



VIKINGEN

,50
aar

Kong Frederik IX's skydeskive

Malet af V. QVISTORFF (Se teksten inde i bladet)

1952 - nr. 1

29. årgang



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

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

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
KØBENHAVN

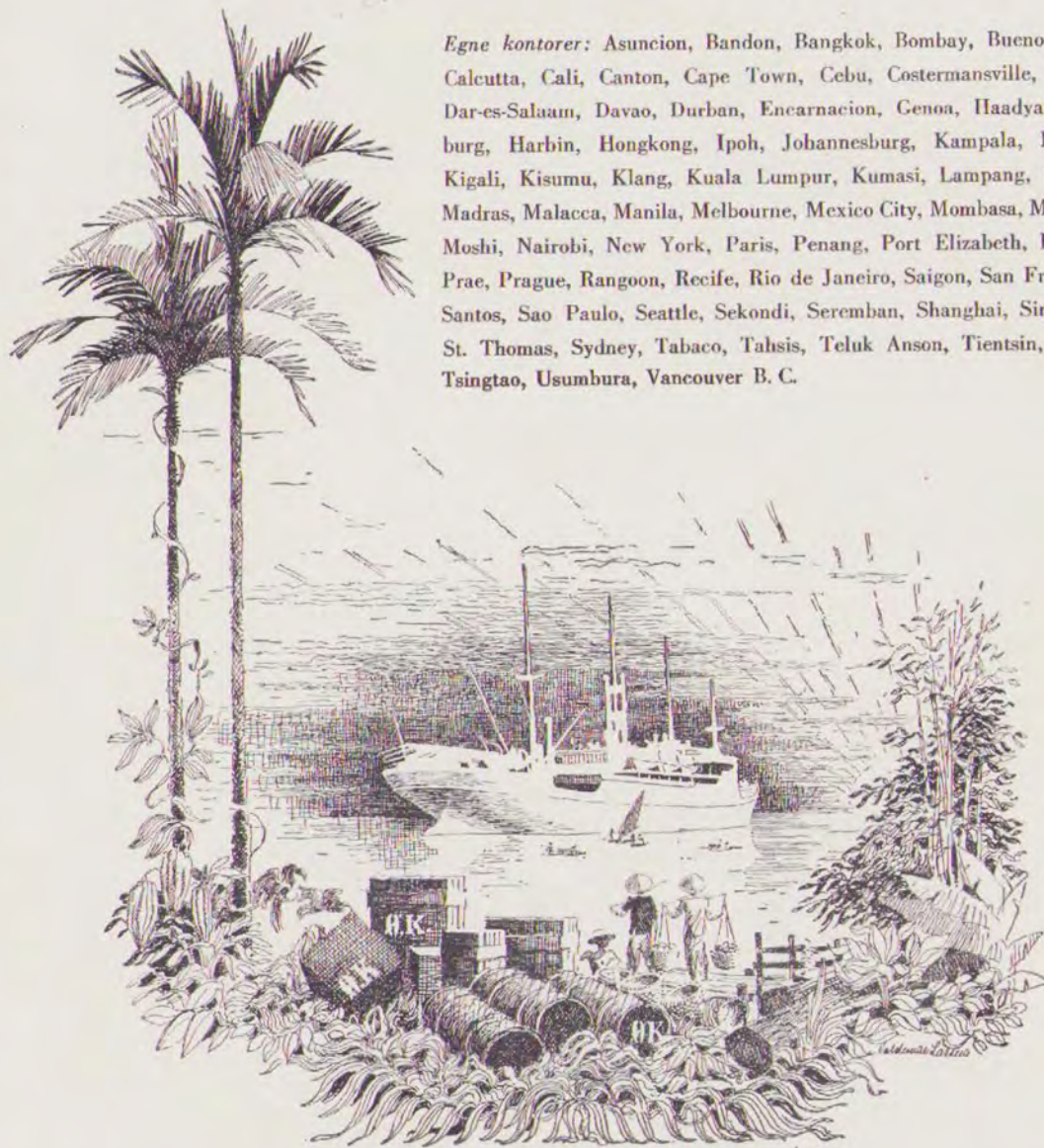
IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

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

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Burma, Malaya, Thailand (Siam), Indu-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

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

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

5
65.905
V. 41
1952
Ombundet
cc. 1
L. M. V.

Dåfuldt har du lært os at dø!

Endnu et år er ebbet ud. Det bød som de foregående på både sorger og glæder, hvoraf også dansk skibsfart fik sin part. Vor søfart har i årets løb indtjent mange millioner kroner i udenlandsk valuta til husholdningen Danmark. Denne valuta er på mere end een måde „usynlig“ for størsteparten af det danske folk, som desværre ikke er sea-minded nok til at forstå betydningen af den indsats, som under dansk flag ydes på alverdens have.

Økonomisk set hørte 1951 til de gode år for dansk søfart med en forøgelse på 50 procent i forhold til 1950, hvad angår bruttofortjenesten af fremmed valuta, og befolkningen bør glæde sig over, at vore rederier med så stor kraft har sat ind på handelsflådens genopbygning. Men den hårde konkurrence på verdenshavene kræver en fortsat kraftig indsats fra rederiers og søfolks side. Danskerne er alle klar over landbrugets store betydning som valutakilde, men glemmer, hvad det betyder, at landbrugets anerkendte produkter kan transporteres til de udenlandske forbrugere på dansk køl. Vi skulle meget nødtigt nå dertil, at danske eksportvarer blev sejlet over havene hovedsagelig under udenlandske flag. En dansk skibsreder fremhævede fornylig i et foredrag, at konkurrencen fra fremmede søfartsnationer vokser i hastigt tempo. Navnlig, mente han, burde vi interessere os i langt højere grad for tankskibsfarten, hvis vi ikke vil sakke agterud på havene.

Naturligvis får man ingen goder gratis — heller ikke på søen. Vore søfolk må betale en endog meget høj pris for, at vi herhjemme kan leve godt. Søkrigens spøgelse er endnu ikke manet i jorden. Overalt lurer minefaren på vore sejlene landsmænd. Ude i Østen har der i det forløbne år været kæmpet desperat mellem to ideologier, og sømændene har her været udsat for direkte beskydning. Foruden disse farer, som jo næsten også snart er permanente, har søens folk været stillet over for havets evige og ubarmhjertige grusomhed mod dem, der betvinger det. Både den lille og den større skibsfart har lidt smertelige tab i det forløbne år. Ved flere lejligheder har havet i al sin vælde imidlertid givet den danske somand lejlighed til at vise sit mod og sin dygtighed på en sådan måde, at udlandets øjne atter er blevet rettet mod Danmark som den gamle, hæderkronede søfartsnation. Desværre krævede havet i årets sidste måned fem tapre redningsmænds liv ved Jyllands vestkyst.

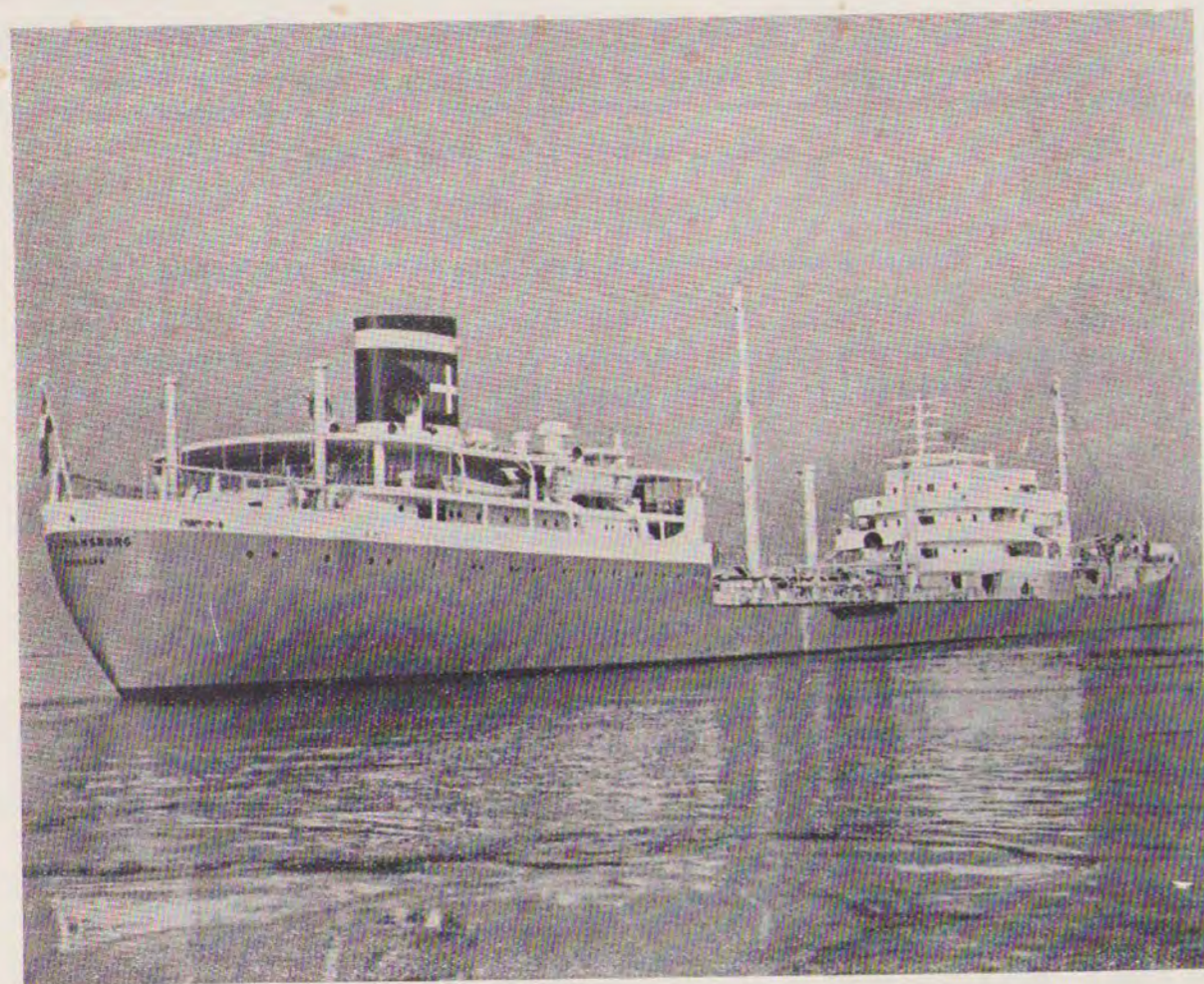
De urolige forhold i verden tvinger Danmark til også inden for orlogsvæsenet at være endnu bedre rustet end tidligere. Også for dette har vi måttet betale — ikke alene i penge, men også i menneskeliv. Katastrofen på Holmen i november måned, hvor modige danske mænd indenfor redningskorps, brandvæsen og søværn mistede livet, bragte sorg i mange danske hjem.

Men glæder bragte året naturligvis også. Vore skibsværfter har trods den hårde internationale konkurrence hævdet sig fint. Leveringen af den store færge til Frankrig fra Helsingør Skibsværft, Burmeister & Wains ærefulde indsats på udenlandske søfartsudstillinger og tildelingen af James Watt-medajllen til ingeniør H. H. Blache var alle betydningsfulde milepæle i dansk skibsbygnings historie. — Vi har som danske også grund til at være stolte over den indsats, som i det fjerne er ydet bl. a. om bord på havundersøgelings-skibet „Galathea“ og hospitalsskibet „Jutlandia“.

Ved årets slutning føler vi trang til at udtrykke et „æret være deres minde“ for alle de danske søfolk, som gav deres liv i arbejdet. Skal vi udtrykke et nytårsonske for skibsfarten, må det være dette: Gid mange flere danske ville forstå betydningen af den indsats, som ydes af landsmænd på havet.

Redaktionen.

AD SØVEJEN til alle verdensdele.



Som skibsreder og skibsmægler har min virksomhed været i det danske erhvervslivs tjeneste siden 1856, og i dag er min organisation verdensomspændende og udbygget saa godt, at jeg er i stand til at påtage mig enhver transportopgave til søs, til lands og i luften. Jeg repræsenterer alle førende skibs- og luftfartslinier til og fra Danmark og er assurance- og havariagent. Et speciale er befragtning af udenlandsk tonnage for laster til og fra Danmark. I forbindelse hermed påtager jeg mig klarering og tilsyn med skibe og transporter overalt, expedition, såvel som forsendelse af gods pr. bane, bil og flyvemaskine over hele verden, ligesom flyvebilletter udstedes til alle destinationer.

C. K. HANSEN

Skibsreder og Skibsmægler

Amaliegade 35, København K. Telefon Central 72. Rigstelefon 13.

„HANSEN“: Telegramadresse: „HANSENAIR“

KORRESPONDERENDE REDER FOR: A/S DAMPSKIBSSELSKABET „DANNEBROG“



18 56

Sømand, skriv til Statsradiofonien!

Fra en rundbords-samtale i Radiohuset

I de bestræbelser, der udfoldes for at afhjælpe sømanden savnet af hjemmet på de lange rejser, er radioen et meget betydningsfuldt led. Siden den 5. maj 1951 har statsradiofonien bragt specielle udsendelser til danske søfolk over kortbølge-senderen.

„Vikingen“ har aflagt et besøg i Radiohuset i København for at få lidt at vide om udsendelserne til søfolkene. Vi træffer her kortbølgeudsendelsernes leder, magister Jens Rosenkjær, og et par af hans medarbejdere, redaktør Overgaard Nielsen og program-assistent Skovgaard.

„Vi havde gennem længere tid haft udsendelser til danske i udlandet over kortbølge-senderen“, siger herr Overgaard Nielsen. „Men i foråret kom der herfra et tilbud om også at sende specielt til de danske søfolk. Tilbuddet blev naturligvis accepteret med glæde, og til at begynde med sendte vi et kvarter ad gangen. Nu har programmet, der udsendes tirsdag og lørdag, en varighed af 20 minutter. Det følger umiddelbart efter udsendelserne til danske i udlandet. Desuden har vi begge de nævnte dage kl. 18 en speciel sendeperiode for søfolkene, hvor det samme program som på de øvrige tider udsendes.“

„Hvad er det så, man sender til de søfarende?“

„Næsten alt mellem himmel og jord“, svarer herr Skovgaard. „Vi har grammofonmusik, hvis program ofte er sammensat af søfolkene selv. Vi inviterer tit sømændene op i vort pladearkiv for at vælge plader ud. Desuden udsender vi faglige meddelelser fra søfarts-organisationerne, nyt fra Velfærdsrådet, sportsresultater, causerier, forskellig underholdning, reportager, brevkasse o. s. v. Vi har også et par faste rubrikker. F. eks. er der „gæstebogen“, et program, hvor interessante mennesker fra søfolkernes egne rækker selv fortæller. En anden rubrik er amatørtafterne, hvor amatører blandt søfolkene underholder. Af reportager har vi haft forskellige. F. eks. havde vi under 6-dagesløbet en reportage fra Forum ved Gunnar Hansen. Søfolkernes service- og kontakt-mand, Børge Mikkelsen, var fornylig i Finland og bragte i den anledning nogle optagelser fra Finlands-båden. For et stykke tid siden aflagde vi besøg om bord i den norske Amerika-båd „Oslofjord“ og bragte herfra nogle optagelser af skibscabaretten, hvilket iøvrigt gav anledning til, at man over det ordinære program bragte en lignende udsendelse. Nu og da bringes også udsendelser om navigations- og uddannelses-problemer.“

„Hvad med nyheder?“

„Til det formål har man jo „søfartsradioen“, som er noget helt andet. Den telegraferer nyhederne ud.

Disse nedskrives af radiotelegrafisterne om bord og bringes i skibs-avisen“, svarer Overgaard Nielsen.

„Betaler søfolkene licens?“

„Nej, det gør de ikke“, svarer magister Rosenkjær. „Benyttelsen af kortbølgeapparater sker uden vederlag, og det kunne iøvrigt aldrig falde os ind at kræve nogen afgift af de søfarende, som jo har så mange savn ved sjældent at være hjemme. Nogle goder skal de da have. Som ganske ung sejlede jeg selv et års tid. Det var en tid, jeg aldrig vil glemme. Jeg holder meget af søfolk. De var og er gode kammerater, og skronen om, at de lokker de ganske unge søfarende på gratis i fremmede havne, er helt forkert. Lige det modsatte er tilfældet.“

„Bliver sendetiden ikke udvidet?“

„De norske kortbølge-udsendelser er fortrinsvis baseret på søfarten. De øvrige udsendelser til norske i udlandet kommer i anden række. Jeg har længe næret et ønske om, at vore udsendelser til søfolkene kunne blive ligeså omfattende som de norske. Ja, ingen — udover søfolkene selv naturligvis — ønsker mere end jeg en snarlig udvidelse“, siger magisteren.

„Hvem betaler udsendelserne til søfarten?“

„Radiatorådet har bevilget et beløb til disse udsendelser, som iøvrigt endnu betragtes som prøve-udsendelser. En betingelse for fortsættelse og udvidelser er det, at søfolkene reagerer“, siger herr Overgaard Nielsen. „Søfolk er som bekendt ikke de bedste til at skrive, og når vi siger til dem, at de bør skrive til os for at tilkendegive deres mening om udsendelserne, svarer de ofte: „Når vi ikke skriver, er det fordi, vi ikke har noget at kritisere over.“ Når vi får så forholdsvis få breve, kan vort arbejde altså ikke være helt tosset. Vi ved, at søfolkene absolut ikke er ligeglade, men over for radiatorådet, som skal bevilge pengene til udsendelserne, må vi kunne fremlægge skriftlige beviser på, at udsendelserne virkelig aflyttes med interesse. Vi får breve fra søfolk på alverdens have, men alt for få. Det samme er iøvrigt tilfældet for de norske kortbølge-udsendelsers vedkommende.“

„Herr Skovgaard nævnte før „brevkassen“. Hvilke spørgsmål bliver behandlet her?“

„Værnepligts- og skatte-spørgsmål indtager en stor plads“, svarer program-assistenten. „Men også mange stiller spørgsmål angående uddannelse og om lån til studier. Vi søger de ønskede oplysninger hos forskellige fagfolk.“

„Er der stof nok til denne brevkasse?“

„Søfolkene vil skam gerne have noget at vide“, svarer Overgaard Nielsen. „Men også her kniber det

noget med at få dem til at skrive. Men ved besøg om bord i skibene og ved søfolks besøg her i huset får vi at vide, hvilke problemer der ligger søfolkene på sinde.“

„Hvordan er søfolkernes musikalske smag?“

„Den kan man vist ikke sige noget generelt om. Men den gælder ikke harmonika-musik først og fremmest, sådan som mange folk tror,“ siger redaktøren.

„Nej,“ indskyder herr Skovgaard, „det er rigtigt. Derimod kan man vist godt sige, at søfolkene sværmer lidt mere end folk i land for det lidt sentimentale og romantiske. Vi har haft nogle få „opus-folk“ heroppe for at vælge plader ud, men stort set interesserer søfolkene sig ikke meget for den højere musik. Iøvrigt har vi haft flere søfarende heroppe for at spille plader, som de selv har haft med fra deres rejser. På den måde får vi ofte sjældne og helt nye plader at udsende.“

„Hvor kan udsendelserne til søfolkene høres?“

„Næsten overalt på kloden. Vi sender jo i 5—6 forskellige retninger. Udsendelserne kan iøvrigt også høres i København og nærmeste omegn,“ svarer Overgaard Nielsen og fortsætter. „Julehilsnerne udsendes iøvrigt også fra vor afdeling, men på andre tider end de, der gælder for de almindelige søfarts-programmer, således at det ikke går ud over disse. Der udsendes ca. 8000 hilsner hvert år, og rapporter viser, at de går fint igennem. Når nogle af hilsnerne først når frem efter juleaften, skyldes det, at vi ikke modtager dem til tiden.“

„Må vi se nogle af de breve, søfolkene sender til Statsradiofonien?“ spørger vi.

„Naturligvis,“ svarer magister Rosenkjær. „Og De må endelig understrege, at vi gerne vil have endnu flere breve fra de søfarende. Af disse breve afhænger — som allerede nævnt — for en stor del spørgsmålet om en udvidelse af udsendelserne.“



**BALTICA
FORSIKRING**

Hovedkontor: Bredgade 42, København, Tlf. C. 4058
Afdelingskontorer og agenturer overalt i Danmark



SÅ ER DEN DER — DEN HELT RIGTIGE SØMANDSSANGBOG

Indeholder et rigt udvalg af sømandssange, viser og shanties.

Benyttes på sømandsskoler og i skoleskibe.
400 sider — kr. 3,50.

Udgivet af Søfartens Bibliotek,
i kommission hos HØST & SØN's forlag.

Fås hos boghandlerne.

Vi blader i en af kortbølge-afdelingens brevmapper. Det ser af underskrifterne ud til, at telegrafisterne er de flittigste brevskrivere, men iøvrigt giver alle kategorier af søfolk deres meninger til kende, men altså i et alt for lille omfang. Vi plukker nogle udtalelser ud af brevene:

En maskinmester skriver bl. a.: „Om udsendelserne kan vi ikke dømme i større udstrækning, da det er første gang, vi hørte dem. Men det er hele den danske maskinbesætnings (her om bord. Red.) ønske, at der også bliver tid til at sende os nogle danske toner. Med tak for Deres arbejde for at bringe os nyhederne.“

En telegrafist er af en noget lignende opfattelse m. h. t. de danske toner: „Jeg ønsker indtrængende, at Statsradiofonien vil gøre sig de største anstrengelser for, at de søfarende kan få lejlighed til — så vidt muligt — ikke at føle sig alt for langt hjemmefra Danmark, og dertil er radioen et godt aktiv. Man forstår først, hvad det betyder, når man selv har oplevet at høre studentersangerne synge midsommervisen, medens man selv lå underdrejet i en orkan i Sydatlanten.“

En anden dansk sømand skriver: „Vi fandt os på højde med Ækvator. Udsendelsen gik fint igennem. Støj var der næsten ikke, og de forskellige havde ikke engang radioen

på fuld styrke for at høre den. I hvert fald på dette skib er der meget stor interesse for at høre disse udsendelser netop i den form, vi har hørt dem hidtil.“

Følgende stump af et brev fra en matros fortæller lidt om, hvor langt borte udsendelserne aflyttes: „Det bedste resultat til dato var på den hidtil længste afstand midtvejs mellem Los Angeles og Panama-kanalen.“

Til slut skal vi citere lidt af en hilsen fra en maskinmester, fordi disse linier fortæller lidt om den glæde, søfolk føler ved at blive behandlet som andre mennesker: „Vi takker for den nette beskrivelse af matrosen ved lystkutteren, der for en gangs skyld i dansk radio var uden udtrykket „typisk sømandspåklædning“.“

Otto Ludwig.

Udsendelserne til danske søfolk sendes tirsdage og lørdage på følgende tidspunkter og bølgelængder: kl. 02,00—02,20 dansk tid på 31,51 m (952mc/s) i forbindelse med udsendelser til Sydamerika. Kl. 03,30—03,50 på samme bølgelængde i forbindelse med udsendelser til Nordamerika. Kl. 11,00—11,20 på 18,76 m (15,18 mc/s) i forbindelse med program til Østen, Australien og New Zealand. Kl. 15,00—15,20 på 19,78 m (15,165 mc/s) i forbindelse med udsendelser til Indien og Malaya. Kl. 18,00—18,20 sendes til det mellemste Østen på 31,51 m (9,52 mc/s).



skibsventilation

NORDISK VENTILATOR CO
ARTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

Næstved: Telefon 3000
København: Telefon 9640-5478
Århus: Telefon 2922

Vi har modtaget nedenstående indlæg:

Kunne det have været undgået?

Hele den danske søfart opskræmtes ved budskabet om de fem redningsmænds død ved den jyske vestkyst den 9. december. På udstillingen „Fisk i Forum“ lagde jeg mærke til, at den udstillede båd fra redningsvæsenet var udstyret med de gamle, utidssvarende kapok-redningsveste, som ikke er i stand til at holde hovedet oven vande på en bevidstløs person. Hvis den forulykkede motor-redningsbåd havde været udstyret med moderne veste, som under alle situationer kan holde hovedet oppe på et menneske, kunne denne ulykkes tragiske følger måske have været undgået eller dog i alle tilfælde begrænsede. Det er i høj grad på tide, at de gamle veste, hvis værdi er problematisk, udskiftes, hvis flere ulykker skal undgås.

En mangeårig holder af bladet.

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

Bredgade 37 - København
Telegr.: DESIGN - Tel.: Polar 7018

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 leveringsfiden 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 skibservice, bl. a. Det Østasiatiske Kompagni, Moore & McCormack og Hetland.

Svensk folk har med deres private tøj også forlængst hilst den hårdt tiltrængte, nye søfarsservice velkommen.



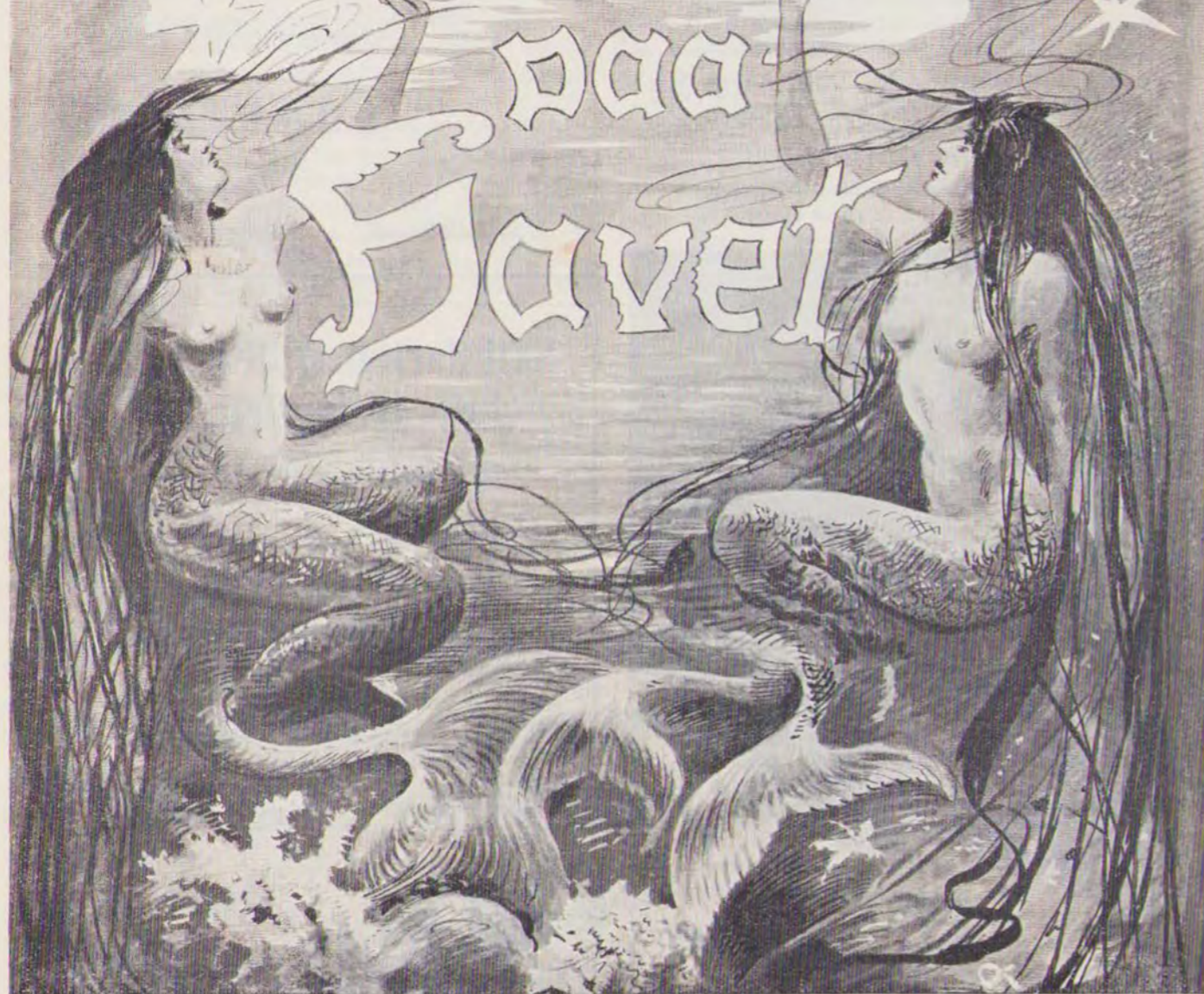
Tlf. SØborg 4711

— det dufter af renhed —

De kan faa dem
overalt



De kan
faa dem
overalt



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

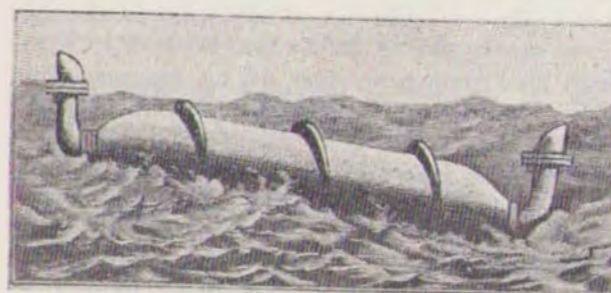
FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

»SØSLANGEN«

Alle tiders mærkværdigste skib

INTET har som tanken om nye og revolutionerende fremdrivningsformer for skibe inspireret opfinderhjerner gennem de sidste menneskealdre, og mens vi i dag med voksende interesse følger de regelmæssigt indløbende meddelelser om de igangværende forsøg på at bygge verdens første atomdrevne u-båd, vil det måske ikke være nogen dårlig ide at kaste et blik tilbage til tiden omkring århundredskiftet.

Netop på dette tidspunkt fremkom der nemlig en mængde mere eller mindre fantastiske projekter, der alle gik ud på at skabe en helt ny skibstype, som — efter opfindernes mening — helst skulle minde mindst



„Søslangen“ i rum sø.

lige så lidt om et almindeligt dampskib, som dette ved sin fremkomst havde mindet om et sejskib. Et af de allermost fantastiske projekter nåede endog så vidt, at det resulterede i bygningen af et højt besynderligt fartøj.

Dets skaber var den dengang særdeles ansete engelske opfinder og kemiker James Gresham, og hvordan ideen til det er opstået i hans hjerne, får man bedst forklaringen på ved at gengive hans egne ord:

„Se engang på en havskildpadde, der svømmer,“ sagde han. „Den kan kun bevæge sig frem ved at bevæge ben og forlemmer. Det princip, hvorefter den svømmer, er det samme som det, menneskene har anvendt i den almindelige robåd eller i hjuldampere. Se på en tung og dårligt svømmende fisk. Den kommer frem ved at bevæge finner og hale. Det er det princip, menneskene har anvendt ved skruedampere. Men læg så mærke til en ål, en gedde eller endnu bedre til en haj. Dyret kan komme lynsnart frem ved bestandig at bugte sig, og når det i voldsom fart kløver vandet, er det mere dets eget legemes skruende bevægelser,

der fører det frem, end det er dets finner og hale. Det viser os, hvilken kraft skruebevægelsen har i vandet, og det er efter dette princip, jeg har bygget min båd. Og enten den nu lykkes eller ej, er jeg vis på, at menneskene før eller senere ved deres skibsbygning vil komme til at anvende dette princip.“

„Men forøvrigt,“ tilføjer han beskedent, „er ideen slet ikke min. Den er undfanget af den gamle, græske matematiker Archimedes for to tusind år siden. Det var ham, der opfandt „skruen uden ende“, som vi endnu bruger på så mange måder, og som nu også jeg har taget i min tjeneste.“

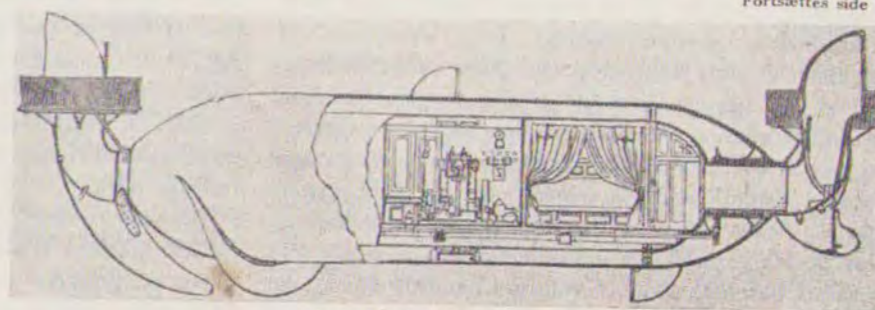
Gresham havde besluttet, at hans „skib“ skulle hedde „Seaserpent“ — eller på godt dansk „Søslangen“ — og et mere passende navn kunne næppe findes. Man behøver blot kaste et blik på illustrationen for at fastslå ligheden med de gangse afbildninger af dette fabeldyr.

Med hensyn til selve fartøjets indre konstruktion kan denne i korthed beskrives således:

Uden om selve skibets kerne, der indeholdt maskineriet og salonen samt kahytterne, rum for proviant og et ballastrum etc., lå en stålkapel, og om denne var nitted en stålspiral, en såkaldt „Archimedes-skrue“. For og agter var så denne stålkapel med sin spiral i forbindelse med akser, der blev drevet af maskineriet. Når maskinen satte i gang, drejede akserne sig rundt, og ved tandhjulsoverføring drejede den derpå stålkapelen rundt i vandet. Set udefra så det altså ud, som om hele båden uafbrudt drejede sig rundt i vandet, mens kun for- og agterstævnen blev stående oprejst. Stålkapelen skruede sig med andre ord frem i vandet, hvorved kraften virkede på hele cylinderens overflade som på en fisk, der bugter sig afsted. Efter Gresham's mening skulle båden på denne måde have kunnet opnå en hastighed af ca. 100 km i timen!

Inde i denne stålkapel, der skruede sig rundt, lå som nævnt selve skibslegemet, og det havde bl. a. været Gresham's opgave at forhindre, at dette legeme

Fortsættes side 11



Længdemit af „Søslangen“.

Et møde på havet mellem to dødsviiede skibe

Den gamle skipper havde underholdt os længe med sælsomme hændelser på de syv have, og vi havde lyttet til hans beretninger med den opmærksomhed, der sømmer sig for tilhørere, når en erfaren og søkyndig gubbe fortæller om ting, han ved mere om end de fleste. Han havde fortalt om briggen „Marie Celeste“s aldrig helt opklarede mysterium, om fregatten „Medusa“s frygtelige tragedie, om kapere, clippere, hvalfangere og korsarer, og den ene historie var mere fængslende end den anden. Tilsidst kom han med den historie, han selv anså for den mærkeligste, og for hvis nøjagtighed han ville indestå i alle enkeltheder med den begrundelse, at selve Lloyd havde indført tilfældet i sine år-bøger. Og her er da beretningen, sådan som den gamle soulk fortalte den og kaldte „Et møde på Atlanten mellem to dødsviiede skibe“.

I september 1884 kom den tyske bark „Frederic Scalla“, hjemmehørende i Stettin og på vej til New York med en ladning salt, ud for en frygtelig orkan i Atlanterhavet. Masterne knækkede, roret gik tabt, og skibets redningsbåde skylledes overbord. I flere døgn drev barken hjælpeløs på det oprørte hav. Den fjerde dag efter at roret var slået itu, sprang skuden læk, så besætningen skiftevis måtte tage en tårn ved pumperne. Men nu hændte noget besynderligt. Vandet opløste saltet til en luge, så at pumperne ved hvert slag førte noget af lasten ud i havet. Derved lettedes fartøjet gradvist, og det så ud til, at det ville kunne holde sig flydende længere, end man havde regnet med. Imidlertid var mandskabet efter ni døgn uafslædig pumpen så udmattet, at det var nødt til at indstille arbejdet. På det tidspunkt stod vandet fire fod højt i lasten, og da pumperne ikke længer holdtes i gang, begyndte barken at synke.

Situationen var næsten håbløs, for mandskabet kunne ikke forlade det synkende skib, da jollerne var gået tabt, og der fandtes ikke tømmer nok til at bygge en flåde. Hvert minut sank „Frederic Scalla“ dybere, og det kunne kun være et spørgsmål om et par timer, så ville barken forsvinde i havet med mand og mus.

Vi forlader nu den synkefærdige „Frederic Scalla“ midt ude på Atlanten og forlægger scenen til Vestafrikas kyst. I en havn i Sierra Leone lå den amerikanske brig „F. J. Merryman“ fra Boston for anker. Karantænen havde forbudt briggen at lægge ind til kajen, fordi førstestyrmand og en af matroserne var død af en mærkelig feber, hvis symptomer tydede på en epidemisk sygdom. Der blev også nægtet briggens besætning tilladelse til at begrave ligene i land eller at kaste dem overbord. Medens „F. J. Merryman“ lå for anker et godt stykke fra land, blev andre medlemmer af besætningen angrebet af den mystiske sygdom og døde under svære lidelser. Det lykkedes briggens skipper at overtale nogle frygtløse indfødte til at tage ligene i deres kanoer og begrave dem et godt stykke ude på havet, men da myndighederne hørte herom, blev det de pågældende indfødte forbudt at vende tilbage til deres landsby. Kaptajn Chamfort havde da intet andet valg end at beholde de indfødte på barken,

hvor de fik plads i sømændenes lukaf og delte skibets kost med disse. Efter at have ligget for anker en god måneds tid fik briggen en attest fra karantænen om at være smittefri, hvorpå en ladning huder blev taget om bord, og de indfødte sendtes i land. Men da mandskabet ikke var fuldtalligt, påmønstredes en af negrene, og skuden stak til søs. Da man havde sejlet et par dage, brød sygdommen atter ud, og denne gang blev både skipperen og andenstyrmanden ofre for den dødelige feber. Skibet var nu uden navigatører og drev om uden fast kurs. Kort efter døde endnu en af søfolkene, og så var der kun fire mand tilbage af den oprindelige besætning på atten mand. De fire mand, heriblandt negeren, havde ikke begreb om sømandskab og var ganske ude af stand til at tage bestik, så skuden drev afsted for vind og strøm, uden at nogen om bord anede, hvor de befandt sig.

I denne tilstand fik folkene en morgen efter en heftig storm øje på et synkefærdigt vrage, der lå og huggede i søen et par kvartmiler borte. Det hjælpeløse vrage var „Frederic Scalla“, og så er vi tilbage til den morgen, da vi forlod barken og dens fortvivlede mandskab.

Da de tyske sømænd fik øje på den lille brig i kimingen, fattede de nyt mod. Men de var ikke længe om at opdage, at briggen befandt sig i vanskeligheder. Rigningen var forsømt, sejlføringen fuldstændig som galmandsværk, og skuden selv rullede og huggede i søen, som om der ikke var en levende sjæl om bord.

Tyskerne tog briggen i kikkerten, og da de blev klar over, hvor hjælpeløst den manøvrerede, tænkte de, det var et spøgelsesskib, der havde vist sig for at spotte dem i deres fortvivlede situation. At arbejde barken hen til briggen var ganske ugørligt, og det var tydeligt, at den amerikanske skude ikke gjorde mine til at komme til hjælp, skønt det måtte stå den klart, at „Frederic Scalla“ kunne synke hvert minut. Men alligevel kom briggen af sig selv nærmere til den synkefærdige bark.

Der gik en time, og så var briggen drevet så tæt, at folkene på barken kunne præje den. Men der viste sig ingen på briggens dæk, og fartøjet blev nu liggende og duvede uden at komme nærmere. Stillingen var nu

blevet næsten uudholdelig, og som en sidste fortvivlet udvej gav alle de tyske søfolk sig til at råbe om hjælp i kor. Råbene blev hørt, for lidt efter viste en neger og en hvid mand sig ved briggens ræling. Nogle af tyskerne, der kunne tale engelsk, gav sig til at råbe til de to mænd på briggen, at de skulle sætte en båd i søen og ro hen til barken, der nu ikke kunne holdes flydende længere. De to mænd svarede med næppe hørlig røst, at de var så syge og svage, at de hverken kunne sætte en båd ud eller rebe sejlene. Mens tyskerne stod åndeløse og hørte den besked, fyldtes briggens sejl af brisen, og den begyndte at drive bort fra vrage. Ude af sig selv af fortvivlelse greb kaptajn Hoffschied råberne og sagde i den, at det var de to mænds pligt at gøre alt for at få en båd sat ud og frelse de fortabte sømænd fra den ellers visse død. Der kom så en tredje mand til syne på briggens dæk, og de tre udmagrede mænd forsøgte at få en båd ud. Det gik uendeligt langsomt. Båden kunne ikke komme fri af daviden, og i halvt afmægtigt raseri råbte skipper Hoffschied:

„Hiv og hal, manne! Ser I da ikke, at vi kan gå til bunds hvert øjeblik?“

„SØSLANGEN“ Fortsat fra side 9

drejede sig rundt samtidig med den ydre skal. Dette havde han opnået ved et kuglelejesystem. På den ydre side af den indre kapsel havde han således anbragt seks kuglelejer, som den ydre kapsel løb på, og for yderligere at holde den indre kapsel i ligevægt, var der i bunden af den anbragt en tung blyballast. Efter Gresham's teori skulle man derefter, når man befandt sig i den indre kapsel, ikke mærke det ringeste til nogen gnidning, og de bevægelser, den indre kapsel kom til at gøre, ville kun være en naturlig følge af bådens bevægelser i søen. Han påstod endog, at den indre kapsel ville rulle langt mindre end en almindelig damper, og at man ville have vanskeligt ved at blive søsyg.

Men her vil vi atter lade Gresham tale:

„Ligesom al den udviklede styrke hos en fisk, der bugter sig frem gennem vandet, virker på hele dens legemes overflade,“ sagde han, „således virker al den af maskinen i min båd udviklede kraft på hele den ydre stål-kapsels overflade. I en almindelig damper virker den udviklede kraft kun på skruebladens overflade, og en stor del kraft går til spilde ved, at skruepresser vandet skråt nedefter og løfter skibet skråt op efter, hvorved en del af kraftens virkning ophæves ved skibets tyngde i vandet. Min båd skruer vandet i en lige linie bagud, og al den kraft, der udvikles, virker på hele den ydre kapsels overflade eller rettere på hele den vandflade, som omslutter kapslens overflade. Selv den mindste kraftudvikling af maskineriet bevæger båden frem. Min båd står i samme forhold til de nu anvendte dampere som den hurtige haj til den langsomt svømmende skildpadde; thi det er hajfiskens bevægelser, min båd efterligner, mens andre dampere efterligner skildpaddens.“

Når „Seaserpent“ bevægede sig fremad, skulle altså

Det hjalp. De tre mænd lagde alle kræfter i, og omsider lykkedes det dem at få båden sat ud. Underligt nok nåede båden vandoverfladen uden at kæntrere, og på en eller anden måde kom de tre halvdøde sømænd ned i den og fik den roet hen til barken. Turen tilbage til briggen gik ulige hurtigere, for nu var den bemanded med kraftige og søvante folk. Redningsbåden foretog derefter flere ture frem og tilbage for sluttelig at hente noget proviant fra vrage, der sank straks efter. Den fjerde mand på briggen lå halvdød i sin køje og fantaserede i høj feber. Men med Hoffschied ved roret og et sødygtigt mandskab i rigningen styrede briggen „J. F. Merryman“ mod New York, hvortil den ankom i god behold to uger senere.

Det ubegribelige eventyr blev straks samtalestof blandt alle søfolk i Amerika, men til dato har ingen med sikkerhed povet at afgøre, hvem der var redningsmanden og hvem de reddede. Var det briggen, der frelste Frederick Scallas mandskab, eller var det de tyske sømænd, der reddede den hjælpeløse brig og den dødsyge besætning?

H. Trolle-Steenstrup.

— efter Gresham's teorier — hele den ydre kapsel med stålspiralen befinde sig under vandet, for at kraften kunne virke på den størst mulige vandflade. Kun de høje for- og agterstævne skulle rage op. Gennem disse kom man ned i skibets indre cylinder, og fra platformene, der omgav dem, skulle manøvreringen foregå, ligesom de i godt vejr skulle fungere som „promenadedæk“ for passagererne.

Som fremdrivningsmiddel havde Gresham valgt en benzinmotor, men han gjorde dog gældende, at også damp og elektricitet ville kunne anvendes.

Båden var beregnet til at kunne medføre ca. 20 passagerer, men intet gods, og efter Gresham's mening ville den have kunnet krydse Atlanten på tre døgn og sejle kloden rundt på tyve!

Selve bygningen fandt sted i Skotland på et Clydeværft, efter at man forinden havde bygget en model på et par meters længde.

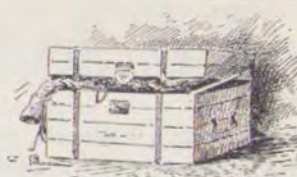
Men hvordan prøveturen faldt ud, og hvad der senere blev af „Seaserpent“ fortæber sig desværre i glemslens mørke. At skibet dog ikke blev den succes, som dets opfinder havde drømt om, kan man imidlertid roligt udlede af den kendsgerning, at kun de færreste mennesker i dag ved noget som helst om Gresham og hans „søslange“.

Finn Zinklar.

DAMPKIBSSELSKABET
VIKING A/S
Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG
Worsåesvej 24, København V.
Tlf. C. 2641 Telegr.-adr. Metalborg

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Fiskere og gamle koner.

I gamle dage troede fiskerne, at der var uheld ved gamle koner. Helt galt var det, hvis disse berørte fiskernes garn. En Tisvilde-fisker fangede således ikke det mindste, efter at en gammel kone havde følt på hans net, hvorfor han lod hele udstyret brænde og anskaffede sig et nyt!

„Om Allah vil“.

Enhver arabisk dhow har en „muezzim“ (bøn-fremsiger) med om bord. Denne mand af besætningen kalder hele fem gange om dagen søfolkene til bøn, hvordan vejret end er. De arabiske sømænd stoler fuldt og fast på Allah, og når de får en ordre fra skipperen, svarer de ikke „javel“, men „om Allah vil!“

Ankerfiskeri.

I det forrige århundrede havde nogle Helsingør-borgere et meget mærkeligt, men ofte ret indbringende job. Tit lå mange skibe jo for anker ud for Helsingør, og når der pludselig rejste sig en storm af sydost, kappede besætningerne af og til anker-trosserne. Nu og da satte de en bøj på trossen for bagefter at kunne finde ankeret, men indså ude i Kattegat, at det ikke kunne betale sig at vende om for ankerets skyld. Efter stormen tog færgfolk og fiskere ud med deres både for at fiske ankre op. „Fangsten“ skulle afleveres til byfogeden. Hvis ejerne meldte sig inden for et tidsrum af to måneder, måtte de betale bjergeløn til anker-fiskerne. Meldte de sig ikke, tilfaldt ankrene finderne.

Herrerne først!

I Kina har man — i alle tilfælde indtil for ganske nylig — fulgt en mærkelig skik. Når et skib gik ned, gik mændene først i redningsbådene. Efter mændene kom turen til børnene, og — hvis der var plads — derpå til kvinderne. Den for os usædvanlige rækkefølge skyldtes, at mændene i Kina anses for at være af større betydning end kvinderne. En enke betragtes i Kina som værende en drøj byrde for sin slægt.

Saltvands-ordsprogene.

Her er endnu en lille håndfuld maritime ordsprog fra bunden af slopkisten: „Nu kan jeg nok selv,“ sagde matrosen. Han havde bedt til Vorherre, så længe faren stod på. — „Sådan skal du have det din smørtyv,“ sagde matrosen. Han faldt ned og slog proviantskriverværten ihjel. — „Det vand, som inden i skibet tynger, det uden for letter.“ — „I storm må man kært kaste.“ — „Når knarren er rorløs, går hun for vrage.“ — „God styrmand kjendes ej, når havet er til vilje og vejret stille.“ — „Liden læk sænker stort skib.“ — „Man skal bie efter børnen, når det blæser imod.“ — „Når de store skibe ligger på lande, gå de små til strand.“ — „Når vandet står i munden, lærer man vel at svømme.“ — „Pris vandet og bliv på landet.“ — „Hvo, der ej ved vej til havet, han følge åen.“

Havets gadefejer.

I New Yorks havn og i Hudson-flodens udløb opererer et højt mærkeligt skib. Det hedder „Driftmaster“ og har til opgave de to nævnte steder at opsamle flydende tommer, vrage-gods o.l., som kan forårsage skader på skibe ved sammenstød med dem. Skibet, der er bygget på Wills-Spedden Værftet i Baltimore, har to skrog og er således nærmest bygget efter catamaran-systemet som bådene hos visse Stillehavs-oboere. Skrogene er forbundne ved et fælles dæk og en fælles overbygning, men i vandlinien og under vandet er de helt adskilte.

Mellem skrogene foran for broen findes to store net af stål-kæder. Disse net er kvadratiske og opsamler drivgods, når fartøjet er i fart. Når vægten af tommer o. l. er 7—8 tons, hales det ene net op, og det andet sænkes ned i stedet. Det mærkelige skib, der er dobbeltskruet, har desuden en 12½ tons kran til optagning af sværere drivgods. I havene beliggende ved flodudløb frembyder mængder af drivende træstammer og røder som bekendt ofte en betydelig fare for skibsfarten.

En tolderhistorie.

Marineforeningens næstformand, grosserer Bønnelycke, har fortalt mig denne historie, hvis handling ligger nogle år tilbage i tiden: En styrmand havde fået ansættelse som toldbetjent og stod en dag på vagt ved en af Toldbod-portene i København, da overtoldinspektøren kom forbi. Toldbetjenten, der var ny i tjenesten, hilste ikke, og den høje toldembedsmand vendte om og spurgte synderen, om denne ikke kendte ham. Det gjorde toldbetjenten ikke. Herover blev spørgeren vred og sagde: „Ved De egentlig, hvad De står her for?“ Toldbetjenten var imidlertid hurtig i vendingen og svarede: „Ja, for en alt for lille løn!“

Skibspræster.

Som bekendt vægrede mange af tidligere tiders søfolk sig mod at have skibspræster med på rejserne. Jeg har tidligere forklaret, at dette sikkert skyldtes, at søfolkene selv skulle betale præsternes ophold om bord. En anden forklaring er den, at djæveln var søfolkernes største fjende. Det var ham, der afstedkom alle ulykker, og når man havde en gejstlig om bord, ville manden med klumpfoden sikkert gøre alt for at få has på ham og besætningen ved at rejse den ene storm efter den anden.

Logiskib til svensk værft.

Boligsituationen er heller ikke i Sverige alt for strålende, og da Eriksbergsværftet, der for nylig har fået arbejds- og opholdstilladelse for 100 tyske skibsværftsarbejdere, ikke kunne skaffe disse mennesker logi i Göteborg, anskaffede det sig dampen „Holstenau“, hvis maskineri og rigning blev bragt i land, hvorefter skibet indrettedes til logiskib. Det flydende hotel har plads til 135 pensionærer i to- og fire-mands kamre. I de to spisesaloner er der plads til 150 mand. „Huslejen“ er fra 6 til 9 svenske kroner pr. mand om ugen.

En marine-historie.

Et dansk orlogsskib lå til ankers ud for Piræus. Nu afdøde søminemester Peter Rasmussen havde sat besætningen til at male udenbords. Men under aften kom chefen, den ligeledes nu afdøde admiral Carstensen, på dækket og kastede et blik ned langs skibssiden. Henvendt til Peter Rasmussen sagde han: „Den farve er for blålig.“ „Nej, den trækker sig i løbet af natten,“ svarede Rasmussen. „Den må De ikke prøve at bilde mig ind,“ sagde chefen. „De må hellere lade male om i morgen,“ hvorpå han gik til køjs. Peter Rasmussen lovede hver af basserne en øl, hvis de straks ville tørre hele skibssiden af med tvist og derpå male den over med den rigtige farve. Basserne kunne godt lide en øl og gik straks i gang. Da chefen næste morgen kom på dækket og kikkede udenbords, kløede han sig i nakken og sagde: „Det var som —. Så trak den sig altså alligevel.“ — Mange år senere fortalte Peter Rasmussen sandheden til admiralen under et marineforeningsmøde, og admiralen sagde leende: „Din laban, nu havde jeg ellers troet på den i tredive år!“

Der er glæde i Prinsesse Maries Hjem

DET var med berettiget stolthed, at bestyrelsen for „Sømandsforeningen af 1856“ i slutningen af november kunne præsentere det nyindrettede „Prinsesse Maries Hjem for gamle Sømænd og Sømands Enker“ på Christianshavn.

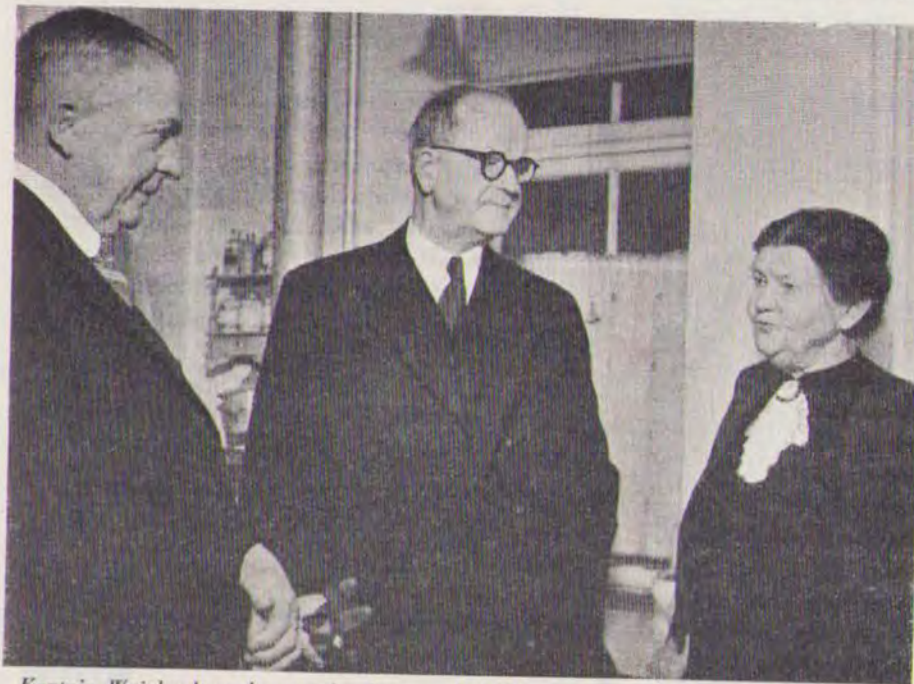
Sømandsforeningen af 1856 blev stiftet af en matros Peter Funk, som var dens formand fra 1856 til 1858. Ved et tilfælde traf han sammen med løjtnant Andreas Bjørn Rothe fra søværnet. Denne løjtnant var meget interesseret i foreningens arbejde, og da han havde større kundskaber end Funk selv, fik sidstnævnte den unge officer til at træde ind i foreningen som formand, og siden den tid har formandsposten altid været overdraget en søofficer. Foreningens nuværende formand er kommandør Paul Ipsen. Prins Valdemar viste i sin tid foreningen en usædvanlig interesse, og denne interesse er gået i arv til den populære sømandsprins' søn, Prins Axel.

Gennem næsten hele sin tilværelse har foreningen haft til formål at skaffe hjælp til selvhjælp for sø-

folkene. Sømandsforeningen har siden 1908 bortgivet friboliger til sømænd og sømands enker. Den gamle bygning på Christianshavn trængte efterhånden voldsomt til en modernisering, og foreningen fik i 1947 fra Mindeindsamlingen for omkomne danske søfolk tildelt et beløb på kr. 220.000 til udvidelse eller modernisering af Prinsesse Maries Hjem. Egentlig ville man gerne have gennemført en nybygningsplan, men dette var der ikke råd til. I stedet har man for beløbet plus renter og gaver fra Sparekassen for København og Omegn samt fra D/S Progress, der begge gav kr. 10.000, moderniseret den gamle bygning.

Bygningen har fået tre elevatorer, således at alle lejlighederne nu er elevatorbetjent. Dette sparer de gamle beboere for meget besvær, når der skal hentes brændsel o.l. op. Endvidere har man ombygget og moderniseret 25 lejligheder, som derefter er opmalet i lyse og smukke farver. 32 kakkelovne er blevet udskiftede med nye og moderne ovne, og der er blevet udført forskellige reparationer af gulve, vinduesrammer og opgange. Samtidig er en del nyt køkkeninventar blevet anskaffet.

De gamle søfolk og sømandshustruer var overordentlig glade for de stedfundne forbedringer, hvilket vi havde lejlighed til at konstatere under vort besøg. På grund af de mange prisstigninger har det imidlertid ikke været muligt at gennemføre alle de forbedringer, man havde håbet på at kunne foretage, og sømandsforeningen har derfor stadig brug for ekstraordinære midler. Bl. a. ville man meget gerne have ombygget de noget upraktiske kælderrum og have installeret centralvaskeri og kælderrum.



Kaptajn Weichardt og kommandør Ipsen underholder sig med en af de gamle, glade beboere, som nu har nydt godt af mindeindsamlingen.

Husk, at medlemmer af selskabet

„Handels- og Sofartsmuseets Venner“

har gratis adgang til museets righoldige samlinger og vederlagsfrit modtager dets smukke og interessante, historiske årbog. Minimumskontingent kr. 5 om året.

Indmeldelse modtages på museet på Kronborg eller på „Vikings“ ekspedition, Christiansborggade 1, tlf. Byen 8040

„Fra Sejl til Diesel“ - en lækkerbidsken

„Skandinavisk Bogforlag“,
Odense.

SÅ kom det første bind af det med spænding ventede værk „Fra Sejl til Diesel“. Det var på forhånd blevet omtalt som et pragtværk, og forhåndsomtalen har ikke løjet. „Fra Sejl til Diesel“ bringer det store svenske værk „Svenska Flottans Historia“ i erindring, hvad udstyret angår, hvilket i høj grad må betragtes som et plus. Naturligvis har også dette danske værk sine små fejl. Således forekommer typografien enkelte steder noget urolig (her tænkes navnlig på titelsiderne), men ellers er også bogtrykkeriet sluppet pænt fra opgaven. Uden at overdrive kan man betegne „Fra Sejl til Diesel“ som det smukkeste værk, der endnu er udsendt om dansk skibsfart.

Værket, hvis første bind er på 536 sider, er redigeret af F. Holm-Petersen og A. Rosendahl. Førstnævnte har leveret langt den overvejende del af billederne. Iøvrigt er billedstoffet både interessant og af en sjælden beskaffenhed. Der findes flere affotografier af gamle dokumenter og skibspapirer, der fremtræder næsten som de originale, og desuden er der flere gode farvebilleder af gamle skibe. Værket kan — efter gennemsynet af det første bind — absolut karakteriseres som en lækkerbidsken for alle, der interesserer sig for maritim lektur.

„Fra Sejl til Diesel“ har mange medarbejdere. I første bind møder baron Cai Schaffelitzky de Muckadell med en artikel om de store handelskompagniers tid og med en om blokade og kaperkrig. Værket tager således fat fra tiden omkring 1600. Det er faktisk helt velgørende ikke at blive præsenteret for de samme gamle klicheer af vikingeskibene, som ellers er ret uundgåelige i maritime danske værker. Udgiverne har sikkert ment, at det var bedst at springe vikingetiden over, når der ikke kunne fortælles noget nyt om den, hvilket er klogt.

Befragter F. Holm-Petersen tager fat, hvor baronen slap, nemlig med at fortælle om handel og skibsfart i 19. århundrede. Holm-Petersen er ikke den fødte skribent, men alligevel giver hans artikel uden mange omsvøb et godt billede af skibsfartsforholdene i det forrige århundrede. Interessant er også hans store artikel på 114 sider om provinsens sejskibsfart. I denne artikel gives en værdifuld samlet oversigt over søfartsforholdene i vore vigtigste søfartsbyer.

Holm-Petersen fortsætter med en interessant artikel om sejskibstrades. Forfatteren fører os her ud på de store have med danske sejskibe og strør som i de forrige kapitler gavmildt om sig med pragtfulde gamle billeder.

Interessant er også et kapitel af museumsinspektør cand. mag. Henning Henningsen fra museet på Kronborg. Museumsinspektøren fortæller om sømandens

overtro. Man kan indvende, at dette kapitel burde have haft en noget større plads i dette bind. Der kan fortælles meget mere om søens overtro end det, der kan berettes på ti sider.

Kaptajn Chr. Sørensen fra Troense fortæller i et kapitel om livet om bord i sejltiden. Kaptajn Sørensen er først og fremmest sømand og får mange interessante og morsomme enkeltheder med, men stilen er lidt ubehjælpelig med lange, noget snirklede sætningsopbygninger.

„Sømandsfester“ er et kapitel af museumsinspektør Henning Henningsen. Også dette kapitel er blevet ret kort. Der er ingen tvivl om, at forfatteren, der jo har studeret emnet meget omhyggeligt, ligger inde med en meget større viden om spørgsmålet. F. eks. kunne der fortælles meget mere om stabelafløbninger og rulle-gilder end det, man her bliver præsenteret for.

Bindet slutter med endnu et langt kapitel af Holm-Petersen. Det omhandler sejskibe og deres skæbne og er uden tvivl bindets mest værdifulde afsnit. Forfatteren har en meget stor viden om skibsskæbner, og afsnittet kan give vore maritime romanforfattere stof til mange bøger. Kapitlet er sagligt helt igennem, men rummer mange spændende enkeltheder. Man læser det faktisk fra ende til anden uden at lægge bogen fra sig. Gang på gang vil man slå op på dette afsnit, når en diskussion er i gang blandt skibsinteresserede. „Søfaskipperne“ har her samtalestof til mange klubaftener.

Efter at have stiftet bekendtskab med dette første bind af „Fra Sejl til Diesel“ imødeser man med spændt forventning de næste to bind, hvor bl. a. overgangen fra sejl til damp og derefter til motor skildres. I det sidste bind føres udviklingen helt frem til 1952. Begge bind forventes at udkomme i løbet af foråret og sommeren.

— wig.

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

Søfartsraadet fylder 25 år

DE 21. december 1951 kunne Søfartsraadet fejre 25 års dagen for sin oprettelse. Søfartsraadet blev oprettet som afløsning for Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart, der, efter at først Dansk Dampskibsrederiforening og siden også Dansk Sejlskibsrederiforening havde udmeldt sig, ikke længere på fyldestgørende måde kunne repræsentere dansk skibsfart. Fra flere sider, navnlig fra statsmagtens, følte man savnet af et forum for skibsfartsanliggender af almen karakter, og efter en opfordring fra handelsministeriets departementschef tog Dansk Dampskibsrederiforenings daværende formand, direktør A. O. Andersen, initiativet til oprettelsen af Søfartsraadet som et fællesråd for det egentlige skibsfartserhverv. Søfartsrådet består i dag af følgende organisationer: Dansk Dampskibsrederiforening, Rederiforeningen af 1895, Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, Københavns Skipperforening og Foreningen til Søfartens Fremme.

På det konstituerende møde den 21. december 1926 blev rådets opgaver fastlagt i dets vedtægter som værende „at værne om de til dansk skibsfart knyttede interesser og særlig som en rådgivende forsamling at sikre skibsfartens organisationer en vejledende indflydelse på statsmagtens behandling af de den vedrørende spørgsmål.“

I en på mødet affattet skrivelse til Ministeriet for Handel, Industri og Søfart blev dette formål nærmere præciseret i følgende 3 punkter:

1. at afgive betænkning til regering og rigsdag over ethvert lovforslag, kgl. resolution, ministeriel bekendtgørelse eller anden administrativ foranstaltning, som direkte eller indirekte angår skibsfarten,
2. at tage initiativet til gennemførelse af foranstaltninger — hvad enten af offentlig eller privat art — som kan tjene til at fremme skibsfartens interesser,
3. at erhverve den størst mulige indflydelse på sammensætningen af de kommissioner, udvalg m. m., der nedsættes for at forberede eller gennemføre foranstaltninger, som direkte eller indirekte berører skibsfartens interesser.

Den 3. januar 1927 fik rådet handelsministeriets anerkendelse af sin virksomhed, og ministeriet underrettede de øvrige ministerier herom.

De enkelte deltagende foreninger i Søfartsraadet har opretholdt deres fulde selvstændighed og varetager da også hver for sig i fuld udstrækning deres medlemmers erhvervsinteresser. Søfartsraadet tager sig derimod af alle anliggender af fælles interesse — ikke mindst af principiel art — såsom lovgivning, forholdet til statsmagten og centraladministrationen i almindelig-



Direktør E. Møgaard, som gennem 25 år har varetaget rådets administration.

hed, afmærknings-, havne- og sejladsforhold, lodsforhold, konsulatsager, internationale konventioner og forhold samt uddannelsesspørgsmål m. m.

Følgende har ved jubilæet sæde i Søfartsraadet: Valgt af Dansk Dampskibsrederiforening direktør Hakon Christiansen, formand, direktør L. O. Normann, næstformand, og direktør A. Tonboe. Valgt af Rederiforeningen af 1895 direktør R. L. Albertsen, skibsreder Erik B. Kromann og skibsreder A. E. Sørensen. Valgt af Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre skibe skibsreder G. Schønnemann, valgt af Københavns Skipperforening kaptajn H. L. Rosfeldt og valgt af Foreningen til Søfartens Fremme kommandør, kammerherre H. C. Bildsøe. Af disse har skibsreder Kroman fungeret i samtlige 25 år.

Direktør, cand. jur. E. Møgaard har forestået Søfartsraadets administration ligeledes i alle 25 år, og endvidere har fuldmægtig Kai Cohrt i samme åremål varetaget hvervet som rådets sekretær.

Rådets tidligere formænd har været direktør A. O. Andersen, skibsreder H. A. Hansen, direktør J. A. Korbing og skibsreder Christian Harhoff.

I anledning af jubilæet blev der den 21. december i Dansk Dampskibsrederiforenings lokaler afholdt en reception.

Oluf Svendsen's Eftf.

REDERI OG BEFRAGTNING



TOLDBODGADE 18

TELF. 2441-14541

Dansk nautisk almanak 1952

er udkommet, udgivet af Iver C. Weilbach & Co., Sølv & Svarrer, pris kr. 10,00.

Nautisk Almanak har nu fået den opstilling af de astronomiske tabeller, som sikkert vil fortsætte i fremtiden. De er fremgået af et udmærket arbejde udført af Naval Observatory, Washington, U. S. A. Denne opstilling har været anvendt siden udgaven 1946 ved velvilje fra dette observatorium. Samme opstilling er for det kommende år også akcepteret af den engelske Admiralitets Nautical Almanac, og efter forslag fra det danske forlags side har den norske Nautiska Almanak fulgt samme linie.

Almanakens forside viser et billede af professor Carl G. Schwartz, mangeårig bestyrer af Københavns Navigationsskole, ligesom en længere artikel fortæller om denne foregangsmand, der satte sit præg på navigationsundervisningen i Danmark, Norge og Grækenland.

Forlaget har gjort det rigtige ved ikke at forandre noget i almanakens smukke udstyr, der vil være enhver dansk navigatør bekendt.

Det danske redningsvæsen

Forsvarsministeriet har udgivet sin årlige beretning om det danske redningsvæsens virksomhed i året fra d. 1. april 1950 til d. 31. marts 1951.

Redningsvæsenet i dets nuværende organisation blev oprettet ved lov af 26 marts 1852, og det kan således i det kommende år fejre sit 100-årsjubelium.

I beretningsåret har der ved 16 redningsforetagender været reddet 72 menneskeliv. I tiden fra d. 1. januar 1852 til d. 31. marts 1951 er der i alt reddet 12.367 mennesker. Med de 30, der blev reddet i årene 1850—1851, medens redningsvæsenet var under organisation, bliver det ialt 12.397. Det er en imponerende indsats, som på dette område er ydet under vanskelige og farefulde forhold. Når man læser de tørre beretninger om redningsforetagenderne, får man kun øje på det, hvis man studerer dem noget nøjere. Vind-

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 Skibsmodellfittings i den fineste Udførelse. Modelbyggerværktøj af enhver Art og iøvrigt alt, hvad De har Brug for.

D. M. B.

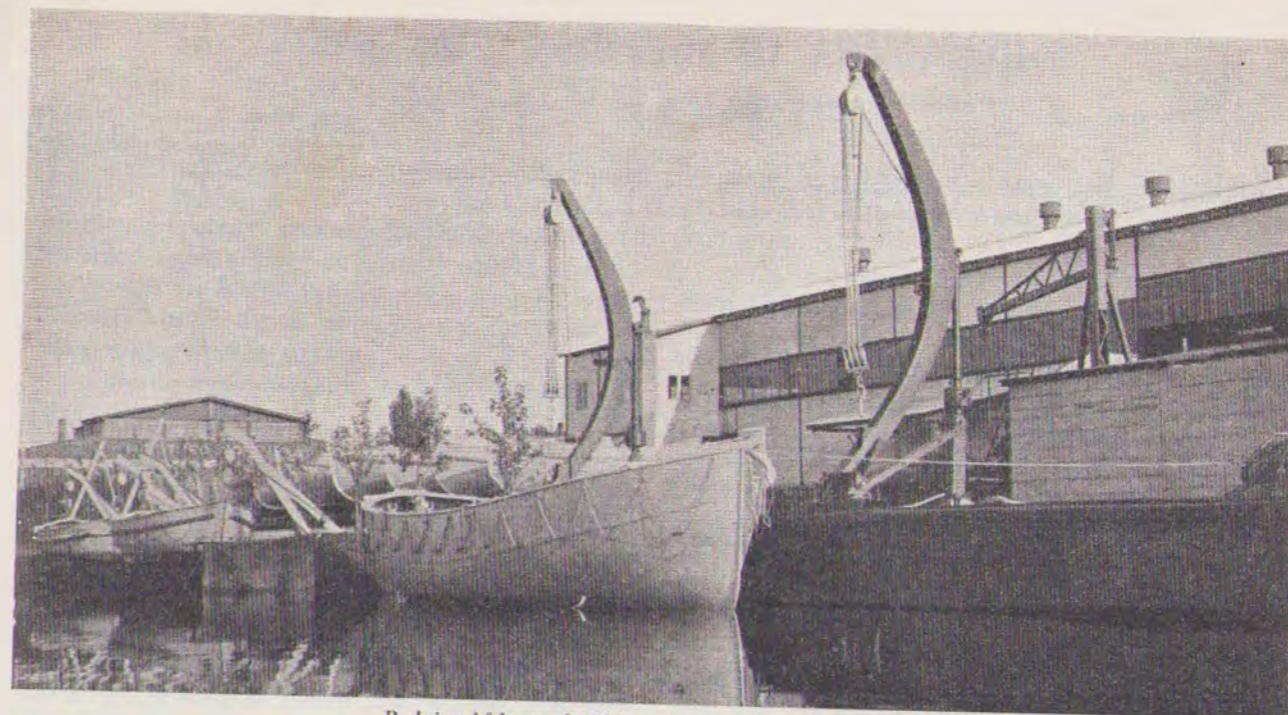
JÆGERSBORG ALLÉ 29, CHARLOTTENLUND

styrke 3—5 nævnes kun sjældent, så meget desto hyppigere vindstyrke 8—10, høj sø og stærk strøm. Skal båden dertil afsted om natten og i frostvejr, så kan enhver læser selv forestille sig situationen for de mænd, der vover deres eget liv for at frelse andres. Beretningen siger intet herom, den noterer kun de nøgne kendsgerninger.

Den samlede udgift til redningsvæsenet har i finansåret været 1.424.238 kr. Der har været udført 35.046 timers vagttjeneste (nattevagt). Foruden i de nævnte 16 tilfælde, hvor mennesker er blevet reddet, har redningsapparaterne i 58 tilfælde været i bevægelse i anledning af indtrufne eller befrygtede strandinger eller for at hjælpe fiskerbåde m. fl. I 32 tilfælde drejede det sig om ialt 115 fartøjer med 453 ombordværende personer.

Emile Robins legat til belønning for den redningsbåds besætning, der i det pågældende år har været udsat for størst fare ved at redde skibbrudne, er for året 1950 tildelt mandskabet ved redningsstationen Klintholm Havn for redningsforetagendet d. 1.—2. februar 1950 i anledning af fiskekutter „Vesta“s stranding på Tolken.

Mandskabet ved stationen Hals har fra Det forenede Dampskibsselskab A/S modtaget en takkeskrivelse i anledning af stationens undsætning af den minesprængte s/s „Frigga“ d. 27. novbr. 1950.



Redningsbåde og davidder på prøveplanet i Næstved.

Stor eksport af danske redningsmidler

Nauta-Boat Comp. i Næstved udvider

En industri af et betydeligt omfang er skabt i den unge havneby Næstved, hvor Nauta-Boat Comp. ved ing. K. Toxen Worm og P. A. Jørgensen har specialiseret sig i fremstilling af redningsmidler til søen. Det er firmaets opgave at kunne levere fuldstændige redningsudstyr til skibsfarten. Mange af de redningsmidler, som hidtil har været brugt i danske skibe, er blevet indført fra udlandet. At disse ting nu fremstilles i Danmark, betyder naturligvis en stor valutabesparelse for landet, ja, det betyder endog en god kilde til indtjening af fremmed valuta. Bl. a. kan det nævnes, at firmaet til et enkelt udenlandsk værft har leveret for 3/4 million kroner redningsudstyr.

Den stadig stigende produktion har medført, at man har måttet udvide personalestaben, og fra 1. januar oprettes et Københavns-kontor, hvis leder bliver grosserer Knud Birkedahl, som har varetaget salget for Nauta-Boat Comp. lige fra starten.

Produktionen fra Nauta-Boat Comp. omfatter flydemidler af enhver art, davidder, bådespil og landgangsbroer af aluminium. Firmaet er det eneste herhjemme, som beskæftiger sig både med fremstillingen af stål- og aluminiumsbåde. Specielt inden for tankskibsfarten er man glade for stålredningsbåde på grund af disses langt større modstandsevne over for varme forårsaget ved ildsvåde. Spørgsmålet om vægten betyder jo ikke stort inden for tankskibsfarten.

Der er praktisk taget intet træ i bådene. De fremstilles som standardbåde med spanter af samme ma-

teriale som skrogene og med fast indbyggede tanke, der indgår som led i bådernes styrke. Bådene er i stand til at bestå de påkrævede belastningsprøver uden tofterne isat, hvilket vil sige, at fartøjerne beholder den samme styrke, selv om tofterne i tidens løb skulle rådne. Hvis en redningsbåd med løse tanke kolliderer og får en lækage, fyldes hele båden med vand og flyder så kun på tankene. Får en båd med faste tanke en lignende skade, fyldes kun een eller to tanke med vand, og selve båden forbliver tør, hvilket bl. a. skyldes, at tankene er bygget af materialer med samme tykkelse som bådene selv.

Mange rederier er gået ind for aluminiums- eller stålredningsbåde. Firmaet i Næstved har således leveret bl. a. til alle A. P. Møllers tankskibe, som er bygget i Europa, til rederiet „Heimdal“, til C. K. Hansen, J. Lauritzen, „Torm“, D. S. B., Grønlandske Handel, den nye bornholmer-båd og til statens havundersøgelsesskib „Dana“.

Til Rederiet Lauritzen er leveret nogle aluminiumsbåde med isforstærkninger, med „isgitter“ omkring skruen og med „slæde“ på kølen. Bådernes slingrekøle kan bruges som meder ved issejads. Alle bådene leveres iøvrigt med vandtæt indkapslede motorer.

Nauta-Boat besidder i Næstved et moderne og smukt fabriksanlæg med en fuldt tidssvarende udrustning. Et plus er det også, at virksomheden er anlagt lige ned til kanalen. Man har som følge af denne beliggenhed kunnet etablere et specielt prøveplan på

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: Central 2437 - 16570 - Rigstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 - KØBENHAVN

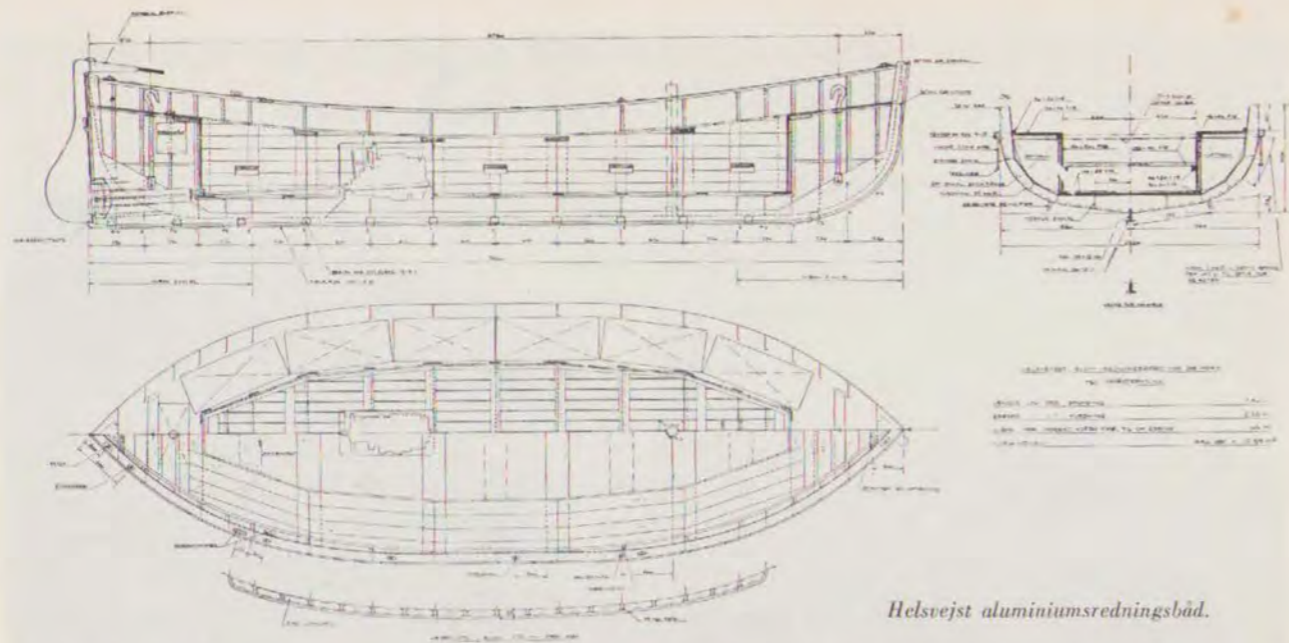


KGL. HOFMØBELFABRIKANT
G. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 - 11,386 - 11,585



Helsvejst aluminiumsredningsbåd.

kajen. Firmaets davidder, der iøvrigt sælges både til danske og udenlandske værfter, passer naturligvis til firmaets egne redningsbåde. De to ting er passet sammen til en enhed. Før både og davidder sendes ud til kunderne, afprøves de på prøveplanet. Der foretages her bl. a. slipp prøver ved fuld belastning af bådene.

Forsidebilledet

Alle danske konger siden Chr. VII har været medlemmer af „Helsingørs Kong. Priv. Skydeselskab“, og dette gælder naturligvis også vor nuværende konge, som den 26. september 1950 lod sig skyde til fuglekonge, hvilket Hans Majestæt så har været i det sidste år, indtil en ny fuglekonge blev udråbt. Den 14. september 1951 blev Kong Frederiks skydeskive ophængt i skydeselskabets bygning i Helsingør.

Kong Frederik IX ønskede ligesom sin far et maritimt motiv for sin skive. Kong Christian X lod marinemaleren Vilh. Arnesen male det gamle, hjuldrevne kongeskib „Dannebrog“ med dampen oppe ud for Kronborg, da han i 1919 blev fuglekonge. Kong Frederik valgte at lade V. Qvistorff male det nye „Dannebrog“ liggende på omtrent samme sted som skibets forgænger, og kongen har udtalte sin anerkendelse af den smukke måde, hvorpå den kendte maler har løst sin opgave.

Skydeselskabet, der kan føre sin historie helt tilbage til 1766, har til huse i Stengade i den bygning, hvor marskal Bernadotte (den senere kong Carl XIV Johan) den 19. oktober 1810 afsvor sin katolske tro. Den gamle, smukke bygning rummer mange interes-

Man må hilse det friske initiativ, som firmaets ledelse her har lagt for dagen, med glæde, og der er sikkert ingen tvivl om, at det nye Københavns-kontor i Cort Adelersgade 8 vil hjælpe til at skaffe endnu mere hårdt tiltrængt valuta til Danmark.

—wig.

sante og morsomme minder. Bl. a. er de mange gamle skydeskiver nok et studium værd, idet de ligefrem afspejler et stykke kulturhistorie. At nogle af skydebrødrene har været i besiddelse af et frodigt lune, tyder en skiveindskrift som den følgende på: „Forstår man Tingen i Centrum at ramme, da skyder man ingen Ruder til Skamme.“ Indskriften står på en skive forestillende et lysthus, hvis vindues- og døråbninger er fremstillet af indlagt glas. Manden, der ophængte skiven, var naturligvis glarmester!

Kong Frederik har som indskrift valgt sit smukke valgsprog „Med Gud for Danmark“. Takket være kongens velvilje har „Vikingen“ fået lov at bringe en reproduktion af skiven på forsiden, og vi håber, at læserne vil synes om det smukke motiv.

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR
DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB
ST. KONGENSGADE 49
KØBENHAVN K

Bring mig noderne til ankerspillet!

Af V. J. BRØNDEGAARD

EN messedreng fortalte mig engang, at han under sin første tur „på varmen“ en dag blev sendt afsted til hovmesteren efter *smørpenslerne*; samtidig fik han den besked, at disse lå forvaret agterude, hvorfor han først måtte bede andenstyrmanden låne sig *nøglen til ankerbrædtet*. Denne undskyldte sig med, at han netop havde givet 1. styrmand den og sendte derfor den uerfarne knægt videre til ham med indtrængende pålæg om så omstændeligt som muligt at forklare, hvad han skulle bruge nævnte nøgle til — ellers fik han nok ikke lov at låne den. Førstestyrmanden lyttede med stigende forundring til drengens rivende ordstrøm og spurgte ham så kort og godt, om han foretrak at få lussingerne af ham eller kaptajnen.

Ved en anden lejlighed fik han stukket en kost i hånden og ordre til at *fejfe skummet fra boven*, da det tog farten af skibet. Undervejs til sit „arbejde“ fik han det gode råd først at spørge bådsmændene til råds — han skulle nok vise ham til rette. Det gjorde han også — med en frygtelig overhaling...

Eksemplerne er kun nogle få af de former for narreværk, som drives indenfor et skibs begrænsede verden. Kommer Neptuns lærling fra et miljø, hvor de mange faglige udtryk til søs er ukendte, må han i den første tid om bord være forberedt på at skulle løbe „fra Herodes til Pilatus“ efter adskillige opdagede redskaber og blive beordret til at udføre visse imaginære arbejdsprocesser. Dette narreværk er en speciel form for praktisk „undervisning“; det kendes indenfor praktisk taget alle fag, og selvom det måske nok til tider kan udarte til ret grovkornede løjer, afslører det dog oftest megen sproglig opfindsomhed, dansk lune og harmløs skæmt.

En af de første dage om bord bliver drengen som regel sendt under dækket for at *fodre kølsvinet* — hovmesterens forslugne aftager af alt kabysaffaldet. På den noget hovedkulse måde lærer han, at det drejer sig om en bestemt planke. På fiskekuttere hænder det, at skibsdrengen bliver sat til at *øse dammen* læns midtskibs. Han går fortrøstningsfuldt i gang med at løse opgaven, øser og øser, så sveden driver af ham — lidet anende, at hans job er lige så håbløst som guden Thors under besøget hos jætterne, da han skal tømme et horn, der står i forbindelse med havet.

Når skibet passerer en bro, bliver han stukket nogle mønter i hånden og beordret til tops i den højeste mast for at *overrække bropengene* i forbifarten.

Så er der en mængde højst forskellige „redskaber“, som en skibsdreng kan risikere at blive sendt efter i den givne situation. I modvind kan det være ganske rart at få skaffet en *vindvender* tilveje; ved en anden lejlighed står man og mangler *årerne til topjollerne* eller *kødjollerne* — og atter går drengens vilde jagt, indtil han har erfaret, at skibssprogets jolle også kan betyde

et tyndt fald, hvormed kødet i ældre tid hejstes op i masten for at beskytte det mod mus' og rotters efterstræbelser.

At blive betroet at hente *nøglen til pallestotten* (på fordækket) eller *nøglen til udskejningen* kan jo i og for sig lyde meget tilforladeligt; bliver opgaven at bringe *nøglen til forbrændingskammeret* (nemlig i motoren!), *bådsmændens pyntenipsstok* eller *nøglen til styrbords slagside*, lyder det straks mere fordægtigt — og når det drejer sig om *noderne til ankerspillet*, et stykke *havspejl* eller en *spandfuld steam* (damp), vil dog vist selv en decideret landkrabbe begynde at ane uråd.

Der er altså nok at vogte sig for de første dage om bord, og man gør klogt i nøje at overveje en tildelt opgaves sandsynlighedspræg, før der skrives til handling. Den eneste trøst for de fagligt uerfarne skibsdrenge er, at de har „lidelsesfæller“ indenfor næsten alle andre håndværk.

Læserne har sikkert endnu flere eksempler på søens „narreværk“. Lad os høre nogle af dem!

Redaktionen.

Eldre numre købes

Vi har købere til følgende ældre numre: „Jul på Havet“ 1937; „J. p. H.“ og nr. 3 1938; „J. p. H.“ 1939; „J. p. H.“ 1941; „J. p. H.“ 1942; nr. 3 (B. & W.-nummer) og nr. 5 1943; nr. 3 1944; nr. 2 — 4 — 5 — 6 — 7 — 8 — 9 — 11 — 12 og „J. p. H.“ 1946; nr. 3 — 4 — 5 — 6 — 7 — 8 — 9 — 11 og 12 1947; nr. 1 — 2 — 3 — 4 — 5 — 6 — 7 — 10 — 11 — 12 og „J. p. H.“ 1948; nr. 1 — 8 og „J. p. H.“ 1949 samt særnummeret „Skibet“. For pæne eksemplarer af „Vikingen“ betales kr. 2 pr. stk. For særnumrene betales kr. 3 og for julehefterne kr. 5 pr. stk. Henvendelse til „Vikingen“'s ekspedition, Christiansborggade 1, København V., telefon Byen 8040.

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

„OPHELIA“S STRANDING

I anledning af „Vikings“ omtale i bladet for 1. september f. å. tillader jeg mig herved som medlem af skibets besætning på dets sidste rejse at supplere de fremsatte oplysninger: „Ophelia“ var et ca. 40 år gammelt trampskib bygget af jern med trædæk. Dets konstruktion var som ved datidens ældre skibe meget primitiv. Et lastrum i forskibet og et i agterskibet. Besætningens bopæl under bakken. Officerernes under dækket midtskibs og kaptajns og hovmesters under halvdækket agter. Dets kapacitet var ca. 3000 t.d.w., og selv om en hård og lang arbejdsdag havde efterladt skrammer her og der, var „Ophelia“ dog i stand til at bringe en vel stuvet last af passende størrelse sikkert over havene.

Den sidste last bestående af nikkelerts og olieker blev indtaget i Marseille, og et telegram til kaptajnen medførte, at lastens vægt oversteg kapaciteten med ca. 300 tons. Ved afgang var lastelinierne under vandet, styringen var vanskelig, og skibets opførsel helt mærkbar og ukendelig for besætningen. I godt vejr og nogenlunde sø kunne det ske, at flere tons vand pludselig kom ind over dækket, så det gjaldt om for besætningens medlemmer at se sig for og søge læ hurtigt. Med ca. 8 knobs fart i zig-zag-kurs slingrede den gamle overlastede tramp mod Gibraltar, hvor kulbeholdnin-

gen kompletteredes. Derefter fortsattes rejsen i et efter årstiden godt vejr med skiftende frisk vind og moderat sø. Alt gik godt indtil andet døgn i Den spanske Sø, da forreste lugekarm blev slået løs fra dækket i bagbord side, således at vandet trængte ned i lasten og fik skibet til at ligge på næsen. Man nåede dog Dartmouth som nødhavn, hvor de til vælling forvandlede olieker blev pumpet ud i floden og hullet i lugekarmen repareret. Derefter fortsattes rejsen, men en stormnat i Kanalen havde nær taget magten fra „Ophelia“ og bragt den til at synke. Den overvandt dog heldigt dette anslag og slingrede videre over Nordsøen med kurs mod Hanstholm fyr, der dog aldrig nåedes, idet som nævnt i Deres artikel rejsen afsluttedes på revlerne ved Jyllands vestkyst syd for Torsminde.


Det var efter årstiden godt vejr med moderat sø og dis hængende over landet, således at det store og kraftige Glyngøre fyr ikke blev observeret. Før den gamle, hårdt lastede „Ophelia“ sad fast på den yderste revle. Hundredevis af tons vand brød ind over skibet, og man frygtede for, at det ville komme til at ride på revlen og brække midt over. Dette skete ikke. Det gamle skrog havde styrke til også at tåle dette anslag. Den læ redningsbåd blev straks firet af og fortøjet ved skibet med 2 mand i for at holde den klar af

skibssiden. Kaptajnen gav en matros ordre til at hente journalen i kahytten agter, men da døren var kommet i bekneb og derfor ikke kunne åbnes, gik matrosen ned igennem skylightet og samme vej tilbage med bogen. Derved kom han til at rive petroleumslampen ned, så den tændte ild i kahytten, som med sit gamle tørre træværk, polstrede møbler, tæpper m.m. og proviant gav ilden rig næring, således at bålet snart flammede i 6 à 8 meters højde i den mørke efterårsnat. Da strømmen samtidig drejede skibets agterende mod vinden, og oliekerne i lastrummet ville forvandle store dele af skibet til et frådende ildhav, meldte 2 mand sig for at kaste vand på det jernskot, som skilte kahytten fra lastrummet, for derved at forhindre ildens videre fremtrængen. De to mand arbejdede med fare for deres liv i ca. 4 timer med at kaste vand på det rødglødende jernskot. Ved 2-tiden om natten slukkedes ilden af sig selv, så var alt brændt i kahytten. Der var kun et stort tomt hul i agterskibet tilbage, og jernskottet var helt. Klokkeren ca. 2½ om natten ramte en raket fordækket; der blev etableret forbindelse med land, men mørke og strøm forhindrede manøvre med redningsstolen indtil kl. 8½. Så kom alle 26 mand og bådsmandens kat velbeholdne i land. Hos strandfogden blev vi modtaget med jysk gæstfrihed, varme stuer, tørt tøj og dejlig mad. Hvidkålssuppe kogt på svineryg og smalstribet flæsk, dertil diverse snaps, æbleskiver og kaffe. Snart var strabadserne glemt. Strandfogdens kone blev båret på hænder som tak for hendes fremragende forplejning. Om

natten blev besætningen indkvarteret hos fiskerne, og næste formiddag samledes man på stranden for at se, hvorledes det gik med „Ophelia“. Det stod os alle klart, at dens arbejdsdag var slut. Gennem hullet i agterskibet var vand og sand trængt ind i skibet, således at hele partiet bag kommandobroen var under vand og den agterste del dybt i sandet. Det var udelukket at komme i forbindelse med skibet og bjerge vort tøj. Vi måtte nøjes med at vinke farvel, før vi begav os til toget for at tage til København og søge arbejde i andre fartøjer.

Chr. Olsen.

Mangeårig kober af „Vikings“.



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

DE FORENEDE KULIMPORTØRER
TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211
KØBENHAVN K.

NAUTA-BOAT CO.

