysten af Sjælland, og her kom han ind i et bjergelav. Men det var et surt liv, og det gav kun lige fra hånden og til munden. Og da der var udsigt til, at familien skulle forøges, begyndte den foretagsomme Nikolaj at se sig om efter andre muligheder, og lejligheden kom ganske uventet.

Under en storm var Nikolajs bådelav søgt ind i læ i et fiskerleje nord for Kullen. Her kom de danske fiskere sammen med svenske kolleger, og de fortalte, hvorledes de bar sig ad med at tjene penge, endda gode penge. Ovre på de store søer i U. S. A. var sejladsen livlig i de otte måneder af året, fra 15. april til 15. december, og hyren var god. 45 dollars pr. måned, omkring 165 kr. eller over 3 gange så meget som i Europa. Og som wheelsman

og watchman (rorgænger og udkigsmand) havde man det godt, kunne sidde på en stol og ryge sin pibe, medens man passede styringen; kosten var strålende, det var noget andet end almindelig sej- lads.

I marts rejste Nikolaj sammen med et par sven- ske kammerater over til Liverpool og fik hyre med en båd, der skulle til Montreal. Og da navigationen startede, havde han job på en sletskonnert, „Tru- mont Moss“, og han tjente store penge, for hen på efteråret, da det satte ind med stormfuldt vejr, steg hyren. På slutningen, før de blev lagt op, havde han fire a fem dollars om dagen. Med fire- hundrede dollars i lommen rejste han til Quebec for at søge sig en chance hjemover. Masser af tøm- mer blev i de dage shipped over „Dammen“, det var let at få en skude hjemover . . . Nå, de fleste af disse tømmerskuder var nogle rene vrage; når dæks- lasten var på, blev der lagt kædesurringer rundt om både skrog og dækslast, så selv om de lækkede som sold, kunne de holde sammen og flyde på lasten. I de fleste havde man de fortræffelige møller, disse pumper, der blev drevet af vinden, og som englæn- derne kaldte „the norwegian coat of arms“ (det norske våbenmærke), et apparat, der kunne gøre 20 mands pumpearbejde, forudsat at der var vind, og det var der som regel nok af på Nordatlanten på den årstid. Nikolaj fik hyre med en af disse gamle plimsollere; turen over Dammen blev godt betalt med denne flydende ligkiste, og i midten af januar kom de ind til West Hartlepool, og derfra rejste Nikolaj hjem.

Han kom hjem i strålende humør, og endnu bedre blev det, da han uanmeldt trådte ind i sit hjem og så, hvad der ventede ham efter den lange fraværelse. Hans hustru i den lune, hyggelige stue med sit strikketøj, medens hun med foden holdt en vugge i gang. Og i vuggen lå deres førstefødte, en dreng, som Ane havde bragt til verden tidligt på efteråret. Nu fulgte nogle vidunderlige måneder, en tid i lykke og fred. Men i midten af marts måtte Nikolaj atter af sted, for nu skulle der tjenes penge igen. Nikolaj og hans kone havde aftalt, at de ville købe et lille hus, Klitbjerghuset, som lå tæt ved, hvor de boede, og som ejeren, der var gammel og aflægs, ville sælge for en billig pris. Og således blev det. Nikolaj sendte hver øre hjem, han kunne und- være, og da han atter kom hjem, havde Ane ordnet hele sagen. Nu havde de to stræbsomme mennesker deres eget, alt lå lyst og lykkeligt for dem.

Naturligvis var det kedeligt for Nikolaj, at han måtte undvære sit hjem så længe ad gangen, men han havde sat sig et stort mål, nu ville han lægge så meget op, at han kunne købe sin egen båd,

det holdt både lysten og humøret oppe, når han var borte fra hjemmet. For Ane gik det bedre, hun havde sin dreng at opdrage, og hun havde glæde af det; det blev mere og mere tydeligt for hende, at han ville slægte sin fader på.