Staal- og Aluminiumsredningsbaade
Davidder
Landgangsbroer og Faldrebstrapper i Aluminium
Radarmaster i Aluminium
Redningsflaader og Flydemidler i Aluminium

Til Dato kontraheret 250 Redningsbaade til danske og udenlandske
Værfter og Rederier

Fabrik:
Næstved Havn
Telefon Næstved 2248

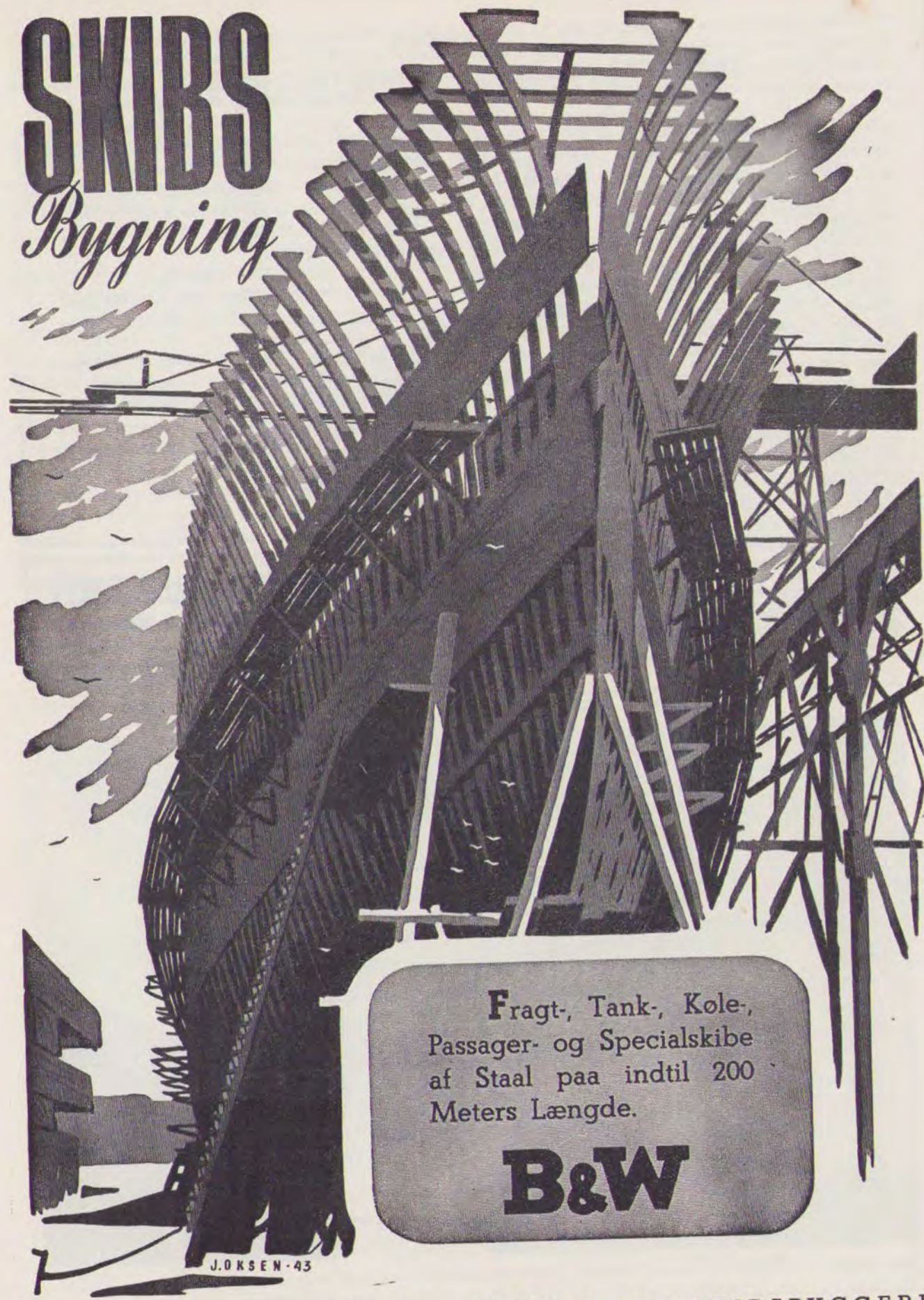
Salgskontor:
Cort Adelersgade 8,
København K
Telefon Central 14419

Braziliansk skoleskib i maleriske omgivelser



Den brasilianske orlogsmarines smukke skoleskib, „Almirante Saldanha“, som iøvrigt flere gange har gæstet Danmark, er her fotograferet i Table Bay i Sydafrika, før rejsen gik videre til Madagascar.

SKIBS Bygning

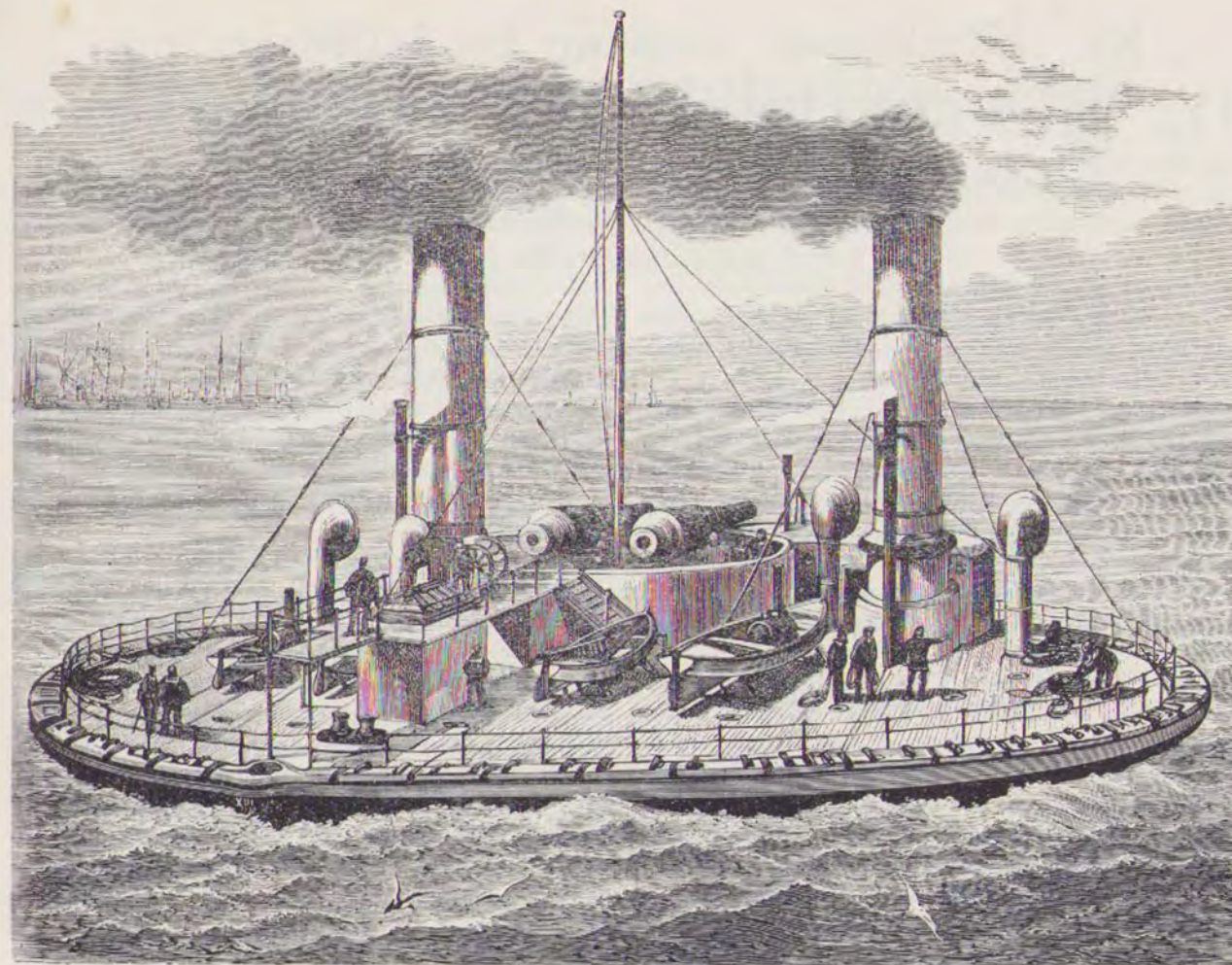


Fragt-, Tank-, Køle-,
Passager- og Specialskibe
af Staal paa indtil 200
Meters Længde.

B&W

J. O. KSEN - 43

A/S BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI



Den runde russiske Monitor „Novgorod“.

Cirkeleunde krigsskibe

I 1875 konstruerede den russiske admiral Popoff et cirkeleundt kanonskib, der blev bygget paa værftet i Nikolaiew. Skibet, som vi her bringer et billede af efter „Illustreret Tidende“, fik navnet „Novgorod“. Det havde en diameter af 33,5 meter og var forsynet med seks skrue. Midtskibs var placeret et tårn med et 13 tommer tykt panser og med to kanoner af svart kaliber. Fordelen ved et sådant skib skulle være, at det hurtigt kunne dreje sig om sin egen akse.

Samme år søsatte den russiske flåde iøvrigt endnu et cirkeleundt krigsskib. Dette fartøj, der døbtet „Admiral Popoff“ til ære for opfinderen, var noget større end sin forgænger, idet det havde en diameter af ca.

40 meter. Panseret var også noget sværere end paa „Novgorod“.

Den mærkelige krigsskibstype, der skulle anvendes til forsvar af flodmundinger, har sikkert ikke haft større succes. Sandsynligvis har den ikke vist sig tilstrækkelig sødygtig. I alle tilfælde har typen ikke haft efterfølgere. Ganske vist indleverede en amerikansk præst nogle år senere en tegning til det amerikanske admiralitet forestillende et endnu større og meget sværere armeret, cirkeleundt orlogsskib. Admiralitetet lod fremstille en model af præstens mærkelige påfund. Modellen opbevares stadig, men videre blev der heller ikke gjort ud af projektet.

Jack Tar.

**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

En „sofaskipper“ med en fin billedsamling

DANSK SKIBSKLUB, sammenslutningen af danske „sofaskippere“, har god vind i sejlene. Medlemstallet vokser stadig, og det er faktisk utroligt, så mange der herhjemme har skibsfarten som hobby på en eller anden måde. Et af klubbens ivrigste medlemmer, kommunelærer Fredfeldt i København, har en samling på omtrent 3000 billeder af danske skibe. Det er hans mål at skaffe et billede af ethvert damp- eller motorskib, som har sejlet under dansk flag. Han mener selv, at han nok skal nå målet.

Mange af fotografierne har Fredfeldt selv taget. Han ejer ca. 600 negativer. Hver morgen kl. 6.50 lytter han til listen over skibspositioner i radioavisen og klipper iøvrigt positionslisterne ud af dagbladene. Når et skib, som han ikke tidligere har fotograferet, ankommer til København, tager han en tur ned til havnen med sit fotografiapparat om halsen. Hans samling er meget fin og er præget af den virkelige samlers medfødte ordenssans.

Lærer Fredfeldt har fra ganske lille dreng — sådan som det er tilfældet med de fleste andre „sofaskippere“ — haft en brændende længsel efter søen. Selv mens han læste til lærereksamen, kunne han ikke få bugt med denne længsel. Da han var færdig med første del af sin eksamen, henvendte han sig hos en af vore redere og søgte en hyre. Skibsrederen rådede ham imidlertid til at slå koldt vand i blodet, og i stedet må Fredfeldt nu trøste sig med sine skibsbilleder.

Senere henvendte han sig til en anden reder og bad om at måtte låne nogle billeder af rederiets skibe. Skibsrederen, der så hans samling, blev meget begejstret for den, lånte ham de ønskede billeder og gav ham samtidig en tur med et af sine skibe til Canada. Som tak for turen lavede Fredfeldt efter hjemkomsten et smukt album med billeder af alle rederiets skibe, og han har nu til opgave stadig at føre dette album a'jour for rederen. — Det er hans eneste tilknytning til skibsfarten.

Lærer Fredfeldt udveksler skibsbilleder med andre medlemmer af skibsklubben og affotograferer sine egne mod at få udgifterne til fotopapir o. l. dækket. Det er en dyr hobby at fotografere skibe, og derfor har Fredfeldt stort set lagt tobakken på hylden. Iøvrigt får han til stadighed skibsbilleder foræret af venner og bekendte. Hans elever — både børnene og dem fra aftenskolen — kommer med fotografier til ham og får så til gengæld et billede af skolen. En af hans aftenskoleelever er lods i København og adviserer ham om, når en langfarer som en sjælden gæst ventes at anløbe havnen.

Nogle af skibsbillederne får Fredfeldt ad de mærkeligste omveje. Således har han et fotografi af et dansk skib liggende i Køge havn. Billedet har han fået af en mand, som købte det hos en marskandiser i Marseilles!

På aftenskolen underviser hr. Fredfeldt bl. a. i ind-

binding af bøger. (Til jul læser han iøvrigt op af „Jul på Havet“ for sine elever). Han indbinder derfor selv sine albums. Hvert rederi har sit eget album, der startes med en gengivelse af det pågældende selskabs skorstensmærke og kontorflag i farver. Så følger en oversigt over rederiets skibe med oplysninger om byggested, byggeår, tidligere ejer, størrelsesangivelse o. s. v. Derpå følger skibsbillederne, og hvis et skib har en særlig historie, findes denne indlagt i en „lomme“ på bagsiden af bladet. Fredfeldt studerer avisernes skibsfartsmeddelelser meget omhyggeligt og klipper alt af interesse ud. Da „Frigga“ gik ned, fik han alt med om skibet fra selve ulykkesdagen til den dag, hvor man — flere måneder senere — hev det sidste smør op fra skibets lastrum.

Den ihærdige samler er faktisk i stand til at følge de fleste danske skibe fra kollægning til ophugning. Når det meddeles, at et skib skal bugseres til ophugning, er Fredfeldt på pletten med sit fotografiapparat og tager et billede, for veteranen slæbes til „skafottet“. Ja, selv positionslisterne gemmer han, så han altid ved, hvor et skib har været den og den dato!

En så fin samling som Fredfeldts vil uden tvivl have sin historiske værdi, og forhåbentlig når han virkelig det mål, han har sat sig: At få et billede af hvert enkelt dansk skib med dampmaskine eller dieselmotor. — wig.

Gælder det
Deres vogn eller
bådmotor

?

Så sæt kursen mod



FORD MOTOR COMPANY A/S

Fra Limfjordsfærgesfartens dage

Da trafikken mellem Aalborg og Nørresundby foregik med kongeligt privilegerede færger

Af INGVARD OLSEN

FORBINDELSEN mellem Aalborg og Nørresundby foregår nu over to moderne broer, men man skal ikke så forfærdelig langt tilbage i tiden for at danne sig et billede af de besværligheder, vore forfædre har haft ved at komme over Limfjorden, idet den første bro, den gamle pontonbro, først blev bygget i årene 1863—65 og jernbanebroen i årene 1871—79.

Før pontonbroens bygning foregik personbefordringen og varetransporten mellem Aalborg og Nørresundby med færger og både tilhørende Nørresundby færgelaug, der ifølge et reglement af 4. oktober 1834 var eneberettiget til færgesfarten mellem de to byer såvelsom på kyststrækningen både på den nordre og den søndre fjordbred indtil en afstand af en mil fra hver side, dog således, at enhver måtte benytte sig af sit eget fartøj til eget brug, ligesom postvæsenet havde forbeholdt sig ret til at kontrahere om posternes overførsel med hvem — enten i eller uden for færgelaug — det fandt for godt.

Det var endvidere tilladt at benytte et hvilket som helst lejet fartøj til transporten fra Nørresundby og den kyststrækning, som på denne side var indbefattet under færgelaugets eneret, når kun bestemmelsesstedet lå uden for den kyststrækning, der hørte under færgelaugets eneret på den modsatte side, og omvendt. Det var ligeledes tilladt at træffe akkord med hvem man ville og kunne om transporten af de i Nørresundby hjemmenværende børn, der søgte skole i Aalborg, men hvis nogen ellers for betaling besørgede nogen transport over fjorden, være sig med personer eller gods, da skulle han, foruden at erlægge den takstmæssige betaling til færgelaug, erlægge en bøde efter politiets nærmere bestemmelse.

De gamle rofærger.

Til færgesfartens bestridelse skulle færgelaugene holde to store færger, bestemte til at roes og således indrettede, at man uden at spænde hestene fra vognen kunne køre ind og ud af færgerne ved hjælp af de ved landingsstederne på begge sider af sundstedet indrettede 3 op- og nedkørselsbroer eller klapbroer, og yderligere seks store færger, der skulle være forsynede med een løs sejlofte og med roerlykker, således at en mast med råsejl og ror kunne anbringes i enhver af disse færger, der tillige skulle være forsynede med ringe til at binde kreaturerne ved. Desuden skulle færgelaugene holde tre store kåge eller større færgebåde til at overføre såvel gods i mindre partier som passagerer

og tre såkaldte små nedkåge eller færgøjoller til overførsel af passagerer og disses rejsegods. Samtlige færger og fartøjer skulle være „anstændigen malede samt forsynet med påmalet nummer og med de fornødne årer og roetolle hængende i kiettinger til reserve, frendeles med toug og fangeliner, friholter, anstændige sæder, sivhynder, dvælg og haandspager m. m.“.

Færgematerialet skulle til enhver tid holdes i forsvarelig stand og to gange årlig synes af sagkyndige mænd, hvis påbud med hensyn til afhjælpning af mangler og fornyelse af materiellet nøje skulle følges.

Færgefolkene skulle være ædruelige sømænd.

Til færgesfartens forsvarlige bestridelse skulle færgelaugene til enhver tid holde 26 rorkarle og 2 førere til de store færger. Samtlige færgefolk skulle stå i fast tjeneste hos laugene og være duelige sømænd, i det mindste søvante, og forresten ædruelige og raske folk. Af fartøjerne skulle så vidt muligt altid en af de store rofærger, en af sejl-færgerne, en stor kåg eller færgebåd og en lille kåg eller færgøjolle opholde sig på Ålborg-siden, hvorfor et af de til denne side hørende fartøjers afgang var ensbetydende med, at der straks skulle afgå et tilsvarende fra Nørresundby-siden for at komplettere antallet i Aalborg. Af mandskabet skulle om dagen 9 og om natten 5 mand opholde sig på Aalborgsiden, og desuden skulle laugene sørge for, at der på denne side i hast kunne tilvejebringes mere mandskab, når stærke transporter eller stormende vejr skulle gøre flere folk nødvendige. Resten af mandskabet skulle opholde sig på Nørresundby-siden, hvor der om natten endvidere skulle være 2 vågekarle til stede på broen og mandskabet være i et sådant beredskab, at de straks kunne møde ved færgebroen, når de påkaldtes af vågekarlene.

Ved overfarten skulle der som besætning findes mindst 5 mand i rofærgerne, 3 mand i sejl-færgerne og 2 mand i kågene, færgebådene og færgøjollerne, men i stormende vejr, ved forefaldende større transporter og i det hele taget under ekstraordinære omstændigheder var laugene forpligtet til at forøge fartøjernes daglige besætning, og for at færgesfartøjerne ikke skulle blive overlastede, måtte en færges i stormende vejr ikke indtage over 40 og en større kåg eller færgebåd ikke over 20 mand og for begges vedkommende ikke lastes hårdere med gods, end til 15 tommer fra overkanten af rælingen midtskibs; færgøjollerne måtte i uroligt vejr ikke indtage over 5, og i godt vejr ikke over 7 mand.

Færgelauget om vinteren.

Færgelauget var pligtig til på egen regning at vedligeholde i god og forsvarlig stand den ved Nørresundby opførte bro med tilhørende brohoved og til beskyttelse for samme anbragte isbrækkere, uden at være berettiget til at hæve bropenge, og desuden skulle det ved og omkring broen og brohovedet vedligeholde en sådan dybde, at færgerne til alle tider med fuld last uhindrede kunne flyde ind og ud, ligesom det herværende færgelauget skulle holdes i god og forsvarlig stand. Tilsvarende bestemmelser var gældende for broanlægget ved Vesterå på Aalborg-siden. På det yderste brohoved skulle findes en hensigtsmæssig lygte, der skulle tændes hver aften en time efter solens nedgang og brænde til kl. 12 om natten, og igen tændes om morgenen 2 timer før solens opgang året rundt, undtagen i tidsrummet fra 10. maj til 10. august og i klart måneskin.

Lauget skulle endvidere anskaffe og vedligeholde hensigtsmæssige signaler på begge sider og sørge for de fornødne varp til brug ved fartøjernes forhalning i stormende vejr og modgående strøm. Når der indtraf islæg på fjorden, skulle lauget sørge for at holde farnten åben ved at lade vække en våge af tilstrækkelig bredde fra det vestlige klapbro og slæbested ved Nørresundby til anlægsstedet ved Aalborg-siden. Denne våge skulle være så bred, at de to største færges kunne passere hinanden, og den skulle holdes åben, indtil isen var så stærk, at der med fuldkommen sikkerhed kunne køres over fjorden med svært læs. Sålange vågen var åben, og i tilfælde af, at der fandt passage sted over isen, indtil vågen også var tilfrossen og stærk nok til at kunne passeres, skulle den gøres kendelig ved tydelige mærker på begge sider, og det var endvidere pålagt lauget, sålænge det var frost og islæg, at besørge den fornødne isning omkring pæleværket ved Aalborg-siden samt omkring brohovedet, færgebroen og isbrækkerne ved Nørresundby.

Embedsmænd rejste gratis.

Til på det offentlige vegne at have opsigts med færgelauget på Nørresundby-siden og til i almindelighed at påse overholdelsen af de for færgelauget gældende bestemmelser beskikkedes der af generalpostdirektoratet en opsynsmand, medens tilsynet på Aalborg-siden i almindelighed overdroges soindrulleringsofficeren i byen. Færgelauget skulle selv vælge en formand, der repræsenterede samtlige interessenter i disses eller laugets forhold såvel til det offentlige som til private, og det var formandens pligt at modtage ordrer, breve og besvælinger m. v. til lauget, at bekendtgøre sammes indhold for sine medinteressenter, afgive de forlangte erklæringer og oplysninger, og han skulle „til den ene ende holde en af amtet autoriseret journal og copiebog“.

Færgelauget var forpligtet til at holde sig den til enhver tid gældende takst for færgelauget efterrettelig. Kongelige embedsmænd og andre betjente var berettigede til fri overførsel over fjorden, når de var for-

synede med pas til fri befording til lands, og hvad de embedsmænd angik, hvis rejse blot gik over fjorden, da var det tilstrækkeligt, når de erklærede, at de i lignende tilfælde ville være berettiget til fri landbefordring. Ligeledes nød de personer fri overfart, som rejste med kongelige tjenestebrev til eller fra postembedsmænd, eller andre embedsmænd, når sådanne personer, foruden at brevene var påtegnet „kongelig tjeneste“, tillige fremviste en attest fra de embedsmænd, som havde afsendt dem. Fremdeles erholdt remonteheste samt alt gods, der forsendtes for kongelig regning, fri transport.

Når en færgelauget eller båd samlede til fuld fragt, skulle den på de rejsendes eller befragterens forlangende uopholdelig afgå, så snart den havde samlet den i taksten fastsatte fulde fragt for det pågældende fartøj, og når den, der havde størst part deri, forlangte det, skulle landingen ved Aalborg-siden ske ved Østerå, for så vidt vandet ikke måtte være så lavt, strømmen og vinden så ugunstige, at det sædvanlige landingssted ved Vesterå måtte benyttes.

Der skulle tre gange daglig såvel fra Ålborg-siden som Nørresundby-siden afgå en færgelauget for at overføre enhver, som forlangte det, uden hensyn til, om fartøjet derved opnåede fuld fragt eller ikke. Afgangstidene var ens for begge sider og fandt hele året igennem sted om middagen kl. 12 og desuden i tidsrummet fra 1. april til 31. august kl. 6 om morgenen og kl. 6 om aftenen, i februar, marts, september og oktober kl. 7 om morgenen og kl. 5 om aftenen og i november, december og januar kl. 8 om morgenen og kl. 3 om eftermiddagen. I de sidste 5 minutter før den til afgang bestemte tid skulle der ringes med en klokke, som kunne høres i husene i de nærmeste gader; børtfartøjet skulle afgå nøjagtigt til det fastsatte klokkeslet, og hvis nogen udeblev, tabte han den erlagte fragt.

Færgelauget skulle være høflige og behjælpelige.

Færgelauget skulle vise de rejsende høflighed og velvilje og være dem behjælpelige ved ind- og udskibningen af det, der overførtes, og de måtte under en bøde fra 2 til 5 rbd. sølv ikke herfor begære drikkepenge, medmindre deres tjeneste skulle forlanges til som dragere at bære eller befordre de rejsendes eller andre befragters gods, til at trække deres vogne fra færgelauget til noget sted i Aalborg eller Nørresundby eller fra et sådant sted til færgelauget, alt for den takstmæssige betaling. Færgelauget var eneberettigede til sådan transport fra broerne, men det var ikke vedkommende forment selv eller ved eget tyende, upåtal af færgelauget, at besørge deres gods m. v. bragt såvel til som fra færgelauget.

Når færgelauget som følge af isen helt måtte opføre, var færgelauget eneberettiget til med slæder at befordre korn og andet gods samt til at føre heste og kvæg over fjorden, idet det dog også under disse forhold var enhver uforment selv eller ved sit eget tyende at besørge sådan transport.

Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. januar 1952



Medlemmer pr. november 1951

A. P. Møller
A/S Det Østasiatiske Kompagni
Det Forenede 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 Myren
A/S Motortramp
A/S D/S D. F. K.
D/S Jutlandia A/S
A/S Jens Toft
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 Hetland 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. Sviters Bjergnings-Entreprise
D/S Draco A/S
Rhederi M. Jebsen 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 Svenningsen
Det Store Nordiske Telegrafskib A/S
Danish American Gulf Oil Transport
Company A/S
Aabenraa Rederi A/S
Det Forenede Bugseriselskab A/S
Rederiet Arrenak I/S
Rederi-A/S Kosmos
I/S D. F. B. & Em. Z. Sviters Bjergnings-
Entreprise
D/S Hafnia A/S
D/S Nautic & D/S Als A/S
Rederi-A/S Kongsund

„Lodicator“ en nykonstruktion fra Götaverken



Lodicatorens betjeningshåndtag rummes i en kasse med låg.

Kræfter, som et skib udsættes for.

En inddeling af de kræfter, som et skib udsættes for, og årsagerne til dem, kan ske på følgende måde:

A. Skibet som helhed udsættes for:

1) Langskibs påvirkninger forårsagede af et bøjningsmoment i langskibs retning, som varierer i størrelse og retning, når skibet trim-

mes, når det bevæger sig periodisk i søen, og særlig når det møder store bølger.

2) Tværskibs påvirkninger, som opstår dels på grund af lastens fordeling over skibets bredde i forhold til deplacementets trykfordeling over pladerne i bunden og på siderne, og dels fremkommer på grund af bøjningsmomentet i langskibs retning.



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

3) Vridningspåvirkninger, som opstår i skroget, når skibet går skråt mod søerne.

B. Lokale påvirkninger kan bl. a. opstå ved:

1) Diskontinuiteter i konstruktioner medfører forskellige spændingskoncentrationer.

2) Vandtrykket udefra.

3) Koncentration af last til en bestemt del af skibet.

4) Vibrationer fra skruer eller maskineri.

5) Fart i is.

6) Gispning, d. v. s. den vibrering, som de udenbordsplader, som er udsat for søen forfra og mod stævnen, udsættes for.

7) Slag mod skodder og garnering på grund af flydende last.

8) Dokning.

Mange gange er de lokale påvirkninger, særlig spændingskoncentrationer, de største, som skibet udsættes for, men det, som oftest er grundårsagen hertil, og som giver påvirkningerne i skibet som helhed deres karakter, er det langskibs bøjningsmoment.

Det langskibs bøjningsmoment.

Et skib på vandet med alt, hvad det indeholder, vejer efter Arkimedes lov lige så meget som den fortrængte vandmasse (deplacementet) og har sit tyngdepunkt i samme lodrette linie som deplacementet. Hvorledes kan da bøjningsmomentet opstå? Jo, den sammenlagte skibsvægt er ganske vist lig med deplacementets vægt, men fordelingen i langskibs retning, både de nedad og de opad virkende kræfter, fartøjsvægt og deplacement, er ikke den samme.

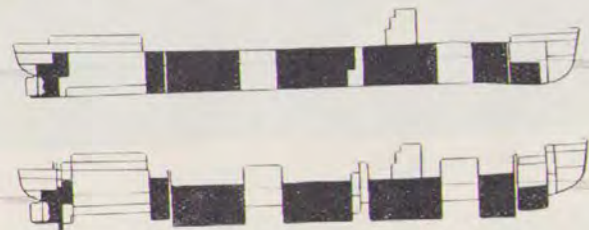


Fig. 1.

Hvis vi tænker os skibet i langskibs retning delt i et antal sektioner, og at de kunne glide i lodret retning og indstille sig således, at hver sektionens vægt blev den samme som dets deplacement, og skibet fik den tænkte form, som fig. 1 viser, ville der ikke opstå noget langskibs bøjningsmoment.

I virkeligheden holdes skibets sektioner fast i deres stilling, og vi får derfor et system af nedad og opad rettede kræfter i længderetningen. Kræfterne er i størrelse lig med forskellen mellem vægten og deplacementet af hver sektion.

Hvis belastningen på skibet er sådan, at deplacementet er større end skibets vægt midtskibs og mindre mod stævnen, vil skibet bøjes som vist skematisk i fig. 2. Fig. 3 viser det modsatte tilfælde: Deplacementkonstruktionen i tankene og tunge oliers store viskosi-

tets løfteevne er større end skibets vægt ved stævnen og mindre midtskibs. Momentet får derfor modsat fortegn.

Begge disse tilfælde kan indtræffe for skibet i roligt vand, til søs med store bølger forstærkes de yderligere. Det største langskibs bøjningsmoment indtræffer, hvis skibet møder stejle bølger, som er lige så lange eller på det nærmeste lige så lange som skibet. Når skibet befinder sig med en bølgetop på midten og med stævnen over de to nærmeste bølgedale, indtræffer den største bøjning til den ene side, og dette tilfælde benævnes kølloftning (hogging). Det modsatte tilfælde indtræffer, når skibet har en bølgedal midtskibs og stævnen i de nærliggende bølgetoppe, og i dette tilfælde kaldes det kølsænkning (sagging).

Beregning af påvirkninger på skibsskroget.

Da skibet er udsat for bøjninger, opstår der spændinger i plader, profiler og forbindelser. Bøjningsmomentet fremkalder således træk- eller trykspændinger i det valsed materiales langskibs forbindelser som f. eks. bunden, udenbords klædning, dæk, langskibs skodder, -spanter og -bjælker. De er størst i skibets underste og øverste dele, i bunden og øverste dæk, og har altid modsat fortegn i disse dele. Ved kølloftning opstår der således trækspændinger i dækket og trykspændinger i bunden, medens man ved kølsænkning får det modsatte. Bøjningsmomentet får i almindelighed sin største værdi i langskibs retning ved skibets midtskibs del, hvor man altså også får de største spændinger.

Om den nøjagtige størrelse af de spændinger, et skib er underkastet, ved man ikke noget bestemt, men beregninger foretages efter vedtagne regler, og resultaterne sammenlignes med beregninger for skibe, som man gennem praksis har erfaring for har tilstrækkelig styrke.

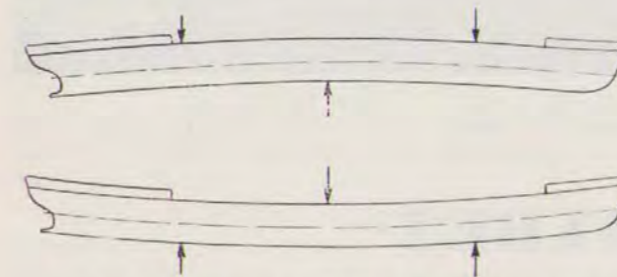
I almindelighed er store tankskibe konstrueret således, at de med fuld last af benzin får alle tanke helt fyldte. Med en sådan last er lastfordelingen naturligvis intet problem.

Hvis skibet imidlertid skal føre olie, der er tungere end benzin, må en vis del af lastrummet være tomt. Der kan så opstå det spørgsmål, om det er fordelagtigst af styrkehensyn at føre lasten fordelt i alle tanke efter et bestemt system, eller at visse tanke holdes helt tomme. Det første tilfælde, som turde være at foretrække, bevirker, at man ikke udsætter langskibs og tværskibs skodder for de vedvarende store belastninger, som et vædsketryk fra den ene side medfører. En sådan lastfordeling kan ganske vist medføre, at skodder og garnering udsættes for slag af lasten, når den sættes i svingninger ved skibets bevægelser i søen, men de påvirkninger, som opstår derved, er sandsynligvis ikke så store, som det statiske tryk fra kun en side på et skod. Særlig gælder det på grund af de relativt langsomme og jævne bevægelser, som et skib har i søen, de forholdsvis mange dæmpende dele af

det. At denne lastfordeling giver en noget mindre stabilitet, er i denne forbindelse af mindre betydning, da man selv under normale forhold ikke kan fylde tankene så meget, at frie overflader kan undgås, og det burde ved tankskibe, som ofte er stive i søen, snarere være en fordel.

Ved Götaverken er der konstrueret et apparat „Lodicator“, som er noget helt nyt, og som sandsynligvis vil vække stor interesse i søfartskredse hele verden over.

Det nye apparat, som først og fremmest er beregnet til tankskibe, er en slags lastfordelingsapparat — deraf navnet Lodicator, som er en forkortelse af „load distribution indicator“.



Øverst fig. 2. Kølloftning. — Nederst fig. 3. Kølsænkning.

Med lodicatorens har officererne fået et lethedert instrument, med hvis hjælp man på et par minutter kan regne ud, hvorledes man bedst fordeler lasten mellem de forskellige tanke, for at skibet ikke skal udsættes for alt for store påvirkninger i langskibs retning, hvilket kan medføre fare for revnedannelse i skroget, hvis skibet kommer ud i hårdt vejr.

Disse beregninger tager ellers lang tid, og det mest sædvanlige turde være, at officererne stoler på deres egne erfaringer, når lasten fordeles. Med den i de senere år forøgede størrelse på tankskibene og det dermed større og mere komplicerede system af tanke foruden en hel del andre faktorer, som må tages i betragtning, er det øjensynlig en fordel at have et apparat som lodicatorens, som rent automatisk regner ud, om den tænkte fordeling af lasten er tilrådelig eller ej.

Det, som har aktualiseret spørgsmålet om en effek-



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

A/S J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

tiv og pålidelig fordeling af lasten, er, at der i de senere år er forekommet en del tilfælde, hvor revner er opstået i skroget, og i særlige tilfælde er skibet brækket midt over. De fleste nationer, som har tankskibe, kender dette problem, hvorfor det kan siges at have international rækkevidde. De kræfter, som har medført disse kedelige uheld, skyldes først og fremmest hård storm og høj sø, men er lasten i skibet ujævnt og uheldigt fordelt i længderetningen, kan det bidrage til at forøge påvirkningerne.

Med lodicatorens kan man nu få lasten passende fordelt, og dermed er et risikomoment ude af verden.

Lodicatorens kan nærmest betegnes som en elektrisk regnemaskine. Den er forsynet med en knap for hvert lastrum i skibet, og de er inddelt i tons. Ved at stille disse knapper på det antal tons, der svarer til lasten i de forskellige tanke, får man apparatet indstillet på det tilsvarende lastningsforhold. På en visir kan man så aflæse, om denne fordeling holder sig indenfor rammen for de sikkerhedsgrænser, der er fastlagt.

En stor fordel ved lodicatorens er, at officererne allerede på forhånd, inden lastningen er begyndt, kan afgøre, om den fordeling, man har tænkt sig, er tilrådelig eller ej. Man kan desuden let få opklaret, hvorledes lasten eventuelt bør ændres for at blive tilfredsstillende. Lodicatorens kan også anvendes til at bedømme den nye lastfordelingssituation, der indtræder, når skibet har løst en del af sin last i en havn og skal fortsætte til en anden. Man kan udtrykke det således, at lodicatorens er en brugsanvisning for, hvorledes et tankskib bør lastes.

Lodicatorens giver også oplysning om skibets trim og er også fra dette synspunkt et værdifuldt hjælpemiddel for officererne.

Lodicatorens er konstrueret af civilingeniør Lennart Swenson ved Götaverkens skibskonstruktionsafdeling og er patentsøgt i alle søfartsnationer.

I alt er fire skibe, bygget ved Götaverken, hidtil forsynet med Lodicator, og det er hensigten, at alle tankskibe, som herefter leveres af Götaverken, skal forsynes med lodicator-instrument.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders



„Kongedybet“s gudmoder, fru Kirsten Lund, omgivet af (fra venstre) direktør Thorkild Lund, proprietær C. Johnson og ing. C. A. Møller.

„KONGEDYBET“

Den 20. november søsattes fra Burmeister & Wain den nye bornholmerbåd til A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 („66“ Selskabet). Skibet fik navnet „Kongedybet“ og blev døbt af fru Kirsten Lund, datter af selskabets direktør, Thorkil Lund.

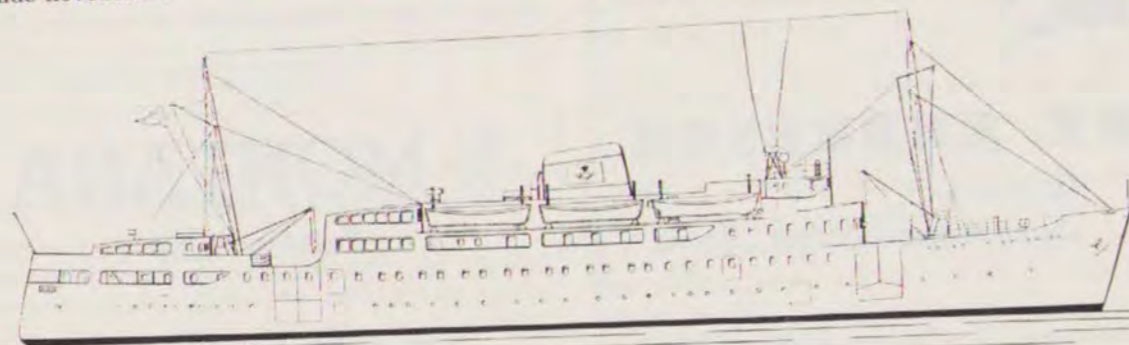
Det er det tolvte skib, selskabet får bygget hos B. & W. Dets nærmeste forgængere er „Hammershus“, bygget 1936, og „Rotna“, bygget 1940. Begge disse skibe, som stadig er fuldt moderne, og som i sin tid med hensyn til indretning og udstyr betød et stort fremskridt i passagerbefordringen på Bornholm, vil fremtidig sammen med „Kongedybet“, der ventes færdigbygget til 1. april 1952, betjene ruten mellem København og Rønne, idet m/s „Frem“ agtes solgt.

Med „Kongedybet“ har såvel værftet som rederiet søgt at skabe det ypperste, der i dag kan præsteres med hensyn til indretning og komfort i et skib af denne størrelse og med det formål på en på en nat- eller på en 7 timers dagtur at befordre et stort antal passagerer under de bekvæmst mulige forhold.

Skibet bygges til Bureau Veritas' højeste klasse med følgende hoveddata:

Største længde	89,0 m
Længde mellem p. p.	82,0 m
Bredde	13,3 m
Sidehøjde til hoveddæk	5,2 m
Sidehøjde til awningdæk	7,5 m
Lastet middel-dybgang ca.	4,4 m
Bruttotonnage	ca. 2260 tons
Kontinuerlig fart	15¼ knob

Skibet, der bliver ca. 425 brutto tons større end „Rotna“, har 5 dæk. På de 3 nederste dæk findes midtskibs kamrene til I kl. passagerer og agter salonerne til III kl. passagerer (fællesklassen). På promenadedækket midtskibs er placeret spisesalonen (restauration) og rygesalonen for I kl. passagerer og på bådendækket kamre og opholdsrum for kaptajnen samt dæks- og maskinofficererne. — Iøvrigt afviger skibets udseende en del fra „Rotna“'s navnlig derved, at dæks- huset på dækket, hvortil landgangen fører, er lagt helt ud i borde, hvorved vejrdækket mellem dæks- huset og skibslønningen bortfalder; der vindes derved betydelig plads til passagerkamre. Landgangen, der fører op til



„Kongedybet“, som det kommer til at se ud.

— Sig, De har læst det i „Vikingen“!

dette dæk, går derfor gennem en landgangsport i skibssiden, gennem hvilken man først kommer ind på et mindre lukket dæk og derfra ind i en stor hall med en bred midtertrappe, der fører til alle skibets dæk.

Overbygningen er i moderne strømlinieform og i udstrakt grad udført i aluminium.

„Kongedybet“ får ialt på I kl. 118 kamre med 256 køjer, hvoraf 26 i etmandskamre („Rotna“ 104 kamre med 231 køjer, hvoraf 16 i etmandskamre). I I kl. spisesalon er der i bekvæmme stole siddeplads til 88 passagerer, og i I kl. rygesalon, der bliver meget særpræget ved sin helt ovale form, bliver der i elegante og magelige lænestole og fritstående sofaer siddeplads til ca. 60 passagerer. — I fællesklassesalonerne, hvoraf der findes 5, er der siddeplads i faste sofaer og i stole til ialt 240 passagerer.

Belysningen i I kl. saloner blive indirekte, og som noget ganske nyt i hjemlige skibe anvendes der her for første gang lysstofrør som lyskilde. Rederiets konsulent for salonernes udsmykning og indretning er professor Kay Fisker.

Der er i „Kongedybet“ taget særlig sigte på i sommersæsonen, hvor skibet ventes anerkendt til at medtage 14 à 1500 passagerer, at kunne befordre et stort antal passagerer på dækket såvel i nat- som i dagsejlad, hvorfor skibet foruden brede promenadedæk langs salonhusene forsynes med 3 delvis overdækkede verandaer med store vinduer i siderne.



VI ØNSKER DEM ET GODT NYTÅR OG
TAKKER FOR DET GAMLE

J. C. Hennels Skibsfarve Fabrik A/S

AMALIEGADE 8 . C. 3842

Som en særlig sikkerhedsforanstaltning for passagererne bliver skibet forsynet med et elektrisk, automatisk virkende brandalarmsystem, som ved lys- og klokkesignal på kommandobroen og andre steder i skibet straks angiver, hvis temperaturen i et af skibets 284 rum stiger over en vis grad. — Desuden findes der på broen en særlig røgdetektor, som markerer den mindste røgudvikling i lastrummene.

Redningsudstyret i skibet er også søgt forbedret, blandt andet ved at to af redningsbådene er motorbåde.

Som tekniske hjælpemidler for navigationen findes — næsten som en selvfølge — radar, gyrokompass, radiopejler og ekkolod.

Lastrummene er specielt indrettet med henblik på befordring af stykgods på lossebakker og containers og på, at disse kan placeres hurtigt og let i rummene ved hjælp af små elektriske trucks. Til betjening af godset findes iøvrigt 4 elektriske dækskraner, nemlig to 3 tons og to 4 tons kraneer.

Hovedmaskinen er en B. & W. direkte omstyrbar, enkeltvirkende, totakts, 7-cylindret krydshovedmotor med trykforstøvning. Cylinderdiameter 500 mm, slaglængde 1100 mm, i stand til at udvikle 3400 IHK svarende til 2700 EHK ved 155 omdrejninger pr. minut.

Hjælpemaskineriet består af tre 4-cyl. B. & W. firetakts hjælpemotorer med trykforstøvning, hver direkte koblet til en dynamo på 160 kw ved 220 volt og 500 omdrejninger pr. minut.

115 skibe adopterede af skoler

„Dansk Skibsadoption“ har afholdt komité-møde i København. Af formanden, skibsreder Hahn-Petersens beretning fremgik det, at 115 skibe nu er adopteret af skoler over hele landet. Fra skibsadoptionens kontor er der i årets løb ekspederet 562 breve, ligesom der mellem skoler og skibe er blevet udvekslet et stort antal blade og gavepakker med alt mellem himmel og jord lige fra en levende abe til frimærker og strikkede tørklæder.

Skibsadoptionen har endvidere ladet afholde 79 foredrag om skibsfart i danske skole. Disse foredrag påhørtes i årets løb af 11.697 skolebørn og lærere. Desuden har adoptionen i det forløbne år arrangeret 19 skolebesøg om bord i adopterede skibe.

Den etablerede kontakt mellem skolebørn og søfolk vil utvivlsomt få betydning i fremtiden på den måde, at en større interesse kan spores for søens folk og disse menneskers problemer samt for søfarten som helhed.

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

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



Prøvetur med M/T Fermland

Tankmotorskibet „Fermland“ på 15.810 ts d. w., som er bygget af Götaverken til Ångbåtsaktiebolaget Ferm, Kristinehamn, gik d. 4. december på prøvetur.

„Fermland“ er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	157,0 m
Største bredde på spant	19,5 m
Dybde	11,6 m
Middeldybgang på sommerfribord ...	9,0 m

Man har bestræbt sig for at skabe en første classes aptering for besætningen. Kamre, messer og opholdsrum er store og har fået en smuk indretning. Bl. a. har man individuel luftkonditionering i alle kamre og andre rum for besætningen, så man har mulighed for

Søsætning ved Götaverken

Ved Götaverken søsattes d. 7. december et tankmotorskib på ca. 16.000 ts d. w., som er bestilt af den brasilianske stat.

Nybygningen er et moderne, helsvejst skib, som bygges til Lloyd's Registers højeste klasse med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	157,0 m
Største bredde på spant	19,5 m
Dybde	11,6 m
Dybgang på sommerfribord	9,0 m

Besætningen får en rigelig tilmålt plads, og udstyret i kamre, messer og opholdsrum bliver af høj standard.

Nybygningen skal udrustes med en 8-cylindret, to-takts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens kon-

struktion og fabrikat. Motoren har en cylinderdiameter på 680 mm med en slaglængde på 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 7350 IHK. Hjælpe-motorerne er også af værftets fabrikat.

Den kontraktlige fart er 14,5 kn på fuld last. at opvarme eller afkøle luften, afhængig af det klima, man befinder sig i. En anden detaille, der er vist stor opmærksomhed, er brandbeskyttelsen. Apterungen agter er således ind-delt i forskellige afdelinger ved brandsikre stålskod-der, der er sprøjtede med asbest. Desuden er alt isole-ringsmateriale brandsikkert, og i maskin- og kedelrum findes et kulsyre-slukningsanlæg.

Det kan også nævnes, at skibet er forsynet med Götaverkens nye lastfordelingsapparat Lodicator.

Nybygningen er forsynet med en 8-cylindret, to-takts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens kon-struktion og fremstilling. Motoren har en cylinderdia-meter på 680 mm og en slaglængde på 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 7350 IHK. Hjælpe-motorerne er også af værftets fabrikat.

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

struktion og fabrikat. Motoren har en cylinderdiameter på 680 mm med en slaglængde på 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 7350 IHK. Hjælpe-motorerne bliver også af værftets fabrikat.

Den kontraktlige fart er 14,5 kn.



„Ficaria“ på prøveturen.

Nyt fra D.F.D.S.

Fredag d. 7. december 1951 afleveredes m/s „Ficaria“, der er det første af de to motorskibe, som Det Forenede Dampskibs-Selskab hos Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri har bestilt til fart med landbrugs-produkter mellem Danmark og England.

Søsterskibet, der vil få navnet „Primula“, vil løbe af stabelen omkring maj måned 1952 og være færdig til aflevering i løbet af august måned 1952.

„Ficaria“, der føres af kaptajn Lars Larsen, er et køleskib, specielt bygget til fart med landbrugsproduk-ter, og det er indrettet således, at losning og lastning kan foregå på hurtigste måde.

Skibene har følgende dimensioner:

Længde	93 m
Bredde	14 m
Dybgang	5,5 m
DW	ca. 2.400 tons

For fremdrivning er installeret en 2-takts 8-cylin-det B. & W. dieselmotor, der vil give skibet en fart af 15 knob. Under prøveturen opnåedes en fart af op til 16 knob.

M/s „Ficaria“ afgår på sin jomfrurejse fra Køben-havn onsdag d. 12. dec. til London via Aarhus og vil derefter indgå i fast rute-fart med landbrugsprodukter mellem Aarhus og London med afgang fra Aarhus hver lørdag og fra London hver tirsdag/onsdag.

M/s „Caroline“

M/S „Caroline“, der nu har været på prøvetur fra Marstal Skibsværft, er det første stålskib, til hvis byg-ning der er bevilget Marshall-lån, og det første skib, der er bygget af 100 pct. dansk stål.

Skibet er bygget som sejlskib med hjælpemotor. Dets lasteevne er ca. 230 tons dw incl. olie og stores. Skibet er bygget til Bureau Veritas klasse I 3/3 L. l. l. med isforstærkning og til dansk lovs fordringer.

Skibets bruttotonnage er under 150 tons, hvilket er grænsen for den bruttotonnage, der kan føres af sætte-skipperne.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	31,83 m
Største bredde	6,48 m
Dybde til hoveddæk	2,95 m
Dybgang	2,69 m

Skibet er inddelt i 4 vandtætte rum med følgende vandtætte skodder: forepeakskod, forreste lastrums-skod og agterpeakskod.

I poopen agter er indrettet: salon, soverum for føreren og styrmandskammer. Kamrene er udført med skodder af elmetræsfiner med lister af mahogni.

Møblerne er udført af mahogni. Sofaer og stole er betrukket med uopskåret mecca.

Endvidere findes wc og vaskerum samt kabys.

Beboelsesrum for mandskabet findes i forskibet. To 2-mands kamre. Kamrene er udført i lyse og ven-lige farver. Lyslakerede møbler, sofa med hynder be-trukket med plastic.



„Caroline“ på prøveturen.

Der er i alle beboelsesrum gjort alt for, at kam-rene skal være hyggelige for officerer og mandskab, da kamrene er at betragte som sømændenes hjem. Overalt findes rigeligt med skabe og skuffer.

Mandskabskamrene opvarmes af en kakkelovn.

I salon og kamre agter er der installeret central-varme.

Hovedmotoren er en 3-cylindret firetakt Vølund dieselmotor, som ved 345 o/m yder 195 IHK.

Motoren er forsynet med reversgear og skrue med faste blade.

Omdrejningsretningen fra frem til bak foretages i styrehuset, ligesom motorens omdrejningstal reguleres fra styrehuset.

Skibet er forsynet med et hjælpeaggregat bestående af: en Bukh dieselmotor type EV 100, som ved 1500 omdr. yder 12 HK.

Bukh motoren trækker gennem remtræk en starte-

luftkompressor, en ballastpumpe samt en 24 volt 0,9 kw dynamo.

Endvidere findes i motorrummet centralvarmekedlen.

Der findes elektrisk lys overalt.

Styremaskinen er et håndhydraulisk styreapparat af A/S Svendborg skibsværfts fabrikat.

Skibet er forsynet med 2 motordrevne Vänerb losse-spil med løfteevne på 1,5 tons.

Et hånddrevet ankerspil, Fåborg Jernstøberi og Maskinfabriks fabrikat.

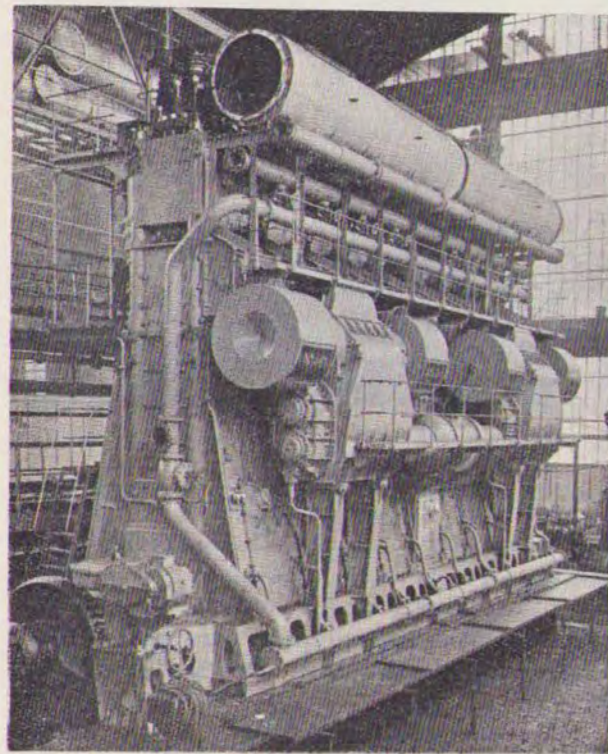
Skibet er forsynet med radiotelefon leveret af fa. Mads Olesen, Esbjerg.

Skibet vil på sin anden rejse anløbe København for losning, og der vil her blive installeret decca.

Hovedmotorerne til det nye passagerskib til Svenska Amerika Linien

Hovedmotorerne til det nye passagerskib, som bliver bygget i Vlissingen til Svenska Amerika Linien, er nu færdige, idet også den anden af de to motorer er prøvekørt i B. & W.s prøvehal på Christianshavn.

Hovedmaskineriet består af to enkeltvirkende, to-



En af de store hovedmotorer.

takts, 8-cylindrede dieselmotorer af krydshovedtypen, som tilsammen udvikler normalt 17.500 IHK, der skal give skibet en fart af 19 knob. Maskinanlægget er et af de største, der er blevet bygget af B. & W. De tekniske data er følgende: cylinderdiameter 740 mm, slag-

længde 1600 mm, motorens højde 10,4 m og længde 13,65 m. Højden svarer nogenlunde til et 3 etagers hus, og den samlede vægt overstiger 1.000 tons.

Det er som bekendt ikke første gang, at Svenska Amerika Linien anvender B. & W. dieselmotorer i sine passagerskibe, såvel „Gripsholm“ som „Kungsholm“ blev forsynet med B. & W. dieselmotorer, selvom typen naturligvis var en anden. Også til fragtskibene er B. & W. dieselmotorer anvendt i stor udstrækning, således er 40 af Broströms-koncernens nu eksisterende fragtmotorskibe forsynet med B. & W. dieselmotorer.

Hver motor har haft en 24 timers fuldskraftprøve efterfulgt af to overbelastningsprøver på 8 respektive 1 time. Prøverne foregik i overværelse af værftets repræsentant, ingeniør Tjebbes, Svenska Amerika Liniens tekniske direktør E. Th. Christiansson, sjöingeniør Erik Olsson og rederiets inspektør, sjöingeniør Eric Rosén.

Motorerne vil nu blive demonteret og skal i passende stykker sendes til værftet i Vlissingen for derefter atter at blive samlet i det nye skib.

Dansk stabelafløbning i Rensborg

I november søsattes fra Nobiskrug-værftet i Rensborg (Sydslesvig) det første skib i en række af fem nybygninger, der er bestilt fra danske rederier. Nobiskrug-værftet er et af Vesttysklands mest fremragende værfter, hvad angår bygningen af småskibe. Værftet har konstrueret sig frem til særlige, meget økonomiske typer.

Gæsterne fra Danmark blev budt velkomne af senator Knudsen fra byen Rensborg. Senatoren understregede i en kort tale, at Rensborg var glad for nybygningsordrer fra Danmark, og udtrykte håbet om, at de gamle venskabsbånd, der var knyttet blandt forretningsfolk før krigen, kunne fornyes.

Fru skibsreder A. E. Sørensen fra Svendborg døbte skibet „Martin S“. Nybygningen er på ca. 500 b. r. t. og har en lasteevne af ca. 950 tons. Hovedmaskineriet bliver en 530 h. k. diesel-motor, der skal give skibet en fart af ca. 12 knob. Som en fin gestus skænkede rederen, A. E. Sørensen, 1.000 D-mark til værftets understøttelseskasse.

„Martin S“ ventes færdig i indeværende måned.

Nootbaar.

Morsom kalender fra Hempel

Fra I. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik har vi fået tilsendt en morsom kalender. På den ene side vises forskellige øjeblik-billeder fra havundersøgelsskibet „Galathea“s arbejde. Da det er tusindkunstneren Hakon Mielche, der har leveret tegningerne, skal man ikke tage dem alt for alvorligt. F. eks. har Mielche givet flyvefiskene røde vinger. På den anden side af kalenderen har den muntre kunstner skildret „Galathea“s togt fra afrejse til hjemkomst på samme originale måde. Kalenderen vil live op i mange kontorer, hvor den bliver placeret.

VIKINGEN

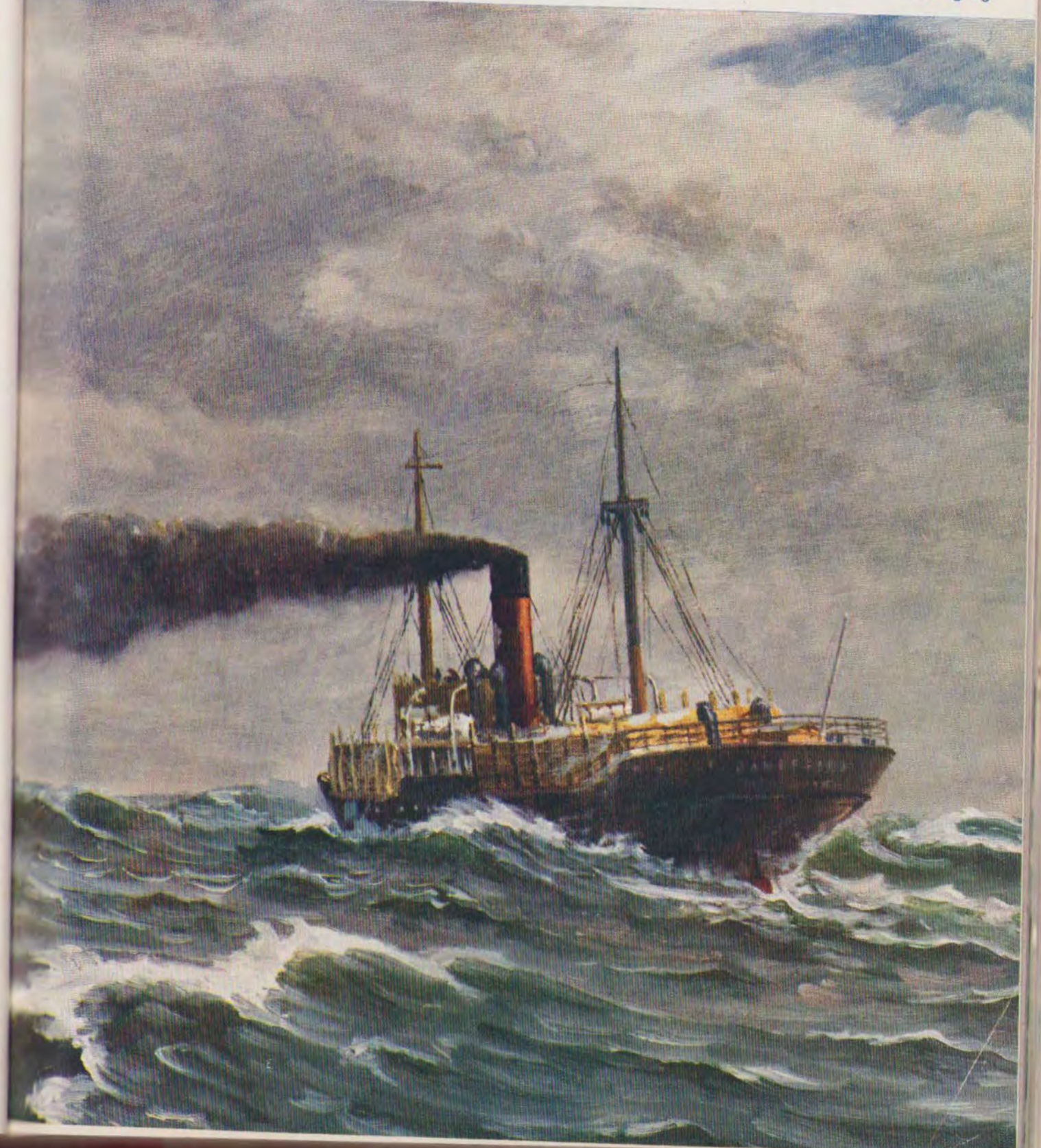
HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

1,50
februar

5/8 „Danefeldt“ i storm
GENTOFTE
MUNICIPALBIBLIOTEK

Detail af maleri af FR. LANDT

1952 - nr. 2
29. årgang



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Handelsflådens velfærdsråd – sømandens tjener

Samtale med kaptajn Kaj Lund

Ved OTTO LUDWIG

EN kendt dansk skuespillerinde blev fornylig interviewet af et københavnsk dagblad, til hvilket hun udtalte sig på en sådan måde, at læsernes sympati for hende uvilkårligt måtte blive endnu større, end den var i forvejen. Men så kom man til et afsnit i samtalen, hvor denne filmens forgudede heltinde fortalte om de mange personlige henvendelser, hun får fra folk af alle samfundslag. Sømandene blev i denne forbindelse også nævnt, men med tillægsordet „fulde“!

Det kan ikke siges for tit: Søfolk ønsker ikke på nogen måde at blive betragtet som tilhørende en klasse mennesker for sig. De er lumsk kede af at blive klassificeret som en slags sejlede vagabonder, for hvem en pige i hver havn, drukkenskab og drabelige slagsmål er de største mål her i livet. Naturligvis mente den lige nævnte skuespillerinde ikke noget ondt med sin udtalelse. Den var sikkert kun en dårligt anbragt og meget forældet cliché, som mange andre mennesker i land stadig slider på.

Den gamle karakteristik af søfolkene gælder ikke mere. Når der før i tiden kunne være blot et gran af sandhed i den, skyldtes det ikke søfolkene selv, men derimod at de var næsten glemt af deres medborgere. Man gav ikke tidligere sømanden nogen mulighed for en sund udnyttelse af fritiden om bord og i fremmede havne. Nu er det anderledes. Søfolkene har nu i nogle skibe hobby-rum og cykler med på rejserne. I de fleste skibe har de egne fritidsklubber og studiekredse. De har Søfartsklubben, Søfartens Bibliotek og

egne radioudsendelser over Danmarks Kortbølgesender. Og frem for alt har de Handelsflådens Velfærdsråd.

Den daglige ledelse af Handelsflådens Velfærdsråd varetages af Kaptajn Kaj Lund, som vi finder travlt optaget på rådets kontor i Christiansgade, hvor vi beder ham fortælle lidt om Velfærdsrådets start og hidtidige virke.

„Jeg har altid hævdet, at Velfærdsrådet er søfolkens egen idé,“ siger kaptajn Lund. „Søfolkene er selv med til at betale gildet og derfor også med til at træffe afgørelser om rådets arbejde. Som bekendt tilvejebringes de midler, der betinger rådets arbejde, ved en afgift for hver søfarende af 8 øre pr. dag, hvoraf staten betaler 4 øre og rederne og søfolkene hver 2 øre.

Der har faktisk altid været et naturligt behov hos søfolkene for et velfærdsarbejde som det, der nu er i gang. Før i tiden var de søfarende udelukkende henvist til at nyde godt af det velfærdsarbejde, der udføres af velgørende institutioner. Jeg vil ikke på nogen måde forklejne sømandsmissionens store arbejde, men mon ikke sømanden vil være mest tilfreds, når han ved, at de goder, han nyder, har han selv været med til at skaffe sig?

Nordmændene var først på pletten med et velfærdsarbejde af den art, vi nu praktiserer. Det norske velfærdsråd startede faktisk allerede under den sidste krig, hvor en mængde norske handelskibe lå oplagt i amerikanske havne. Mange norske søfarende gik ledige,



Det mindste danske skib, på hvilket der findes idrætsklub er „Troja“, ex. „Primrose“. Hele besætningen er med. Her ses formanden, en matros, under træning med en simpel vægt, som er lavet af to cementklodser støbt i en træpas omkring en jernstang. Om klodserne er anbragt tykker-knob, for at dækket ikke skal blive ridset.

luftkompressor, en ballastpumpe samt en 24 volt 0,9 kw dynamo.

Endvidere findes i motorrummet centralvarmekedlen.

Der findes elektrisk lys overalt.

Styremaskinen er et håndhydraulisk styreapparat af

længde 1600 mm, motorens højde 10,4 m og længde 13,65 m. Højden svarer nogenlunde til et 3 etagers hus, og den samlede vægt overstiger 1.000 tons.

Det er som bekendt ikke første gang, at Svenska Amerika Linien anvender B. & W. dieselmotorer i sine passagerskibe, såvel „Gripsholm“ som „Kungsholm“

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, Tabaco, Tahsis, Teluk Anson, Tientsin, Tokyo, Tsingtao, Usumbura, Vancouver B. C.



SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABACO TELUK ANSON TIENTSIN TOKYO TSINGTAO

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

SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABACO TELUK ANSON TIENTSIN TOKYO TSINGTAO

og man så det derfor som sin opgave at beskæftige dem i fritiden samt at skaffe dem gode logis-muligheder. Lige efter krigen havde „Statens Velfærds-kontor for Handelsflåten“, som den norske institution hedder, hjemme i Norge en rent ud sagt flyvende start, idet man med det samme ansatte et større antal funktionærer, overtog statens sømandshoteller, som derefter blev brugt som basis for velfærdsarbejdet, samt fik 10 millioner kroner af Nortraship-fondet.“

60-årig sømand som aktiv fodboldspiller.

„Hvornår startede så vort eget Velfærdsråd?“

„Vort „Handelsflådens Velfærdsudvalg“ startedes i henhold til en lov af 30. april 1948. Det aktive arbejde begyndte med, at man i samarbejde med „Søfartens Hygiejnekommité“ udsendte en „gymnastik-pjece“ og samtidig opfordrede søfolkene til at starte skibs-idrætsklubber. Der var straks fra begyndelsen stor interesse for sådanne klubber, og i efteråret 1949 etableredes et kontor, hvorfra vi forsøgte at hjælpe de idrætsinteresserede søfolk med råd og dåd. Idrætten var således den første opgave, vi tog op. Arbejdet hermed er stadig vokset, og i dag er der ca. 150 danske skibs-idrætsklubber. På mange af skibene er hele besætningen med. Jeg kender flere eksempler på ældre søfolk, der tager aktivt del i skibs-idrætten. En 60-årig kaptajn er således en meget ivrig fodboldspiller for sit skib.“

Fra de forskellige skibe strømmede breve med forespørgsler ind til kontoret. Til sidst blev brevene med besvarelser for lange og tog for megen tid, hvorfor vi besluttede at give svar på de stadig tilbagevendende spørgsmål ved udgivelsen af pjecen „Organisation af Skibsidræt“. Nu kom der rigtigt gang i idrætsarbejdet, og det blev nødvendigt at udarbejde endnu en pjecce, nemlig „Sømandsidræt“ samt „Havnevejviseren“, der bl. a. giver vejledning om mulighederne for idræt i de enkelte havne.



BALTICA
FORSIKRING

Hovedkontor: Bredgade 42, København, Tlf. C. 4058
Afdelingskontorer og agenturer overalt i Danmark

Velfærdsrådet udstationerede idræts-udstyr rundt om i havnene, men nu har de fleste skibs-idrætsklubber deres eget udstyr og er ret velfunderede. Rådet er iøvrigt gået i spidsen med praktisk skandinavisme ved starten af „den skandinaviske verdensserie“ i fodbold. Turneringen startedes i 1951. Det var et voveligt eksperiment at gå i gang med, men det er blevet kronet med held. Ca. 400 skibs-idrætsklubber har været tilmeldt turneringen det første år, og der har været spillet kampe over hele kloden. Der har naturligvis været den største deltagelse fra norsk side, men i forhold til landets tonnagemængde har Danmark været nr. 1, hvad deltagelse angår.

I 1951 tog vi fat på svømningen. Også på dette område har deltagelsen været over forventning. Over 500 sømænd aflagde svømmeprøve, og der afholdtes en konkurrence skibene imellem om det største antal af-lagte prøver.

De forskellige landes velfærdsråd har ofte egne idrætsbaner. Vi har kun egne baner i danske havne, men der arbejdes på at få anlagt fælles-skandinaviske idrætsanlæg i fremmede havnebyer.

Idrætsarbejdet og kontakten med skibsklubberne varetages nu af styrmand Bent Ohrt, der også yder en udstrakt service til klubberne under skibenes ophold i København.“

Med „Lyntoget“ til Buenos Aires.

„Og efter idrætten tog De fat på —?“

„Vi knyttede nu kontakt med flere andre institutioner,“ svarer kaptajn Lund. „Vi har endnu ikke råd til som nordmændene at udstationere sekretærer og oprette egne filialer i udlandet. Derimod har vi opnået et godt samarbejde med danske og andre landes — navnlig Norges og Sveriges — sømandsinstitutioner. Sømandspræsterne og de norske velfærdssekretærer har været os til stor gavn.“

Bl. a. har vi kunnet opnå kontakt ved blad- og filmdistribution, og vi forsyner små 100 sømandsinstitutioner i ind- og udland med blade, som vi abonnerer på til favorable priser. Bladdistributionen varetages af hr. Danford, der også er vor tekniske medarbejder.“

I et hjørne af kontoret står en stor post-sæk klar til forsendelse.

„Den sæk der indeholder måske blade?“ spørger vi nysgerrigt.

„Nej,“ svarer kaptajnen. „Den indeholder otte danske talefilm. Vor filmtjeneste har udstationeret tonefilm-apparater en snes forskellige steder i ind- og udland. Det længst borte liggende sted, hvor vi har et sådant apparat stående, er i den danske sømandskirke i Buenos Aires. Foruden vore egne filmstationer forsyner vi en lang række andre sømandsinstitutioner med danske film hver måned. Vi har som nævnt også udstationeret forevisningsapparater i danske havne, som vi

forsyner med ugeprogrammer, f. eks. kortfilm, som lånes eller lejes af forskellige selskaber. Som en slags „dessert“ serveres endvidere filmjournaler og tegnefilm.“

Til udlandet sender vi også danske dokumentarfilm og filmjournaler. Med hensyn til de sidste har vi et samarbejde med „Politikens Filmjournal“, sammen med hvem vi klipper det i journalerne, som særlig har søfolks interesse, og derpå sætter de udvalgte



Kaptajn Lund har succes med en munter historie hos en underholdningsaftens kvindelige gæster.

strimler sammen. Filmdistributionen sorterer helt og holdent under froken Mikkelsen nu.“

„Er det så gamle og forældede spillefilm, der sendes ud?“

„Nej, i mange tilfælde får søfolkene de aller nyeste danske film at se.“ Kaptajnen rækker en liste over bordet og fortsætter: „De kan her se titlerne på nogle af de film, vi distribuerer.“

På listen finder vi bl. a. „Støt står den danske sømand“, „Café Paradis“ og „Ditte Menneskebarn“. Filmen „Lyntoget“ er også med på listen og dukker måske en dag op i Buenos Aires, mens søfolkene også kan risikere at møde Morten Korch i Lissabon i form af hans film „De røde Heste“!

Søfolk og hesteavl.

„Kort efter at vi var gået i gang med blad- og film-distributionen, startede vi på studievirksomheden,“ fortsætter kaptajn Lund. „Det var i foråret 1950.

Vi har altså nu haft to år med stadige eksperimenter på dette felt, som har givet os meget at bestille. Søfolk vil gerne lære noget, hvilket fremgår af, at ca. 1500 elever indtil nu har meldt sig til forskellige brevskole-kursus. Gennemsnitlig har hver elev haft to fag hver.

Nogle af eleverne har naturligvis måttet give op, men andre har afsluttet flere kursus, mens atter andre stadig er i gang med studierne. Efter brevskole-ledernes udtalelser at domme går det helt godt med arbejdet. Søfolkene står heller ikke på dette punkt tilbage for folk i land.“

„Og hvad er det så, sømændene vil lære?“

„De er først og fremmest interesserede i at lære engelsk, men har iøvrigt et vældigt mod også på de elementære skolefag som dansk, skrivning og regning, som de gerne vil have genopfrisket. Men iøvrigt kan der gennem os gives undervisning i mange forskellige fag som f. eks. bogholderi, esperanto, stenografi, musikteori, kedelpasning og fjernsynsteknik.“

„Fjernsynsteknik?!“

„Ja, der er f. eks. flere radiotelegrafister, der er interesseret i fag som dette. Iøvrigt har vi også sat



Søfolkene og deres damer danser. En engelsk sømand „får en vals“ med fru Børge Mikkelsen, mens „Mike“ giver gode råd.

mange i gang med selvstudier lige fra hesteavl til forberedelser til studentereksamen og videreuddannelse til ingeniører o. l. For nogen tid siden skrev en matros til os og spurgte os om, hvordan han kunne blive uddannet som skibsmægler. Vi satte ham i forbindelse

Et brev til Carlsen

I relation til vor omtale af kaptajn Kurt Carlsen bringer vi med tilladelse fra chefen for handelsministeriets søfartsafdeling, Ove Nielsen, dennes brev til kaptajn Carlsen, hvori han klart analyserer betydningen af Kurt Carlsens indsats.

Kære kaptajn Kurt Carlsen.

Som gammel sømand med forudsætninger for at værdsætte Deres indsats ved forsøget på at bjerge Deres skib, sender jeg Dem mine oprigtigste lykønskninger til Deres redning. Jeg deler Deres skuffelse over, at det ikke lykkedes Dem at bringe „Flying Enterprise“ i havn; men selv om der således gik materielle værdier tabt, har Deres indsats skabt værdier af større og blivende betydning. De har ved Deres dåd givet alle os, der arbejder for uddannelsen af de unge, der går til søs, en støtte, hvis betydning næppe kan overvurderes, idet De — ved at hævde de gamle sømandstraditioner og føre bevis for deres betydning — har skabt et forbillede for de unge. Deres gerning vil sætte spor mange steder, og Deres eksempel vil blive fremhævet, navnlig på vore sømandsskoler, vore navigationsskoler og i vore skoleskibe. Derfor hjertelig tak!

Samtlige medarbejdere i søfartsafdelingen deltager i denne lykønskning og tak til Dem.

Det ville glæde mig en gang at træffe Dem og tale med Dem, og skulle Deres vej føre Dem til København, vil jeg være glad, hvis De ville opsøge mig, så jeg kunne få lejlighed til at trykke Deres hånd.

De hjerteligste hilsner, og i fremtiden: god vind og tilpas af den!

Deres hengivne
Ove Nielsen.

Søfarts-service i Aalborg-Nørresundby

Børge Mikkelsen (af alle søfolk kaldet „Mike“) har haft så stor succes som service- og kontaktmand for de søfarende, som kommer til København, at han nu så småt er begyndt at få kolleger andre steder. Som de første danske provinshavne har Aalborg-Nørresundby oprettet en søfarts-service i lighed med den københavnske, idet der allerede i august 1951 nedsat-

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

tes et udvalg, som skulle søge at skabe økonomisk basis for et sådant arbejde.

Udvalget, der kom til at bestå af vinhandler, konsul Povl Christensen, skibsreder Knud Lauritzen, kommunaldirektør Hans Nielsen, lods Nis Kr. Pedersen og prokurist Peter Schjødt, har allerede sikret sig en del pengegaver fra private firmaer i de to byer. Med denne kapital som baggrund vil man søge at tilvejebringe de resterende to trediedele af det nødvendige beløb fra kommunalbestyrelserne i de nævnte havne og i Hasseris samt fra Handelsflådens Velfærdsråd.

Komiteen håber snarest at kunne ansætte en service- og kontaktmand. En søfartsklub som den i København vil ikke blive oprettet, da Ålborg har et særdeles godt sømandshjem, med hvilket man iøvrigt vil søge et vist samarbejde.

DE DANSKE SUKKERFABRIKKER

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 Skibsmodellertegning i den fineste Udførelse. Modelbyggerværktøj af enhver Art og iøvrigt alt, hvad De har Brug for.

D. M. B.

JÆGERSBORG ALLÉ 29, CHARLOTTENLUND

En sejr for „Terma“ A/S

På prøvetur i Kalundborg fjord i begyndelsen af januar måned i statsbanernes færge „Jylland“ blev den første danske radar demonstreret.

Demonstrationen fandt sted for en indbudt kreds med selve generaldirektøren for statsbanerne, direktør Therkelsen, i spidsen og chefen for søfartsafdelingen, Bager, trafikchef Johnsen, kontorchef Skov samt en kreds af teknikere fra statsbanerne og pressen.

Den nye danske radar, som gav et særdeles skarpt billede, bryder på mange områder med de udenlandske. Prisen er ca. det halve, og rørsystemet det hidtil laveste med 44 rør, men kapaciteten hævdes at være lige så stor som på de kendte store anlæg.

„Terma“s radar har en pulseffekt på 30 kW, en pulsvide på 0,25 mikrosekunder. Dette giver en minimumsafstand på 60 m automatisk frekvensstregkontrol, faste afstandsringer, forenkling af opbygning af antenne og kabinet ved brug af standardkomponenter, hvorved der er opnået en væsentlig besparelse. Skærmen roterer med en hastighed af 12 omdrejninger i minuttet.

A/S Terma er startet i 1944 og har i de forløbne år fremstillet en række instrumenter, der er anerkendt overalt, og som karakteriseres af professor Manza på maskinteknisk laboratorium på Danmarks tekniske højskole som stående fuldt på højde med de bedste udenlandske kvalitetsinstrumenter, ligesom man fremstiller højt graderede skivetermometre til stærkt vibrerende skibsdieselmotorer. Blandt skibsløserne kan nævnes „Thorshøvd“, „Jutlandia“, „Oceansteamship“s store



Ingeniør Th. Myhre (th.) og prokurist Erik Christensen ved det nye radar-anlæg om bord på „Jylland“.

skibe „Agememnon“ og „Menetheus“, de franske statsbaners nye færge „St. Germain“ samt en række andre færges.

Den demonstrerede radar er blevet til ved et samarbejde mellem danske og norske, idet konstruktøren af apparatet er den norske ingeniør Th. Myhre, som har vist, hvilke evner og teknisk snilde, han besidder.

Med undtagelse af rørene er radar'en dansk helt igennem, og i „Terma“s radar indgår ca. 30 fabrikers og håndværkeres produktioner. Ingeniør Myhre har i en måned kontrolleret „Terma“s radar om bord på „Jylland“ og erklærer ved demonstrationen, at den er ualmindelig driftssikker.

Hvis dette holder stik, vil der i for-



Et kig ind i sender/modtager-kabinettet. På billedet foroven ses radar-antennen. Skærmen roterer med en hastighed af 12 omdr./min.

enklingen være stor sandsynlighed for dens indførelse i første omgang på skibe i indenrigsfart.

Ved demonstrationen erklærede een af de tilstedeværende ingeniører, at som forholdene er nu, kræves der kolossalt meget af radiotelegrafisten, når disse instrumenter er underlagt ham.

Den danske ekspert professor Jens Oscar Nielsen har på flere måder opmuntret „Terma“s ledelse med det betydningsfulde arbejde, den er inde på, og man har også fra Marshall-hjælpen ydet ledelsen lån til en ny fabrik, som nu er taget i brug, og der vil sikkert ikke gå lang tid, før vi hører om nye resultater fra den initiativrige stab på „Terma“.



Spisesalonen i m/s Saint Germain fra Helsingør Værft. Væggene er beklædt med Waverite materiale i lyst fugleøjtræ og bordpladerne er holdt i elfenbensfarve.

WARERITE

Plastics-Laminater

er idealet af et materiale til vægbeklædning, møbler og inventar, bordplader i køkkener, kantiner, restaurationer, butikker og overalt, hvor arbejdsflader skal være rene og skinnende til trods for unormalt stærkt slid og anden påvirkning. Den hårde, smukke, blanke overflade er modstandsdygtig overfor bl. a. vand, damp, varmt service, vin, spiritus, frugtsaft og endog tændte cigaretter. Den afgiver ikke yngleplads for bakterier og angribes ikke af mug og svamp. Den kan rentørres effektivt med blot en fug-

tig klud, og udgifter til reparation og fornyelse forekommer ikke. Dekoration, tekst og endog stof eller naturtræsfinér kan bringes til at indgå som bestanddel i materialet under dets fremstilling.

WARERITE

Plastics-Laminater

fremstilles i et omfattende udvalg af rene farver, træåringer, mønstre og motiver med silkemat eller spejlblank overflade. Materialet forefindes i form af 3,2 mm tyk vægplade og 1,5 mm tyk finér i størrelser indtil 2540 x 1270 mm.

WARERITE PLASTICS-LAMINATER

REG. VAREMÆRKE

fremstillet gennem 20 år af:

BAKELITE LIMITED, LONDON, S. W. 1.

og repræsenteret af:

SØREN BORDING 8, AUREVANG KØBENHAVN, HELLERUP, TELF. HEL. 6913

Kaptajn Carlsens forgænger

Den ubegribelige historie om sødjævlen, kaptajn Wildridge

Af
H. Trolle-Stenstrup

Kaptajn Kurt Carlsens far sagde nogle fortrinlige ord i B. B. C. den 9. januar 1952, da han i Falmouth ventede sønnens ankomst i det bugserede „Flying Enterprise“: „Min søn har ikke øvet en heltedåd, han har kun vist vovemod.“ De ord viser gamle Carlsen som en både beskeden og sandhedskærlig mand, der ser klart nok til at sætte tingene på deres rette plads. Men den sejge udholdenhed og det djærve vovemod, Kurt Carlsen lagde for dagen ved i 13 døgn at klamre sig fast til sin dødsviende skude vil også være tilstrækkeligt til at sikre ham en niche i ryets hal, hvor søfartsbedrifter foreviges.

Men Kurt Carlsen har haft en forgænger, en gammel souk, hvis navn er glemt, og hvis bedrift, om man tør kalde den så, havde en tragisk baggrund. Han var af en helt anden støbning end den beskedne og bramfri Carlsen; han fik ingen virak, da han kom i havn, og det er endnu i dag tvivlsomt, om hans navn nogensinde vil blive indlemmet mellem dem, der mindes med agtelse endsigte kærlighed.

HISTORIEN går tilbage til omkring århundredskiftet, og helten i den var skipper Osbert Wildridge på barken „Ferncrest“. Wildridge var lige så fast i sit forsæt som Carlsen, ligeså standhaftig og modig, men han var tillige noget andet, og dette andet satte ham i en anden rangklasse, moralsk set, end den danske sømand. Wildridge var en sødjævel, en „sea-bully“, som engelsktalende søfolk kalder en skipper, der driver sit mandskab så hårdt som i slavetiden. Hans mandskab rømte, når det kunne se sit snit dertil, og efterhånden havde han fået et så dårligt ry, at det voldte ham de største vanskeligheder at få påmønstret mandskab, når „Ferncrest“ skulle stikke til søs. Når en sømand hørte, at der var en køje ledig på „Ferncrest“, betakkede han sig, og de ægte bolværksmatroser grinte hyrebassen ud, når denne så meget som nævnedes skudens navn for dem. „Tak, hos den blodhund kommer vi ikke,“ sagde de. „Lad kaptajn Wildridge komme sit mandskab nede i det gloende helvede.“

Selv hans kolleger spæde, at det en dag før eller senere ville gå galt med Osbert Wildridge. Det ender med mytteri eller det, der er endnu værre, mente de. Og han fortjente det, for sådan som han behandler sine folk, kan man ikke. Hvad nytter det, at han på landgangen optræder som en renvasket engel, at hans kone og børn ser op til ham, når han er den skinbarlige djævel mod sine folk ude i rum sø?

På sin sidste rejse fra Liverpool til Bahia i august 1899 havde Wildridge påmønstret en særlig udsøgt samling hårdhuede fyre. Der var et par rene banditter mellem folkene, mænd, der hverken skyede død eller djævel.

Da „Ferncrest“ var syv dage ude, trak det op til storm. Skipperen kommanderede alle mand på dæk og begyndte at bande og tordne. Det var ham ikke nok at give en ordre, den skulle forstærkes med et slag af kofilnaglen, og det var, da han ville lange en sådan dravat ud, at han under et vældigt spring for at slå en sendrægtig sømand til plukfisk faldt over noget gods, en styrtø havde revet løs, og klaskede skallen mod dækket.

Mandskabet betragtede ham på sikker afstand, for selv som falden vovede ingen at nærme sig ham. Men der var had i deres hjerter, og deres blikke spæde intet godt. Wildridge blev liggende en stund som død, så rejste han sig møjsommeligt og stavrede ind i sin kahyt uden at så meget som værdige folkene et blik.

Hvad der derefter foregik, er ikke historie, men kun en rekonstruktion af det forefaldne, sådan som det må være gået til. Da mandskabet så sødjævlen tørne ind, og en af dem, der var lusket hen for at lytte ved døren til skipperens lukaf, kom tilbage med den besked, at bæstet snorkede som en olm tyr, lagde de allesammen råd op. Vinden var løjet af, og søen gik ikke længere så højt. En af folkene, den skrappeste af hele bundtet, foreslog, at de skulle give skipperen en sådan dravat, at han ikke vågnede mere. Vel var de alle bange for ham, men med en sådan overmagt kunne de sagtens gøre kål på sødjævlen. Og han slog på, at når skipperen kom til sig selv og så den ravage, stormen havde voldt på skuden, så ville der ikke være ende på hans raseri. Han ville slå mindst et par mand ned, selv ville han blive dræbt, og så ville de overlevende komme til at dingle. Men flertallet af mændene ville ikke indlade sig på dette, selv om de mente, fyren fortjente det. Så var der en, som foreslog, at de skulle rømme skuden, mens skipperen sov.

— Men hvordan klarer vi den? indvendte en anden. De to styrmænd er skyllet over bord, så hvem skal navigere storbåden?

— Åh, den kan bådsmænd klare, svarede en anden. Han kan styre på log og kompas.

Det forslag blev vedtaget, og så fik de båden sat ud, fyldte den med proviant og roede bort fra den hårdt medtagne „Ferncrest“.

Da Wildridge vågnede, var det højlys dag. Vinden havde lagt sig, men barken huggede endnu i søen. Han kunne øjeblikkelig mærke på skibets bevægelser, at der ikke stod nogen ved roret. Rasende sprang han ud af køjen for at give folkene en forsvarlig omgang, men der var bælgrødt i kahytten, så han måtte famle

sig hen til skuffen efter tændstikker. Han strøg en stikke, hørte den glide mod fladen uden at tænde og smed den vredt fra sig. Så strøg han en anden, og det samme gentog sig, men den tredje brændte hans fingre uden nogen flamme.

Med et gik det op for ham i hele sin forfærdelighed. „Store Gud!“ gispede han, „jeg kan ikke se. Åh Gud, lad mig ikke blive blind.“

Han stavrede hen til døren, fik den vrikket op og ville ud på dækket, men han snublede over tærskelen og udstødte en drøj ed. Så rejste han sig med besvær og gav sig til at råbe på folkene. Der kom intet svar. Han bandede, fnyste og skreg. Til slut hylede han som en afsindig. Og så gik det omsider op for ham, at han var alene, at folkene var rømt, og at han var dødsdømt på det drivende vrage. Han fik fat i en flaske rom og gylpede nogle slurke i sig, men da det værkede i hans hovede, kravlede han tilbage i sin køje, hvor han faldt i søvn for at drømme mareridtsdrømme.

Da han vågnede, var det det samme som før — bælgmørkt, skønt han kunne føle solen brænde på sin pande.

Situationen var nu gået helt op for ham, og han besluttede at møde skæbningen som en mand. Uden tændte lanterner udsatte han sig for at blive sejlet i sænk, men han turde ikke tænde lampen af frygt for, at der skulle flyde noget olie ud og det hele fænge, og tanken om at blive levende brændt fyldte ham med endnu større rædsel end at drukne som en mus. I sin nød blev han opfindsom. Han fik fat i en rulle tov, trak liner langs dækket hen til broen, så at han kunne føle sig frem. Og så anbragte han nogle flag på mastestumperne, mens han bad til himlen om, at et skib måtte få ham i sigte. Den sekstende dag hørte han en fragtdamper stampe forbi langt borte, men skruens durren døde snart bort, og han var atter alene. Han vidste, at „Fernecrest“ drev vejløst om langt udenfor skibsruterne, og at kun et rent tilfælde kunne bringe undsætning. Dagen markerede han ved at flytte tændstikker fra en fuld æske til en tom, og sådan nåede han til den 28. dag, da den drivende skude blev observeret af damperen „Hercules“, kaptajn Artemus Skipton. Søjævlen opfangede straks sirenens hyl, greb råberne og hylede: Ship ahoy! Så rev han jakken af og gav sig til at svinge den i luften. Skipton svarede tilbage: „Hercules“ af Hull i ballast til Galveston. Og så fik han at vide, at Wildridge befandt sig på 28. døgn alene på drivvraget „Fernecrest“.

— Guds død, mumlede Skipton. Det

er Wildridge, sødjævlen. Så er hans folk rømt i rum sø.

Han styrede damperen nærmere, og da han var tæt nok til at tale med sødjævlen, tilbød han at hive en trosse over og tage „Fernecrest“ på slæb til Galveston.

— Indforstået, kom det fra Wildridge. Og hvad er Deres betingelser?

Skipton var kendt som en resolut mand, der ikke let lod sig dupere, men dette her var ham et nummer for stærkt. Hvad for noget! Han driver alene om på et vrage, og så spørger han om betingelser.

— Betingelserne lader vi søretten afgøre, råbte han til Wildridge.

— Hvad mener De, kaptajn Skipton, svarede sødjævlen. Her er ikke tale om bjergning. De glemmer nok søens lov, min gode. Min skude er ikke forladt, så længe jeg er om bord, er De med? Alt, jeg ønsker, er at blive slæbt i havn.

— Det bliver to tusind pund sterling, sagde Skipton.

— Jeg byder Dem 1500 og ikke en penny mere, råbte Wildridge.

Skipton var forarget. Han gad ikke ligge og prutte med den gale fyr og gav så ordre til, at „Hercules“ skulle fortsætte sin kurs.

Søjævlen bed sit raseri i sig. Han stod med hånden bag øret og hørte S/S „Hercules“ skrue piske vandet, mens den fjernede sig. Og så var han atter alene. Min gud, mumlede han, dennegang er det ude med mig.

Sådan stod han en time. Så fangede hans øre lyden af en skrue, og han forstod, at en damper var i anmarch. Det var S/S „Hercules“, der kom tilbage. Skipton havde betænkt sig. „Fernecrest“ var dog for god en prise til at lade slippe ud af hænderne. Da han var indenfor hørevidde, satte han råberne for munden. „Deres gamle vaskebalje, Wildridge, er synkefærdig, men jeg vil prøve at slæbe den i havn. Så siger vi femten hundrede.“

Søjævlen samtykkede, hvorpå kaptajn Skipton og førstestyrmand gik om bord i „Fernecrest“. De undrede sig en del over alt det tovværk, der var spændt ud som et spindelvæv over dækket, men så fangede Skipton det døde blik i Wildridges blinde øjne.

— Gud forbarme sig, manden er blind! hviskede han til styrmanden.

— Ja, jeg er blind, sagde Wildridge. Det skyldes et fald, hvor jeg nær fik hele kassen mast. Og hele mandskabet er rømt. Men de vidste ikke, at jeg var blind, tilføjede han ligesom undskyldende.

— Det forstår sig, sagde Skipton. Heller ikke jeg kunne ane det, ellers havde jeg... Hans stemme slog over, inden han fik samlet sig til at fortsætte. — Og De lod mig sejle bort, De hørte „Hercules“ fjerne sig! De vidste, at jeg ikke kom tilbage, De, en blind mand og alene på et drivvrag! Kom, lad mig trykke Deres hånd, kaptajn Wildridge. Jeg har ganske vist hørt nogle fæle historier om Dem, men Guds død, om De ikke er den tapreste mand, jeg har truffet.

Søjævlen stod og virrede med hovedet.

— Bare små slag, kaptajn Skipton, mumlede han. Jeg trænger ikke til lovprisninger, for jeg har såmænd ikke gjort noget stort. Alt, jeg beder Dem om, er at stryge ordet bjergning og prise. Det er søens lov, ved De jo nok, at en skipper bliver på sin skude, til den går ned.

Skipton stirrede på den blinde mand. Så kom det langsomt fra ham:

— De har ret, kaptajn Wildridge, en mand bliver hos sit skib. Og det vil komme til at stå i min rapport. Men her drejer det sig om at bjerge en mand såvel som hans skude, og det er det, jeg vil. Jeg ved ikke, hvad man kalder Dem, kaptajn Osbert Wildridge, når jeg sætter Dem i land, men jeg vil give min levende sjæl i pant på, at der ikke er nogen, som vil kalde Dem sødjævel mere.



Sekretær, cand. jur.
Immanuel Lorck.

Fra søretten

I sø- og handelsretten behandles til stadighed en række søsager, af hvilke adskillige må forventes at have interesse udover en snæver kreds. Redaktionen har fundet det naturligt at delagtiggøre læserne i disse sager og vil i dette og de følgende numre af bladet med sekretær i sø- og handelsretten,

cand. jur. I. Lorck som formidler bringe korte referater af nogle domme afsagt i den senere tid. Med dommene vil, hvor det kan være på sin plads, følge kommentarer i få ord:

En radiotelegrafist, der var påmønstret et dansk skib, blev efter en lægekonsultation i New York tilrådet en hospitalsindlæggelse for smerter i ryg og højre arm. Han afmønstredes, men mødte senere på hospitalet, end den tid, til hvilken han var tilsagt til at møde, og blev derefter afvist. Han indlogerede sig derefter på et hotel, hvor han nogle dage holdt sig i ro. Da han derefter gik til generalkonsulatet for at få sit resttilgodehavende og sine papirer, blev det meddelt ham, at rederiet havde anmeldt ham som rømmet. Han tog ny hyre og anlagde ved sø- og handelsretten sag, under hvilken han afkrævede rederiet sit løntilgodehavende 381 kr. og en måneds hyre med tillæg af dyrtidstillæg og kostpenge, ialt 729 kr.

Rederiet påstod sig frifundet mod betaling af løn til afmønstringen med 381 kr. og gjorde gældende, at telegrafisten ikke havde ladet sig afmønstre på grund af sygdom, men på grund af utilfredshed med tjenesten om bord.

Retten fandt, at telegrafisten havde forsømt at rette fornyet henvendelse til hospitalet om indlæggelse og at søge rederiets assistance hertil. Da han i stedet for havde valgt at tage ny hyre, og det således skyldtes ham selv, at der ikke tilvejebragtes fyldestgørende billede af hans helbredstilstand, blev rederiet frifundet for at betale noget ud over det anerkendte hyrekrav.

DAMPSKIBSSELSKABET

VIKING A/S

Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG

Worsåesvej 24, København V.

Tlf. C. 2641

Telegr.-adr. Metalborg



Unge Mænd søges til SØVÆRNET

hvor der er virkelig mulighed for at skabe sig en god fremtidsstilling. Den 31. marts påbegyndes uddannelsen af et nyt hold

MATH-ELEVER

ved KYSTBEFÆSTNINGEN

(landtjeneste), og hertil antages et større antal unge mænd i alderen 16—22 år.



Alle oplysninger samt ansøgningsskema, der skal være indsendt senest 6. februar d. å., fås ved henvendelse til

PERSONELKONTORET Holmen C. 16,200

Oplysninger samt ansøgningsskema om optagelse som math-elev bedes sendt til

Eller ved at indsende denne kupon

Navn _____

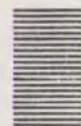
Adresse _____

Til Personelkontoret, Holmen, København K.

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.**



Eksamensholdet samlet ved elevforeningens fest med direktøren for maskinistundervisningen, ing. Stahl, forstander Mathiesen og foreningens bestyrelse.

Københavns Maskinskoles Elevforenings fest

Eksamensfesten for Maskinskolens elever var i år strøget grundet på arbejdet med udsmykning af festsalen, men Maskinskolens elevforening holdt som sædvanlig sin pompøse fest for de afgående elever med damer.

For en stopfyldt sal bød den energiske formand, hr. S. A. Sørensen, velkommen, og festtalen blev holdt af skolens charmerende forstander, civilingeniør Mathiesen. Forstanderen fastslog, at festtalen skulle være lys og let, som der står på Carlsbergs reklamer om ny pilsner. Derefter holdt han en tale, hvori han fastslog, at eksamensbeviset var ikke nok for de unge mennesker til at skabe sig en position, når de kom ud i livet. Det var den personlige optræden og loyalitet, der betød noget, hvilket man havde det bedste bevis på, når man sagde kaptajn Carlsen.

Forstanderen efterlyste noget mere høflighed hos ungdommen, men indrømmede samtidig, at det var svært at være rigtig høflig med baskerhue.

Han lykønskede de 81 elever med den almindelige maskinisteksamen og de 42 elever med den udvidede maskinisteksamen og foretog derefter uddelingen af præmier og emblemer.

Følgende elever fik en pengepræmie: Preben Larsen, Kaj Andersen, Per Fredsted Jensen, Jens Jørgen Hansen, Henning Olsen, Kurt Frantz Nørthen.

Bogpræmier til: Preben Arne Petersen, der har modtaget præmie fra Maskinmestrenes Forening, Ole Preben Albrechtsen, der fik Bogfondens legat til den alm. maskinisteksamen.

Guldemblemer til (alm. maskinisteksamen): Erik Flemming Corneliussen, Preben Larsen, Kaj Andersen,

Leif Møller, Per Fredsted Jensen. (Udv. maskinisteksamen): Kurt Julius Schütz, Jens Jørgen Hansen, Kurt Frantz Nørthen, Ole Preben Albrechtsen, Preben Arne Petersen.

Efter præmieuddelingen var der en særdeles underholdende optræden, hvorefter både unge og gamle svang sig til orkesterets toner, en fest som de sædvanlige og en fest, som elevforeningen har ære af.

Søfolkene danser

Resten af sæsonens underholdnings-aftener arrangeret af Handelsflådens Velfærdsråd finder sted fredag den 1. februar, tirsdag den 12. februar og fredagene den 7. og den 21. marts. Der vil som sædvanlig blive forevist film, kunstnerisk underholdning, fælles kaffebord og dans.



MOORE & McCORMACK^{A/S}

Frugt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708
Rigstelefon 356 Telegr.-Adr.: MOOREMACK

Fra Dunedin til Vancouver

Vi får mellem år og dag tilsendt en mængde digte. Desværre tillader pladsen ikke, at vi bringer ret mange af dem. Når vi har optaget nedenstående lille digt, skyldes det ikke, at det overgår så mange andre. Men det udtrykker en moders tanker for sin søn derude på havet. Der findes mange sømands-mødre og -koner i Danmark. Vi har ladet denne moder tale for de mange andre, som venter herhjemme.

Fra Dunedin til Vancouver
ligger en skude og duver. —
Vi har mange ud over jorden —
dette er „Norden“.

Jeg kender en matros om bord,
ikke mørk, ikke stor,
men en af de tætte.
Han har lune og charme,
i det blånende blik er der varme.
Han passer sin dont,
men bli'r han drillet, gi'r han ondt. —
Jeg kender den matros om bord,
for jeg er hans mor.

Iblandt falder vagterne lange,
og tankerne, som ej af nuet la'r sig indfange,
de flyver længere bort, end noget skib kan gi' knob til,
og forbinder sig med drømme om et hjem,
et lunt og trygt lille rige, — — —
og om en tro og dejlig pige
i syd eller nord. — — —
Og måske en afstikker til far og mor. —

Søfartssangbogen

Forlag: Andr. Fred. Høst & Søn.
Pris: Kr. 3,50.

Sømand holder af at synge. Dette får man et lydeligt bevis for, når man f. eks. besøger Søfartsklubben i Nyhavn, statens sømandsskoler og skoleskibene. De sidstnævnte steder indgår sangen ligefrem som et led i undervisningen.

Imidlertid har man længe savnet en decideret sømandsangbog. Derfor gik Søfartens Bibliotek, der iøvrigt tidligere har udsendt maritime skrifter, for nogle år siden i gang med at samle stof til en sådan sangbog. Det indsamlede materiale var meget righoldigt, og man har af dette samlet over 300 sange, som

Jo, der må ligge en fremtid et sted,
og hvis ellers de store derude i verden ku' holde fred,
så skulle det jo nok kunne klappe. — — —

Det mørkner derude — — — — —
vi er eneste skude i tusinde favne.
I øjeblikket ikke en chance for havne. — — —
Da fanger hans næse en liflig duft.
Den smyger sig frem i den lune luft. — — — — —
Uhm, det er kaffe. — — — — —
Og alle fantasier fly'r for at skaffe.
Sådan en svingende kop, stærk og sort,
kan nok jage melankolien bort. — — — — —
Derpå en lille smøg,
og selvom tårnen bli'r drøj,
så er man atter i form til at ta' fat,
nat efter nat,
der, hvor man nu får sine ordrer.

Fra Dunedin til Vancouver
ligger en skude og duver — — — — —
vi har mange ud over jorden — — — — —
Dette er „Norden“ — — — — —

G. K.

søfolkene holder af. Udvalget er foretaget af et udvalg bestående af de afdøde kaptajner J. P. Svendsen fra „Georg Stage“ og Arne Gjødrik Andersen, Kogtved, samt kaptajn E. Juel-Hansen, som gennem mange år varetog bibliotekets daglige ledelse. Sangbogen, der er redigeret af kommunelærer Fritz Rudloff, som leder sangaftenerne i Søfartsklubben, er nu udkommet.

Bogen er på ca. 400 sider og illustreret med vignetter af maleren Jens Thomsen. Marinemaleren H. Schøler-Pedersen har udført omslaget. Sangbogen, der indeholder både salmer, fædrelandssange, sømandsviser og gamle shanties, vil sikkert blive godt modtaget af søens folk.

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

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

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



En sandhed.
„På knobene kender man den dygtige sømand“.

Der sker mærkelige ting på søen.
Under en voldsom storm slog toppen fra en kæmpebølge en gang helt op til lanternen på Eddystone-fyret med det resultat, at en forsvarligt låst og meget tung jerndør åbnedes på vid gab. Det mærkelige var imidlertid, at døren åbnedes inde fra! Først efter omhyggelige undersøgelser gennem lang tid fandt man en løsning på dette mysterium. Det viste sig, at den vældige vandmasse havde forårsaget et undertryk uden for døren af det mere end 50 meter høje fyrtårn. Trykket inde i tårnet havde derfor med vældig kraft åbnet den massive dør!

Fiskekroge, kvie-blod og jugle.
Ifølge gammel fiskerovertro vil det give god fangst, hvis man lader sine kroge ligge i kvie-blod natten over. Det skal ligeledes love god fangst, hvis man får en fugl i nettet.

Kan De stikke den?
Mens vi nu er ved fiskerne: I „Dansk Fiskeritidende“ læser jeg, at nogle danske fiskere engang under snurrevåds-fiskeri i Nordsøen i det første træk fandt en helt ny 25 kg's galvaniseret vejespand, som en anden kutter nogle få dage i forvejen havde mistet. Det mest mærkelige er imidlertid, at trækket gav en god fangst af store rødspætter, hvoraf alle undtagen een lå i vejespanden, hvorfra de hældtes lige ned i fartøjets dam!

Lady Rhondas redning.
Men der sker også mærkelige ting på havet uden for fiskernes domæner: Da det store skib „Lusitania“ forliste, sad en lady Rhondda i en kurvestol på dækket. I ulykkesøjeblikket fik hun et chock og besvimede, hvorefter hun — stadig siddende i stolen — blev skyllet over bord. Noget senere så man fra en trawler, der allerede havde bjerget en del af skibets passagerer, en kurvestol komme drivende. I stolen sad en dame. Det var lady Rhondda. Hun var stadig bevidstløs, men da man fik hende om bord, levede hun hurtigt op!

Hvalen og skibsbranden.
Da jeg fornylig fortalte historien om lady Rhondda i et maritimt selskab og var lige ved at blive beskyldt for at være en løgnhals, rejste en gammel sømand sig og fortalte en historie, der lyder næsten ligeså utrolig: Han havde været på hvalfangst med et sejlskib for mange år siden. En dag blev en død hval, der havde drevet om i ca. en uge, bugseret langs siden af skibet. Der havde dannet sig en del gas i den vældige hvalkrop, som derfor pludselig eksploderede med et brag. Et af skibets køjer stod åbent, hvorved noget af gassen sivede op i kabyssen, hvor den blev antændt af ilden fra komfuret. Ilden bredte sig med voldsom hast, og først da hele broen var fortræret af flammerne, lykkedes det at slukke den.

Ingen tovender uden borde.
Det er som bekendt — og særlig i marinen — tegn på dårligt sømandsskab at lade tovender hænge udenbords under sejladsen. Dette skyldes sikkert, at man i gamle dage troede, at klabautermanden, når han entrede, benyttede sig af sådanne tovender.

Der er mere mellem himmel og hav.
Søhistorien vrimer iøvrigt med beretninger om fantomer og varsler. Her er en af dem: Sejlskibet „Usk“ var under den

amerikanske borgerkrig på vej fra Cardiff til Huacho i Peru. Midt ude i Atlanten så kaptajnen, Richard Brown, en spøgelsesagtig kvindeskikkelse dukke op af havet som i en tåge. Spøgelset beordrede kaptajnen til at komme nærmere og rådede ham derefter til at vende om. Kaptajnen adlød, og lod trods protester fra sine officerer kursen lægge om. Efter at have været væk i fire måneder vendte „Usk“ hjem til Cardiff, hvor rederen blev meget forbavsset. „Usk's“ tilbagevenden uden at have afleveret sin last i Peru kostede jo mange penge, og ved et søforhør blev Brown erklæret for uegnet til at føre skib. „Usk“ fik en ny fører, men vanskeligt var det at få nyt mandskab, for folkene, der havde været med på den sidste rejse, troede på kaptajn Browns historie, og det samme gjorde mange søfolk i land. Endelig startede „Usk“ påny, og rederen var tilfreds. Fire måneder senere modtog han imidlertid fra Chile et budskab om, at „Usk“ på åbent hav var blevet helt ødelagt ved brand om bord.

Kan „Godthåb“ reddes?
Apropos de gamle sejlskibe: Om kort tid afgøres Grønlandsskibet „Godthåb's“ skæbne. Søloven fordrer, at skibet snart klasseres om, hvilket vil kræve en ikke ubetydelig sum penge til ombygning og reparation. Disse penge vil sikkert ikke blive ofret, og måske vil den gamle Grønlands-farer derfor ende sin karriere på et ophugningsværft. Der er imidlertid kræfter i gang for på en eller anden måde at bevare dette skib, der rummer så mange minder om en stolt epoke i dansk skibsfart.

Det Forenedes skibe i glas og ramme.
Interessen for vor skibsfarts historie vokser iøvrigt stadig. Således er man nu i gang med at fremstille fotografier af alle de skibe, som i tidens løb har sejlet under D. F. D. S.'s kontorflag. Det er rederiets agt at ophænge alle disse billeder i dets bestyrelsesværelse.

R. J. B.
Ved indsejlingen til Nyborg havn kan man næsten ikke undgå at lægge mærke til en gulkalket gammel bygning. Mange af læserne har sikkert også lagt mærke til, at der i husets gavl er indmuret de tre bogstaver R. J. B. omkring et stort, rundt ur. Mange har sikkert også undret sig over, hvad disse store jernbogstaver betyder. Både huset og bogstaverne er levn fra den tid (anden halvdel af forrige århundrede), hvor Nyborg havde en ikke ringe skibsbygnings-virksomhed. Bogstaverne er et minde om det nedlagte værfts mangeårige indehaver og leder Rasmus Julius Bonnesen.

Luftfarten hjælper skibsfarten.
Scandinavian Airlines System fløj en dag i januar næsten 2 tons maskindele til et svensk motorskib, som lå med maskinskade i Holland. Iøvrigt fløj S. A. S.-maskinerne fra efteråret 1950 til efteråret 1951 ialt 26.287.851 km, hvilket svarer til distancen 34 gange frem og tilbage mellem jorden og månen eller ca. 700 gange rundt om jorden ved Ækvator.

Svenske og norske sofaskippere.
„Dansk Skibsklub“ har fornylig haft besøg af svenske hobby-fæller og også opnået kontakt med sofaskipperne i Norge. Den etablerede kontakt resulterer sikkert inden længe i, at der oprettes søster-klubber til „Dansk Skibsklub“ i vore to nabolande.

Danske nybygnings-ordrer på vesttyske værfter

67.000 d. w. t. er bestilt eller under bygning

MANGLEN på skibsrum gør sig mere og mere gældende. Fragtraterne viser overalt en stigende tendens. Da handelens omfang endnu ikke ganske har nået førkrigstidens, skulle der være et overskud af fragtskibe og dermed mulighed for at trykke fragterne. Dette er imidlertid ikke tilfældet. Det er derfor naturligt, at værfterne verden over arbejder for fuld kraft og ligger inde med ordrer for 3—5 år.

Danmarks værfter har brug for ca. 3000 faguddannede værftsarbejdere, hvis de største af værfterne når frem til fuld kapacitets-udnyttelse. Den almindelige lærlingetilgang kan ikke tilføre tilstrækkeligt med arbejdskraft, hvorfor ufaglært arbejdskraft har været den sidste udvej. De danske værfters kapacitet er siden 1939 udvidet med ca. 10 procent, men denne kapacitet er ikke fuldt udnyttet. For at dette kan ske, vil det foruden løsningen af arbejdskraft-spørgsmålet kræves, at værfternes tekniske udstyr fornyes og forbedres. Forløbig ligger de danske værfter inde med ordrer på nybygninger på ialt ca. 1/2 million b.r.t., således at beskæftigelsen synes sikret indtil udgangen af 1954. Havde værfterne været mere leveringsdygtige, kunne de have fået endnu flere ordrer — også fra udlandet. Før krigen var de danske værfter endnu mere konkur-

rencedygtige. Ved fuld udnyttelse af deres kapacitet har de danske værfter i dag brug for ca. 16.000 arbejdere.

Danske redere har efter krigen søgt at skaffe nybygninger til øgelse af handelsflåden ved at bestille i udlandet, særlig i England og Sverige og i den senere tid også i Vesttyskland. „A/S Det Dansk-Franske D/S“ lagde for med leveringen af det 10.000 d.w.t. store motor-tankskib „Irland“, som dog var bestilt allerede før krigen. Det blev leveret af Vesttysklands fremtrædende tankskibsværft „Deutsche Werft A.G.“ i Hamburg-Finkenwerder. Skibet var på prøvetur den 20. december 1950 og var Vesttysklands første eksportordre efter den anden verdenskrig. Siden er der fra danske rederier blevet bestilt endnu flere nybygninger, som ialt kommer til at betyde en forøgelse af den danske handelsflåde på 67.000 tons dødvægt moderne, konkurrencedygtig fragtonnage. Hvis materialesituationen på de vesttyske værfter ikke forværres, kan der regnes med, at de fleste af disse nybygninger er afleveret inden 1953. Alle skibene er motorskibe.

Nedenstående opstilling viser fordelingen af ordrer på de tyske værfter, de danske bestillere samt de sædvanlige byggedata:

„Deutsche Werft A.G., Hamburg“:

Art	D.W.T.	Rederi	Hoveddimens.	H.K.	Knob
MT	16.500	Dansk-Fransk, Kbhvn.	155 - 20 - 11 - 9 m	6650	14
MS	10.000	Ø. K., Kbhvn.	135 - 19 - 9 m	6450	14
MS	10.000	Ø. K., Kbhvn.	135 - 18 - 9 m	6450	14

„Howaldts-Werft“, Kiel:

MS	5.500	M. Jebsen, Åbenrå	95 - 14,3 - 8,7 - 6 m	2300	12
MS	6.850	Ove Skou, Kbhvn.	116 - 17 - 10 - 7,85 m	5400	16 (1)
MS	6.850	Ove Skou, Kbhvn.	116 - 17 - 10 - 7,85 m	5400	16

„Werft Nobiskrug GmbH“, Rensborg:

MS	950	A. E. Sørensen, Svendborg	58 - 9 - 5 - 3 m	750	11
MS	950	H. H. Andersen, Kbhvn.	58 - 9 - 5 - 3 m	750	11
MS	950	A. E. Sørensen, Svendborg	58 - 9 - 5 - 3 m	750	11
MS	950	D/S „Hafnia“, Kbhvn.	56 - 9 - 5 - 3 m	750	11
MS	950	Danielsen, Kbhvn.	56 - 9 - 5 - 3 m	750	11

„Rickmers-Werft“, Bremerhaven:

MS	5.500	D/S „Jutlandia“, Kbhvn.			
----	-------	-------------------------	--	--	--

„D. W. Kremer Sohn“, Elmshorn:

MT	620	D. D. P. A., Kbhvn.	50 - 8 - 3,3 - 2,8 m	520	10,5
----	-----	---------------------	----------------------	-----	------

„Flensburger Maschinenbau-Anstalt Johannsen & Sørensen“, Flensborg:

MS	430	J. Jørgensen, Assens	39,4 - 7,5 - 3,1 m	360	10
----	-----	----------------------	--------------------	-----	----

Motorskibet til rederiet M. Jebsen i Åbenrå er så vidt fremme, at stabelafløbningen kan finde sted i begyndelsen af februar 1952. Den første nybygning til Danmark fra „Nobiskrug“-værftet i Rensborg er som

bekendt allerede søsat og fik navnet „Martin S“. Fra „Deutsche Werft“ søsattes den 27. december 1952 M/S „Grønland“ til „Dansk-Fransk“.

Vilhelm Nootbaar.

Mine oplevelser

PÅ DE SYV HAVE

Kaptajn Drasbek fortæller. X

I sidste års juni-nummer afsluttede vi skildringen af kaptajn A. E. Drasbeks år i Kongo-jarten og lovede at komme igen med flere af denne stoute sømands oplevelser. Med dette afsnit af kaptajnens livshistorie føres læserne atter ud på det friske, salte hav. Atter går kaptajnen om bord i et sejlskib. Mange af de små, danske sejlere kom langt omkring, og skonnerten „Dollar“, som Drasbek en tid var fører af, nåede bl. a. helt til La Plata-floden.

Ved
OTTO LUDWIG

Den 2. marts 1903 mønstrede jeg som styrmand om bord i tre-mastet skonnert „Stirling“, som tilhørte et sejlskibsrederi, hvis stifter var konsul Kløvborg. Konsulen var bosiddende i North Alloa i Skotland ved den dybe Firth of Forth-fjord. Her drev han en omfattende mægler- og kuleksportør-virksomhed, som bragte ham i nær kontakt med søfarten og gav ham den ide selv at starte et sejlskibsrederi. Han købte fem sejlskibe, som bar navnene „Stirling“, „Dollar“, „Dunmore“, „Alva“ og „Skjold“. De to sidstnævnte gik ned mindre end et år efter at være sat i fart. Alle fem skibe var nye, idet de var bygget 1895—1900 i Martinshoek i Holland. Skønt de hovedsagelig var bygget for skotsk kapital, ønskede Kløvborg, der var født i Thisted, at skibene skulle sejle under dansk flag, hvorfor de blev indregistreret med København som hjemsted.

Skibene var tre-mastede jernskonnerner og var af næsten samme størrelse. Nettotonnagen var ca. 184 og lasteevnen omkring 333 tons i Nordsø-fart. I Atlantfart var lasteevnen begrænset til 320 tons. Besætningen var på seks mand, føreren iberegnet.

„Stirling“, som jeg nu mønstrede om bord i, førtes af kaptajn Nielsen. Efter ankomst til Putten pr. Frederiksstad blev Nielsen imidlertid syg og måtte rejse hjem, hvorfor jeg overtog føringen af skibet. Efter bl. a. at have bragt en kullast til Nykøbing Mors afmønstrede jeg besætningen her og lagde skibet op den 27. december 1903. Kort efter min ankomst til familien i Thisted fik jeg forespørgsel fra rederiet i Alloa, om jeg kunne tænke mig at overtage skonnerten „Dollar“ som fører. Jeg skulle afløse den velkendte kaptajn Kusk Jensen, forfatteren til „Håndbog i praktisk sømandsskab“, som nu ville over i dampskibsfarten.

Efter at isen var brudt op i vore farvande, gik jeg den 15. marts 1904 som fører af „Dollar“ ud fra Struer gennem Thyborøn Kanal. Vi var i ballast og skulle til Alloa for der at indtage en ladning kul til Kjelvig, en fiskeplads beliggende på Norges nordligste ø.

Rejsen til Kjelvig på Magerøens østside tog os 18 døgn. Vi ankom en tidlig morgen. Fiskerflåden, der var bemannet med lapper, var da på vej ud af havnen. Jeg prajede dem, men de forstod mig ikke. De taler

nemlig deres eget sprog, som heller ikke nordmændene forstår. Vi satte så tudehornet i gang, og en nordmand kom roende ud til os i en pram. Han var ansat hos den stedlige købmand og gav mig anvisning på, hvor skibet skulle lægge til. Ved forenede anstrengelser fik vi „Dollar“ sejlet ind og fortøjet på rette sted.

Havnen her er en god naturhavn med læ for alle vinde. Vi lå fortøjet neden for købmandsgården. Freset denne og et par lagerbygninger fandtes der kun af bygninger ni lange rækkehuse, der beboedes af fiskelapperne. Af norsktalende fandtes der foruden købmandsfamilien kun den stedlige politibetjent. Tolderen arriverede ved et skibs ankomst fra Hanningsvaag.

Fiskelapperne stak til søs hver morgen ved 3—4 tiden og kom først hjem om aftenen. De drev deres fiskeri på næsten samme måde som vore egne stationære vestkystfiskere. Fiskelasten, som indbragtes her, blev vejlet og vurderet af fiskeren selv og købmanden, hvorefter resultatet blev indskrevet i en bog. Alt, hvad fiskeren købte hos købmanden, blev ligeledes indført i en bog, og på den måde brugtes slet ikke penge i Kjelvigs dagligliv.

Med rutebåden var jeg en tur til Hammerfest, der er verdens nordligste købstad. Jeg skulle her ordne ind- og udklarering m. m. Jeg besøgte også lodsdirektøren for at betale min lodsregning. Vi havde ikke haft lods for indgående, men skulle efter loven betale alligevel, da der var lodstvang i Norge. Det, jeg havde betalt formanden for hjælp ved indsejlingen, blev dog refunderet i lodsregningen.

Efter udlosningen i Kjelvig fik jeg engageret en fiskedamper til at tage os med på slæb til Kvalsund for en pris af 100 kroner. Da indladningen var godt i gang, kom ingeniøren og meddelte mig, at der ikke var mere kobbererts, skønt skibet var befragtet til en komplet last af 333 tons à 12 shilling pr. ton. Jeg kunne på skibets dybgående se, at der manglede 60—70 tons last. Da connossementerne skulle underskrives, lod jeg ifølge charty-partiets pålydende ingeniøren underskrive på, at fragten var at betale for fuld og komplet last af 333 tons. Denne ordning sparede mig og rederiet megen tid og meget bryderi samt for et ikke ubetydeligt pengetab. Hvis jeg ikke havde sørget for connossementernes påtegning, havde jeg i Swansea,

hvor pengene udbetaltes, kun opnået fragt for de udlossede tons.

Efter forskellige andre rejser skulle vi til Dundee og strøg alle tre stænger for at komme under jernbanebroen til Perth. Derefter skulle vi op til Stirling by, som ligger i den øvre del af Firth of Forth. For at komme dertil var det nødvendigt at afvente højeste springtid på Kincardin red.

Rorkæderne blev skåret enkelte, så rattet kunne bringes fra borde til borde med 4—5 omdrejninger. Det skulle jo være levende, så vi ikke havnede midt inde på en af markerne. Riveret går her i mange snirkler og sving og er meget smalt. Ved ankomsten til kajen gjaldt det om hurtigst muligt at fortoje, da der næsten ingen tid var mellem flod og ebbe.

Vi befandt os nu oppe i det skotske højland, hvor der er vidunderligt skønt. Fra Stirlings gamle fæstning er der en pragtfuld udsigt til Skotlands mange gamle slotsruiner. I Stirling fremstilles bl. a. tønder til whisky, og vor last af egestave skulle netop bruges til denne fabrikation.

I Peterhead, der jo under stormvejr er kendt som en sand heksekeddel, indtog vi en last havre til Cardiff, hvortil vi ankom den 30. december. En skibshandler kom om bord her og tilbød levering af proviant og skibsudrustning. Da jeg altid har hyldet princippet „first man — first chance“, accepterede jeg, hvilket skulle få stor betydning for resten af mit liv.

„Dollar“ skulle nu til Sydamerika, og der måtte derfor gøres visse forberedelser om bord. Det kan sikkert interessere mange at høre, hvordan man bar sig ad den gang: Jeg lod en grovsmed forarbejde 4 bøjler. Samtidig købte vi i byen 2 små granspigrer. Vi skulle jo ud i de jævne, støttige passatvinde, under hvilke sejlene kan stå kant i ugevis. Man må under disse vindforhold kunne sætte alle klude til, og læsejl er derfor til uvurderlig nytte. Granspigrerne tildannede vi selv om bord og anbragte dem også selv på plads. Af et gammelt storgaffel-topsejl lavede vi et læsejl, som jeg under de to rejser, jeg gjorde på Atlanten, fik vældig gavn af.

Cardiff er en by med en vældig industri og en betydelig handel. Herfra bringes tusinder af tons kul og industrivarer ud til alverdens havne. Cardiff havn var på det tidspunkt prægtig at se til med sine skove af skibsmaster. „Dollar“ lå på kultørn ved siden af fuldskibe, barker og fire-mastede barkskibe. Vort skib virkede med sin ringe størrelse som en myg mellem elefanter. Man fik ligefrem mindreværdskomplekser. Tænke sig, at vort lille skib med sine 320 tons lastevne og sin seks mands besætning vovede at konkurrere på Atlanten med vældige sejlskibe, som for de flestes vedkommende lastede otte gange så meget som „Dollar“ og havde en besætning på 4—5 gange større end vor! Men „Dollar“ klarede sig godt i konkurrencen, hvad sejltiden angår.

Før afrejsen kom vort skib i dok for bundbehandling. Da det var et jernskib, blev det bl. a. behandlet

med en blanding af talg og møjje, som smurtes på i kogende tilstand.

En af grundene til min beundring for Cardiff er sikkert den kendsgerning, at jeg her blev forlovet med skibshandlerens datter. Dette skyldtes altså mit princip med „first man — first chance“! Hun og jeg havde en dejlig tid sammen, men dagene i Cardiff gik alt for hurtigt, og en skønne dag sendte svigerfar proviant og udrustning om bord. Vi var nu klar til at afsejle med vor last af kul bound for Sant Elena på Parana-floden, en biflod til La Plata i Argentina.

Vi afgik fra Cardiff den 29. januar 1905. Under en storm den 15. februar brækkede vor undermærserå over inde i rakken. Næste morgen riggede vi stumperne ned og begyndte arbejdet med at lave en ny rå af reservespigrer, som vi havde liggende surret på dækket. De store sejlskibe har gerne to af den slags. De er beregnet til rå eller stang, ja, endog til at lave nødror af.

En sømand kommer ud for mange vanskelige situationer, og de er alle til for at klares. I Thisted, hvor jeg var vokset op, havde vi en tømmersplads på havnen. Her byggedes kuttere til Nordsø-fiskeri. Det var lige dér, at vi knægte løb og legede, og det var også dér, jeg så, hvordan tømmersmanden bar sig ad med at slå en rundholt af. Dette kom mig nu til gode. Jeg slog råen af med sejl garn og kridt. Værktøjet, vi havde, bestod af en kapøkse, en brændeøkse, en skarreøkse, en høvl, et bor samt en dejlig stor skrue-nøgle til at skrue rakken fast med. Det overflødige træ blev hugget bort. Boret var ganske vist for lille, men i kabyssen glødede vi nogle bolte, hvormed hullerne så lavedes store nok til jackstag og „skildpadder“.

Råen blev tilsidst pudset af med høvl og knive, så den blev ligeså fin, som den ville have været, om den var kommet fra et rigtigt tømmerværksted. Undermærsejlet blev slået under på dækket. Lørdag eftermiddag var arbejdet allerede tilendebragt og råen klar til at rigge op, men jeg bestemte mig til at vente til søndag morgen, så vi havde dagen for os. Vi skar så en wire som fald og gjorde fast på tromlen på spillet midtskibs. Styrmanden og jeg fulgte råen op. Der var nogen slingerage, men jeg gav rorgængeren besked om at holde søen agterind på bedste måde. Ydermere havde vi placeret stjerner i riggen med passende mellemrum hele vejen op, så vi altid kunne få en tørn om råen og holde den fast. Råen blev rigget op og sejlet sat. „Dollar“ lignede nu atter et rigtigt skib. En af de dage, hvor arbejdet med råen stod på, var der iøvrigt et stort sejlskib, som nærmede sig for at se, om der var noget galt om bord.

Den 20. februar fik vi Passaten og skiftede vore gode sejl med nogle gamle og slidte, som var gode nok for de blide passatvinde. Samtidig satte vi vort læsejl. I Passaten vrimler det med flyvefisk. Med god appetit spiste vi dem, som under flugten forvildede sig op på vort dæk. Bonitos og hestemakreller så vi

også. Selv om vi gjorde en fart af 8—9 knob, svømmede de legende let forbi boven på os. Vi fiskede dem nærmest for fornøjelsens skyld, for som ernæring betragtet er de ikke meget værd. Vi fiskede dem på en almindelig krog, hvorpå der var sat en hvid klud, som vi så lod svæve hen over vandspejlet. Bonitos og hestemakreller gjorde et lille hop ud af vandet i den tro, at der ventede dem en flyvefisk, og haps — så hang de bogstaveligt talt på den!

Vi kom nu ind under helt andre vejrforhold, hvor det kunne veksle fra stille og solskin til frisk og hård kuling med en horisont garneret med mørke torden-skyer. En sådan tordenbyge kan komme hen over skibet fra en hvilken som helst retning. Derfor må man være vagtsom over for en sig nærmende byge og sørge for at have den agterind eller agten for tværs. Det gælder om at få fart i skibet og ikke komme bak, da dette kan være skæbnesvangert. Tordenbyger af den slags kan tit optræde med stor vindstyrke. Ofte er de også meget vandrige. Spygatterne er som regel ikke afløb nok. Vi kompletterede naturligvis vor vandforsyning under sådant vejr. Et sejl spiledes ud med en påsyet sejldugsslange i midten, som ledte vandet ned i vandtanken. Regnvandet er blødt og får let sæben til at skumme, hvorfor vi brugte det til at vaske os i. Da jeg et par dage efter, at vandet var indsamlet, ville vaske mig i det, sværmede en mængde myg nok så lystigt op ad spunshullet. Forklaringen er den, at der har været myggelarver i vandet, da vi opsamlede det.

I det variable bælte optræder springerne i stort antal. Et stilleliggende skib ænser de ikke, men er man i fart, morer de sig med at svømme foran boven. Vor styrmand, Hausgaard, var en ivrig jæger efter springere. Han satte sig med en harpun ud på forgrejterne og huggede til, netop når et af disse hurtige dyr passerede under ham. Vi hængte gerne springerne op i hele deres længde i fri luft. Efter en dag eller to var kødet gerne dejligt mørt, og tilberedt med de rigtige krydderier smagte springer-bofferne os fortrinligt. Et sådant dyr vejer gerne 75—100 kg, og der kan blive et stykke filetkød på næsten 1½ meters længde.

Den 4. marts passerede vi Ækvator, og den 4. april 1905 ankom vi til Buenos Aires for lods og proviant efter 64 dages rejse fra Cardiff. Dagen efter kom lodsen om bord for at føre os den 340 sømil lange di-

SKIBSFARVER

NETOL
imprægneringsfarve
HOLZAPFEL
kobberbundfarve

— siden 1859 —

International Farvefabrik

stance op til Sant Elena på Parana-floden og — efter indtagning af en last saltede huder — den samme vej tilbage. For hele dette stykke arbejde skulle han have 52 £ 10 shillings. I dag koster det sikkert noget mere!

Så startede vi efter lodsens anvisninger op ad floden. Den er absolut ingen skønhedsåbenbaring, men tværtimod meget ensformig at sejle på. Dyreliv så vi ikke meget til. På den nordlige bred var der, så vidt øjet rakte, kun savannah med lidt skov i det fjerne. Den sydlige bred var lidt mere afvekslende med højland hist og her og spredte byer. Enkelte steder på nordbredden havde hyrder slået lejr, og vi var så heldige at kunne købe høns hos dem. Lodsens viste mig, hvordan man her tog livet af en høne. Han greb den om halsen og svingede den rundt i luften, hvorefter hovedet gik af. Men desværre faldt kroppen i vandet, så vi måtte sætte en båd ud efter den!

Flodsejladsen tog sin tid. Vi kunne ikke sejle om natten. Floden er fuld af sandbanker, hvorfor vi ofte måtte krydse fra bred til bred. Strømmen løb jævnt med en fart af 3 knob, hvilket virkede forsinkende, da „Dollar“ jo kun havde sine sejl som fremdrivningsmiddel. Meget ofte ankrede vi, bjergede sejl, lettede anker og satte sejl påny indtil 50 gange om dagen! Vi måtte tage chancen, når den var der for blot at komme nogle få favne frem, og først den 11. maj ankom vi Sant Elena.

Denne by beskæftigede sig i alle tilfælde dengang udelukkende med slagting. Der slagtedes og behandlede ca. 200 okser om dagen. Om morgenen blev dyrene jaget ind i høje folde. På løbebroer rundt om disse optrådte cowboys med deres lassoer, som kastedes ud over hornene på okserne. Ved et tegn red en rytter frem med dyret efter sig, hvorefter cowboyen med en kort dolk kastede sig over dets nakke. De slagtede dyr kørtes bort med tipvogne, hvorefter slagterne straks gik i gang med parteringen. Intet gik til spilde, hverken knogler eller tarme.

Vi troede naturligvis, at vi her i byen kunne købe mængder af frisk mælk, men på det punkt tog vi fejl. Efter den lange vandring til slagterierne var der ikke een dråbe mælk i dyrene. Derimod fik vi uden betaling 3 kg kød om bord hver dag i den tid, vi lå i byen. Desuden kunne vi få alle de kilo lever og nyrer, vi ønskede, ganske gratis. Konservesvarer, som ikke kunne eksporteres, fordi dåserne var blevet lidt bulede, købte jeg for halv pris.

Der var ingen kajplads i Sant Elena. Alle skibe lå opankret på redene, og ekspeditionen foregik pr. lægtere. De mange store græs- eller sivøer, som kom drivende med strømmen, var os til stor gene. De satte sig på vore ankerkæder, og det gjaldt om at blive dem kvit hurtigst muligt, hvilket skete ved, at vi skar ud på roret og stak 10—15 favne kæde ud.

Foruden os lå der et tysk og et hollandsk skib på redene, og en dag ankom også skonnerten „Stirling“ fra vort rederi. Sammen med kaptajnen på „Stirling“ var jeg ofte på jagt. En aften, da vi var på vej om bord

og roede forbi en høj kridtbanke, så jeg et vildsvin deroppe. Vi stoppede op og beskød det. Jeg mente, at det derefter var dødt, og sprang i land. Pludselig kom det imidlertid farende imod mig parat til at spidde mig på sine uhyggelige stødtænder. I en fart fik jeg taget sigte påny og skudt. Heldigvis ramte jeg det og fik det nu slæbt med om bord, hvor vi saltede det ned til den forestående rejse over Atlanten.

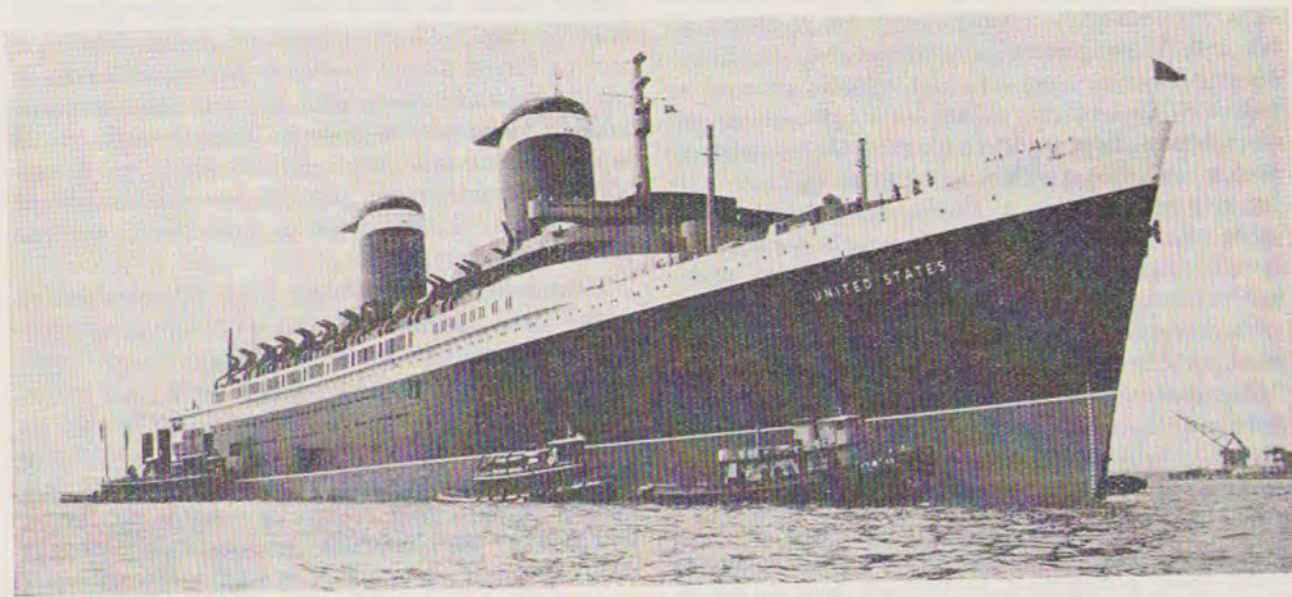
Da kullasten var losset, spulede vi lasten godt ren for den last af huder vi nu skulle have om bord. Huderne måtte ikke berøre jernskibssiden, og vi garnerede derfor med horn fra de slagtede dyr. Lasten blev stuvet meget omhyggeligt. Huderne nedsaltedes i lasten i udbredt stand med hårsiderne nedad.

Den 7. juli satte vi kursen hjemad. Strømmen var

med os ud af floden. På trediedagen ankom vi til Rosario, hvor vi måtte ligge to dage på grund af ugunstig vind. Ventetiden benyttede vi til at proviantere hos en dansk skibshandler der i byen. Da vinden vendte og blæste fra vest, lettede vi anker. En aften, da vi skulle ankre i floden for natten, svajede skibets agterende ind over grundere vand. Roret blev bøjet, men dog ikke mere, end at vi kunne styre ind på Buenos Aires red. Her konstaterede en dykker, at skibet ikke havde lidt større skade, hvorefter roret blev taget af og hurtigt repareret.

I Buenos Aires overværede vi bl. a. en brydekamp mellem danskeren Jes Pedersen og stedets bedste bryder. Argentinerne troede til det sidste, at deres mand ville vinde, men Jes sejrede som sædvanlig. *Fortsattes.*

U.S.A. drømmer om „Atlantens blå bånd“



„United States“ nærmer sig fuldendelsen.

Den nye amerikanske Atlant-kæmpe „United States“, som sidste sommer søsattes i Newport News, Virginia, og som med sine 51.500 btr er det største skib bygget efter den sidste verdenskrig, skal, hvis det opfylder de forventninger, man i U. S. A. stiller til det, blive det „fineste i verden“. Eventuelt vil det erobre det blå bånd, en trofæ, som U. S. A. i lang tid ikke har været i besiddelse af. Det indehaves nu af „Queen Mary“, som i 1938 erobrede det fra „Normandie“. Da „Queen Mary“ gør 31,7 knob, betyder det, at „United States“ skal opnå en fart af mindst 32 knob. Om dette bliver muligt, ved man givetvis endnu ikke. Skibet beregnes at blive færdigt i sommeren 1952, og maskineriet behandles foreløbig med den største hemmelighedsfuldhed. Oprindeligt skulle skibet bygges med tanke på troppetransporter. Af den grund gjordes skroget usædvanligt stærkt med vandtæt inddeling i en udstrækning, som man ellers kun kender på krigsskibe. Ligeledes har man taget alle mulige forholdsregler for

at mindske faren for brand om bord, og i apteringen er brugen af træ reduceret til et minimum. I stedet har man brugt aluminium i så meget større udstrækning. I alt er der gået over 2000 tons aluminium til „United States“ — mere end i noget andet skib: fra promenadedækket og opad er hele skibet af aluminium, selv de to kæmpeskorstene.

Næsten en trediedel af byggeomkostningerne er gået til skibets beregnede anvendelse i krigstjeneste. Oprindeligt havde man regnet med en totalpris af omkring 70 millioner dollars, men på grund af de stegne materiale- og lønudgifter bliver slutsummen sikkert ikke langt fra de 80 millioner dollars. *E. L.*

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB
ST. KONGENSGADE 49
KØBENHAVN K

Bekæmpelsen af søsygen

KAMPEN mod søsygen, hvorom „Vikingsen“ fornylig har bragt et interview med øjenlægen, dr. med. Harald Anthonisen i anledning af dennes bestræbelser for at komme dette onde til livs, går, hvad måske de færreste tror, langt tilbage i tiden.

For omkring 75 år siden meddelte således Gøteborg Handels- og Søfartstidende, at der nu var fundet et virkelig probat middel mod søsygen, således at man kunne forlade det så ofte anbefalede middel med at trække et stykke fedt flæsk op og ned gennem halsen ved hjælp af et til flæsket fastgjort stykke sejl garn, hvilket dengang ansås for det hidtil mest virksomme.

Man havde været uenige om, hvorvidt denne fatale sygdom hidrørte fra maven eller fra hjernen, skrev bladet, men en nylig afdød amerikansk læge, Georg Beard i New York, der særlig havde studeret sygdommens natur, var kommet til det bestemte resultat, at den opstod fra det centrale nervesystem, altså fra hjernen og rygmarven. Ofringerne til Neptun hidrørte efter hans opfattelse fra en række mindre hjernerystelser, og derfor var det, at man også kunne blive søyg på en stødende vogn. Jo mere nervøst et menneske var, desto lettere blev det søygt, og derfor blev kvinderne det særlig let, sagde han.

Doktor Beard udgav en brochure om sagen, og han havde fundet ud af, at sygdommen skulle modvirkes ved „Bromisation“, det vil sige, at vedkommende skulle indtage brom i sådanne doser og til sådanne tider, at sygdommen blev forebygget. Kuren måtte derfor begynde nogle dage, f. eks. 3, før man gik om bord, idet kampen mod sygen måtte føres, inden den brød ud, og nervesystemet hærdes imod skibets rystelser, men lægen måtte afgøre, hvor store doser, der behøvedes.

En doktor Milan Soule, der var medlem af den engelske medicinske forening, meddelte i et brev, der sluttede Beards bog, den recept, som han fandt mest virksom under 3 år stjeneste som læge om bord i The Pacific Companys skibe.

Jeg havde efterhånden prøvet en mængde forskellige midler mod søsygen, skriver Soule, men var altid blevet skuffet, indtil jeg, unægtelig med megen tvivl, prøvede bromider, og stor var derfor min overraskelse og glæde, da jeg opdagede, at jeg virkelig var i stand til at forebygge sygdommen, uden at kuren nogensinde mislykkedes.

Recepten var 16 gram brometi natrici, 8 gram brometi ammonici og 250 gram Aquæ menthæ pipéritæ, hvoraf der skulle tages en teskefuld før måltiderne og sengetiden i ca. 3 dage, før man skulle om bord.

Doktor Soule påstod, at han dermed havde befriet folk, der ellers altid var søyge, for denne plage på rejser, der endog varede mellem 20 og 30 dage, og han udtaler sin varme tak derfor til opfinderen. Gøteborg Handels- og Søfartstidende føjer hertil, at rigtigheden

af det anførte er blevet bekræftet for bladet af en højt anset person, der ligeledes tidligere var søyg, såsnart han kom om bord, men som nu, takket være det nye middel, senere havde gjort lange sørejser, deriblandt over Atlanterhavet, uden at mærke mere til ondet.

Doktor Beards og doktor Soules middel synes dog ikke, når man tænker på, hvor mange mennesker, der endnu lider søsygens kvaler, at have været det rette, eller også må det være gået i glemmebogen, hvilket dog lyder højst usandsynligt i betragtning af de mange ofringer, som havets gud stadig er genstand for.

Ingvard Olsen.

Vi har bedt dr. Anthonisen knytte nogle bemærkninger til ovenstående artikel. Doktoren har beredvilligt sendt os dette interessante indlæg:

Det er jo altid rart at mærke, at hvad der interesserer een selv også interesserer andre. Jeg takker derfor hr. Ingvard Olsen for hans oplysninger og skal forsøge at svare på dem:

Selvfølgelig er søsyge-problemet ikke noget nyt. Tværtimod; det er ældgammelt. Vi kan vist roligt gå ud fra, at problemet kom ind i verden, da stenaldersmenneskene udhulede den første båd af en træstamme og stak til søs. — Og de gamle søfartsnationer som phønikierne, romerne og grækerne har ganske bestemt tumlet med søsygen og dens problemer og forsøgt utallige behandlinger. Jeg kunne godt tænke mig, at man på den tid simpelt hen smed de uheldredeligt søyge blandt besætningen og slaverne (for den slags fandtes også dengang) udenbords. Det var jo en nem måde at klare et ubehageligt problem på. Og manden var jo alligevel unyttig og bare i vejen.

De to eksempler i „Gøteborg Handels- og Søfartstidende“, som hr. Ingv. Olsen nævner, er kun to ud af en masse af samme slags. Litteraturen vrimer af den slags beretninger, baseret på forsøg med et eller andet bestemt middel på sig selv eller sine nærmeste omgivelser. De er desværre uden større videnskabelig værdi, selv om de har deres interesse, da de ikke er virkelig planmæssige forsøg med kontrolmateriale etc. Hvad med f. eks. alle dem, som midlet *ikke* hjalp på? Dem hører man sjældent noget om. Der vil jo altid være nogle, som selv de mærkeligste midler vil hjælpe på, sandsynligvis fordi de ville komme over deres søsyge alligevel, hvad enten de fik kur eller ej.

Og det er lidt for ubestemt bare at fastslå, at søsygen kommer „fra hjernen og rygmarven“. Det er jo et stort begreb, når man betænker, at hver kvadratmillimeter af hjernen rummer gåder, som vi ikke kan løse endnu.

Nej, det, vi nu prøver på, er mere nøjagtigt at lokalisere søsygens arnested. Og der er lang vej endnu;

ingen enkelt mand kan sikkert klare det. Tænk på, hvor lidt vi ved endnu den dag i dag, skønt søsygen har bestået i mange tusinde år.

At prøve på at kurere søsyge med bromsalte eller andre sovemidler er en gammel foreteelse og bruges endnu idag. Man prøver hermed simpelt hen at bedøve hjernen og halv- eller helsove sig fra det hele. Undertiden lykkes det, og undertiden lykkes det ikke. Men den metode duer jo ikke til besætningsmedlemmerne; de kan jo ikke gå rundt sløve og søvnige (+ søsyge) og passe deres arbejde. Her kan de nye midler love betydeligt mere.

Med hensyn til, at det navnlig skulle være nervøse personer, der blev søsyge, så tror jeg ikke på det. (Jeg udelukker dog suggestionen, hvor vedkommende på forhånd er angst for at blive søsyg). Jeg har set overnervøse mennesker, der aldrig blev søsyge, og jeg har set søfolk „med nerver som sejl garn“ falde som ofre.

Jeg tror heller ikke, at kvinder er mere disponerede. Det er i hvert fald aldrig bevist. Nu vil jeg medgive, at man nok kan få det indtryk, men det ligger i, at kvinder, som de søde og hjælpeløse væsner, de er, ikke behøver at beherske sig, men straks giver efter, når de første symptomer melder sig.

Mændene derimod, skabningens herre, har endnu den fjollede ide, at det er en skam at blive søsyg; derfor holder de sig stive så længe som muligt. Og er deres søsyge kun ringe, så kan det også lykkes for dem at skjule denne „kvindagtige“ svaghed. Må jeg lige



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr. MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

sige, at vi læger slet ikke regner kvinderne til det „svage“ køn. Vi ser tværtimod ofte, at kvindernes evne til at udholde psykiske pres og tåle stærke smerter som regel overgår mændenes.

Det har været mig en glæde at besvare de forskellige spørgsmål, fordi jeg føler det som min opgave at udbrede kendskabet til søsygen og dens problemer mest muligt. Kun derved kan vi håbe på tilstrækkeligt og nøgternt materiale at arbejde videre på.

Og jeg ville ønske, at folk med søsyge ikke gik rundt med mindreværdsfølelser, men ærligt erkendte det og simpelt hen gik til deres læge og forlangte sig behandlede. Og med præcis samme ret, som hvis de kom med en lungebetændelse eller med et brækket ben.

Deres

Harald Anthonisen,
dr. med.

Da søfartsrådet jubilerede



Søfartsrådets 25-års jubilæum fejredes ved en reception i Dansk Dampskibsrederiforening. Receptionen blev ikke helt den festlige begivenhed, man havde ventet af den, idet formanden, direktør Hakon Christiansen, lige før ankomsten havde modtaget telefonisk meddelelse om, at de elleve savnede fra skibsbranden på Ø. K.'s „Erria“ næppe ville blive fundet i live. Direktøren modtog derfor både kondolencer i anledning af skibsbranden og lykønskninger i anledning af jubilæet. En mængde repræsentanter for dansk skibsfart og beslægtede erhverv var iøvrigt mødt op for at hædre jubilaren. Hyldesten samlede sig især om skibsreder Kromann fra Marstal og direktør E. Maegaard, der begge havde været med gennem alle de 25 år, rådet har bestået. Direktør Maegaard blev iøvrigt i dagens anledning udnævnt til kommandør af Dannebrog. På

ovenstående billede ses rådets formand, direktør Christiansen (i midten), i samtale med direktør J. A. Kørbing (tilhøjre) og direktør, Irs. André Sørensen.



med SAS er afstandene små og overkommelige

Når skibet lægger til i en europæisk havn, kan De med SAS komme til København i løbet af få timer og benytte lejligheden til at aflægge et besøg i hjemmet, selv om De kun har nogle dage til rådighed.



Spørgsmålet er ikke så meget, hvor langt der er fra den pågældende havn til København, men mere hvor langt der er til den nærmeste lufthavn! Så går resten af sig selv.

Flyv med SAS — det er hurtigt, nemt — og billigere end De tror!

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
G. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

4 hele romaner for 5 kr.

Søger De en god og billig gave-ide, 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 sofolkens 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

NYT I NOTER

A. P. Møller-tankeren „Eleonora Mærsk“ blev under krigen bomberamt i Middelhavet, og rederiet A. P. Møller mente ikke, det kunne nytte at reparere skibet. Vraget blev solgt til tyskerne, der slæbte det til Piræus for nødreparation. Derefter blev skibet slæbt på en 25 dages rejse til A. G. Weser-værftet i Bremen. Værftet tilendebrogte den vanskelige reparation på syv måneder og forlængede oven i købet skibet med 11 meter, så brutto-tonnagen nu blev 11.400 tons og lasteevnen ca. 17.500 tons. Dermed er motortankeren „Roland“ (ex „Eleonora Mærsk“) Vesttysklands største skib. Hoveddimensionerne for „Roland“ er: Længde 170,7 m, bredde 20,8 m og dybgående i lastet stand 8,75 m. Skibet fik installeret en 2-takts MAN-dieselmotor på 4800 hk, som garanterer det en gennemsnitshastighed af 13 knob. Besætningen er på 42 mand. Skibet har radar, gyrokompass og andet moderne udstyr.

93 skibe på ni måneder.

De vesttyske skibsværfter afleverede i de tre første kvartaler af 1951 93 skibe på tilsammen 156.380 brt til tyske redere. I begyndelsen af årets fjerde kvartal var der 101 skibe på tilsammen 188.300 brt under bygning for tysk regning. Værfterne i Schleswig-Holstein lå i spidsen med 30 nybygninger efterfulgt af Hamborg og Nedresachsen med henholdsvis 27 og 22 nybygninger. Marshallplan-organisationen har stillet yderligere 6.156.300 D-mark til rådighed for tysk bygning af mellemstore og små skibe. 19 rederier og skibsejere, deraf 6 i Hamborg, bygger for disse penge.

„Pamir“ og „Passat“ opnåede damper-fragtrater.

Prøveturen for firemast-barken „Pamir“ (ca. 3100 brt) fandt sted på Kielbugten. Efter overtagelsen førtes sejskoleskibet Skagen rundt til Hamborg, hvor det overtog en last cement bestemt for Rio/Santos. Med lethed opnåede skibet en fragtrate på 17,10 dollars, der er ensbetydende med damper-rater. Derefter befragtes skibet fra østkysten af Sydamerika til Australien med træ, ligeledes til de sædvanlige damper-fragtrater. Hjemad til Europa befragtes „Pamir“ til en last

korn som i gamle dage. „Pamir“ og „Passat“ ejes af rederiet Schliewen i Hamborg/Lybeck, der drejer en dokumentarfilm på skibenes første rejser. Rederiet omgås med planer om yderligere at anskaffe nogle „windjammers“, for Vesttysklands handelsflåde har brug for mange flere navigatører. „Passat“ stod ud på sin første rejse i januar og opnåede ligeledes fine fragter.

Howaldts-værftet har ordrer på over 1/2 mill. tons.

Howaldts-værftet i Hamborg og Kiel, der blev grundlagt i 1865, råder over byggeordrer på mere end 1/2 million tons dødvægt. Det er navnlig bygningen af stor-tankere til udlandet, der tæller. Værfterne beskæftiger over 12.000 mand, og hvis materiale-situationen var lidt bedre, ville de kunne beskæftige endnu 2000 mand. Kiel-afdelingen er den førende. Dette værft søsatte til Axel Johnson-rederiet, Stockholm, et hurtiggående fragtmotorskib på 9000 tons dødvægt. Skibet, der fik navnet „Silver Gate“, hører til „Golden Gate“-klassen, og det har installeret to MAN-diesel på hver 8400 hk, der garanterer det en fart af 19,5 sømil! Samme værft har ordre på et søsterskib til det svenske rederi, som iøvrigt har bestilt lignende fartøjer på svenske værfter. — Også „Lybecker Maschinenbau-Anstalt“ har haft arbejde for Sverige, idet værftet fornylig afleverede et 3660 dwt motorskib til A. B. Wallhall i Helsingborg.

Tysklands tanker-tonnage vokser.

Det er ikke længe siden, at det var forbudt tyskerne at bygge tankskibe. Men nu sejler der allerede (ved årsskiftet) 43 tankere med en brutto-tonnage af 114.000 tons under vesttysk flag. Skibenes gennemsnitsalder ligger på 20 år, d. v. s. at skibene er 5 år yngre end gennemsnitsalderen for den øvrige tyske handelsflåde. I 1939 sejlede der 1731 tankskibe på mere end 1000 brt hver og på tilsammen 11,44 millioner brt under tysk flag. 11 af de nuværende tyske tankskibe er større end 2000 brt, 4 ligger mellem 1000 og 2000 brt, og resten er under 800 brt.

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)



Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. februar 1952



Medlemmer pr. november 1951

- A. P. Møller
- A/S Det Østasiatiske Kompagni
- Det Forenede Dampskibsselskab A/S
- J. Lauritzen
- Det Danske Petroleums 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 Myren
- A/S Motortramp
- A/S D/S D. F. K.
- D/S Jutlandia A/S
- A/S Jens Toft
- D/S Danla A/S
- A/S D/S Vendita
- A/S D/S Heimdal
- A/S D/S Orient
- D/S Pacific A/S
- D/S Helgeland 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. Jølsen 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 Svenningsen
- Det Store Nordiske Telegrafskib A/S
- Danish American Gulf Oil Transport Company A/S
- Aabenraa Rederi A/S
- Det Forenede Bugsererselskab A/S
- Rederiet Arrenak I/S
- Rederi-A/S Kosmos
- I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
- D/S Hafnia A/S
- D/S Nautic & D/S Als A/S
- Rederi-A/S Kongsvind

M/T PROMETHEUS - prøvetur

Tirsdag den 18. december 1951 afleveredes tankmotorskibet „Prometheus“ fra Burmeister & Wains værft på Refshaleøen. Skibet, der er værftets nybygning nr. 706, er kon-

Skibet er bygget med hytter, bro og bak, soft nose og krydserhæk og er uden spring over 45 % af længden. Det er delt i 8 tanksektioner og har to hovedpumperum, et agten for



M/T „Prometheus“ på prøvetur.

traheret af rederiet Jacob Odland S. S., Haugesund, Norge.

Skibet er bygget til Det norske Veritas' klasse +I.A.1., tankskib for olielast, samt efter den norske Skipskontrolls regler.

Hoveddata for M/T „Prometheus“ er:

Længde mellem p. p.	141,7 m
Bredde	19,1 -
Sidehøjde til hoveddæk .	10,6 -
Dybgang	8,3 -
Dødvægt	13.250 ts
Kubik af lasttanke	18.000 m ³
Fart på lastet prøvetur ...	14 knob
Brutto-tonnage	8.675 ts

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 der opnået betydelige vægtbesparelser, og man har samtidig opnået at lette rensningen af tankene betydeligt.

Svejsning er anvendt i stor udstrækning, således er klædning, dæk og skodder samt alle tankafgrænsninger helsvejsede, medens spanter og bjælker er nittet. Der er anvendt langskibs spantesystem i centertankene og tværskibs system i sidetankene.

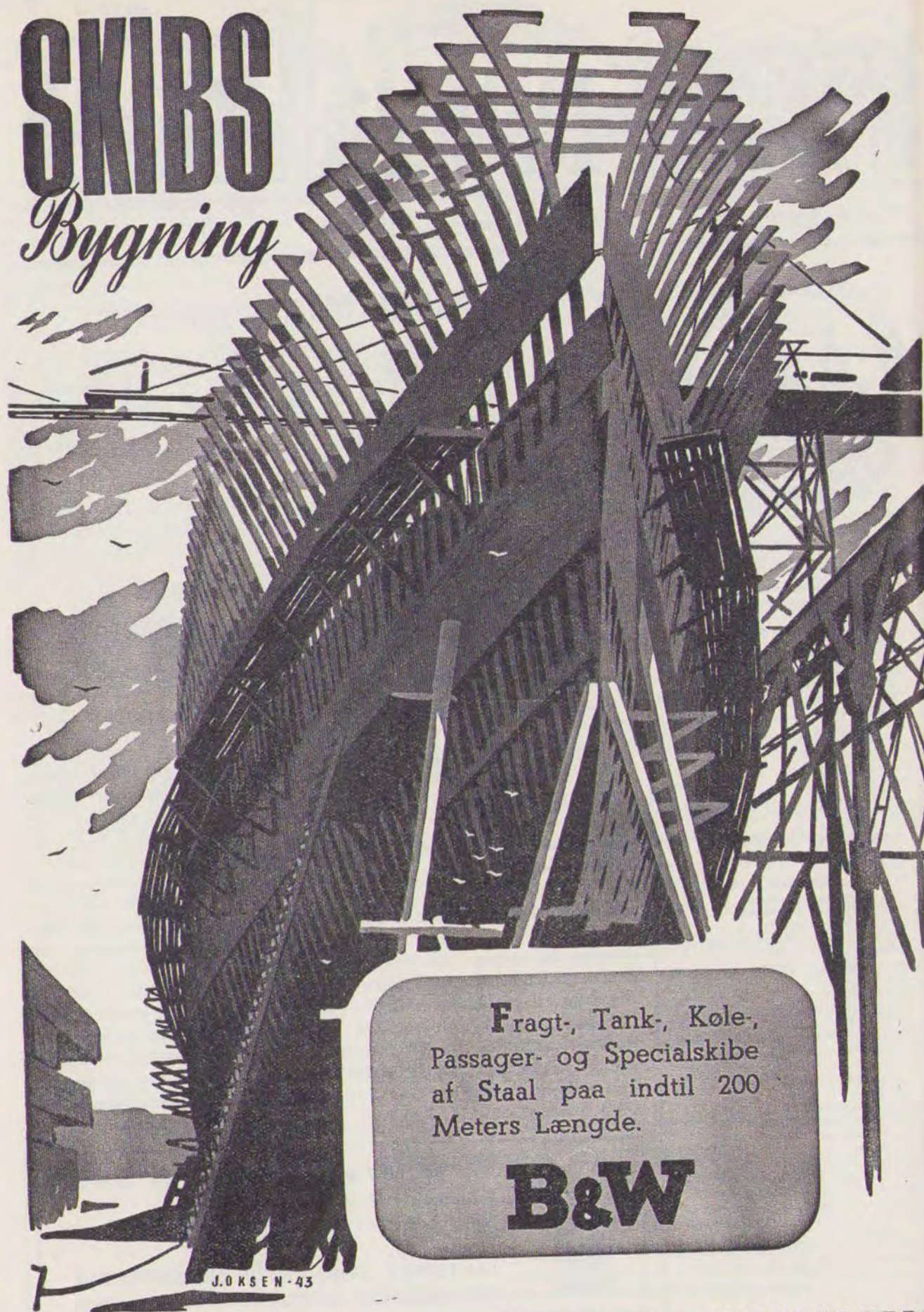


G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
Nygårdsvej 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

J. O K S E N - 43

A/S BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

Lastrørsystemet består af fire 10" hovedledninger og 8" sugninger. Der er dobbelt afspærring overalt i tankene. I de to lastpumperum findes 4 duplex pumper à 250 t/time og to 45 t duplex lænsepumper. I pumperummet i forlasten om bagbord findes lænsepumpe og brændselsolietransferpumpe.

Skibets brændselsoliebeholdning anbringes i høj-tank under forlasten, højtanke i motorrummets for-ende samt dobbeltbunden agter, hvor der endvidere er tanke for kedelolie og fødevand. Ferskvand anbringes i agter-peaktanke samt i hækstanke.

Lossegejerne består af tre 5-tons bomme, en på fokkemasten og to på samsonposter ved agterste pumperum, samt af en 2½-tons proviant- og maskinbom agter. Anker-, losse- og varpespil er dampdrevne. Styremaskinen er elektrisk-hydraulisk af Hasties fabrikat.

De fire redningsbåde er af aluminium efter den norske Skipskontrolls fordringer, og de to er forsynet med motor, en midtskibs og en agter. Til bådespil midtskibs og agter findes en transportabel luftmotor med slange til fløjteledning.

I broen og de overliggende huse er indrettet aptering for reder, kaptajn, dæksofficerer, telegrafist, lods, steward og hospital. Endvidere er der her spisesalon, opholdssalon og rygesalon samt bade- og toiletrum.

I hytten er indrettet aptering for sømænd og motormænd, fortrinsvis i een-mandskamre. I hus på hyt-tedæk er indrettet aptering for maskinofficerer og un-

derofficerer, messe og rygesalon for mandskab samt maskinofficerers messe. I huse på bådédæk agter er indrettet aptering for 1. mester og kokke foruden officerers opholdsrum og kabys.

Hele apteringen er moderne udstyret med polerede eller tonmalede skodder, god belysning, mekanisk ventilation og gode sanitære forhold, svarende til de nyeste regler for opholdsrum.

M/T „Prometheus“ er udstyret med fuldt moderne 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 EHK ved 110 omdrejninger pr. minut.

Hjælpmotorer 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. Diesecylindrene har diameter 245 mm, slaglængde 400 mm. Ydelse pr. motor 280 EHK. Endvidere findes en 65 kW dampdynamo konstrueret for 12,5 atm. kedeltryk.

Dieselmotoren viger for dampturbinen

Dieselmotoren må vige for dampen — det er det sidste nye fra Kockums i Malmø, som samtidig går ind for fremstilling af dampkedler med tilhørende dampturbiner. Kockums vil selv udføre så meget som muligt vedrørende dampturbinerne, men en del arbejder udføres sammen med De Laval. Kockums har så mange ordrer, at værftet har fuld beskæftigelse til 1955. Det er ikke blot nordmændene, der har ordrer inde, men også franskmændene har bestilt en nybygning for dollarvaluta. Det er særlig de amerikanske ordrer, der har fået Kockums til at gå over til damp-turbinerne ved siden af dieselmotorerne. Det gamle kedelværksted bliver nu for lille, og en større nybygning er planlagt. Grund findes, og tegningerne er færdige. Det er store 85 tons kedler, der skal bygges i det nye værksted, og damp-turbinefremstillingen vil lægge beslag på andre arealer. I fjor byggede værftet 182.000 ts d. w., 13 skibe blev sat i vandet, og 13 var på prøvetur. Hertil kommer levering af tre motortorpedobåde. Desuden ligger flere undervandsbåde til reparation og ombygning.

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 & McCormack 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 —

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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



Prøvetur fra

NAKSKOV SKIBSVÆRFT med

M/T „GRETA“

Nakskov Skibsværfts nybygning nr. 128 — tankskibet „Greta“, der er bygget til rederiet Leif Erichsen, Bergen — afgik den 18. december på prøvetur i Langelandsbæltet.



M/T „Greta“ på prøveturen.

Skibet er enkeltskruet og med følgende data:	
Længde overalt	510' 2 1/2"
Længde mellem perp.	485' 0"
Bredde på spant	65' 9"
Dybde til hoveddæk	36' 3"
Lasteevne	15.600 tons
Dybgang	29' 1 1/4"
BRT	ca. 10.000 tons

Det er bygget til Det norske Veritas' højeste klasse for „Tankskip til oljelast“ og har hytte, bro og bak. Lasttankene består af 9 centertanke og 2x5 side-tanke med et samlet rumfang på ca. 20.000 m³.

I stålkonstruktionen er i udstrakt grad anvendt svejsning, således er i hovedsagen kun klædningens sømme og forbindelser til spanterne samt enkelte dæk udført som nittet konstruktion. Tværskibs skodder er helt svejsede og udført korrugerede, d. v. s. uden afstivningselementer. Dobbeltbunden i maskinrummet agter er indrettet til brændselolie, smørelolie og fødevand.

Midtskibshuset har 3 dæk og er indrettet til beboelse for kaptajn, dækofficerer, hovmester og lods. Desuden findes et kammer for rederen.

På kommandobroen findes styrehus, bestiklukaf og radiostation, udstyret med de nyeste instrumenter som radar, ekkolod, gyro med selvstyrer, radiopejler o. s. v.

På badedækket derunder findes kaptajns suite med opholdsrum, soverum, badeværelse og kontor samt rederens kammer. Nederst på brodækket er en stor spisesalon med tilstødende rygesalon, og serveringspantry med køleskab og varmeskab. Her findes også skibets hospital med 3 senge.

Der er indvendige trapper til alle dæk i huset. Agter på poopdækket ligger skibets kabys med bl. a. et stort elektrisk komfur og elektrisk bageovn. Her findes også officers- og mandskabsmesserne. På forkant er indrettet beboelse for maskinofficererne. Resten af besætningen bor i hytten, hovedsageligt i enmands kamre. Her findes også mandskabets opholdsrum og baderum samt et vaskeri med vaskemaskine og tørrecentrifuge.

Skibet er forsynet med en teleskopantenne, der tjener som fællesantenne for mandskabets radioapparater, idet der i kamre og opholdsrum er anbragt stik-kontakter med forbindelse til antennen. Alle kamrene opvarmes med damp.

Skibet har fire redningsbåde af aluminium, hvoraf to med motor samt en jolle.

Til opbevaring af skibets proviant findes et stort kølerum med et dertil indrettet maskineri, der er leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co., Århus.

Hovedmaskineriet er en 7-cyl. B. & W. to-takts krydshovedmotor på 6850 IHK, der giver skibet en fart på 14 knob lastet.

To oliefyrede skotske kedler fra Aalborg Værft à 170 m² he-deflade og 12,65 kg/cm² leverer damp til dæks- og hjælpemaskineri samt til opvarmning af varmeslanger i skibets tanke. En tredje kedel er indrettet til i søen at kunne fyres med motorens spildegas. Lastpumperne er dampdrevne og leveres af Messrs. Caruthers & Co., Ltd., Glasgow. Spillene, der ligeledes er dampdrevne, er leveret af De Forenede Maskinfabrikker, Nakskov.

Styremaskinen er elektrisk og leveret af Thomas B. Thrige, Odense.



„Estrid Torm“ søsættes.

Stabelafløbning ved Nakskov Skibsværft

Torsdag den 20. december kl. 12.00 søsattes fra A/S Nakskov Skibsværft nybygning nr. 130, et 6500 ts lastmotorskib til Dampskibsselskabet Torm. Dåben foretoges af fru fabrikant Frigast, og skibet fik navnet „Estrid Torm“.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde mellem perp.	118,9 m
Største bredde på spant	17,6
Højde til shelterdæk	10,7

Skibet, der er bygget til Lloyds højeste klasse, har 2 gennemgående dæk, er forsynet med bak samt store dækshuse midtskibs og agter. Lastrummenes kapacitet er ca. 12.750 m³, og skibet er forsynet med 2 højtanke for vegetabilsk olie, 360 tons.

Maskineriet består af en sekscylinde B. & W. enkeltvirkende totakts dieselmotor, type 674-VTF-160,

der udvikler 5350 BHK ved 115 o/m og giver skibet en fart af 16 knob fuldt lastet.

Ved afløbningen var rederiets bestyrelse repræsenteret ved skibsreder Schmiegelow, grosserer Ole Petersen, fabrikant Frigast, skibsrederne Kampen og Andersen, ligesom der var repræsentanter for klassen samt værftets ledelse.

Prøvetur med M/S „Ebba Mærsk“

bygget ved Odense Staalskibsværft A/S

Efter vellykket prøvetur i Sundet den 5. januar har fællesrederiet A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S overtaget ovennævnte tankskibsnybygning fra Odense Staalskibsværft A/S (værftets byggenr. 117).

Nybygningen har en lasteevne af ca. 16.960 tons på et dybgående af ca. 9 m. Dimensionerne er:

Længde o. a.	160,6 m
Længde mellem p. p.	151,2
Største bredde på spant	20,8
Dybde til hoveddæk	11,4

Skibet har 21 tanke, 7 centertanke og 2x7 side-tanke 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 & Wains 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 damphjælpemaskineri.

„Ebba Mærsk“s fører er kaptajn Hans Andersen, og Hans Adolf Hansen er maskinchef.

På prøveturen var rederiet repræsenteret ved skibsreder A. P. Møller, ingeniør A. Sørensen, inspektør V. Møller m. fl. Fra værftets side deltog direktør E. Ringsted, maskinchef J. Mærsk-Møller og driftsingeniør Th. Binneballe.

Sikkerhed til søs
DECCA NAVIGATOR
DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB
KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310

Vacuum Oil Company
Smøreliespecialister

ELEGANTE UNIFORMSHUER



CL. Seifert A/S

Højt. Hof, Luldbrokker
ST. REGNEGÅDE 12-16
TELEFON CENT. 297

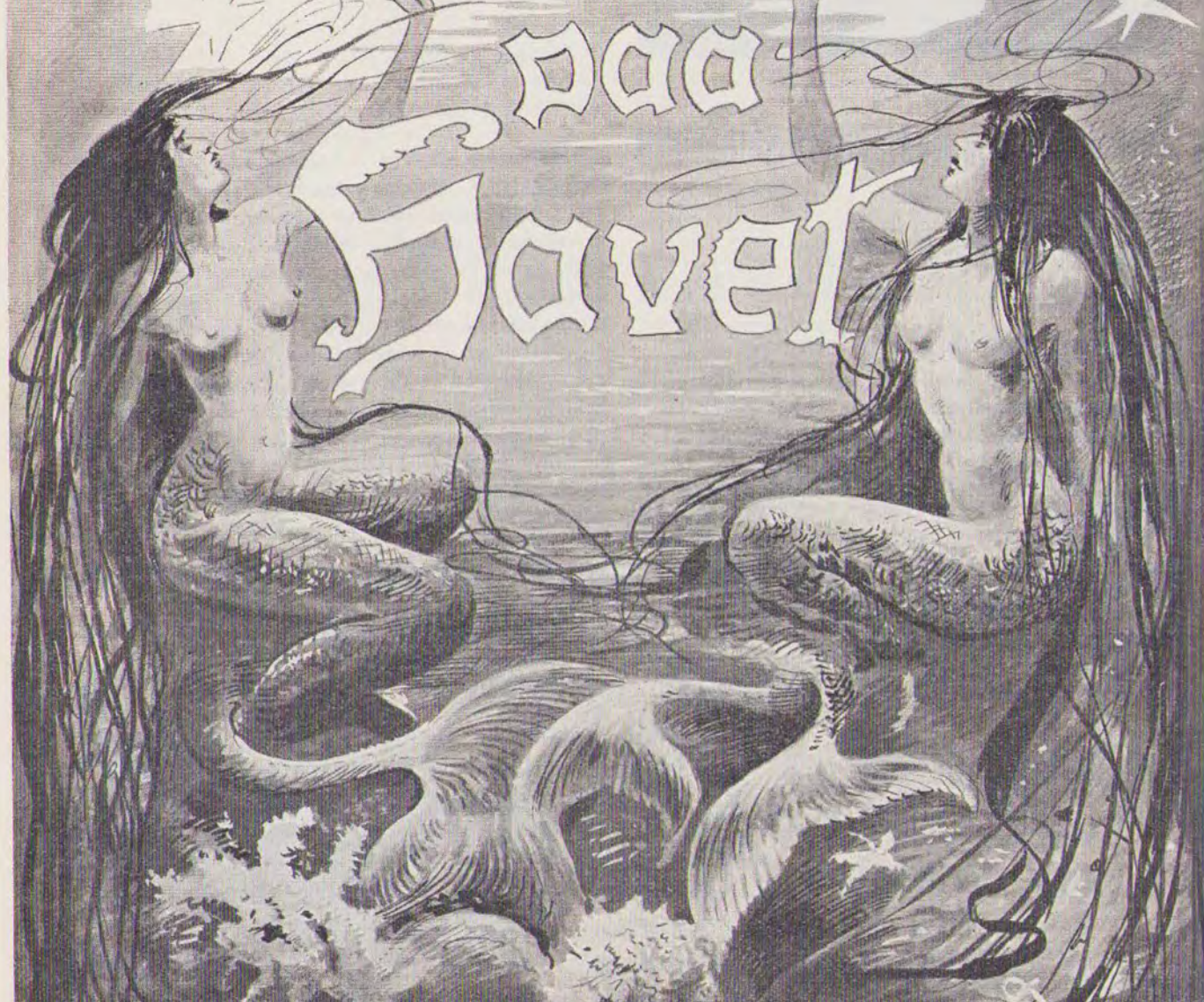
Luld- og Sologaloner
Luld- og søbroderede Kranser
Emallieflog, Emailleemblemer og
Uniformsknapper i fineste Udførelse

LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

De kan få dem overalt



Paa Havet



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

Dobbelt begivenhed på Götaverken

Götaverken havde den 20. december både stabelafløbning og prøvetur. Den søsatte nybygning er et tankmotorskib på 23.400 ts d. w., som er bestilt af Rederi AB Monacus, Kungshäcka, og prøveturen var for tankmotorskibet „Thorbjørg“ på 13.025 ts d. w. til Tønnevolds Rederi A/S, Grimstad.

Prøveturen startedes allerede tidligt om morgenen, medens stabelafløbningen fandt sted kl. 15.00.

M/S „Thorbjørg“, som er bygget til Det norske Veritas' højeste klasse, er den 19. nybygning i værftets store serie af 13.000 tons tankskibe. Skibet har hoveddimensionerne:

Længde overalt	147,4 m
Største bredde på spant	18,0 -
Dybde	10,8 -
Dybgang på sommerfribord	8,5 -

Apteringen for besætningen er i topklassen. Mandskabets messe og opholdsrum ligger ved siden af hinanden og kan slås sammen til et eneste stort rum ved filmsforevisning eller anden underholdning.

Såvel hovedmotoren som hjælpemaskinerne er af værftets egen konstruktion og fremstilling. Hovedmotoren er en totakts enkeltvirkende motor af krydshovedtypen med seks cylindre. Cylinderdiametere er



„Thorbjørg“ på prøvetur.

680 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger i minuttet udvikler den 5300 i.h.k.

På fuld last er farten 13 kn.

Ved stabelafløbningen gav frk. Margaret Onstad nybygningen navnet „Astrid Onstad“.

M/S „Astrid Onstad“ er værftets tredje 23.000 ts tankskib. Nybygningen er således søsterskib til M/S „Atlantic Queen“, der blev leveret til samme rederi i 1948, og til M/S „Margaret Onstad“, som i år er leveret til Skibs A/S Alse, Oslo.

Det nye skib er bygget til Lloyds højeste klasse og har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	180,9 m
Største bredde på spant	22,7 -
Dybde	12,9 -
Middeldybgang på sommerfribord	9,8 -

Olielasten skal føres i 19 midtskibs- og 12 vingetanke, og tilsammen har disse tanke et rumindhold på ca. 28.300 m³. Skibet forsynes med to pumperum, og pumpekapaciteten er 1200 tons i timen.

Skibets hovedmotor er af værftets konstruktion og fabrikat og er en af de største, der hidtil er bygget på værftet. Det er en totakts enkeltvirkende motor med 9 cylindre. Cylinderdiametere er 760 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 10.000 i.h.k.

Nybygningen skal have en fart på 13,75 kn på fuld last.

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

Pastor Strunge

runder to mærkepæle

Den af alle marineforeningsmedlemmer kendte pastor Mogens Strunge kunne den 22. januar fejre 25-års jubilæum ved Tårnby kirke på Amager. Den afholdte pastor har igennem årene vist Marineforeningen og vor marinehistorie stor interesse. Således har han ydet en værdifuld indsats ved udforskningen af vore mange kirkeskibs-modellers historie. Allerede en uge efter jubilæet, nemlig den 29. januar, kunne pastor Strunge fejre endnu en mærkepæl. Den nævnte dato fyldte han 60 år.

„Kista Dan“

døbtes i is fra Grønland

Onsdag den 16. januar søsattes på Aalborg Værft under festlige former atter en nybygning til rederiet Lauritzen.

Dette skib, som blev kontraheret i 1950, bliver specielt bygget og indrettet til sejlads i storisen ved Østgrønland og er forstærket og udformet således, at skibet bliver kombineret fragtskib og isbryder.

Skibet døbt af fru Kirsten Lauritzen og fik navnet „Kista Dan“ (Kirsten hedder på grønlandsk Kista). Skibet fik i dåben en arktisk hilsen, idet dåbshandlingen fandt sted ved, at en isklump fra indlandsisen på Grønland blev knust mod skibets stæv. Tre unge grønlandere i grønlandske dragter var til stede og bivuandede handlingen.

Om aftenen fandt en middag sted i Kilden, i hvilken 5—600 gæster deltog, heriblandt en stor del af de folk fra værftet, som har været med til at bygge skibet. Desuden en del gæster blandt kredse med særlig tilknytning til Grønland, Ålborg og rederiet.

Fra rederiet mødte skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen samt en stor del af rederiets ledere med fruer, en repræsentation på 12 yngre medarbejdere og ca. 20 hjemmевærende skibsofficerer, de fleste med fruer.

„Kista Dan“s data er:

Længde b. p.	56,39 m
Dødvægt som passagerskib	ca. 870 ts.
Dødvægt som stykgodsbåd	ca. 1500 ts.
Lastrumskapacitet	55.000 cbft. grain
Fart	ca. 12 knob
I. H. K.	1200

Levering ventes i løbet af foråret.

Årbog for den danske fiskerflåde 1952

Den af fiskeriministeriet på Iver C. Weilbach og Co.s Forlag, Amaliegade 30, København K, udgivne 59. årgang af „Årbog for den danske fiskerflåde“, der er den eneste officielle håndbog for fiskere, er udkomet, pris 8 kr. indbundet.

Håndbogen er i det sædvanlige format og smukke udstyr og rummer de samme nyttige oplysninger som i fjor. Der skal dog gøres opmærksom på, at den nye lov om kvalitetskontrol med fisk og fiskevarer, som er trådt i kraft ved årets begyndelse, er optrykt i årbogen for første gang.

Gallionsfigur

Jeg søger en smuk gallionsfigur til opsætning i gymnastiksalen på min søfartsskole i Kogtved. Eventuelle oplysninger med fotografi og tilbud bedes sendt til rederiet J. Lauritzen, Hammerensgade 1, København K.

Loven, der tilsigter at støtte det arbejde, der til erhvervets gavn gøres for at sikre den højst mulige kvalitet af fiskeriets produkter, indeholder bl. a. en række bestemmelser om fangstens behandling om bord, og det må være i fiskernes egen velfortjente interesse at gøre sig fortrolig med dem.

De henvendelser om ønskelige ændringer i indholdet, der er modtaget inden årbogens trykning, er der i videst muligt omfang taget hensyn til, og man takker for den interesse, der hermed er vist. Forslag til yderligere ændringer, der kan gøre bogen endnu mere brugbar, imødeses meget gerne.

Den nye årbog vil sikkert gøre sit til at lette fiskerne deres daglige gerning på søen.



Fra stabelaflembning til ophuggerplads er ESSO skibets trofaste og uundværlige ledsager. Det glider ud på sit rette element på ESSO stabelaflembningsfedt, 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

Alle henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1, Telefon Byen *8040. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen. Annoncedelingen: 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.

VIKINGEN

1,50
marts

GETOFTTE
KOMMUNEBIBLIOTEK

Fiskere i Neksø havn

Efter fotografi af CARL ØSTEN

1952 - nr. 3
29. årgang



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

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

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

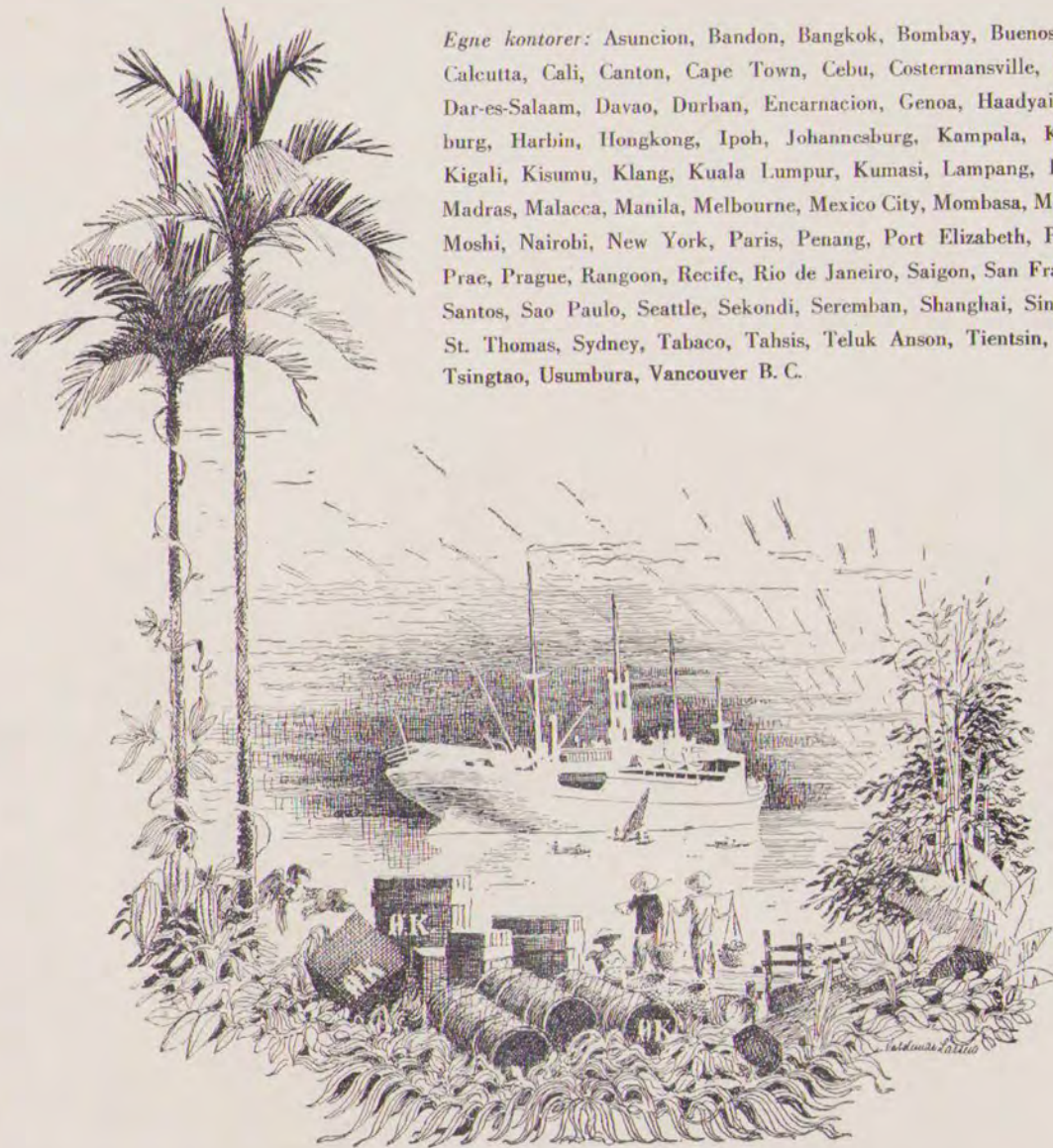
IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

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

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Burma, Malaya, Thailand (Siam), Indø-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

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Redningsvæsenet fylder 100 år

Af Ingvar Olsen

Den 26. i denne måned fylder det danske redningsvæsen 100 år, idet den lov, der i det væsentlige endnu danner grundlaget for dets ordning, blev vedtaget af rigsdagen den 26. marts 1852.

Redningsvirksomheden ved de danske kyster udøvedes indtil henimod midten af det forrige århundrede af kystbeboerne under tilfældig form, men i 1846 og de nærmest følgende år iværksattes, dels ved privat virksomhed, dels fra regeringens side, forskel-

lige foranstaltninger tilsigtede at fremme skibbrudnes redning, og herved skabtes grundlaget for, at Danmark som et af de første lande i verden fik et organiseret redningsvæsen med den særlige opgave at bringe hjælp til mennesker i havsnød.

At vort lille land så forholdsvis tidligt vandt frem på dette område, skyldes i særlig grad en enkelt mands iver og interesse for sagen, og denne mand var sandflugts- og strandingskommissær C. B. Claudi, hvem



Et af Michael Anchers berømte billeder visende en redningsskibs transport til stranden.

æren for oprettelsen af redningsvæsenet og dets første organisation med rette tilkommer.

Som det første, men naturligvis ikke synderlig virksomme middel til at afbøde de tab af menneskeliv, som strandingerne langs den jyske vestkyst medførte, havde Claudi, der boede i nærheden af Lemvig og gennem årene havde været vidne til mange strandingsulykker, ved hvilke et stort antal menneskeliv var gået tabt, fået gennemført, at alle strandfogederne forsynedes med en lang, smækker line, der kunne kastes ud til de skibbrudne. Dernæst foretog Claudi, der havde hørt om et i 1824 oprettet engelsk selskab, hvis formål var at tilvejebringe apparater til redning af skibbrudne, for egen regning en rejse til England for at studere dette selskabs organisation. Ved sin hjemkomst udarbejdede han et forslag til oprettelsen af redningsstationer ved landets kyster og indsendte dette til det kongelige general-toldkammer og commerce-collegium. Et par år efter bevilgedes de første penge til formålet, og også fra privat side sluttede man sig til tanken; således lod i 1846 Foreningen til Søfartens Fremme og året efter frimuerlogen i København bygge 2 redningsbåde og et raketapparat, som blev anbragt ved henholdsvis Agger kanal, Harboøre og Klitmøller.

Efter at provinsialstænderne havde taget sig af sagen, nedsattes i 1849 en sagkyndig kommission, i hvilken også Claudi fik sæde, og efter foretagelsen af forskellige forsøg foreslog kommissionen oprettelsen af 20 redningsstationer i Jylland, af hvilke de 12 skulle

forsynes såvel med redningsbåd som med raketapparat, 7 med raketapparater alene og 1 med båd alene.

I marts 1852 kom derefter loven om oprettelsen af redningsvæsenet som en institution under indenrigsministeriet, og allerede ved udgangen af 1858 var antallet af stationer forøget til 24 på den jyske kyst og 5 på Bornholm.

Institutionen deltes administrativt i 2 dele, en for Jylland og tilliggende øer, der benævntes det nørrejydske redningsvæsen, og en for Bornholms og Møns redningsvæsen med sæde på Bornholm.

Ved samtlige stationer ansattes en opsynsmand, der udvalgte blandt de dygtigste af stedets folk, og som skulle være kendt med de stedlige forhold og med den stedlige befolkning, og dertil snarrådig og myndig. Disse opsynsmænd havde ligesom nu en udstrakt myndighed; i strandingsstilfælde bestemmer de, om stationen skal sættes i bevægelse, og sker dette, leder de redningsforetagendet, idet dog bådformanden kommanderer redningsbåden, når den er sat i søen; opsynsmanden kan også på egen hånd kalde sine nabostationer til hjælp, hvis han skønner det nødvendigt, og han har det fulde ansvar for redningsforetagendets forløb.