Således gik der en halv snes år, og Nikolaj tænkte stærkt på at købe båden og slå sig ned hjemme for godt. Saa indtraf katastrofen. Ane fik et julebrev fra Boston, Nikolaj var rejst fra søerne til østkysten og havde taget hyre med en af de petroleumsklippere, der dengang gik mellem staterne og Europa. Og de skulle til København med lasten, det kunne ikke være bedre. Ane forberedte sig på at modtage sin sømand på den festligste måde. Om aftenerne efter endt dagværk sad hun og lille Nikolaj og talte om, hvor dejligt de skulle have det nu, når far kom hjem, fik sin egen båd, kunne være rigtig meget hjemme hos dem og ikke skulle af sted fra dem, ligesom de havde det allerbedst sammen. Så brød den store januarstorm løs, rasede over alle de hjemlige farvande, fra Færøerne til Den botniske Bugt. Hver dag bragte efterretninger om skibsforslis på de jyske rev og den vilde norske vestkyst, ja, helt ovre på den svenske vestkyst. Ane begyndte at blive urolig, Nikolajs skib måtte være i disse farvande, men hun slog sig til tåls med, at det var et stort, solidt skib, der havde pløjet alverdens have og derfor nok kunne klare sig i disse farvande. Men hver dag sendte hun lille Nikolaj ned til købmanden for at låne „Berlingerren“. Og den dag, hun læste om det store amerikanske sejlskib, der var strandet udfør Højen og slået til pindebrænde, før retningsmandskabet kunne komme i forbindelse med det, og at en del petroleumstønder og noget vraggods, der var drevet i land, viste, at det var fuldskibet „Susan E. Parker“ af Boston, vidste hun, at hendes mand var borte for bestandig. Ane var helt ude af sig selv i nogle dage, men så tog hun sig sammen... hun havde sin dreng at leve for, og hun lovede sig selv, at han skulle aldrig komme ud på det store, troløse hav...

Da sønnen var konfirmeret, kom han i lære hos købmand Tejsen, og Ane var lykkelig. Men købmandslivet var ikke noget for lille Nikolaj, han kunne ikke finde sig i at staa bag en disk og veje sukker og bønner af. Søen, som havde kaldt hans forfædre, trak også den raske dreng, og efter mange kampe og tunge timer måtte Ane lade ham følge sin lyst. Nikolaj gik til søs. Men han lovede højt og helligt at skrive hjem flittigt og at komme en tur hjem, når der var lejlighed. Og han holdt også sit løfte i nogle år. Men efterhånden blev besøgene hjemme sparsomme, brevene sjældnere, og da han begyndte at fare med fremmede nationers skibe,

holdt det hele op. Ane forsøgte at få ham opsporet på en eller anden måde, skrev til konsulater, sømandshjem, ja, selv berygtede sømandsknejper, men uden resultat... De havde andet at gøre end at give oplysninger om søfolk, der ikke gad skrive hjem. Efterhånden kom hun til det resultat, at sønnen måtte være død, for at han aldrig kunne få en lejlighed til at lade høre fra sig, kunne hun ikke fatte. De havde jo dog haft det så godt sammen både før og efter faderens død. Nej, det var umuligt, at lille Nikolaj således kunne glemme sin gamle mor. 18 år var gået, siden han havde givet livstegn fra sig, 18 år... og så i dag havde hun fået at vide, at han var i live og ikke længere fra hjemmet, end at han kunne komme hjem i løbet af et døgn...

Gamle Ane faldt helt sammen i stolen, medens en hjertesøkærende hulken rystede hendes gamle, udslidte legeme.

— — —

Schepper Straat i Antwerpen, denne helvedes forgård for sømanden. I hvert hus en knejpe, i hver knejpe et af disse rædselsfulde elektriske klaverer eller slet og ret en automatisk kæmpelirekasse, der var i fuld drift fra tidligt morgen til sildig aften. Og i hver af disse buler en fed mutter omgivet af sine nymfer, der skulle husvare, underholde og af og til danse, hvilket betød at snurre rundt på en plet på den smule gulvplads, der var ledig, med søfolkene. Og så få disse til at spendere så mange drinks som muligt. Det var et herligt liv... så længe det varede, og det var ikke længe. I løbet af få dage røg de penge, manden havde døjet nød og savn for i månedsvis, måske i år. Således var det på den tid, denne fortælling foregår; kan hændte det er anderledes nu. Nu har sømanden bedre kår at arbejde under, bedre opholdsrum og andre adspredelser om bord, han er blevet kultiveret, får en helt anden behandling, det har givet ham andre interesser end havneknejperne og deres tvivlsomme eksistenser.