Claudi var selvskreven til posten som bestyrer af det nørrejydske redningsvæsen, og han virkede i dets tjeneste med stor dygtighed og energi, indtil han i 1869, 70 år gammel, trådte tilbage. Hans afløser blev en mand af samme stof og støbning, en ung skibstømrer A. Andersen, der i nogle år havde virket som Claudis assistent, og ligesom Claudi selv ved flere lejligheder taget personlig del i farlige redningsforetagender. Han havde herigennem skaffet sig en fast position blandt kystbeboerne, og under ledelse af Andersen, der tillige var en myndig mand, som forstod at hævde sig i sin stilling, blev det jyske redningsvæsen bragt i mønstergyldig stand; redningsbåde, raketapparater, telefonforbindelser og vagttjeneste blev holdt i udmærket orden, og hans praktiske sans, organisations- og administrationsevne, kendskab til personel og materiel og hans utrættelige iver og heldige hånd skabte et kendt og værdsat dansk redningsvæsen. Ved Andersens død i 1908 blev lodsformand P. K. Nielsen, som allerede havde en fortjenstfuld løbebane bag sig, idet han i



Redningsstolen i virksomhed.

mange år havde været opsynsmand ved redningsstationerne på Skagen, bestyrer af det nørrejydske redningsvæsen, og han bestred ligeledes hvervet med udmærket dygtighed i en årrække, indtil han i 1922 afløstes af daværende skibsfører i fyr- og vagervæsenet C. V. Fabricius, efter hvis død i 1940 ledelsen overtoges af den nuværende bestyrer Niels Hansen, der forinden havde været fuldmægtig ved institutionen i 11 år; indtil sammenlægningen i 1928 havde Bornholms og Møns redningsvæsen sin egen bestyrer — først kaptajn Hjorth i Rønne, senere gennem mange år toldoppebørselskontrollør Stub i Nexø og dampskibsekspeditor L. A. Ødbergesen.

Under redningsvæsenet, der som nævnt oprindeligt sorterede under indenrigsministeriet, men ved dets deling i 1896 overgik til landbrugsministeriet og i 1906 blev henlagt under marineministeriet og nu henhører under forsvarsministeriet, findes nu 55 redningsstationer, nemlig 31 båd- og raketstationer, hvoraf 28 i Jylland, 1 på Sjælland og 2 på Bornholm, 8 bådstationer, hvoraf 6 i Jylland, 1 på Falster og 1 på Møn, og 16 raketstationer, hvoraf 8 i Jylland, 4 på Bornholm, 1 på Christiansø, 1 på Møn og 2 på Sjælland, samt 3 bistationer i Jylland med roredningsbåde; dets personale består foruden af bestyrer, fuldmægtig og overassistent nu af 56 opsynsmænd, 40 bådformænd og 456 båd- og betjeningsmænd.

Ved redningsvæsenets oprettelse fremstilledes naturligvis kun roredningsbåde, men allerede dengang søgte man at gøre disse synkefrie ved hjælp af luftkasser, som blev anbragt i bådens bund og ved siderne, og senere gjorde man dem tillige selvløsende ved at anbringe ventiler i bunden, og i det hele taget af en

type, der gennem mange forsøg udvikledes på grundlag af gjorte erfaringer og de stedlige forhold. I 1914 begyndte man at indføre motordrift, idet en enkelt større båd, der blev bygget efter engelsk mønster med en 40 hk motor, blev stationeret i Skagen havn, medens en del mindre både, der var forsynet med hjælpemotor, i de følgende år placeredes i forskellige havne på Jyllands østkyst og øerne samt på Jyllands vestkyst, hvor de blev søsat fra åben strand. Hjælpemotorerne viste sig dog hurtigt ikke at svare til forventningerne, og i 1925 indførtes en ny type, som var i stand til uden hjælp af årer at drive redningsbåden frem med den fornødne kraft. Disse motorbåde er nu forsynet med elektrisk lys i lanterner, maskinrum og kompasshus, ligesom der findes projektor om bord, og for det tilfælde, at motoren skulle svigte, findes der i båden tillige mast og sejl, og båden er forsynet med sænkekøl.

De store motorredningsbåde søsattes ved hjælp af en i bådhuset indbygget bedding med tilhørende beddingsvogn, og ved de deciderede kystredningsstationer er bådhuset nu anbragt så tæt ved strandbredden, at båden ad en cementbane og videre på ruller og planker let kan søsættes.

En stor del af redningsvæsenets virksomhed i vore dage går også ud på at yde assistance til fiskefartøjer, når disse søger landing på kysten, og det er navnlig på dette felt, at kystmotorredningsbådene gør deres store nytte. Fiskerbådene på den jyske vestkyst har i tidens løb, som så meget andet, undergået en stor udvikling, idet de udstyret med kraftige motorer er blevet i stand til at søge ud til fiskepladser, der ligger længere fra kysten, og hvor muligheden for en god fangst er større. I tidligere tid måtte fiskerne, så snart

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 leveringsstiden 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 Stovaskeriets nye form for skibservice, bl. a. Det Østasiatiske Kompagni, Moore & McCormack og Hetland.

Søens folk har med deres private tøj også forlængst hilst den hårdt tiltrængte, nye søfartsservice velkommen.



Tlf. SØborg 4711

— det dufter af renhed —

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.

TELEFON BYEN 8310

det kulede op, forlade deres fiskepladser for i god tid at nå ind til landingspladserne, medens de nu i bevidsthed om, at motorredningsbåden under sådanne forhold ligger klar til at ledsage dem ind over revlerne, kan give sig bedre tid til at bjerge og medtage de udsatte redskaber, der jo er af ikke ringe værdi. Sidste år blev der ved 32 sådanne redningsforetagender ydet assistance til 115 fiskerfartøjer, hvis samlede besætning udgjorde 453 mand.

Raketterne, der oprindeligt var af engelsk tilvirkning, men nu fabrikeres ved søartilleriet, kan under nogenlunde gunstige forhold for de kraftigste vedkommende lægge linen ud over et skib, der står 4—500 m fra forstranden.

Medens der ved brugen af raketapparaterne kun er afstedkommet ganske få alvorlige ulykker, har såvel øvelser som redningsforsøg med båd medført flere uheld og tab af menneskeliv. De alvorligste af disse ulykkelige tildragelser fandt sted den 29. december 1856, da redningsbåden ved Blokhus kæntrade og 5 af mandskabet omkom, den 5. oktober 1860, da 1 redningsmand og 2 skibbrudne druknede ved Flyvholm, den 27. december 1862, da 8 af redningsmandskabet og 1 skibbruden omkom ved forsøget på at redde besætningen på den ved Skagen strandede brig „Daphne“, den 26. marts 1855, da redningsbåden ved Vorupør kæntrade, hvorved 8 fiskere omkom, og den 25. januar 1897, da hele Liløre redningsbåds besætning, 12 mand, omkom under forsøget på at bringe farestedte fiskere

hjælp, og endelig må nævnes den endnu i frisk erindring stående kæntringsulykke ved Hvide Sande, der kostede 5 redningsmænd livet.

Redningsvæsenets folk er udsøgte mænd, og det bliver betragtet som en hæderssag at blive antaget i dets tjeneste, selv om denne byder på strabadser og ofte livsfare, kulde og gennemblødning hele eller halve døgn ad gangen. „Vestkystens Helte“ er blevet den populære fællesbetegnelse på de jyske redningsmænd, og selv om man ofte, når man læser eller taler om redningsfolkens bedrifter, er tilbøjelig til at henføre disse til den jyske vestkyst, hvilket heller ikke er uden grund, idet denne fra naturens hånd frembyder særlig stor fare for de søfarende, må det dog heller ikke glemmes, at der på den jyske østkyst mellem Skagen og Hals, på Mols, Stevns, Falster, Møn og Bornholm findes redningsstationer, hvis mandskaber i tidens løb også har ydet en værdifuld og farlig indsats til hjælp for skibbrudne.

Redningsvæsenet har også lige siden dets oprettelse været genstand for stor interesse fra hele befolkningens side, og mange forfattere og digtere har skildret redningsfolkens liv og virke, ligesom der ofte i dagblade, ugeblade og tidsskrifter er berettet om de bedrifter, danske redningsmænd har udført i kampen mod naturkræfterne.

Det ville føre for vidt her at gå i detaljer om mandskabets bedrifter, men det skal nævnes, at der fra redningsvæsenets oprettelse i 1852 er reddet — ofte under vanskelige og livsfarlige forhold — over 12.000 skibbrudne, hvoraf over 8000 er reddede med redningsbådene og de øvrige med raketapparaterne.

Ganske naturligt forekom der i sejlskibenes gyldne dage et betydeligt antal strandinger, men selv om sejlskibenes erstatning med damp- og motorskibe, kysterens rigeligere forsyning med fyr og tågesignaler og nutidens moderne nautiske hjælpemidler har medført en betydelig nedgang i strandingernes tal, vil, så længe skibe sejler på havet, faren for stranding være tilstede, og det vil da altid være redningsvæsenets mål at søge at komme de mennesker til hjælp, som er i nød på havet, og når en stranding eller anden søulykke indtræffer, at redde mennesker fra druknedøden.



Frihavnsdirektør Fugl-Meyer interviewes af „Vikingen“s medarbejder.

Tyrkiet rådfører sig med dansk havne-ekspert

Samtale med frihavnsdirektør Fugl-Meyer

FRIHAVNSDIREKTØR Fugl-Meyer er en uhyre beskeden mand og vil nærmest gøre det til en tilfældighed, at det netop blev ham, der blev taget med på råd, da Kampsax fornylig ønskede planer udarbejdet for visse forbedringer og udbygninger af tyrkiske havne, for hvilke de var rådgivende ingeniører. De første krantilbud indkom i begyndelsen af februar i år, og direktør Fugl-Meyer blev af Kampsax anmodet om at tage til Tyrkiet for at bistå ministeriet for offentlige arbejder i arbejdet med at finde de bedste tilbud frem.

Direktøren vendte hjem fra sin rejse i midten af februar, og „Vikingen“ henvendte sig straks til ham for at få lidt at vide om rejsens forløb.

„Der er planlagt og delvis påbegyndt en udbygning af en række tyrkiske havne, og bl. a. skal disse havne indkøbe en del nyt materiel,“ siger Fugl-Meyer. „Det ønskede materiel skal købes for penge bevilget af den internationale bank. Når sådanne indkøb finder sted, skal de respektive regeringer sige god for de udarbejdede planer, men for at få en sagkyndig bistand og kontrol fik de tyrkiske myndigheder det danske ingeniørfirma Kampsax til at hjælpe med til at udarbejde specifikationer og bedømme de indkomne tilbud på materiel. Kampsax bad derefter mig som særlig sagkyndig på området havnepakhuse og havnemekanik om at være sig behjælpelig i dette arbejde.“

I første række gjaldt indkøbene en del kajkraner, hvoraf een var bestemt for havnen i Smyrna og resten for forskellige havneafsnit i Istanbul. Endvidere øn-

skede man at indkøbe en del kraneer på gummi-hjul og andet let bevægeligt materiel. Der indkom en mængde tilbud fra special-firmaer verden over. Konkurrencen var meget stor. Bl. a. indkom der tilbud fra „Titan“ og „Århus Maskinfabrik“. De to firmaer tilbød kraneer, der var hypermoderne og vel gennemtænkte.

Det var min opgave at gennemgå de forskellige tilbud, fortælle om hvert enkelt firma-mærke og fremkomme med kritik angående disse. Jeg anbefalede tyrkerne at forhandle med de firmaer, der var fremkommet med de billigste tilbud, samtidig med at jeg foreslog, at man ikke af den grund tabte de firmaer, der var fremkommet med dyrere, men måske noget bedre tilbud, ud af sigte.“

„Hvordan er havneforholdene i Tyrkiet?“

„De er et helt eventyr for sig. Man har dernede ikke helt fulgt med tiden. Losningen af skibene foregår på den måde, at man for at få plads til flere skibe ved kajerne lader fartøjerne lægge til med agterenden mod kaj. Skibene må så ankre stævnen, hvilket ikke er så godt. Istanbul ligger på en mængde høje, og i havnen skræner havbunden meget stærkt ned, hvorfor ankrene skal meget langt ned. Skibene ligger så langt fra hinanden, at man kan lægge pramme imellem dem, hvori man så losser varerne over. Når prammene er fulde, fortales de ind til kajen, og så losser man påny.“

Trafikken på de store tyrkiske havne er steget vældigt, hvilket har haft til følge, at kajerne hurtigt overfyldes. Dette skaber naturligvis forsinkelser og har bl. a. haft til følge, at man i november sidste år måtte

NAUTA-BOAT CO.

NÆSTVED HAVN

TLF. 2248



Fabrikation af:

Staal- og Letmetal-Redningsbaade

Mekaniske Davider

Aluminium Flydemidler-

og Redningsflaader

Aluminium Landgangsbroer-

og Faldrebstapper

Salgskontor v. K. BIRKEDAL:

NAUTA-BOAT CO.

Cort Adelersgade 8,

København K

Telefon Central 14419



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

forhøje fragtraterne med 20 procent for disse havne.“

„Disse forhold vil man altså bøde på ved indkøb af moderne materiel?“

„Hvis man har en dårlig fordøjelse, er det almindeligvis en dårlig kur at købe en større ske. Den rigtige kur for de tyrkiske havne er at foretage en større udvidelse, og det er det, som nu foregår. De tyrkiske havne har en meget energisk ledelse, som prøver at afhjælpe de dårlige havneforhold. Men det er svært at slå igennem de gamle traditioner.“

Havnen i Istanbul består af en asiatisk og en europæisk side. Reeksporten foregår normalt fra den asiatiske side. Kampsax har fået til opgave som rådgivende ingeniører at hjælpe med til en almindelig forbedring af havneforholdene og således gennem en logisk udnyttelse af bagarealerne og trafikgaderne at borteliminere overfyldningen. Det danske ingeniørfirma er således med til både på Europa-siden og Asien-siden at bringe moderne trafikideer ind i eet af verdens ældste trafikcentre. Det er klart, at de forbedringer, som for tiden finder sted, for et tidsrum giver forøget ophobning af godset andre steder. Tyrkerne er meget utålmodige efter at få bragt forholdene i orden, og der er ingen tvivl om, at de nye planer vil betyde en bedring i fremtiden.“

„Har de tyrkiske havne ingen kraner for øjeblikket?“

„Det har de ganske vist, men mange af dem er

umoderne, mens de nu foreslåede kraner er moderne vippekraner med stort udlæg. Man har også andre moderne transportindretninger og vil anskaffe endnu flere. Men sådanne moderne hjælpemidler kræver en glat kaj-overflade, og er der noget, kajerne ikke er i Tyrkiet, er det glatte.“

„Hvem leder de tyrkiske havne?“

„Det er forskelligt; de fleste steder på den europæiske side i Istanbul varetages ledelsen af det statslige dampskibs-selskab. På Asien-siden ledes havneanlægget af statsbanerne. Forøvrigt bør det nævnes, at købmændene i Tyrkiet, der ophober varerne i havnene, ikke er meget bedre end vore egne i Danmark, sådan som vi kender det her i Frihavnen, hvor det i perioder er vanskeligt at få varejerne til at hjemtage godset. I Frihavnen tjenes driftsindtægterne i hovedsagen på selve stevedoringen. Vi er derfor ivrige efter at få godset ud i tide. I Istanbul er det faktisk indtægten ved oplagringen, havnen lever på, og iveren efter at have tomme kajer og pakhuse til næste skibs modtagelse dæmpes derfor noget.“

„Dannede De Dem noget indtryk af den tyrkiske skibsfart?“

„Det var ikke let på de 14 dage, jeg var dernede. Det tyrkiske dampskibsselskab har en meget stor fragt- og passager-trafik med en betydelig lokal-trafik. Det er mit indtryk, at der om bord i de tyrkiske passager-

skibe sørges fint for passagererne. Der findes tilsyneladende rene og pæne både, og passagermodtagelsesforholdene i land er særdeles fine.“

Det, der prægede Istanbul, var dog de mange taxi. Man har ca. 10.000 knaldmoderne amerikanske hyrevogne. Disse kører ligefrem i bestemte ruter efter faste takster, der kun ligger ca. 50 procent over sporvejenes billet-priser. Gaderne i Istanbul gamle bydel er meget snævre og stejle, og de moderne biler fylder ofte en sådan gade helt ud, så to vogne ikke kan passere hinanden. Iøvrigt står trafikken dernede i kontrasternes tegn. Mellem de mange hypermoderne køretøjer kan man se tungt belæssede kærre forspændt æsler eller muldyr.

Tyrkiet er et mineralrigt land, men man mangler dernede den nødvendige startkapital for at kunne komme rigtig i gang. Der er megen fattigdom blandt den menige tyrkiske befolkning, men trods dette udfoldes der ofte stor national pragt. I Ankara ligger et gammelt fort, bag hvis mure er opvokset en hel lille by. Men for foden af den malerisk beliggende bydel ligger det moderne Ankara med store, elegante boulevarder og pragtfulde statslige administrations-bygninger. Det, der gjorde størst indtryk på mig i Tyrkiet, var Sofia Moskeen, der nu nærmest fungerer som en slags museum. I denne kirkebygning er amerikanere for øjeblikket ved at afdække nogle pragtfulde, gamle

J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

mosaikker. Bygningen er indvendig så dejlig at skue, at man næsten kan græde af benovelse. Når man ser op under kuplen, får man faktisk fornemmelsen af, at man når himlen. Hele arkitekturen trækker tankerne med sig op.“

„Hvordan blev De modtaget af tyrkerne?“

„Overmåde venligt. Jeg kom på mange kontorer, og jeg blev efter almindelig skik altid budt stærk tyrkisk kaffe og tyrkiske cigaretter. Det var ikke velanset at ryge amerikanske cigaretter dernede, men man tager dog gerne imod en sådan, hvis man som udlænding byder på en. Det er heller ikke velanset at tage afsked, før man har drukket kaffen og røget cigaretten ud.“

„Kender tyrkerne noget til Danmark?“

„Ingeniørfirmaet Kampsax har et godt navn dernede, og det er naturligvis noget, der gavner Danmark. Iøvrigt kan jeg fortælle, at Tyrkiet i mange år har haft planer om at oprette en frihavn, og i den anledning var havnedirektør Borg fra København dernede i slutningen af 20'erne for at være behjælpelig med forskellige ting,“ slutter direktør Fugl-Meyer.



- også en CALTEX kunde...



CALTEX Marine Olie

CALTEX OIL A/S, AMALIEGADE 35. KØBENHAVN K - C. 16.816



H. M. S. „Ægir“

Det ex-tyiske u-båds-morderskib „Tanga“ er blevet ombygget og er nu sejlet ud på sit første togt under dansk flag. „Ægir“, som skibet nu hedder, er den danske marines største enhed.

Småglimt om redningstjenesten nær og fjern

i anledning af det danske redningsvæsens 100 års jubilæum 26. marts 1952

ENGLANDS første roredningsbåd blev bygget i 1786 — af en karetmager, *Lionel Lukins*, på foranledning og bekostning af en præst i Northumberland.

I 1790 fandt det første redningsforetagende, hvorved der reddedes menneskeliv med en redningsbåd fra land, sted ved Tynens munding. Det var een i 1789 bygget båd, der blev bemannet med lodser. En model af denne redningsbåd ophængtes som kirkeskib i Sct. Hildas kirke i South Shields.

I 1822 anbragtes en roredningsbåd ved *Snogebæk* på Bornholm, skænket af en konsul *A. Hansen* fra Svaneke. Denne båd var ikke selvlæsende, men gjort synkefri ved anbringelse af kork i fartøjet. 2 mand er druknet herfra, da båden engang bordfyldte og ikke kunne læse sig selv.

I 1846 skænkede *Foreningen til Søfartens Fremme* den første egentlige danske roredningsbåd; den blev stationeret ved Aggerkanalen i Jylland.

Den af frimurerlogen „*Carl til Løven*“ i 1847 skænkede roredningsbåd, hvortil etatsråd, grosserer *Th. Suhr* havde bekostet kobberet til bådens luftkasser, blev stationeret ved *Flyholm*. Den fik navnet „*Carl til Løven*“ — den eneste navngivne danske redningsbåd; alle redningsvæsens både bærer kun et nummer og navnet på den station, hvor den gør tjeneste. Ved redningsvæsens oprettelse i 1852 fik denne båd nr. 2.

Etatsråd *Th. Suhr* skænkede yderligere 2 raketapparater, som blev stationeret på Bornholm.

I 1849 prøvedes *Manbys* mortar til udskydning af redningslinen, et eksemplar af en sådan mortar findes på fiskerimuseet i København. Da *Dennets* 9-pundige raket imidlertid skønnedes bedre egnet, indførte man redningsraketapparater i Danmark.

John White, der i 40 år byggede roredningsbåde til England og mange andre Lande, ville ikke og havde aldrig bygget selvrejsende redningsbåde — hellere forøge bådenes stabilitet — mente han, thi kæntringsandsynligheden er meget ringe.

De 4 første redningsbåde herhjemme var forsynet med luftkasser af træ, *Snogebæk* fik som den første båd luftkasser af blik, da dette var lettere og tillige nemmere at reparere, men da blikket viste sig mindre solidt, overgik man senere til de nuværende kobberluftkasser.

I 1854/55 forsøgte Tivolis kunstfyrværker *G. Amici*, at lave raketter til redningsvæsnet, men forsøget

mislykkedes, og man fortsatte med at benytte engelske raketter. Fra 1860 har *soartilleriet* leveret raketter, strandingslys og forskelligt signalmateriel til det danske redningsvæsen og tillige også leveret raketmateriel til Sverige, Norge, Finland, Belgien.

Ved lov af 29/12 1857 bevilligedes en sum til anskaffelse af en synkefri jolle ved Sæby. Da kommunen ikke ville overtage denne båds vedligeholdelse, overtoges dette på livstid af justitsråd, by- og herredsfoged *Gad*. Efter hans død fastholdt kommunen sin tidligere beslutning, og båden blev solgt ved auktion.

I 1860 bidrog staten til sikring af menneskeliv på havet ved at betale halvdelen af prisen på korkredningsbælter til fiskerne, når bæltene blev aftaget fra *Vridsløselille* forbedringshus.

I 1876 indsamledes i „*Dansk Forening for Lystsejlad*“ (den senere *K. D. Y.*) til en frivillig redningsbåd ved Sæby; i 1911 blev der oprettet en redningsstation i Sæby, som i 1931 blev udstyret med en motorredningsbåd.

Det spanske redningsselskab har opkaldt redningsbåden i Malaga efter foregangsmanden i rednings-sagen og stifteren af „*The National Life-boat Institution*“ i England, *Sir William Hillary*. I Frankrig er en motorredningsbåd, „*Emile Robin*“, opkaldt efter vicepræsidenten i det franske redningsselskab, som har stiftet talrige legater til gavn for redningsmand og deres pårørende i mange lande, herunder også Danmark.

I Padston i England havde redningsselskabet stationeret en damp-slæbebåd til at bringe padstons to redningsbåde ud til vrage, dette fartøj er dog senere blevet afløst af en motorredningsbåd af største type.

Opsynsmanden ved redningsstationen *Gammel-Skagen*, *J. Dahler*, strandede som ung norsk styrmand udfør Skagen, han svømmede i land og blev her plejet af den daværende opsynsmands datter, med hvem han senere blev gift — og i 1938 overtog han selv embedet som opsynsmand ved *Gl. Skagen*.

En anden udlænding, kaptajn *Jan Kuipers*, blev ved en stranding reddet af redningsbåden fra *Tuskær*, også han giftede sig med opsynsmandens datter og er nu bosat i nærheden af redningsstationen i *Tuskær*.

I Torsminde og Lild strand, hvor der nu er motorredningsbåde, er de tidligere robådshuse nu ombygget til kirker, og i Løkken er det gamle roredningsbådshuse en tidlang anvendt som fiskeauktionshal.

H. de Lichtenberg.

$\frac{A}{S}$ Dampskibsselskabet VENDILA

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

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
ST. KONGENSGADE 49
KØBENHAVN K



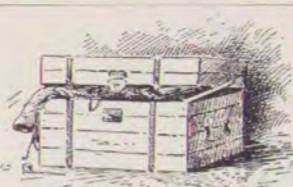
Søfolk fotograferer

Handelsflådens Velfærdsråd har med stor succes afholdt en fotokonkurrence for søens folk. Vi bringer her et lille udpluk af nogle af de bedste billeder. Det pragtfulde billede af den sultne måge er taget af letmatros *Mogens Andersen*, der også er mester for billedet øverst til højre, hvor man tydeligt forestiller sig araberer sige: „I will give you a special price 'cause you my best friend“. Kok *P. H. Hansen* har været på jagt med kameraet, mens dæksbesætningen var i arbejde, og har bl. a. fået et par friske motiver fra en redningsbåds-manøvre og fra malerarbejdet på brohuset. Billedet nederst til højre gengiver overbevisende frivagtens velsignelser om bord på *J. Lauritzens* sejl-skole-skib. Det dejlige motiv er godt set og fint fotograferet af jungmand *Gunnar Andersen*. Når man betænker, at det her er amatører, der har været på færde med fotografi-apparaterne, må man ligefrem forbauses over resultaterne.



...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Sejlads under Vatikan-flaget.

I december-nummeret skrev jeg om oprettelsen af en pave- lig handelsflåde. I den anledning har en af læserne sendt mig et udklip fra „Katolsk Ugeblad“, hvori den officielle medde- lelse fra Vatikanet bringes. Der står heri bl. a., at skibene un- der Vatikan-flaget i det internationale skibsregister må være forsynet med tilføjelsen „Citta del Vaticano“ samt skal bære pavestatens officielle våben på begge sider.

Cirkelrunde krigsskibe.

En af „Vikingen“s læsere i Assens gør opmærksom på, at den cirkelrunde, russiske orlogsmænd „Novgorod“, således som jeg påstod i januar-nummeret, ikke kan være konstrueret i 1875. Ifølge kommandør J. E. Tuxens „Søfarten og Skibsbyg- ningskunsten“, som udkom i 1879, skulle det mærkelige skibs bygning være påbegyndt i St. Petersburg den 17. december 1871 og skibet være søsat den 21. maj 1873. Endvidere meddeles det i bogen, at de tildannede stykker og materialer blev sendt til Nikolajev med jernbane, medens kedlerne sendtes ad søvejen. — Fuldmægtig Honnens de Lichtenberg gør iøvrigt opmærk- som på, at der også har været svenske planer fremme om runde krigsskibe, idet der på Värmlands Museum findes en model af et sådant skib. Modellen er desværre for tiden op- magasineret, men vil i løbet af foråret atter blive udstillet. Museet har til den tid lovet os et billede af den mærkelige model.

Rotter om bord.

Rotteplagen koster hvert år menneskeheden en bunke penge, og skibsfarten går heller ikke ram forbi. Men så slem som man gør den, er den nu ikke altid. For nogen tid siden kom et svensk skib således til en engelsk havn, hvor myndighederne efter en undersøgelse om bord fandt spor efter rotter. Det blev besluttet, at skadedyrene skulle ryges ud, og mandskabet blev sendt på hotel i land. Da kampagnen var slut om bord, fandt man ligene af 3 (tre) rotter. Regningen for udrydningen var £49.12.6, og besætningens ophold i land havde kostet ca. £10. De tre rotter kom på den måde til at koste rederiet ca. 290 svenske kroner hver. Rotterne blev således skibet en dyr historie trods alt!

De første frihavne.

De fleste regner sikkert med, at begrebet „frihavn“ er no- get forholdsvis nyt. Men allerede i 1547 fik verden sin første frihavn, nemlig i Livorno. I 1595 blev også Genua frihavn. I 1633 fulgte Napoli og i 1661 Venezia efter. Københavns fri- havn blev som bekendt først til virkelighed i 1894.

Kender De det?

Spørgsmålet om lange skibsnavne har flere gange været halet frem fra bunden af slopkisten. En læser har i den anled- ning fortalt mig, at han engang efter forrige verdenskrig så et tysk skib i Københavns havn med navnet „Oberbürgermeister Heinrich von Petersen aus Hamburg“. Ærligt talt tillader jeg mig at tvivle på oplysningens rigtighed. Men måske kan en anden af læserne bekræfte den?

Bom i vildrede.

Iøvrigt må jeg denne gang appellere til læsernes hjælpsom- hed flere gange: Se, da dampskibet „Caledonia“, som det for- ste dampskib under dansk flag kom til landet, blev det hänet umådeligt af sejlskibs-sofolkene, der, når de mødte det på søen, gennem råbere overdængede det med så slemme skældsord, at

de ikke kan gengives her. „Caledonia“ fik også et tilnavn, som hang fast ved det, nemlig „Pjaskemarlene“. H. C. Andersen har således nævnt dette „kælenavn“ mindst et sted i sin produk- tion. „Slangprofessor“ Bom hævder, at han i en af de klassiske danske digteres produktion også er stødt på navnet „Vogn- manden“ om skipperen på en hjuldamper. Han kan bare ikke huske, hvem digteren er. Måske var det H. C. Andersen. Lad os høre, hvad læserne mener!

„Gevind“.

Og mens vi nu er ved Bom og hans slang-ord: Til sin sam- ling af maritime slang-ord har Bom bl. a. fået ordet „andrik“ om en fenrik i marinen. Endvidere fortæller han, at søoffice- rernes runde guld-distinktioner kaldes for „gevind“.

„U-l-r-i-k“.

En anden af „Vikingen“s gode venner, øjen- og søsyge- lægen Harald Anthonisen, blev forleden spurgt, om han kendte nogle morsomme søsygehistorier. Ved en grundig ransagning af sin hukommelse kom han til det resultat, at han kun kendte een. Forhåbentlig sender læserne mig nogle flere og får til gengæld dr. Anthonisens i bytte: En meget søsyg passager stod og vendte vrangen ud på sig selv i kappen ved nedgangen til kahytterne. En steward kom forbi og sagde: „Vil De være venlig at gå ud til lønningen, for om et øjeblik kommer kap- tajnen op.“ Den søsyge stammede helt grøn i ansigtet følgende svar: „Ja, det skulle såmænd ikke undre mig, for der kommer så meget andet op for øjeblikket!“

Det går ikke altsammen i maven.

Forhåbentlig sad De ikke midt i frokosten, da De laste ovenstående historie. Men apropos mad: Som jeg tidligere har fortalt, fanges der hvert år i hele verden ca. 25 millioner tons fisk. Kun 5 millioner eller 20 procent fortæres imidlertid af mennesker. De resterende 20 millioner tons skæres fra og be- nyttes for en stor del til fremstilling af olie, fiskemel o. l., som ikke direkte kommer den menneskelige mave til gode.

Galionsfigurer i Rønne.

Hvis De har været i Rønne, har De sikkert også set de her afbildede galionsfigurer, som derovre er opsat på en mur ved havnen. Der går mange forskelligartede historier om figurernes oprindelse. Bl. a. fortælles det, at manden i midten er drevet



i land fra en tysk brig. Andre hævder, at han stammer fra en engelsk eller skotsk brig. De to hunde siges at have været an- bragt på hver side af stævnen på barkskibet „Tordenskjold“ af Rønne (ex „Bienenkorb“). Endvidere fortælles det, at manden gennem årene har skiftet hovedbeklædning flere gange. En gammel bornholmsk sømand fortæller således, at figuren en- gang havde husar-hue på. Det kunne være morsomt at få lidt nærmere at vide om disse snart berømte figurer. Lad os høre, hvad „Vikingen“s bornholmske læsere ved om spørgsmålet!

Fra fort til oliehavn

Træk af Prøvestensfortets interessante historie

DA kong Frederik VII i året 1858 underskrev lo- ven om staden Københavns søbefæstning omfat- tende 6 forter, hvoriblandt Prøvestenen,* kunne han ikke forudse, at dette fort, som med sine beton-kasse- matter og batteristillinger med 52 opstillede kanoner forekom den tids strateger et særdeles betryggende og frygtindgydende værn, 100 år senere måtte vige plad- sen for et byggeri af større dimensioner og med et langt fredeligere formål.

Havde Hans Majestæt fra sit vindue på Frederiks- borg Slot kunnet skue ind i fremtiden og set sin stolte kanonbådshavn på Prøvestenen tjene som fundament for Caltex Oils olietanke, rørledninger og pumpean- læg, ville han muligvis have afslået bevillingen til dette fort og derved med et kongeligt pennestrog have reduceret statsbudgettet med en tiendedel, — et beløb, der nok havde fundet anvendelse til andet formål.

Tanken er utopisk, men den giver os et levende ind- tryk af, at historien går i ring. Dengang som nu måtte betydelige summer investeres i forsvarrets opbygning. Studerer man datidens beretninger om Danmarks fi- nancer, finder man de samme store bevillinger til hær og flåde som nu. I 1858 vedtoges loven om bygning af 6 københavnske forter til en bekostning af 7 mil- lioner kroner — svarende til en udgift på ca. 180

*) Det kuriøse navn: Prøvestenen (nemlig en „prøvesten“ for fjenden) er formentlig opfundet af kommandør O. Judi- chær, som i 1713 fremsatte det første forsvarsprojekt omfatten- de 2—3 grundsatte orlogsskibe, der dannede fundament for det ældste søbatteri på stedet. Navnet overførtes til de senere be- fæstninger i 1802 (bestående af 3 grundsatte linieskibe) og til det nuværende fort bygget i årene 1859—63.



millioner i dag. Krigen 1848—50 var lykkeligvis gået langt udenom rigets hovedstad, men bevidstheden om, at København var utilstrækkelig sikret mod eventuelle angreb fra søen, gjorde overvejelser om et solidt kyst- forsvar nødvendige.

I årene 1859—63 blev Prøvestensfortet opført. Grundigt og ansvarsfuldt gik man til værks. Medens kasematter andre steder var blevet bygget af murværk, fandt man ved skydeforsøg ud af, at beton var et be- tydeligt sikrere materiale, derfor blev det anvendt her. Så solidt var det, at man, da fortet i 1949 skulle de- moleres for at give plads til Caltex Oils anlæg, måtte benytte et kraftigt sprængningsmateriale for at slå breche i murene.

Hovedparten af Prøvestensfortet står i dag. Man kan følge bygningen i alle dens oprindelige linier, og betragtet fra søsiden har den bevaret sin karakter af fæstningsværk. Denne konstellation: fæstning og ocean terminal er usædvanlig, ja måske enestående i verden. En ny og interessant epoke er faktisk indledet i kyst- defensionens historie, og fortet, der iflg. forsvarsloven af 1922 blev nedlagt som befæstet militært område, er definitivt inddraget under oliebranchen, hvis bety- ning for Danmarks handel og industri er hastigt vok- sende.

Da Caltex Oil i 1936 efter store udfyldnings-arbej- der flyttede sit lager og tankanlæg til benzinøen og blev nabo til Prøvestensfortet, lå det som en stor for- ladt fæstning. Hvor soldaternes færden og materiellets raslen tidligere havde runget under hvælvingerne, hvi- lede nu en dyb tavshed, og kun vagtmandskabets trin gav af og til genlyd i de lange kasematgange. Alt tydede på, at sidste af- snit af fortets historie nu skulle skrives.

Den tyske besættelse af Danmark i 1940 gav imidlertid fortet en uven- tet og særdeles uvelkom- men renæssance. Tyske tropper rykkede ind på benzinøen, og ca. 1000 mand blev posteret på fortet, der blev istand- gjort og moderniseret med nazisternes velkend- te foragt for fremmede pengemidler. På bastio-

Prøvestensfortet set fra syd- siden lige efter opførelsen.

Marinehistorisk opera opført i London



Billy Budd og nogle af skibets officerer.

På Covent Garden Operaen i London har der i december været urpremiere på en bemærkelsesværdig opera „Billy Budd“. Dels forekommer der i denne opera udelukkende mandsroller — dels er handlingen henlagt til et maritimt milieu fra *Nelsons* tid, idet alle scener foregår om bord i H. M. S. „Indomitable“.

Operaen er komponeret af den kendte engelske komponist *Benjamin Britten*, som selv dirigerede den ved førsteopførelsen. Librettoen er af *E. Forster* og *Eric Crozier* efter en fortælling af *Hermann Melville*. Den omhandler livet i Royal Navy i 1797 under søkrigen mod Frankrig. Scenearrangementet ved *John Piper* gengiver meget levende liniskibets forskellige interiører: hoveddæk, batteri- og banjerdæk samt chefskajotten i H. M. S. „Indomitable“, og da tæppet går op, præsenteres tilskuerne for en levende gengivelse af een af *Rowlands* kendteste maritime tegninger fra samtiden.

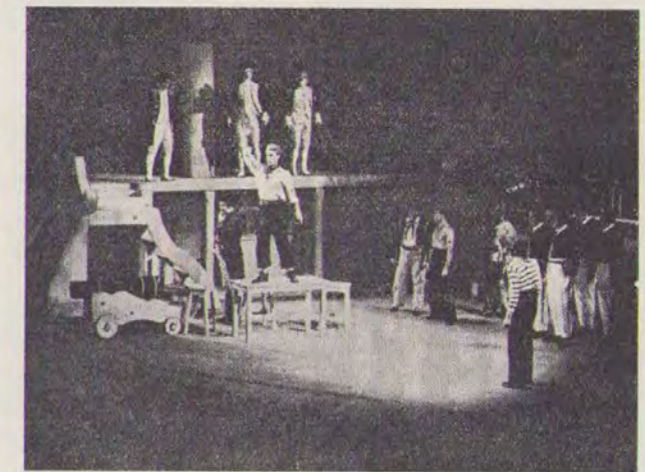
Handlingen skildrer historien om den unge koffardi-

sømand *Billy Budd*, som „presses“ til orlogstjeneste, men her møder den onde underofficer *Chaggart*, der retter falske beskyldninger imod ham. *Budd*, som stammer i følelsesbetonede øjeblikke, kan ikke svare igen; han slår skibssergenten i dækket, hvorved denne ulykkeligvis bliver dræbt. Et krigsråd, som følger, finder *Budd* skyldig, og han dømmes til hængning fra rånokken.

Den meget dramatiske opera blev i London modtaget med stor og fortjent interesse — ikke mindst fordi Englands glørværdige, maritime traditioner er dybt rodfæstet og omfattes med en levende interesse af alle kredse i befolkningen.

En eventuel omplantning til dansk af dette enestående marinehistoriske kunstværk vil sikkert — trods sit specielle britiske emne — også vinde interesse herhjemme, både i musikalske, men også i marinehistoriske kredse.

—del.



Billy Budd (*Theodore Uppman*) synger farvel til det handelskib, fra hvilket han blev presset.

En pige vandt en sørejse....

Resultatet af Dansk Skibsadoptions stilekonkurrence foreligger nu

Som man vil erindre udskrev Dansk Skibsadoption i slutningen af forrige år blandt de skoler, som har adopteret et af vore skibe, en konkurrence for besvarelse af en prisopgave, „Danmarks skibsfart“. For også at give de yngre elever en chance havde man opdelt de konkurrerende i to grupper således, at højere og lavere klasser er blevet bedømt hver for sig. Der er indkommet op mod 30 besvarelser, og resultatet af konkurrencen foreligger nu. Den taler til pigernes gunst.

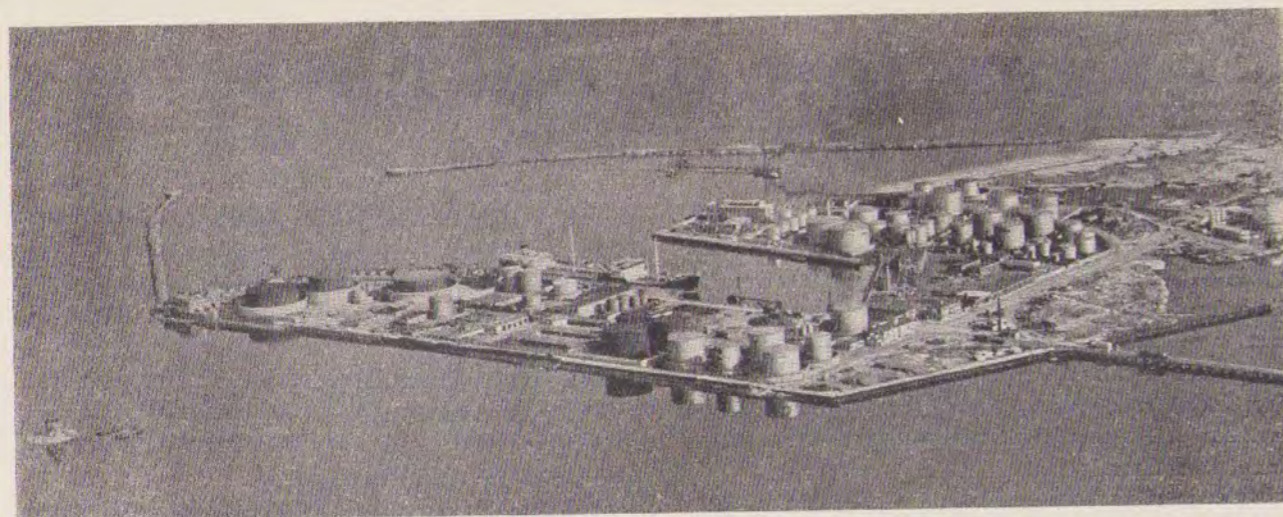
For gruppen 1.—3. mellem har *Susi Alsfeldt*, Ordrup skole, vundet førsteprisen, en sørejse med et af Det Dansk-Franske Dampskibsselskab's skibe. Hun var

skarpt fulgt af *Kirsten Jensen*, Maribo private realskole, der sammen med *Niels Rydung*, Frederiksberg gymnasium, *Ib Holm*, Frederikssundsvejens skole, og *Hans Werner*, Holsteinsgades skole, modtager en bogpræmie som erindring om deres smukke stileopgave og deres interesse for dansk skibsfart.

Sørejsen for de ældre elever, der ligeledes var skænket af Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, blev hentet til Århus af *Viggo Bramstoft*, N. J. Fjordsgades skole. De fire bogpræmier tildeltes *Flemming Larsen*, V. Borgerdyrskole, *Niels Jensen Øresundsvejens skole*, *Jørgen Risberg Henriksen*, N. J. Fjordsgades skole, Århus, og *Birger Schmidt*, Assens kommunale realskole.

Dansk Skibsadoption har med denne stilekonkurrence taget et nyt felt op i bestræbelserne på hos vor ungdom at vække interesse for vor skibsfart, som man håber med tiden vil bære god frugt.

— Sig, De har læst det i „Vikingen“!



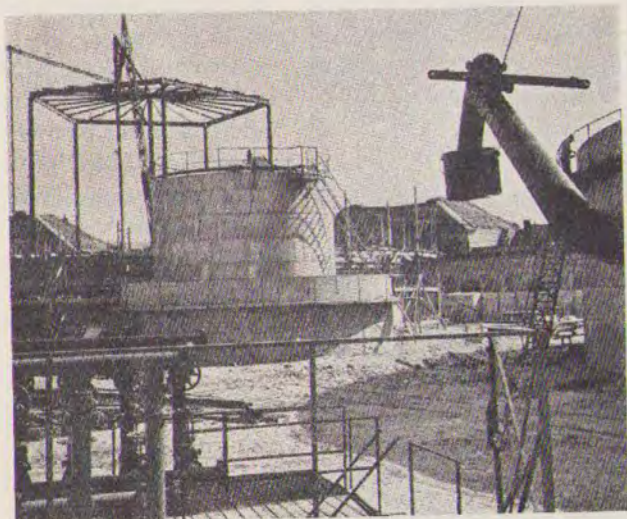
Den store, nye oliehavn set i fugleperspektiv. På den forreste mole ses yderst tilvenstre *Caltex Oil's* anlæg samt et mindre anlæg tilhørende *Dansk Mineralolie Fabrik*. Derefter ser man et anlæg tilhørende *Københavns Tanklager* med lager for bl. a. benzin, petroleum, benzol, toluol, gas-, diesel- og brændselsolie og flydende kemikalier. Anlægget sydligst på mole 1 tilhører *Danish American Gulf Oil Company A/S*. På den anden mole ser man sydligst *A/S Dansk Shell's* anlæg. Syd for *Shell* har *Brdr. Jansen American Gulf Oil Company A/S*. På de østlige, endnu ikke færdigopfyldte anlæg vil *B. B. Olie-Kompagniet A/S* opføre et anlæg, og på det samme areal vil også *D. D. P. A.* etablere sig.

nerne blev udkigsposter posteret, i havnen lå katapultbåde, de gamle fæstningsværker var påny i beredskab, og en stor del af kasematrummene blev taget i brug som ammunitionslagre, — et dødsensfarligt naboskab til de betydelige oplag af brandfarlige vædsker.

For oliefolkene var tilstedeværelsen af tyske tropper side om side med deres arbejdsområde naturligvis meget ubehageligt. Alligevel arbejdede de ufortrødent, og hverken naboskabet eller de skærpede tyske kontrolforanstaltninger kunne forhindre udleveringer til den danske modstandsbevægelse.

I 1945 ved krigens ophør henlå *Prøvestensfortet* i en sørgelig forfatning, — også her havde besættelsen sat sine mærkbare spor. Bygningernes indre var ødelagt og raseret, og på de hvidkalkede vægge kunne man læse tusinder af navnetræk, som de tyske soldater havde prentet eller indhugget til varigt minde om deres ophold. Mens græsset voksede højt og tæt på bastio-

nerne, tog fortet mere og mere form af en ruin, indtil *Caltex Oil* i 1948 indledede forhandlinger med myndighederne om overtagelse af en del af arealet. For at kunne modtage benzin- og brændselsolie-laster fra oceangående tankbåde måtte firmaet nødvendigvis øge den forhåndenværende tankkapacitet, og da benzinøen ikke rædede over ledige arealer, opstod ganske naturligt det projekt at inddæmme forthavnen, idet man ved opfyldning og bortsprængning af en del af forbygningerne kunne indvinde et flademål på ca. 11.000 m². Så snart myndighedernes tilladelse forelå, gik man i gang. Havnen blev med en spunsvæg aflukket fra det åbne vand, og indpumpning af 58 m³ påbegyndtes. Da dette arbejde var udført, lå det ønskede areal 2,2 m over dagligt vande og klar til bebyggelse. I dag vidner 3 af Skandinavien's største olietanke om, at en ny tid har holdt sit indtog på det gamle fort. Endda er *Caltex Oil's* anlæg ikke fuldt bebygget. Udviklingen vil medføre, at flere tanke rejses på dette sted, som har sin særlige, karakteristiske historie, der afspejler store og skelsættende begivenheder i Danmark gennem det sidste århundrede.



Nogle af tankene hos *Caltex*. De er placeret midt i den tidligere forthavn.

SKIBSFARVER



NETOL
imprægneringsfarve

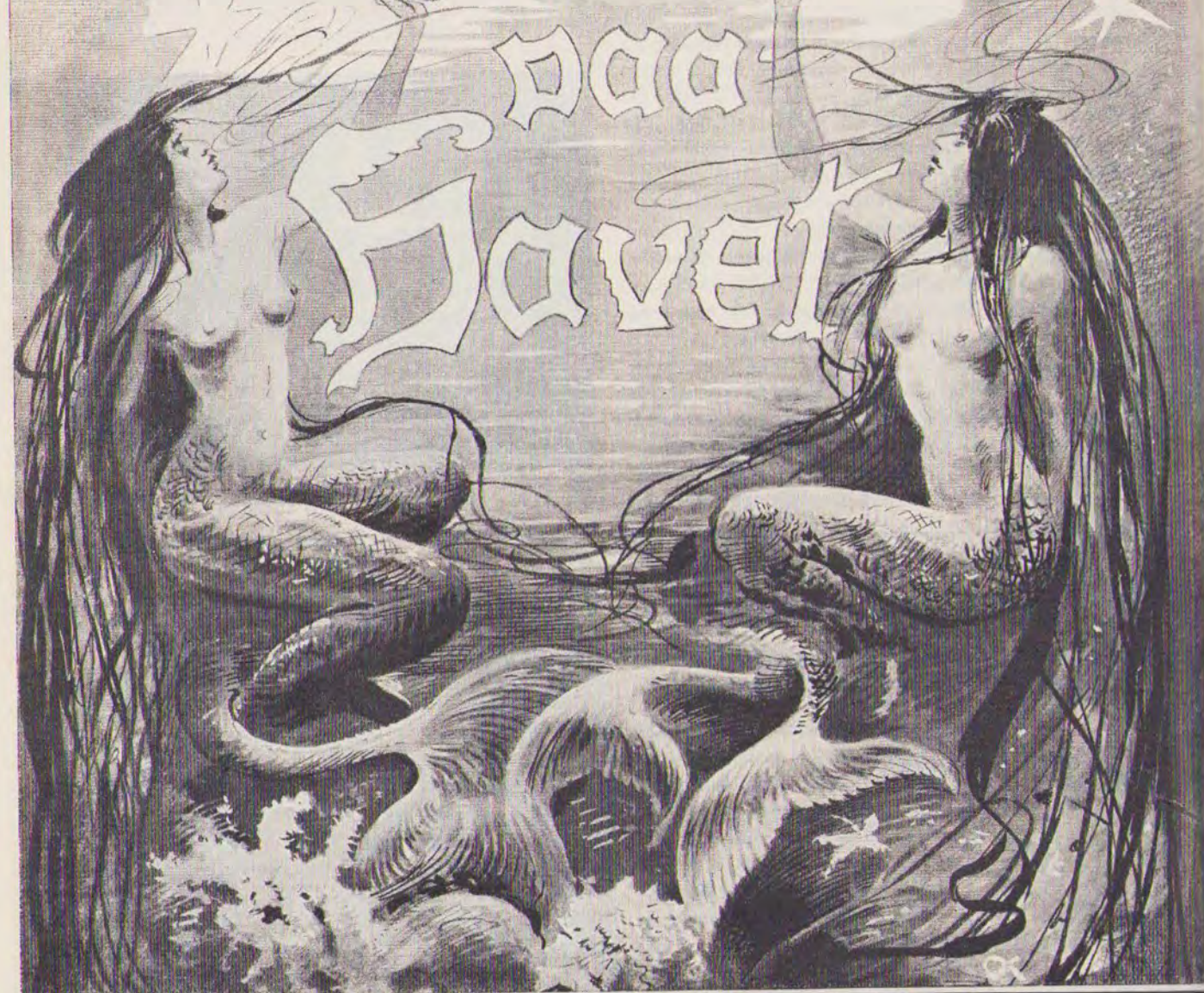
HOLZAPFEL
kobberbundfarve

— siden 1899

International Farvefabrik A/S

— Sig, De har læst det i „Vikingen“!

De kan få dem
overalt



fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

Fra Korsør til Hongkong -

Pens. maskinmester **Rantzeu Geisler** fortæller

Ved Carl Østen

„HVOR mange år er det nu siden, De lagde op?“ — Dette spørgsmål stilles af „Vikingen“ til pens. maskinmester **Rantzeu Geisler** i hans hjem i Gedser, hvor en mængde prydegenstande, møbler og souvenirs af ostindisk oprindelse vidner om, at deres ejermand engang har været „far away“.

Hr. Geisler svarer: „12 år. Jeg havde da været på søen i 40 år. Korsør er min fødeby, og jeg er af årgang 1879. Som andre Korsør-drenge skulle jeg også ligge og plaske rundt i Storebælt, hvor man mere end een gang har været nær ved at drukne. Jollerne, som jeg roede rundt i, var altid forskellige, eftersom jeg lånte dem hos skippere, der med småskibe anløb Korsør. De fleste af disse skippere var nemlig kammerater til min far fra hans tid på „Bogo Navigations-skole“. Der var ingen tvivl hos mig om, at jeg efter min konfirmation ville til søs, hvad min far, der forresten var styrmand i DSB's rutebåde på Korsør-Kiel, og mor ikke syntes om, medmindre jeg ville vælge maskinrummet i stedet for dækket, for så kunne jeg, som de sagde, lettere få en stilling i land, hvis jeg engang blev ked af søen. Til sidst fik jeg dog mine forældres tilslutning, og i 1894 kom jeg så ud med 3-m. skonnert „Tove“ af Svendborg. Men der var noget beregning med i spillet fra fars side, fordi han vidste, at „Tove“ var en gammel „plimsoller“, som vel til sidst nok skulle få frataget mig lysten til søen. Jeg skal indrømme, at „Tove“ var læk som et sold og desuden så kølsprængt, at vi måtte spule fra midtskibs til enderne. På min første rejse med den, vi skulle til Finland for at hente en last af træ, kom jeg deroppe til at mærke, at der også var andet end „Tove“, der var læk. Det var vor matros, når han havde været i land og kom fuld om bord. Jeg havde nemlig køjen under ham. Så jeg måtte fortrække til sejl-køjen, hvor jeg sov for resten af rejsen. Efter at have udlosset træ-lasten i England skulle vi have kul med hjem, men det blev der ikke noget af, for Myndighederne forbød simpelthen „Tove“ at indtage nogensomhelst last! Så vi måtte sejle tom hjem, hvor hele besætningen gik i land.“

„De endte tilsidst i maskinrummet alligevel?“

„Ja. Efter det ikke helt farefri eventyr med „Tove“ kom jeg i maskinlære. Det var med at arbejde fra 6 morgen til 6 aften, hvorfra gik 1 time til middag og ¼ til frokost. For overtid fik vi lærlinge 10 øre pr. time. Som svend arbejdede jeg en tid på Orlogsværftet samtidig med, at jeg læste til maskinist-eksamen hos

hr. **Fleron**. Maskinist-skole var der jo ikke noget, der hed dengang. Efter bestået eksamen i 1900 fik jeg hyre i DFDS' „Hekla“, en af Thingvalla-bådene, der gik på New York. Den var med et mildt udtryk befængt med rotter. Langs køleledninger og i tunnellerne vrirmede de i så stort antal, at vi kunne fange dem med vore bare næver. Og det gjorde vi, hvorpå vi omgående smed dem ind i et af de hvidglødende fyr, så at de fik en hurtig død. Senere var jeg med en anden af Thingvalla-bådene, den noget mindre „Island“. Jeg gad vide, hvad nutidens passagerer ville sige til den tids komfort! For den var ringe, om der var nogen. „Træk og slip“-W. C. er fandtes således ikke, men derimod tønder i nogle og iøvrigt alt for få rum på dækket. — „Vendsyssel“ var jeg også med, endda på dens jomfrurejse. Den skulle fragte en last klipfisk fra Island og Færøerne til Spanien. Skipper var kaptajn **Hector Kier**, som for denne rejse hædredes med en spansk orden, fordi vi reddede besætningen fra en spansk damper, der var forlist udfor Bilbao, på barren, som den ved nattetid og under storm var rendt på.“



Rantzeu Geisler.

„Deres værnepligt i marinen?“

„Den aftjente jeg om bord i krydseren „Hejmdal“, der med kadetter om bord var på togt til Island og Irland. Forinden var jeg blevet 3. mester på

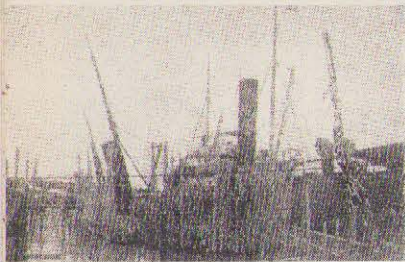
DFDS' „Louisiana“. Under et besøg med den i New Orleans 1902 så vi negrene danse deres „cake walk“ og andre for os særegne danse. Vi rystede på vore hoveder ad sådan noget. Det ville vi hvide aldrig tage til os, mente vi. Men nu har vi jo forlængst efterabet negrene heri. Ligeså, da jeg nogle år senere kom til Kina og så dets kvinder gå med røde læber og negle. „Så tosset bliver det da aldrig herhjemme“, tænkte jeg. Den forløbne tid har imidlertid vist noget andet.“

„Kina — hvad bragte Dem derud?“

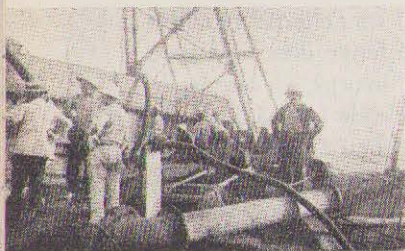
„„Svitzer“'s nybyggede „Protector“ i 1906 — selskabets største. Jeg var nemlig et par år forinden kommet ind i dette selskab med tjeneste som 2. mester. Om bord i forskellige både fik jeg at føle, hvad bjergningsarbejder under Jyllands vestkyst egentlig var. Ved efterårstide og i julemåneden var der som regel nok at gøre for os, et arbejde, der krævede hårdføre folk såvel fra dæk som i maskine. Et par gange måtte jeg som de andre bjerges i land pr. redningsstol, hvorved man fik et par kolde dukkerter. Således med bjergningen af en engelsk tankbåd „Beacon Light“, hvilket betyder havne-fyr. Den var ved juletid 1904 strandet



Bjergningen af en kinesisk færge i Hongkong havn.



Kyst-damperen sunket i Johore-floden. Her ses de indfødtes bjergnings-forsøg med at ramme bambus-stænger ned omkring den.



Dok-porten til tør-dokken i Port Tewfic, som „Svitzer“ også bjergede.



Indfødte henter copra'en ud gennem siden på „Peking“.

udfor Tårnby ved Hirtshals. Ikke mindre end tre Svitzer-både var kommet havaristen til undsætning, herimellem „Frederikshavn“, som jeg var om bord i. Tankbådens besætning, kaptajnen inclusive, var gået i land, og da vi nødtvungent også skulle ind, måtte det ske pr. redningsstol. Medens damperen i orkanen lå og kørte mellem 2 høfder, stod en snes stoute jyder inde på land for at hive stolen ind, men da de ikke hele tiden på grund af damperens bevægelser kunne holde linen tot, fik stolen med sin mand ved denne slækning en dukkert i bølgerne. Selv fik jeg hovedet under vand mindst et par gange, og når man så efter at være kommet i land havde en times gang i frost og blæst gennem klitterne, inden man nåede i hus hos en af de gæve redningsmænd, var man mere end forkommen. Jeg for mit vedkommende havde fået en general-forkølelse, så jeg måtte blive i sengen nogle dage hos mine flinke værtsfolk. Ikke mindre end en halv snes mand måtte reddes ind på denne måde, idet der foruden Svitzers folk også var nogle af stedets bjergere imellem. Tørnen havde iøvrigt været så hård for bådene, at de alle tre måtte afgå til København for at reparere, og hvad selve tankbåden angår, blev den først bjerget lang tid efter. — Jo, der var mange sådanne anstrengende bjergningsarbejder i de år.“

„Vi kom væk fra spørgsmålet „Protector“ i Kina?“

„Den var bygget hos „B. & W.“ med station i Hongkong for øje. Vi afgik fra København i marts 1906 med delvis kinesisk og japansk besætning. Medens vi i Østersøen — vi skulle gennem Kielerkanalen — stam-

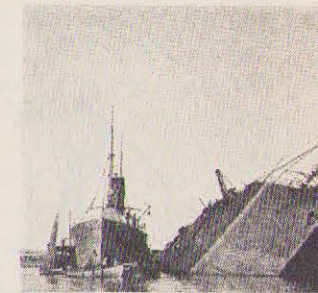
pede os frem for en vestlig storm, nærrede vor kinesiske messedreng, der var stærkt medtaget af søsyge, vist frygt for „Protector“'s sødygtighed, idet han sagde: „Too small a ship for the big ocean“. Hongkong nåedes i maj. Om efteråret kom så den store Taifun, der faktisk lagde Hongkong med havn øde samt forårsagede tab af en masse menneskeliv. Som øjenvidner så vi den ene djunk synke efter den anden, ja selv store skibe sank på rheden såvel som i havnen eller rendte på land. Det sidste skete således med en firmaster og en krydser, begge engelske. En fransk T-båd sank, ligeledes en kinesisk færge, medens en anden rente på klippen. Det var en frygtelig kirkegård at se på, både til lands og til vands. Tusinder af mennesker mistede livet, og i havnen flød lig ved lig. Vi skubbede dem væk fra vor skibsside ved hjælp af lange stager, et modbydeligt arbejde. Efterhånden blev de dog fisket op for derefter at blive begravet i store grave på land. Når ulykken fik et så stort omfang, skyldtes det, at der var kommet kludder i den meteorologiske signalering, hvorved man ikke havde kunnet varsko tidligt nok om Taifunens komme. Systemet var vist ellers godt nok. Vi, Svitzer, kom til at bjerge den nævnte T-båd, de to færger, tre tyske koffardi-fartøjer, ja, vist endnu mere, et arbejde, der kom til at tage flere måneder. Lederen heraf var „Protector“'s kaptajn, C. F. Silfverberg. Ialt var vi 36 mand om bord. Heraf var de 10 danskere: kaptajnen, 2 styrmænd, 4 mestre samt 3 dykkere. Resten, såvel dæksfolk som fyrbødere, var som før nævnt kinesere og japanere — brillante folk helt igennem. For de kunne vel nok holde både skib og maskine i tip-top orden. I. styrmanden var forresten Jørgen Christensen, der senere blev direktør i entreprisen. — Engang i 1903 blev vi dirigeret til floden Johore i Bagindien for at bjerge en mindre kystdamper. Da vi ankom til stedet, bemærkede vi, at der vajede masser af flag inde på land, hvor der også var musik og dans på ikke mindre end en 5—6 estrader. Som altid på de breddegrader følte vi heden tryk-kende, hvorfor vi bestilte os en whisky-sjus. Til vor store forbavselse ville tjeneren ikke have betaling herfor, og så fik vi at vide, at det var Sultanen af Johores fødselsdag, og at vi som andre var at betragte som hans gæster. Han hed Ibrahim og var en dattersøn af den berømte Mads Lange til Bali. De indfødte tvivlede stærkt på vore evner som bjergere, især da de selv uden resultat havde forsøgt at hæve den sunkne damper, dels ved bønner og dels ved at omgive den med sejldug, som var udspændt mellem nedrammede bambus-stænger, hvorefter man havde forsøgt at få vandet ud af denne tørdok-lignende foranstaltning. Det gik imidlertid ikke. Vi derimod fik damperen, der ikke var læk, men suget ned af mudderet, hævet ved hjælp af en kofferdam. Arbejdet hermed var nu ikke videre sjovt for vore dykkere, fordi de måtte gå mellem krokodiller. Vor bjergnings-facon havde i den grad optaget sindene hos de indfødte, at de havde indgået væddemål om damperen flotbringelse, og det var selv-

følgelig majoriteten, der holdt på, at vi ikke kunne. — Året før var vi kaldt til en stranding ved Saigon. Da vi var kommet derned, fandt vi en konkurrent til os, en stor bjergnings-båd fra skibsværftet i Hongkong, ligge ved siden af havaristen som også strandet. Det lykkedes os at bjerge den førstnævnte, medens den sidste måtte „opgive“. Mere dumme var vi da ikke! En tid senere skulle vi bjerge en fransk krydser, der i nærheden af Shanghai var løbet på et undervandsskær i tåget vejr. Men her måtte vi opgive bjergningen. Krydserens chef, en adelsmand, tog sig sit skibs skæbne så nær, at han skød sig. — Så langt som til Borneo, rettere sagt en mindre ø i nærheden heraf, kom vi også. Øen hed sådan noget som Pulelaut, udfor hvilken en engelsk damper var sunket. Bjergningen af den var vanskelig og tog vel en måneds tid. Det fersk-vand, vi skulle bruge til vore kedler, måtte vi hente inde fra floden, og transporten af det var ret sælsom. Det blev nemlig indtaget i en åben båd, som blev slæbt af vor motorbåd. Det kunne være en morsom tur, som når for eksempel aberne sprang rundt i palmernes toppe derinde, men mindre morsom, hvis det blæste så meget, at bølgerne slog ind i vandlasten og ødelagde den ved deres salt-indhold. I så fald måtte vi gøre turen om igen, hvilket betød et yderligere indhug i vor fritid, for det var i den, at vi måtte foretage disse vand-transporter. Da vi efter endt bjergning af englænderen afgik med ham på slæb til Singapore, var vi blevet en mand mindre om bord, og det var vor I. dykker, som var død af klima-feber og begravet inde på øen. — Bugseringen af englænderen var snarest et spørgsmål om held. Han var nemlig revnet omtrent til vandlinjen på begge sider, og selv om vi havde sat kasser med puder på om revnerne, blev disse større og større under slæbningen, som drejede sig om en halv snes dage ialt, såvidt jeg husker. En katastrofe var således ikke utænkelig, hvilket gjorde damperens I. mester meget nervøs. En dag siger han så til mig, der var blevet sat om bord for at passe pumper med mere: „Hvis vi synker, tager jeg fat i slæberen, så jeg kan komme om bord i „Protector“.“ „Lad være med det,“ svarede jeg ham, „for der står altid en mand klar med en økse til at kappe slæberen, om vi skulle synke.“ Nå, så galt gik det alligevel ikke. Vi nåede Singapore i god behold. — En bjergning ved Singapore kunne nær have fået et ret dramatisk for ikke at sige livsfarligt forløb. Vi var kaldt dertil for at hæve en engelsk damper, som var blevet skudt i sænk af militæret, fordi der var gået ild i dens last af benzin. Man havde før os tilkaldt en bjergningsdamper fra skibsværftet i Singapore, men denne opgav at fuldføre opgaven alene og anmodede os om at assistere. Så var det, at vi under vort arbejde pludselig opdagede, at havet brændte et stykke borte i læ af os, og at Ilden åd sig op imod os. Det var altså den benzin, der som lækkeret ud af benzin-dunkene var kommet med op under pumpe-arbejdet og nu var blevet antændt på en eller anden måde. Straks holdt vi op med pumpningen

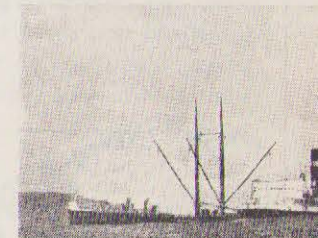
og fortsatte først, da faren var drevet helt over. I begyndelsen havde vi og vor konkurrent været fælles om pumpningen, men da så hans pumper en dag brød sammen, måtte vi sætte slanger til hans part også. Ved hjælp af den kofferdam, vi havde bygget om hele damperen, i forbindelse med pumpningen, fik vi den tilsidst til at flyde. Vi var selvfølgelig glade over, at vort arbejde var lykkedes. Mest glad var dog Lloyds repræsentant, en skotte, der løb rundt på „Protector“ og trykkede os i hånden til tak, medens glædes-tårerne trillede ham ned ad kinderne. Så den bjergning var „helt i vinkel“! Efter tre års ophold derude i Østasien blev jeg sammen med andre af „Protector“'s besætning afløst for at holde en måneds ferie herhjemme, hvilket var meget dengang. Vi rejste hjem med den store tyske passager-damper „Derflinger“. Hverken før eller siden har jeg levet så godt som om bord i den. Dette var i 1909, et par år før, at Svitzer ophævede sin station i Hongkong. Den kunne ikke længere svare sig økonomisk, for så at sige svandt guldet ind til kobber. Vi drak forresten al deres whisky derude for at holde liv i os, og da der tilsidst ikke var mere at få heraf, kastede vi os over „Genever“, som jeg siden da lærte at sætte stor pris på. Een ting lavede altid knuder for os, og det var vor kølemaskine, der ikke kunne producere, hvis vandets temperatur kom op på over 28° C. Forresten — i 1906 fik vi en dag fornemt besøg om bord, nemlig af prinserne Valdemar og Georg, der på deres første rejse til Østasien var nået til Hongkong om bord i „Ø. K.“'s „Birna“. Begge prinserne var også nede og se til os i maskinen, hvor jeg gav dem svedestykker til at tørre deres hænder i.“

„Ankommet hjem til Danmark, da — —?“

Svensk damper „Peking“ sunket ved Port Said.



Hollænderen „Mercurius“, der strandede i Gibraltar-strædet, kunne ikke bjerges.



„Indus“, som efter udbrudt brand om bord, blev skudt i sænk i Valencias havn.



„Sibonay“, der løb på grund og



„Da giftede jeg mig! Endvidere blev jeg udnævnt til 1. mester. Hermed gik den spådom i opfyldelse, som jeg havde fået af en inder i Singapore. Efter 6 år herhjemme gik det atter ud og atter til „Protector“, men som nu havde station i Port Tewfic ved Suezkanalen. Det var en besværlig rejse i det krigens år 1915. For at nå Marseille, hvorfra vi — 2 dykkere, 3 maskinmestre, 1 styrmand samt jeg — skulle gå med damper til Port Said, måtte vi, da rejsen gik til lands, tage omvejen over München, Zürich og Lyon. I Marseille fik vi en hel uges vrøvl med de franske myndigheder, fordi de troede, at vi, Svitzer, var under tysk indflydelse. Dette var jo ikke rigtigt, men vi havde ganske vist haft kontrakt med tyske bjergnings-selskaber på Middelhavet før krigen. I de tre år, jeg nu var stationeret i Tewfic, var der et par bjergninger, til hvilke der knyttede sig ikke helt almindelige oplevelser. Den første var af en damper, der var strandet ved italiensk Somaliland. Efter at have kullet i Aden afgik vil til et fyrstedømme for at hyre arbejdskraft til losning af havaristen, og med dette formål var „Protector“s kaptajn og jeg i audiens hos fyrsten, der omend kulsort af lød var en høj og flot mand. Hans undersætter vilde gerne hjælpe os, så længe de troede, at de skulle ud og slås, men ikke, da de erfarede, at det var regulært arbejde, det drejede sig om. Imidlertid fik fyrstens trusler om, at de ville blive hængt, hvis de ikke adlød ham, dem til at bøje sig. Da vi så

kom til strandingsstedet, viste havaristen, der stod langt inde i sandet, sig at være „Dansk-Russisk Dampskibsselskab“s „Baron Dresden“, hvis besætning udgjordes af russere. Inde på strandbredden sås en hel skov af hvide telte, i hvilke indfødte Somali-soldater og nogle høvdinge boede. Vi kunne ikke begynde vor bjergning, før vi havde givet dem nogle poser med Sølv-Lirer. Det fortaltes iøvrigt, at det var første gang, man ikke havde dræbt besætningen fra et strandet skib på denne kyst. Vi fik så losset en stor del af ladningen — jeg husker ikke dens art — dels i land og dels i nogle små-fartøjer, men efter at damperen var kommet flot og skulle have sin last ind igen, ville høvdingene derinde ikke udlevere den, der lå på strandbredden. Så for dem blev det en fin forretning. — Engang senere hen, da vi lå og bjergede en spansk damper i Suez-golfen, fik vi besked om, at en stor engelsk damper var strandet ved øen Dædalus i Røde-havet. Vi gik dertil og så, at det var en 12.000 tons damper, „Maronda“, tilhørende rederiet „Broken Band Line“. I nærheden af den lå 2 store 4-mastede dampere, der var i færd med at tage havaristen, hvis forlast var fuld af vand, af grunden. Men da de ikke kunne bruge deres ankre i forbindelse med flotbringningen, fordi der øen rundt var en havdybde på ca. 100 favne, var chancen for at hive havaristen af grunden meget ringe. „Protector“s kaptajn, Fabricius, var klar over situationen, hvorfor han rent ud spurgte, om man ønskede

vor hjælp, for ellers sejlede vi med det samme igen. Vi var jo ikke helt færdige med spanioleren. Og så afgik vi, fordi man sagde nej til vort tilbud, men vi var ikke kommet ret langt, før en af de store hjælpe-dampere kom jagende og fløjtende efter os. „Protector“ havde jo på den tid ingen trådløs telegraf. Nu ville man alligevel have vor hjælp, for kaptajnerne på de to yderligere bjergnings-arbejde, idet der så var fare for, at de vilde få samme sørgelige endeligt som deres uheldige kollega. Vi fik så havaristen flot efter tætning, losning og pumpning, hvorefter vi tog den til Port Sudan. Her fik vi en ekstra kontrakt med den om at cementere dens beskadigede ballast-tanke og tank-stop. Under opholdet her i Port Sudan var kaptajnen og jeg i audiens hos den engelske guvernør. Næstfølgende bjergning foregik i Alexandrias havn af et stort amerikansk transportskib „Bermudian“, der var sunket. Iøvrigt under tragikomiske omstændigheder, for under kulfyldning på det havde man givet det så meget slagside, at vandet var trængt ind gennem køjer og lignende, hvilket først blev opdaget, da det var for sent. Efter tre ugers forløb havde vi skibet flydende igen. Da dette foregik i krigens år, havde vi fra vor station i Port Tewfic måttet gå i konvoj til Alexandria. Medens vi endnu lå her, fik vi anmodning om at undersøge mulighederne for bjergning af en fransk damper, som efter torpedering i nærheden af Alexandria var blevet sat på grund. Den, som imidlertid ikke kunne bjerges, viste sig at være et af disse

uhyggelege fange-transportskibe, som normalt bragte forbrydere til Djævløen, bar i hvert fald præg heraf, eftersom der overalt, hvor det kunne synes nødvendigt, var anbragt svære jern-gitre. Nu var den formodentlig taget i brug for transport af tropper. — Senere hen — det var engang i 1918 — kaldtes vi til Port Said til en svensk „O. K.“-damper, „Peking“, som på grund af udbrudt ild om bord var blevet skudt i sæk. Dens last bestod af copra. Og det var den, der var gået ild i. Med indfødte som arbejdskraft fik vi bragt det meste af lasten i land, hvor den bredtes ud på sandet for tørring. Den solgtes senere hen for store summer til Frankrig, og „Peking“ gik efter endt reparation hjem til Sverige. Den endte engang senere sin tilværelse i Stillehavet, hvor den var forsvundet sporløst, hørte jeg. — Så var atter en tre års tid gået, hvorfor orlov var i vente. Men før vi kunne rejse måtte vi tilbringe en måned i karantæne i Alexandria. Den var dog ikke værst, fordi vi boede på et 1. kl. hotel. Hjemrejsen skulle gå via London med en engelsk damper i konvoj. Da vi passerede Malta, blev en stor engelsk damper torpederet, hvorved en maskinmester mistede livet. Resten af besætningen, som bjergedes, sattes i land på Malta. Uden nogen yderligere uheld nåede vi hjem et par dage før, freden kom. Og det gjorde ikke noget, at vi kom hjem til det danske klimas regn og slud. For i de tre år ved Port Tewfic havde vi ingen regn fået.“

„De kom jo atter til sydligere breddegrader?“

„Ja, til Middelhavet med „Em. Z. Svitzer“, der fik station dels i Marseille, dels i Gibraltar og dels i Tanger. Førstnævnte sted lå vi engang i 11 måneder uden spor af forretning. I disse år her bjergede vi blandt andet en anden svensk „O. K.“-damper, „Indus“, der i Valencias havn var blevet skudt i sæk, fordi der var gået ild i dens last. Den blev altså nr. 3 i rækken af ildhærgede og nedskudte skibe, som jeg i min tid i „Svitzer“ var med til at bjerge. Hjemme igen var jeg i 1924 tilsynsførende med de ændringer, der skulle foretages i „Freja“, en norsk bjergningsbåd, som „Svitzer“ havde købt, hvorefter jeg atter kom til Middelhavs-havne på en tre-årig periode. I 1936 gik jeg så af. Man ville i selskabet ellers have mig med en båd til udlandet igen, men det syntes jeg ikke, jeg kunne sige ja til af hensyn til mit helbred, som havde lidt nogen skade ved opholdet under de hede breddegrader. Jeg fortsatte dog efter anmodning som afløser indtil



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

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV

A/S MONTANA
Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

1940. Hermed var 36 år gået for mig i „Svitzer“, hvor jeg kom ind i 1904. Og jeg kendte alle dets både, for der er ikke en i dette århundrede i min tid, uden at jeg har gjort tjeneste i den.“

„Det billede, De har liggende fremme dér?“

„Det er vor bjergning af *Vyl fyrskib*. Omkring 1911—12 havde det under en hård storm løsrevet sig fra sine ankre og var drevet højt op på kysten i nærheden af Hvide Sande. Vi — det var med „Ægir“ — byggede så store slidsker fra strandbredden og ud i havet, 4 ialt med en slæde på hver, altså en slags bedding, hvorefter man ved hjælp af dunkrafter fik løftet skibet op på slæderne, ad hvilke det til sidst kom ud i sit rette element igen.“

„Og nu nyder De Deres otium i Gedser?“

„Her har jeg haft mit hjem siden 1915. For det var nemlig her, at jeg fandt min kone. — Det er med vemod, jeg tænker tilbage på mange af mine prægtige skibskammerater, som ikke er mere. Således har mine tre maskin-kolleger fra „Protector“ forlængst fået den sidste orlov. Med glæde tænker jeg tit på de udmær-

kede forhold, der var mellem os i „Svitzer“s både, samt den gode kontakt, vi havde med kontoret. Iøvrigt befandt jeg mig også godt i min tid hos DFDS. Og så til slut: Det har været et meget interessant arbejde om bord i bjergningsskibe, et arbejde, der kun er beregnet på 100 %'s mandfolk —“

Huset af røde sten på Gedsers hovedgade, hvor „Vikingen“ har været spørgende gæst, rummer ikke alene et interessant sømands-liv, men også en mængde billeder fra dets mange ikke altid farefri kulisser. Interessant er også den ækvatoriale dåbs-attest. Hængende på en væg i ramme oplyser den om dåben af Rantzau Geisler 1908 i nærheden af Borneo. Underskrift: Jørgen Christensen. — Den, der i et otium rejser i gode minders rige, rejser godt. Til disse hører hr. Rantzau Geisler, en af „Svitzer“s veltjente maskinmestre.

Carl Østen.

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

TELEFONMATERIEL AF ENHVER ART



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S
AMALIEGADE 7
KØBENHAVN

MARTIN CARL

AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



skibsventilation

NORDISK VENTILATOR CO
AKTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

Næstved: Telefon 3000
København: Telf. Byen 9640 - Byen 5478
Århus: Telefon 2922

Mine oplevelser PÅ DE SYV HAVE

Kaptajn Drasbek fortæller. XI

Ved OTTO LUDWIG

I Buenos Aires lå vi sammen med flere store, norske sejlskibe, og jeg var ofte sammen med disse skibes førere. Som rimeligt var, kom sejladss ofte på tale, og jeg benyttede mig af disse norske long-traders viden. De rådede mig til bare at styre ud fra kysten og ikke tage S. O.-passaten før på 30° vestlig længde. Ifølge nordmændenes udsagn var det utilrådeligt at gå langs Sydamerikas kyst, for dér var jeg sikker på at møde ugunstige vinde. Deres oplysninger var i samklang med oplysningerne i Atlantic Pilot og viste sig at være helt rigtige, skønt denne kurs betød en omvej på ca. 540 sømil.

Vi afgik fra Buenos Aires den 16. august med Plymouth eller Falmouth som ordreplads alt efter vejrforholdene. Den 15. oktober ankom vi til Falmouth efter 74 dages rejse fra Buenos Aires. Et andet skib på samme størrelse som vort var endnu ikke ankommet, skønt det var 12 dage i forhånd. Det havde nemlig valgt den kortere vej langs Sydamerikas kyst, hvor det så havde mødt dårligt vejr og havde brækket en af stængerne.

Efter ialt 86 dages rejse ankom vi med hudelasten til Altona. Før huderne blev vejet, blev de fejret rene for salt og af fire mand banket mod pakhushets cementgulv, så resten af saltet faldt af. Skibet tilkom jo kun fragt af selve huderne og ikke af saltet. Som det var skik, skulle der efter udlosningen ryges ud for rotter om bord, før skibet kunne komme i dok for bundrensning og maling. I mellemtiden skaffede vor mægler os en fragt til Bahia i Brasilien.

En torsdag rejste min kæreste og jeg til Thisted for at hilse på min familie — og først og fremmest for at blive gift. Om lørdagen blev der løst kongebrev, og dagen efter, den 5. november 1905, blev vi viet i Thisted kirke. Tre dage senere måtte vi med nogen vemod rejse tilbage til skibet.

„Dollar“ blev efter endt dokning slæbt over til Bockenhöft, hvor alle Brasilien-farere dengang indtog deres last. Efter 6 ugers ophold i det livlige Hamburg var vi klar til afgang. Den derværende danske sømandspræst, pastor Sørensen, og hans frue, som begge havde vist megen venlighed mod min kone og mig, var helt benovede over, at en dame skulle gøre den lange rejse over Atlanten nu ved vintertid i et lille sejlskib som „Dollar“.

Ude i Biscayen viste barometret sig meget uroligt, og sejlføringen var naturligvis derefter. Ved den første storm gjordes råsejlene fast, og de tre bomsejl

samt skonnertsejl, storsejl og mesan blev alle rebet ned med tre reb. Vi satte ligeledes reb i stagfok og forestængestagsejl og havde fem stormsejl klar til at sættes, hvis vejret blot ville moderere sig. Enkelte gange kunne vi føre dem alle fem, men så kom vinden hårdt ind igen, og vi måtte atter bjerger dem. Når det så blev fuld orkan, kunne vi kun føre tre-rebet storsejl alene.

En nat, da det blæste en orkanagtig storm, brækkede bøjlen af, og samtidig kom fokkestaget i drift. De to ting er jo forbundne med hinanden, og særlig uheldige var vi, fordi havariet skete om natten. Der forestod os et vanskeligt arbejde med at få skaden udbedret. Vi tog først en svær fortøjningskæde op over sprydet og forfra ind gennem hvert ankerklyds, hvorpå vi hev den tot ved hjælp af ankerspillet og satte den fast på samme. Dernæst syede vi fokkestaget fast til sprydet med mange torn af en halvanden tomme wire. Da arbejdet var færdigt, var der gået fire timer. I al den tid havde vi holdt plat for vejret for at kunne begå os for vand, der skyllede ind under arbejdet.

Efter at have haft storm så at sige hver dag kunne vi endelig den 18. januar stikke rebene ud af sejlene, sætte fulde sejl og styre kurs. Vi fik fat i N. O.-passaten to dage efter, og den 4. februar fik vi forude øje på et stort, smukt, portmalet sejlskib. Vi passerede hinanden ganske tæt. Om bord på „Dollar“ blev vi ikke så lidt forbavsede over at se det danske flag blive hejst på det andet skib samtidig med kendings-signalerne. Vi fik på den måde at vide, at det var barken „Havilla“ af Fanø, vi havde mødt. Vi havde naturligvis også hejst vort flag og kendingssignal, og vi kunne nu rapportere hinanden, når vi engang nåede havn. Det var et betagende møde. Vi havde ikke set andre skibe i 19 dage, og så var det en dansker!

Efter en heldig rejse uden synderlige oplevelser nåede vi den 19. februar Bahia efter 60 dages rejse fra Hamburg. Vi kom midt i karnevalstiden, som blev en stor oplevelse for os. Brasilianerne morede sig som børn. Gaderne var fulde af mennesker, og man kunne godt risikere at blive sprøjtet i øjnene med en vædske, som blændede for et øjeblik, og man kunne slet ikke undgå at få konfetti drysset over sig eller at blive indviklet i serpentiner. En sodag overtog min kone og jeg vagten om bord, så hele besætningen kunne komme i land og more sig. Og de morede sig, skal jeg love for —!

nen og mange sårede soldater. Dette sidste triste syn kunne dog ikke dæmpe op for glæden over freden. Der blev sunget soldatersange til den store guldmedalje, og byens ungdom deltog med liv og lyst i det brogede liv på havnen.

Der tales for tiden så meget om fregatten „Jylland“s skæbne. Omkring 1920 blev dette minderige skib som bekendt solgt til et tysk konsortium, men godsejer Schow fra Juelsminde genkøbte af patriotiske grunde skibet til Danmark, inden det forlod København. „Jylland“ kom nu til at ligge ved Juelsminde indtil 1923, da det slæbtes til København for reparation på

Orlogsværftet. Efter endt reparation skulle skibet påny til Jylland. Det faldt nu i min lod med „Tyr“ at slæbe den gamle veteran tilbage. „Jylland“ er jo et stort skib, og da det intet ror havde, var jeg lidt betænkelig for dets skæbne under et eventuelt uvejr. Men det har imidlertid så fine linier og så stort et dybgående agter, at det fulgte fint efter trods frisk kuling af øst.

Nu vil man altså gøre det af med dette stolte, smukke minde om kampen ved Helgoland. Forhåbentlig finder man til sidst en mere værdig udvej!

I næste nr.: *Da en storfyrstinde „boede“ i min kahyt.*

Professor Kræsten Iversen udsmykker Maskinskolen



Professor Kræsten Iversen, hr. Mogens Magnussen, der er tidligere elev af professoren, og professorens mangeårige medarbejder, Joh. Vilh. Andersen, ved udkastet til det store vægmaleri.

Da et hold eksaminander fornylig demitteredes fra Københavns Maskinskole, afholdtes der ikke som sædvanlig nogen fest på selve skolen. Det skyldtes, at professor Kræsten Iversen og hans medarbejdere på det tidspunkt var i gang med udsmykningen af den i forvejen smukke festsal.

Udsmykningen, der finder sted ved hjælp af midler fra Frank Schwartz' fond, er nu meget nær sin fuldendelse. På den ene af salens langvægge er fremtryllet et stort fresko-maleri, og på den anden side er mellem vinduerne — ligeledes i fresko — malet motiver, der viser, at man befinder sig på en maskinskole. Professor Kræsten Iversen var frit stillet med hensyn til valg af motiver, og mange havde sikkert ventet, at han havde valgt sit motiv fra et skibsværft. Men pro-

fessoren er gået helt andre veje, således at hans kunstværks interesse ikke begrænses til nutiden, men derimod får blivende værdi.

Det store billede viser yderst tilvenstre naturkræfterne (vand, olien og kullene), som betinger maskinernes arbejde. I midten ses tre mandsfigurer. Figuren tilvenstre symboliserer fantasien, mens figuren yderst til højre symboliserer energien. Den midterste figur forestiller maskinlærlingen. Maleriets højre motiv forestiller nogle maskindele opfattet abstrakt, og over det hele ses den menneskelige maskine, hjertet.

De mindre fresko-malerier på den modsatte væg er en fantasi over forskellige maskindele.

Professor Iversens kunst vil sikkert falde i den moderne ungdoms smag og blive skolen til varig glæde.

Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. marts 1952



Medlemmer

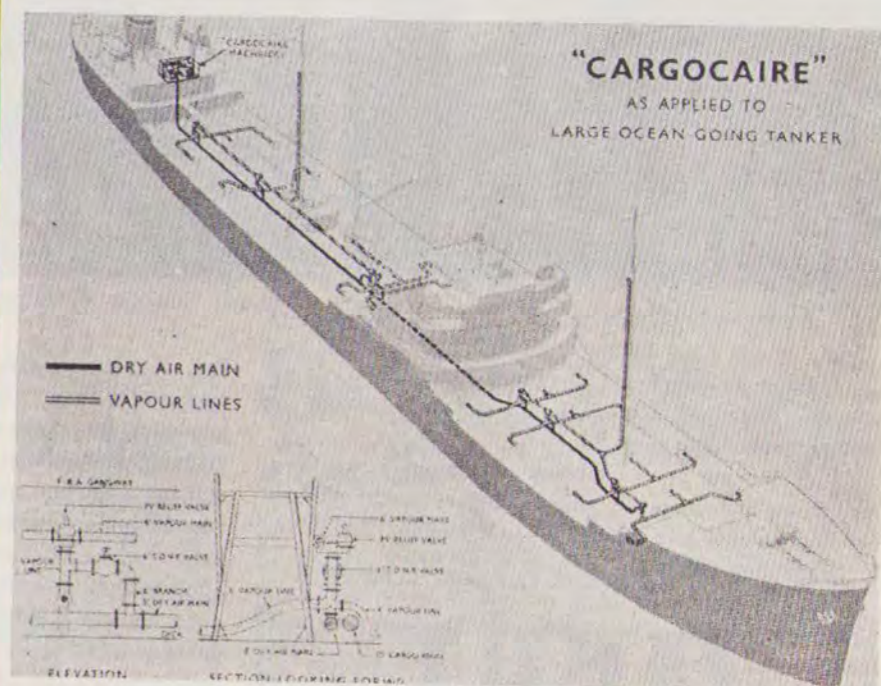
A. P. Møller
A/S Det Østasiatiske Kompagni
Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
J. Lauritzen
Det Danske Petroleum A/S
D/S Torm A/S
D/S Norden A/S
A/S Det Dansk-Franske D/S
A/S D/S Dannebrog
D/S Progress A/S
D/S Myren
A/S Motortramp
A/S D/S. D. F. K.
D/S Jutlandia A/S
A/S Jens Toft
D/S Dania A/S
A/S D/S Vendila
A/S D/S Heimdal
A/S D/S Orient
D/S Pacific A/S
Einar Schmith & Erik Lang
D/S Hetland
A. H. Basse Rederi A/S
D/S Baltic
D/S „Botnia“
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 Svenning
Det Store Nordiske Telegrafskib A/S
Danish American Gulf Oil Transport
Company A/S
Aabenraa Rederi A/S
Det Forenede Bugseriselskab A/S
Rederi-A/S Kosmos
I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-
Entreprise
D/S Hafnia A/S
D/S Nautic & D/S Als A/S
Rederi-A/S Kongsund

Nedbringelse af fugtighed i tankskibe

Forebyggelse af svedevand i lastrum i handelsskibe ved hjælp af Cargocaire enheder har været en kendsgerning i flere år, og systemet

og at rustdannelsen fuldstændig standser, når fugtighedsgraden går ned til 30 %.

For at opnå denne reduktion an-



anvendes nu i tankskibe til bekæmpelse af rustdannelse. Laboratorieforsøg viser, at stål rustet ti gange så hurtigt i en atmosfære med en relativ fugtighed på 80 %, når der er havsalt til stede, som i en atmosfære med en fugtighedsgrad på 50 %,

bringes i Cargocaire-systemet en stor silikagel-lufttørrer i hytten, hvorfra den forsyner alle tankene med kunstig tørret luft gennem en 200 mm ledning. Luften afgives under et maximumstryk på 0,1 kg/cm², hvilket forhindrer indtrængen af fugtig



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

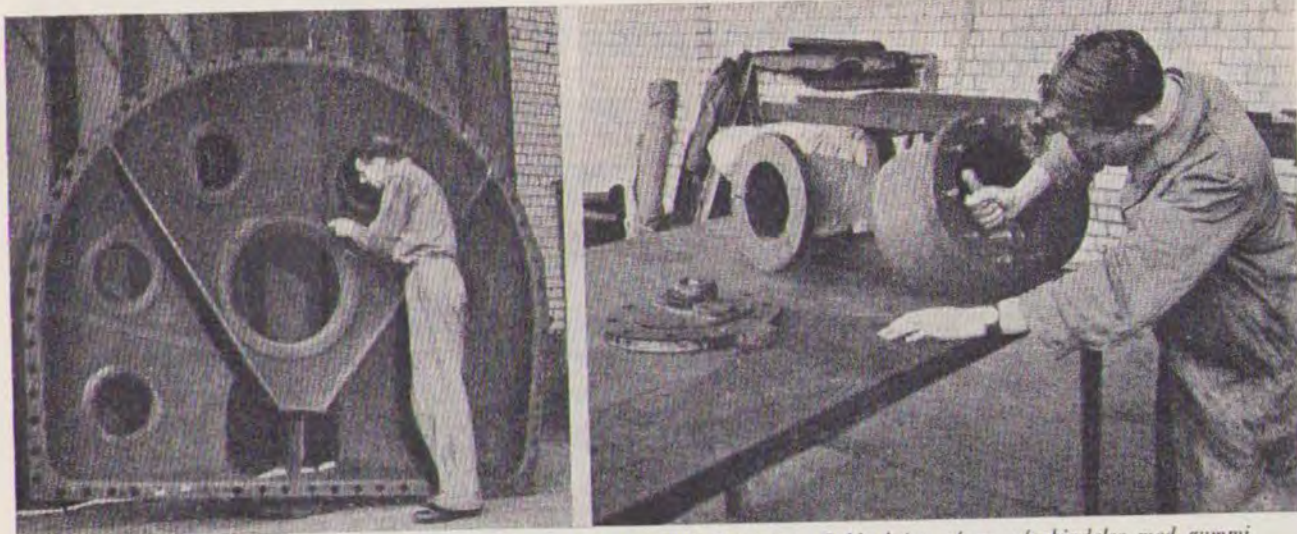
atmosfærisk luft og dog ikke er tilstrækkeligt højt til at løfte sikkerhedsventilerne, der i almindelighed indstilles til 0,15 à 0,2 kg/cm². Alle tanke er fyldt med tør luft, før indtagelsen af olien begynder, og når lastningen er endt, indeholder det tomme rum kun tør luft og oliedampe.