„Astoria bar“ i Schepper Straat var godt besøgt, gæsterne var søfolk af mange kategorier og nationaliteter. For mutter Hamelink, der ejede forretningen, var kendt blandt de folk, der foer på samtlige syv have, som en vennesæl dame, der ikke var bange for at lade én få et glas øl på kredit, når man havde brugt sine penge og atter var „søklar“. Ved et af de store hjørneborde sad fire mand; et par af forretningens damer havde slået sig ned hos dem. Og her gik det stærkt til, den ene omgang efter den anden blev skyllet ned, det var øjensynligt folk, der havde penge på lommen. En af dem, en høj mand omkring de fyrre, der syntes at nyde

særlig agtelse mellem de andre — de titulerede ham også bå'sen — lod til at være i særlig godt humør, han havde flere gange trakteret genstande til hele stuen. Værtinden viste sig nu bag bar'en, kastede et blik rundt i stuen, nikkede smilende til de fire mænd og blev øjeblikkelig inviteret over til deres bord. Hun tog plads ved siden af bådsmænden og spurgte ham, om han nu var færdig om bord i skibet. Han nikkede til hende, tog en slurk af sit glas og svarede:

„Ja, mrs., heldigvis. Jeg er ellers ikke meget for at gå og rumstere om bord i et skib, når vi ligger i en hjemlig havn og har været ude i et par år. Men skipperen er en flink mand, og da han bad mig om at blive om bord, indtil vi havde fået rigget et par nye stænger op, gik jeg med til det . . . sammen med de tre gutter dér. Nu i eftermiddags var vi færdige, fik vores afregning, og nu kan vi tage revanche for de dage, vi har ligget til vejrs og rakket i regn og slud.“

„Nu kan I holde jul her i stedet for,“ sagde en af pigerne. „De fleste af jeres skibskammerater har brugt deres afregning og er klar til afgang igen. Se den lange Mac Pehrson, der kommer ind nu. Han var herinde i morges og bumme en drink. Han er flad som en halvtredscentimer.“

Den lange scotsman, der var kommet ind, blev kaldt over til bordet, satte sig og fik et glas øl med. En af mændene spurgte ham, hvorledes det gik, og om han allerede havde brugt sin afregning:

„Brugt den. Gu' har jeg ej, det fik jeg ingen tjans til. Da vi var blevet afbetalt, var vi jo lidt rundt på de forskellige shopper og fik en forrygende masse forfriskninger. Så var der en, der foreslog mig at lade ham opbevare nogle af mine penge . . . Jeg tror det var Jan Hertling henne på Kafé Eickholz. Men da jeg kom et par dage efter og ville have pengene, grinede han mig lige op i ansigtet og svor på, at han havde ingen penge fået af mig, jeg måtte huske fejl af ham og en anden. Well, jeg havde ingen bevis, og nu hænger jeg altså på den. Og det var 25 pund sterling.“ Han slog knytnæven i bordet og så rundt på selskabet.

„Du er ikke den eneste, det er gået på den måde, Mac,“ sagde bådsmænden, og du bliver heller ikke den sidste. Men hvis du kan klare dig, til „Castor“ skal ud igen, kan du nok komme med. Jeg går med igen, vi skal til Fremantle. En god tur.“

Den ene omgang efter den anden kom på bordet, og stemningen begyndte at blive høj. Værtinden var gået hen bag bar'en, hun ledte efter en flaske på en af hylderne. Så fik hun fat i et brev, stod et øjeblik og undersøgte udskriften, var ved

at lægge brevet tilbage igen, men betænkte sig og kom i stedet for hen til bådsmænden:

„Postbudet smed et brev herind i går, pokker må vide, hvem det er til, og hvad det er for en mærkværdig plads, det kommer fra. Der står Nik . . . Nikolos og et andet navn på det. Ellers er adressen, altså min, rigtig nok. Er der nogen af jer, der kender den fyr, det er adresseret til. Ellers giver jeg postbudet det med tilbage i morgen, jeg vil ikke være bydreng for postvæsenet.“

Bådsmænden tog skødesløst brevet ud af hånden på madammen, kastede et ligegyldigt blik på det, så stivnede han, læste atter udskriften, vendte det og læste afsenderens navn og sagde stille:

„Det er brev til mig, mrs. Hamelink.“

„Jeg troede, du hed Dick,“ svarede værtinden.