Under rejsen vil tilførsel af luft, hvis lasten trækker sig sammen, ske automatisk gennem anlægget uden

adgang for atmosfærisk luft. Under losningen følger tør luft hele tiden efter, og de tomme tanke holdes fyldt med tør luft. Der er også anbragt forbindelser, hvorigen tankene kan blæses igennem med tør luft fra bunden for at udtørre dem så hurtigt som muligt, efter ballasten er pumpet ud eller efter tankrensning.

Det første tankskib blev forsynet med et sådant anlæg sidste efterår.

Gummi i skibsbygning



Til venstre: Beklædning af et kondensatordæksel af støbestål. Til højre: Beklædning af en søforbindelse med gummi.

I skibe af alle typer anvendes dette materiale til mange forskellige formål i maskinrum, lastrum og passageraptering.

I de seneste år er værdien af gummi i skibsbygningen og skibsmaskinbygningen blevet stærkt påskønnet, og mange nye anvendelsesmåder er fundet for dette smidige materiale.

Da dieselmotoren blev indført, opstod der visse problemer, særlig i forbindelse med motorer af mellemstørrelse anbragt i forholdsvis spinkle skrog. Det første var rystelserne og deres virkninger ved overførelsen til skibsskroget. Det andet er det vigtige spørgsmål om vridningssvingningerne, som er mest alvorlige ved maskiner, der går med forholdsvis langsomme omdrejninger. En yderligere fare for maskineriet er en dårlig opretning.

For at løse det første problem, hvorledes man skal forhindre overførsel af maskinens rystelser til skibsskroget, anvender man nu med held Silentbloc mellem-

læg, som har et ringformet gummiindlæg. Der findes også andre former for gummimellemlæg. Disse arrangementer har naturligvis kun ringe virkning på de vridningssvingninger, der overføres til akslen, og hvis de bruges alene, kan dårlig opretning blive forøget, da fremdrivningsmaskinen ikke er stift understøttet. Den eneste udvej er øjensynlig at erstatte en stiv metal-kobling med en, der har tilstrækkelig bøjelighed.

I større skibe er tryklejet en enhed for sig, men i dieselmotorer af lille eller mellemstørrelse danner det som regel en del af maskinen anbragt lige foran for koblingen. Det nødvendiggør at tage hensyn til endetrykket. En udvej er det at anbringe et andet trykleje agten for koblingen, men det forøger bekostningen. Det er langt bedre at konstruere en kobling, der kan optage både endetrykket og vridningssvingningerne. Det er gjort ved ganske simpelt at ændre konstruktionen af Silentbloc-foringerne og anbringe dem radielt i stedet for parallelt med akslen.

En anden monteringsmåde er den, der er opfundet af Metalastik. Ved denne konstruktion er de indre og ydre metaldele formet koniske med gummi imellem. I nogle tilfælde, hvor der er større ubalancerede kræfter, bliver konstruktionen fordoblet, idet der anbringes et beslag ovenover det andet.

Brugen af gummi for at formindske slid på aksler er i de senere år udviklet betydeligt. Overfladen af våd gummi har den lavest kendte gnidningskoefficient, og ved høje hastigheder kan den sammenlignes med den for gode kuglelejer. I lejer, der er under vand, har gummi altså ideelle betingelser. Et stævnrør, der drager den fulde nytte af de fordele, der knytter sig til gummi, er Willis, hvor gummiet er forbundet til en foring på skrueakslen.

I en anden konstruktion er gummiet forbundet til en bronceforing og forsynet med riller. Det er meget effektivt, da det vedligger den vandhinde, der er nødvendig for smøringen.

Resultaterne har været så gode, at sådanne lejer til aksler på over 350 mm i diameter ikke betragtes som usædvanlige. På den anden side anbringes gummilejer ofte på aksler med en diameter på 10 mm.

Ved montage af hjælpemaskineri har gummi bragt særlig gode resultater. Under den sidste krig fandt man, at en stor del af havarier på støbegods for hoved- og hjælpemaskineri opstod, fordi de var stift boltede. Ofte skete det ved en eksplosion af en bombe eller mine i nærheden af skibet, som forårsagede betydelige havarier på maskineriet uden at gøre skibsskroget nogen skade.

Et andet problem er rustdannelsen, hvor saltvand kommer i forbindelse med stål. Det viser sig særligt ved kondensatorers støbestålsdøre. Efter forskellige eksperimenter har man udviklet en fremgangsmåde, hvor man forbinder et lag gummi af god kvalitet på 3 mm til dørene. Den effektive levetid for en sådan belægning er mellem tre og ti år, i gennemsnit nærmest den øverste grænse. Nogle døre, der på denne måde blev beklædt i begyndelsen af krigen, da støbestål blev brugt i stedet for kanonmetal eller kobbernikkellegering, er endnu i god stand. Det er sandsyn-

ligt, at naturligt gummi vil blive anvendt som en standardmetode til beklædning af kondensatordæksler af støbestål, søhaner og andre dele, der er udsat for korrosion af søvand.

Af andre anvendelser af gummi i skibe kan nævnes expanderet ebonit til isolation af kølerum, kompositioner til dæksbelægning og armerede slanger som udstødsrør i motorbåde.

Det er almindelig kendt, at gummi er isolationsstoffet uden lige til elektriske formål, men kun meget få ved, at denne egenskab kan ændres i den stik modsatte retning, og at man nu kan få gummi, der er en udmærket elektrisk leder. Plader af ledende gummi kan anvendes som varmeelementer blot ved at anbringe en passende elektrisk forbindelse, som vulkaniseres til pladen. Ledende gummi varmes op til 45° og kan bruges til forskellige formål i skibe. Et af disse er vedligeholdelse af konstant temperatur i lastrum, idet varmen i gummets overflade kontrolleres af en termostat. Ledende gummi er også anvendelig ved kølemaskineri til at forhindre svedning, og beboelsesrum kan opvarmes, uden at man ser varmelegemet gløde. Det må nævnes, at ændringen af gummi, så det bliver ledende, gøres uden skade for dets øvrige egenskaber.

England bygger kæmpetankskibe

To tankskibe på 44.000 tons dødvægt er bestilt hos Vickers Armstrong i Barrow in Furness. North Atlantic Shipping and Trading Company bestilte i juli forrige år to tankskibe på 32.500 tons. Det er disses størrelse, der nu skal forøges til 44.000 tons. Farten bliver 17 kn. Bestillingen blev bekendtgjort samtidig med, at et tankskib på 31.000 tons blev sat i vandet til samme rederi.

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



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

DICK'S
MARINE
OILS

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

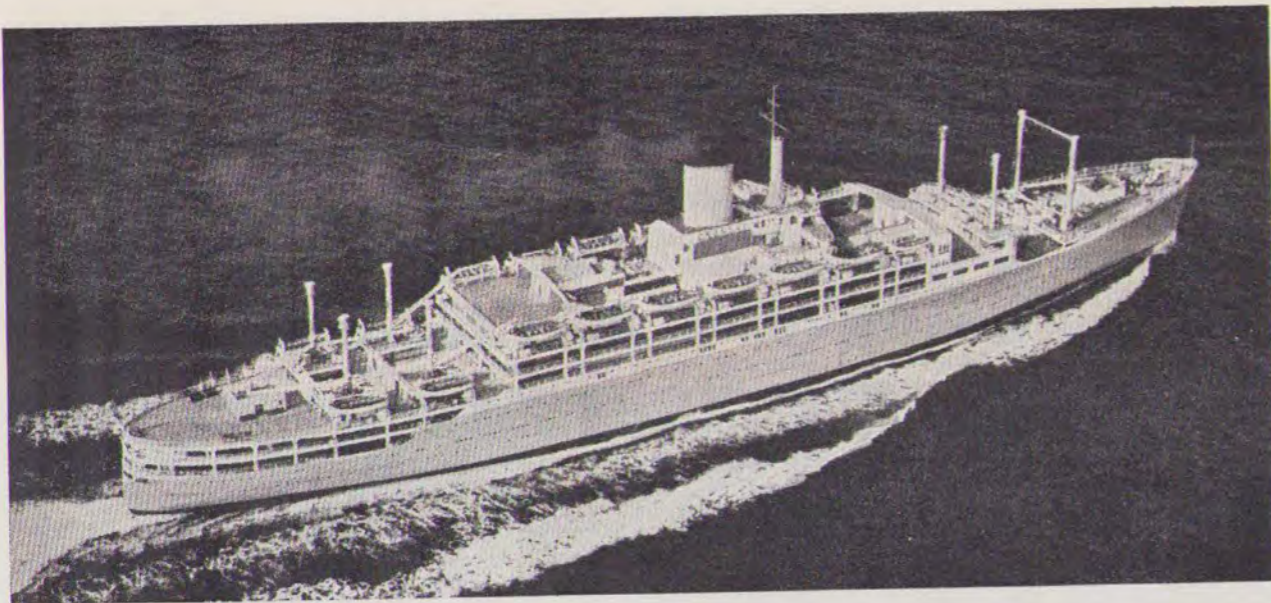
Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

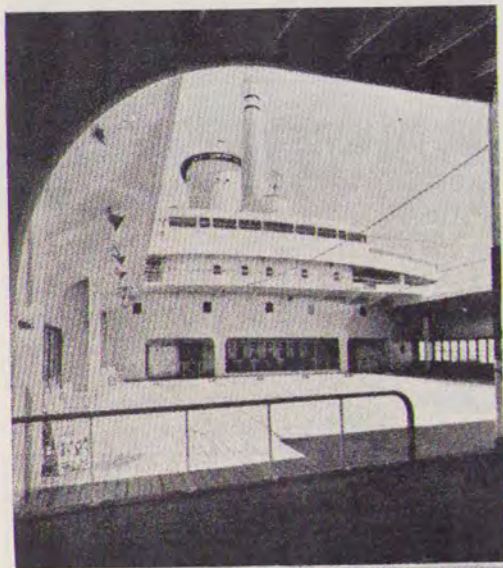
Hovedoplag for Danmark



Dæksplads på Oronsay

På de store passagerskibe, som betjener lange ruter, må skaberne sørge for passagerernes underholdning, hvilket bl. a. gøres på den måde, at der på dækkene gøres plads til forskellige lege og spil. Gennem mange år har det medført en næsten traditionel indretning af sådanne sportspladser på dækkene, en tradition, der er brudt på Orient Lines nye motorskib „Oronsay“, hvor der er indført noget helt nyt.

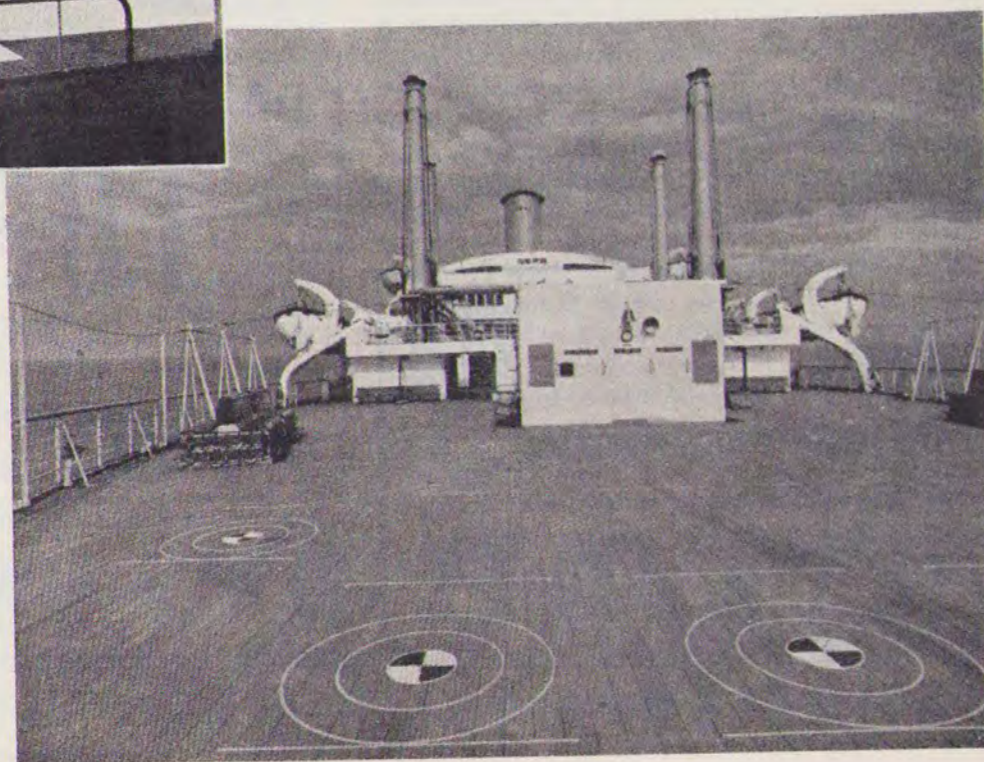
Skibet medfører to klasser passagerer, og i stedet for de lange dæksbaner, som man så ofte træffer på store passagerskibe, er den dæksplads, der er beregnet til første klasses pas-



Øverst:
Passagerskibet „Oronsay“

I midten:
Arenan set fra forreste
styrbords hjørne.

Nederst:
Udsigt over turistklassens
sportsdæk.



sagerer delt op i fire arealer, hver bestemt for et særligt dækspil. Det mest interessante er arenaen, som er foran for broen.

Skibets udseende afviger også fra traditionen, idet brobygningen er placeret langt agterligere end sædvanligt og kombineret med skorstenen til en samlet overbygning. Den plads, der ellers optages af broen, er her benyttet til et observationsdæk, der har en for-

front af glas, og mellem dette og broen er så arenaen, som er lukket på alle fire sider, men åben mod himlen. Som det vil ses af billedet, danner den et meget tiltrækkende opholdssted på solskinsdage, når blæsten gør dækkene for kolde. Den anden spilleplads for første klasses passagerer er et sportsdæk på agterkanten af overbygningen. Det giver tilstrækkelig plads for et sportsdæk for turistklassens passagerer på C-dækket.

Celloboard

er navnet på en ny type konstruktionsplade, som er opfundet af Vere Engineering Co., Ltd., London. Pladen fremstilles af træaffald til en meget billig pris i så lange længder, man ønsker, og i en bredde på 1,2 m. Den kontinuerlige fremstilling muliggør en nøjagtig kontrol af kvaliteten, tætheden og tykkelsen. Pladen er modstandsdygtig mod ild, kan bearbejdes med sædvanligt snedkerværktøj og kan fineres eller gives forskellige slags overfladebehandlinger. Billedet viser en udstilling, hvor et skibskammer har skodder og møbler af mahognifineret Celloboard, medens det tilstødende opholdsrum og-



Celloboard anvendt i kammer og opholdsrum.

så har skodder og møbler af Celloboard, men med forskellig overfladebehandling. Vere Engineering Co. fremstiller ikke Celloboard, men sælger kun maskinerne.



Direktor Fr. Thomsen.

Jubilæum i Frederikshavn

Direktor Fr. Thomsen fejrede d. 8. februar 25-års dagen for sin ansættelse som direktør for Frederikshavns Værft og Flydedok.

Direktor Thomsen fik sin uddannelse på flådens ingeniørevskole, hvorfra han udgik som skibssingeniør i 1909. Han fik derefter sin meget grundige praktiske uddannelse ved forskellige værfter i ind- og udlandet, idet han fra 1909

—16 var ansat som ingeniør ved Wilton's Eng. & Slipway i Rotterdam, Vulcan Werke i Stettin og Hamburg, Københavns Flydedok og Rødbyhavn Skibsværft, og fra 1916 var han overingeniør ved Nakskov Skibsværft, indtil han i 1924 ansattes som direktør for Aalborg Skibsværft, som han i 1927 forlod for at blive adm. direktør for Frederikshavns Værft og Flydedok.

Direktor Thomsen mødte således med de bedste

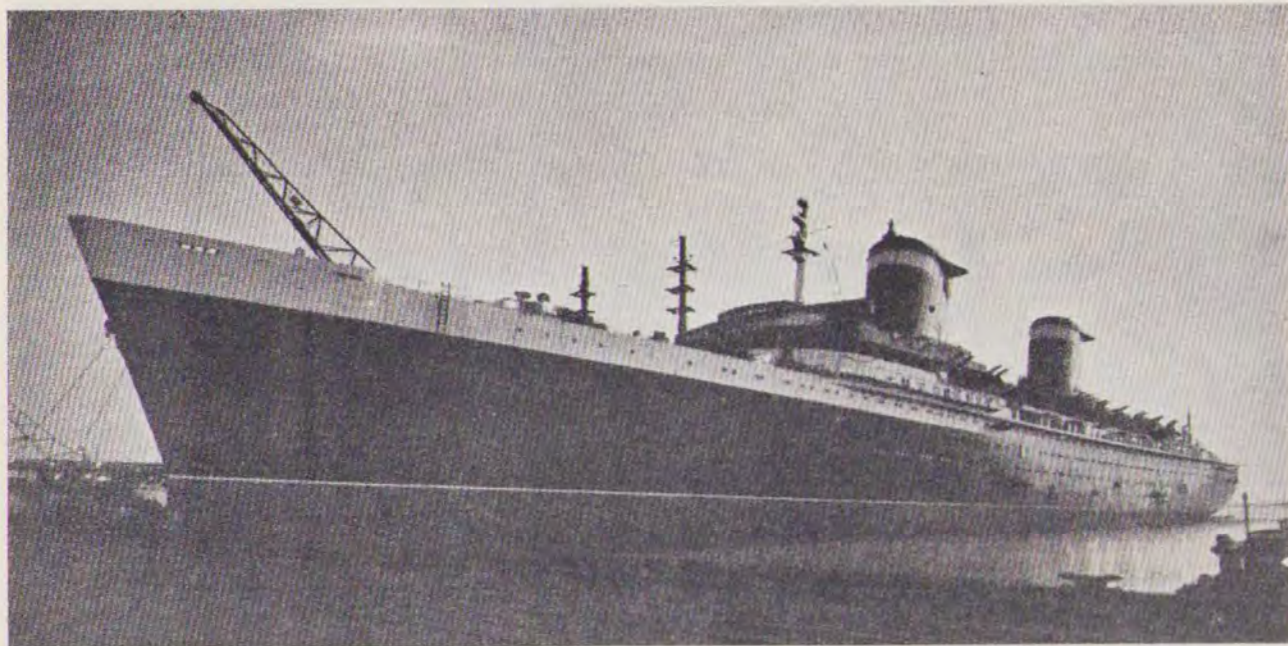
forudsætninger for at kunne lede dette værft, der under hans ledelse har bygget et stort antal skibe. Direktør Thomsen har haft en særlig interesse i at bygge specialskibe, og værftet har da også i løbet af de 25 år bygget et betydeligt antal af sådanne, hvoraf særligt skal nævnes skoleskibet „Georg Stage“, „Kronprinsessan Ingrid“, der sejler i passagerfart mellem Frederikshavn og Göteborg, og verdens to største trawlere, der begge er bygget for fransk regning. For tiden bygger værftet den nye automobilfærge „Broen“ til Storebælts-overfarten, og det har lige fået overdraget bygningen af en ny statsisbryder.

Direktor Thomsen er meget fransk-interesseret, og han er i bestyrelsen for den danske sektion af civilingeniører i Frankrig, ligesom han er fransk konsularagent for Nørrejylland.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER
TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211
KØBENHAVN K.

A/S DET DANSK-NORSKE DAMPSKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.

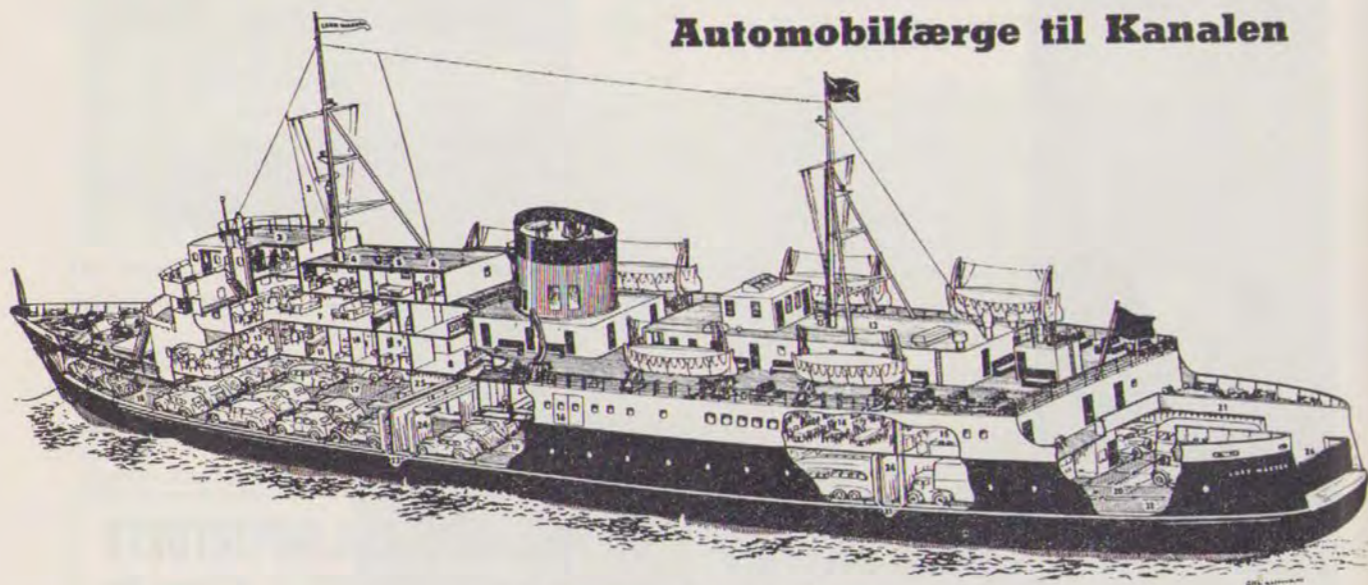
Det nyeste billede af United States



„United States“, det største og hurtigste passager-skib, der endnu er bygget i U. S. A., ses her ved udrustningskajen ved Newport News Shipbuilding and Dry Dock Company. Det vil slutte sig til rederiets nuværende flagskib „America“ i den transatlantiske fart til sommer. I det nye skib er i udstrakt grad benyttet

letmetal til overbygningen og beslag. I fredstid vil det kunne medføre 2000 passagerer og et mandskab på 1000 mand. I krigstid vil det kunne medtage en hel division på 14.000 mand over en strækning på 10.000 sømil uden at skulle fylde olie eller indtage vand eller proviant.

Automobilfærge til Kanalen



Skitse af apteringen på bilfærger „Lord Warden“.

William Denny and Brothers, Dumbarton, har for nylig søsat „Lord Warden“, en automobilfærge til British Railways for ruten Dover—Boulogne. Længden overalt er 110,2 m, bredden 18 m og gross tonnage ca. 3300 tons. Der er plads til 120 automobiler og 700 passagerer.

Garagerummet optager, som det vil ses af billedet, praktisk talt hele hoveddækket. Ståldørene agter tillader vognene at køre lige om bord. I forenden af hoveddækket er en drejeskive, hvor vognene kan vendes og køre ud langs den ene side af gangen, så de vogne, der kommer først om bord, også kommer først

i land. Da der er en fri højde på 3,2 m i den største del af garagen, kan der medføres busser. Brønden i promenadedækket agter tillader også, at der medføres toetages busser. Brandsikre forhæng er anbragt forskellige steder i garagen og deler den i adskilte rum.

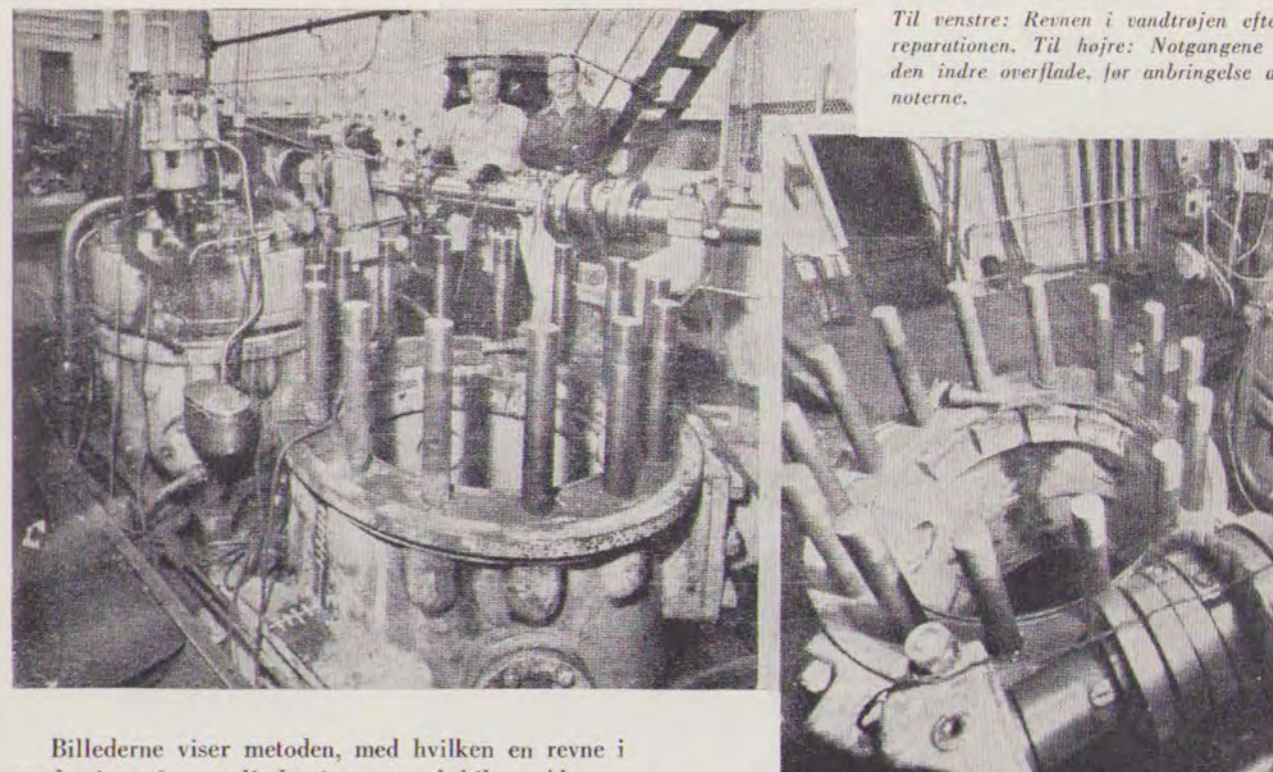
Passagerapteringen findes på både- og promenade-

dækket, hvor der er gode pladsforhold. Restauranten har siddeplads for 140 mennesker.

En ny rampe, der tillader vognene at køre direkte om bord, er under bygning i Boulogne, og en lignende vil blive bygget i Dover.

„Lord Warden“ vil få en fart på 20 kn.

Reparation af en revnet vandtrøje



Til venstre: Revnen i vandtrøjen efter reparationen. Til højre: Notgangene i den indre overflade, før anbringelse af noterne.

Billederne viser metoden, med hvilken en revne i vandtrøjen på en cylinder i motortankskibet „Alexandre André“ blev repareret. Skibet, der ejes af Belgium Gulf Oil Co., er forsynet med en Burgerhout-Nobel to-takts motor med fire cylindre med en diameter på 675 mm og en slaglængde på 1200 mm. Motoren udvikler 2000 b.h.k. ved 100 omdrejninger pr. minut. Der er kun bygget tre motorer af denne type og størrelse.

Som det ses, er det vandtrøjen i nr. 1 cylinder, der er revnet, og man anså det for umuligt at svejse den. Reparationen blev udført af Metalock (Britain), Ltd.

på fire dage. Arbejdet blev udført med garanti og godkendt af Bureau Veritas.

Reparationen blev udført efter de retningslinier, der er udarbejdet af selskabet, idet takkede notgange bliver hugget på tværs af revnen, og heri drives særlige noter koldt. Notgangene blev hugget i den indre og den ydre overflade af trøjen. Noterne er udført af særligt materiale (high-tensile legering) og passer nøjagtigt i notgangene. Når de er sikrede, slibes de glat med overfladen.

Tankskibet „Grønland“ på prøvetur

Dansk-Fransk Dampskibsselskab modtager sit fjerde tankskib

Tirsdag den 10. februar havde Det Dansk-Franske Dampskibsselskab prøvetur med nybygningen M/T „Grønland“ ved Deutsche Werft i Hamborg, som iøvrigt i 1950 leverede 14.200-tonneren „Irland“ til samme rederi.

„Grønland“ er bygget i rekordtid. Det blev søsat den 27. december f. å. og er således blevet færdigbygget og udrustet på mindre end to måneder.

Nybygningen, der er bygget til Lloyds højeste klasse, har en største længde på 166,7 m, længde mellem p. p. på 155,3 m og en bredde på 20,7 m. Dybden moulded er 11,9 m. Skibet, som er på 16.500 t. dw., har en lastekapacitet af 1600 tons pr. time.

Den smukke nybygning er indrettet således, at den tilfredsstiller alle krav, som stilles til et moderne skib, bl. a. med 1-mands-kamre til alle voksne om bord. For-

uden messer til de forskellige kategorier rummer a-
 pteringen saloner for såvel officerer som den menige
 besætning. Kaptajnshuset midtskibs rummer styrehus
 og beboelse for kaptajnen, navigatører og hovmester,
 medens maskinofficerer og mandskab bor agter.

Hovedmaskinen består af en dobbeltvirkende, 8-
 cyl., 2-takts M.A.N.-dieselmotor, der udvikler 8000
 bhk, som med 118 omdr./min. giver skibet en fart af
 15 knob lastet.

M/T „Grønland“s første fører er kaptajn George
 Hartmann og hr. Svend Christensen er maskinchef.

I prøvesejladsen deltager skibsrederne Eigil og
 Leif Hahn-Petersen, prokurist Christiansen samt lands-
 retssagfører V. Frederiksen fra rederiets bestyrelse.

Rederiet, der har gennemgået en stærk udvikling
 siden krigen, har nu en tankflåde på 4 motorskibe,
 medens den samlede flåde tæller 10 skibe på ialt ca.
 88.000 t. dw.

D. F. D. S. Begravelseskasse

Årsberetning og regnskab for 1951 er udsendt af
 D. F. D. S.' Begravelseskasse. Medlemstallet er pr. 31.
 december 1951 1408, hvoraf 611 er kontingentfri. Be-

gravelseskassen har haft en formuefremgang på ca.
 8400 kr. i det forløbne år. Kassen holder generalfor-
 samling den 4. april i „Karnappen“ i København.

Oluf Svendsen's Eftf.

REDERI OG BEFRAGTNING

★

TOLDBODGADE 18

TELF. 2441-14541

Til Amatørmødelbyggere

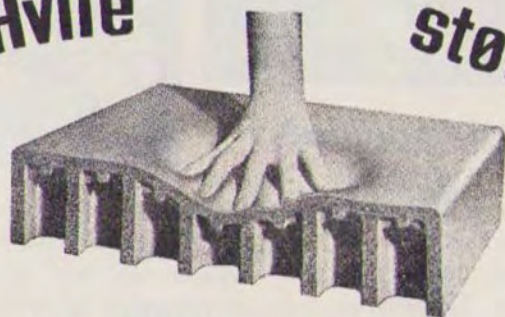
Nu kan De faa alt, hvad De før kun har turdet drømme
 om. D. M. B. fremstiller det hele.

Mod Indsendelse af Svarporto kan De gratis rekvirere
 vort Katalog, som omfatter en Serie fremragende Skibs-
 tegninger. Alt i Skibsmodellfittings i den fineste Udfø-
 relse. Modelbyggerværktøj af enhver Art og iøvrigt alt,
 hvad De har Brug for.

D. M. B.

JÆGERSBORG ALLÉ 29, CHARLOTTENLUND

større Hvile



større Komfort!

Mandskabet gaar friskere til Arbejdet, og Passagererne
 føler sig bedre tilpas om Bord paa et Skib med Dunlopillo-
 Madrasser, der giver Legemet fuldkommen Hvile. Dun-
 lopillo er fremstillet af Skumlatex og derfor totalt lugt-
 fri, støjfri, selvventilerende... og praktisk talt uforgæ-
 nelig i Taaler Temperatursvingninger, samler ikke Snavs,
 Utøj eller Bakterier - og er lette at desinficere.

Der er forskel-
 lige Modeller
 — saa De kan
 faa Dunlopillo
 til enhver Køje.



DUNLOP RUBBER Co. A/S, VENNEMINDEVEJ 30, KØBENHAVN Ø.

DUNLOPILLO

Alle henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1.
 Telefon Byen *8040. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Berentzen.
 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.



VIKINGEN

1,50
 april

DAMPER I HØJ SØ

Maleri af V. QVISTORFF

1952
 29. årg.



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), Indt-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.



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

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

Storstilet gave til søfolkene

Da det udvidede sømandshjem og den nye sømandskirke blev indviet

SOM bekendt er kun en meget lille del af de såkaldte „sømandsknejer“s publikum i Nyhavn søfolk. Ikke desto mindre kan man sige, at Nyhavn er sømandens andet hjem med „Søfartsklubben“ på den ene side af kanalen og „Bethel“ på den anden. Efter udvidelsen af sømandshjemmet vil endnu flere af søens mænd søge ned til det gamle havnekarver.

Sømandshjemmet „Bethel“ har i de senere år hvert år måttet sige nej til ca. 3000 mand, som ville bo på hjemmet. Derfor var en udvidelse meget tiltrængt. Trods dyrtid og restriktioner gik „Indenlandsk Sømandsmission“ i gang med at udbygge sømandshjemmet, og den 22. marts i år kunne man præsentere resultatet af udvidelsen. Resultatet er meget smukt. „Bethel“ har nu plads til 114 søfolk og sømandshustruer, næsten dobbelt så mange som før. Særlig vægt har man lagt på at skaffe gæsterne enkeltværelser.

Samtidig med åbningen af det udvidede sømandshjem kunne man præsentere Københavns nye sømandskirke. Inden man påbegyndte det store arbejde, erhvervede man sig sømandshjemmets naboejendom, Nyhavn 22, og et gammelt pakhus. Begge bygninger er opført omkring 1780. Da bygningerne er fredede, forestod der arkitekten, Peter Koch, et meget vanskeligt arbejde. Den dygtige arkitekt har imidlertid haft sans for at bevare stedets patina, samtidig med at han bag de gamle mure har skabt nogle uhyre moderne lokaler. Ikke alene i selve sømandshjemmet, men også i de tre etager over kirkerummet, som er indrettet i det gamle pakhus, er der skabt et hyggeligt hjem for de søfarende. Der er indrettet læse-, skrive og opholdsstuer, soveværelser, badeværelser, vaskerum med maskinvask, ja, endog mørkekammer og hobbyværksted. I kælderen er der bl. a. indrettet motions-lokale, hvor søfolkene bl. a. kan spille håndbold. Naturligvis mangler „Bethel“ heller ikke en restauration.

Håndværkerne, arkitekten og entreprenørerne har i Nyhavn gennemført et værk, som vil vække beundring viden om. Rådgivende ingeniør-firma er Crone og Koch, og entreprenør-firmaet Manniche & Hartmann har haft det meget krævende murer- og tømrerarbejde. Det smukke snedker-arbejde er udført af maskinsned-

keriet „Novus“. Blikkenslagermester Henrik Petersen har varetaget blikkenslagerarbejdet, installatør Erik Høyrup har udført de elektriske installationer, centralvarme-anlægget er installeret af firmaet Monnies & Andersen, smedearbejdet har været i hænderne på smedemester Carl Wagner og ventilationen er udført af firmaet Glent & Koch, medens den smukke gulvbelægning er udført af A/S Hellas Gulvbelægning og linoleums-firmaet Oluf Larsen. Prikken over i'et blev sat af malermester Holger Thaarup og hans medarbejdere.

Alle rum og værelser er smagfuldt udstyrede og møblerede. Møblementet er fuldt på højde med mange gesandtskabers og konsulaters, og ved et blik ind i soveværelserne føler man sig hensat til et moderne storstads-hotel. De smukke møbler er leveret fra Søborg Møbelfabrik og Fritz Hansens Stolefabrik. Gardiner og hvidevarer er fra Illums Bolighus og Carl Engelberg, medens de pragtfulde tæpper er fra Grams Tæppefabrik.

Norge får sin egen sømandspræst i Nyhavn. Hans navn er Eirik Guldvog. Pastoren, en venlig og charmerende vikingetype af en kraftkarl, udtalte over for „Vikingen“ sin store tilfredshed med sin nye arbejdsplads på åbningsdagen. „Det er grei det,“ sagde han. Og det er det.

Ved det udvidede sømandshjems og den nye sømandskirkes overdragelse lørdag den 22. marts, hvor repræsentanter for søfartsorganisationerne, rederne, sømandsmissionen, gavegiverne og andre var mødt op, spillede en trio i kirkerummet. Sømandspræsten, Fr. Vilh. Eilschou-Holm, bød velkommen. Derefter reciterede maskinmester Aage J. Chr. Pedersen meget smukt sit eget recitativ, som greb alle gæsterne ved sin varme. Overdragelsen af hjemmet og kirken tog skibsreder Jørgen Carl sig af i en smuk, kortfattet tale. Skibsrederen takkede entreprenører, håndværkere og arkitekt. Ligeledes takkede han for den velvilje, som han havde mødt næsten alle steder, når han havde bedt om støtte og kontanter. Rederne, sagde han, har ydet den største økonomiske støtte, men iøvrigt havde man modtaget gaver fra et bredt udsnit af den danske befolkning. Fra Handelsflådens Velfærdsråd har man mod-



Skibsreder Jørgen Carl taler ved kirkens overdragelse.



Pastor Eilschou-Holm foran alteret.



Skibsreder Carl overvåger tiden for overdragelsen, medens reder A. P. Møller (yderst til venstre), direktør Maegaard, afdelingschef Ove Nielsen og kontorchef J. Christiansen ser på.



Fra kirkens indvielse: Deres majestæter kongen og dronningen i kirken. Midt i billedet ses viceadmiral Vedel.



Kommandør F. C. Pontoppidan, lieutenant commander F. C. Bishop fra den britiske ambassade og fuldmægtig W. Obelitz i samtale.



Fra et af „hotelværelserne“: Fuldmægtig Obelitz i samtale med maskinmester Aage J. Chr. Pedersen.

Kaptajnerne Aage Nielsen, Kaj Lund og Juel Hansen drøfter lokalernes indretning med skibsreder Carl.



Stående: Direktør Ring og direktør Kruse i samtale med norske sømandspræst, pastor Eirik Guldvog. Siddende ses direktør Stahl. Yderst til højre: Skibsreder Carls sekretær, Krumphardt.

Kongen og dronningen forlader sømandskirken fulgt af pastor Eilschou-Holm og skibsreder Jørgen Carl.



taget økonomisk støtte til indretningen af hjemmets hobbyrum. Efter at forsamlingen havde sunget Aage J. Chr. Pedersens „Hjemmet“, takkede Eilschou-Holm for overdragelsen. „Skibsreder Carl har udført sit arbejde bag kulisserne, som få ville have gjort det,“ sagde han. „En del af hans kontorer måtte ofte beslaglægges næsten helt til arbejdet omkring sømandshjemmet.“ Sømandspræsten takkede også arkitekten: „Arbejdet har ikke været sag nr. 713 i Peter Kochs kartotek, men det har været „sømandshjemmet“,“ sagde han. Pastoren sluttede sin tak med disse ord: „Når vi har takket de mange mennesker, som har medvirket, vil vi også sende en tak til Gud.“

Den næste dag, om søndagen, holdtes den første gudstjeneste i det smukke kirkerum. Alle i dansk skibsfart interesserede og betydelige personligheder overværede højtideligheden. Blandt gæsterne må først og fremmest nævnes Kong Frederik i admirals-uniform og Dronning Ingrid. Endvidere var bl. a. mødt viceadmiral Vedel, afdelingschef Ove Nielsen, de nordiske landes gesandter og flere redere med A. P. Møller og Christian Harhoff i spidsen.

En procession af præster bar kirkens hellige kar frem, hvorefter biskop Fuglsang-Damgaard holdt indvielsestalen. Han betegnede sømandshjemmet og kirken som menighedens håndslag til søens folk og som Danmarks gave til sine gode sønner.

Dagens prædiken blev holdt af Holmens provst, Michael Neiiendam. Provsten takkede skibsreder Carl og pastor Eilschou-Holm for deres enorme slid med at få kirken bygget og omtalte søfolkernes daglige indsats

NOVUS
Maskinsnedkeri og Træløsthandel
v. V. Thomsen og S. Svensson
KASTRUP MØLLE

Amagerbrogade 289 Telf. Am. 8103

bl. a. med disse ord: „Sømanden render ikke fra sit job, enten det er magsvejr eller storm, krig eller fred.“

Salmerne brusede gennem det smukke kirkerum, og indvielsen fik et helt igennem højtideligt præg. Allerede palmesøndag vil det første bryllup stå i sømandskirken. Kirkerummet er iøvrigt indrettet således, at det også kan bruges som foredragssal.

Det var med glæde, at byggeudvalget, der består af skibsreder Jørgen Carl, pastor Eilschou-Holm, maskinmester Sv. Aa. Mathiesen, overforvalter C. Nielsen og maskinmester Aage J. Chr. Pedersen, kunne aflevere de smukke bygninger til sømandsmissionen. Disse mænd, der har udført et stort og ugenyttigt arbejde, fortjener i høj grad sømændenes tak, og den skal lyde bl. a. igennem „Vikingen“.

O. L.

MANNICHE & HARTMANN

CIVILINGENIØRER & ENTREPRENØRER

HOVEDENTREPRENØR

ved

SØMANDSKIRKEN og SØMANDSHJEMMET NYHAVN 22

HOLGER THAARUP
MALERMESTER

FREDENSVEJ 9

TELF. ORD. 618
VÆRKSTED ORD. 3969

HELLAS
GULVBEKLÆDNING

Asbest
Kork

Kontor og Fabrik:

TELF. GLOSTRUP 1800



Indblæsnings- og
udsugningsanlæg
for restaurant,
spisesal og
køkken

leveret til Somandshjemmet Bethel

Glent & Co.

KØBENHAVN K, ØSTER SOGADE 32, MINERVA 1390

SØBORG MØBELFABRIK
J. JACOBSEN & SØNNER

Telf. Søborg 4040

Gladsaxevej 400

Engelberg

NØRREPORT

BRUDEUDSTYR, SENGE-UDSTYR
GARDINER OG TÆPPER

EN GROS-FABRIKATION - EN DETAIL
Grundlagt 1901

FREDERIKSBORGGGADE 17
NØRREVOLDGADE

TELEFON CENTRAL 7817
SENGEAFDL. BYEN 7820

„Mønjemaleren“ Qvistorff

runder 70 års-mærket

MARINEMALEREN Victor Qvistorff står for øjeblikket på toppen af sin karriere som kunstner, og alt tyder på, at han vil blive stående der længe endnu som en af den maritime malerkunsts fixstjerner. Af sind er dampskibenes maler som en kåd yngling.

„Vikings“ medarbejder modtages i hjemmet i Cort Adelersgade som en gammel ven af huset, og det samme gør alle andre, som aflægger den populære kunstner besøg. Tobaksskabet åbnes straks på vid gab til glæde for gæsterne, og en flaske med lifligt indhold dukker op på bordet.

Qvistorff får straks ild på cigaren, og man sidder ligefrem og misunder ham de kunstneriske ringe af røg, som han på kommando kan sende ud i stuen. Selv føler han vist samme glæde over sine røgringe som drengen over sine sæbebobler. Ja, man har svært ved at tro, at denne humorfyldte kunstner den 21. april i år fylder 70 år.

„Denne fødselsdag skal vel ordentlig fejres?“ spørger vi.

„Nej,“ svarer maleren. „Den skal gå af stille og roligt. Mange af mine venner har inviteret mig ud for at fejre mig, men jeg har sagt bestemt nej tak. Min fødselsdag skal gå som alle andre dage, og måske sætter jeg mig oven i købet til at male.“

„De begyndte jo ret sent at male?“

„Ja, jeg har kun malet i 26 år. Min far ville have, jeg skulle være læge, men jeg dumpede allerede på et

tidligt tidspunkt af studierne til en eksamen. Så skulle jeg have været hotelvært, men rejste i stedet til Østen som cleric. Jeg har sejlet en hel del i ruit liv og har været langt omkring, men til sidst slog jeg mig altså til ro som maler, og det har jeg ikke haft grund til at fortryde. I dag kan jeg slet ikke lade være at male. Jeg elsker mit arbejde.“

„De har jo været en flittig maler!“

„Det kan vist godt siges. Om sommeren står jeg ofte op ved 3—4-tiden om morgenen og går ned i Nyhavn for at male solopgang. Siden jeg gik i skole, har jeg ikke haft sommerferie. Jeg har haft blodprop- per et par gange på grund af overanstrengelse.“

„Så må De jo være en rig mand!“

„Ja, men på en anden måde, end De tror. Den største rigdom er nemlig et godt helbred, og det har jeg for øjeblikket. Og så har jeg en sød kone og et par dejlige drenge — og mit arbejde. Jeg har god grund til at være tilfreds.“

„Hvilket af Deres billeder anser De selv for at være det bedste?“

„Det er meget svært at sige, men jeg tror, at det bedste af mine billeder hænger i U. S. A. Jeg lavede for nogle år siden nogle billeder med motiver fra den sidste søkrig. De blev købt af en dansk-amerikaner og blev udstillet på et museum i Los Angeles.“

„Man kalder Dem jo „mønjemaleren“, fordi De



„Om jeg skal have inspiration for at male? Nej, vorherrebevares!“ siger Qvistorff.

maler skibene med al deres rust og mønje, sådan som de virkelig ser ud. Men man kalder Dem jo også „frimærkemaleren“. Hvorfor egentlig det?“

„Det skyldes, at jeg maler så mange små billeder. „Politiken“ skrev nemlig en gang, at det egentlig var mærkeligt, at så få malere malede små billeder, som ikke var dyrere, end at den „lille“ mand kunne anskaffe sig dem. Jeg syntes, dette var så rigtigt, som det var skrevet, og tog selv idéen op. Siden har jeg malet en mængde billeder på størrelse med „Vikings“ forsider. Disse små billeder har jeg haft meget stor succes med.“

„Så må De jo have lært en mængde mennesker at kende fra alle samfundslag?“

„Det har jeg. Det er flere gange sket, at enker efter søfolk er kommet op hos mig og har bestilt større billeder til flere hundrede kroner. Vi har så truffet den ordning, at billederne skulle betales i afdrag à f. eks. ti kroner. Pengene er altid faldet prompte til tiden. Flere gange i sådanne tilfælde har jeg samlet de mange ti-kronesedler i en kuvert, og når hele beløbet var betalt, har jeg leveret kuverten med indhold tilbage. Den slags har været min største glæde, for kunderne er blevet mine venner. Jeg kender også en mængde søfolk. Og — ærligt talt — disse mennesker er for det meste at foretrække frem for folk i land. Søfolkene kan naturligvis være meget kritiske med hensyn til de tekniske enkeltheder i et skibsbillede, men på den anden side forstår de godt, at et maleri ikke skal være et fotografi.“

„Skal De have inspiration for at kunne male?“

„Nej, vorherrebevares —!“

„Hvad er Deres yndlingsmotiv?“

„Det er dampere i det mest fuldendte stormvejr. Men folk er bange for den slags billeder. Jeg har hørt flere „landkrabber“ sige ved synet af et sådant billede: „Nej, nu tør jeg bestemt ikke sejle mere!“ Folk vil helst have skibene på et næsten blankt hav. — Og så holder jeg også meget af at male stabelafløbninger. Jeg render til næsten alle de søsætninger, jeg kan komme til. Og jo mere mønjerødt, beskidt eller rustent et skib er, jo bedre for mig!“

„De malede for mange år siden et billede til „Vikings“ forestillende et strømliniet skib?“

„Ja, det billede var mig en stor personlig tilfredsstillelse. Det dannede nemlig grundlaget for og gav impulser til den form, hvorunder mange skibe bygges i dag.“

„De burde have været i Amerika, hvor De sikkert kunne have tjent styrtende med penge!“

„Det er der mange, der har sagt. Det har heller ikke manglet på invitationer til at komme derover, men jeg befinder mig bedst herhjemme.“

„Man kan vist godt sige, at De har været alsidig?“

„Ja, jeg har dekoreret mange skibe og iøvrigt malet til samtlige større redere i Danmark. Jeg har også malt plakater til forskellige dampskibs-selskaber og

til statsbanerne. De svenske statsbaner har købt en hel del billeder af deres færger hos mig. For øjeblikket er jeg i gang med et billede af den nye svenske Amerika-båd til den svenske Amerika-linie.“

„Deres største oplevelse —?“

„Jeg har som sagt fået set mig om i verden, men min største oplevelse har jeg haft her i Danmark. Det var, da jeg sidste år malede en skydeskive til kong Frederik. Da jeg var færdig med maleriet, kom jeg til personlig audiens hos kongen. Det besøg var en virkelig oplevelse! Kongen fortalte, at han havde set nogle af mine billeder fra „Vikings“ forsider, og iøvrigt har han flere af mine malerier hængende. Under audiensen talte vi om alt muligt. Kong Frederik er det mest charmerende menneske, jeg har kendt. Han er ligetil og elskværdig og modtog mig, som havde vi kendt hinanden i mange år. Til jul havde jeg iøvrigt den store glæde at modtage en personlig julehilsen fra majestæten.“

„Er der ikke noget med, at De også har malet til de små prinsesser?“

„Jo, jeg malede nogle meget små billeder med maritime motiver til prinsessernes dukkestue. Det mindste af billederne var ikke større end en tændstikæske. Jeg malede disse billeder under en lup og med pensler, hvorpå der kun var halvandet hår.“

„Hvordan med synet efterhånden?“

„Det er helt, som det skal være.“

„Så har De ikke tænkt på at holde op foreløbig?“

„Jeg vil blive ved længe endnu. — 7—9—13!“ siger Qvistorff og slår under bordet.

„Er De overtroisk?“

„Nej, ikke sådan. Men mit lykketal har altid været 13, og jeg har ytret ønske om, at man, den dag man lægger mig i kisten, lægger min palet og 13 pensler ved siden af mig.“ slutter den evigtunge maler.

Otto Ludwig.



Skandinaviens første Amerika-linie

Af FINN ZINKLAR

KUN de færreste, selv blandt søens folk, vil sikkert betragte den 8. marts 1952 som en mærkedag i dansk søfarts historie — men ikke desto mindre var den det. Det var nemlig på denne dag nøjagtig 50 år siden, at Danmarks første store transatlantiske passagerdamper — D. F. D.'s S/S „Oscar II“ — for første gang stod Københavns havn ud for at krydse Atlanten.

Forud for dette stolte øjeblik lå dog allerede adskillige års pionerarbejde, ja, man skal helt tilbage til 1879 — det år i hvilket Skandinaviens første Amerika-linie, „Thingvalla Linien“, der senere skulle blive til „Skandinavien-Amerika Linien“, blev grundlagt. Om denne linie under dens to navne er det, at der, som en stiltfærdig hyldest til de mænd, hvis initiativ skabte en af de glørværdigste perioder i dansk søfarts historie, skal berettes i det følgende.

Det nystiftede selskab, hvis officielle navn var „Post Dampskibs Selskabet Thingvalla“, havde som bestyrelsesformand selvstø C. F. Tietgen, mens dets administrerende direktør var den københavnske grosserer F. W. Kiørboe. Og i marts måned 1880 påbegyndte man sejladsen med selskabets eget nyhvervede dampskib „Thingvalla“, samt et chartret skib, S/S „Asia“.

S/S „Thingvalla“, skibet efter hvilket linien havde taget navn, var en tidligere kinafarer, bygget i 1875 hos B. & W. til „Sejl- og Dampskibsselskabet af 1873“. Dets lasteevne var ca. 2500 brt og maskinkraften ca. 1000 hk.

Fuldt belagt kunne det under — i hvert fald set med nutidens øjne — alt andet end komfortable forhold befordre omtrent 700 passagerer, hvoraf langt den største del var tredje klasses, og rejsen over Atlanten tog normalt et par uger.

Fra starten havde „Thingvalla Linien“ samtidig optrådt som agent for det tyske „Stettiner Lloyd“, der også drev emigrantfart på New York, og hvis både stadig, ligesom før den danske linie åbnedes, anløb København. Men allerede året efter, i 1881, havde det kortvarige samarbejde udviklet sig til en direkte konkurrence. Og for at gøre denne virkelig effektiv indsatte den danske linie yderligere den af det Carl'ske dampskibsselskab lejede S/S „Harald“ (ca. 1500 brt). Dette skib havde tidligere gået i fast rutefart mellem le Havre og New York med emigranter og fragt og var således velegnet til formålet.

Og allerede året efter indsattes ikke mindre end tre ca. 2800 brt store nybygninger på ruten, nemlig de to hos B. & W. byggede søsterskibe S/S „Geiser“ og S/S „Island“ samt den hos Kockum i Malmø byggede S/S „Hekla“. Sidstnævnte blev dog allerede året efter totalt vrags efter en grundstødning i Kristianiafjorden, således at man, indtil en ny i Skotland bygget „Hekla“ i 1884 kunne sættes i fart, atter tyede til leje af et skib,

S/S „Heimdal“, der tilhørte skibsreder og kaptajn Johansen. Ligesom den før omtalte S/S „Harald“ havde også dette skib tidligere sejlet i fragt- og emigrantfart mellem le Havre og New York.

Med en regelmæssig afgang fra København hver 14. dag fortsattes linien derefter i de følgende år. Skibene var ude for adskillige mindre havarier, men først i 1888 rantes selskabet af et virkelig alvorligt uheld — ja, intet mindre end en katastrofe — idet dets to dampskibe „Geiser“ og „Thingvalla“ den 14. august kl. 4 morgen af aldrig opklarede årsager kolliderede i Atlanterhavet 30 sømil syd for Sable Island, hvorved „Geiser“ sank og 79 passagerer og 26 mand af besætningen mistede livet, mens „Thingvalla“, takket være usædvanlig dygtigt sømandsskab, reddede sig ind til Halifax med knust stævn.

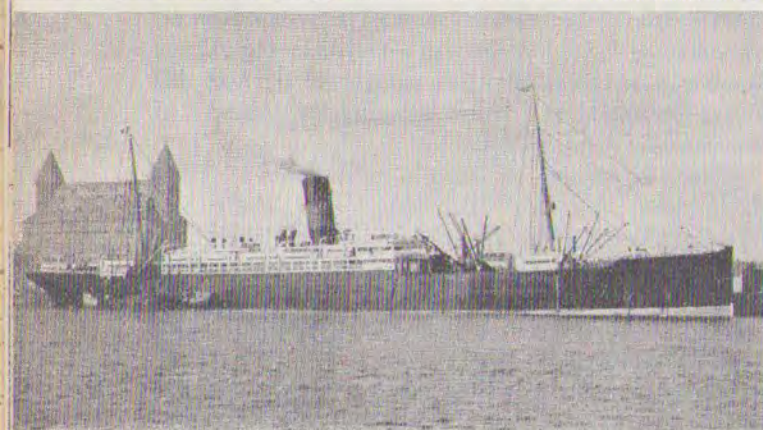
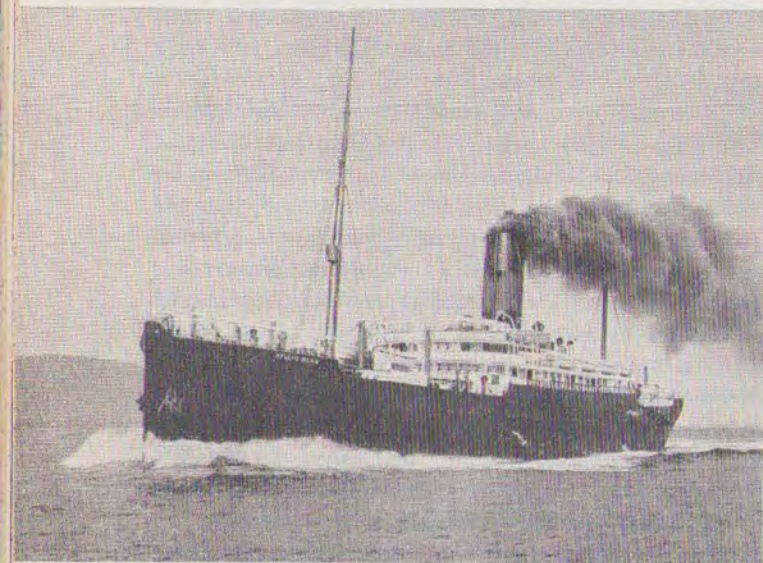
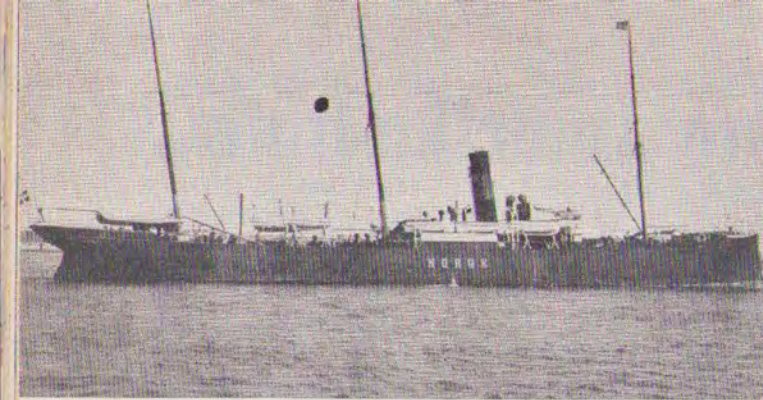
Til erstatning for det forliste skib købte selskabet allerede samme år hos „Red Cross Line“ i Antwerpen de to — i begyndelsen af firserne byggede — ca. 3350 brt søsterskibe „Jan Breidel“ og „Peter der König“, der fik navnene „Norge“ og „Danmark“.

„Danmark“ nåede imidlertid kun at gøre et par rejser, inden det efter et større maskinhavari måtte forlades i synkefærdig tilstand midt på Atlanten. Kun eet menneske — l. maskinmesteren — mistede dog i denne omgang livet, mens samtlige passagerer og hele den øvrige besætning ved heltemodig indsats reddedes af den engelske damper „Missouri“.

Nogle år senere — i 1893 — erhvervede selskabet dampskibet „Amerika“, der købtes af „White Star Line“ i Liverpool. Skibet kom imidlertid ikke til at gøre mange rejser under rederiets flag, idet det — grundet en af ukendte årsager opstået mistillid fra publikums side — lå oplagt det meste af tiden, indtil det atter bortsolgtes i 1897.

Skønt selskabet efter „Geiser“'s og „Danmark“'s forlis var forskånet for større uheld, gik det alligevel — rent økonomisk — langsomt, men sikkert ned ad bakke. Ubarmhjertig konkurrence fra udenlandske — fremfor alt tyske og engelske — rederier, der for at lokke de skandinaviske emigranter til sig ustandseligt nedsatte billetpriserne, tvang selskabet til at følge trop. En overgang var prisen for en rejse over Atlanten på mellemræk således 60 kr.!

Men også inden for „Thingvalla Linien“'s ledelse var der noget galt. Det var, som om enhver form for initiativ manglede, og selv Tietgen, der jo efterhånden var blevet en gammel mand, syntes helt at have tabt interessen for dens fortsatte drift. Med en flåde af skibe, der ikke længere var tidssvarende, og uden tilstrækkelig kapital til at bygge nye, der formåede at optage konkurrencen med de moderne hurtigsejlere, de engelske og tyske rederier havde indsat, måtte man der-



Fra oven og nedefter: „Norge“, „Hellig Olav“ og „Oscar II“.

for se den kendsgerning i øjnene, at en fortsættelse af linien på den hidtidige basis var umulig. Og efter at selskabets skibe siden 1880 havde krydset Atlanten omtrent 350 gange med rundt regnet 1/4 million passagerer, blev dette i januar 1898 efter langvarige forhandlinger overtaget af rederiet C. K. Hansen, der agtede at videreføre det under navnet „Det nye Thingvalla Selskab“.

Under C. K. Hansen's ledelse varede det ikke længe, inden linien — for første gang i mange år — atter begyndte at give et rimeligt overskud, og man begyndte straks at udarbejde planer for de nye både, der snarest skulle bygges til afløsning af de gamle. Her viste det

sig imidlertid, at Privatbanken, der havde vist sig stærkt interesseret i foretagendet, og som man havde ment skulle financiere nybygningerne, pludselig fik betænkeligheder. Enden på det hele blev derfor, at C. K. Hansen — efter i ikke engang 3/4 år at have drevet linien og efter at nye indviklede forhandlinger havde fundet sted — i slutningen af året 1898 overdrog denne til „Det forenede Dampskibs-Selskab“.

D. F. D. S., der i 1895 havde påbegyndt sin første oversøiske rute — fragtruten mellem København og New Orleans — og som året efter fik konsul Jacob Brandt som administrerende direktør, befandt sig netop i rivende udvikling. Jacob Brandt var manden med initiativet og fremsynet, den mand „Skandinavien-Amerika Linien“, som linien fra nu af hed, mere end nogen anden kom til at skylde den eksplosive vækst, den de følgende år kom til at gennemgå.

D. F. D. S. overtog dampskibene „Thingvalla“ (ca. 2500 brt, 1000 hk, bygget 1875), „Island“ (ca. 2800 brt, 2300 hk, bygget 1882), „Hekla“ (ca. 3250 brt, 2200 hk, bygget 1884) og „Norge“ (ca. 3350 brt, 1400 hk, bygget 1881). Disse fire skibe var i begyndelsen alene om besejlingen af ruten. Men i året 1900 var man efter en betydelig forøgelse af aktiekapitalen og på Jacob Brandts utrættelige initiativ — endelig inden for D. F. D. S.'s ledelse nået til fuld enighed om tilvejebringelsen af tidssvarende tonnager. Og man bestilte på Alex. Stephen & Son's værft i Glasgow Danmarks — og Nordens — første store oversøiske passagerbåd, dobbelskuedampskibet „Oscar II“, opkaldt efter Sveriges daværende konge.

Dette skib med sine 10.100 brt, en maskinkraft på 3500 hk, der var i stand til at drive det frem med en fart af 16 knob, og en længde af 505 fod, betød intet mindre end en revolution, da det — som allerede tidligere nævnt — den 8. marts 1902 afsejlede på sin første rejse og derved indledte en ny æra i den danske atlantehavsfart. Indsættelsen af det nye skib bragte nemlig en stigning i antallet af passagerer, der overtraf selv de dristigste forventninger.

Og allerede året efter fulgte — leveret fra samme værft — „Oscar II“s to søsterskibe „Hellig Olav“ og „United States“!

Det mod og initiativ, D. F. D. S.'s ledelse lagde for dagen, da man besluttede at bygge disse to skibe, var ikke mindst bemærkelsesværdigt i betragtning af, at uvejrsskyer af en hidtil ukendt art, allerede mens drøftelserne stod på, trak op i horisonten.

De skyldtes den omstændighed, at man i visse kredse i U. S. A. allerede længe havde følt det som en torn i øjet, at det næsten udelukkende var europæiske skibe, der besørgede transporten af landets vældige eksport samt af det stadig stigende antal passagerer, der krydsede Atlanten.

En, der følte sig særlig irriteret, var den store finansmand Pierpont Morgan. Og efter ved århundredskiftets begyndelse at have erhvervet samtlige amerikanske atlantehavslinier begyndte han at føre en stor-

stilet plan ud i livet, planen om ved opkøb af alle vigtige europæiske linier at gøre sig til herre over hele Atlanterhavs-trafikken. Det lykkedes ham hurtigt at erhverve en række af de vigtigste engelske, vinde indflydelse på en række andre samt slutte aftaler med førende franske, tyske og hollandske selskaber, således at trusten „The International Mercantile Marine Company“ i foråret 1902 blev en realitet.

Men eet selskab, tilmed et af de allervigtigste, nemlig det engelske „Cunard Line“, var det ham ikke muligt at vinde indflydelse over. Støttet af den engelske regering optog selskabet kampen og åbnede i sommeren 1903 to nye ruter, en mellem Italien og New York og — i samarbejde med det østrigske selskab „Adria“ — en anden mellem Fiume og Nordamerika, således at udvandrerstrømmen i stor stil ledtes bort fra Hamburg og de andre store nordvesteuropæiske emigrant-havne. Morgan-trustens modtræk fulgte kort efter. Og man valgte — desværre — Skandinavien som valplads. En mængde skandinaviske — især svenske — emigranter benyttede nemlig „Cunard“s både, og i et storstilet forsøg på at slå til, hvor man mente at kunne ramme hårdest, åbnede de med Morgan samarbejdende selskaber, Hamburg-Amerika Linien, Holland-Amerika Linien, Red Star Linien og Norddeutscher Lloyd, derfor i maj 1904 en direkte rute mellem Helsingborg og nordamerikanske havne og satte prisen for mellem-dækspassagerer til 60 kr. — den samme som i „Thingvalla Linien“s mørkeste periode!

Dette ramte naturligvis ikke blot „Cunard Line“, men i mindst lige så høj grad „Skandinavien-Amerika Linien“, der jo omgående så sig nødsaget til også at nedsætte billetpriserne. „Krigen“ varede i godt 11 måneder. Så endelig sluttedes der fred mellem de konkurrerende rederier, og D. F. D. S. kunne, da priserne i 1905 atter blev normale, opgøre sit tab til ca. 1 million kroner.

I de år, der var gået, mens kampen rasede mellem de store selskaber, havde en række uheld — for det enes vedkommende endog den frygteligste katastrofe, der nogensinde har ramt et dansk skib — forfulgt „Skandinavien-Amerika Linien“s skibe. Således kolliderede i februar 1903 „Oscar II“ med et vandfyldt vrak i Atlanten, hvorved der foruden en stor lækage opstod brud på maskinen, så skibet måtte søge nødhavn på Azorerne og landsætte passagerer og gods. Året efter løb samme skib på et undervandsskær ud for Christianssand og sprang læk, så det i delvis vandfyldt tilstand måtte sættes på grund.

Og året efter — tirsdag den 28. juni 1904 kl. 7.45 om morgenen — løb damperen „Norge“ i Atlanterhavet under tåge og regn på Rocallklippens undersøiske skær. Skibet, der var et af de fra „Thingvalla Linien“ overtagne, forlod København den 22. juni og havde, da det efter anløb af Kristiania påbegyndte rejsen over Atlanten, henved 800 passagerer, hvoraf størstedelen var russere, polakker og folk fra randstaterne, om bord, 629 af disse omkom, da skibet efter kun tyve

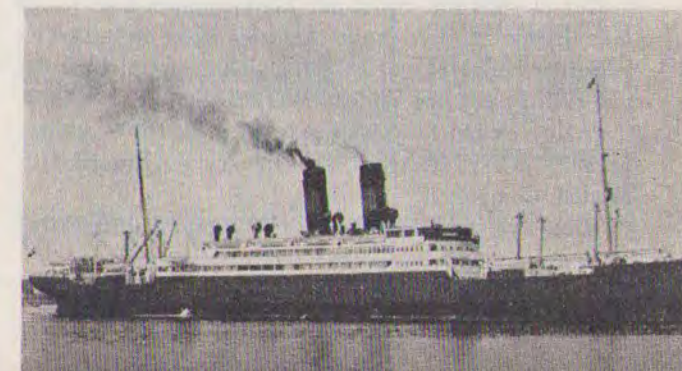
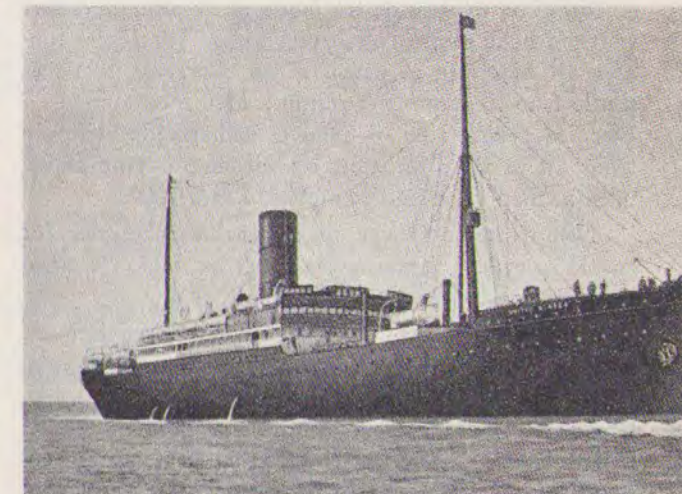
minutters forløb gik ned, mens kun 146 blev reddet!

Inden for selskabets ledelse var der i de forløbne år sket visse ændringer. Således var Jacob Brandt — som en skuffet mand — trådt tilbage som administrerende direktør, men selv uden hans fortsatte medvirken bedredes liniens regnskaber fra nu af støt år for år.

Man havde allerede i 1901 solgt S/S „Thingvalla“ til Norge, og i 1905 afhændedes de sidste af de gamle både, idet S/S „Hekla“ solgtes til Rusland og S/S „Island“ til Italien. Til erstatning købtes året efter af Holland-Amerika Linien Damperen „Rotterdam“, der under dansk flag fik navnet „C. F. Tietgen“. Skibet var på 8175 brt, havde 5000 hk og var bygget hos Harland & Wolff i Belfast i 1897.

Og med fire moderne både til rådighed fortsattes linien, der stadig blev mere og mere populær. Helt

Fra oven og nedefter: „United States“, „C. F. Tietgen“ og „Frederik d. VIII“.



forskånet for uheld var man dog ikke, bl. a. havde „United States“ i 1908 på en rejse fra U. S. A. til Danmark en ret alvorlig kollision med den amerikanske damper „Monterrey“, og to år efter grundstødte samme skib to gange, henholdsvis i Kristianiafjord og ved Kristianssand.

Og nye problemer skulle snart melde sig. Både i Sverige og i Norge — der netop havde fået sin fulde selvstændighed — var en vis uvilje begyndt at gøre sig gældende mod den kendsgerning, at Danmark, der havde de færreste udvandrere, var det eneste af de tre lande, der havde en Amerika-linie. Herfra og til tanken om at skabe deres egne linier var springet ikke stort.

Inden for D. F. D. S.'s ledelse indså man hurtigt, hvilken ødelæggende konkurrence, der ville blive følgen, hvis tre nordiske linier, der bekrigede hinanden, blev en realitet. Og man besluttede derfor, mens tid var, at foreslå svenskerne og nordmændene et samarbejde på en basis, alle tre lande kunne være tjent med.

Langvarige forhandlinger, hvorunder man drøftede en fordeling mellem de tre lande af de allerede i fart værende både samt tilvejebringelsen af yderligere tonnage til besejling af ruten, så en overgang ud til at skulle føre til et positivt resultat. Men modstanden — især fra svensk side — mod et samarbejde viste sig trods alt at være for stor, og forhandlingerne endte, uden at man var nået til enighed, i året 1909.

Netop samme år var det, at en hændelse, der for en tid gjorde „Skandinavien-Amerika Linien“s navn kendt over den ganske verden, fandt sted.

Den amerikanske polarforsker dr. Frederich A. Cook hævdede at have nået Nordpolen og plantet „Stars and Stripes“ i dens is! Han ankom den 4. september til København om bord på grønlandsskibet „Hans Egede“ og sejlede — efter at have været genstand for en enestående hyldest — den 10. september herfra til Kristianssand for at gå om bord i „Oscar II“, der skulle bringe ham hjem til U. S. A. Og mens dette skib var på vej over Atlanten, var hele verdens opmærksomhed rettet mod det. En enestående reklame for den danske linie!

At Cook senere blev afsløret som bedrager i den helt store stil, formåede ikke at gøre denne reklame mindre.

Løvrigt fortsattes linien de følgende år på en måde, man stort set kun kunne være tilfreds med — og uden at de svenske og norske planer om egne linier, trods energiske forberedelser, endnu var blevet ført ud i livet. Alligevel besluttede D. F. D. S.'s bestyrelse i 1912 — for at stå fuldt rustet når konkurrencen kom — at lade bygge en ny dansk Amerika-båd, og efter en yderligere udvidelse af selskabets aktiekapital blev det nye skib bestilt hos Vulcan Werke i Stettin.

Afleveringen fandt sted i løbet af 1913 — samme år som „C. F. Tietgen“ afhændedes til Russisk-Øst-asiatisk Compagni.

Det nye skib — dobbeltskrue-expres-dampskibet

„Frederik VIII“, som rederiet betegnede det — var et i sandhed imponerende fartøj. Med en registertonnage af 11.850 brt, en længde af 541,5 fod og en maskinkraft på 11.000 hk, der gav en fart af 17 knob, var det så ubestridt Nordens største og hurtigste handelsskib. Det afsejlede for første gang fra København den 5. februar 1914, mens cirka 8000 fremmødte københavnere overværede begivenheden.

Og samme år — den 1. august — brød verdenskrigen ud!

Trods allehånde vanskeligheder fortsattes sejladsen i den udstrækning, det var muligt. Og i slutningen af 1915 skulle „Oscar II“ atter blive genstand for den samlede verdens opmærksomhed — bilkongen Henry Ford lejede nemlig skibet, udrustede det til fredsskib og sejlede med det til Europa i håb om at kunne overtale de neutrale magters statsoverhoveder til i fællesskab at tale fredens sag over for de krigsførende magter.

Desværre skulle det jo vare flere år, inden freden blev en kendsgerning.

Vanskelighederne ved at gennemføre sejladsen blev stadig større og kulminerede ved tyskernes proklamation af den uindskrænkede u-bådskrig og U. S. A.'s indtræden i krigen i 1917. Efter dette så D. F. D. S. sig nødsaget til at indstille sejladsen, og samtlige både blev lagt op til krigens slutning.

Men så snart denne var et faktum i november 1918, begyndte forberedelserne til rutens genoptagelse, og i 1919 var den atter i fuld gang. Imidlertid havde både svenskerne og nordmændene, allerede mens verdenskrigen rasede, realiseret deres planer om egne linier, hvilket man tydeligt kunne mærke på de danske bades lave passagertal.

Og ikke nok med det — men også amerikanerne, hvis handelsflåde under krigen var vokset enormt, påbegyndte linier på Skandinavien og sammensluttede til sidst disse til een enkelt, der — med stor statsstøtte — under navnet „American Scantic Line“ drev kombineret fragt- og passagerfart.

Så viste der sig imidlertid et lille lyspunkt, idet polske emigranter i stadigt stigende antal begyndte at anvende den danske linie. Og inden for D. F. D. S.'s ledelse, hvor nye initiativrige mænd netop var kommet til, besluttede man straks, at alt skulle gøres for yderligere at forøge tilstrømningen. Det første fremstød var åbningen af passagerkontorer både i Warszawa og i Danzig. Og senere lod man — da liniens store både jo ikke anløb polsk havn — dampskibene „Niels Ebbesen“ (874 brt) og „Ficaria“ (1530 brt), der senere afløstes af det nybyggede motorskib „Vistula“ (1337 brt), afhente emigranterne i Danzig. Efter ankomsten til København indlogeredes disse, indtil den endelige rejse kunne begynde, på et emigrationshotel, selskabet selv havde ladet opføre i Franklingsgade.

Efter nu at have måttet kæmpe med en verdenskrig og dens følger, og så snart denne var forbi med hårdere konkurrence end nogen sinde, skulle det imidler-

tid vise sig, at endnu sværere trængsler ventede den danske linie forude.

Det begyndte med, at U. S. A. i 1921 vedtog en lov, der satte visse begrænsninger for indvandringen. Således sattes den danske kvota til 5916 personer pr. år. Men allerede tre år senere blev det yderligere nedskåret til 2789 for i 1929 at blive reduceret til kun 1181!

Allerede da den første nedskæring, der gav varsel om, at U. S. A. efterhånden helt ville lukke for indvandring, fandt sted i 1921, var man inden for D. F. D. S.'s ledelse på det rene med, at såfremt den danske linie fortsat skulle bevares, kunne dette i det lange løb umuligt ske blot ved at transportere det yderst begrænsede antal danske emigranter samt polakkerne, der valgte de danske både, til U. S. A.

Man vendte derfor blikket mod Kanada, det store mulighedsland, der netop i disse år havde slået portene op for indvandring i den store stil. Og resultatet, der fulgte af overvejelserne, blev, at nogle af de danske både fra begyndelsen af 1924 begyndte at anløbe Halifax.

Dette hjalp en del på passagertallet — men desværre kun for en tid. Også Kanada nedskar nemlig få år senere, efter lignende love som de i U. S. A. vedtagne, indvandringen til et minimum.

Det første utvetydige tegn på, at den danske Amerika-linie stod foran sin hidtil største krise, den der få år senere skulle føre til dens standsning, viste sig i 1931, da „Oscar II“ — midlertidigt hed det sig, men det skulle vise sig at være for evigt — blev taget ud af driften. Dette skib, der mere end noget andet havde gjort liniens navn kendt, havde pløjet Atlantens bølger for sidste gang.

Men ikke nok med det! I den meddelelse om indskrænkninger i driften, som selskabet udsendte, oplystes det yderligere, at „Hellig Olav“ fremtidig kun skulle sejle som lastbåd uden passagerer, således at faktisk kun de to både „United States“ og „Frederik VIII“ fremtidig skulle besørge passagertrafikken.

Fra da af gik det støt ned ad bakke. Rejsernes antal faldt stadig — i 1934 foretoges således kun 16 ture frem og tilbage — og da „United States“ i November vendte hjem fra U. S. A., havde den foretaget sin sidste rejse under liniens flag. Den var blevet afhændet til Italien og ville her komme til at dele skæbne med sine to søsterskibe, der i mellemtiden var blevet ophugget.

Endnu et år sejlede „Frederik VIII“, mens man inden for D. F. D. S.'s ledelse drøftede, hvad der kunne gøres for i den 11. time at redde linien. Een ting var man på det rene med — nemlig at der først og fremmest måtte bygges nye og tidssvarende både. Man vidste kun alt for godt, at den polske stat på et italiensk værft havde to store, fuldt moderne passagermotorskibe under bygning, der, så snart de var færdige, ville blive indsat på en ny polsk Amerika-linie mellem Gdynia og New York, og at de både på ud- og hjemturen ville anløbe København.

Dette ville betyde, at bogstavelig talt ikke een eneste polsk emigrant for fremtiden ville benytte den danske linie, og at også mange danske passagerer ville foretrække de moderne polske både fremfor den gamle danske „Frederik VIII“. Altså måtte nye danske både bygges straks, hvis man med blot nogenlunde held skulle kunne konkurrere. Og man havde da også fuldt udarbejdede tegninger til to nye, hurtiggående 18 knobs motorskibe hver med plads til ca. 400 passagerer, der under navnene „Christian IX“ og „Christian X“ skulle videreføre liniens traditioner. Men det vigtigste manglede man — den kapital, der var nødvendig for skibenes bygning.

For at skaffe denne valgte man at henvende sig til den daværende socialdemokratiske regering om fornøden bistand. De langvarige forhandlinger, der fulgte er det vel ret overflødigt at udpensle i detaljer. Nok er det at sige, at skønt man inden for regeringen til at begynde med havde været ret velvillig indstillet over for tanken om at yde det ønskede byggelån på ca. 20 mill. kr., var modstanden fra de andre partier samt fra rederikredse, der meget nødig så, at dansk skibsfart skulle modtage statsstøtte under nogen som helst form, så stor, at man til sidst valgte at give rederiet afslag.

Dette betød, at sejladsen måtte opgives, efter at over en million passagerer siden århundredskiftet, da D. F. D. S. overtog linien, havde sejlet med dens både. „Frederik VIII“ blev kort efter udtaget af ruten og efter i december 1935 at have sejlet som juleskib fra København til Århus — fyldt til sidste plads — blev skibet lagt op i Frihavnen.

I mange måneder lå det der, uden at det var rederiet muligt at få det solgt til anden fart, og til sidst besluttede man at sælge det til et engelsk ophugningsfirma.

Således sluttede et af de mest brogede kapitler i dansk søfarts historie. Ganske vist har D. F. D. S. bibeholdt navnet „Skandinavien-Amerika Linien“, og selskabets moderne motorskibe besejler stadig de nordamerikanske havne med fragt og et begrænset antal passagerer, ligesom Ø. K. efter krigen har påbegyndt sejlads på New York med sine store motorskibe, hvoraf f. eks. „Erria“ medtog over 80 passagerer.

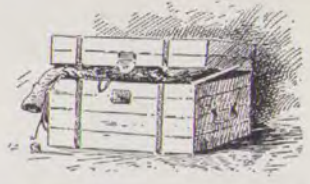
Finn Zinklar.

SKIBSFARVER

NETOL
imprægneringsfarve
HOLZAPFEL
kobberbundfarve

— siden 1859

International Farvefabrik



... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR

Troede De på den?

„Vikingen“s skarpsindige læsere er sikkert allerede blevet klar over, at „annoncen“ på den foregående side med indbydelse til aktie-tegning er en aprils-spøg. Vi har hentet annoncen fra et 49 år gammelt nummer af ugebladet „Hver 8. Dag“. „Ishøy“-systemet lovede jo ikke så lidt, men var øjensynligt ikke i stand til at indfri løfterne. Skibskonstruktør O. Benzon fortæller mig, at han som ung var med ude at prøve sejle forsøgsbåden „Ishøy“ i Øresund. Skibet, hvoraf der er gengivet en tegning i annoncen, var bygget af mahogny med stålpanter og blev drevet af en tregangs-maskine med højtryk. Hr. Benzon fortæller videre, at det forekom ham, at man til stadighed måtte fylde kul på fyret. Videre kulbesparende synes „Ishøy“ altså trods de gyldne lofter ikke at have været. I flere år lå det mærkelige forsøgsskib oplagt på „Flydedokkens“ filial, som nu hedder „Nordhavnsværftet“. Hvad der senere blev af fartøjet, har det ikke været mig muligt at få oplyst. Men det er sikkert på et eller andet tidspunkt blevet ophugget.

Mere cirkelrundt.

Forfatteren Carl Østen gør mig opmærksom på, at der på „Musée de la Marine“ i Paris findes en model af det tidligere omtalte cirkelrunde krigsskib „Novgorod“. Museet, som Østen beskrev i en artikel i „Vikingen“ nr. 5, 1940, befandt sig tidligere i slottet „Louvre“, men er nu flyttet ind i det moderne „Trocadero“ vis à vis Eiffeltårnet. Carl Østen anbefaler iøvrigt alle søfartsinteresserede Paris-ferere at aflægge museet et besøg.

Stillehavets „topscorer“.

Apropos krigsfartøjer: På Atlanten var de tyske u-både under den sidste krig førende, hvad angår antallet af sænkede fjendtlige skibe. På Stillehavet var de amerikanske u-både derimod suveræne. Rekorden havde U. S. S. „Trigger“, der med sikkerhed kunne rapportere at have sænket 36 japanske skibe på tilsammen 86.552 tons.

Sømand med husarhue.

Læserne har været flittige til at besvare mine sidste spørgsmål i „slopkisten“. Angående galions-figurerne i Rønne havn fortæller hr. H. Kure, der har sejlet med flere bornholmske både, at han har set mands-figurerne skiftevis med matros- og husarhue på. — Men endnu har vi ikke figurerne historie fuldt belyst, og „slopkisten“ står på klem for endnu flere besvarelser.

Et morsomt hæk-ornament.

Apropos Rønne-figurerne kan det nævnes, at skibet „Tordenskjold“, hvorfra hundene menes at stamme, mens det hed „Bienenkorb“ („Bikuben“) havde et morsomt hæk-ornament forestillende en bikube med sværmende bier.

Rønne som frihavn.

Og mens vi nu er ved Rønne kan det nævnes, at da stormagterne i 1922 satte ind på at erobre det store handelsmarked, Rusland bød på, dukkede en amerikansk idé op om at gøre Rønne til frihavn bl. a. for gods til og fra russiske Østersø-havne. Planen led imidlertid en hurtig og krank skæbne.

Argentinske sofolk kan sagtens.

Foruden 52 søndage og 15 katolske helligdage om året medgår der om bord på argentinske skibe hver uge 1½ dag til national- eller parti-dage, på hvilke der sjældent arbejdes.

Tyrkisk sømands-tradition.

Og så skal vi en tur til Tyrkiet: Fornylig solgte et norsk rederi i Stavanger sit skib „Ulsnes“ til tyrkerne. Fartøjet skulle afleveres i Istanbul, og den norske besætning sejlede skibet derned. I Istanbul kom nordmændene til at overvære et mærkeligt ceremoniel, da skibet skulle have sit nye navn, „Salti“. Tyrkerne førte en gedebuk rundt i hele skibet. Efter endt rundgang blev dyret slaget. Som et værn mod uheld blev dets blod smurt på forskellige steder i skibet. Bukkens kød spiste man, men dens hoved lod man præparere i land, hvorefter det hængtes op til evig pryde på skibet. Måske havde det været bedre at lade gedebukken leve om bord, da alene lugten af den sikkert ville have holdt eventuelle onde ånder borte!

En rom-tradition.

Men for at komme ind på noget mindre uhyggeligt kan det nævnes, at der om bord på de gamle, sejlforende hvalfangerskibe var tradition for, at kaptajnen hver torsdag aften sendte rom forud til mandskabet.

„Bürgermeister Petersen“.

Det viser sig, at jeg havde god grund til at tvivle på ægtheden af skibnavnet „Oberbürgermeister Heinrich von Petersen aus Hamburg“. Fhv. kvartermester Knud Schwalbe fortæller, at han har set det nævnte skib, en tankbåd. Det hed slet og ret „Bürgermeister Petersen“ og var fra Hamburg (aus Hamburg). Han mener dog, at tyskerne lå inde med de længste skibnavne i verden alligevel og nævner følgende eksempler: „Grossherzogin Elizabeth“ (22 bogstaver — Et tysk sejlskoleskib med det samme navn findes stadig), „Herzogin Sophie-Charlotte“ (23) og „Kaiserin Augusta Victoria“ (23).

Skibenes kølenavn.

Vi har tidligere berørt spørgsmålet „skibs-kølenavn“. Her er et par morsomme navne i denne genre: Statsbanernes færge „Freja“ kan bruges både som automobil-færge, lyntogs-færge og isbryder, hvorfor den har fået tilnavnet „Trefoldigheden“. Den lille Limfjords-færge „Morso“ har på grund af sin lidt usædvanlige form øgenavnet „Osteskorpen“.

„Blæretang“.

Da jeg serverede ovenstående mundfuld for slang-eksperten Kaj Bom, fik jeg som sædvanlig et nyt slangord i bytte, som jeg ikke vil snyde læserne for. Bom fortalte, at søofficerernes egeleb med agern kaldes for „blæretang“. Det mærkelige navn skyldes først og fremmest „krims-kramsets“ lighed med den nævnte havplante, men skal sikkert også — ret respektløst iøvrigt — hentyde til, at de mænd, der bærer det meget guld, i nogle orlogsgasters øjne er nogle „blærer“!

Kæmpeskib kommer til Danmark.

Til sommer vil Danmark efter al sandsynlighed få besøg af den store Cunard-liner „Caronia“. Skibet skal på et krydstogt med turister til Nordkap og vil derefter anløbe forskellige skandinaviske havne.

Der står kvinder bag alt.

Flere højlærde videnskabsmænd påstår, at det var kvinden, der byggede den første båd, som iøvrigt var flettet af siv og tætnet med dyrehuder.

Dampskibsselskabet „Commercial“ (System Ishøy)

Indbydelse til Aktietegning

Indsend denne „Indbydelse for Aktietegning“.

Til Dannelsen af Aktieselskabet for Bygning og Drift af disse Skibe udfordres foreløbig en Aktiekapital af **ca. 2 Millioner Kroner,** der herved udbydes til Tegning i Aktier à 100, 500 og 1000 Kr.

Aktiekapitalen indbringes med 50 pCt. uden Afdrøring og Inden 8 Dage som Indskud på Aktieselskabets Sparekassebog Serie A Nr. 8787 i Sparekassen for Foredragsløb og Omgangs- og Omkostnings Afdrøring. Paragraf 6, 1. Stk. K. Resten, 50 pCt., indbringes i 2 Rater med mindst 1 Månedes Mellemrum på nærmere Anfordring af den ved Aktieselskabets Dannelse indsatte Indbydelse.

Handwritten signature

Hr. Ingeniør **Frantz Jensen,**
Selskabets Repræsentant,
i Skifte af Aktieselskabet „Kapskib Labors“ by Selskabsloven
København K.
(Trafiktes personlig hver Dag Kl. 9—11 Form.)

Aile indbydes!

De tegner Både Indsendes i 3 Rater — eventuelt pr. Postanvisning efter følgende Adresse: „Commercial“ - IS-system
Indhøj, Spareraksen Palmegade 8, Kbhvn. K.

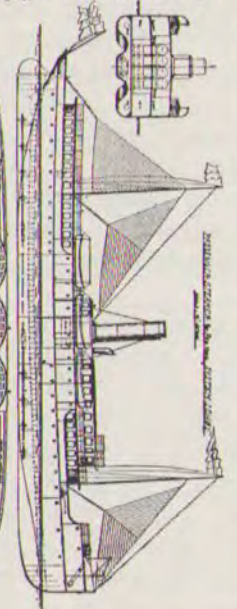
NB. Første Rate — 50 pCt. af det tegnede Aktiebeløb — indsendes altså, uden nærmere Anfordring — eventuelt pr. Postanvisning — inden 8 Dage til „Commercial“ (System Ishøj) Spareraksen, Palmegade 8, Kbhvn. K. Anden og tredje Rate à 25 pCt. kan endda indsendes samlet! Udransende Brev modtages ikke

Det anbefales specielt Aktionærerne i de „ældre“ Dampskibsselskaber at tegne Aktier her, da det pekuniære Tab i hine „gamle“ Skibe derved ophæves af Gevinsten i disse „nye“ Ishøy-Skibe (den eneste naturlige Type, „Svømmeflugtlypen“, hvor Underbundsskruerne, anbragte paa Svømmetoddernes Plads, giver Skroget den størst mulige Fart, Manøvre- og Sedygtighed, i Forbindelse med det mindst mulige Total-dybgående.)

Se omst. Konstruktions-tegninger med tilhørende Tekst.

Dampskibsselskabet „Commercial“ (System Ishøy)

Under Navnet Dampskibsselskabet „Commercial“ (System Ishøy) dannes et Aktieselskab for Bygning af nye, hæringsparate Damp- og Turbinbåde, såvel Passager- som Lastbåde o. l., efter den nu afværende og mest foretrukne Type (Kapskib Labors) by Skibstypen, hvilket ved Forsøgsbåden „Ishøy“ har vist sig at besidde alle ønskelige Fordele vedrørende Kulbesparelse. Sedygtighed og Manøvrerens i Forbindelse med mindre Dybgående end de tilsvarende Agerkøretøjskibe. Skibe efter denne Type vilde utvivlsomt i enhver Henseende kunne opløse konkurransen og sælges give Aktionærerne et efter det nuværende Forhold ganske overraskende stort Aktieudbytte (antagelig mindst 30 pCt. aarlig).



1. En 900 Reg. Tons Passagerbaad af Sørretelse som Postdamperen „Fregat“ (Kiel-Konstruktoren). Parten af denne Baad vil med c. 3000 l. HK. blive mindst 25 Knob med et Totaldybgående af 8 Fod (Fregat) stikker derimod 11 Fod. Indretningen i dette nye Skib vil derfor, som Folge af den større Skibsbredde, blive betydelig bedre samtidig med, at denne Baad vil bære sig mere sløt og rolig i Søen end i Eks. „Fregat“. Byggesummen incl. Patentafgiften for dette Skib bliver antagelig c. 700.000 Kr. Denne Baad kan f. Eks. egne sig for Sundet og Østerseen.

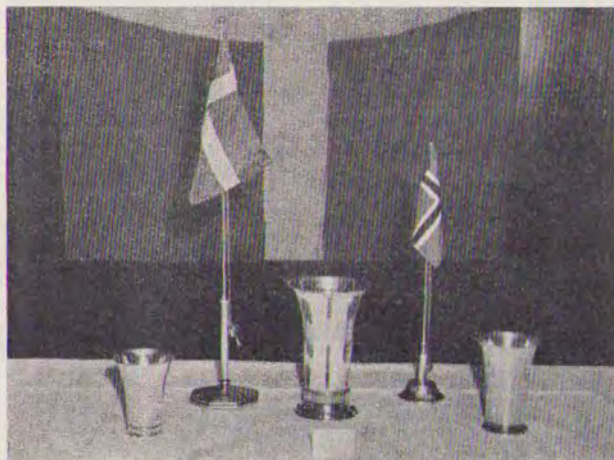
2. En 1000 Reg. Tons Lastbaad. Fartøjet af denne vil med c. 3000 l. HK. blive mindst 20 Knob med et Totaldybgående af 13 Fod og en Last af 1500 Tons død vægt (det vil sige 1000 Tons død vægt plus 500 Tons død vægt). Skibet vil være ret agterkøllet og vil bære sig meget sløt og rolig i Søen. Indretningen vil bære sig meget sløt og rolig i Søen. Byggesummen incl. Patentafgiften for et sådant Skib med 1. Ris. Indretning vil antagelig blive c. 700.000 Kr. Denne Baad kan opløse konkurransen hvorsom helst.

Skibsbredde, Værfter og alle andre interesserede indbydes! Største Aktieudbytte!

Se omst. Konstruktions-tegninger med tilhørende Tekst.



Osløbådens dygtige hold.



Holdets pokal-høst.

Skibsfodbold

D. F. D. S.'s Oslo-båd „Kronprins Olav“ har et fint fodboldhold, som under anførsel af holdkaptajn, matros Weino Wesselholdt har fejret triumfer ved at erobre ikke mindre end tre sølvpokaler: Den skandinaviske verdensturnerings vandrepokal til det bedste danske skib i verdensturneringen, hvor „Kronprins Olav“'s hold blev nr. 1 udaf 80 danske skibe og nr. 14 udaf 360 nordeuropæiske skibe. Endvidere en flot pokal til ejendom udsat af det norske rederi W. Wilhelmsen til det bedste hold i Oslo havn og en pokal for Københavns-turneringen, vundet for 2. gang i træk.

Holdet har spillet kampe med danske, norske, svenske, islandske og engelske skibe, bl. a. „Oslofjord“, „Kambodia“, „Malacca“, „Horsa“, „Esso Nyborg“, „Venezuela“, „Maria Dan“ etc. samt adskillige foreninger. Den populære målmand, tjener Jimmy Petersen, hævder, at skibsfodboldsporten har betydet meget for sammenholdet om bord.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSELSKAB
 ST. KONGENSGADE 49
 KØBENHAVN K

„Søfartsklubben“

er nu til tjeneste til lands, til vands og i luften

Årsberetninger plejer sjældent at være særlig tillokkende, men beretningen fra „Søfartsklubben“ er en undtagelse. En mængde firmaer, foreninger og private har i årets løb givet tilskud til klubben, og alle bidragydere må efter læsningen af årsberetningen absolut have fået bevis for, at pengene har gjort nytte. „Søfartsklubben“ har i 1951 haft mere end tusind flere besøgende end året forud. 26.432 gæster indskrev sig i 1951 i klubbens gæstebog. Heraf var 1118 udlændinge.

Klubben giver søfolkene et godt tilflugtssted i København og arrangerer bl. a. fester og underholdningsaftener for gæsterne med lysbilleder, film og foredrag. Det morsomste afsnit i årsberetningen er dog det, der omhandler service-arbejdet. Dette arbejde varetages af den nu snart verdensberømte „Mike“, Børge Mikkelsen. „Mike“ skaffer søfolkene billetter til arrangementer af alle mulige slags. Han skaffer dem endvidere faglitteratur af forskellig art, sørger for udenlandske bøger til fremmede skibe, arrangerer fodboldkampe, fremkaffer proteser til tandløse sømænd o. s. v.

En af de mere bemærkelsesværdige tjenester, „Mike“ har ydet, kom to danske sømænd til gavn sidste jul: Fra et dansk skib fik han telegram med bøn om at skaffe to matrosers transport med en luft-taxa fra København til Frederikshavn juleaftensdag. De nævnte søfolk ville komme med deres skib til hovedstaden juleaftensdag om eftermiddagen. Desværre var det den nævnte dag meget taget, og der blev givet startforbud for alle små maskiner uden radio. Ved imødekommenhed fra „Zonen“ lykkedes det imidlertid at få sendt søfolkene afsted til Tirstrup flyveplads. Fra Århus skaffede „Mike“ billejlighed til Frederikshavn. Den ene af matroserne skulle imidlertid til Læsø, hvorfor service-manden telegraferede til hans far og bad ham sejle ind og hente sønnen. Således nåede begge søfolkene hjem til juleaften. Læsø-matrosen var hjemme kl. 20.

„Mike“ kan således med fuld ret bruge mottoet „til lands, til vands og i luften“. —wig.

BRØNNUMS MASKINFABRIK

Aktieselskab

HOLMBLADSGADE 47, KØBENHAVN S
 TLF. SU 3001 - TLGR. ADR.: JERNGODS

Kabyskomfurer, Bageovne,
 Dampkogegryder m. m.
 for
 Kul, Gas, Olie og Elektricitet

Kabyskomfurer findes
 altid paa Lager

„Tag til udlandet i læretiden“

siger skibsreder H. A. Hansen
 til de vordende shipping-folk

FOR nogen tid siden modtog redaktionen en kort meddelelse om, at seniorchefen i skibsmæglerfirmaet Holm & Wonsild, skibsreder H. A. Hansen, efter 54 år i firmaet har ønsket at trække sig tilbage. Endvidere meddeltes det, at skibsrederen dog fortsat vil være knyttet til bestyrelsen for dampskibs-selskabet „Myren“.

Skibsreder Hansen, der på højdepunktet af sin karriere bl. a. var formand for Dansk Dampskibsredereforening og Søfartsrådet, er en helt igennem *self-made* mand. Han begyndte sit lange liv i skibsfartens tjeneste som lærling i et lille skibsmægler-firma og svang sig ved sin egen dygtighed gradvis op. Men derom må skibsrederen hellere selv fortælle.

H. A. Hansen nyder sit otium i sit hjem i Hellerup, og vi har ham siddende over for os ved det skrivebord, hvor han i tidens løb sikkert har truffet mange betydelige afgørelser. Skibsrederen er en meget beskeden mand, og han holder øjensynligt ikke af at blive interviewet, men mens han fortæller om sin ungdom i skipperbyen Marstal, anes alligevel ligesom et par smilerynker bag brilleglassene:

„Min far var skibsfører og førte gennem en årække H. C. Christensens 3-mastede skonnert „Fuglen“, som navnlig sejlede i Østersø-fart,“ fortæller skibsrederen. „Nu og da fik jeg naturligvis en tur indenskærs med far og følte mig ved sådanne lejligheder rigtigt i mit es. I fritiden hjemme løb jeg og legede med de øvrige børn nede ved havnen. Her var altid noget at se på. Dengang lagde sejskibene jo for størstedelens vedkommende op om vinteren, og så blev Marstal havn hurtigt helt fuld af skibe. Mange af byens søfolk havde været langt omkring og bragte med sig hjem et frisk pust fra den store verden. Det var derfor ikke så underligt, at jeg ville til søs. En dyb skuffelse for mig var det, da vor huslæge frarådede mig at gå søvejen, da jeg var og stadig er nærsynet.

Det var så meningen, at jeg skulle være bager, men det endte med, at jeg kom i lære hos en skibsmægler. Det duftede altid lidt af saltvand! Min læreplads var hos skibsmægler H. H. Petersen i Marstal. Det var ikke noget stort firma. Indehaveren og jeg var ene om arbejdet. Sommetider kunne der være nok at gøre med de mange sejskibe, som kom til havnen. Jeg rendte rundt med fragtnoteringer til rederne og tog mig af korrespondancen. I det hele taget fik jeg en meget alsidig uddannelse her.

I tider, hvor der var mindre at lave, havde firmaet beskæftigelse ved bygningen af småfartøjer og sågar ved sadelmager-arbejde og koffert-fabrikation! Det kan man da kalde alsidighed! Alt dette er iøvrigt kommet mig til gode nu på mine gamle dage, hvor jeg



Skibsreder H. A. Hansen.

er glad for engang at have lært, hvordan man skal håndtere en sav.

Når der var nok at lave, tørnede vi til arbejdet kl. 7 og blev ved til kl. 22 og sommetider 23. Til gengæld kunne der så ind imellem blive tid til en lille tur med en sejl-jolle, hvorved jeg på en beskeden måde fik afløb for min lyst til søen.

Der var dengang ingen bestemt læretid for skibsmæglere, men da jeg havde været hos Petersen i Marstal i 3—4 år, mente jeg at have lært alt det, som jeg kunne lære der. Så rejste jeg til Antwerpen, hvor jeg fik ansættelse hos firmaet „Giani & Müller“, som iøvrigt eksisterer endnu. I dette firma var ansat 10—12 mennesker af alle mulige nationaliteter. Den ene af indehaverne, Giani, var italiener. Hans store interesse var musik, og i Antwerpen var jeg med til flere af hans koncerter, hvor han dirigerede et symfoni-orkester på 50 mand.

Antwerpen var jo i høj grad international. Havnen blev anløbet af skibe fra næsten alle søfartsnationer, og dette var grunden til medarbejder-stabens cosmopolitiske sammensætning i firmaet „Giani & Müller“. Naturligvis havde jeg en del vanskeligheder med sproget, men engelsk var som shipping-sprog det fremherskende, og jeg lærte en masse, både hvad angår sprog og skibsmægler-virksomhed. Jeg blev korrespondent for Skandinavien. Der kom ikke så få skandinaviske

skibe til Antwerpen. Bl. a. kom der en hel del Fanø-barker fra U. S. A.

Når der var danske skibe i havnen, aflagde jeg altid besøg om bord. Dette gjorde jeg ikke mindst for at få et måltid dansk mad! En gang lå i havnen en lille dansk skonnert. Mens jeg var om bord og talte med skipperen, kom kokken færende med rædslen malet i sit unge ansigt. Han fortalte skipperen, at sæben var var faldet ned i grøden, og først da sæbestykket var helt smeltet, havde han opdaget fadæsen. Skipperen blev gal og sagde truende til drengen: „Nu skal jeg sige dig noget: Hvis du siger noget om sæben til folkene forude, når du serverer maden, slår jeg hovedet ned i maven på dig.“

Jeg skulle have spist om bord og havde rigtigt glædet mig til en portion god dansk mad. Men da jeg hørte denne samtale, foretrak jeg at gå i land og få et belgisk måltid!

Da skibet nogle måneder senere kom tilbage til Antwerpen, spurgte jeg skipperen, hvordan det var gået med sæbe-grøden. Han fortalte, at det var gået stort. Besætningen havde spist al grøden og bagtefter sagt, at den aldrig havde smagt noget så godt!

„Hvor længe blev De i Antwerpen?“ spørger vi.
„I 1898 — efter tre års forløb — tog jeg hjem og kom ind i Holm & Wonsild. I flere år var jeg beskæftiget med befragtning af småskibe. Senere gik jeg over i kulbefragtningen og derefter over i olien. Lidt senere kom jeg også ind ved „Myren“, hvor jeg så har været siden. Min skibsmægler-eksamen tog jeg i 1906 og blev mægler med bestalling i 1910. Jeg deponerede senere min bestalling og helligede mig nu næsten helt rederi-virksomheden.“

„En tid var De også formand for Rederiforeningen og Søfartsrådet?“

„Ja, fra 1934 til 1939. Med den bestilling fulgte iøvrigt mange andre tillidshverv. Min tid som formand i Rederiforeningen gik uden større omvæltninger.“

„Hvordan er mulighederne for ungdommen inden for rederi- og skibsmægler-virksomheden?“

„Der er gode muligheder, navnlig på de mindre kontorer. Sådanne steder får man den bedste uddannelse med stor alsidighed, mens man på de større kontorer bliver „sat i fold“ og bliver lidt for specialiseret. Jeg vil iøvrigt råde de unge mennesker til at tage ud i læretiden. En vis tid i udlandet giver en god ballast for fremtiden. I mit eget firma har vi gennem tiden sendt mange lærlinge til udlandet for et kortere tidsrum. At de pågældende mennesker på den måde virkelig har fået lært noget, fremgår bl. a. af den kendsgerning, at mange af dem senere er blevet selvstændige. Efter min mening er ungdommen af i dag lidt for blødsødent opdraget. Vi havde det strengere i min ungdom. Der vankede ganske vist ikke klø, men derimod ofte mange skænd. Den blødsødenhed, der gør sig gældende nu om stunder, har sin rod bl. a. fra skolerne, hvor lærerne jo efterhånden knapt nok må sige eleverne imod. De unge mennesker, jeg har haft

med at gøre i min virksomhed, har dog for de flestes vedkommende været uhyre interesserede i at lære noget. Og det med interessen for arbejdet spiller en meget stor rolle, hvis man ønsker at drive det til noget.“

„Hvad mener De så om uddannelsen af søfolk i dag?“

„Ja, på det punkt indtager jeg vist en særstilling, når jeg hævder, at det med den første uddannelse i land ikke er så godt. Men måske er denne indstilling kun baseret på fordomme. Fremtiden vil vise, om jeg har ret eller uret. Men jeg mener, at når man vil beskæftige sig med shipping, må man begynde helt fra bunden. Det med at komme rigtigt ud at sejle lige fra begyndelsen er — efter min mening — det bedste.“

Skoleskibene er til gavn. På disse skibe kommer de unge, vordende søfolk ind i praktisk arbejde. Småskibene gør også deres gavn, men de unge mennesker må passe på ikke at blive hængende for længe om bord på dem, for det er jo nok begrænset, hvad man kan lære på et lille skib. Spørgsmålet er, om vi ikke helt kunne undvære sejskibs-uddannelsen.“

„Hvordan med dansk skibsfarts fremtidsudsigter?“

„Dansk skibsfart har haft gode kår, men også udgifterne er steget. Jeg tror imidlertid, at der kommer en omvæltning. Jeg tror ikke på krig, men der kommer en økonomisk omvæltning. Rimeligvis bliver denne ens for alle nationer, men for en nation som f. eks. vor, der er i høj grad afhængig af sin skibsfart, gælder det om at stå godt rustet til at møde besværlighederne.“

„Har De nu ikke fortrudt, at De ikke kom til søs?“

„Nej, jeg har haft det godt og har altid været interesseret i mit arbejde.“

„Men nu skal De til at dyrke Deres hobby?“ siger vi, idet vi kaster et blik på et af skibsrederens frimærke-albums.

„Nej, det er ikke noget særligt. Alle de mærker har jeg haft fra min pure ungdom, og først nu har jeg haft tid til at beskæftige mig med dem igen. Arbejdet har taget al min tid og har ikke tilladt mig at have nogen hobby. Jeg kunne godt have tænkt mig f. eks. at dyrke sejlsport, men det blev der altså ikke tid til. Der er iøvrigt det mærkelige ved det, at jeg aldrig har været ude at sejle med nogle af rederiets skibe. Faktisk har jeg kun sejlet indenlands, skønt jeg — som nævnt — altid har haft lyst til sejlads. Men jeg har heldigvis altid haft meget at bestille,“ slutter skibsrederen.

Ludwig.

Sparekassen for København og Omegn Forvaltningsafdelingen

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

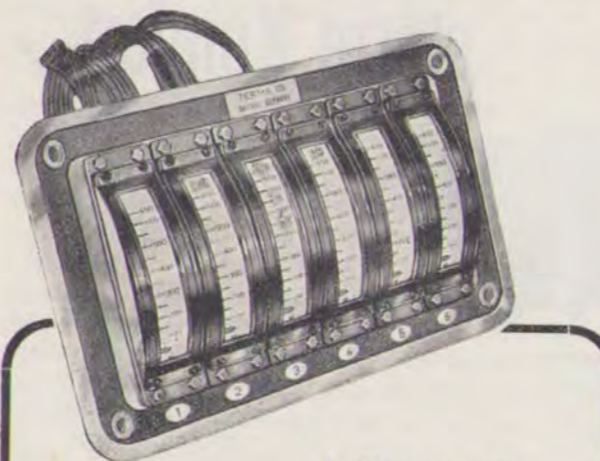
Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542



„Danmark“s drenge efter endt togt

Skoleskibet „Danmark“ har været nævnt flere gange i den hidsige diskussion, som i den sidste tid har stået om navigator-uddannelsen. Der har også været forslag fremme om at sælge det smukke skib. Forhåbentlig vil det lykkes at bevare „Danmark“ under dansk flag uanset nye love om uddannelse af navigatører. „Danmark“ er overalt en god reklame for det

gamle søfartsland, hvorefter det er opkaldt. På skibets sidste togt blev en af eleverne desværre skyllet over bord, men bortset fra denne ulykke forløb dette togt ligesom alle de forrige til fuld tilfredshed. På ovenstående billede er alle skibets elever fotograferet på dækket efter hjemkomsten.



Profiltermometre
Profilmannometre
Cirkulære Termometre
Termografer
Manografer

FABRIK FOR MAALEINSTRUMENTER

TERMA ^{A/S}

AARHUS

DANMARK



NEPTUN

Kombinerede
faldrebstrapper
og
landgangsbroer

i søvandsbestandigt aluminium
er de letteste, solideste og billigste
på markedet.

Enerepr.

SHIPPING AGENCIES
telef. Minerva 697
Amaliegade 21, Kbhvn. K.

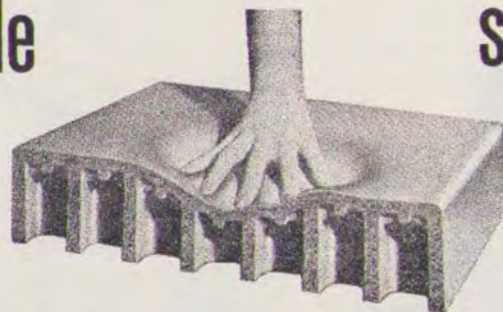
I. S. S.
Redningsvest
Kapok

Den ideelle
Redningsvest, let
at opbevare.
Godkendt af
Skibstilsynet



International Shipping Service . Amaliegade 8, København K . Telf. Central 3842 . Telegram Hempturi

større Hvile



Mandskabet gaar friskere til Arbejdet, og Passagererne føler sig bedre tilpas om Bord paa et Skib med Dunlopillo-Madrasser, der giver Legemet fuldkommen Hvile. Dunlopillo er fremstillet af Skumlatex og derfor totalt lugtfri, støjfri, selvventilerende ... og praktisk talt uforgængelig! Taaler Temperatursvingninger, samler ikke Snavs, Uøj eller Bakterier - og er lette at desinficere.

større Komfort

Der er forskellige Modeller — saa De kan faa Dunlopillo til enhver Køje.



DUNLOP RUBBER Co. A/S, VENNEMINDEVEJ 30, KØBENHAVN Ø.

DUNLOPILLO

V. K. SØRENSEN:

CYPERN-

det mellemste Østens strategiske centrum

Nedenstående artikel, der omhandler øen Cyperns skæbne, er ikke decideret maritim. Alligevel har vi ment det rigtigt at bringe den, da hele den frie Middelhavs-sofarts fremtid i høj grad er forbundet med Cyperns.

FOR første gang i historien deltager U. S. A. i en mellemøstlig pagt, og Mellemøstens forsvar må nu ses som et hele, en international opgave.

Denne forsvarsplan består. Og det vil sige, at den ægyptisk-arabiske modstand mod et forsvarssamarbejde med Vesten, som har Moskvas velsignelse, i virkeligheden ikke har skabt det tomrum, som Rusland kunne have ønsket sig. Tyrkiet har fået en rolle langt ud over den at være atlantpagtmedlem, og ved de tyrkiske stræder bliver der intet tomrum for Rusland at udfylde.

Suez og hele det nær- og mellemøstlige område, som forbinder tre verdensdele, vil blive sikret efter nye retningslinier. I denne plan indtager øen Cypern en fremtrædende plads.

Cypern er blevet udset til de vestlige allieredes centrum for det mellemste Østens strategiske planlægning og organisation.

Det er naturligvis øens strategisk vigtige beliggenhed, der har givet den denne position. Cypern er en britisk besiddelse, tæt ind under Tyrkiets sydlige middelhavskyst. Ikke mere end 100 km fra Syrien indtager den en vigtig strategisk stilling i kampen om herredømmet om den nære Orient. Det er en basis, der er let at forsvare mod næsten ethvert angreb, når blot dets forsvar er i orden. I den anden verdenskrig blev Cypern den store trusel mod de dodekanesiske øer. Fra lufthavne og flyvepladser på Cypern udgik talrige luftangreb mod italienske områder. Store styrker af Alexandria-flåden blev stationeret i Famagusta-bugten, og de italienske øer var praktisk talt under hele krigen afskåret fra moderlandet, så der kun var forbindelse ad luftvejen. Med felttoget på Balkan og tyskernes erobring af Kreta forvandlede stillingen for øerne i det ægæiske hav. Nu var det Cypern, der var truet, men øen blev kun mere betydningsfuld for englænderne, der, efter at Rommel var trængt ind i Ægypten, måtte regne med, at Alexandria en dag blev uanvendelig som flådebasis, og kun farvandet bag Cypern kunne yde beskyttelse for den engelske middelhavsflåde. Det russiske felttog lettede dog stillingen i middelhavsområdet, og med det tysk-italienske sammenbrud indtrådte en afgørende ændring i hele situationen i Middelhavet. Cypern blev nu et af udgangspunkterne for offensive handlinger og kom til at spille en vigtig rolle i det fælles engelsk-amerikanske fremstød mod de tyske og italienske stillinger i middelhavsrummet.

Cypern er en bjergfuld ø på små 10.000 m² og med en lille halv million indbyggere. Den har en overordentlig broget historie. Fønikerne, oldtidens briter, opdagede tidligt, at Cypern var et fortrinligt støttepunkt for deres flådemagt, og beherskede øen indtil år 620 f. Kr. Siden har Cypern været kuestold for de forskellige stormagtsinteresser. Først var det ægypterne, senere perserne, der dominerede øen. En kort overgang var øen opdelt i ni kongeriger. Så fulgte en række af udenlandske herrer, begyndende med makedonerne, efterfulgt af ægyptere, romere og byzantinere. Under Richard Løvehjerte, der fordrev araberne, oplevede øen en ny blomstringsperiode, indtil den i 1489 blev solgt til venetianerne. Men allerede i 1570 hejste tyrkerne halvmånen over øen for at blive der i de næste 300 år. I denne periode førte Cypern storpolitisk set en uhyre tilbagetrukken tilværelse. Først i 1878 blev den igen genstand for stormagternes ønsker og intriger, da Tyrkiet bukkede under i krigen mod Rusland.

Det tyrkiske sammenbrud gav russerne herredømmet over Dardanellerne. Men Disraëli, som så, at „Cypern var nøglen til Forasien“, opnåede ved at optræde som „den syge mand“s beskytter at klippe kløerne af den russiske sejrstraktat under Berliner-kongressen i 1878. Han fik en overenskomst i stand med tyrkiet om, at Cypern skulle undergives engelsk administration, men fremdeles stå under tyrkisk herredømme. Derved tog den gamle statsmand både russerne og tyrkerne ved næsen. Den såkaldte annekteringsklæring af 1914 og Lausanne-freden i 1923 var kun formaliteter, der yderligere befæstede det engelske herredømme over øen, og når Cypern i 1925 blev ophøjet til engelsk kronkoloni, skabte det ikke på nogen måde forandring for øens beboere.

Trods denne engelske forudseenhed for øens strategiske betydning, undlod englænderne alligevel længe at befæste øen. Så sent som i 1936 fandtes der kun en ubetydelig garnison der. Det var egentlig først efter det abessinske felttog, at den engelske generalstab — eller måske var det snarere regeringsmyndighederne — fik øjnene op for Cyperns store betydning. Derefter gik arbejdet rask med at befæste øen. I Famagusta blev der bygget vældige dokker til den britiske flåde, og over hele øen blev der spredt underjordiske hangarer til flyvemaskiner. I Cypern besidder England en

fremskudt havomkranset forpost, der rummer store muligheder som flåde- og luftbase. Herfra er afstanden til de af Rusland truede områder i Mellemøsten flere hundrede kilometer kortere end fra de nordafrikanske baser. Cypren er desuden let at forsvare. Denne position har alle muligheder for at genskabe balancen i det for England-U. S. A. så vigtige område.

På Cypren som i Libanon, Palæstina og Syrien er der et af Rusland finansieret stærkt kommunistisk parti, der kraftigt understøtter befolkningens ønsker om at blive fri for det engelske herredømme og danne en union med Grækenland. Kontrol med Middelhavet ville være et stød i flanken på Vesteuropa og kunne åbne vejen til den ideologiske sejr i Indien, skaffe Rusland indflydelsen over Mellemøstens olieområder og åbne vejen for russisk sømagt både i Atlanten og i Stillehavet. Øens 60.000 tyrkere er overvejende venligt indstillede over for englænderne, mens flertallet af de 280.000 grækere i nogen grad er utilfredse med tilhørsforholdet til England. I 1931 kom det til et regulært oprør, men så voldsomme begivenheder har det engelske herredømme ikke siden afstedkommet.

At kommunismen er stærk på øen, er utvivlsomt. Det kommer bl. a. af de store nye industrier, der er blomstret op siden 1939. Men det har hidtil været muligt at holde den stangen. Den nationalistiske bevægelse, som den understøtter, kan ikke være Grækenland helt velkommen i dag, hvor landet netop selv har været med til at udpege øen som det strategiske centrum for det mellemste Østens planlægning og organisation. At russerne vil gøre alt for at udnytte den

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 & McCormack og Heland.

Søens folk har med deres private tøj også forlængst hilst den hårdt tiltrængte, nye søfartsservice velkommen.



Tlf. SØborg 4711

— det dufter af renhed —

nationale uro er hævet over enhver tvivl. Men befolkningen på Cypren er ikke uvidende om sømagts betydning i disse farvande. De amerikanske krigsskibe og søfolk fra den 6. flåde, der befinder sig i Middelhavet, er velsete i Cyprens havne, hvor de ofte modtager tilbud om frivillig lodshjælp af de indfødte, der kender de vanskelige farvande omkring øen ud og ind:

— Vi vil hjælpe jer alt, hvad vi kan. Så længe 6. flåde sejler i Middelhavet, er vi også frie til at sejle der!

Og denne erkendelse er måske stærkere end noget andet. Der er ingen tvivl om, at den engelsk-amerikanske faste flådepolitik i disse egne i de forløbne år har bidraget væsentligt til at styrke modstandskraften mod kommunismen i landene langs Middelhavets kyster.

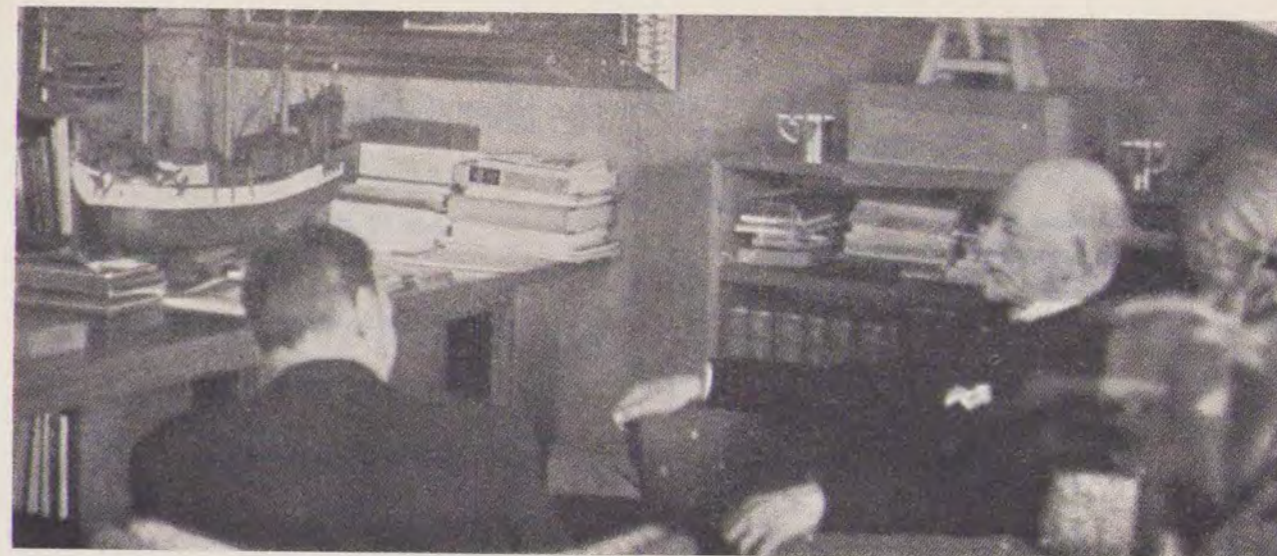
Fasthed og magt er de ting, der respekteres i storpolitikken i dag.

Og Cypren repræsenterer et af magtmidlerne!

TELEFONMATERIEL AF ENHVER ART



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S
AMALIEGADE 7
KØBENHAVN



Skibsreder Marius Nielsen udtaler sig til „Vikingen“ på sin fødselsdag.

Skibsreder Marius Nielsen, skibsfartens nestor, fyldte 85

Den 10. marts fik dansk skibsfart lejlighed til at hylde en af sine forgrundsfigurer gennem næsten et halvt århundrede, idet skibsreder Marius Nielsen denne dag fyldte 85 år. Fra tidlig morgen strømmede blomster og lykønskninger ind til dampskibsselskabet „Progress“ og til skibsrederens hjem i Hellerup.

„Vikingen“ var blandt gratulanterne og besøgte skibsrederen i en pause under festlighederne. Den stavelige, gamle herre syntes helt upåvirket af dagens anstrengelser og svarede uden at betænke sig på vore spørgsmål.

„Jeg blev født i Odense, hvor min far var bagermester,“ fortæller han. „Min løbebane indenfor skibsfarten begyndte jeg som lærling hos skibsmægler Julius Mortensen i Fredericia i 1884. I 1890 skiftede jeg til en stilling hos Petersen, Møller & Hoppe i København, og tre år senere kom jeg over til Holm & Wonsild, hvilket firma jeg blev medindehaver af i 1905. I 1916 traf jeg i al venskabelighed den ordning med skibsmægler Sass, at jeg skulle trække mig ud af firmaet med to rederier, hvoraf det ene var „Skjalms Hvide“. Dermed dannede jeg rederiet „Progress“, som er blevet mit livsværk.“

„„Skjalms Hvide“ var jo det skib, om bord på hvilket man havde orgel?“

„Ja, en kreds af grundtvigianere med nogle præster i spidsen ville forsøge at gøre søfolkene til bedre mennesker ved at lade afholde gudstjenester om bord i dette skib. I 1916 mistede vi skibet „Asger Ryg“, efter at „Skjalms Hvide“ var strandet allerede i 1906. Rederiets tredje skib, „Absalon“, blev afhændet, og selskabet trådte i likvidation. Til selskabets aktionærer, blandt hvilke var mange grundtvigianske præster, udbetaltes en dividende af 550 procent.“

„De har jo oplevet hele to krige som skibsreder?“

„Det er rigtigt. Straks efter krigens begyndelse overtog jeg flere skibe og havde en værdifuld tilvækst til flåden. Det gik fremad for rederiet under hele krigen. Vi tjente gode penge og fik os godt konsolideret. Men desværre mistede vi en del skibe ved krigsforlis, og 70 mand mistede derved livet.“

Efter de for skibsfarten gode tider kom de dårlige dage. I 1930—31 indtrådte en krise for søfarten. Vort selskab kom imidlertid godt over krisen, og det gik hurtigt frem igen. I 1937 var vi nået så vidt, at rederiet var gældfrit. Men så kom den næste krig. Der er det sørgelige ved det, at en større fortjeneste for skibsfarten næsten altid er forbundet med krig, og også i denne omgang mistede jeg flere skibe og mange af mine bedste søfolk.

Sidste år var et godt år for rederiet og vel for hele den danske skibsfart. Det er imidlertid givet, at de gamle skibe ikke kan konkurrere med de store, moderne. Før var man tilfreds, hvis et skib kunne sejle med en fart af 8—10 knob. Efter krigen har jeg fået bygget seks skibe på 23—2500 tons dødsvægt og med 13 miles fart. Rimeligvis skal rederiet have endnu to sådanne skibe.“

„De får jo de fleste af Deres skibe bygget i Svendborg?“

„Ja, og jeg har været glad for, at pengene derved bliver i landet. Men iøvrigt har jeg da også fået bygget to store skibe i England. Svendborg Skibsværft er efter min mening et værft med kvalitetsarbejde.“

„Nu nyder De vel Deres otium?“

„Ja, men jeg kan ikke holde mig helt i ro, og en time eller to er jeg hver dag inde på mit kontor. Jeg kan desværre ikke holde til mere,“ slutter fødselaren.

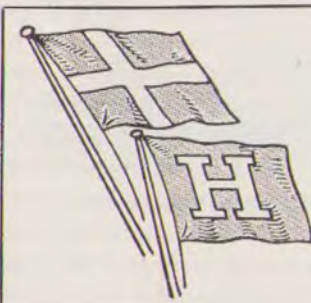
—wig.

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



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

Nyt fra Esbjerg Torv

Fra Esbjerg Tovværksfabrik A/S meddeles det, at underdirektør Jørgen Broegaard er blevet udnævnt til direktør. Samtidig er sekretær Hans Albrechtsen udnævnt til salgschef og fuldmægtig William Rasmussen til kontorchef.

100.000 tons under bygning og i ordre til Ø. K.

Af Det Østasiatiske Kompagnis nylig udsendte beretning fremgår det, at 1951 bød på gode indtjeningsmuligheder for selskabet trods stigende udgifter. I nær fremtid vil kompagniet iøvrigt sammen med et svensk og et norsk rederi påbegynde en linie mellem Skandinavien og Indonesien.

Efter branden den 20. december 1951 er motorskibet „Erria“ blevet erkendt som totalforlist. Der er dog mulighed for, at skibet vil kunne genopbygges som fragtskib.

Ø. K. fik i 1951 de to nybygninger M/S „Magdala“ og M/S „Patagonia“ leveret fra Nakskov Skibsværft, og fra Japan afleveredes M/T „Siam“. Til gengæld har kompagniet afhændet fire skibe, nemlig damperne „St. Thomas“, „St. Croix“ og „St. Jan“ samt motorskibet „Taluei“. Ø. K.'s flåde består herefter af 28 skibe med en samlet lastevne af 277.607 tons. Gennemsnitsalderen er for motorskibene og turbineskibene henholdsvis 12 og 6 år. Den bogførte værdi er kr. 257,51 og kr. 186,08 pr. ton dødvægt.

Under bygning og i ordre hos Nakskov Skibsværft, Burmeister & Wain samt Deutsche Werft er ialt 10 skibe på tilsammen ca. 100.000 tons dødvægt.

ALUMINIUMBÅTER ^{A/S}

Kristiansand S

Skandinaviens ældste firma i branchen



Redningsbåde

Redningsflåder

Radarmaster

Stiger

Travaljebåde

Pramme

i søvandsbestandigt aluminium.



Enerepræsentant:

SHIPPING AGENCIES

TELEFON MINERVA 697-700

AMALIEGADE 21 - KØBENHAVN K

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

Af regnskabet for skibene fremgår det bl. a., at udgifterne til olie har været omtrent 19 millioner kroner i 1951. Til hyre og proviant er udbetalt knapt 18½ million og i havne- og kanalafgifter omtrent 11 millioner kroner. Skibenes største udgiftspost er den, der hedder „lastning og losning“, hvortil er anvendt næsten 35½ million kroner. Skibenes samlede udgifter gjorde i 1951 noget over 149 millioner. Til sammenligning kan det nævnes, at de indsejlede fragter, passagerpenge o. s. v. ved slutningen af 1951 udgjorde noget over 197½ million kroner. Til skatter for 1951 har Ø. K. hensat 26.312.324 kroner.

Ældre numre købes

Vi har købere til følgende ældre numre af „Vikingen“ og „Jul på Havet“: Nr. 11-1930; 8, 11 og 12-1931; 12-1932; 2, 3, 4, 5 og „J. p. H.“ 1936; „J. p. H.“ 1938; 3-1943; 1 og 8-1949. For pæne eksemplarer betales kr. 2 pr. stk. og for julehefterne kr. 5 pr. stk. Henvendelse til „Vikingen“'s ekspedition, Christiansborggade 1, København V, tlf. By. 8040.

Vacuum Oil Company

Smøreliespecialister

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.

TELEFON BYEN 8310

Mogens Kofod-Hansen: „Kaptajn Carlsen“

På Samlerens Forlag har Mogens Kofod-Hansen fået udgivet bogen „Kaptajn Carlsen“. Forfatteren befandt sig under dramaet omkring „Flying Enterprise“ i Falmouth og efter Carlsens landgang i London som korrespondent til et dagblad. Han havde således lejlighed til at følge begivenhederne på nærmest muligt hold.

Carlsen fik tilbudt store pengesummer for at skrive om sit levnedsløb, men alligevel sagde han nej. Derimod indvilgede han i at fortælle Kofod-Hansen om sin karriere. Kofod-Hansen har udført sit job godt. I den 168 sider store bog, som er illustreret med gode fotografier, får man besked om Carlsens barndom,

NAUTA-BOAT CO.

NÆSTVED HAVN

TLF. 2248



Fabrikation af:

Staal- og Letmetal-Redningsbaade

Mekaniske Davider

Aluminium Flydemidler

og Redningsflaader

Aluminium Landgangsbroer-

og Faldrebstrapper

Salgskontor v. K. BIRKEDAL:

NAUTA-BOAT CO.

Cort Adellersgade 8,

København K

Telefon Central 14419

Besøg INTERNATIONAL MESSE 1952 KØBENHAVN



2. Afd.

VAREMESSEN

25. April—4. Maj 1952

Textil, Beklædning, Bolig- og Husholdningsartikler, Konsumvarer, Emballage, Lædervarer, Kunst, Gaveartikler og Sportsartikler.

Messens Sekretariat:

»Forum«, Jul. Thomsensplads, København V.

Telefon: Luna 2007 og Luna 2008

hans første ture til søs, hans tid som skibsfører under krigen, hvor han oplevede mange spændende ting, og naturligvis om selve begivenhederne på „Flying Enterprise“. Man får gennem denne bog et godt kendskab til Kurt Carlsen ikke alene som forgudet helt, men også som menneske og dygtig sømand.

Carlo Andersen: „Flying Enterprise“

I et farvestrålende omslag har Grafisk Forlag udsendt bogen „Flying Enterprise“. Bogens forfatter, Carlo Andersen, skildrer meget indgående selve dramaet på Atlanten. Bogen er præget af dygtig journalistik, og man får alle begivenhederne med. Også de efterfølgende begivenheder i land får man med. Således er hele Gunnar-Nu-Hansens radio-interview gengivet.

Carlo Andersen beskæftiger sig også med den diskussion, der opstod mellem de såkaldte „bagkloge“ efter skibets endelige forlis, men han afviser alle påstande og hypoteser som vrøvl. Forfatteren lægger iøvrigt i sin bog stor vægt på Carlsens stædighed, som bl. a. viste sig, da han fik tilbudt umådelige summer for at medvirke i film og reklame. Og for danske med kendskab til vore søfolk var det sikkert navnlig denne form for god sømands-mentalitet, der glædede og varmede om hjertet.

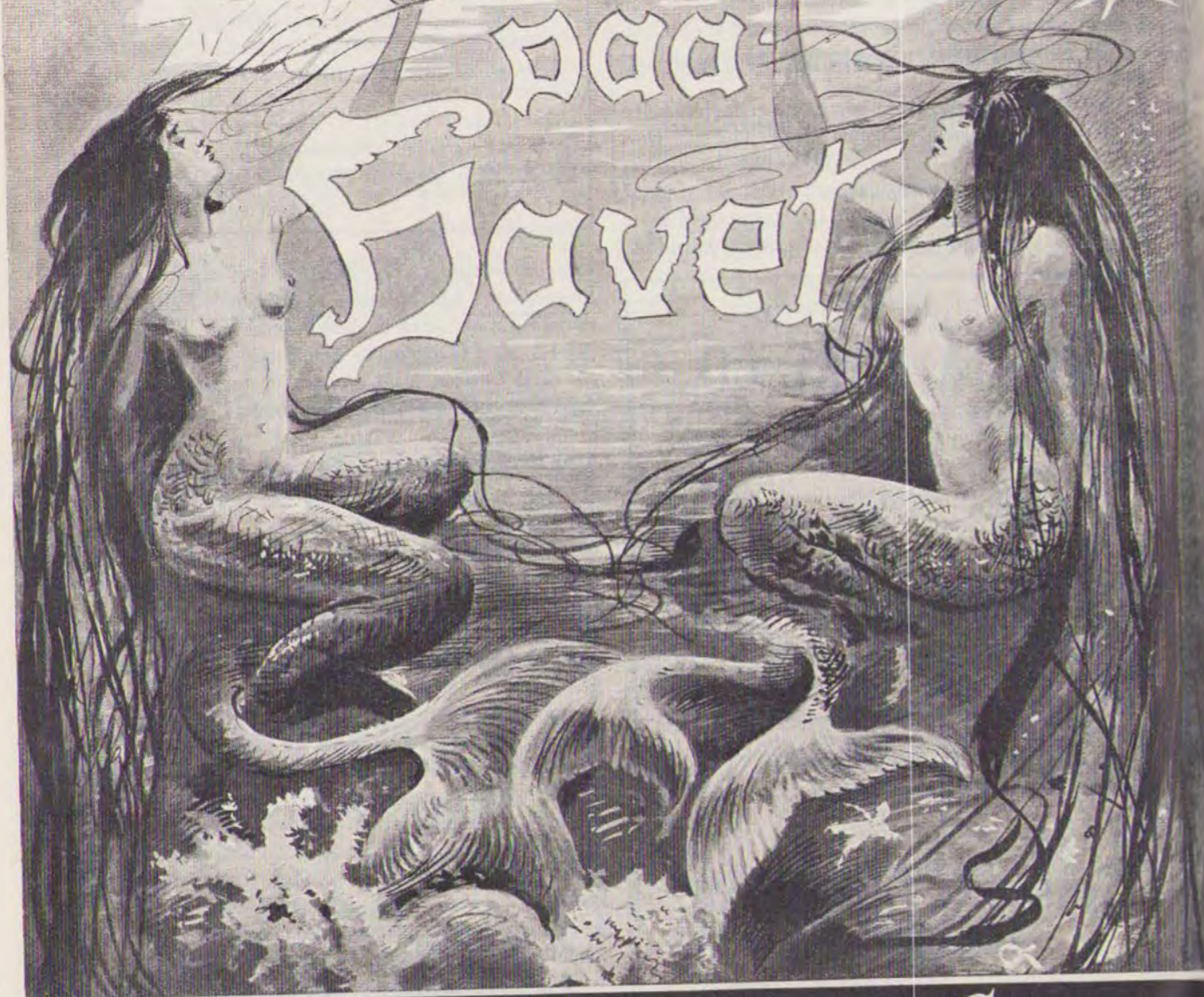
Bogen „Flying Enterprise“, der er på 174 sider, er illustreret med dramatiske tegninger.

Pris: Heftet kr. 8,50.

De kan få dem
overalt



De
Havet



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANS DEM HOS DERES SKIRSPROVIANTERINGSHANDLER

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. april 1952



Medlemmer

A. P. Møller
A/S Det Østasiatiske Kompagni
Det Forenede Dampskibs-Selskab 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 Myren
A/S Motortramp
A/S D/S. D. F. K.
D/S Jutlandia A/S
A/S Jens Toft
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
Einar Schmidt & Erik Lang
D/S Hetland
A. H. Basse Rederi A/S
D/S Baltic
D/S „Botnia“
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. Jøhnsen 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 Svenningsen
Det Store Nordiske Telegrafelskab A/S
Danish American Gulf Oil Transport
Company A/S
Aabenraa Rederi A/S
Det Forenede Bugerselskab A/S
Rederi-A/S Kosmos
I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-
Entreprise
D/S Hafnia A/S
D/S Nautic & D/S Als A/S
Rederi-A/S Kongssund

Nyt passagerskib til Finland „Olympiadebaaden“

Tirsdag den 29. januar 1952 søsattes ved Helsingør skibsværft en passagerdamper til Finska Ångfartygs Aktiebolaget i Helsingfors, bestemt til rederiets rute mellem Stockholm og Åbo, en rute, der i år, som følge af, at olympiaden afholdes i Helsingfors, vil blive overordentlig stærkt trafikeret.

Man har derfor fra værftets side sat al mulig kraft ind på at få dette skib — som i daglig tale på værftet benævnes olympiadebåden — færdig, så det i god tid, forinden den olympiske fakkel tændes, kan sættes ind på ruten.

Også de to andre rederier, der trafikerer denne rute, Sveabolaget i Stockholm og Borebolaget i Åbo, lader tilsvarende skibe bygge, det ene bygges på Finnboda værft i Stockholm og det andet på værftet i Oskarshamn, og det er værd at notere, at alle tre skibe bygges efter Helsingør Skibsværfts tegninger og udstyres med maskinanlæg og kedler konstrueret og leveret af Helsingør. Ved dette arrangement opnås, at de tre skibe i det væsentlige bliver ens, men det er selvsagt et ærefuldt konstruktionsarbejde, værftet derigenem har måttet påtage sig, så meget mere som skibets indretning skulle

være i overensstemmelse med de nye forskrifter fra sikkerhedskonventionen 1948 for passagerskibe, der bl.a. har medført en omfattende sikring mod brand overalt i skibet. Som et kuriosum kan nævnes, at der er medgæet ca. 20 km lustrykpapir til tegningerne til skibet.

Skibenes hoveddimensioner er:
Længde overalt 92,4 m
Bredde 14,25 m
Dybgang 4,975 m

og de er bygget til British Lloyds højeste klasse med isforstærkning til speciel finsk isklasse IA som følge af de store påvirkninger, vintersejlad på denne rute medfører.

Skibet vil normalt kunne medføre 411 passagerer. 1. klasse omfatter 63 passagerer i 25 en-mands, 17 to-mands og 2 de luxe kamre. Samtlige kamre ligger midtskibs på B- og C-dæk med spisesalon på B-dæk. På A-dæk findes rygesalon med store udsigtsvinduer forefter og til begge sider og en stor lounge, hvorfra der er indgang til bar og læsestue.

Turistklassen omfatter 165 passagerer i 2-, 3- og 4-mands kamre på C-dæk agter samt D- og E-dæk.

Passagererne kan spise enten i den ovenfor omtalte spisesalon eller i



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



„Aallotar“ ved monteringskajen i Helsingør.

en stor selvbetjeningscafé på A-dæk agter. — De 181 dækspassagerer har rådighed over en rummelig salon på B-dæk agter og endvidere den ovenfor omtalte café.

Desuden findes store promenadedæk til rådighed for hver af de 3 passagerklasser. Officererne har kamre og messer mindtskibs, medens mandskabet bor foran for passagerapteringen.

Der findes et meget effektivt ventilationsanlæg til ventilation af kamre, opholdsrum, gange, saloner m. m.

Hovedmaskinen er en ny type 4-cyl. dampmaskine, ventildampmaskine med Klugs styring. Denne maskintype giver en forbedret økonomi ved anvendelse af en spildedampturbine, som er direkte koblet til en speciel dampkompressor, der er udført på grundlag af de med værftets gasturbineanlæg høstede erfaringer. Maskinen yder ca. 3.000 HK, og den udmærker sig ved en kraftig og robust konstruktion, som først og fremmest skyldes, at den er beregnet til at kunne stå for den hårde issejlad, skibet udsættes for i vintertrafiken.

Dampen kommer fra to oliefyrede vandrørskedler, type Helsingør/Babcock & Wilcox, med automatisk fyring.

Farten vil blive 16 knob, således at turen Stockholm—Åbo kan gøres på godt 15 timer.

Det elektriske anlæg er, da det drejer sig om et passagerskib, meget omfattende. Eksempelvis kan nævnes, at der i skibet findes ca. 1500 lampesteder og er medgået ca. 40 km elektr. kabler.

Skibets forbrug af lys og kraft leveres af 2 Atlas dampmaskiner på 200 kW, der foruden til det omfattende lysanlæg leverer strøm til det elektriske dæksmaskineri, ankerspil, styremaskine m. m.

Der findes i kamrene automatiske brandmeldere, der, hvis temperaturen i det pågældende kammer stiger over 70°C, automatisk slår alarm, og på en tavle på kommandobroen markeres, hvor branden er opstået. Skulle en brand opstå, er der sørget for, at passa-

gerer og besætning kan alarmeres på en effektiv måde, idet der gennem højttalere, der er anbragt overalt på skibet, kan udsendes en gennemtrængende hyletone, og man kan ydermere gennem højttalerne give passagererne besked om, hvorledes de skal forholde sig.

Ud over konventionens krav til brandsikkerhed har rederiet bestemt, at alle korridorer i skibet males med brandsikker maling, således at korridorerne virker som brandsikre tunneler, hvorigennem passagererne i tilfælde af brand ombord kan undslippe.

Skibet er selvsagt forsynet med det mest moderne navigationsmateriel; der findes således radaranlæg for sikker sejlads i tåge og mørke gennem skærgården, roterende ruder i styrehuset, således at sne og regnvand slynges bort, ekkolod til at undgå grundstødning, SAL-log til måling af skibets hastighed. For at sikre og lette manøvreringen i havn er der installeret højttalende telefon mellem bro og maskinrum, og for at lette kontakten med isbrydere under issejlad er der højtråberanlæg med 3 km rækkevidde for og agter i skibet.

Det smukke, nye passagerskib vil blive en særdeles værdifuld forøgelse af FÅA's flåde og vil med de passagerer, skibet er i stand til at medtage i sommerens forcerede pendultrafik mellem Stockholm og Åbo, bidrage til at løse det store transportproblem i forbindelse med olympiadetrafiken, den olympiske komité længe har arbejdet med.

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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

Tankmotorskib til Brasilien

Fra Götaverken afleveredes i februar tankmotorskibet „Bahia“ på 15.960 ts d. w., som er bygget for den brasilianske stats regning, og som får Rio de Janeiro som hjemsted.

Nybygningen er et moderne helsvejt tankskib af værftets standardtype og er bygget til Lloyd's registers højeste klasse.

Det har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt ...	157,0 m
Største bredde på spant	19,5 m
Dybde	11,6 m
Middeldybgang på sommerfribord .	9,0 m

Skibet er i alle retninger moderne udrustet. I det nautiske udstyr indgår bl. a. radar, gyrokompas med automatisk styring, ekkolod, SAL-log, kommandohøjttalere etc.

Besætningen på nybygningen har fået god plads til rådighed, og apteringen i kamre, messer og opholdsrum er af høj standard.



„Bahia“ på prøveturen.

Hovedmotoren er en ottecylindret, totakts, enkeltvirkende Götaverken-dieselmotor med en cylinderdiameter på 680 mm og en slaglængde på 1.500 mm. Med 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 7.350 IHK. Hjælpmotorerne er også af værftets konstruktion og fabrikat.

Skibets kontraktlige fart er 14,5 kn.

17 500 tons tankskib søsat fra Götaverken

Ved Götaverken søsattes d. 27. februar et tankskib, „Soya Andrea“ på 17.500 ts d. w. til rederiet AB Wallstar, Stockholm.

Skibet bygges til Lloyd's registers højeste klasse med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	164,80 m
Største bredde på spant	20,12 m
Dybde	11,96 m
Middeldybgang på sommerfribord	9,22 m

Skibet er helsvejt og bygget med skodder af Götaverkens type, såvel tværskibs som langskibs skodder.

Apteringen for besætningen på det nye skib er af usædvanlig høj klasse. Hver mand har således sit eget

kammer, og desuden bliver der en hel del praktiske og smukke detaljer i kamrenes udstyr. Skibet er foruden med de sædvanlige messer også udstyret med opholdsrum.

Hovedmotoren er en ni-cylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Cylinderdiameteren er 680 mm og slaglængden 1.500 mm, og ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 8.300 IHK. Hjælpmotorerne er også af Götaverkens konstruktion og fabrikat.

Nybygningen skal med fuld last gøre 14,5 kn.

DAMP SKIBSSELSKABET

VIKING A/S

Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG

Worsåesvej 24, København V.

Tlf. C. 2641 Telegr.-adr. Metalborg

MOORE & McCORMACK A/S

Frugt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708

Rigstelefon 356 Telegr.-Adr.: MOOREMACK

SKIBS Bygning



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

B&W

Nybygning fra Aalborg Værft A/s

M/S „Håkon Jarl“ er bygget af Aalborg Værft A/S til „Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab“, Trondheim, Norge.

Skibet afleveredes i februar måned 1952 og skal indsættes på rederiets hurtigrute mellem Bergen og Kirkeness.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	80,8 m
Bredde	12,2 m
Dybgang til øverste dæk	7,2 m
Dybgang	4,5 m

Skibet bygges til „Norsk Veritas“ højeste klasse for passagerskibe i europæisk fart med forstærkning for sejlads i is, samt efter International-Konventionsbestemmelserne for passagerskibe. Der er i stor udstrækning anvendt elektrisk svejsning til de forskellige konstruktioner. Dækshuset på badedækket er udført af aluminium for at opnå en så god stabilitet som muligt.

Det er udstyret som et fuldt moderne post- og passagerskib med køjepladser for 203 passagerer på 1. og 2. klasse. Skibet får certifikat for 600 passagerer. Af hensyn til det store antal passagerer, skibet befordrer, er en af skibets 4 store saloner indrettet som en café med selvbetjening for øje, 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 ombord, er der i badedækkeshuset indrettet kamre for to faste lodser. Under hensyntagen til, at skibet fortrinsvis sejler som post- og passagerskib, er der kun to små lastrum, der begge er isolerede.

Første klasse hall midtskibs på promenadedækket og A-dækket er udført helt i teaktræ.

Foran hallen på promenadedækket ligger 1. classes rygesalon. Den er udført i kamfermahogni.

Spisesalonen, der ligger agten for hallen på promenadedækket, er udført af naturfarvet australsk mahogni. Der er udelukkende anvendt armstole her, og disse er betrukket med grønt, hjemmenvævet betræk.

I cafeen, der ligger i forbindelse med spisesalonen, men agten for denne, er der anvendt nøddetræ. Siddepladserne her er delvis sofaer og delvis armstole, betrukket med grønt stof. På agterskoddet har Ola Abrahamsson som dekoration udført et stilleben.

Den agterste salon er 2. classes rygesalon. Denne er udført helt i cedertræ og med betræk af grønt læder.

På A-dækket midtskibs er der for 1. classes salon



„Håkon Jarl“ står Limfjorden ud.

et læse- og skriverum, udført og betrukket med blåt betræk.

En damesalon for 2. classes passagerer, der også er beregnet til mødre med småbørn, er indrettet på A-dækket agter, udført af platan og betrukket med rustødt, opskåret mekka. Sofaerne er her indrettet således, at ryggene kan slås op og benyttes som køjepladser.

Kabys og patryforhold 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 grøntsagsgoger. Endvidere er der installeret 2 opvaskemaskiner, pålægsmaskine og kødhakkere.

På A- og B-dækket midtskibs er der indrettet 1. kl. passagerkamre med køjepladser i en- og tomandskamre. Kamrene er udstyret med elmetræssenge, -møbler og -paneler. Håndvaske med varmt og koldt vand samt med varm- og koldluftanlæg.

2. kl. passagerkamre er indrettet på A-, B- og C-dæk agter med køjepladser i to- og firemandskamre, samt køjepladser i damesalon. Kamrene er udstyret med forkromede køjer, og i firemandskamrene 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 er der beboelse for mandskab og tjenerpersonale, ligeledes med samme udstyr som passagerkamrene. For officerer og besætnings kamrene 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 ts dækskraner og to 3 ts elektriske lossespil.

Redningsmateriellet består 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

En rigtig „old-timer“

Kaptajn Chr. Olsen, fylder 75

Blandt skibsførere, Marineforenings-medlemmer og andre med tilknytning til søen er kaptajn Chr. Olsen en kendt og meget afholdt personlighed. Den 29. marts fyldte den stoute og stadig veloplagte deep-water-sømand 75 år og blev fejret af sine mange venner i hjemmet i „Navigatørernes Hus“.

Chr. Olsen er søn af dykker Jens Olsen fra Svitzer og har iøvrigt styrket sit tilhørsforhold til dette verdens første bjergningsselskab ved at gifte sig med frk. Paula Poulsen, der er datter af en skibsfører fra samme selskab. Chr. Olsen begyndte sin maritime løbebane ved i 1894 at gå om bord i „Georg Stage“. Efter endt øvelsestogt med dette skoleskib kom han ud med Fanø-barken „Havila“, og allerede i 1897 tog han sin navigator-eksamen fra Københavns Navigationsskole.

I nogle år sejlede han derefter med norske sejlskibe på Australien og oplevede mange spændende og usædvanlige ting. Så kom han ind i den danske dampskibsfart og sejlede i mange år bl. a. på Island som skibsfører. I 1913 blev hans daværende skib, S/S „Thorvaldsen“, torpederet i Nordsøen, hvorefter han fik ansættelse i rederiet „Atlantehavet“, for hvilket han førte en lang række skibe lige indtil 1932. Det sidstnævnte år blev han sekretær i Skibsførerforeningen og redaktør af foreningens blad, hvilket job han først for et par år siden sagde farvel til for at nyde sit otium. Forinden sin ansættelse i foreningen havde han iøvrigt i en halv snes år været medlem af dens bestyrelse.



.... siden 1915

J. C. Hempel's Skibsfarve Fabrik A/S

AMALIEGADE 8 · C. 3842

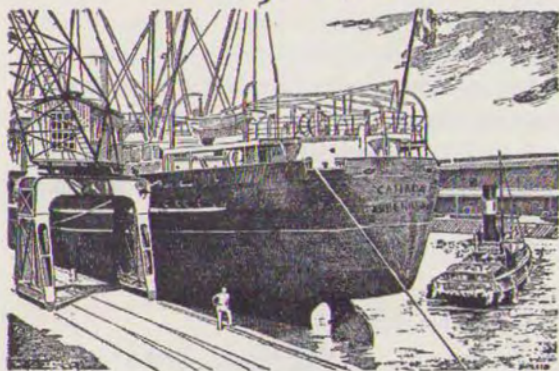
Også inden for Marineforeningen har Chr. Olsen udført et stort stykke arbejde, idet han gennem mange år har været med i dennes hovedbestyrelse og har haft arbejdet som hovedkasserer til alle medlemmernes tilfredshed.

I „Vikingen“ bragte vi for et par år siden en beretning om et af Chr. Olsens togter med dampskibet „Kong Helge“, og den livsglade gamle skibsfører har lovet at fortælle mere om sin begivenhedsrige karriere ved lejlighed. — Vi ønsker Chr. Olsen hjerteligt til lykke med de 75 år og følger dertil ønsket om endnu mange gode år i nær tilknytning til det erhverv, han holder så meget af, nemlig skibsfarten.

O. L.



ELEGANTE UNIFORMSHUER



C.L. Seifert A/S

Højt. Hof. Suldtrækker
ST. REGNEGADE 12-16
TELEFON CENT. 297

Suld- og Sologaloner
Suld- og søbroderede Kranse
Emaltieflag, Emalticembler og
Uniformsmapper i fineste Udførelse

LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

Alle henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1. Telefon Byen *8040. — Ansvar-havende: Redaktør Axel Børentzen.
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.

VIKINGEN

1,50
maj

FÆRGEN „SVEA“

Maleri af H. BRENNER
Læs artiklen om Helsingør-Helsingborg-overfarten

1952 - nr. 5
29. årgang

ØKSTOFTE
KOMMUNEBIBLIOTEK



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

HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK
 SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABAGO 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 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, 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

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

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

Danmarks første dampfærge-forbindelse med udlandet

Helsingør-overfarten har jubilæum

Af OTTO LUDWIG

VEJEN over Øresund er kortest mellem Helsingør og Helsingborg, og allerede i 1685 lovfæstedes trafikken på dette sted i Helsingør Færgelavs lavsartikkel. Forbindelsen var iøvrigt efter datidens forhold endog fortrinlig heroppe, idet de to byer havde daglig forbindelse med hinanden ved en såkaldt „børfærge“. Dette fartøj afgik om sommeren hver morgen kl. 6 og om vinteren, så snart solen stod op.

Børfærgerne må ikke have haft søgning nok, for snart indskrænkedes farten til to afgangsegentlige. Forøvrigt var den korte tur over Sundet forbundet med meget besvær. Ville man benytte færgen, måtte man først henvende sig på tilsigelseskontoret, hvor man fik udleveret et velvoksnet dokument, en såkaldt tilsigelses-seddel. Denne seddel udfærdigedes iøvrigt i to eksemplarer, hvoraf færgemanden fik det andet. Tilsigelses-sedlerne var den tids billetter. Når rejsen var endt, skulle den rejsende skrive på færgemandens eksemplar, om han eller hun var tilfreds med rejsens forløb eller ej. Man var ikke forvænt med komfort på rejserne dengang, og færgemændene har rimeligvis fået flest påtegninger fra tilfredse passagerer. De påtegnede sedler måtte færgefolkene ved hjemkomsten til Helsingør præsentere på kontoret, hvor de så fik deres fragt-tilgodehavende udbetalt.

Skønt turene over Sundet efterhånden indskrænkedes, var færgeriet en god forretning. Færgemændene havde nemlig meget andet at bestille end at sejle med passagerer og gods mellem de to Sund-byer. Bestemmelserne krævede, at forbisejlen-de skibes førere aflagde besøg i Helsingør for at betale den nødvendige Sund-told, og det var fær-

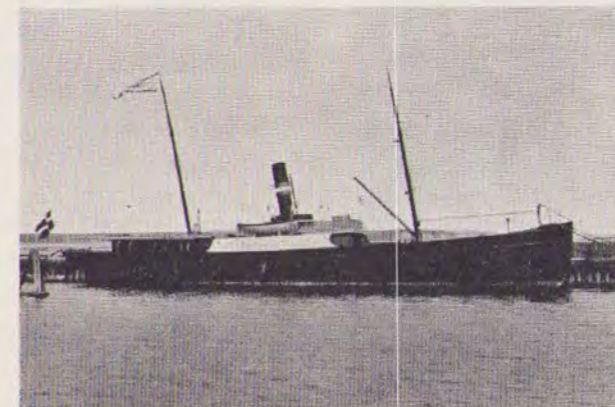
gemændenes opgave at sejle skipperne frem og tilbage til og fra disse forretninger.

Imidlertid steg trafikken over Øresund påny, og i 1856 begyndte et Helsingborg-rederi en regelmæssig trafik til Danmark med skibet „Helsingborg“. Året efter indledte et interessentskab i Helsingør en lignende trafik med damperen „Hamlet“. I 1859 udvidedes sejladsen med dampskibet „Horatio“. På den måde blev det svenske rederi slået ud på ruten.

Nu begyndte jernbanerne imidlertid at spinde deres net over Danmark, og i 1864 åbnedes Helsingør-banen. Før den tid var turen mellem hovedstaden og Helsingør foregået med diligence ad dårlige veje, som gjorde rejsen til lidt af en tortur. Samtidig med åbningen af den nye jernbane-forbindelse indsattes damperen „John Schwartz“ på Øresunds-ruten.

I 1865 blev trafikken over Sundet et fælles svensk-dansk anliggende, og ruten blev fra nu af betjent med damperen „Laertes“. Men der var trang til endnu større rationalisering. Samtlige af Sundets dampskibsselskaber sammensluttedes derfor under eet og fik navnet „De Forenede Øresundske Dampskibs-Interessentskaber“.

Da statsbanerne den 1. juni 1888 overtog trafikken mellem Helsingør og Helsingborg, havde denne i nogle år henhørt under „Det Forenede Dampskibs-Selskab“. Statsbanerne indsatte det tidligere postdampskib „Masned Sund“, et smukt lille skrue-skib, på ruten. Imidlertid ærgrede det statsbanernes ledelse, at Helsingørs banegård lå midt oppe i byen, og der blev diskuteret kraftigt i aviser og tidsskrifter om, hvad der burde gøres. Tilsidst



Postdampskibet „Masned Sund“, som blev statsbanernes første skib på overfarten.

A. P. MØLLER

KONGENS NYTORV 8

KJØBENHAVN K.



REDERI

BEFRAGTNING

KLARERING

DAMPSKIBS-
EXPEDITION

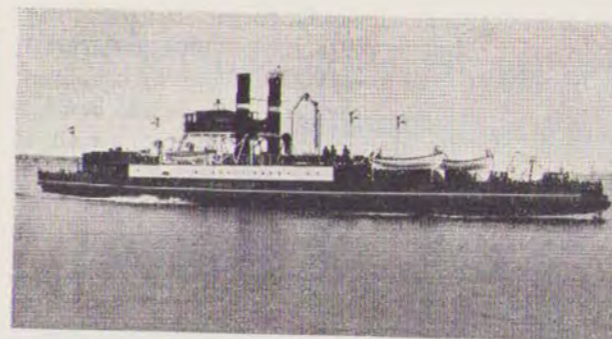


Køb og Salg af

SKIBE

SKIBSBYGNING

Tlf. Central **514.** Statstlf. **33.** Telegr. Adr.: **Mersk.**



„Kronprinsesse Louise“ var den første jernbane-færge på ruten. Læg mærke til de fire buelamper på dækket. De var i 1892 noget meget fint!

fik en plan om at flytte stationen ned til havnen og samtidig anlægge et færgeleje der overtaget. Sagen blev behandlet på rigsdagen, og den 30. marts 1889 blev forslaget lov. På finansloven for 1890—91 blev der derefter bevilget 310.000 kroner til bygningen af en dampfærge.

Men det var jo ikke nok, at der blev anlagt færgeleje i Helsingør, og gennem forhandlinger med svenskerne blev der enighed om, at Helsingborgs kommune skulle anlægge et leje på den svenske side. Togforbindelsen til Helsingborg fra de øvrige svenske byer varetoges af tre private jernbaneselskaber, der enedes om at skillinge sammen til sporene, som skulle føre ned til færgelejet.

Mens der arbejdedes på bygningen af færgen og anlæggelsen af færgelejerne, besørgede „Masned Sund“ stadig trafikken over Sundets nordlige del. På svenske-siden var der en del vanskeligheder med at få færgeleje og spor klar, men i foråret 1892 var både svenskere og danskere parat til at åbne den nye færgerute. Den danske færge, en hjulfærge, fik navnet „Kronprinsesse Louise“. Den var på størrelse med de færger, som allerede i nogle år havde virket på Lillebælt, men den var naturligvis noget mere moderne. Bl. a. var den til statsbanernes stolthed forsynet med elektrisk lys og med buelamper — fire ialt — på dækket! Dog var man ikke så forudseende at bygge den dobbelt-sporet.

Den 10. marts 1892 foregik åbningen af dampfærge-ruten. Det skete uden større haløj fra nogen af siderne. Men alligevel var man glade for ruten, både i Danmark, Sverige og — Norge! Sverige og Norge fik nemlig på denne måde for første gang mulighed for at overføre jernbane-gods mellem sig og det europæiske kontinent uden omladning.

„Kronprinsesse Louise“ fik straks fuldt op at gøre.

Færgen havde kun plads til seks vogne på hver tur, og man ønskede sig derfor hurtigt endnu en færge. Fra nu af sendte svenskerne træet direkte pr. jernbane til Danmark, og tyskerne kunne på samme måde sende forskellige industrivarer som f. eks. tungt maskingods til Sverige. Hvad der særlig belastede færgen i dens første driftsår, var den strenge isvinter 1892—93. Isen bandt for en stor del de danske farvande, og der blev vanskeligheder med at sende vore landbrugsprodukter til England til fastsat tid. Man så derfor ikke anden udvej end at lade en del af smør-eksporten gå over Helsingør-Helsingborg og derfra helt til Trondhjem, hvor der var isfrit, og hvorfra smørret så udskibedes til sit endelige bestemmelsessted!

I 1893 begyndte forøvrigt de første gennemgående persontog at rulle mellem København og Oslo, hvilket belastede færgefarten endnu mere. I sit første driftsår gjorde „Kronprinsesse Louise“ 1861 dobbeltture og overførte herunder omtrent 150.000 passagerer samt ca. 40.000 tons gods. Der var altså hårdt brug for endnu en færge, men ønsket om denne blev først opfyldt i 1898, da hjulfærgen „Kronprins Frederik“ kom til.

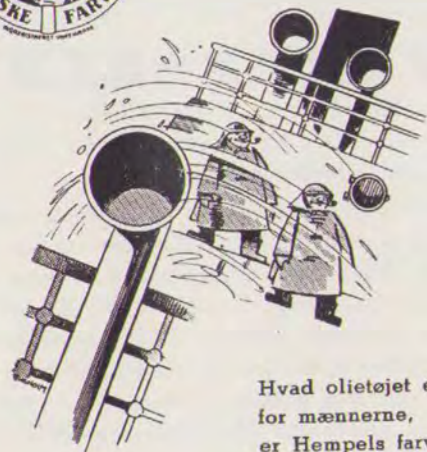
Jernbanetrafikken voksede sig stadig større. Flere og flere jernbanespor blev lagt mellem de skandinaviske byer. I 1896 havde de svenske statsbaner overtaget jernbanerne langs Sveriges vestkyst, og i året 1900 kørte de første sovevogne mellem den danske hovedstad og Göteborg om bord på Helsingør-færgerne. Atter en gang måtte man sætte en færge på ønskesedlen. Denne kom i 1902 i form

af skruefærgen „Helsingborg“, som forresten var statsbanernes første færge med skrue både for og agter. Under navnet „Glyngøre“ har det 50 år gamle skib forøvrigt fungeret som reserve for „Kärnan“ i de sidste par uger.



Den tidligere dampfærge „Fyn“ — nu „Svea“ — efter moderniseringen. Færgen er her fotograferet i Helsingborg.

Hempel har alle slags farver til alle slags skibe!



Hvad olietøjet er for mændene, er Hempels farver for skibene!

J. C. Hempel's Skibsfarve Fabrik A/S

Amaliegade 8 . C. 3842

Mange år senere — den 14. maj 1935 — indviedes som bekendt Lillebæltsbroen. Derved blev færgerne „Dan“ og „Fyn“ til rådighed for Helsingør-Helsingborg-ruten. Da man derefter indviede Storstrømsbroen, blev også færgen „Orehoved“ ledig. „Fyn“ fik navneforandring til „Svea“, og „Orehoved“ døbt om til „Kärnan“ til ære for Helsingborg. I de seneste år har disse tidligere Lillebælts- og Storstrøms-færger gennemgået kostbare, men meget påkrævede moderniseringer.

„Kärnan“, „Svea“ og „Dan“ blev bygget henholdsvis i 1916, 1920 og 1921. Den sidste krig sled meget hårdt på dem, hvilket er årsagen til, at moderniseringen blev så dyr. Det kan f. eks. nævnes, at ombygningen af „Svea“, der gik for sig hos B. & W. i 1948, kostede mere end bygningen af den i 1910 byggede dobbeltsporede og dobbeltskruede Storebæltsfærgen „Odin“!

Forinden moderniseringen af disse færger havde statsbanerne i 1935 ladet bygget automobil-færgen „Kronborg“ specielt til Helsingør-Helsingborg-overfarten. „Kronborg“ er på 480 b. r. t. og kan medføre 475 passagerer. Iøvrigt blev for nogle år siden bygget nogle nye jernbane- og bilfærgeløjer i Helsingør, og i Helsingborg byggedes ligeledes et bilfærgeløje. Den svenske overfarts-by savner meget stærkt et nyt løje for jernbane-færgerne, men det forlyder, at et sådant snart vil blive anlagt.

Trafikken mellem Helsingør og Helsingborg be-

sørges udelukkende af danske færger. Disse er i dag: „Kronborg“, „Dan“ (799 b. r. t. — 1000 passagerer), „Kärnan“ (742 b. r. t. — 700 passagerer) og „Svea“ (803 b. r. t. — 870 passagerer). Til gengæld besørges trafikken mellem Malmø og København normalt af svenskerne. Iøvrigt deler de svenske og de danske statsbaner udgifterne lige imellem sig på begge ruter. Således deltog også svenskerne i udgifterne ved ombygningen af de tre færger til Helsingør-Helsingborg-overfarten.

Under krigen havde overfarten mellem Helsingør og Helsingborg stor betydning for frihedsbevægelsen, som flittigt benyttede færgerne til transport af våben, flygtninge o. s. v.

Ruten over den nordlige del af Øresund er ofte generet af dårligt vejr. Der kan heroppe til tider stå nogen sø, som kommer ind fra Kattegat. Desuden er der meget ofte stærk strøm, som især under isvintre er til stor gene, da den skruer isen voldsomt i den „flaskehals“, som Sundet her danner. Af sidstnævnte årsag er der ved Helsingør stationeret en særlig isbryder, „Mjølner“. Denne, der er bygget i 1890, er på 515 b. r. t. og kan medtage 300 passagerer.

Den udvikling, der har fundet sted på Danmarks første dampfærges-fart til udlandet, kan bedst illustreres med nogle tal: I regnskabsåret 1950—51 havde man ved overfarten 10.391 dobbeltture, og der transporteredes omtrent 2 millioner passagerer og 400.000 tons gods. Samtidig overførtes over en kvart million motorkøretøjer. (Desværre er tallene for regnskabsåret 1951—52 endnu ikke tilgængelige.) Statsbanerne er i nogen grad hemmet ved den brand, som skærtorsdag i år satte „Kärnan“ ud af spillet for en tid. Alligevel vil overfarten sikkert i år, hvor den jo fylder 60 år, vise yderligere fremgang.

„Østbornholm“ solgt til Italien

Det østbornholmske Dampskibsselskab har solgt det 770 b. r. t. tons motorskib „Østbornholm“ til en reder i Palermo, som vil indsætte det i kystfart på Sicilien under navnet „Egadi“. Skibet, der er bygget på Aalborg Værft i 1939, har haft en begivenhedsrig karriere. Under russernes bombardement af Neksø i maj 1945 blev det som bekendt meget stærkt beskadiget. Da det senere skulle bugseres til værft, minesprængtes det og sank ud for Falsterbo. Det blev imidlertid hævet og gennemgik en omfattende reparation på Nordhavnsværftet i København. Ved salget til den italienske reder har „Østbornholm“ måttet gennemgå en mindre ombygning. Det smukke, lille skib vil blive savnet af mange herhjemme.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER
TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211
KØBENHAVN K.

Nordens største farve- og lakfabrik fylder 175

Jubilæums-samtale med direktør G. L. Axelsen

Den 12. maj 1777 fik farversvend Jacob Holmblad kongeligt privilegium på at etablere selvstændig virksomhed. Jacob Holmblad var i besiddelse af et usædvanligt initiativ. Da han selv ville lave sine farver, påbegyndte han en dyrkning af forskellige farveplanter uden for København, og hans virksomhed blev stamfirmaet til Nordens største farve- og lakfabrik, Sadolin & Holmblad A/S.

Jacob Holmblads søn, Lauritz, førte faderens traditioner videre og udviste selv stor virkelyst. Bl. a. fandt han på at dyrke frø til olieudvinding og opførte tillige en oliemølle, hvorved han blev i stand til at levere færdige farver til malerne, som tidligere selv havde måttet fremstille disse på en ret primitiv måde.

I gennem fire slægtled voksede Jacob Holmblads firma sig stadig større, men så døde den sidste af slægten, og virksomheden begyndte at stagnere. I begyndelsen af dette århundrede fik virksomheden imidlertid atter vind i sejlene. Kunstmaleren Gunnar A. Sadolin og hans broder Knud havde på grundlag af førstnævntes opfindelse med hensyn til voksfarver startet en farvefabrik, som fik stor succes. Snart opstod den tanke at sammenslutte det gamle, traditionsrige firma med det nye. Tanken blev til virkelighed i 1914, og siden den tid har Sadolin & Holmblad vundet mere og mere terræn.

Fabrikens energiske og dygtige reklamechef gennem mange år, prokurist Witt Hansen, fortæller os, at Danmark for ca. 30 år siden importerede mange af de farver og lakker, der anvendtes herhjemme. Nu derimod er landet i stand til at eksportere for mange mil-

lioner kroner af de samme varer. Hele den danske farve- og lakindustris produktion ligger på ca. 120 millioner kroner om året. Der eksporteres til omkring 60 forskellige lande, og Sadolin & Holmblad er den største eksportør blandt farvefabrikerne, hvis eksport har en værdi af ca. 30 millioner kroner årligt. Den udvikling, der har fundet sted, illustreres bedst ved endnu et tal: I 1905 lå hele den danske farve- og lakindustris produktion på en værdi af kun en million kroner!

Prokurist Witt Hansen fortæller videre, at Sadolin & Holmblad i dag direkte beskæftiger ca. 600 mand. Men firmaet har desuden filialer i Stockholm, Oslo og Schweiz, og fornylig har man stiftet et datterselskab i Peru. Fabrikken her i København er delt i en mængde afdelinger, som fremstiller alle mulige farver og lakker fra trykfarver til skibsfarver. I gamle dage fremstilledes varerne af naturkopal. Nu derimod fremstilles de af kunstige stoffer, der er meget bedre. Sadolin & Holmblad fremstiller mange af sine varer selv lige fra bunden. I 1951 stiftedes således et fælles-skandinavisk foretagende med repræsentanter for et foretagende i hvert af de tre nordiske lande. Fabrikken, der fik navnet A/S Kemo-Skandia og har hjemme i Kastrup, fremstiller udelukkende råstoffet Ftalsyreanhydrid. Dens formand er direktør Axelsen fra Sadolin & Holmblad.

I 1917 begyndte Sadolin & Holmblad A/S at fremstille skibsfarver, hvoraf det nu eksporterer store mængder. Samtidig kastede man sig med ligeså stor succes over fabrikationen af rustbeskyttelsesmidler.

Prokurist Schjøth-Hansen, der er leder af firmaets



„Lærer man først søfolk rigtig at kende, er de ens venner for livet,“ siger direktør G. L. Axelsen til „Vikings“.



Et kig ind i Nordens største farve- og lak-laboratorium, der har kostet en kvart million kroner.

skibsfarve-afdeling, og som har arbejdet med skibsfarver i 25 år, fortæller en historie, som illustrerer forskellen mellem gode og dårlige skibsfarver: I efteråret 1904 under den russisk-japanske krig afgik den russiske Østersø-flåde syd om Afrika til krigsskuepladsen i Tsushima-strædet. På vejen gjorde man ophold flere måneder i havene omkring Madagaskar. Da skibenes bundfarve var meget dårlig, skete der en voldsom begroning, hvilket havde til følge, at hastigheden på den sidste del af rejsen blev betydeligt nedsat. Af samme grund blev kulforbruget meget større, og skibene måtte medføre så meget kul, at de lå meget dybt i vandet. Derved blev panserbeskyttelsen i vandlinjen gjort uvirksom, hvilket afstedkom, at den russiske flåde var japanerne underlegne i kampen. Kun tre af 38 skibe undslap. Resten blev erobret eller skudt i sønk. Alt sammen skyldtes, at russerne havde anvendt dårlig skibsbundfarve.

Herr Schjøth-Hansen fortæller videre, at et kombineret last- og passagerskib på ca. 10.000 tons fordrer 30.000 kg farve og lak, før det sejler ud på jomfru-rejsen. Til en stor Ø.K.-båd anvendes for ca. 30.000 kroner maling og lak hvert år for vedligeholdelse. Da det store norske hvalkogereri blev afleveret fra Burmeister & Wain, var der blevet brugt 75 tons maling til det.

Sadolin & Holmblad leverer farver og lakker til de fleste af vore skibsværfter og mange værfter i udlandet. Mange danske redere, der får bygget skibe i udlandet, fordrer, at den skibsfarve, der anvendes, skal være fra den store danske fabrik. Firmaet har til stædighed over 10.000 færdigfabrikata på lager for alle mulige formål. Dets direktør må have og har indblik i arbejdet på alle fabrikkens afdelinger, men det er ingen hemmelighed, at navnlig skibsfarverne og skibsfarten har hans store interesse.

Man får straks, man træder ind i direktør Axelsens kontor, et bevis for denne interesse for søen, idet et dejligt, stort marine-maleri pryder den ene væg. Vi beder direktøren fortælle os lidt om sin karriere.

„Naturligvis tænkte jeg som næsten alle andre drenge på at blive sømand, medens jeg som knægt boede i det nordvestlige Jylland, hvor jeg er født,“ siger direktør Axelsen. „Når jeg kunne, stod jeg og betragtede skibene og fiskefartøjerne, når de sejlede gennem Limfjorden. Alligevel blev jeg ikke sømand, men derimod købmand. Jeg kom i lære i en blandet købmandsforretning, hvor der blev solgt både tømmer, kolonial-varer, petroleum og farver.

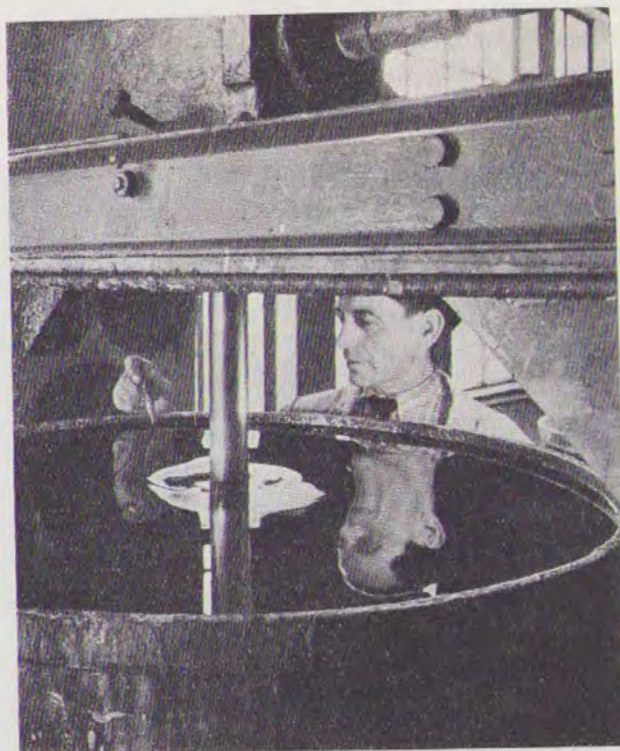
Faktisk fik jeg en dobbelt så lang læretid, som jeg egentlig skulle have haft, idet jeg senere gik i farvelære. Så blev jeg medhjælper, og i 1911 kom jeg på handelshøjskole. I 1915 blev jeg ansat her i virksomheden som assistent og avancerede derefter til forskellige stillinger, indtil jeg i 1942 blev underdirektør og i 1949 administrerende direktør.“

„De har faktisk begyndt Deres karriere inden for farve-branchen lige fra bunden! Der må da iøvrigt være sket store fremskridt inden for branchen i den tid. De har beskæftiget Dem med den?“

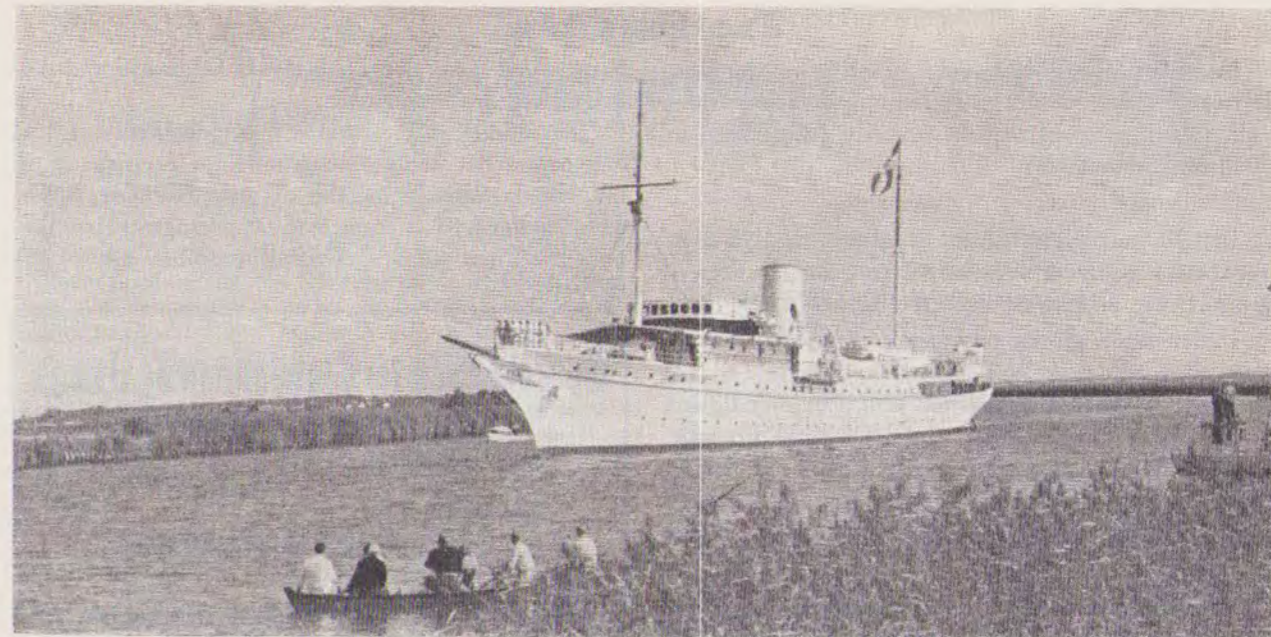
„Ja, det skal jeg love for. Produktionen er i den tid blevet ca. 30 gange større. Dengang var der her i virksomheden ansat ca. 30 mennesker, og nu er her over 600.“

„Hvordan klarede man sig gennem den sidste krig?“

„Så snart krigen var en kendsgerning, standsede tilførslerne af råmaterialer. For at få olie købte vi derfor i 1940 en fiskeolie-fabrik i Grenå. Samme år købte vi forøvrigt også en 40 tons stor hval. Den var strandet ved Hirtshals, og jeg var selv oppe at afgøre for-



Fra et af værkstederne, hvor skibsfarverne fremstilles. Det morsomme spejlbillede leder uvilkårlig tanken hen på spejlsalen i Tivoli!



Det smukke kongeskib „Dannebrog“ vækker altid beundring, hvor det kommer hen. Sadolin & Holmblad har sin del af æren. Siden 1920 har fabrikkens farver været med til at pynte slæbet, som her ses fotograferet i Randers Fjord.

retningen sammen med hvalfanger-kaptajn Larsen fra „Sonja“. Der blev forlangt 30.000 kroner for det tyve meter lange dyr, men vi fik prisen ned på 20.000. Af hvalens hoved udvandt vi 18 tromler spermacet-olie, der blev brugt i kosmetik-fremstillingen. Endvidere fik vi 80 tromler olie fra kroppen. Denne olie blev rensat og brugt til fremstilling af farver og lakker.

I 1940 begyndte virksomheden her som den første at dyrke hør i større stil for udvinding af olie. Dyrkingen af hør til farve- og lakfabrikation blev senere et fællesanliggende for den danske farve- og lakindustri, og iøvrigt dyrkes der stadig hør til dette formål.

De produkter, der blev fremstillet på denne måde, var i høj grad brugbare og afhjalp et stort savn. Denne produktion krævede igangsættelsen af et vældigt apparat.“

„De kommer vel i Deres stilling i nær kontakt med søens folk?“

„Det gør jeg. Søens folk kan være vanskelige at komme ind på livet af. Men lærer man dem først rigtigt at kende, er de venner for livet. De har en egen måde at afgøre tingene på.

For ca. 30 år siden kom jeg iøvrigt om bord på et skib fra et af vore store rederier. Jeg blev her vidne til, at besætningen selv blandede skibsfarverne. Hvis tonen blev lidt for mørk, smed man hele redeligheden over bord og begyndte forfra. Jeg gik derfor op til rederiet og foreslog, at vi på fabrikkens fremstillede nogle standardfarver, så man blev fri for selv at blande dem op. Man syntes det var en god idé. For et far-

vefirma kan den slags ideer måske synes at være en dårlig forretning, men i længden kan de sikkert betale sig.“

„Man ofrer jo i dag en mængde penge på forsøg?“

„Ja, for hvad der er godt i dag, duer måske ikke i morgen. Der kommer stadig nye ting frem. Vi har Nordens største farvelaboratorium, hvor der beskæftiges over 60 mand. Vort forsknings-laboratorium på Strandlodsvej har kostet over en kvart million kroner. Der ofres således mange penge på forskningen. På den anden side har denne forskning også muliggjort en voldsom udvikling, som stadig vil fortsætte. De fabriker, der har store laboratorier, vil altid være de førende. Fremstillingen af farver og lakker kan ikke mere foregå som en slags husflids-arbejde.“

„Har De med Deres store interesse for søen aldrig selv sejlet?“

„Jo, jeg var en tid sejlssportmand som medlem af Københavns Amatør Sejlklub, hvor jeg sammen med en kammerat ejede en båd af „Måge“-klassen. Nu har jeg ikke anden forbindelse med vandet end den, at jeg er „viking“ — ja, oven i købet „høvding“. Hver morgen tager jeg sammen med min hund ned til Amager Helgoland for at tage et bad, og det har jeg gjort i 25 år sommer og vinter.“

„Bader hunden også?“

„Nej, den står kun og ryster på hovedet ad mig,“ slutter direktør Axelsen med et jubilæums-smil.

Ludwig.

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Fra Søretten

Nedenfor bringer vi en dom, afsagt af Sø- og Handelsretten, der giver lidt nærmere oplysninger om den i sin tid omtalte sag om ansvaret for påsejlingen af Hundested havnemole:

Omstændighederne var følgende:

Den 13. januar 1950 kl. ca. 20.40 tørnede M/S „Isefjord“ (Grenå-Hundested Færgefart) mod Hundested havns søndre molehoved og beskadigede dette.

Under sagen gjorde *sagsøgeren, Hundested havnebestyrelse*, gældende, at påsejlingen skyldtes fejl fra kaptajnen på færgen og bestred, at den omstændighed, at det grønne fyr på søndre molehoved ikke brændte, havde medvirket til skaden. *Grenå-Hundested Færgefart (sagsøgte)* bestred, at der var begået fejl fra kaptajnens side og henviste til, at det slukkede fyr havde vanskeliggjort manøvrering.

Retten kom, navnlig på grundlag af det om kaptajnens manøvrer oplyste, til det resultat, at der ikke kunne bebrejdes ham, at han under sit 3. forsøg på at gå ind i havnen, hvorunder molen tørnedes, startede fra en usædvanlig position, nemlig vest for den lysbøje, der er anbragt ca. 500 m syd for havnen, idet manøvreren var rimeligt begrundet i vind- og strømforholdene (S. V. 6), hvormed bemærkes, at de 2 forudgående forsøg med andre startpositioner havde hindret skibet i at gå ind. Spørgsmålet, om kaptajnen burde

have regnet med, at der gik stærkt faldevand ved molen, besvarede benægtende.

Det fandtes ikke at kunne bebrejdes kaptajnen, at han uanset det manglende grønne lys forsøgte at gå ind, og da hans iagttagelse af strømforholdene ikke gav anledning til at regne med, at passagen var risikabel, blev han (d. v. s. Grenå-Hundested Færgefart) frifundet.

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

Oluf Svendsen's Eftf.

REDERI OG BEFRAGTNING



TOLDBODGADE 18

TELF. 2441-14541



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

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Vidste De det?

Af militære grunde blev Gedser-færgerne og færgelejerne i Gedser og Warnemünde i sin tid bygget bredere end de øvrige danske færger og lejer. Imidlertid blev dampfærger „Prins Christian“ i 1922 ombygget, så den med forskibet passer i Gedser-lejerne og med agterenden i lejerne ved Storebælt, i Københavns Frihavn og i Malmø. En lignende foranstaltning indføres nu om bord på motorfærger „Dronning Ingrid“, så dennes agterende passer til færgelejet i Grossenbrode, der ligeledes er bredere end Storebælts-lejerne.