„Nikolaj Berntsen, som du måske ved, siger englænderne Nick eller Dick, det er grunden til, at du aldrig har hørt andet. Men lad os få en drink til; siden får jeg tid nok til at læse brevet.“

Drikkelaget fortsattes, men det lod til, at dette brev havde givet bådsmænden noget alvorligt at tænke på. Han blev mere og mere tavs, og til sidst rejste han sig og bad værtinden om at få lov at gå ud i køkkenet og læse brevet. Da han atter kom tilbage, forlangte han sin regning, betalte og forlod „Astoria bar“. Værtinden og hendes piger forsøgte at holde ham tilbage, men uden held. Da døren lukkede sig efter ham, snævrede madammen: „Det brev var nok fra et pigebarn . . . det skulle han aldrig have haft.“ „Han kommer nok igen i morgen,“ trøstede en af pigerne hende med.

Dette brev havde fuldstændig forrykket Nikolajs sindsstemning; spiritussen var som med et slag dunstet ud af hovedet på ham. Men han måtte læse det igen, et sted hvor der var fred og ro, hvor han rigtig kunde samle tankerne. Nede ved havnen fandt han en lille havneknejspe, hvor som regel kun havnearbejderne kom. Om aftenen var der sjældent gæster, her gik han ind, forlangte sig et glas øl, satte sig ved et bord for sig selv og tog så atter brevet frem. Der stod, skrevet med en sirlig damehåndskrift, følgende:

Hr. Nikolaj Berntsen!

Da jeg af min søn har erfaret, at De for tiden opholder Dem i Antwerpen, beder jeg Dem her ved sætte Dem i forbindelse med Deres gamle moder. Hun var i mit hjem, hvor hun af og til hjælper mig med det huslige arbejde. Da hun så længe ikke har hørt fra Dem, troede hun, De var død, og blev frygtelig oprevet, da hun fik at vide, at de var så nær hjemmet og i bedste velgående. Hun er så ensom, hun har kun Dem, og hvor dybt hun har sørget over Dem, ved kun jeg, som siden jeg var

en lille pige, og hun tjente hos mine forældre, konsul Bjerres, har haft hendes fulde fortrolighed. Skriv straks, eller endnu bedre, kom hjem til hende, hvor kan De dog nænne at gøre hende så store sorger!

Med hilsen *Therese Tejsen,*
Klitbæk købmandsgård.

Nikolaj var dybt bevæget, minderne væltede ind over ham. Han huskede godt fru Tejsen, og hvor havde hendes bebrejdelser rusket op i denne forhærdede, hårdhuede sømands sjæl. For hvert ord, hun skrev, var jo sandt, hvorledes havde han helt kunnet ignorere sin gamle, gode moder. Han så hende nu for sig, hvor kærlig og god hun altid havde været mod ham, han huskede, hvor nær hun havde taget sig faderens død, og hvorledes hun havde taget sig sammen, kæmpet og slidt for at gøre tilværelsen så lys og lykkelig for ham selv, ja, hun havde stridt for hans skyld, og han havde lønnet hende så dårligt ved helt at lade hende glide ud af sin tilværelse. Den kraftige mand var ved at falde helt sammen, sad en stund og stirrede sløvt frem for sig. Men så lod det til, at han havde taget sin beslutning, alt kunne blive godt endnu, han ville hjem, hjem og glæde sin gamle mor, hjælpe hende til at glemme de lange, onde år. Han stak atter brevet i lommen, betalte sit øl og gik atter ud i natten. På hovedbanestationen fik han at vide, at der gik tog nordpå klokken syv om morgenen. Han gik ned om bord i skibet og tog sin sæk, der stod færdigpakket. Så gik han atter op på stationen og satte sig på en bänk og ventede resten af natten. Han ville ikke miste det tog.