Skibskælenavne og mord.

Og mens vi nu er ved færgevæsenet: Forleden modtog jeg et brev fra tømmermand Georg Petersen om bord i „Gerd Mærsk“, hvori han fortæller, at dampfærger „Langeland“, der sejler mellem Svendborg og Rudkøbing, i daglig tale kaldes „Ruder Konge“. Jeg spurgte en langelandsk sømand, hvorfor færgen har fået dette mærkelige kælenavn. Langelænderen fortalte, at en mængde små skibe før i tiden klarede trafikken mellem Rudkøbing og Svendborg, men da omtalte færge kom til i 1926, blev småskibene slået ud på ruten. Småskipperne opkaldte derfor uofficielt „Langeland“ efter morderen „Ruder Konge“, der vil være læsere, som er velbevandret i kriminalhistorie, kendt fra „Langelands-mordet“ i 1896. Så spidsfindige kan søfolk altså være! — Forklaringen lyder meget troværdig, men bedrøvelig læsere er velkomne til at protestere og til at fremkomme med andre argumenter for det morsomme kælenavn.

„Træskosine“ og „Klods Hans“.

Vi bliver ved skibskælenavnene et øjeblik endnu. Tømmermand Petersen fortalte nemlig også i sit brev, at dampfærgeselskabet „Vemmenæs“ i sin tid havde en færge, som i folkmunde aldrig kaldtes andet end „Træskosine“. Tilnavnet skyldes velsagtens skibets form, men jeg kunne morderlig godt lide at vide, hvad skibets *rigtige* navn har været! — En tredje færge, automobil-færger „Kronborg“ ved Helsingør—Helsingborg-overfarten, kaldes som bekendt „Klods Hans“. Fra Helsingør får jeg imidlertid at vide, at samme skib også kaldes „Altankassen“. Dette navn er meget træffende, hvilket De vil kunne overbevise Dem om ved at se på billedet af „Kronborg“ i dette nummers spidsartikel.

Lidt sø-slang.

Og her er så lidt „kraftfoder“ til slang-eksperten Kaj Bom: Middelgrundsfortet rager op i Øresund som en vældig klat og minder ærligt talt ikke så lidt om de visitkort, kørner lægger på markerne. Kystdefensionens folk sammenligner da også fortet med en sådan „kokasse“ og har givet det et navn med en noget krassere endelse. Iøvrigt har kystdefensionen jo nu sine egne mather. Af flådens sejlede mather kaldes kyst-matherne aldrig andet end „strandfugle“. Endelig skal det nævnes, at en kurs, der angives på en lidt skodesløs måde, ved at man lægger hånden hen over kompasset, kaldes en „bælgvante-kurs“.

Eksport af danske sømænd.

Ifølge en nylig udarbejdet statistik fandtes der ved indgangen til 1952 4432 udlændinge beskæftiget om bord i norske skibe. Tallet svarer til 11,92 procent af besætningsstyrken i den norske handelsflåde. I december 1950 var procenten 14,8, i 1939 12,9 og i 1938 9,4. Danmark med Færøerne var i 1951 repræsenteret blandt udlændingene med det største antal, nemlig 1152 søfolk. Nærmest efter kom svenskerne og finnerne med

„kun“ 339 og 327 mand. Iøvrigt var hele 40 forskellige nationer repræsenteret om bord på de norske skibe. Af danskerne var ikke mindre end 113 beskæftiget som kokke. — En god reklame for dansk sømandsskab og dansk kogekunst!

„Kogehuse“.

Apropos kogekunsten: Om kort tid skal molen mellem færgehavnen og den sydlige del af Assens havn ombygges, hvorfor det her afbildede „kogehus“ skal flyttes. Huset er bygget af murermester Borre i 1824 af gule mursten og kostede 120 rigsdaler. Før nogle år siden var bygningen imidlertid så medtaget, at den måtte restaureres og pudses. Huset, der er sekskantet, er bygget i en stil noget nær barok. I midten af det forrige århundrede var det ifølge havneinstruksen der på stedet forbudt søfolkene at gøre ild om bord efter kl. 22, når skibet lå ved kaj. Skulle der efter dette klokkeslet koges mad, måtte det ske over kogehusets to ildsteder. Senere blev forbudet hævet, men når de store sejlskibe skulle kolhales, blev beg og tjære kogt i huset. Lignende kogehuse findes i Dragør og Ærøskøbing. Det førstnævnte anvendes i dag som toilet! Kan læserne fortælle mig, om der findes kogehuse også andre steder?



Sætteskipper-eksamen og fingersprog.

To grønlandere, hvoraf den ene kan tale dansk, har bestået sætteskipper-eksamen på Bornholm. Den grønlander, der ikke taler dansk, klarede sig til eksamen med en slags fingersprog og gjorde det så godt, at censorerne forstod ham fuldtud og gav ham hans eksamensbevis.

Nedsyltet krabbe.

En dansk fisker fik ifølge „Dansk Fiskeritidende“ forleden et syltetøjsglas på krogen. Inde i glasset befandt sig en spillevende krabbe, som var for stor til at snige sig ud. Den har taget sit „hus“ i besiddelse som unge, men har været for doven til at flytte, inden det var for sent. Føde har den skaffet sig ved at stikke kloerne ud.

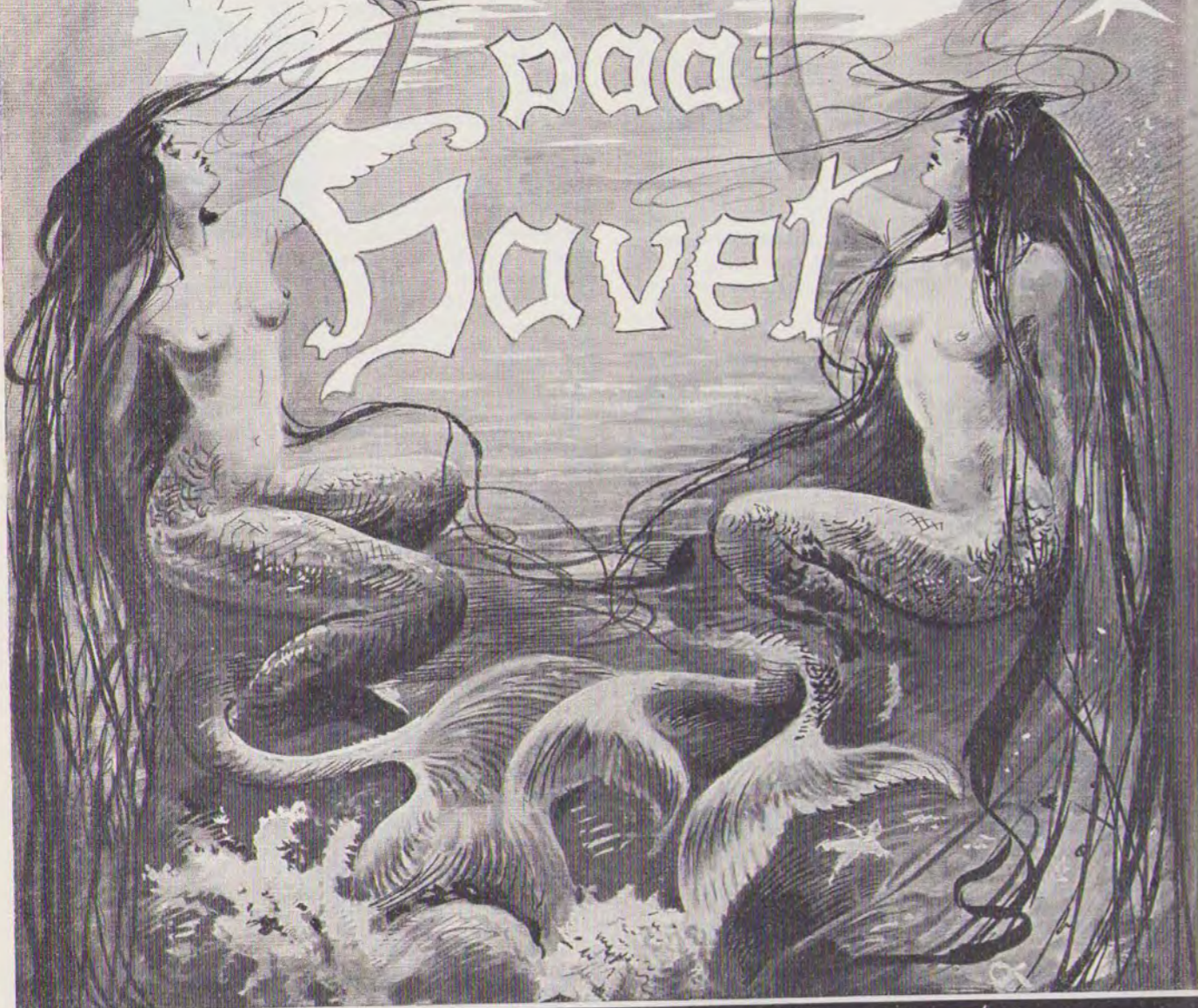
Og så en saltvands-anekdote.

På en af den danske marines små ministrygere var en math i middagsstunden eneste mand på dækket. Han ville benytte vagten til at spule dækket og hev en slagpøs ud over skibssiden. Der var en del slingerage, og desværre faldt han under arbejdet med at hive pøsen ind igen på hovedet i vandet. Inde i styrehuset hørte man ikke hans råb om hjælp, og fartøjet sejlede videre. Først da mathen nogen tid senere skulle afløses, opdagede man, at han var væk, hvorfor man straks lagde kursen den modsatte vej. Mathen havde været så heldig at redde sig op på et sømærke, hvor man fandt ham mere død end levende af kulde, da temperaturen lå omkring frysepunktet. Man hev ham straks om bord, hvor han var genstand for megen medfølelse, indtil skibets regnskabsfører ødelagde det hele ved at sige: „Ja, det er altså meget godt, men hvad blev der af pøsen?“!

De kan få dem overalt



Paa Havet



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

Et halvtreds års minde

Af ANTON HANSEN

DET var en typisk dansk efterårsdag, den 16. oktober 1901, da vi fra Holmen vandrede om bord i „Valkyrien“ for at hejse kommando og gå på togt til vore vestindiske øer.

Marinen sendte dengang — foruden de sædvanlige sommer øvelses- og skoletogter og inspektionsskibene til Færøerne og Island — hvert andet år et skib til vore vestindiske øer, og jeg tilligemed 5 klassekammerater fra søværnets underofficersskole, hvor vi på dette tidspunkt havde været i 5 år af den ialt 6-årige skoletid, skulle nu for første gang på langfart.

Det var med store forventninger, vi gik om bord, væk fra det sure, danske efterårsklima og den tilstundende vinter ud til tropernes herligheder. Det var noget andet end at sidde på skolebænken og tyre matematik, fysik, navigation og mange andre fag.

Efter den gældende sejlordre skulle vi på udrejsen anløbe Falmouth, Cadix og Madeira for kulfyldning og være på St. Thomas den 1. december, afgå derfra mellem jul og nytår og på hjemrejsen anløbe Norfolk og New York for så at være i Danmark ca. 15. februar.

Kommandoen blev hejst, og vi lagde ud på reden for at tage ammunition om bord. Dette måtte dengang ikke finde sted i flådens leje af hensyn til eksplosionsfaren. Endelig blev vi inspiceret af viceadmiralen. Holmens provst kom om bord og holdt en afskedsgudstjeneste, som det dengang var skik, og idet vi salutede Sixtus med de reglementerede 7 skud, kastede vi los fra bøjen og stod til søs.

Mine kammerater og jeg var skibsvante med det samme, vi havde jo allerede adskillige togter bag os med øvelsesskibet og havde sidste sommer været på togt med et af panserskibene. Søfolkene om bord fandt sig også hurtigt til rette; derimod kneb det for lægdsrullefolkene, som jo ikke tidligere havde været til søs, at finde sig til rette i alt det virvar, der for ukyndige at se hersker om bord i et skib de første dage af et togt, inden organisationen er kommet i gang. Men næstkommanderende og underofficererne skulle snart få sat trit i det.

Tiden var ikke blødsøden, der blev sunget ud af et godt hjerte, når der var noget i vejen, og snart blev der taget fat med at mønstre efter alle de forskellige ruller, der anviser hver mand sin plads under de forskellige forhold, der forefalder under tjenesten i et skib. Man kan nu godt forstå kvalerne for de usøvante i den første tid, og når så søsygen samtidig meldte sig og de arme stakler, der havde mest lyst til at gemme sig i en mørk krog, blev kommanderet snart til det ene og snart til det andet, kneb det tit med humøret. Lidt hjemme meldte sig vel også for de fleste af dem, der ikke tidligere havde været borte fra far og mor i længere tid, og de syntes vist nok, det var en trist tid at

skulle se ende på; men efterhånden hjalp det dog på humøret, ungdommens tilpasningsevne er jo stor.

For efterårsdage at regne viste Nordsøen sig forholdsvis rolig, selv om mange af de usøvante led søsygens kvaler og ikke havde megen appetit. Det kneb også for dem at vænne sig til nattevagterne, de var jo vant til det, vi søfolk kalder „bondenætter“, og som, da vi gik 4 skifte vagt, kun indtraf hver fjerde nat.

Det var dengang skik i vore orlogsskibe, at der blev arbejdet på alle vagter. På førstevagten skrælledes kartofler, skrabedes klipfisk, pudsedes kobbertøj og besørgedes mange andre små gøremål. På hundevagten var det gerne rengøringsarbejder, bl. a. skuredes dækket med sand og mursten, skuredes rundholter fra fartøjerne, vaskedes presenninger og overtrak, jo, vi blev holdt godt i ånde; men vi tog det med godt humør, og tiden gik hurtigt.

Vi kom til Falmouth og fyldte ude på reden kul fra pramme. Det var et fælt svineri og krævede en større rengøringsproces bagefter. Landlov blev der ikke noget af, og da kulfyldningen var overstået, stak vi igen til søs og stod Kanalen ud.

Nu begyndte det milde vejr at melde sig. Allerede efter et par dages sejlads var det sommertemperatur, de blå uldne skjorter blev puttet i ranslen, og det hvide overtrækstøj blev taget i brug. Vi lå på dækket og soled os i fritiden, og vi havde det evigt dejligt, syntes vi selv. Selv lægdsrullefolkene begyndte at se lidt lysere på tilværelsen, søsygen var i det store og hele overstået, og på frivagten om aftenen gik tiden med sang og halloj.

Den 5. november kom vi til Cadix. Det var den første sydlandske by, vi oplevede, så forventningerne var store, da der allerede dagen efter blev givet landlov til den ene halvdel af besætningen. Pengene var for de flestes vedkommende ikke til at slå store slag for. Hyren var jo kun ringe, 18 kr. månedlig for de befarne og 9 kr. for lægdsrullefolkene, og da denne store sum skulle fordeles over flere gange, tør jeg nok sige, at det var mere end sparsomt, hvad der kunne købes. Men oplevelsen at komme i land i det fremmede, folkelivet, alt dette var jo gratis, og så kunne der jo nok blive til et par glas vin og dertil de dejlige frugter, appelsiner, bananer og mange andre, som var meget billige, jo, det var en oplevelse.

Vi lå i Cadix en uges tid og fortsatte derefter til Madeira, denne pragtfulde ø, hvor vi havde nogle dejlige dage med forskellige udflugter, og så gik rejsen videre til vort fjerne mål.

Nu havde vi små tre ugers rolig sejlads i et herligt klima, passaten lige agter ind, søen rolig og så pragtfulde stjernenerter, hvor vi dårligt kunne løsrive os fra dækket for at gå til køjs; men det var af sund-

hedshensyn strengt forbudt at sove på dækket, temperaturforskellen mellem dag og nat var for stor og gav let anledning til forkølelse.

Efter en god overrejse ankom vi til St. Thomas den 30. november og indtog vor tjeneste som stationsskib.

Så var vi da kommet til troperne. Det var noget andet end Danmark, hvor vi vidste, at de nu gik og frøs. blev forkølede, fik snue og alt det der; her var temperaturen ca. 30° hver dag, men det vænnede vi os hurtigt til. Og så de dejlige, lune nætter, hvor vi i fritiden dasede under det altid udspændte solsejl. Humøret blandt ca. 300 unge mennesker skulle nok gøre sit til, at tiden aldrig blev lang. Det var selvfølgelig noget andet for befalingsmændene, som havde familie hjemme at længes efter, men for unge mennesker var det evigt sjov, vi befandt os som ål i mudder, langt fra skole og strikse lærere og en streng skolechef, der hver søndag formiddag under paraden uddelte sine anmærkninger i form af nægtet udgang, ekstra øvelser i fritiden eller lignende.

Efter nogle dages ophold ved St. Thomas gik rejsen til St. Croix, så tilbage til St. Thomas, en enkelt afstikker til St. Jan, og tiden nærmede sig til vor afrejse til U. S. A.

Der var på dette tidspunkt optaget salgsforhandlinger med U. S. A. om køb af vore vestindiske øer, og da guvernøren var ængstelig for, at der skulle blive uro blandt negrene, når dette blev bekendt, anmodede han regeringen om, at „Valkyrien“ måtte forblive ved øerne indtil videre. Da dette blev bifaldet, fik vi altså ordre til foreløbig at forblive på de vestindiske station.

Dette var en skuffelse for de fleste befalingsmænd, men særlig for de værnepligtige, der jo nu så deres tjenestetid forlænget i det uviste. Dog, herved var intet at gøre, de måtte væbne sig med tålmodighed, men det gik jo lidt ud over humøret, især i den første tid. Det kan heller ikke nægtes, at tjenesten kunne blive lidt ensformig under det lange ophold. Halvdelen af besætningen havde landlov hver søndag fra kl. 1 til 7, altså 6 timer hver dag, men der var heller ikke noget særlig tillokkende i land, hvis man da ikke havde øjnene opladt for øernes ejendommelige tropeskønhed, og dette er jo sjældent noget, der præger unge mennesker. Det var mest med at besøge de stedlige romshopper, hvor spiritussen var billig, men lumsk, og resultatet blev ofte fuldskab og slagsmål med niggerne, som marinere stjal pigerne fra. Der lå ofte fremmede orlogsmænd i havnen, både amerikanere, englændere, tyskere og andre, og det kunne give anledning til bataljer, når der på én gang kunne være 1000 marinere i land fra de forskellige nationer. Så kom der patruljer i land fra skibene for at holde orden på sagerne, og det gik jo ikke altid stille af; der var livligt i Charlotte Amalia på sådanne dage. Når landlovsfartøjerne kom til borde, var der adskillige, der ikke kunne klare sig selv. Enkelte var døddrukne og blev lagt på stribe nede på banjerne, og så gik under-

læggen og sygepasserne i gang med at pumpe dem ud. Jo, det kunne være livlige dage, lidt for livlige undertiden.

Nå, tiden gik, vi patruljerede mellem øerne, aflagde visit på Haiti og Jamaica, fejrede jul og påske og vidste stadig intet om, hvornår vi skulle hjemad. Vi var nået til begyndelsen af maj måned 1902, da den begivenhed indtraf, som jeg nu skal fortælle lidt om:

Den perlerad af øer, der går under navnet Windward Islands, og af hvilken Martinique er den sydligste af de franske Antiller, danner mod øst en naturlig barriere ud mod Atlanterhavet, hvor ækvatorialstrømmen og den stedse blæsende passatvind sender svære havdønninger ind langs de mod havet skrånende, bratte klipper.

Mod vest skræner tropeskoven i al sin dystre væld ned fra øens højeste punkt, Mt. Pelee, og hvor skoven ophører, begynder udstrakte arealer med svajende sukkerrør, der dominerer landskabet omtrent helt ind til St. Pierre. Øen er på ca. 1000 km² og havde ca. 255.000 indbyggere, hvoraf kun nogle få tusinde hvide, medens hovedparten var negre og mulatter. Hertil kom ca. 15.000 kinesere og indere, efterkommere af de kulier, der for ca. 100 år siden førtes til øen for at arbejde i de udstrakte sukkerplantager. Alt på Martinique var idyl og skønhed, et tropisk paradys med store regnskove og yppig vegetation. Det påstås, at øen har regn 230 dage om året, særlig kraftig i de fire første måneder. Sukker, rom, appelsiner, bananer, fersken og ananas er de vigtigste udførselsprodukter.

Hovedstaden på Martinique var Fort de France med 30.000 indbyggere, en munter og levende by. I parken stod en statue af kejserinde Josephine, Napoleon den Førstes gemalinde, der er født på øen. Også en anden Josephine er født her, nemlig Josephine Baker. Byen St. Pierre ved foden af den 1350 m høje vulkan Mt. Pelee var en blomstrende by med en rig handel, smukke gader, opera, teatre, hyggelige restauranter og en domkirke. Men denne by blev ved den katastrofe, der fandt sted den 8. maj 1902, fuldstændig udslettet med alle sine indbyggere.

I de første dage af maj begyndte en hvid askeregn at dale fra Mt. Pelee, og der hørtes en underjordisk rumlen. Men da vulkanen gennem et halvt århundrede var blevet betragtet som uskadelig, tillagde man det ikke større betydning.

Den 5. maj kom et nyt varsel, en koghed, vældig dyndstrøm væltede ned over bjerget, ødelagde marker og en stor nyopført sukkerfabrik på bjergsiden, hvorved 150 mennesker omkom.

Heden tog til, luften var fuld af svovldampe, og vældige askeskyer formørkede himlen, men endnu tog beboerne det uden panik.

Den 8. maj om morgenen, Kristi Himmelfartsdag, var der mange mennesker på benene for at følge det storslåede skuespil, den mægtige sky, der svævede over krateret, og de dampmasser, der ustandselig pulsede op fra dybet.

Kl. to minutter over 8 lød et øresønderrivende brag, som om hele bjerget eksploderede, kvælende sky-masser blev slynget ud fra keglens top, efter dem fulgte en næsten kulsort masse. Den steg ikke, men slap kraterranden og rullede med en lavines hast ned ad bjerget mod St. Pierre.

En panisk rædsel greb alle, men det var for sent. Dødsskyen indhyllede alt og alle, og dens kraft var så enorm, at husene styrtede sammen til fundamenterne, i et cyklonagtigt sus var den ude over havet. Dens spor var skarpt afgrænset, ca. 2 km bredt, men alt indenfor var prisgivet død og ødelæggelse. Ildorganen udsendte en hede på 800 grader. Den satte ild på alt og fortærede al luft. Indbyggerne blev enten kvalt eller brændt ihjel. Fire minutter over 8 var den store by en eneste forkullet og brændende ruin, ikke een af dens indbyggere undgik katastrofen. Tragedien var total. I havnen lå 18 skibe, der blev stukket i brand eller sank; et enkelt slap bort med decimeret besætning og sårede, der led frygtelige pinsler fra brandsårene. De bragte verden budskabet om ødelæggelsen. Efter dødsskyen kom en regn af glødende sten, og så brød lavaen frem og gled ned over ruinerne. St. Pierre var på et par minutter forvandlet til et vestindisk Pompeji.

Som før omtalt befandt vi os med „Valkyrien“ ved St. Thomas i begyndelsen af maj måned efter et togt i Det karaimiske Hav, hvorunder vi havde aflagt besøg på Jamaica og Haiti, negerrepublikken, hvor der fandt en lille rask revolution sted, medens vi gæstede hovedstaden Port au Prince, og hvor den daværende præsident blev styrtet. Det lykkedes ham at undkomme, man fortalte med statskassens rørlige formue i behold, og bosatte sig på St. Thomas, hvor han siden levede som en meget velstående mand.

St. Thomas Tidende havde i flere dage bragt artikler om vulkansk virksomhed på luvartsøerne, og efterretningerne lød stadig mere og mere truende. Den 8. om aftenen indtraf fra St. Lucia et telegram, som meddelte, at St. Pierre var blevet ødelagt, og at der herskede stor nød på øen.

Efter konference mellem chefen og guvernøren besluttedes straks at sende „Valkyrien“ af sted til hjælp. Vi indladede så hurtigt som muligt proviant, vand og lægemidler og hvad der under de rådende forhold kunne ventes at blive brug for, samtidig med at skibet bedst muligt sikredes mod brandfare.

Lidt over middag den 9. lettede vi og stod ud af St. Thomas' havn s. o. for fuld kraft. Om eftermiddagen den 10. passeredes Guadelup og Dominica, og ved solnedgang observeredes en stor rødliggrå, diset bank forude, og lidt efter begyndte det første fine askefald.

Asken var umærkelig i luften, men hvor duggen slog sig ned på de kolde panserplader, viste der sig et uendeligt findelt, gråt støv, som trængte ind ad de snævraste sprækker og efterhånden begyndte at genere i øjnene.

Vi var dengang ca. 30 sømil fra land. Natten faldt på, bælgmørk uden stjerner, og der måtte navigeres

med en vis forsigtighed, da vi ingen landkending kunne få.

Da vi efter bestikket skulle være på højde af Fort de France, øens hovedstad på sydsiden, sattes kursen østlig. Ved halvelvetiden om aftenen fik vi en lysning i sigte ret for. Vi stod ind mod den, lysene blev tydeligere og tydeligere. Forsigtigt med langsom maskine og med loddet gående fortsatte vi mod land, mens vi blussede efter lods, men signalerne forblev ubesvarede.

Efterhånden mærkedes en udpræget brandlugt, og vi var ikke længere i tvivl om, hvad vi så. Det var en by i flammer.

Jeg tror nok, at dette syn fyldte os alle med bange anelser. Hvis det, som vi måtte antage, var det brændende Fort de France, vi havde forude, betød det jo bogstavelig talt hele øens tilintetgørelse.

I øjeblikket var der intet andet at gøre end at afvente dagens frembrud. Vi vendte og stod langsomt udefter.

Ved daggry vendte vi og stod indefter, og det viste sig nu, at der om aftenen og i nattens løb havde løbet en ganske eksempeløs hård nordgående strøm, uden tvivl forårsaget af de mægtige vulkanske påvirkninger. „Valkyrien“ var af strømmen forsat langt nordpå op under vulkanen, og den brand, vi havde set, viste sig at være St. Pierres. Alt var tæt indhyllet i røg og damp. Om bagbord tårnede en uhyre gråsort, massiv sky sig op, og lidt efter dukkede øen ud af disen, og enkelt-heder trådte frem.

Om styrbord sås træer og buske på skrænterne, alt af samme hvidgrå udseende, huse dukkede frem og blev til en by, ikke eet hus stod ubeskadiget, tagene var borte, husene raserede til fundamenterne og halvt begravet i grus og aske. Forkullede træstammer ragede op hist og her, ganske tæt under land lå skroget af en stor damper, ridende for sit anker halvt kængret over. Master og skorstenene var væk, tyk hvid røg væltede op af lugerne. Søen var fyldt med forkullede vragsstykker og andet drivgods. Og så kom ligene drivende, enkeltvis eller i flokke, alle stivnede i samme stilling, om det var hvide eller farvede var ikke til at afgøre, den forbrændte og solstegte hud skinnede i alle regnbuens farver. Det var et skrækkeligt syn, som for altid vil stå uudsletteligt i erindringen.

I den blege, slørede belysning havde alt det samme hvidlige udseende, dækket som det var af et lag af lysegrå aske, der imidlertid pludselig hørte op et par kilometer syd for byen, som skåret af med en kniv. Indenfor linien var Sodoma og Gomorrha, tæt udenfor lå en lille landsby ved stranden ganske uskadt. Dens kirketårn ragede fredeligt op mellem palmetræerne, ubeskadigede, men hvidpudrede af de støvskyer, vinden hvirvlede op. Dyb og skummel tavshed rugede over denne uhyre kirkegård, som nylig havde rummet liv og virksomhed, men som nu skjulte de mishandlede lig af 40.000 mænd, kvinder og børn. Som før nævnt var et enkelt skib — den engelske damper „Roddam“

— undsluppet og var med den største del af besætningen dræbt og resten såret kommet ind til St. Lucia, hvorfra de første efterretninger om katastrofen udsendtes. Guvernøren, der med sin Yacht var på vej fra St. Pierre, da udbruddet skete, omkom med sin familie.

Tæt under land lå den franske krydser „Suchet“, der ulykkesdagen om morgenen havde været undervejs fra Fort de France til St. Pierre; men ved et lykkeligt tilfælde var den blevet forsinket, i modsat fald var også dette skib blevet et offer for katastrofen. Man fik imidlertid lejlighed til at se udbruddet på nært hold og beskrev det for os som et mægtigt drøn efterfulgt af en tornado af ild, flammer, sten og røg, som holdt sig tæt ved jorden, og hvori alt forsvandt hurtigere, end det kan siges.

Efter franskmændenes udsagn var der intet levende tilbage i St. Pierre, alle var omkommet. Men en 4 à 5 sømil længere nordpå lå en lille by, hvor et par tusind nødlidende flygtninge havde samlet sig. Der ville vi være mere end velkomne.

Sammen med den franske krydser stod vi nordpå gennem askeregnet. Det var nu blevet midt på dagen og glødende solskin. Men her havde vi tæt over os en tung, blygrå sky, hvorfra asken ustandselig lydløst strømmede ned i tætte masser, fyldende vore næser, ører og især øjne.

Vi stoppede op ud for den lille by, hvor befolkningen havde samlet sig på stranden. Vi var nu umiddelbart nedenfor vulkanens fod, kun få kilometer fra toppen. Gennem tykningen kunne vi se, at landet havde været frodigt og veldyrket. Rundt om den lille by, der lå idyllisk lige ned til havet, trivedes træer og sukkermarker frodigt, kranset af palmer, banan- og brødfrugtræer, hvis grene og blade knugedes mod jorden under vægt af askelaget, der fik det hele til at se uvirkeligt og uhyggeligt ud.

Det gik stærkt med at få vore både i vandet, og under raske åretag gik det ind mod stranden, hvor der stod så kraftig en brænding, at bådene ikke kunne gå helt ind. Vi holdt os så tæt ved land som muligt, og befolkningen måtte så se at komme ud til bådene med deres små piroguer, der måtte gå ud og ind flere gange, til vi havde fuld last, som vi så hurtigt som muligt afleverede om bord, og så gik det ind igen, alt det vi kunne trække på årene.

Største parten af disse flygtninge var negre eller kulørte. De havde i flere dage lidt hårdt af sult og tørst, og det var et både rørende og ynkværdigt syn at se dem komme om bord. Det var en hel befolkning i alle aldre fra oldinge til spædbørn. Alle kom de slæbende med deres habengut, petroleumskander, spejle, stole, madonnbilleder m. m. En kone havde bjærget en pose med trækul, andre havde knipper af fjerkræ bundet sammen ved benene med hovederne nedad. Enkelte tog det hele kolblodigt, andre, som spændingen havde holdt oppe, faldt fuldstændig sammen, da de følte det relativt sikre skibsdæk under deres fødder, atter andre var helt ude af sig selv af rædsel.

Lidt efter lidt tyndede det ud i rækkerne inde på

strandens, og efter fire timers hårdt arbejde tog vi de sidste, mairen og sognepræsten, om bord. Så blev bådene hejst, og vi stod bort fra byen. Men det var et trist syn at se stranden forsvinde i tykningen fyldt af heste, æsler, køer, grise, fjerkræ og de hylende hunde. De stakkels skabninger måtte desværre overlades til deres skæbne.

Sognepræsten fortalte, at han den 5. maj havde været på vej ind til St. Pierre. Da han kom til randen af den floddal, hvor den begravede sukkerfabrik lå, havde han hørt råb derfra og set folk løbe. Ved at se op ad dalen bemærkede han en hvid dampsky og derunder en sort mur, der væltede frem med eksprestogsfart, og i næste nu var fabriken opslugt i kogende sorte mudderbølger, som rasede forbi og væltede ud i søen, rejssende en svær flodbølge.

Lidt efter kom vi ud af askeregnet. Vi passerede igen St. Pierres red med dens triste syn og mærkede atter med glæde solen skinne. Hen på aftenen stod vi ind til Fort de France, saluterende flaget og begyndte landsætningen af passagererne og udlosningen af proviant og lægemidler, og det blev langt ud på natten, før det var overstået.

Vore forsyninger var meget velkomne. Der var nu en halv snes tusind flygtninge i byen, blottede for alt. Forholdene var ved at vokse myndighederne over hovedet. De uundgåelige marodører og ligrøvere måtte holdes i tømme med våbenmagt, og man frygtede både for hungersnød og pestagtige sygdomme. I St. Pierre og langs vejene lå tusinder af ubegravede lig, som det var nødvendigt at fjerne. Udsendte kommandoer samlede dem i store dynger, overhældte dem med petroleum og brændte dem. Næppe een familie fandtes, som ikke havde mistet en eller flere nære slægtninge, mange af de gamle kreolerfamilier var totalt udryddet.

Den 13. maj afholdtes en sørgedudstjeneste i byens pragtfulde katedral, og straks efter lettede vi og gik til søs. Vinden var den dag s. v., og det var klart, således at hele øen kunne overses. I det blændende solskin lignede den askeklædte del næsten et helt sne-landskab. Himlen var klar, men over vulkanen rugede stadig den mægtige, mørke, massive sky. Vi målte højden af den og fandt den til at være ca. 3000 m.

Under et nyt udbrud lige efter vor afsejling blev den lille by, hvorfra vi havde reddet 567 mennesker, også ødelagt, og ved et nyt udbrud senere hen på sommeren dræbtes 2000 mennesker. Endnu i september 1903 kom yderligere 2 udbrud, der dog nu kun ramte livløse egne.

Den 15. maj var vi atter tilbage på vor station, men nu kunne vi på forskellige forhandlinger mærke, at opholdet ved vore dejlige tropeøer lakkede mod slutningen, og endelig den 30. maj kom ordren til at hæve stationen og snarest afgå til Danmark.

Den 31. maj lettede vi vort anker homeward bound, og efter en hjemrejse, hvor Atlanten lå blank som et spejl, og et anløb af Azorerne og Dartmouth for kulfyldning nåede vi København den 22. juni og strøg kommandoen den 5. juli efter et togt, hvor vi havde

oplevet begivenheder, der aldrig vil gå os af minde.

Allerede i slutningen af juli blev vi 6 kammerater atter udkommanderet til den vestindiske station. Vi var blevet udnævnt til befalingsmænd straks efter vor hjemkomst med „Valkyrien“ og var altså nu færdige med skolen. Glade og fornøjede pakkede vi ranslen og gik om bord i „Ingolf“. Vi afsejlede den 29. juli og nåede St. Thomas den 1. september, hilst med glæde af de mange gode venner fra „Valkyrien“-tiden.

Vi havde på dette togt atter lejlighed til at gense Martinique, idet vi anløb øen i januar måned 1903. Da var man stærkt i gang med at rydde op i ruinerne, og vi var enige om, at der ville man aldrig opbygge en by mere.

Men den menneskelige optimisme er ukuelig. Nu blomstrer atter en ny by på den gamles ruiner.

Gammelt nummer købes

For et pænt eksemplar af „Vikingen“ nr. 4-46 betales kr. 2. Henvendelse til bladets ekspedition.

DAMP SKIBSSELSKABET

VIKING A/S

Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG

Worsåesvej 24, København V.

Tlf. C. 2641

Telegr.-adr. Metalborg

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 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).

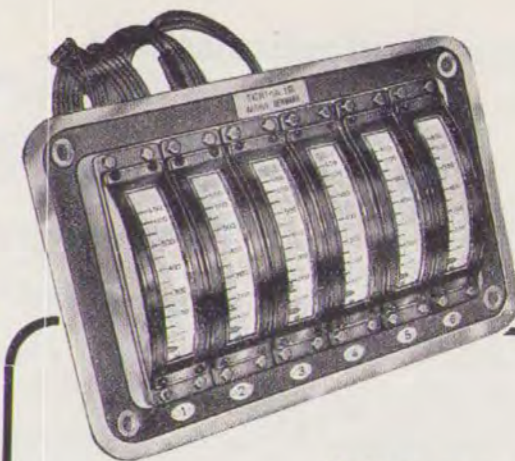
O. M. Borup Sørensen: „Den shanghaijede Præst“. En spændende og meget underholdende roman fra sejskibenes guldalder. (Oprindelig pris: kr. 8,00).

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. 3040



Profiltermometre
Profilmamometre
Cirkulære Termometre
Termografer
Manografer

FABRIK FOR MAALEINSTRUMENTER

TERMA A/S

AARHUS

DANMARK

Tolder-maleren Hans Bræmer

På kajen i Helsingør havn traf „Vikingen“'s medarbejder en dag tolder-maleren Hans Bræmer ved arbejdet på et maleri af Rederiaktiebolaget Hillerströms nybygning „Delos“. Helsingør-rederiet har bestilt billedet til ophængning om bord på det nye skib. Da vi ønskede at bringe en omtale af Helsingør-overfarten, gik vi med Bræmer op på hans kvistatelier i byen, hvorfra der er en pragtfuld udsigt over Sundet, for at udvælge et billede illustrerende overfarten. Vi fandt maleriet, som er gengivet på dette nummers forside, og vi tror, læserne vil synes om det.

Hans Bræmer, der er ud af gammel sømands-slægt, har malet en mængde billeder til private i Danmark, Sverige og Norge og arbejder tillige med grafik. Han begyndte at male allerede som 15-årig, og opvæksten i den smukke sundby holdt hans interesse for marine-malerier vedlige gennem årene. Bræmer har iøvrigt en gang tidligere haft et maleri på „Vikingen“'s forside forestillende toldkrydseren „Ørnen“, og det bliver sikkert ikke sidste gang, vore læsere stifter bekendtskab med hans malermåde, som han hævder ikke er inspireret af nogen andens.

Desværre er Bræmers navn over bladets forsidebillede stavet forkert, hvilket vi beklager.

Redaktionen.

Fanø Navigationsskole

Der har været afholdt eksamen på Fanø Navigationsskole. Til sætteskipperprøven indstilledes een mand, der bestod. Til styrmandseksamen indstilledes 14 mand, hvoraf 13 bestod. Til skibsførereksamen indstilledes 13 elever, der alle bestod. 10 elever indstilledes til radioekspedientprøverne, og 8 mand heraf bestod. Desuden var der fra Svendborg Navigationsskole indstillet 4 elever, der alle bestod forskellige omprøver.

Ved afslutningen talte medlem af eksamenskommissionen, herr H. Relster, der også uddelte eksamensbeviser. Også skolens bestyrer, herr J. P. Pedersen gav de nybagte navigatører og radiofolk en hilsen med på vejen.

Der uddeltes tillige en del præmier. Således tildeltes „Søfartens Fremme“s flidspræmie Svend H. Nielsen, Esbjerg. Konsul D. Lauritzens flidspræmie overrakte H. Holm fra Færøerne. J. C. Hempels Legatfonds flidspræmie tildeltes C. J. Olesen fra Bramminge. Flidspræmierne er en prismekikkert med inskription.

Også til radiogruppen var der en flidspræmie fra Hempels Legatfond, og den tilfaldt E. E. Østergård, Ålborg.

De må læse bogen om kaptajn

CARLSEN



Flying Enterprise

Alle danske drenge har forlængst kåret kaptajn Kurt Carlsen til deres helt, men også alle voksne så op til denne mand, der, som han selv sagde, kun gjorde sin pligt. Indsend kuponen endnu i dag.

Hft. 8,50 * Indb. 12,50

GRAFISK FORLAG

GRAFISK FORLAG, Nyropsgade 17, Kbhvn. V.
Undertegnede bestiller herved 1 ekspl. af „Flying Enterprise“, heftet kr. 8,50 indb. kr. 12,50, sendt pr. efterkrav.
Ikke ønskede bedes overstreget.

Navn
Stilling
Adresse
Ønsk. lev. genn. bogh.



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 HØJTALER ANLÆG

CENTRALANTENNE ANLÆG

SALG * FABRIKATION * SERVICE

„Det skæve skiv“



I sin muntre rubrik „At tænke sig“ bringer „Politiken“ i denne tid en feuilleton ved navn „Det skæve skiv“, som hævdes at være en filmroman efter „We Dive at Dawn, Carlsen“. Efter bladets oplysning betragtes det som givet, at denne film fuldstændig vil slå Goldwyns

H. C. Andersen-film ud!

Vi bringer et afsnit af den usædvanlige roman, fordi det heraf fremgår, at Carlsen er en ivrig læser af „Jul på Havet“:

En nat, da Carlsen sad og halvblundede over „Jul på Havet“ trængte et skingrende kvindeskrik pludselig ind til ham. Det kom fra kabyssen, hvor Patricia sov. Carlsen for mandigt op, og klamrende sig til den lærling nåede han frem til kabyssen, netop som en grum sioux-indianer i fuld krigsmaling forsvandt op på bakken med den sprællende Patricia. Indianeren afskød en forgiftet pil, der borede sig ned i dæksplankerne foran Carlsen...

Carlsen trak pilen op af dæksplanken og smed den i søen. Så gik han ind og skrev i logbogen: „Position 313 sømil sydvest for Land's End. Indianer set i moderat til god sigtbarhed om bagbords bov“. Hvorefter han halvblundede videre over „Jul på Havet“.

Mine oplevelser

PÅ DE SYV HAVE

Kaptajn Drasbek fortæller. XII (sluttet)

Ved OTTO LUDWIG

NOGLE af mine bedste minder som bugserbåds-skipper skriver sig fra den tid, hvor der fandtes en dansk Amerika-linie af det store format. Det var store dage i Frihavnen, når en dansk Amerika-båd gik ind og fortøjede ved vestkajen. Skibet var altid ved sådanne lejligheder flagsmykket fra mastetoppe til lønninger. Skibsorkestret spillede nationalmelodier og mange kendte, lystige toner. Der blev råbt og vinket. Små danske og amerikanske flag sås blandt de tusinder af mennesker, der var mødt op på kajen. Den nationale stemning var altid på kogepunktet.

Skibene skulle svaje rundt ved ankomsten. Det skulle naturligvis gå hurtigt for sig, og vi var altid tre bugserbåde om arbejdet. Jeg var med „Tyr“ med til dette arbejde hver gang, hvis vi da ellers var ledige. Trist var det den dag, da farten under dansk flag blev indstillet. Mange danskere i Amerika tilbød store pengesummer, for at man kunne holde linien i gang. Alligevel blev dansk-amerikanerne til deres store sorg fra nu af nødt til at sejle med den polske Amerika-linie til fædrelandet. Naturligvis var bugserbådene også med til at bringe disse polske skibe i havn, men vi bugserbåds-folk havde hellere assisteret danske Amerika-både.

Ø.K. fik en vis indflydelse inden for den polske Amerika-linie og sørgede for, at skibene så vidt muligt fik deres proviant og udrustning om bord i København. Restaurationspersonalet var næsten uden undtagelse alle danske på disse polske skibe. De danske skibskokke havde et godt ry på sig for deres faglige dygtighed, og god mad om bord er jo altid en fin reklame for en stor passager-linie.

Når de polske Amerika-både kom fra U. S. A., lagde de gerne til kaj i Frihavnen. Når de kom sydfra, var der imidlertid sjældent mere gods, end det kunne klares med to lægttere. I så tilfælde ankredes der op på reden, medens lægterne lossedes. Der blev så givet landlov til de passagerer, som ønskede at se København. Mange ville gerne se byen fra havnen, og „Tyr“ fik

ofte det job med alle signalflag hejst at sejle gæsterne rundt i havnen. Bypartiet ved Knippelsbro med Børsen, Christiansborg og Holmens Kirke samt udsigten til Christianshavn med Vor Frelzers Kirke i baggrunden betog altid udlændingene. Mange gange hørte jeg her beundrende udtalelser. Det skete flere gange, at en passager f. eks. sagde til mig: „Kaptajn, De bor i en smuk og ren by!“

Landloven varede næsten altid kun to timer. Efter denne tids udløb lå jeg gerne klar ved kaj for at tage de passagerer, som havde været på køretur i byen, med ud om bord igen. På en af disse ture havde vi ikke mindre end seks unge, kongelige personer om bord. Blandt disse fornemme gæster var prinsesse Margrethe og prins René. Efter endt besøg om bord i Amerika-båden skulle de med i land. De stillede sig alle op på bakken under indsejlingen gennem Frihavnen.

Styrmanden ville gøre det så fint som muligt for de kongelige, når de skulle i land, og havde derfor opstillet to lønningstrapper ved siden af hinanden. Men ingen af de fornemme gæster benyttede disse trapper. I nogle elegante spring var de alle som een inde på kajen, hvorefter de forsvandt med følgende udråb: „Tak for turen, kaptajn.“

En dag var en fransk passager-liner ventet til reden, og da der var en del passagerer med megen bagage, blev „Tyr“ beordret til at lægge sig ved Nordre Toldbod for at tage nogle af passagererne med deres bagage fra land ud til skibet. Blandt passagererne var en dame, som havde tjenerskab med sig. En af tjenerne spurgte mig om, hvor vi kunne have „damen“, som

han udtrykte sig. Passageren var den russiske storfyrstinde Xenia. Jeg overlod den fornemme gæst kahytten, og hun var meget taknemmelig for opholdet om bord, skønt det jo ikke var af lang varighed.

Efter den første verdenskrig tiltog turisttrafikken ad søvejen til København. Stadig større og større skibe — helt op til 25.000 tons — satte deres præg på havnen. Når det var større skibe, var der



„Tyr“ under isbrydning.

kun plads til fire ad gangen i forlængelse af hinanden ved Langelinie. I Kroneløbet var der også plads til fire. Inde i Frihavnen var der plads til en halv snes stykker. I de lune aftener var der festligt illumineret om bord på skibene, og dansen gik i de overdådigt udsmykkede saloner.

Det skete af og til, at en af linerne ville gæste Århus. Det hændte et par gange bl. a. med det engelske 14.000 tons store „Arandora Star“ og det 16.000 tons polske „Pilsudski“. I sådanne tilfælde gik bugserbådene fra København om aftenen for om morgenen at tage den store gæst ind og efter endt ophold i Århus bugserede den ud igen. Et par af de skibe, der besøgte København, var så store, at de ikke kunne gå ind i havnen, men måtte ankre op på reden. Dette var tilfældet bl. a. med det franske „Paris“ og det tyske „Berlin“, der hver var på 36.000 tons. Ved sådanne lejligheder havde vi med bugserbådene den tjans at færge passagererne frem og tilbage mellem skibet og byen.

Efter den første krig hentede jeg i Tyskland bl. a. et par store tramper, som skulle ophugges i Gasværkshavnen. I Hamburg hentede jeg ligeledes, men pr. lægter, en brugt skibsværftskran og bragte den til Helsingør, hvor den endnu kan ses ragen højt til vejrs ved en af byggebeddingerne. Kranen er let kendelig ved sin snegletrappe i midten.

Utallige er de stabelfløbninger, hvor jeg har assisteret. Bl. a. var jeg med, da verdens første motorskib, det danske „Selandia“, blev søsat og afleveret fra B. & W. En af mine allerstørste oplevelser var dog, da jeg var med ved bygningen af Lillebæltsbroen. Jeg skulle med „Tyr“ assistere ved afløbningen af den første sænkekasse fra Jyllands-siden. En sådan sænkekasse er 41 meter lang og 22 meter bred og vejede ved afløbningen 6000 tons. Når den blev sat på plads og fyldt med skærver og cement, var vægten 64.000 tons.

Mandag morgen den 27. april 1931 fortøjede vi med „Tyr“ ved beddingen ved Snoghøj — lige ved siden af hvor sænkekassen stod. Sammen med ingeniør Andersen, der havde med afløbningen at gøre, aftalte jeg visse signaler, som muligvis kunne komme i brug ved søsætningen. Kl. 12.30 blev der fløjt klar til afløbning, og vi sejlede ud med „Tyr“ for at ligge klar. Kort efter begyndte sænkekassen at glide i vandet skydende en mægtig bølge foran sig. Den yderste kant af kassen var kun en meter over vandfladen, og der var dødsstille i land. Alle tænkte på, om kassen nu ville rette sig op eller synke. Heldigvis rejste den sig

og lå kort efter fint på vandet. Spændingen udløstes i en øredøvende larm af hurraråb fra begge sider af bæltet. Vi fik sjækket vor slæber i nogle ringbolte, som for dette formål var indstøbt i kassen. Så begyndte vi slæbningen sammen med en lille tysk bugserbåd. Arbejdet var meget vanskeligt. Kassen var tung at slæbe på, og strømmen i bæltet var ret stærk. Nå, men vi fik endelig fortøjet den ved land, hvor man snart gik i gang med at bygge den i den rigtige højde klar til bundsætning.

Men det var naturligvis først og fremmest havnebugseringen, der gav os noget at bestille. Ofte bugserede vi store skibe gennem hele havnen. Nogle af disse havde en bredde af op til 62 fod. Da bredden gennem Langebro og Knippelsbro kun var henholdsvis 70 og 80 fod, gjaldt det om ved sådanne bugseringer at holde tungen lige i munden. Ved bygningen af den interimistiske Langebro i 1930 og den nye Knippelsbro i 1938 blev det betydeligt lettere at bugser i havnen. Men trods de dengang vanskelige besejlingsforhold havde jeg kun et par enkelte møder i søretten.

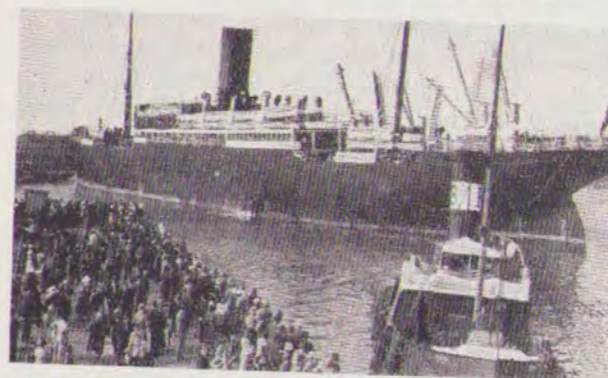
Ligesom ved Lillebæltsbroen havde jeg også min ringe andel i bygningen af Storstrømsbroen. Brofagene fra pille til pille blev bygget i land. De vejede hver ca. 450 tons og blev hevet op og bragt på plads af flydekranen „Stærkodder“.

Denne flydekran var bygget alene til dette formål af B. & W. og var på det tidspunkt verdens største. Denne krans største ydeevne var løft på 500 tons op i en højde af 33 meter. Det blev vort job sammen med bugserbåden „Odin“ at slæbe „Stærkodder“ til Storstrømmen. Det blev en ret vanskelig bugsering. Vi stod ud fra København en aftenstund. Det blev ret låget, og tågen var stadig tæt, da vi næste formiddag nåede til Grønsund. Vi lå derfor og afventede dens letning. Endelig lettede så tågen, og vi nåede ind på Stubbekøbing red, hvor søslæberen kortedes ind. Derpå fortsatte vi heldigt til bestemmelsesstedet.

Efter endt arbejde i Storstrømmen blev „Stærkodder“ slæbt over til Kalvehave, hvor den nye bro skulle bygges over til Møen. Men den egnede sig ikke til dette formål, og sammen med „Mars“ og „Brage“ slæbte vi derpå kæmpekranen tilbage til København, hvor den kort og brutalt blev hugget op. Jeg synes, det var synd, at man ikke kunne finde videre anvendelse for dette imponerende stykke danske ingeniørarbejde, som desværre kun få danske fik set.

Ø. K.'s motorskib „Java“ befandt sig i begyndelsen

af april 1940 i København uden ror og skulle bugseres til Nakskov. Sammen med Svitseres „Sigyn“ skulle „Tyr“ foretage denne bugsering. Vi startede den 5. april om morgenen med „Sigyn“ forrest og „Tyr“ agter. Der var stærk isdrift i Sundet, men vi nåede hel-



„United States“ bugseres til kaj i Frihavnen.

digvis at slippe Sundet ud, før isen satte sig fast ved Helsingør og stoppede for sejladsen i fem timer. Den 7. april om aftenen nåede vi ind til Nakskov og begyndte kort efter hjemturen til København. Den 8. april om morgenen passerede vi i nærheden af Hveen 10 store tyske transportskibe, som stod nordpå. Vi regnede naturligvis med, at de skulle til Narvik efter erts, men så viste der sig i deres kølvand en del armerede forpostbåde. Det så lidt mystisk ud, men hvad, det var jo krigstider! Vi regnede slet ikke med den mulighed, at de — som det senere viste sig — var på vej til at besætte Norge.

Den 9. april om morgenen skulle jeg med „Tyr“ være i Frihavnen kl. 6 for at tage et skib ud. Derved kom jeg til at overvære Københavns besættelse på nærmeste hold. Det var en grim oplevelse.

Under Danmarks besættelse udgik der mange og store troppetransporter af tyske soldater til Norge fra Frederikshavn, og andre skibe bragte sårede til byen, samtidig med at handelsskibe bragte varer og kul til værnemagten. Byens tyske kommandant beordrede derfor to af bugsererselskabets fartøjer — for det meste „Odin“ og „Juno“ — til at ligge i havnen til stadighed. Når et af disse skibe skulle hjem til eftersyn, afløste jeg med „Tyr“. Her fik jeg bl. a. den opgave at slæbe troppetransporteren „Pioneer“ til søs. Dette skib

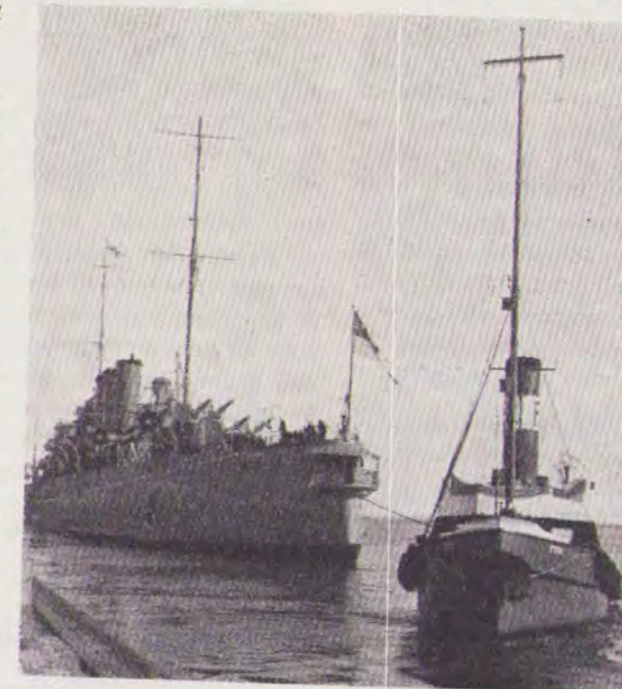
fik en dramatisk afslutning på sin karriere. Mens vi bugserede troppetransporterne ud, holdtes der øvelse med redningsveste om bord på dem. Vestene var meget store og fyldt med kapok. De holdt sikkert godt oppe, men de brændte også godt, hvilket viste sig om bord på „Pioneer“.

På vej op til Norge fik „Pioneer“ en torpedo-træffer i oliebeholdningen. Der var 4000 soldater om bord. De sprang naturligvis i vandet, men desværre for dem bredte den brændende olie sig ud over havet. De arme soldater lyste med deres brændende veste som fakler og skreg af smerte. Danske fiskere kom til hjælp og bjergede en del sårede. Disse skreg så højt, at bjergene måtte proppe noget i munden på dem. Men iøvrigt var det hovedsagelig lig, man fiskede op efter denne torpedering. 250 af ofrene blev begravet i en fællesgrav på Frederikshavns kirkegård.

Mange andre skibe krigsforliste i danske farvande. Svitser hævdede mange af dem, og vi var med til at bugserer havaristerne til reparation i København, Helsingør, Landskrona, Göteborg, Nakskov og Holtenau.

Jeg kunne berette om mange flere oplevelser end disse under krigen, men de fleste af dem er for triste at mindes. Blot skal jeg til slut fortælle om min allersidste sørejse:

Oliefarten på Sverige blev efter besættelsen indstillet, og i stedet gik vi så til Stettin og Danzig



Ved den gamle Langelinie-kaj: Det engelske H. M. S. „Dorsetshire“ assisteres af „Tyr“.



„Tyr“ bugserer S/S „Otranto“ af Liverpool ind i Frihavnen. Til venstre ses M/S „Cape Polonio“ af Hamburg. Billedet er taget i 1926. Det viser ligesom de øvrige „Tyr“ uden styrehus. Først efter en af de senere, hårde isvintre fik „Tyr“ lukket styrehus. Iøvrigt har „Tyr“ påmonteret stang på masten på alle de her viste billeder. Stangen, der nu er fjernet, stammer fra den tid, hvor bugsererselskabet konkurrerede med Svitser og derfor fik radio og antennemast om bord.

for at hente olie og benzin i olielægtare. Min sidste rejse begyndte den 18. oktober 1941. Vi afgik fra Hellerup med lægteren „Thor“, men måtte allerede på Kastrup red ankre op for at pumpe vand om bord i lægteren for rensning af hans lasterum, hvorefter vi måtte pumpe vand ind til ballast. Dette arbejde varede hele dagen. „Tyr“ måtte under hele arbejdet ligge på siden af „Thor“ og levere damp til hans pumpe gennem en spiralslange. Da vi var færdige, var det mørkt. Da sejlansvisningerne fordrede, at man ankrede op, hvis sømærkerne ved den strøgne rende ikke kunne ses, lagde vi bi for natten. Slæbningen af lægteren foregik iøvrigt ved, at vi sjæklede 100 favne wire-forløber i lægterens ankerkæde. Kæden blev stukket ud efter behov. Den måtte nemlig ikke totne op. Gjorde den det, ville den springe.

Næste morgen lettede vi og stod mod syd. Vi havde en rivende sydgående strøm med os som tegn på, at vi sikkert ville få hård kuling fra vestkanten. Sejlansvisningen viste en sydøstlig kurs fra Stevns 14 sømil gennem minefeltet til et tysk vagtskib og derfra en østlig kurs til tværs af Trelleborg og ind under svenskekysten. Først ved Utklippan syd for Kalmarsund kunne vi ændre kurs påny og styre ned på Hela efter Danzig. Hvis vi ikke havde skullet sejle denne omvej, kunne vi have været fremme, før uvejret tog rigtig fat.

Den 20. oktober kl. 20 var vinden tiltaget til orkan af V.N.V. „Tyr“ tog hele tiden nogle gevaldige overhalinger i den svære sø. Jeg stod inde i styrehuset om styrbord med det ene af vinduerne halvt nede for at holde ud. Jeg stod med benene i spænd og havde godt fat med begge hænder. Men kl. 23 tog „Tyr“ en sådan overhaling, at jeg blev slynget ned i læ med en sådan kraft, at jeg under mit fald sprængte styrehusets dør, hvorved de lange 3-tommer skruer, døren var samlet med, blev trukket ud. Under min lufttur, som jo kun varede sekunder, sagde instinktet mig, at jeg skulle trække hovedet ned mellem skuldrene. Dette sparede mig sikkert for at få mere skade, end jeg fik. Dør lå jeg nu på dørken. Bevidstheden havde jeg ikke mistet, med derimod al luften. Jeg var ude af stand til at mæle et ord. Nå, endelig fik rorgængereren mig op, og jeg stillede mig mellem telegraf og rat og mærkede nogle nederdrægtige smerter.

Tirsdag middag den 21. var orkanen stadig lige skrap. Vi lagde kursen om efter Hela. Under en senere samtale med besætningen på lægteren fandt vi ud af, at „Tyr“ ofte havde været nede i bølgedale, fra hvilke lægterfolkene ikke havde troet, vi nogensinde ville komme op. Naturligvis kunne vi heller ikke under sådanne forhold se „Thor“. — Ved 20-tiden gik vi til ankers på Gdynias red.

Den næste dag fik vi lods om bord. Jeg var stadig dårligt tilpas og måtte overgive føringen til styrmand Petersen. Da vi kom i land, opsøgte jeg en læge, der konstaterede brud på tre ribben og gav mig en bandage på. Vor mægler fortalte os, at Meteorologisk Institut havde meldt vindstyrke 11—12 gennem de to sidste døgn.

Om torsdagen var smerterne endnu værre, og jeg besluttede at lade mig røntgenfotografere. Jeg blev derfor kørt på hospitalet. Egentlig skulle jeg have været indlagt, men der var ikke plads til mig. I stedet måtte jeg søge hotelophold, blev der sagt. Det var imidlertid umuligt at få et værelse, men heldigvis fik jeg logi i den svenske sømandskirke på et værelse, der ellers beboedes af en gammel dame, som ville komme tilbage om et par dage. Værelset kaldtes iøvrigt til daglig „den danske stue“, fordi dets møbler stammede fra byens bombede, danske sømandshjem.

Da den gamle dame kom tilbage, måtte jeg søge nyt logi. Gennem den danske konsul i byen kom jeg i forbindelse med en dansk tjener, som skaffede mig ind på hotellet „Zur goldene Löwe“. Her boede jeg lørdag og søndag nat, hvorefter jeg hos Gestapo fik udstedt pas.

Mandag den 27. oktober rejste jeg hjem over Berlin og Warnemünde. Ved hjemkomsten sagde jeg min stilling op og fratrådte med gage til februar 1942.

Dermed var min tid som sømand forbi. Jeg havde sejlet lige siden den 25. februar 1889. Min sejltid havde altså været på 52 år og 8 måneder, hvoraf de sidste 25 år og 2 måneder som fører af „Tyr“.

Hermed har kaptajn Drasbek sluttet beretningen om sine oplevelser til søs. Tilbage er kun at fortælle, at kaptajnen nu nyder sit otium i sit hjem i København og at han forlængst har overvundet den skade, han pådrog sig under den hårde Østersø-sejlad. Han er ikke alene med hensyn til fysik, men også hvad angår mentaliteten, i fuldt vigør, hvilket hans detaljerede beretning bedre end noget andet synes at bevise. Det er hans og vort håb, at læserne har haft glæde af de genfortalte oplevelser fra et langt liv på søen.

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

En farverig karriere

En samtale med direktør, civilingeniør C. Hill-Madsen om skibe og farver



Direktør Hill-Madsen.

Et stort industrikvarter er i løbet af de sidste år skudt i vejret i Gladsaxe, og nye fabrikker kommer stadig til herude. Blandt de mange moderne og imponerende fabriksbygninger hævder farvefabriken S. Dyrup & Co's hvide og velholdte bygninger sig smukt. Farverne stråler gæsterne fornøjet i møde både ud- og indvendig, og der hersker en pinlig orden overalt. Hvis det ikke netop var for denne farvesymfonis skyld, ville man ved et besøg på fabriken næppe straks kunne sige, at der her fremstilles farver og lakker. Hverken i laboratorier, kogerier, lagre eller andre arbejdsrum er der mange malerklatter at se på gulvene.

Lederen af den store farvefabrik er efter direktør S. Dyrups død direktør C. Hill-Madsen. Den nye direktør er en ung og initiativrig mand, som har fået en alsidig uddannelse og har oplevet lidt af hvert. Vi træffer direktøren på hans kontor, hvor vi beder ham fortælle lidt om sin karriere, der har haft og stadig har nær tilknytning til søfarten.

„Som dreng tilbragte jeg næsten al min tid ved Frihavnens kajer, og blev ligefrem oplasket med begrebet „skibsfart“. Jeg kendte næsten ethvert af den tids danske handelsskibe af navn og udseende.“ fortæller han.

„Så var det vel Deres mening at blive sømand,“ spørger vi.

„Nej, jeg ville lige fra begyndelsen være ingeniør, skønt næsten hele min familie har haft tilknytning til søen. Men den vej ville jeg altså ikke. Jeg fik min studentereksamen og kom derefter på Polyteknisk Læreanstalt. Selv under læsningen kunne jeg ikke lade skibene være i fred, og et par gange holdt jeg en pause for at tage hyre som maskinassistent. Bl. a. sejlede jeg med „Frederik VIII“, og med Ø. K.-skibe var jeg på et par ture til Østen. Det var en herlig tid, og jeg mistede ikke noget ved at tage disse ture, for til gengæld kortede jeg værkstedstiden i land af.

Efter overstået eksamen kom jeg i 1936 over hos Burmeister & Wain, hvor jeg blev i 11 år. Jeg begyndte på tegnestuen, kom derefter på værkstederne på Christianshavn og senere til støberierne på Teglhølm.

Under krigen kom jeg til at arbejde ude på selve værftet. Vi begyndte på det tidspunkt for alvor med svejsningen af skibe, og det blev min opgave at være med til at udvikle denne nye metode. Det var et interessant stykke arbejde, hvorunder bl. a. sorterede opførelsen af værftets nye svejschal.

Da vi under krigen var helt afspærret fra at få impulser ude fra med hensyn til udformningen af de tekniske installationer for svejseriet, måtte vi udvikle

dem selv. Såsnart krigen var forbi, blev jeg derfor sendt til Amerika for at studere de metoder, som amerikanerne havde anvendt ved svejsningen af deres kæmpe-mæssige skibsbygningsprogram, og drage sammenligninger mellem deres og vore metoder. Det glædede mig meget at konstatere, at de metoder, som vi selvstændigt var nået til, i det store og hele viste sig at være rigtige.

Anvendelse af svejsning i skibe er jo forlængst slået igennem, og de mange fordele ved svejsningen er jo så kendte, at der ikke er nogen grund til at nævne dem igen. Det synes, som om man i Danmark er blevet stående ved en vis kombination af svejsning og nitning ved bygning af skibe, medens f. eks. Kockum jo i hvert fald for selve skrogets vedkommende svejser 100 %.

I 1944 blev jeg iøvrigt overingeniør og fik med hele værftets produktion at gøre, hvilket vel nok var det mest alsidige og mest interessante job, jeg havde hos B. & W. Et værft er et kolossal alsidigt lærested, og der er faktisk ingen grænser for, hvad der kan læres. Man kommer også i forbindelse med en mængde mennesker, og naturligvis — og desværre — fik jeg også en hel del at gøre med tyskerne under besættelsen. Når de fandt våben på værftet, hvilket jo skete ret ofte, måtte vi jo forsøge at bortforklare det, men til sidst forlangte tyskerne alligevel at få etableret egne vagtposter derude. Vi protesterede kraftigt fra værftets side og brugte bl. a. den motivering, at produktionen ville gå ned, såfremt vi ikke fik lov til at arbejde i frihed. Vi undgik så vagtposter i begyndelsen, men som De måske kan huske, blev flere af Hansa-skibene sprængt, så de sank her ved værftets kajer inden afleveringen, hvilket foranledigede tyskerne til at sige: „Hvad nytter det, at De hævder, at skibene bliver hurtigere færdige, når der ingen vagtposter er, når de så til gengæld sænkes, når de er færdige?“

„Senere forlod De så B. & W.“

„Ja, i 1947 sagde jeg farvel til Burmeister & Wain. Forinden var jeg med ved halvdelen af arbejdet ved det store norske hvalkoger, men nåede ikke at være med til fuldførelsen af dette gigantiske arbejde.“

„Blev De så ved skibsbygningen?“

„Ja, delvis, idet jeg blev direktør for rederiet „Clipper“ i Malmø — et rederi der netop var grund-

lagt af vor berømte landsmand direktør Einar Hansen i Malmø.

Jeg bosatte mig med min familie i Malmø, men var faktisk uafbrudt på farten mellem Sverige, Amerika og Italien. Det var morsomt, men også anstrengende. På 3 år fik rederiet tre skibe. Vi gik hovedsagelig i trampfart, og der var jo sport i at slutte skibene til så høje fragter som muligt. Fragterne var jo dengang som nu høje, men det er, som enhver shipping-man ved, også nødvendigt, thi byggeudgifter og driftsomkostninger er jo fantastisk høje, og dertil kommer, at det mindste uheld helt kan ødelægge en fragts økonomiske resultat.

Ved værftet i Taranto, Cantieri Navali di Taranto, fik vi bygget et 10.000 tons motorskib, forsynet med 8000 h. k. Fiat motor. Det var nogle dejlige tider, jeg tilbragte i Italien. Italienerne er jo dygtige skibsbyggere, men de kørte meget stramt dengang. Der bestod i årene lige efter krigen den regel, at værfterne ikke måtte afskedige de folk, de ikke kunne beskæftige, og da der samtidig var mangel på stålmetaller, kunne denne bestemmelse helt slå bunden ud af værftets økonomi.

„Oplevede De ellers interessante ting i Italien?“

„Ja, afløbningen i Taranto var et kapitel for sig. Den fandt sted om søndagen under deltagelse fra hele byens side. Navnlig i Syditalien er befolkningen meget religiøs, og søsætningen foregik under udfoldelse af et religiøst ceremoniel, hvor en gejstlig procession under ledelse af biskoppen over Syditalien indviede skibet til dets fremtidige gerning ved at stænke vand på skroget, inden skibet blev døbt af fru Günther, hvis mand, forhenværende udenrigsminister Günther, på det tidspunkt var gesandt i Rom. Selve afløbningen dirigeredes af yardmanageren, som under høje kommandoråb ledede handlingen. — En stærk kontrast til den stillfærdige måde, hvorunder søsætningen sker i Danmark!

Om aftenen var vi inviteret til middag hos den italienske admiral Balsamo, der kommanderede den italienske flåde i Taranto. Han boede i et pragtfuldt palæ, hvor vi blev modtaget med fuld militær hønør, og til trods for det lidt stive og højtidelige ceremoniel, der udfoldes ved en sådan lejlighed, hvor der blev serveret af marinesoldater, fik man et levende indtryk af den hjertelighed og sympati, hvormed italienerne kommer andre søfarende nationer imøde. Størstedelen af den italienske flåde var på det tidspunkt samlet i flådehavnen i Taranto, og det var netop før udleveringen af en del store enheder til Sovjet skulle finde sted, så humøret var jo ikke det bedste i Taranto. Ved samme lejlighed traf jeg en italiensk kommandør, der havde været om bord i en italiensk krydser under søtræfningen med briterne i nærheden af Taranto. Det var den søtræfning om hvilken briterne meddelte, at de havde sænket flere italienske krigsskibe, uden selv at få en skramme i malingen, hvilket jo på os, som dengang var isolerede, forekom stærkt overdrevet. Den italienske kommandør fortalte om den panik, der ud-

brød om bord i skibene, da granater begyndte at regne ned over dem, til trods for at der hverken var flyvemaskiner, undervandsbåde eller overfladeskibe at se. Først langt senere gik det op for italienerne, at det var ved hjælp af radar, at briterne havde vundet så overlegen en sejr.

„Senere vendte De tilbage til Danmark igen?“

„Ja, det havde altid været mit ønske at komme ud at se noget i verden for derefter at vende tilbage til Danmark for at nyttiggøre noget af det, jeg havde lært, aller helst hvor der kunne blive brug for en kombination af teknik, handel og administration.

Da civilingeniør S. Dyrup døde, blev stillingen som direktør for S. Dyrup & Co. A/S opslået ledig. Jeg søgte og fik den, og her sidder jeg altså nu,“ siger Hill-Madsen med et stort smil.

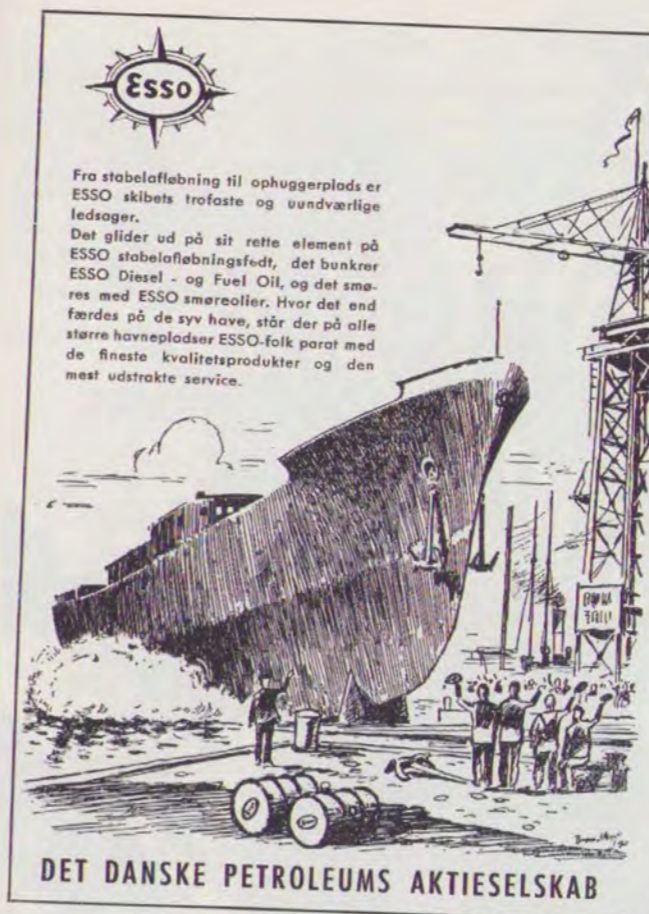
„Ja, så let slipper De nu ikke,“ svarer vi. „De må også fortælle lidt om virksomheden her.“

„Det vil jeg da også gerne. Se, S. Dyrup & Co. A/S blev grundlagt i 1928 af civilingeniør S. Dyrup og civilingeniørerne A. Monberg og E. Thorsen fra Ingeniørfirmaet Monberg & Thorsen A/S. Selskabet begyndte under små forhold i Brønshøj, men da forholdene der blev for trange, erhvervede man denne store grund på 16 tdr. land i Gladsaxe, og S. Dyrup og Co. er således pioner i det store industri kvarter, som er vokset op herude. Selskabet har i løbet af de snart 25 år undergået en vældig udvikling. Der er stadig sket udvidelser, og vi har netop afsluttet en betydelig forøgelse af fabrikkens kapacitet. Hvis De ser ud af vinduet her,“ siger direktøren og peger ud over de velholdte grønne anlæg mellem de forskellige fabriksbygninger, „vil De bag den sidste bygning kunne se en mængde frugttræer. Disse arealer tilhører fabriken, og vil efterhånden blive brugt til nye udvidelser. Grundlæggerne var meget forudseende mænd, og takket være deres vidsyn har vi stadig gode muligheder for udvidelser.

Det var ingeniør Dyrup, som i sin tid indførte „Stålhud“-farverne, som i dag anvendes på næsten alle danske broer og jernkonstruktioner, men vi har også en række andre specialiteter, først og fremmest vore syntetiske emailler, og som den aller sidste nyhed den nye plastic-maling. I 1946—47 begyndte vi med „Albatros“ skibsfarverne, som har haft stor succes. Vi får stadig flere og flere rederier og skibsværfter som kunder. Først og fremmest har vi naturligvis mange danske kunder, men vi eksporterer også en hel del „Albatros“ skibsfarver. Bl. a. er Isbrandtsens store, verdenskendte rederi i U. S. A. kunde hos os. Når „Flying Enterprise“ kunne holde sig flydende så længe, skyldtes det måske, at det var malet med vore farver,“ siger direktøren med et lunt glimt i øjnene. „Nå, spøg til side, men kaptajn Carlsen har flere gange været ude at besøge os her i Gladsaxe, når han var i Danmark, og han var godt tilfreds med vore farver.“

„Men S. Dyrup & Co. har jo også fabrikker ude i verden?“

„Ja, i Portugal har vi en fabrik ved navn „Fábrica



Esso

Fra stabelaflembning til ophuggerplads er ESSO skibets trofaste og uundværlige ledsøger.

Det glider ud på sit rette element på ESSO stabelaflembningsfedt, det bunkrer ESSO Diesel- og Fuel Oil, og det smøres med ESSO smøreløser. 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

de Tintas de Sacavém“. Den arbejder med dansk kapital og i samarbejde med Højgaard & Schultz. Flere af vore danske ingeniører arbejder for øjeblikket i Portugal, medens portugisiske ingeniører til gengæld midlertidigt er hos os.

Endvidere har vi et selskab i Cairo ved navn „The Modern Paint & Varnish Co.“, og vi er i øjeblikket ved at oprette vort eget agentur i Bagdad.

„Fremstiller Deres søsterfabrik i Portugal samme kvaliteter som fabriken her i København?“

Ja, men vi har naturligvis måttet ændre recepturet således, at kvaliteterne er tilpasset de varmere himmelstrøg, under hvilke de skal anvendes.

„Eksporterer S. Dyrup & Co. meget?“

„Ja, regner vi fabriken i Portugal med dens eksport til Afrika med, kommer vi op på store kvantiteter, men selv fra fabriken her i København har vi en betydelig eksport til en lang række lande — først og fremmest til Finland og den nære Orient.“

„Vil der ske nyheder indenfor skibsfarverne?“

„Hidtil har vi på grund af dollarmangelen ikke kunnet få de råvarer, der anvendes til de amerikanske „wash primers“, der er baseret på en metode udviklet under krigen i U. S. A., hvorved der samtidig opnås en fosfatering og en zinkkromatbehandling af skibsbunden. Nu fremstilles disse råvarer i Europa, og man må forvente, at denne kombination af en fosfatering og en rustbeskyttende grundfarve også vil vinde indpas i Europa. Prisen vil nok være noget højere end for de

A/s J. FREYTAG, Seilmager
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

nuværende skibsbundfarver, men i det lange løb vil det nok alligevel betale sig at anvende dem.“

„Farve- og lakbranchen har jo nær tilknytning til skibsfarten?“

„Ja, derigennem at farver til beskyttelse af et skibs værdi jo er uomgængelig nødvendige. Farve- og lakbranchen har endvidere det til fælles med shippingbranchen, at den er alsidig. Ligesom en skibsbygger skal være alsidig i betragtning af alle de brancher, som han får føling med ved fremstilling af et skib, som isoleret på verdenshavene skal være en selvstændig og uafhængig enhed, ligeså alsidig må en farve-mand være, idet han får føling med alle grene af erhvervslivet. Hver opgave kræver sin kvalitet. Tænk Dem blot hvor forskellig sammensætningen er af de farver, der anvendes de forskellige steder på et skib, og endnu mangfoldigere er opgaverne i land. Tænk Dem forskellen mellem de kvaliteter S. Dyrup & Co. f. eks. leverer til de finske papirfabrikkers klorafdelinger, og de automobillakker vi leverer til dollargrinene i Cairo,“ slutter direktør Hill-Madsen.

L.



skibsventilation

NORDISK VENTILATOR CO
AKTIESELSKAB NESTVED DANMARK

Næstved: Telefon 3000
København: Telf. Byen 9640 - Byen 5478
Århus: Telefon 2922

SKIBS Bygning



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

B&W

J. ØKSEN · 43

A/S BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. maj 1952



Medlemmer

A. P. Møller
A/S Det Østasiatiske Kompagni
Det Forenede Dampskibs-Selskab 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 Myren
A/S Motortramp
A/S D/S. D. F. K.
D/S Jutlandia A/S
A/S Jens Toft
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
Einar Schmith & Erik Lang
D/S Hetland
A. H. Basse Rederi A/S
D/S Baltic
D/S „Botnia“
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. Sviters Bjergnings-Entreprise
D/S Draco A/S
Rhederi M. Jepsen A/S
A/S Vestjysk D/S
D/S Phonix 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 Svenningsen
Det Store Nordiske Telegrafskib A/S
Danish American Gulf Oil Transport
Company A/S
Aabenraa Rederi A/S
Det Forenede Bugerselskab A/S
Rederi-A/S Kosmos
I/S D. F. B. & Em. Z. Sviters Bjergnings-
Entreprise
D/S Hafnia A/S
D/S Nautic & D/S Als A/S
Rederi-A/S Kongsund

M/s „Kongedybet“

Den 20/3-52 var M/S „Kongedybet“ fremtidig sammen med „Kongedybet“ på en vellykket teknisk prøve-tur i Sundet og den 26/3 foretoges en præsentationstur for et indbudt selskab. Fartøjet gik den samme aften på sin første rejse til Bornholm. Med „Kongedybet“ har såvel værftet som rederiet søgt at skabe det ypperste, der i dag kan præsteres



M/S „Kongedybet“.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 („66“ Selskabet), blev den 20/11-51 døbt af frøken Kirsten Lund, datter af selskabets direktør, Thorkil Lund.

Det er det 12te skib, selskabet får bygget hos Burmeister & Wain. Dets nærmeste forgænger er „Hammershus“, bygget 1936, og „Rotna“, bygget 1940. Begge disse skibe, som stadig er fuldt moderne, og som i sin tid med hensyn til indretning og udstyr betød et stort fremskridt i passagerbefordringen på Bornholm, vil

med hensyn til indretning og komfort i et skib af denne størrelse og med det formål på en nat — eller på en 7 timers dagtur — at befordre et stort antal passagerer under de bekvemst mulige forhold.

Skibet bygges til Bureau Veritas' højeste klasse med følgende hoveddata:

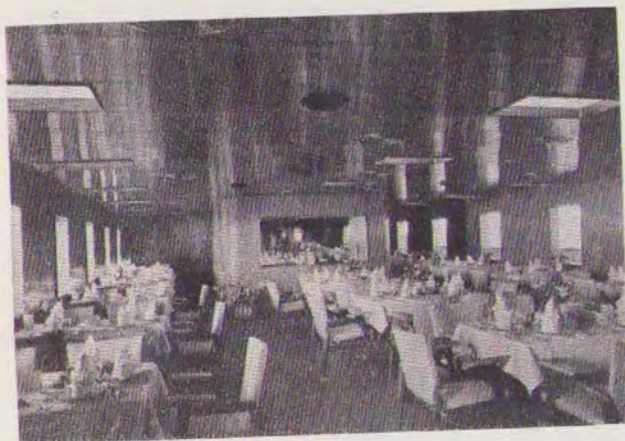
Største længde	89,0 m
Længde mellem p. p.	32,0
Bredde	13,3
Sidehøjde til hoveddæk	5,2
Sidehøjde til awningdæk	7,5



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



1. kl. spisesalon.

Lastet middel-dybgang ca. 4,4 m
 Bruttotonnage 2313,8 tons
 Kontinuerlig fart 15¼ knob

Skibet, der således bliver ca. 475 bruttotons større end „Rotna“, har 5 dæk. På de nederste dæk findes midtskibs kamrene til 1. kl. passagerer og agter salonerne til 3. kl. passagerer (fællesklassen). På promenadedækket midtskibs er placeret spisesalonen (restaurations) og rygesalonen for 1. kl. passagerer og på båd-dækket kamre og opholdsrum for kaptajn samt dæks- og maskinofficererne. Iøvrigt afviger skibets udseende en del fra „Rotna“'s navnlig derved, at dækshuset, hvortil landgangen fører, er lagt helt ud i borde, hvorved vejrdækket mellem dækshuset og skibslønningen bortfalder; der vindes derved betydelig plads til passagerkamre. Landgangen, der fører op til dette dæk, går derfor gennem en landgangsport i skibssiden, gennem hvilken man først kommer ind på et mindre lukket dæk og derfra ind i en stor hall med en bred midtertrappe, der fører til alle skibets dæk.

Overbygningen er i moderne strømlinefacon og i udstrakt grad udført af aluminium.

„Kongedybet“ får på 1. kl. ialt 118 kamre med 259 køjer, hvoraf 26 i etmandskamre („Rotna“ 104 kamre med 231 køjer, hvoraf 16 i etmandskamre).

1. kl. rygesalon er arrangeret på promenadedæk-



Hjælpemotorer.

kets forreste del og er udført med oval form samt med store vinduer med lyse elmetræs indfatninger. Skodderne er beklædt med poleret palisander. På den agterste væg er alle rederiets tidligere og nuværende fartøjer malet med farvelagte silhuetter. Loftet er beklædt med nøddetræsrodfer under den indirekte belysning, medens det øvrige loft er tapetseret med hvid plastic. Salonen har 54 siddepladser, møblerne, der er udført af poleret nød, består af magelige sofaer og lænestole betrukket med naturfarvet læder, bordene har bordplader af sort plastic.

Hallen har tværskibsskoder beklædt med poleret kaukasisk nød og langskibsskoder samt loft beklædt med poleret fransk nød. Dørene til salonerne er dobbelte ramme-fri glasdøre.

Billetkontoret har billettuge og en rude med køjplanerne sandblæst og sæt i glasset.

1. kl. spisesalon har tværskibsskoder udført af poleret kaukasisk nød og langskibsskoder samt loft af poleret fransk nød. Salonen har 88 siddepladser. Møblerne er af poleret fransk nød med stole betrukket



1. kl. rygesalon.

med naturfarvet læder og borde med sort plasticbeklædning.

I 3. kl. spisesalon er skodderne langskibs udført i poleret fransk nød og tværskibs i poleret lys elm, loftet er hvidlakeret. Spisesalonen har 56 siddepladser. Møblerne er udført i poleret fransk nød med sort læderbetræk og borde med sort plasticplade.

3. kl. agtersalon og dame- og herresalon er udført med hvide tværskibs plasticbeklædte skoder og hvidlakerede sidevægge og loft. Møbler er udført i poleret fransk nød.

Agterskoddet i salonen på hoveddækket er dekoreret med farvelagte tegninger af alle de plantearter, der findes på Bornholm.

Passagerkamrene er alle tapetseret med hvid plasticbeklædning. Møblerne er enten hvidlakerede eller kombineret hvidlakeret og naturbehandlet bøgetræ. Alle døre i passagerkamre er udført med en fyldning anbragt i gummiramme. Denne fyldning kan sparkes eller trykkes ud, hvorved der fremkommer en åbning, stor nok til at lade en person passere.



Passagerkammer for 4 personer.

Hele passagerapteringen er mekanisk ventileret i forbindelse med opvarmningssystemet. Regulering af opvarmningen foregår fuldautomatisk med trykluftstyret automatik. Luftindblæsningen kan reguleres i hvert kammer. Ved vinduer i styrehus og 1. kl. rygesalon indblæses varm luft for at hindre dugdannelse.

Der er i „Kongedybet“ taget særlig sigte på i sommersæsonen at kunne befordre ca. 1500 passagerer på dækket såvel i nat- som i dagsejls, hvorfor skibet foruden brede promenadedæk langs salohuse forsynes med 3 delvis overdækkede verandaer med store vinduer i siderne.

Som en særlig sikkerhedsforanstaltning for passagererne bliver skibet forsynet med et elektrisk, automatisk virkende brandalarmsystem, som ved lys- og klokkesignal på kommandobroen og andre steder i skibet straks angiver, hvis temperaturen i et af skibets 284 rum stiger over en vis grad. Desuden findes der på broen en særlig røgdetektor, som markerer den mindste røgudvikling i lastrummene.

Redningsudstyret i skibet er også søgt forbedret, blandt andet ved at to af redningsbådene er motorbåde.

Som tekniske hjælpemidler for navigationen findes — næsten som en selvfølge — radar, gyrokompass, radiopjeler og ekkolod. Desuden er der telefonsender og -modtager med en telefonbox for passagerer i hallen.

Lastrummene er specielt indrettet med henblik på befording af stykgods på lossebakker og containers

og på, at disse kan placeres hurtigt og let i rummene ved hjælp af små elektriske trucks. Til betjening af godset findes iøvrigt 4 elektriske dækskraner, nemlig to 3-tons og to 4-tons kraner.

Hovedmaskinen er en B. & W. direkte omstyrbar, enkeltvirkende, totakts, 7-cylindret krydshovedmotor med trykforstøvning. Cylinderdiametere 500 mm, slaglængde 1100 mm, i stand til at udvikle 3400 IHK svarende til 2700 EHK ved 155 omdrejninger pr. minut.

Hjælpemaskineriet består af tre 4-cyl. B. & W. fire-takts hjælpemotorer med trykforstøvning, hver direkte koblet til en dynamo på 160 kW ved 220 volt og 500 omdrejninger pr. minut.

Ruslands handelsflåde

Oplysningerne om den russiske handelsflåde er indhyllet i tåge, men så vidt det kan skønnes af de kendte informationer, kan man antage, at situationen er følgende:

Den indtager antagelig den ottende plads mellem verdens handelsflåder med omkring 2.500.000 tons. Heri er indbefattet den vigtige del, der er beskæftiget på de indenlandske vandveje, indbefattet søerne og Det kaspiske Hav. Efter andre kilder beløber den del, der sejler i international trafik og derfor kan kontrolleres, sig kun til 70 enheder på 420.000 tons. Lloyd's register for 1948 sætter under russisk flag 996 skibe på 2.087.000 tons, af hvilke 172 med 411.000 tons var motorskibe, resten dampskibe.

Af de 571 skibe skyldte som krigsskadeserstatning var 324 leveret ved slutningen af det første halvår 1950. I 1950 har Finland bygget 143 skibe til Rusland, af hvilke 118 var på krigsskadeserstatningskontoen. I løbet af 1951 skulle ca. 50 af de omtrent 100 skibe under bygning i Vesteuropa for russisk regning afleveres.

Af de 45 fiskeskibe, der er bestilt i Sverige, skulle 30 leveres i 1951. Danmark har ordre på et 13.000 ts tankskib, to andre af mindre størrelse og fem køleskibe

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR
 DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB
 KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
 TELEFON BYEN 8310

på 5 à 6000 tons, som skal leveres i løbet af 1953—1954. Desuden bygges der i Danmark 8 skibe på 250 tons beregnet til sælfangst. I Holland er der ca. 32 skibe under bygning, af hvilke 10 er tankskibe, 10 hvalfangere og tre lastskibe. Belgien mangler endnu at levere to skibe, medens Italien, som har leveret en snes flodbugserbåde, har to motorskibe hver på 4000 tons under bygning.

Der findes i den russiske flåde et antal passager-skibe af fremmed oprindelse, hovedsagelig tysk, som er leveret som erstatning, og som altid har en fremtrædende plads i de russiske blade. Rusland har for nylig overtaget den polske liner „Sobiesky“ på 10.000 tons bestemt til Napoli—New York-linien og omdøbt den til „Brusia“. Nogle få andre skibe blev anskaffet enkeltvis før krigen.

Disse skibe er ikke udstyret med den luksus og de bekvemmeligheder, som skibe fra andre lande har på de store verdensruter. Pravda har imidlertid bekendtgjort, at det tidligere tyske skib „Robert Ley“, omdøbt til „Stalin“, på 27.000 tons er ombygget til luksus-linerfart på de internationale ruter.

Tankskibsflåden beløber sig til 193.226 tons, heri ikke indbefattet to hvalkogier på ialt 27.730 tons.

Trampskibene omfatter 40 skibe, som på en gang blev afstået af U. S. A., og af hvilke 27 er Liberty-skibe. Tyskland har afstået nogle skibe som krigsskadeserstatning.

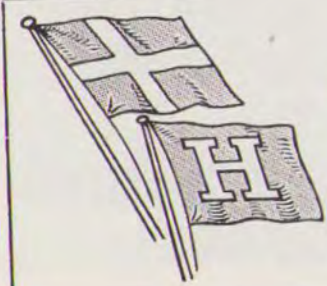
Ruslands flåde til flodtransport er den største i verden og omfatter skibe til transport af passagerer, olie og tør ladning.

Foruden de fremmede ordrer er alle russiske værfter ved Østersøen, Det sorte Hav og Det nordlige Ishav og Stillehavet travlt beskæftiget med bygning af skibe.

Fiskerflåden beløber sig til omkring 100.000 tons. Handelsflåden drives som en statsflåde under navnet Sovtorgflot (Sovjet handelsflåde) med hovedkontor i Odessa, Leningrad og Vladivostok og filialer i alle de andre russiske havne.

Der opretholdes regulære ruter mellem Odessa og Istanbul, havnene i Palæstina og Syrien via Alexandria. Andre mere eller mindre regulære ruter opretholdes mellem Leningrad og Østersø-havnene og skandinaviske havne og London.

Rusland dominerer farten på Donau fra Sulina til Budapest og Bratislava. Der er her oprettet blandede selskaber under russernes kontrol, russisk-ungarsk, russisk-rumænsk og russisk-bulgarsk.



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr. MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

Nyt skib til rederiet Lauritzen

Den 7. april sejlede rederiet J. Lauritzens seneste nybygning M/S „Greta Dan“ på prøvetur i Limfjorden. Skibet, som er et søsterskib til M/S „Bella Dan“, indtog en ladning fra Norge til Ægypten og får således på sin jomfrurejse lejlighed til sejlads i både nordlige og tempererede farvande. Senere er det tænkt, at det nye smukke motorskib skal indsættes i rederiets West-Coast-linie mellem New York og Sydamerikas vestkyst. M/S „Greta Dan“ er derfor specielt bygget til denne fart, som i høj grad beskæftiger sig med transport af stykgods. Der er fjorten 5 ts bomme med elektriske spil og to sværvægtsbomme til brug for losning og lastning af svært gods, som busser, lokomotiver, sporvogne og tunge maskindele.