— — —

Der var travlhed i Klitbæk købmandsgård, for det var juleaftensdag. Butikken var fuld af kunder; købmand Tejsen havde nemlig det princip, at han lukkede forretningen klokken fire. Købmanden holdt på, at hans folk skulle være færdige i ordentlig tid, så de havde lejlighed til at gøre sig i stand, før de alle samledes til julefesten oppe i storstuen. Gården var fuld af køretøjer, så Lars Gårdskar havde nok at gøre, men mest travlt var der dog i køkken og bryggers, hvor fru Tejsen ledede slagets gang i spidsen for sine piger. Det var en stor husholdning og særlig på en juleaften, hvor alle skulle spise ved samme bord. Der blev ringet på hoveddøren, der vendte ud til vejen, hvor den store gammel dags klokke kunne høres over hele huset. Fruen gik selv ud for at lukke op, forundret over hvem det kunne være, der kom på denne tid af formiddagen, og fra den kant. Udenfor stod en sømandsklædt mand, nedenfor trappen holdt et lille let en-

spænderkøretøj. Fruen kendte ethvert menneske i miles omkreds, men denne fremmede syntes hun ikke at have set før:

„Fru Tejsen?“ spurgte han og hilste.

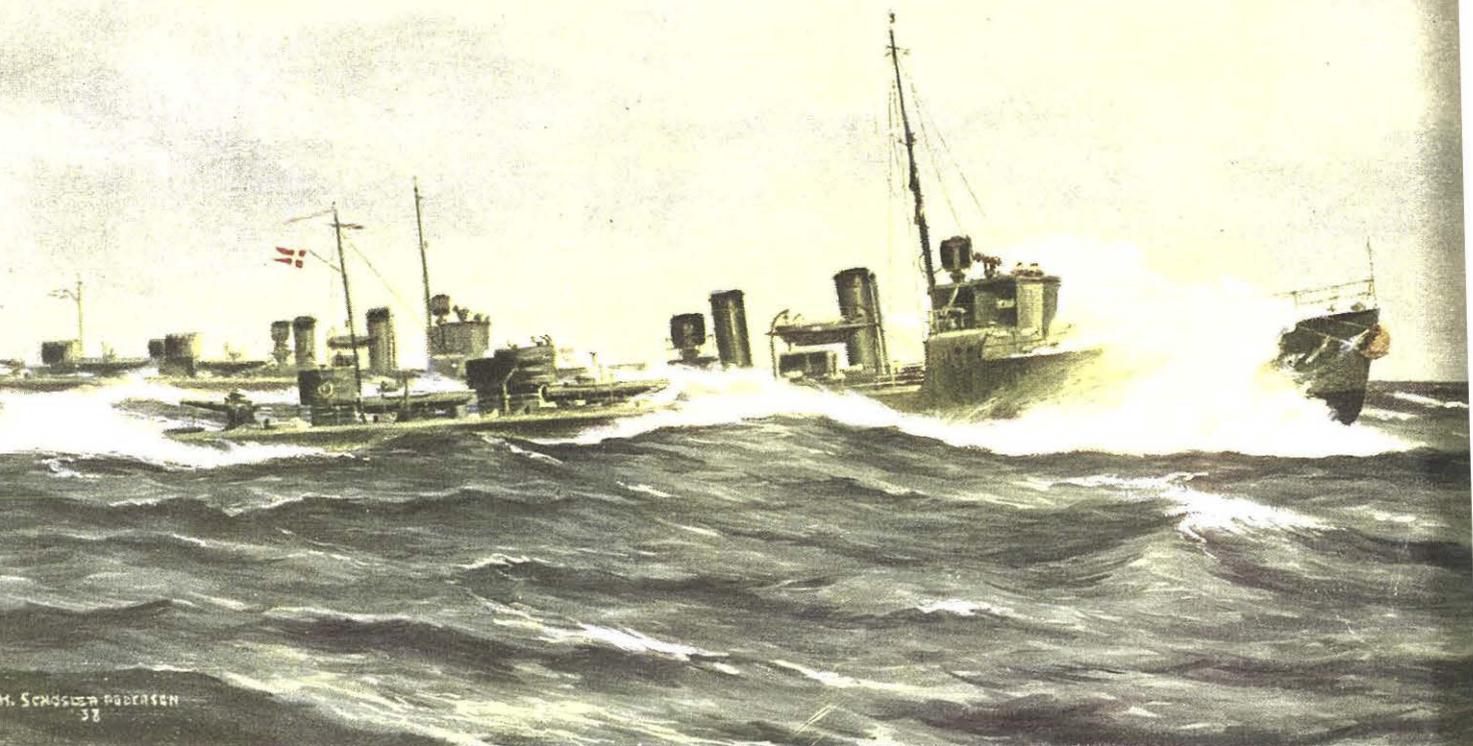
Fru Tejsen så forundret på ham og hilste igen, så på en gang faldt det hende ind, hvem denne fremmede mand kunne være. Hun åbnede døren på vid gab og stammede:

„Det er måske Nikolaj, Anes Nikolaj. Åh, hvor er det dog pænt af Dem, at De er kommet.“

„Det var endnu pænere af Dem, frue, at De sendte mig det brev og erindrede mig om, hvad jeg skylder min gamle mor. Jeg kommer til Dem for at takke Dem og for at få at vide, om hun ved noget om Deres Brev. Tror De, hun kan tåle, at jeg kommer så uventet brasende ind ad døren til hende?“

„Kære Nikolaj, man dør ikke af glæde. Men alligevel tror jeg, vi skal forberede hende lidt. Og det vil jeg gøre med det samme, hun er nemlig her i huset, hjælper til med juleforberedelserne. Tag De Deres tøj herind og lad vognen køre. Den får De nemlig ikke mere brug for i Dag. Men vi taler ikke noget om, at jeg har sendt Dem det brev, det vil glæde hende mere, når hun tror, De er kommet efter egen indskydelse.“

Mødet mellem moderen og sønnen kom ingen andre til at overvære, fru Tejsen skubbede gamle Ane ind gennem døren til Nikolaj og lukkede diskret døren. Men gamle Ane sagde bagefter, at det lykkelige øjeblik, da hun holdt sin søn i sine arme, fuldtud opvejede de lange, tunge år, hun havde savnet ham. Og da købmandsfruen syntes, at de havde talt længe nok sammen og måtte være over den første gensynsglæde, kaldte hun dem ind i den tilstødende stue og bød på kaffe. At de skulle tage hjem til Anes hus, ville den gode frue slet ikke høre tale om, Ane havde ingen juleindkøb gjort, da det hele tiden havde været meningen, at hun skulle tilbringe aftenen i købmandshuset. Og det blev en juleaften, som Nikolaj aldrig havde oplevet magen til. Da Lars Gårdskar sent på aftenen kørte dem hjem til Klitbjerghuset, var gamle Ane det lykkeligste menneske i verden. Hun følte sig som forynget, nu havde hun atter fået een at pusle og hygge om. Og det bedste af det hele var, at Nikolaj under kørslen betroede moderen, at han nu ville begynde at fiske, således at han kunne blive hos hende og slå sig til ro. Han var led og ked af det omflakkende liv, han havde ført i så mange år, han var nu en mand i sin bedste alder og kunne bjerge føden uden at ligge og rakke rundt på de lange rejser, det førte dog intet til alligevel. Og visheden om denne hans beslutning syntes Ane var den bedste julegave, hun nogensinde havde fået.



Produktion: Brdr. Børentzen

Maleri: H. Schosler Pedersen

T-både i magsvej

I årene fra 1929 til 1934 tilgik der det danske søværn seks smukke og fuldt moderne torpedobåde af „Dragen“-klassen. Disse skibe, der alle var bygget på Orlogsværftet, fik en sørgelig skæbne. I besættelsens første vinter bortførtes de seks skibe af den tyske marine under dansk protest, mens der flagedes på halv på Holmen. Et af skibene forliste under tysk flag. Ved Danmarks befrielse lå de tiloversblevne fem både ved kaj i Flensborg. Inden de kunne hentes hjem af en udsendt dansk ekspedition fra marinen og frihedsbevægelsen, skete der en voldsom eksplosion i havneområdet. Om det var et uheld eller sabotage, vides ikke med sikkerhed, men et af skibene sank. De øvrige beskadigedes svært og bugseredes til Holmen som vrage. Her lå de oplagt, indtil de i efteråret 1950 solgtes for ophugning ved Odense.