Skibets hoveddata er:

Længde overalt	ca. 114,5 m
Dybgang, fuldt lastet	7,42 m
Lasteevne	6100 ts
Lasterumscubik	ca. 9900 m ³
Fart	15¼ knob

Skibet er bygget til British Lloyd's højeste klasse. I „Greta Dan“ vil som i alle rederiets nybygninger til oversøisk fart hver mand få sit eget kammer undtagen drengene. Hver kategori af besætningen har sin rygesalon og messe, og alle de fælles opholdsrum er smukt udsmykket med billeder af unge danske kunstnere. I den store salon er ophængt et maleri af maleren Jens Olesen med motiv fra Østgrønland, og blandt akvarellerne findes mange med nordiske motiver.

Maskineriet består af en B. & W. 8-cyl. diesel-motor på ca. 6000 IHK.

Navigationsinstrumenterne er af moderne type, og der findes gyrokompass med selvstyrer, radar, ekkolod, radiopjeler og radiostation. Der er installeret moderne kommandohøjttaleranlæg.

For brandslukning findes kulsyreanlæg til såvel lastrum som maskinrum og røgmeldeanlæg, installeret i styrehuset.

Skibets fører er kaptajn C. J. Nielsen, og maskinchef er Orla Nielsen.

DAMPKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB
Grundlagt 1889

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Rigstelefon 203
HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Prøvetur fra Nakskov Skibsværft med motorskibet „ESTRID TORM“

Torsdag den 20. marts afholdt Nakskov Skibsværft prøvetur i Langelandsbæltet med nybygning nr. 130, M/S „Estrid Torm“ til Dampskibsselskabet „Torm“, København.

Præcis kl. 8.00 gled det store, smukke skib med rederiets bomærke, et stort blåt T på hvid bund på den strømlinede skorsten, ud fra værftet, assisteret af 2 slæbebåde.

Skibet, der er yderst moderne indrettet, har plads til 12 1. klasses passagerer, der bor i kamre på promenadedækket. Kamrene er lyse og luftige, med polerede vægpaneler og med magelige senge og sofaer. Til hvert passagerkammer hører eget toilet og badeværelse med skodder af warerite-plastic. Til passagerernes disposition findes ligeledes ryge- og spisesaloner, holdt i poleret ask og mahogni.

„Estrid Torm“ er velforsynet med redningsmateriel. Redningsbådene er af aluminium, og der er plads til mere end det dobbelte antal af ombordværende, og bådene sættes ud af specielle spil, som automatisk afbremser hastigheden under nedfiringen.

De mest moderne navigationsinstrumenter findes om bord. Der er radar af Raytheons nyeste type og gyrokompass med automatisk selvstyrelse af Sperry's fabrikat, som uden menneskelig indvirken holder skibet på den stillede kurs, nøjagtigere end rorgænger kan gøre det. Kommandohøjttaleranlæg til samtale mellem bro, bak, poop og maskinen samt højttaler for præjning. Ekkolodet er af Hughes fabrikat.

Skibets officerer og restaurationspersonale bor — ligesom passagererne — midtskibs, og her findes også et hospital med 3 senge, medens mandskabet bor agter, hvor der også er indrettet messe og ryge- og opholdsrum for dem. Med undtagelse af et drenge- og et ungmanskammer er alle kamre eet-mandskamre.

Alle lastrum i skibet ventileres ved elektriske blæsere, og luftkanaler er ført til alle dele af lastrumme, således at skibet er velegnet til transport af frisk frugt. Skibet er som det første danske skib forsynet med 2 højtanke af speciel konstruktion for ialt 362 ts. vegetabilsk olie. Det specielle i konstruktionen består i, at tankene er dobbeltvægget, således at de har en glat overflade indvendig, der er blevet sandblæst og derefter overtrukket med en plastichinde, der gør stålet absolut rustfrit. Inde i dobbeltvæggene under tan-



„Estrid Torm“ på prøveturen.

kene er anbragt tanke med varmt ferskvand til opvarmning af lastolien.

Skibet har følgende dimensioner:

Største længde	129,2 m
Længde mellem perp.	118,9 -
Bredde på spant	17,6 -
Dybde til øverste dæk	10,6 -
Lasteevne	7375 ts. dw.
Fart	16 knob lastet

og det er bygget til Lloyd's Registers klasse som lukket shelterdæk.

Lossespil, ankerspil og elektrisk styremaskine er alle af Thriges fabrikat. Spillene er forsynet med automatiske relæer, som betjenes ved et styrehåndtag ved hvert spil.

Til alle bommene hører hangerspil af værftets type, dog for 30 ts bommen specielt et 10 ts. el. hangerspil af Thriges fabrikat.

Til opbevaring af skibets proviant findes 38 m³ kølerum med kølemaskineri fra Thomas Ths. Sabroe.

Skibets maskineri består af en 6-cyl. Burmeister & Wain, 2-takts, enkeltvirkende dieselmotor på 5530 IHK.

Motoren er indrettet til at brænde tung olie, hvorfor olietankene er forsynet med varmespiraler.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

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

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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





„Erik Banck“.

Nybygning fra Helsingborgs skibsværft

Fra Helsingborgs Varfs Aktiebolag blev den 29. marts afleveret lastmotorskibet „Erik Banck“ til Erik Bancks Rederi AB, Helsingborg.

„Erik Banck“ er et moderne lastmotorskib, en åben shelterdækker med halvhøj bak over luge nr. 1, halvhøj hytte over luge nr. 5, fremfaldende stævn og krydsershæk. Det er bygget til højeste klasse med isforstærkning i Lloyd's Register of Shipping og er udrustet efter Svenska Fartygsinspektionens fordringer for oceanfart.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	110,2 m
Længde mellem perpendicularerne	100,6 -
Største bredde på spant	14,5 -
Dybde til hoveddæk	6,1 -
Dybde til shelterdæk	8,6 -
Middeldybgang på sommerfribord	6,0 -
Tilsvarende dødvægtsbæreevne	3900 ts

Lastrummenes volumen er 6400 m³ bales og 6850 m³ grain.

Lastrummene ventileres med mekaniske ventilatorer.

Skibet er også udrustet med et kulsyreslukningsanlæg for lastrum og motorrum, anbragt i det forreste mastehus, samt røgdetektorer i styrehuset.

Skibet har 5 luger og en mast med stang, der kan stryges, samt 10 bomme til tre tons i enkelt part og fem tons i dobbelt part samt en sverbom til 15 ts.

Dæksmaskinerne er alle elektrisk drevne. Styremaskinen er af Thriges fabrikat, spil, ankerspil og varpespil er af Aseas fabrikat.

Et køle- og fryserum er indrettet på mellemdækket med maskineri af Stals fabrikat.

Midtskibs på badedækket er kaptajnens beboelse med opholdsrum, soverum, bad og kontor, salon, pantry, tre tomandskamre for passagerer samt kamre for overstyrmand og maskinchef.

Midtskibs på shelterdækket er der aptering for de øvrige officerer med salon og rygesalon samt mandskabets messe.

Agter i hytten er besætningens aptering med en- og tomandskamre og i dækshuset agter besætningens opholdsrum, vaskerum etc.

Alle beboelsesrum er mekanisk ventilerede.

Midtskibs findes en centralantenne med forstærker for radiounderholdning.

Navigationssystemet er moderne og omfatter bl. a. ekkolod, radiopejler, SAL-log, gyrokompass, gyrostyrer, radar og loran.

Hovedmotoren er en ottecylindret, totakts, indkapslet, enkeltvirkende dieselmotor af Burmeister & Wains fabrikat, type 850-VTF-110, med trykforstøvning, udviklende 4240 i.h.k. ved 170 o/m. Desuden findes der tre trecylindrede hjælpedieselmotorer koblet til jævnstrømsgeneratorer på 110 kw ved 470 o/m.

På prøveturen opnåedes en gennemsnitsfart på 16,2 kn.

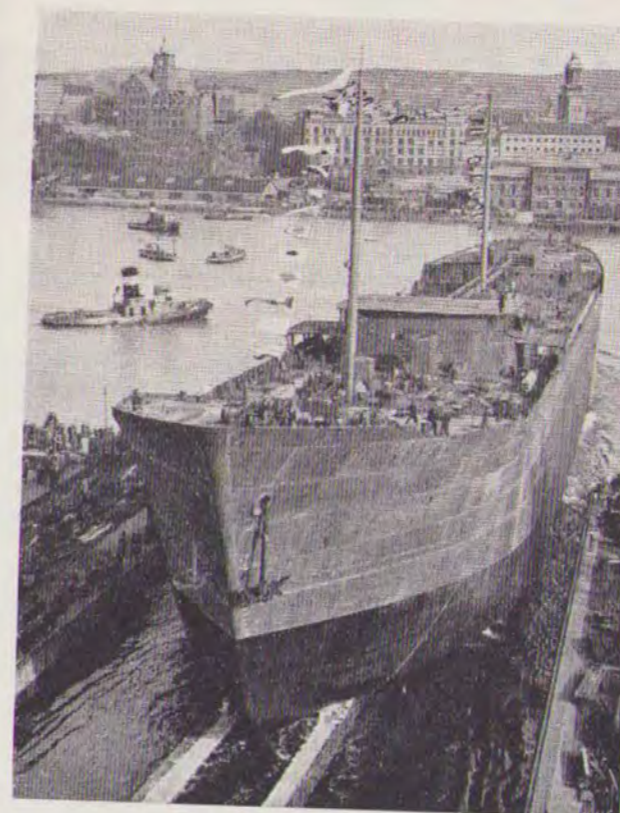


KGL. HOFMØBELFABRIKANT
G. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



„Brita Onstad“ glider i vandet.

Skandinaviens største skib søsat fra Götaverken

Skandinaviens hidtil største skib, tank-motorskibet „Brita Onstad“ på ca. 29.000 tons d.w., er i april blevet søsat fra Götaverken. Skibet er bestilt af skibsreder Haakon Onstad, Rederi AB Monacus, Kungsbacka. Skibet døbt af fru Brita Onstad.

Det nye fartøj har en længde af 198,03 m og er altså noget længere end det ved samme værft byggede norske hvalkogeri „Kosmos III“ på 25.100 tons d.w., som måler 194,6 meter.

Skibet bygges til Lloyd's Registers højeste klasse og har hoveddimensionerne:

L. o. a.	198,03 m
Bredde	24,54 -
Dybgang på sommerfribord ..	10,05 -

Ved udformning af overbygningen har man fulgt strømline-princippet for at mindske luftmodstandens farthæmmende indvirkning og for at give skibet en moderne og elegant form.

M/T „Brita Onstad“ vil blive udrustet med de mest moderne hjælpemidler som radar, gyrokompass med automatisk styring, ekkolod o. s. v. Götaverkens nye lastfordelings-instrument „Lodicator“ indgår også i udrustningen.

Olielasten vil blive opbevaret i 11 center- og 12 side-tanke. Tilsammen har disse tanke en kapacitet af 1.337.000 cb. ft. Fartøjet forsynes med 2 pumperum, og pumpekapaleteten er 1550 tons i tjenen.

TELEFONMATERIEL AF ENHVER ART



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S

AMALIEGADE 7

KØBENHAVN

Arrangementer for besætningen — kahytter, messer o. s. v. — bliver i topklasse. Skibet bliver udrustet med hyggeligt indrettede enmands-lukafer for samtlige besætnings-medlemmer, og det fortjener at nævnes, at alle kahytter, messer og opholdsrum iøvrigt er mekanisk ventilerede, og at luften således om fornødent kan forvarmes.

Skibet vil blive udrustet med en 9-cyl. diesel-motor af værftets egen konstruktion og er en af de største motorer, som er bygget på værftet. Den er af en 2-takts enkeltvirkende type. Cylinderdiametere bliver 760 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger i minuttet vil motoren kunne udvikle 10.000 i. h. k.

M/T „Britta Onstad“ vil endvidere blive udrustet med to 5-cyl. enkeltvirkende 4-takts hjælpemotorer af Götaverkens konstruktion med 300 mm cyl.-diameter og 450 mm slaglængde. Hver motor skal udvikle 300 e. h. k. ved 350 omdrejninger i minuttet og kobles til en 200 kW.s generator. Desuden skal installeres en dampdrevne generator på 110 kW.

Skibets fart er beregnet at blive 14,5 knob på fuld last.

Vi holder
os til



ESBJERG TOV

VIKINGEN

CENTOFTE
KOMMUNEBIBLIOTEK

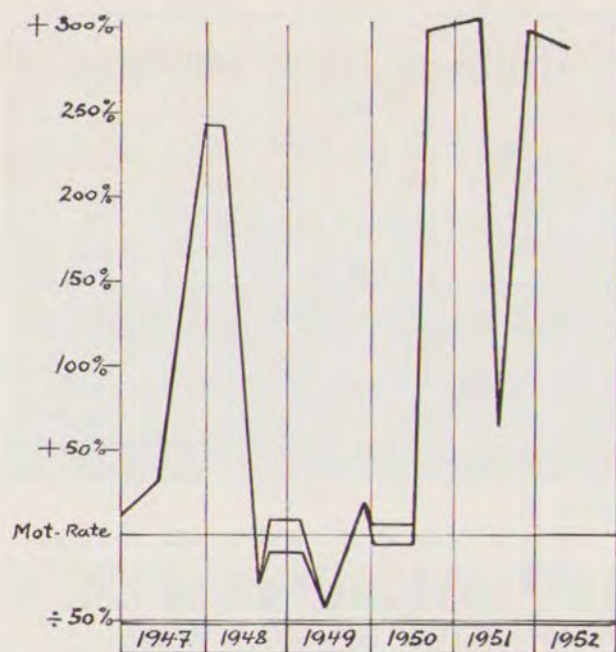
Ved Kristiansgade i København

1952 - nr.

29. årgang

r. 1,50
1. juni

Efter fotografi af RUBÆK



Tankraternes bevægelse siden 1947

Statistikken over udviklingen af tankfragtraterne (Sterling-tonnage) i årene 1947—1951 viser op- og nedgange i store spring. I det første halvår af 1947 svingede de frie tankrater mellem MOT plus 10 og MOT plus 35 procent. I vintermånederne 1947/48 steg de brat til MOT plus 240 procent, for allerede i sommeren 1948 at falde til et minimum på MOT minus 30 procent. I vintermånederne 1948/49 bedrede de sig kun i ringe grad til MOT minus 10 procent. Da skete der i sommermånederne 1949 en ny tilbagegang til MOT minus 45 procent. Stigningen til MOT plus 20 procent i december 1949 hænger sammen med sterlingdevalueringen. I det første halvår af 1950 lå raterne forholdsvis stabile omkring MOT plus minus 5 procent indtil i august, da virkningerne af Korea-krigen gav dem en stærk stigning til en notering på MOT plus 300 procent og delvis derover i februar og marts 1951, hvilket er den højeste notering. Derefter faldt raterne betydeligt til MOT plus 60 à 70 procent i juli. I sommeren 1951 indtrådte en ny opgang, så raterne indtil november igen lå på MOT plus 300 procent. Nu ligger de omkring MOT plus 280 til 290 procent, hvilket svarer til USMC plus 180 procent for Dollar-tonnage.

Ved MOT-rater forstår man de under krigen af det engelske

Ministry of Transport fastlagte rater for Sterling-tonnage, medens det ved USMC-rater handler sig om de under krigen af US-Maritime Commission for Dollar-tonnage fastlagte rater. I det frie tankfragtmarked bliver afslutningerne for det meste gjort på grundlag af disse officielle MOT- henholdsvis USMC-rater, hvorved der alt efter markedets stilling bliver tillagt eller fratrukket en vis procent.

Fra søretten

I den sidste tid har der været forelagt Sø- og Handelsretten flere sager, der drejede sig om fiskeres tab af fangst i hyttefade forårsaget af bølgebevægelse fra et andet skib.

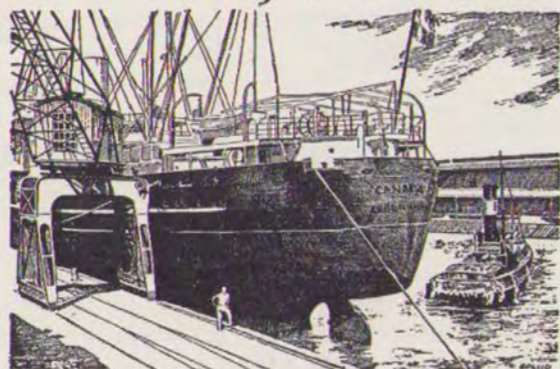
I den nedenfor citerede sag blev der afsagt dom, men i en senere sag af lignende indhold indgik parterne på at dele skaden lige over — efter at retten havde tilkendegivet sit standpunkt og efter at parter og vidner var afhørt.

Her skal alene citeres den første af de behandlede sager:

Natten mellem den 14. og 15. oktober 1950 skulle en damper, der kom nordfra, lægge til ved Asiatisk Plads syd for en fiskekvas, der havde 4 hyttefade anbragt ved sin styrbords stævn. Ved passagen kom hyttefadene i stærk bevægelse og 2 fade med rødspætter gik tabt.

Retten kom efter de afgivne forklaringer til det resultat, at skaden skyldtes fejl fra begge fartøjers side. Det blev fastslået, at damperen havde foretaget bakmanøvre for tæt på fiskekvasen, medens på den anden side dennes fortøjning havde været for slap og hyttefadenes placering uheldig. Skaden måtte herefter bæres af parterne med halvdelen hver, idet dog ejeren af fiskekvasen yderligere blev dømt til at betale sagens omkostninger med 100 kr.

ELEGANTE UNIFORMSHUER



C.L. Seifert & Co

Højt Hof, Suldtrækker
ST. REGNEGÅDE 12-16
TELEFON CENT. 297

Suld- og Slogaloner
Suld- og selobredede Kranse
Emaillufslag, Emaillieblemor og
Uniformsmapper i fineste Udførelse

LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

Alle henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1. Telefon Byen *8040. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Børentzen.
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.

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

SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABACO 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), 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, 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

Fra søkrig til diplomati

Engelsk diplomat fortæller om sin tid i Royal Navy

Ved OTTO LUDWIG

LIEUTENANT commander *F. C. Bishop* kom til København i november sidste år for at gøre tjeneste ved den herværende britiske ambassade som konsul og „first secretary“. Mr. Bishop har en begivenhedsrig karriere som sømand og diplomat bag sig, og vi har bedt ham fortælle „Vikings“ læsere lidt om sine mange oplevelser.

Vi træffer konsulen på hans kontor i „diplomatbyen“ på Kastelsvej. Mr. Bishop er rigtigt typen på en engelsk søofficer, og i et letforståeligt og smukt engelsk sprog fortæller han med forkærlighed om de mange morsomme traditioner, som stadig følges i Royal Navy. Først efter at der er foretaget et forsvarligt indhug i hans lager af stærke, engelske Virginia-cigaretter, begynder han noget nølende at berette om glimt fra sit liv på søen. I hele hans beretning mærkes en stærk kærlighed til havet og en ligeså betydelig stolthed over den engelske flåde.

„Jeg er født i Liverpool,“ siger lieutenant commander Bishop og fortsætter: „Min far var major i Royal Engineers, men blev i 1917 dræbt under kampene i Frankrig. Det havde måske været mere natur-

ligt, om jeg også var gået ind i hæren, men jeg har altid holdt af søen og skibene, og i 1923 gik jeg ind i marinen som kadet.

I Portsmouth kom jeg om bord i øvelsesskibet „Courageous“. Efter endt skole her om bord kom jeg til Middelhavet med destroyeren „Benbow“. Dette skib var det smarteste i Middelhavet. I stedet for at være malet med den gængse maling brugtes til broen og den øvrige overbygning fin emaillelak, som skibets officerer betalte af deres egen løn. I den engelske flåde gælder alle kneb for at gøre sit skib så velholdt og fint som muligt. Man går endog ikke af vejen for et lille rapseri fra andre fartøjer i samme anledning. I en engelsk havn så vi en dag en vældig fin chalup tilhørende havnekommandanten. I denne båds udsmykning indgik bl. a. en smuk figur af en delfin lavet af messing. Denne figur kunne vi morderlig godt tænke os at komme i besiddelse af, og en aften drak vi besætningen i havnekommandantens fartøj godt til, hvorefter vi huggede delfinen. Vi gemte den naturligvis godt om bord i „Benbow“, og da der næste morgen kom en patrulje om bord for at søge efter den, var den



Den britiske krydser „Charybdis“.

— Sig, De har læst det i „Vikings“!

selvfølgelig ikke til at finde. Da vi kom til Gibraltar, kom der en ny patrulje om bord. Havnekommandanten var så glad for sin delfin, at han efterlyste den ad telegrafisk vej. Vi fik dog efter forskellige genvordigheder heldet med os til at beholde figuren.

Delfinen blev anbragt om bord i det fartøj, som jeg havde ansvaret for. Denne båd blev efterhånden så fin, at da chefen for Middelhavs-flåden, viceadmiral Sir Hugh Watson, blev kommanderet hjem til England og skulle sættes i land, brugte han ikke sit eget fartøj, men signalerede efter mit.

„Benbow“ var bygget i 1913 og konstrueret til at skulle gøre 21 knob. På sin sidste tur et år efter den ovenfor omtalte begivenhed gjorde skibet imidlertid hele 22½ knob. Vi lå dengang sammen med det meste af Middelhavs- og Atlant-flåden i Parma. „Benbow“ og tre andre destroyere blev kommanderet hjem for at blive ombyggede til øvelsesskibe. De var de sidste af Middelhavsflådens enheder, der var kulfyrede. Derfor blev flåde-afdelingens chef før vor afgang „adlet“. De ved, at kongen adler en mand ved hjælp af en sabel. Vort ceremoniel foregik imidlertid på en noget anden måde, idet vi slog chefen til „ridder“ ved hjælp af en kulskovl! Denne handling var et symbol på de kulfyrede skibes endeligt i Middelhavet.

Efter hjemkomsten kom jeg om bord i destroyeren „Mackaw“, om bord på hvilken vi eksperimenterede med nogle nye kanoner. Derfra kom jeg over til den kulfyrede krydser „Lowestoft“ med station i Syd-Afrika. Endelig fulgte så endnu nogle eksperiment-togter med tre destroyere, og i 1930 trådte jeg ud af mænnen for denne gang.

Jeg ville imidlertid gerne være i så nær kontakt med flåden som muligt og kastede mig derfor over studiet af motor-torpedobåde. Det første år sejlede jeg således et af disse fartøjer over Kanalen og høstede på den måde mange erfaringer, som i den anden verdenskrig kom marinen til gode. Jeg kom også ud på en rejse til Skandinavien, hvor jeg besøgte København, Oslo og Stockholm for at informere de derværende admiraliteter om vore erfaringer med motor-torpedobåde. Under mit besøg her i byen traf jeg iøvrigt nuværende viceadmiral Vedel. I 1939 gjorde jeg et nyt prøvetogt med en motor-torpedobåd over Kanalen. På

udvejen gjorde vi en fart af 42 knob og på hjemvejen 43 knob. I juni samme år sluttede jeg iøvrigt kontrakt med den franske marine om leveringen af nogle M. T.-både til en værdi af 2 millioner £.

Ved krigens udbrud beordrede det engelske admiralitet mig til at opretholde kontakten med den franske marine, men efter Dunkerque fik jeg en ny opgave. Jeg skulle anlægge en såkaldt „shadow“-fabrik, altså en kopi af en allerede bestående fabrik, til fremstilling af motor-torpedobåde i Pool. Da jeg havde fået sat den nye fabriks produktion i gang, blev jeg tilkommanderet marine-staben som lieutenant commander (kommandørkaptajn). Det var i 1941. Men i julen



Lieutenant commander Bishop fortæller historien om Mackintosh.

samme år blev jeg udkommanderet med en af flådens mest moderne „air-craft-cruisers“, „Charybdis“. Først havde vi tre måneders forsøgstogter med små, moderne våben og kom herunder bl. a. helt op i de arktiske farvande.

Men ganske pludseligt blev vi kommanderet til Middelhavet for at eskortere det amerikanske skib „Wasp“, som var på vej til Malta med de første 60 Spitfire-maskiner. — Vi mødte „Wasp“ lige øst for Algier og nåede frem i god behold. Senere gjorde vi en lignende tur med det engelske hangar-skib „Eagle“. På begge ture blev vi flere gange angrebet af fjenden.

Den 18. maj 1942 havde vi en interessant ople-

velse, idet vi ved hjælp af radar nedskød en italiensk jager, inden vi endnu havde fået øje på den! Det var sandsynligvis første gang, at noget sådant skete under krigen, — men ikke den sidste!

De har sikkert læst Forresters bog „Konvoj til Malta“. „Hoverpersonen“ i denne spændende bog er skibet „Penelope“, men det kunne ligeså godt have været „Charybdis“. I juni 1942 var vi nemlig med i den desperate tur til Malta. Seks handelsskibe lastet med ammunition og føde startede, men kun to af dem ankom til øen. Under de hidsige tyske og italienske angreb nedskød vi mange fly.

Og så var der den berømte konvoj til Malta i august 1942. Det var under denne sejlads, at hangar-skibet „Eagle“ blev sænket. Det store skib fik fire torpedoer i løbet af 15 sekunder fra italienske u-både, som iøvrigt senere blev sænket. Torpederingen af „Eagle“ fandt sted kun små 400 meter fra os. Skibet



Et dramatisk billede fra en af „Charybdis“ antiluft-kanoner under angrebet den 18. maj 1942. Officeren midt i billedet er Mackintosh.

begyndte straks at synke, og fem minutter efter var det forsvundet. Alligevel døde kun få mennesker om bord. Resten blev ved et meget dygtigt redningsarbejde frelst. Midt i virvaret søgte en pilot at starte sin maskine fra dækket, men krængningen var for stor.

Senere i samme konvoj sænkede den herværende britiske marine-attaché, commander David Maitland-Makgill-Christon, som chef for destroyeren „Ithuriel“, en italiensk u-båd. Det gik for sig ved hjælp af dybde-bomber, beskydning og sluttelig vædring.

Endnu senere i samme konvoj vendte de større krigsskibe om, og under tyske og italienske angreb med store tab på begge sider blev konvojen revet op. Det blev nu vor opgave at samle den påny. Vi vidste ikke, om konvojen var klar over vort komme. Det var bælgravende mørkt, men af hensyn til den overhængende fare havde vi kun lys på lanterneerne i masten ca. et sekund hvert 2. minut. Dette korte blink af flere lanterner i en bestemt orden udgjorde et bestemt kendingssignal. Vi fløj frem med en fart af 28 knob. Jeg stod på broen, da jeg kun 6—7 meter foran os så omridsene af et stort skib. Det viste sig at være den 10.000 tons store engelske krydser „Nigeria“, som lå stoppet efter torpedering.

Da vi senere kom til Gibraltar, hørte vi, at man om bord på „Nigeria“ havde opdaget os på længere afstand. Man havde troet, vi var italienere, hvorfor man havde gjort klar til beskydning. Da vi var 1½ miles fra dem, trykkede „Nigeria“s artilleri-officer på den automatiske udløsning for fuld bredside. Heldigvis virkede systemet ikke. Der gik 2—3 sekunder, — så tændte vi lys. Det var lige tids nok til, at officeren på „Nigeria“ ikke trykkede en gang til!

Men jeg er ikke færdig med at fortælle om konvojen: Da vi senere på natten skulle op i spidsen af konvojen, gik vi — for at holde klar af den — tæt ind under Afrika-kysten. Her så vi til vor skræk en temmelig stor flåde af fjendtlige skibe, som lå til ankers. Vi sejlede lige ind mellem dem, uden at de opdagede os. Da vi skulle dreje uden om et fremspring på kysten, så vi over land et stort ildskær, og da vi nåede rundt, opdagede vi den engelske krydser „Manchester“

hostende sig frem for fem knob. Det viste sig senere, at „Manchester“ var blevet torpederet og var ved at synke. Vi sejlede lige forbi deres redningsfartøjer, som var sat i vandet, uden at vi vidste, hvad der var sket. Heldigvis blev næsten hele besætningen reddet.

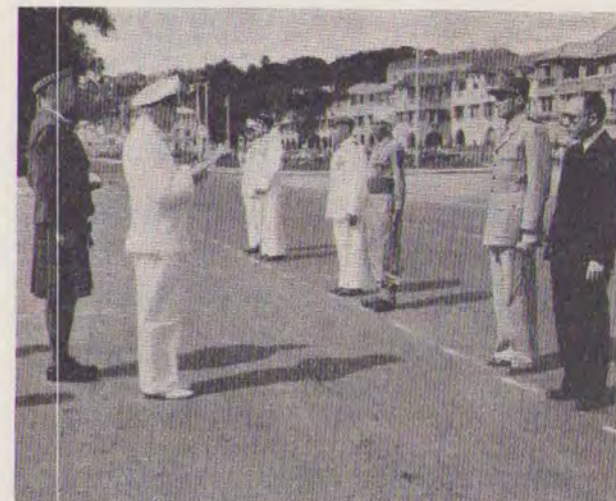
Da konvojen startede, talte den 15 handelsskibe, men da vi mødte den påny 90 miles fra Malta, talte den kun syv skibe. Under et angreb fra luften blev skibet lige agten for os ramt af fem bomber. Skibet var ligesom de øvrige i konvojen lastet med 1000 tons ammunition og 1000 tons flyver-benzin. Ligesom de tidligere ofre eksploderede dette skib med en vældig kraft. Så stærk var eksplosionen, at vi ikke engang hørte den om bord på „Charybdis“. Til gengæld fik flere af vore folk øjenbryn og -vipper svedet af. Røgen fra eksplosionen gik 4000 meter til vejrs. Vi målte det nøjagtigt.

Endelig nåede vi da ind til Malta med de tilbageværende seks handelsskibe. Det var en dyr konvoj. Kun meget få blev reddet fra de eksploderende handelsskibe.

På vejen tilbage blev vi påny angrebet mange gange om natten. Den 10.000 tons krydser „Kenya“ blev tæt ved os ramt af en torpedo, men alligevel holdt den farten, der var 28 knob! Om morgenen kl. 7 fandt tyskerne os påny. I de næste 5½ timer blev vi, der var uden luft-beskyttelse, angrebet af 200 flyvemaskiner. Vi skød mange ned, brugte megen ammunition, men blev ikke selv ramt.

Da vi kom til Gibraltar efter at have været udsat for endnu flere angreb, havde vi kun 96 granater tilbage. At vi dog havde disse, skyldes ene og alene, at vi var startet med 200 ekstra, som artilleri-officeren havde stjålet i land! Vi fik ny ammunition om bord og afgik samme aften på vej mod Malta for at beskytte hangar-skibet „Furious“, der var lastet med Spitfires for den hårdt medtagne ø.

Kort tid efter blev jeg imidlertid syg og måtte flyve hjem. Få dage efter blev „Charybdis“ sænket. Der-



Mr. Bishop overrækker ordenen „Order of the British Empire“ til nogle franske officerer. Lige ud for Bishop ses i uniform general Garbay fra de frie franske styrker på Madagascar.

med var det slut med min tid i Middelhavet," siger kommandørkaptajnen, idet han opfordrer til et nyt angreb på cigaret-æskan.

"Bød den farlige tid i Middelhavet på nogle lidt mere morsomme episoder?" spørger vi.

"Ja, under den lige omtalte juni-konvoj, hvor vi havde en „umbrella“ (paraply) med af seks moderne flyve-maskiner, blev det gamle hangarskib „Argus“ angrebet af fjendtlige fly. Nu må jeg lige indskyde, at chefen om bord på „Charybdis“, som sejlede lige efter „Argus“, hed *Mackintosh*, hvilket på engelsk kan betyde „regnfrakke“. Nå, bomberne faldt tæt om „Argus“, og vældige kaskader af vand rejste sig omkring det, så vi en overgang slet ikke kunne se nogen del af det. Da „springvandet“ havde lagt sig, var „Argus“ uskadt, og vor chef lod signalere følgende over til hangarskibet: „How are you doing?“ (Hvordan står det til?). Et øjeblik efter modtog *Mackintosh* følgende svar på sin forespørgsel: „With an umbrella over head and a *Mackintosh* behind us we are all right. Thank you!“ (Med en „paraply“ over hovedet og en *Mackintosh* (regnfrakke) bag os går det fint. Tak!).

Mr. Bishop tager et kraftigt sug af cigaretten og blæser tankfuldt røgen ud i værelset, hvorefter han fortæller videre:

„Da jeg blev rask nok, fik jeg overdraget kommandoen over en lille, hemmelig base på Englands vestkyst. Basen bestod af franske og engelske fiskerbåde og små fartøjer af forskellige typer. Med disse både foretog vi mange spændende ting med at føre agenter

og våben frem og tilbage mellem Frankrig og England, men det må De vist høre om en anden gang.

Imidlertid blev jeg tilbudt jobbet som konsul i Malmø i november 1943. Jeg tog mod tilbuddet og rejste derover sammen med min kone. Vi kom iøvrigt til at bo i samme hus som den tyske general-konsul, hvilket dog ikke forhindrede os i at tale med en mængde danske fra friheds-bevægelsen. I Malmø tilbragte jeg megen tid med at stå ved mit vindue og kigge over Sundet til København. Bl. a. kunne jeg på denne måde nogenlunde følge de tyske krigsskibes sejlads i Øresund.

Men endelig kom så freden, og som diplomat kom jeg nu ud at se mig om. Først kom jeg til Spanien og derfra til Madagascar. Sidstnævnte sted, hvor der næsten ingen farbare veje er, skønt landet er halvt så stort som hele Vesteuropa, fløj jeg 38.000 miles på to år!

— Og nu er jeg altså her,“ slutter konsulen med et smil.

Nu kommer „Vikings“ årshefte

„Vikings“ årshefte er nu ved at gå i trykken og udkommer omkring 1. juli. Da heftet i år bliver endnu større end sidste år, vil der sikkert blive rift om det, og De gør derfor klogt i allerede nu at bestille det hos Deres bog- eller bladhandler.

Som sædvanlig indeholder årsheftet en oversigt over dansk skibsbygning og skibsfart. Alle større skibe, som er afleveret fra danske værfter i 1951, omtales udførligt. Det samme er tilfældet med alle skibe, som sidste år tilgik den danske handelsflåde, og der bringes billeder og tegninger af hvert enkelt af de nævnte skibe. Endvidere findes i heftet en udførlig omtale af dansk og svensk skibsbygnings arbejdsforhold og resultater.

Heftet indeholder ligesom de foregående år flere interessante og instruktive artikler, blandt hvilke kan nævnes en stor artikel om moderne havne og havnemateriel af frihavnsdirektør Fugl-Meyer. En anden stor artikel omhandler skibsbrande og mulighederne for deres bekæmpelse. Den er skrevet af kommandørkaptajn C.-E. Dinesen, der er ekspert på dette område, og som har været på rejser bl. a. til U. S. A. og England for at studere emnet. Blandt det righoldige stof kan endvidere nævnes en uhyre interessant artikel om skibes vedligeholdelse, skrevet af „Vikings“ tekniske medarbejder, ingeniør J. A. Thorvang. Alle artiklerne er rigt illustrerede og vil være en lækkerbid for alle med interesse for søfart og skibsbygning.

Årsheftet bringer endvidere flere helsides-billeder og udkommer i et meget smukt farve-omslag.

Ovennævnte stof er kun et lille udpluk af årsheftets righoldige indhold. Da heftet læses med interesse på skibsværfter over næsten hele kloden og desuden sendes til flere rederes og andre shipping-mens forbindelser i udlandet, er en del af stoffet skrevet både på dansk og engelsk.

Redaktionen.

Om betingelserne for den forsikredes ret til totaltabs-erstatning ved stranding

Af sekr. i Sø- og Handelsretten, cand. jur. I. LORCK

NÅR et skib strandet på dansk eller fremmed kyst, opstår der en række problemer, af hvilke det mest prekære er, om det kan betale sig at bjerge skibet, og hvis bjergning opgives af den ene eller anden grund, under hvilke betingelser den forsikrede da har krav på totaltabs-erstatning hos sin assurandør, idet det her forudsættes, at der er tegnet en forsikring, der dækker „totaltab“.

Herom indeholder søforsikrings-konventionen en række regler, af hvilke — men henblik på en nylig ved Sø- og Handelsretten afsagt dom — følgende kort skal omtales:

Den forsikrede har ret til erstatning for totaltab, hvis hans skib er strandet (eller på anden måde forulykket) og ikke kan bjergeres. Kan skibet vel bjergeres, men ikke for en rimelig bekostning, bevarer den forsikrede — reder eller ejer — retten til erstatning som for totaltab, når det godtgøres, at skibet ikke kunne bjergeres for en rimelig bekostning. Normalt vil ejeren jo selv forsøge at bjerge skibet med assistance af et bjergningsselskab, men loven giver dog også *assurandøren* adgang til at søge sit ansvar begrænset. Hvis han nemlig straks erklærer at ville forsøge at bjerge på egen risiko og iværksætter forsøg herpå, har den forsikrede kun krav på totaltabserstatning, hvis skibet efter 10 måneders forløb regnet fra ulykkesdagen ikke er bjerget, eller bjergningen forinden er opgivet.

Endelig gælder der den bestemmelse, at selvom det må antages, at bjergningen kunne ske og ville kunne betale sig, har den forsikrede dog ret til erstatning som for totaltab, når skibet er strandet og det dog ikke efter 10 måneders forløb fra strandingsdagen er bjerget, uden at det skyldes forsikredes forhold, at bjergningen ikke er sket.

Med henblik på den nedenfor omtalte sag bliver det da et interessant spørgsmål at afgøre, i hvilke tilfælde udsigten til at skulle afholde en „urimelig bekostning“ på bjergningsforetagendet, giver den forsikrede ret til i stedet for at forsøge bjergning at kræve erstatning som for totaltab. Det synes rimeligt at antage, at den forsikrede bevarer retten til totaltabserstatning i de tilfælde, hvor bjergningsomkostningerne overstiger værdien af det bjergede skib med fradrag af, hvad skibet måtte kunne sælges for på ulykkesstedet, jfr. den nedenfor nævnte dom. Er det strandede skib herefter ikke værd at reparere eller istandsætte, er dets værdi afhængig af dets tilstand ved indbjergningsstedet. Kan det repareres, må der ved værdiansættelsen fratrækkes udgifter til istandsættelsen. Afgørende i dette tilfælde for, om skibet for en rimelig bekostning kan bjergeres, bliver altså en sammenligning mellem bjergeomkostninger + istandsættelses-

omkostninger på den ene side og skibets værdi i repareret stand + værdien på ulykkesstedet på den anden side.

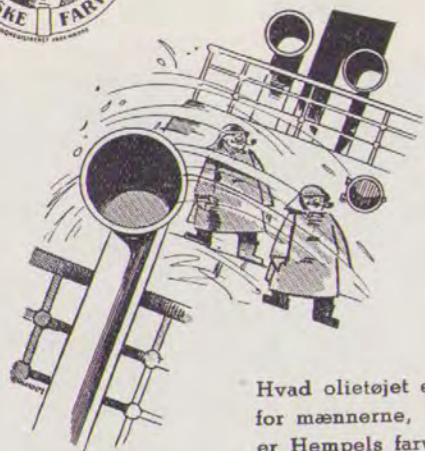
Hvorledes skal reder eller ejer forholde sig, når han erfarer skibets stranding? Han anmoder et eller flere bjergningsselskaber om at tage affære og lader dem afgive tilbud på bjergning, hvorefter han, på grundlag heraf overvejer, om det kan betale sig at bjerge. Men hvorledes er hans stilling, hvis stranding f. eks. sker på fremmed kyst og de pågældende myndigheder der, forinden bjergning er påbegyndt, har taget sig af skibets videre skæbne og f. eks. har solgt det ved auktion uden at tilvarse ejer eller reder? Skal en sådan bortauktionering da have til følge, at assurandøren fritages for at betale erstatning under henvisning til, at forsikringen efter policen ikke omfatter „ekspropriation, tilbageholdelse eller lignende foranstaltninger fra ... fremmede, lovlige eller ikke lovlige myndigheder“?

Dette spørgsmål kom frem under en sag, der for nylig blev forelagt Sø- og Handelsretten til afgørelse. Her var et dansk motorsejlskib, der skulle ophugges, i afrigget stand strandet på den tyske kyst ved Stralsund under en mislykket bugsering fra København til Masnedø. Her blev skibet bortsolgt ved offentlig auktion af Stralsund Strandamt for 10.000 DM., efter at et tysk bjergningsselskabs tilbud om bjergning for 50.000 kr. var blevet afslået af ejeren under hensyn til skibets betydeligt ringere værdi, og efter at et dansk bjergningsselskab havde taget skridt til at begynde bjergning.

Rederen krævede nu sit forsikringsselskab dømt til at betale ham forsikringssummen 20.000 kr. under henvisning til at betingelserne for erstatning som for totaltab var tilstede.

Under sagen var der spørgsmål om, hvorvidt sel-

Hempel har alle slags farver til alle slags skibe!



Hvad olietøjet er for mændene, er Hempels farver for skibene!

J. C. Hempels Skibsfarve-Fabrik A/S

Amaliegade 8 . C. 3842



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

skabet kunne slippe for ansvar under henvisning til konventionens bestemmelser om ansvarsbegrænsning ved forsikring af usødygtige og afriggede skibe. Retten fandt ikke, at selskabet kunne påberåbe sig disse bestemmelser, da selskabet ved forsikringens overtagelse vidste, at skibet var i afrigget og usødygtig stand. Da skibet endvidere antagelig *ikke kunne være bjerget for en rimelig bekostning*, tilkendtes der rederen *erstatning som for totaltab*. Det bemærkedes herved, at assurandøren ikke havde benyttet sig af sin ret til at forsøge at bjerge skibet inden 10-månedersfristens udløb for derved at begrænse sin hæftelse.

En undtagelsesbestemmelse i policen, hvorefter forsikringen ikke omfattede bl. a. „beslaglæggelse og lignende foranstaltninger...“ fritog ikke for ansvaret, da salget ved offentlig auktion måtte antages at være sket som led i de på stedet gældende regler om behandling af strandet gods.

Denne dom vil antagelig blive appelleret til Højesteret, da den indeholder betydelige tvivlsspørgsmål. Forsikringsselskabet bestrider således navnlig, at der forelå bevis for, at bjergning (fra dansk side) var økonomisk uigennemførlig, og henviser til, at skibet jo også rent faktisk blev indbjerget og næppe kan have haft nogen ubetydelig værdi på strandingsstedet.

Blomster til Tordenskjold

På Norges store nationale festdag, den 17. maj, nedlagdes i overværelse af personel fra norske og danske motor-torpedobåde en krans ved Tordenskjolds statue på Oslo rådhusplads. Orlogsforeningen, der stod for arrangementet, håber, at denne bekransning kan blive en årligt tilbagevendende tradition.

Foreningen til Søfartens Fremme

Ovennævnte forening har udsendt beretning og regnskab for 1951. Af beretningen fremgår det, at foreningens medlemstal pr. 31. december 1951 var 2553, hvoraf 272 var indmeldt i årets løb. Kontoen for indbetalte kontingenter udviser en stigning på kr. 9318 i forhold til 1950, men foreningens øvrige indtægter er ikke steget, hvad der derimod kan siges om udgifterne. Bl. a. er driftsomkostningerne for Dansk Skibsadoption steget med kr. 7000.

Foreningen til Søfartens Fremme afholdt i 1951 to foredrag, som tilsammen blev hørt af ca. 1000 mennesker. Endvidere har man haft forskellige arrangementer i provinsen. Man har endvidere arbejdet med meddelelser om søfart og skibsbygning til pressen og udlånt film. Der er gode chancer for, at filmen om småskibsflåden nu endelig bliver til virkelighed.

Ved grosserer Georg S. Bendix' død testamenteredes foreningen en formue på kr. 50.000, som henlægges til et legat. Dette legat skal komme sømænd til

gode, som har udmærket sig ved ædel dåd eller veludført arbejde.

Pr. 19. marts i år var 123 skibe og 124 skoler tilknyttet Dansk Skibsadoption. En af skolerne er beliggende i Flensborg.

Smuk håndbog om Danmark

Fra Statistisk Departement og Udenrigsministeriet har vi modtaget håndbogen „Danmark 1952“ til anmeldelse. Bogen, der er skrevet på engelsk, er med sine mange oplysninger om Danmark og sit fine billedmateriale en god reklame for vort land. Der findes afsnit om Danmarks historie, vort erhvervsliv, vore skoler, kirker, vor regeringsform, vore kommunikationsmidler, social velfærd, danske museer, andre seværdigheder o. s. v. Naturligvis er der også et afsnit om vor handelsflåde og vort forsvar. Desværre er begge de sidste afsnit ikke helt nøjagtige. Bl. a. er der visse mangler i listen over den danske orlogsflåde. Havde bogen også på dette område været ført helt à jour, havde der ikke været det mindste at indvende imod den. Trods manglerne vil den smukke håndbog sikkert vække interesse om Danmark ude i verden og lokke mange turister hertil.

26½ gange rundt om Jorden

Den 14. maj kunne føreren af D. F. D. S.'s motor-skib „Kronprins Olav“, kaptajn Erik Olsen, fejre et stort, rundt tal. På denne dag gjorde han sin rejse nr. 1000 tur og retur fra København til Oslo med det smukke og populære skib. I alt har kaptajn Olsen altså på denne tur udsejlet 560.000 nautiske mil, hvilket svarer til mere end eet tusind kilometer, hvilket igen svarer til en tur 2⅔ gange til månen eller 26½ gange rundt om Jorden.

Det var i maj måned 40 år siden, at kaptajnen første gang gik til søs, og for 30 år siden blev han ansat i D. F. D. S. Det er næppe muligt helt nøjagtigt at regne ud, hvor mange passagerer han på sine 1000 ture til Norge har transporteret frem og tilbage, men tallet ligger mellem en halv og trekvart million.

Erik Olsen er bornholmer, og når han kommer til og afgår fra Oslo, siger hans norske venner: „Det er bornholmeren. Han går som et ur — altid præcis!“

En flittig sofaskipper.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg er i gang med at lave et arkiv med billeder af danske skibe. Til den ende har et af „Dansk Skibsklub“s medlemmer, kommunelærer Fredfeldt, som tilbringer det meste af sin fritid i Københavns havn med fotografiapparatet over skulderen, på opfordring leveret museet 560 forskellige skibsbilleder.

Krager.

Ifølge gammel sømands-overtro betyder det uheld, hvis en krage sætter sig om bord på et skib, som er under sejlads.

Statens Sjöhistoriska Museum -

en mands livsværk

NÅR man besøger Statens Sjöhistoriska Museum i Stockholm, taber man uvilkårligt pusten af bare benovelse. Blot ved at høre ordet „museum“ viger de fleste mennesker tilbage, idet de ofte forbinder ordet med et andet, nemlig „pulterkammer“. Der findes mange „pulterkammer“-museer verden over, i hvilke man har stablet så mange attraktioner som muligt sammen på en ofte alt for ringe plads. Museet i Stockholm hører ikke til denne art, tværtimod! Det er et museum med masser af lys, frisk luft og alligevel mange seværdige ting opstillet på en overskuelig måde. Det er kort sagt et museum i særklasse.

Æren for dette museums høje standard må for en stor del tilskrives museumsdirektør Albe, der er en gudbenådet kunstner på sit felt. Ganske vist har han haft mange penge at arbejde med, men dette skyldes bl. a. hans enestående evne til at gøre folk så begejstrede, at de velvilligt åbner for pengeskabet.

Vi har tidligere her i bladet omtalt det smukke, svenske museum. Der er imidlertid sket store ting derovre i Stockholm siden vor sidste omtale. Takket være Knut og Alice Wallenbergs stiftelse, som tidligere har ydet store tilskud til museet, kunne Prins Bertil den 28. april i år åbne museets orlogs-afdeling, som har været under indretning siden krigens afslutning.

Når man træder ind i afdelingen, som er beliggende i museets underste etage, betages man først og fremmest af den storslåede og smukke „Minneshallen“ med hele orlogsskibet „Amphion“s agterspejl. Hallen rummer endvidere nogle velbevarede gallionsfigurer, som er anbragt i naturlig højde fra vandoverfladen. Desuden er der forskellige marine-malerier, flag, kanoner o. s. v.

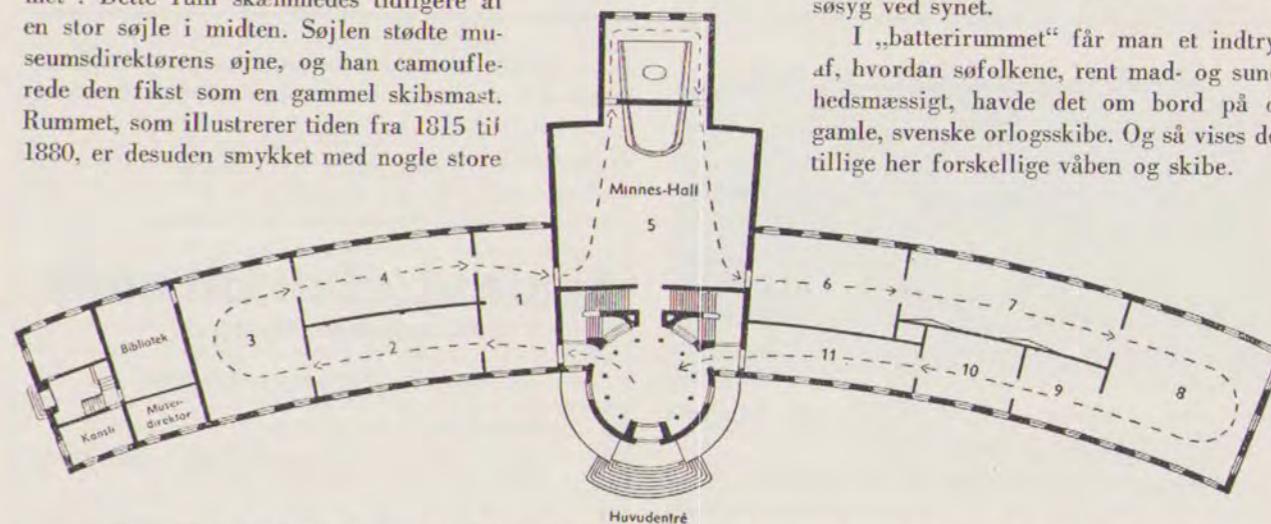
Et andet rum i orlogsafdelingen kaldes „Mastrummet“. Dette rum skæmmedes tidligere af en stor søjle i midten. Søjlen stødte museumsdirektørens øjne, og han camouflerede den fikst som en gammel skibsmast. Rummet, som illustrerer tiden fra 1815 til 1880, er desuden smykket med nogle store



Fra „Mastrummet“ med modellerne af fregatten „Josephine“ og lineskibet „Stockholm“.

modeller af gamle orlogsskibe. Disse er ikke anbragt på den ordinære måde. Der er lavet et helt sceneri, hvor man ser det ene skib sejlende bidevind, og det andet under en vending. Selv besætningen om bord er ikke glemt. Man ser folk i arbejde på dækket, og man kan, hvis man har anlæg for den slags, godt blive helt søsyg ved synet.

I „batterirummet“ får man et indtryk af, hvordan søfolkene, rent mad- og sundhedsmæssigt, havde det om bord på de gamle, svenske orlogsskibe. Og så vises der tillige her forskellige våben og skibe.



1. Vasarummet. 2. Karolinska rummet. 3. Gustavianska rummet. 4. Arméens flotta. 5. Minneshallen. 6. Mastrummet. 7. Batterirummet. 8. Oscarsrummet. 9. „Sverige“-rummet. 10. Artillerirummet. 11. Flottan av i dag.

„Oscarsrummet“ illustrerer tiden fra 1880 til 1907. I en vældig montre får man ved hjælp af forskellige modeller et indtryk af panserskibets udvikling. At beskrive dette skue er næsten umuligt. Det må absolut ses! Der er dog grund til at nævne, at alle modeller er vist så realistisk, at man hvert øjeblik venter at se folkene om bord begynde at bevæge sig. Dette gælder specielt en model, hvor man bl. a. ser, hvordan en kulfyldning tidligere gik for sig.

„Sverigesrummet“, artilleri-rummet og enkelte andre værelser viser orlogsflådernes udvikling helt op til vore dage. Bl. a. vises torpedovåbnets udvikling ved hjælp af fartøjs-modeller og rigtige torpedoer. Sveriges allerførste torpedo er med på museet. Ved at trykke på en knap kan man få to torpedoer, hvorpå halvdelen af „skrogget“ er skåret af, til at arbejde!

Men „Statens Sjöhistoriska Museum“ er mere end blot orlogs-afdelingen. I sin anden etage rummer museet en afdeling for den civile skibsfart. Også her imponeres man gang på gang. En meget stor seværdighed er skansen af det gamle sejlskib „Hoppet“ med mandskabs-messe og det hele. Lyset er i denne messe, som det skal være i gamle sejlskibe. Også duften af tjære og saltvand er bevaret. Skibet er fra 1872. Inden museumsbygningen endnu var færdig, gik Gerhard Albe på jagt efter et egnet skib. Omsider fandt han frem til „Hoppet“, om hvilket det forlød, at det skulle ophugges. Skæbnen ville imidlertid, at Albe måtte jage skibet i syv år, før det blev museets. Der fulgte nemlig gode tider for skibsfarten, og „Hoppet“ blev atter sat i fart. Skibet blev efter nogen tids forløb solgt til Vejle, og i bil susede Albe til den danske købstad, da det påny forlød, at skibet skulle hugges op. Rygtet løj dog, men rederen lovede, at han skulle underrette museet, hvis det virkelig skulle blive til en op-



„Minneshallen“.

hugning af skibet. „Hoppet“ blev imidlertid solgt til Torekov, og atter måtte Albe på biludflugt, da det endelig blev bestemt, at skibet skulle ende sine dage. Så blev sejlskibet dissekeret, og de dele af det, Albe valgte til museet, blev opmagasineret, indtil museumsbygningen to år senere blev opført. Sådant bærer man sig altså ad i Sverige, når det gælder at bevare et minde om sejlskibstiden! Man tænker med vemod på vore egne skibe „Tjalfe“ og „Jylland“.

Det smukke og imponerende museum, som iøvrigt er Stockholms mest besøgte efter kunstmuseet, er Albes livsværk. Han har dermed sat et minde over sig selv, som sikkert vil blive stående til evig tid og glæde kommende svenske slægter — og danske med for den sags skyld!

—wig.

Sømands- og fiskerenker på ferie

Institutionen „Indenlandsk Sømandsmissions Feriehjem for sømands- og fiskerenker“ har nu bestået i ti år. Institutionen har netop udsendt sin årsberetning for 1951, og i dets forord siges bl. a.: „Vore to feriehjem er samfundets svar på en bog, der udkom under krigen med titlen „De skal nok blive glemte“ (Udsendt fra „Vikings“ forlag. Red.). Hvert forår får samtlige sømands- og fiskerenker en indbydelse til et 13 dages ferieophold, og der ydes endda frirejse fra hjemstedet og tilbage igen for de enker, der ikke selv har råd til at betale jernbanebilletten.“

Feriehjemmene i Marstal og ved Roskilde Fjord var i 1951 besøgt af ialt 315 enker og børn. Sådanne arrangementer koster naturligvis mange penge. I 1951 var underskuddet over 4000 kroner, således at spare-

kasse-beholdningen nu er faldet til ca. 195.000 kroner. Imidlertid modtager institutionen støtte fra mange mennesker i form af penge og naturalier. Denne støtte er meget kærkommen, men også i høj grad nødvendig med de priser, der for øjeblikket er på alting.

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

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Det var ganske vist!

For nogle måneder siden skrev jeg om et salt-lastet skib, som efter et forlis kom til overfladen, da saltet var smeltet. En skibsfører fortæller mig, at en Marstal-skonnert, ligeledes lastet med salt, for ca. 30 år siden sank på Tolken. Nogle få dage efter kom skibet drivende forbi Stubbekøbing, ganske vist i kuldsejlet stand. Også om bord på dette skib var saltet smeltet på bunden af havet. Den slags ting kan ske, siger skibsføreren og tilføjer: „Men skibet skal naturligvis være bygget af træ og være uden motor“.

„Cutty Sark“.

Og mens vi nu er ved sejlskibene: En læser har spurgt mig, hvad navnet „Cutty Sark“ betyder. Navnet var som bekendt givet en af de hurtigste the-clippere, som nogensinde har pløjet Neptuns rige. Navnet er skotsk og kan betyde „det meget korte skørt“ og er i overført betydning betegnelsen for en flygtig pige. Iøvrigt blev det lige nævnte „Cutty Sark“ i marts 1951 sat i dok for reparation og konservering, så det kan bevares for eftertiden som en museumsgenstand.

Mere skotsk.

Kan læserne fortælle mig, hvad det er for tingester, som anvendes om bord i square-riggerne under navnet „scotsmen“? — Og hvorfor hed de sådan?

Andre tider — andre skikke.

Om Københavns havn: I begyndelsen af det 18. århundrede var den største dybde i indsejlingen til denne havn kun ca. 5½ meter, hvilket bl. a. havde til følge, at orlogsskibene måtte sejle i ballast ud til et sted ud for Kastellet, hvor de derefter fik ammunition, våben og proviant om bord. Inde i havnen var dybdeforholdene endnu mere fortvivlende, idet alskens snavs blev kastet i havnevandet, samtidig med at skibenes ballast ofte i smug blev kastet i havnen. Så slemt var det, at selv latrinerne tit blev tømt ud i kanalerne fra de omliggende huse!

Og så strør vi sand på!

Endnu nogle ord om Københavns havn i middelalderen: I det 17. århundrede havde man meget besvær med de skibe, der bragte sand til byen. En stor del af sandet faldt nemlig i vandet under losningen. Dette forhold foranledigede i 1680 myndighederne til rent ud at forbyde indførsel af hvidt sand. Denne vare, der dengang brugtes i næsten alle hjem til skuring og til at strø på gulvene, var en nødvendigheds-artikel, og allerede et år senere måtte man hæve forbudet. Dog var det nu kun tilladt at bringe sand til byen ad landevejen.

Gamle „Moshulu“ atter i fart.

Skibe fører tit en omtumlet tilværelse. Som nu f. eks. den 4-mastede bark „Moshulu“. Dette stolte skib blev bygget i Glasgow i 1904 til Siemens & Co. i Hamburg under navnet „Curt“. Hele verdenskrigen 1914—18 gjorde det med under amerikansk flag — mod tyskerne! Det havde da navnet „Dreadnought“. I 1928 blev barken lagt op i Seattle, men afsejlede efter en istandgørelse i British Columbia til Finland den 29. september 1935. Under navnet „Moshulu“ tjente skibet indtil 1947 i Gustaf Eriksons sejlskibs-flåde med hjemsted på Ålands-øerne. Det nævnte år drev det imidlertid i land ved Narvik og blev delvis vrag. Gennem længere tid har „Moshulu“ ligget som kornlager i Valdemarsviken på Djurgården, men er nu blevet solgt til den tyske reder Heinz Schliven i Hamburg. Schliven

vil lade den gamle bark reparere, så den atter kan komme under sejl.

Og så det lange—!

Stud. jur. Leif Møller-Sørensen har sendt mig nogle eksemplarer på lange skibsnavne: I 1731 søsattes det danske lineskib „Markgrevinde Sophia Christine“ (27 bogstaver) og i 1764 lineskibet „Prindsesse Wilhelmine Caroline“ (28 bogstaver). Svenskerne fik i 1818 søsat et lineskib, som fik navnet „Fredrika Dorothea Wilhelmina“ (26 bogstaver). Lange skibsnavne er efterhånden sjældne, skriver Møller-Sørensen, men under den anden verdenskrig, fortsætter han, fandtes der i den italienske marine en del skibe, som udmærkede sig — måske udelukkende — herved. Bl. a. kan nævnes u-båden „Commandante Alfredo Cappellini“ (27 bogstaver).

Flere skibsnavne — men fra kaper-tiden.

Under kaperkrigen mod Englænderne 1807—14 dukkede en mængde morsomme skibsnavne op i den danske skibsliste. Kaperi var ofte en vovelig forretning, hvilket et kaper-skibsnavn som „Den uvise Gevinst“ er et bevis på. Kaper-rederne var dog optimistiske, og en af dem døbte fuld af forhåbning om den første prise sit fartøj „Den første bliver god“. Kaperiet krævede „hårde negle“, og kaperskibsnavne som „Den lille Djævel“, „Den modige Haj“ og „Fanden“(!) var ikke ualmindelige. Som bekendt var kaperkrigen dikteret af vor flådes ran, men mange danske hyldede princippet „den, der ler sidst, ler bedst“, hvorfor en reder da også kaldte sit skib „Den sidste den bedste“. Morsomme skibsnavne fra den begivenhedsrige periode var tillige disse: „Brumbassen“, „Den lystige Jyde“, „Luur ham“ og „Snus op“. Med direkte hentydning til englændernes lumpne rov af „de stolte svaner“ døbte en kaper-reder sit fartøj „Tak for sidst“!

Et hårdt job.

I 1798 gjorde fire bomstærke konstabler tjeneste om bord i blokskibet „Wagrien“, hvor en del indianske matroser, som var undkomne fra Nantes, havde logi. Det var konstablenes opgave at holde orden på de logerende. At dette job ikke altid var lige let, fremgår af, at det var overkanonerens pligt „at være til stede ved ethvert slagsmål, såvel dag som nat“!



Modelskib i elektrisk pære.

Skibsfører H. L. Nielsen fra Rødvig har sendt „Vikings“ ovenstående billede visende forskellige af sine flaskeskibe på en hobby-udstilling fornylig. Hvis De ser rigtigt efter, vil De opdage, at et af skibene er anbragt i en elektrisk pære! Der findes mange flere originale måder at anbringe „flaske“-skibe på, og Jack Tar hører gerne fra læserne herom.

A. P. MØLLER

KONGENS NYTORV 8

KJØBENHAVN K.



REDERI

BÆFRAGTNING

KLARERING

DAMPSKIBS-
EXPEDITION



Køb og Salg af

SKIBE

SKIBSBYGNING

Tlf. Central **514.**

Statstlf. **33.**

Telegr. Adr.: **Mersk.**

Med supercargo ombord

Af M. MICHELSEN

ET langt og indholdsrigt sømandslevned er til ende. En stout og ikke helt almindelig havets søn er gået til sine fædre. Kaptajn Peter Christiansen har tømt sit sidste glas og afviklet det nøgle sailor-garn, af hvilket det efterfølgende er nogle ender, han tvandt, naar han, efter at have lagt op, ved lejlighed i en vennekreds kom i spindehumør. I så tilfælde lyttedes der altid med interesse.

Han havde nemlig oplevet mangt og været ude for meget, siden han som nykonfirmeret skibsdreng fra agterdækket på en stor norsk bark havde vinket farvel til mor og søskende og til sit barndomshjem ved havnen i den lille, østslesvigske købstad, som han først skulle gense efter i år og dag at have prøvet og erfaret, hvad sømandsliv paa langfart fører med sig.

Barken var bound for australsk havn med last fra England, men den nåede aldrig sit bestemmelsessted. Under en storm ved kysten af den fjerne verdensdel forliste den totalt. Nogle af mandskabet satte livet til, men dæksdrengen Peter var blandt de reddede. Denne farefulde oplevelse afskrækkede dog ikke den kække og kraftige dreng, der vilde være sømand, som hans fader havde været det, og som mange af hans barndomskammerater ligeledes ville. Han fandt anden hyre, gennemgik jungmands- og matrostiden ude på de store have, tog derefter styrmandseksamen hjemme og aftjente sin værnepligt i den tyske marine. Senere fik han skipperpatent på langfart, og i en forholdsvis ung alder førte han skib på Kinakysten for et nordtysk rederi. Ved at fragte kulier frem og tilbage mellem Kina og den hollandske øgruppe fik han rig lejlighed til at udvikle sine evner til selvstændig overvejelse og resolut optræden under kritiske forhold og i givet tilfælde hverken at se gennem fingrene eller lægge disse imellem, altså til at blive, som man jo siger, karl for sin hat. Mærkede han, eller mente han, at nogen forsøgte at dreje ham en knap, kunne han blive stædig som en kariolhest, og virkede dette ikke, godt gammeldags gal i hovedet. Og så faldt der spæner! Men forløb han sig, eller gik han ud fra et fejlsyn, var han ligeså parat til en undskyldning og: Godt ord igen.

Efter et par års Kina-fart solgte rederiet damperen, og kaptajn Peter rejste hjem. Et stedligt rederi tilbød ham så pladsen som 1. styrmand på et af dets fartøjer i Østen med løfte om eget skib, så snart et sådant blev va-

kant. Betingelserne, heriblandt fri udrejse, tilfredsstillede ham, men da rederiet kun ville betale billet for 2. klasse, blev der ikke skrevet kontrakt. Færdig med dem! At han selv kunne spæde til, hvad der manglede for at rejse standsmæssigt, faldt ham ikke ind. Det fejlede blot! Så kunne rederen se sig om efter en anden og mere medgørlig styrmand.

Nu traf det sig, at et rederi i en naboby havde en nybygning, en 3000 tonner, på værft. Ved at indskyde kapital i denne damper lykkedes det ham at få kommandoen på den, og han førte den med held og fordel, indtil den første verdenskrig brat satte en stopper for Tysklands søhandel og samtidig medførte kaptajnens indkaldelse til tjeneste i den tyske krigsmarine.

Som dansksindet var han i sin tid ikke blevet forfremmet til reserveofficer og derfor afmønstret som overmatros. Men da han nu var officer i handelsmarinen, overdrog man ham førelsen af en lille forpostdamper i Nordsøen. Det gik godt en tidlang, indtil en dag en kontrovers med en ung, selvbevidst søløjtnant „wegen Achtungsverletzung eines Vorgesetzten“ bragte ham fra bestillingen og i matrostøjet. Med huebånd ned ad kraven meldte han sig derpå til tjeneste. Men hvad skulle man bruge en 40-årig, egensindig og overgemt matros, men prøvet skibsfører til? „Ude af øje, ude af sind“. Man forflyttede ham til en anden division. Vor kaptajn tog situationen med sindsro. Bortset fra forskellen i lønning og forplejning og så naturligvis den uafladelige hilsepligt, havde han jo langt bedre dage end ude på Nordsøen.

Ubehageligt var det naturligvis også, at hans kone, når hun kom på besøg, ikke var særligt begejstret for at promenerer på strøget med sin kaptajn — i matrosuniform, militært hilsende til alle sider, under armen.

ELEGANTE UNIFORMSHUER



CL. Seifert & Co.
Højt. Hof. Guldrakker
ST. REGNEGADE 12-16
TELEFON CENT. 297

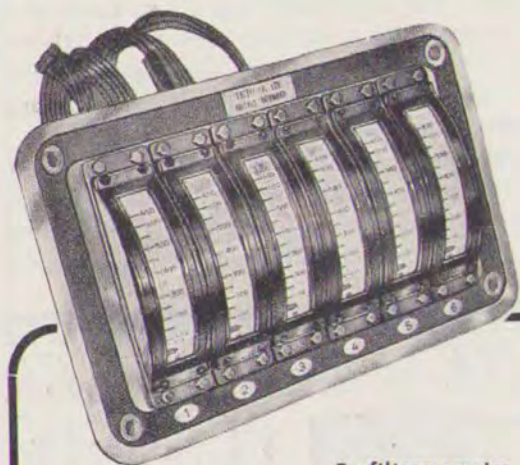
*
Guld- og Sølvgaloner
Guld- og Sølvbroderede Kranser
Emaillierede og Emaillierede
Uniformsknapper i fineste Udførelse

LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

Han trøstede dog både hende og sig selv med, at dette her trods alt var at foretrække for det tilfælde, at han kunne have ligget ude i Vesterhavet som føde for fiskene. Altimens lysnede det atter forude. De nye foresatte så stort på tingene og forfremmede ham til dæks-officer og sendte ham med en handelsdamper på forpost ved tremilegrænsen i Øresund, uden for rækkevidde af den daglige, militære disciplin. Her afventede han så i ro og mag krigens afslutning, idet han gennem kikkerten kontrollerede tidens gang på rådhusuret i København, frydede sig over fyrværkeriet i Tivoli og indstillede sin radio på den bølgelængde, der passede ham. Heltebedrifter fik han ikke lejlighed til at udføre, men lavrbær og egeløv brød han sig heller ikke synderligt om, blot han kunne klare det, han var sat til og slippe helskindet hjem igen. Og det gjorde han — heldigvis!

Denne karakteristisk af kaptajn Christiansen og denne skitserede overgt over hans sømandsfærd i fred og krig vil lade den gunstige læser forstå, at det var med noget blandede følelser, han en dag modtog et forslag om at tage en supercargo med om bord. Ikke at han havde noget imod manden selv, bevares! Men anledningen til og omstændighederne ved denne forholdsregel passede ham ganske bestemt og aldeles ikke. Det var naturligvis også kun nogle forbenede eller forkalkede englændere, der kunne få en sådan spleen.

Kaptajn Christiansen havde ført sit nye skib — „Demeter“ kan vi kalde det — i fred og god fordrage-lighed for sit rederi i nogle år, da et engelsk handels-



Profiltermometre
Profilmannometre
Cirkulære Termometre
Termografer
Manografer

FABRIK FOR MAALEINSTRUMENTER

TERMA ^{A/S}

AARHUS

DANMARK

NAUTA-BOAT CO.

NÆSTVED HAVN

TLF. 2248



Fabrikation af:

Staal- og Letmetal-Redningsbaade

Mekaniske Davider

Aluminium Flydemidler-

og Redningsflaader

Aluminium Landgangsbroer-

og Faldrebstrapper

Salgskontor v. K. BIRKEDAL:

NAUTA-BOAT CO.

Cort Adellersgade 8,

København K

Telefon Central 14419

firma søgte en damper i timecharter til fart mellem Liverpool og op ad Nigerfloden. Tilbudet fandtes fordelagtigt, „Demeter“'s størrelse var passende, og kaptajnen ansås for at være mand for at klare flodsejlad-sen. Han havde heller ikke noget imod at tage chan-cen. Der skulle mere end sandbanker og strømhvirv-ler eller udsigt til solstik og feber til for at afskrække ham. Kunne andre gå op ad den flod, kunne han na-turligvis også. Charterpartiet blev sluttet, og „De-meter“ kom ogsaa lykkeligt og vel både op ad floden og tilbage til England igen. Den næste rejse forløb lige så gnidningsløst. Men da skibet kom tilbage tredje gang, var der efter befragternes mening noget i vejen med kaptajnens regnskab og tilhørende bilag. Navn-ligt hæftede man sig ved, at der manglede bilag for 1 pund sterling, der var ført som udgift uden nærmere forklaring. Kaptajnen blev derfor tilkaldt. Han for-klarede, at det var penge for benyttelse af bil, mens han var i land, og som han ikke havde forlangt sær-lig kvittering for. Løvrigt havde han andet at tage vare på end at hæfte sig ved sådanne småting, og be-rettigede udgifter ønskede han godtgjort. Dette ønske mente kontorherrerne imidlertid ikke uden videre at kunne imødekomme. Der fandtes desuden andre til-fældige udgiftsposter, der regnskabsmæssigt var i or-den, men hvis størrelse de ikke kunne bedømme. Man var derfor enedes om at foreslå kaptajnen på næste rejse at tage en supercargo med om bord.

— En supercargo? Christiansen studsede lidt. Et

maliciøst svar lå ham på tungen, men han beherskede sig.

— Well, as you like it, gentlemen! Kan det be-rolige Dem, da vær så venlig!

Ved afrejsen kom så Mr. Brown, supercargoen, om bord. Som selskabets befuldmægtigede fik han en kor-rekt høflig, men dog ikke særlig cordial modtagelse, og dette forhold bevarede under hele udrejsen, hvor Mr. Brown jo ikke havde andet at tage vare på end at følge livet om bord og glæde sig over eller døje, hvad vind og vejr og en mellemlanding i Dakar bød på.

Ankommet til Niger-mundingen lod kaptajnen an-keret falde. Det var der måske ikke noget at sige til. Men da der næste dag ikke viste sig tegn til rejsens fortsættelse, spurgte supercargoen, om de ikke kunne gå op ad floden?

— Nej, det mener jeg ikke, vi kan. Men, Mr. Brown, det er naturligvis noget, som De sluttelig kan afgøre. De skal jo varetage firmaets interesser, og øn-sker De, jeg skal sejle, godt, så gør jeg det naturligvis, men — på Deres ansvar, Mr. Brown, ikke på mit. Giv mig det blot skriftligt, at De på egne og firmaets vegne overtager ansvaret for skib og ladning, all right, så sejler vi!

Ankeret kom ikke op. Der gik en dag til. Endelig den tredje dag fortsattes rejsen op ad Nigeren, og uden videre forsinkelse kom „Demeter“ velbeholden tilbage til England, hvor supercargoen aflagde beret-ning og regnskab for sit selskab. Vedrørende de tre dages forsinkelse ønskede man dog en udtalelse af skibets fører. Hvad han havde at bemærke der til?

— Jeg? Ikke andet, end at mit ansvar for skib og ladning forbød mig at gå op ad floden før. Men spørg Deres supercargo. Jeg har trods dette tilbudt ham at lette anker, men kun på hans og firmaets ansvar.

Hermed var diskussionen om dette spørgsmål til ende.

På næste rejse fulgte Mr. Brown atter med. Men, hvordan det nu gik eller ikke gik til, denne gang kom „Demeter“ tilbage med to ugers forsinkelse. Atter var det supercargoen, der måtte holde for og ikke havde anden forklaring at fremføre end vind og vejr, losse-og lade forhold samt kaptajn Christiansens saglige overvejelser, stedkundskab og ansvarlighed, men der var ingen holdbar krog til at hænge en hat på.

Nu indså befragterne, at en supercargo om bord ikke havde været til nogen fordel for sejladens ud-bytte, selv om regnskaberne minutiøst vel nok var bedre i orden end før. Man måtte vist hellere forsøge at

MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

komme til forståelse med kaptajnen om modus viven-di. Det lønnede sig formodentligt bedre end idéen med en supercargo. Christiansen blev derfor tilkaldt og fik forelagt et udkast til en slags overenskomst.

— Et moment, mine herrer, replicerede han, inden vi går videre — betal De mig først det pund, De skyl-der mig fra rejsen før Deres supercargo-tid, og som jeg nu har ventet på i mere end et halvt år.

Let forbavsede så englænderne først på kaptajnen og dernæst på hverandre indbyrdes. Men da det gik op for dem, at det var en kæphest, manden red, og at han var ude om at vinde løbet, gled der et forståelsens smil over deres ansigter og med et: — Yes, captain, you shall get it! faldt de tilføje.

— Tak, sagde Christiansen, og resten bliver vi så nok enige om.

Det blev de da også, og efter den tid forløb sam-arbejdet i gensidig forståelse uden supercargo. Mærk-værdigvis traf det sig også, at de efterfølgende rejser ikke medførte påfaldende og uforudsete forsinkelser, hvoraf man måske tør drage den slutning, at et pund sterling såvel som en kaptajn kan være af en meget variabel værdi. Og det har formodentlig tildels også været det, kaptajnen ønskede at belære sine britiske befragtere om.

SKIBSFARVER

NETOL
imprægneringsfarve
HOLZAPFEL
kobberbundfarve

— siden 1899

International Farvefabrik A/S



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

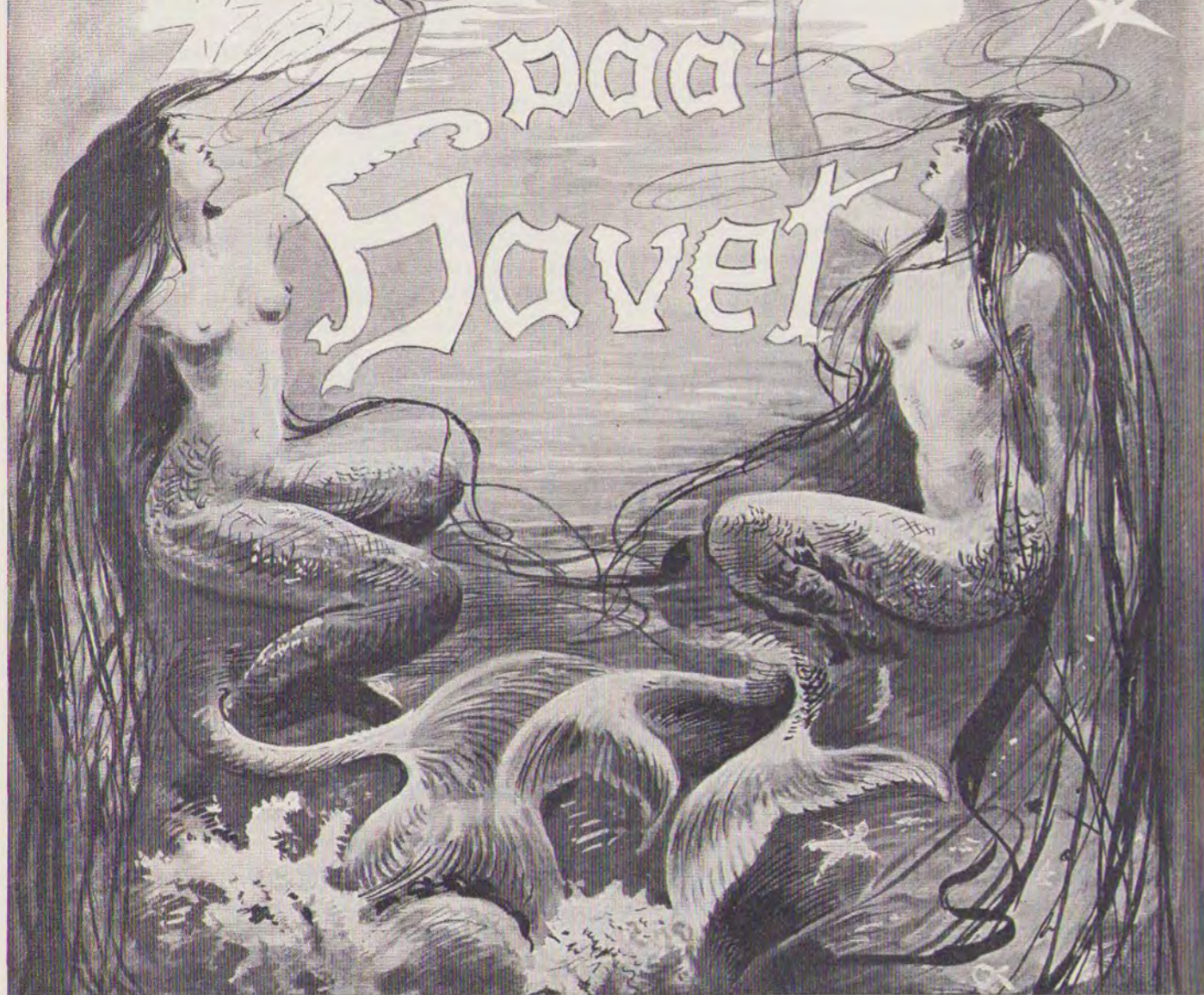
JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

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

De kan få dem
overalt



Paa
Havet



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

Dansk orlogsmand i trope-orkan -

Barometeret faldt til 716,2!

Ved CARL ØSTEN

DER var engang, da det ikke var usædvanligt, at danske orlogsmænd blev overfaldet af trope-ujejr, så heftigt, som det nu engang kunne blive i egnene omkring Dansk Vestindien, nærmere betegnet ved de tre øer: *St. Thomas*, *St. Croix* og *St. Jan*, der hører til gruppen af de små Antiller. Og det er jo ikke længere siden end 1917, at Danmark — desværre må man sige — solgte dem med folk og fæ til U. S. A. Som andre kolonier, der var under europæisk herredømme, fik denne sidste danske trope-besiddelse jævnligt besøg af moderlandets orlogsmænd, som havde flere hverv: at vise flaget, at manifestere samhørigheden, at hævde dansk suverænitet samt, hvad der dog ligger længere tilbage i tiden, herunder at bekæmpe sørøverskibe. Som den sidste danske orlogsmænd lå krydseren „*Valkyrien*“ under øerne fra 8. december 1915 til 4. april 1917. Den var pludselig blevet sendt derud på grund af de på øerne opståede uroligheder blandt den indfødte befolkning. Chef om bord var kommandør *Henri Konow*, den senere viceadmiral, der en tid fungerede som guvernør for øerne — deres sidste.

Ikke mindre end to orkaner måtte „*Valkyrien*“ ride af. Medens den første ikke anrettede videre skade på sø og land, hærgede den sidste øerne ganske forfærdeligt, hvilket vel ikke forbausser, når det oplyses, at *barometerstanden* en times tid efter orkanens opståen var helt nede på 716,2, en foreteelse, som ikke mange af søens folk har været ude for. Gennem en levende beskrivelse har kommandøren, der døde i 1939, indgivet følgende rapporter om begge orkaner og deres højst skadelige følger, rapporter, som er de sidste af sin art fra en dansk trope-koloni:

„Medens krydseren den 21. august 1916 var til ankers i *St. Thomas* havn, gik vinden hen på eftermiddagen nordligere, og det satte i med stive pust af nord. Ved solnedgang havde himlen et underligt brandgult skær, og der rejste sig i NNØ en svær skybanke, der gav lyn og nogen regn, og senere hen tog kulingen noget til i stød, men endnu kl. 11 aften var barometeret over 760. Da barometeret imidlertid efter midnat vedblev at falde, blev alle mand purret ud og forholdsreglerne tagne for orkan c: stukket på kæden og andet anker sat, fartøjer indsatte, alt gods surret,

stukket fyr på de resterende kedler o. s. v. Barometeret sank efterhånden til 753,5, hvilket nåedes den 22. kl. 3.15 fm., på hvilket tidspunkt vinden havde skaget sig til ØNØ med en vindstyrke af ca. 10 og med en voldsom regn. Det for mig mærkeligste ved uvejret var en elektrisk udladning, der viste sig derved, at højderne over byen *St. Thomas* blev belyste som af en projektor, der langsomt drejedes; antagelig må det have været noget i retning af *St. Elmsild*. Kl. 3.35 gav fortet orkansrud, men egentlig ikke til megen nytte for beboerne, da barometeret allerede var begyndt at stige, og bedring af vejret derfor var at vente. Da klokken var 8, var barometeret over 760, og vinden havde efterhånden skaget sig rundt til SSØ med en vindstyrke af 4. Jeg vil antage, at orkanen er passeret ca. 50 sømil eller muligt noget mere sønden for *St. Croix*, således at *St. Thomas* kun har fået den nordlige kant af den. Hverken på *St. Thomas* eller *St. Croix* skete der nogen større skade udover, at en del træer væltede. En fra „*Vestindisk Kompagni*“ til krydseren udlånt askepram, der var fortojet langs siden, forsvandt under uvejret, og da den ikke er drevet i land, må den antages at være sunket. Da krydseren snarest skulle afgå til *St. Croix*, har jeg ladet prammen eftersøge af negerdykkere.



Skonnerten „Vigilant“ („Den årvågne“) var ikke mindre end 120 år gammel. I sin første tid brugtes den som sørøver-kaper, men var nu overgået til det mere fredelige hverv som post- og passager-skib mellem øerne.

Det skal bemærkes, at krydseren i orkantiden altid ligger med fyr under det halve antal kedler, da tropiske vejrforstyrrelser uden foregående varsel optræder med forbavsende hurtighed. Den amerikanske marines krydser, „Memphis“, drev i land på St. Domingo under et sådant uvejr og bliver antagelig vrag — *den havde ikke fyr under kedlerne!* En del af besætningen druknede.

Samme uvejr (det var natten mellem 10. og 11. august) fik „Valkyrien“ i den forstand at føle, at en pludseligt og uden varsel opkommende orkanagtig byge flåede det agterste solsejl og knækkede nogle af solsejlstøtterne. — Dagen efter den ovennævnte byge begyndte dønningen fra det syd for passerede uvejr at indfinde sig, og den 15. kulminerede den i en så høj dønning, at brådet mod land faktisk kunne skjule ret store 2-etagers huse. Desværre medførte dette, at 2 mindre og 2 større slupper kæntrerede og sank i brændingen, men ingen menneskeliv gik tabt, da besætningerne var i land på nogle enkelte folk nær, som blev bragt om bord i „Valkyrien“ og senere er bragt til St. Thomas. De ovennævnte 4 slupper var danske, og de kunne være reddede tidligere på morgenen, da dønningen var mindre, og vinden var fra land. Dette gjorde 2 engelske slupper fra Tortola, hvor besætningerne ikke var i land, således som det som oftest er tilfældet i de danske småfartøjer herude, og de kom ud til os. Grunden til ulykken må derfor formentlig søges i vore neres sløjhed og manglende ansvarsfølelse.

Mandag den 9. oktober 1916 kl. 11.45 lettedes der for at gå til St. Croix og afhente de delegerede fra denne ø. — Barometeret havde om natten været ret lavt, 755,2, og det havde blæst ret friskt. På telegrafisk forespørgsel blev der imidlertid svaret, at landingsforholdene ved Frederikssted var gode, og da desuden barometeret var gået småt i vejret, besluttede jeg at gå til Frederikssted trods de urolige vejrforhold. Uden for havnen var vinden SØ 4. Den drejede efterhånden til øst og tiltog i styrke, og samtidig begyndte barometeret at falde hurtigere end normalt. — Kl. 12.50 var det på 753,5. Da jeg heraf formodede, at en orkan var i anmarch, og da jeg mente, at denne lettere kunne rides af i havnen end i åben sø, vendte jeg og stod tilbage til St. Thomas havn, hvor der ankrede kl. 13.50 på den sædvanlige ankerplads for begge ankre. Kl. 14 fyredes der orkansud fra fortet, og orkan-flagene hejstes.

Vinden drejede så til NØ, barometeret var jævnt faldende, og det regnede stærkt. Fra kl. 16 tiltog vindens styrke i betydelig grad, kl. 18 var det stormende kuling, barometerstanden 743,5. Fra kl. 18 faldt barometeret meget stærkt, kl. 19 var standen 734,5 og kl. 20.30 716,2, hvilken var den lavest observerede stand om bord. Vinden var stadig NØ med tiltagende voldsomhed, og fra kl. 19 var det orkan. Regnen styrtede ned, og havet piskedes til skum. Sigbarheden var så ringe, at man intet kunne se, af hvad der foregik i havnen. Ca. kl. 18.45 kom tysk damper „Wasgenwald“ drivende tæt ned forbi vor styrbords side og gik på

land ved det „tyske værft“. Fra kl. 19 holdtes maskinen i gang med varierende fart mellem „langsomt“ og „fuld kraft“.

Kort efter kl. 19 observeredes i en klaring blus fra klipperne ved havnens vestlige indløb. Projektørerne tændtes, og blussene viste sig at komme fra den danske skonnert „Thor“ af Marstal, der kort tid sås at hugge mod klipperne, hvorefter den pludselig væltede over på siden og blev liggende. Heldigvis var vandet der så lægt, at en del af skroget forblev over vandet, og på dette reddede besætningen sig op. Det var ganske umuligt på dette tidspunkt at sætte fartøj i vandet til redningsforsøg. Samtidig sås „Vestindisk Kompagni“'s motorskib „Anholt“, der havde ligget fortøjet ved kompagniets kaj, uden besætning drive ned imod den strandede skonnert; den tørnede mod dennes master, blev derved kastet tilbage og drev endelig på land i nærheden af det „tyske værft“.

„Valkyrien“'s forreste gnist-stang brækkede af og blev hængende i bardunerne. Men ellers skete der intet uheld om bord.

Ca. kl. 20 løjede det pludselig af og blev blikstille, orkanens centrum havde nået St. Thomas. Styrbords redningsbåd blev sat ud, og med frivillig besætning roede den over til den strandede skonnert for at forsøge at redde besætningen. På grund af dønningen

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 shanghaijede 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

viste det sig at være umuligt at komme nær til skonnerten, og under et forsøg herpå blev redningsbåden sat ind mod dens mesan-mærk og fik et hul i bagbords side, så den fyldtes, hvorefter forsøget måtte opgives. Samtidig skiftede jeg ankerplads til mere centralt i havnen og ankrede for styrbords anker med 40 favne kæde for at være klar til at tage mod den SV-lige vind af orkanens bagside, når centret var passeret. Stb. redningsbåd hejstes, og et andet fartøj blev gjort klart, men inden det endnu var kommet i vandet, begyndte der at komme korte byger fra vest, hvorved yderligere redningsforsøg måtte opgives, indtil orkanen var forbi, så meget desto mere, da skonnertens besætning ikke skønnedes at være i nogen livsfarlig stilling.

Fra kl. 20.30 steg barometeret atter. Kl. 21 viste det 717,2 og steg nu hurtigt, til det kl. 1 (nat) viste 745,4, men derefter langsommere. (Kommandøren henviser herefter til en med brevet følgende barometer-kurve). Kort efter kl. 21 begyndte det at byge fra vest. Bagbords anker sattes, og der blev stukket på kæderne til bagbord 70 favne, styrbord 100 favne. Kl. 21.30 rasede orkanen atter, denne gang fra SV, men med samme voldsomhed som før centret passerede. Straks ved et af de første stød knækkede kæden for tysk damper „Calabria“, inden denne endnu havde fået tid til at svaje op for den nye vindretning. Den drev på land ved „Frederiksberg Punt“. „Anholt“ blev af orkanen atter bragt flot og drev lige ned mod „Valkyrien“. I sidste øjeblik gik den dog klar, passerede langs vor bagbords side og gik på land i bunden af „Long Bay“. Flydedokkens fortojninger i land sprang, hvorved denne ligeledes drev ned mod „Valkyrien“, men dens vestlige ankre holdt, og den svajede op for disse. Med uformindsket voldsomhed varede orkanen ved til ca. kl. 1. Maskinen holdtes stadig i gang for at lette kæderne.

Fra kl. 1 var vindstyrken i aftagende, og kl. 5.30 var vindforholdene således, at fartøj kunne sendes over for at bjerge besætningen, 8 mand, fra „Thor“. Disse var noget forkomne, men efter at have fået tørt tøj og noget varm mad befandt de sig alle vel. „Thor“'s ankre havde holdt, men begge dens kæder var knækkede.

St. Thomas frembød et ynkeligt skue, da det blev lyst. Havnen var ganske tom. Når undtages „Valkyrien“, flydedokken og en engelsk skonnert, der for nogen tid siden som havarist uden master kom til St. Thomas, var alt flydende gået på land eller sunket.

Muddermaskinen var drevet ind til „Kings Wharf“, skonnerten „Irma II“ var sunket, og 2 slupper, en del mindre fartøjer og pramme var sunkne eller stod på land. „Vestindisk Kompagni“'s to store kulkraner var væltede. Byen havde ganske skiftet udseende. Træerne var mange steder revne op med rode, hustagene flængede og en del mindre huse væltede. Heldigvis var i land intet menneskeliv gået tabt, hvorimod det må beklages, at 2 mand fra et af de sunkne fartøjer druknede under forsøget på at bjerge sig i land.

Følgende telegram afsendtes:

„Marineministry, Copenhagen.

Hurricane St. Thomas Valkyrien all well schooner Thor of Marstal wreck crew sawed most ships in harbour on shore much damage further report from governor to finance ministry. Konow 26.“



Således så der bagefter ud flere steder langs kysten af St. Thomas.

På opfordring af skipperen fra „Irma II“ stilledes vedtøjet til disposition for at forsøge at slæbe skonnerten til flydedokken. Den stak imidlertid så fast i mudderet, at dette var umuligt. Ligeledes gaves der tilladelse til, at „Valkyrien“'s dykker undersøgte skibsbunden på den tyske damper „Calabria“, hvorved det viste sig, at den havde så mange lækager, at hjerningsforsøg foreløbig måtte opgives.

Efter som guvernør at have ordnet forholdene med hensyn til uddeling fra fattig-kommissionen til fattige samt planlagt kommission til opbygning af fattiges huse afgik jeg med krydseren til St. Croix for der at foretage de samme skridt samt afhente de delegerede fra denne ø. Forbindelsen mellem øerne er nemlig aldeles fortvivlet, idet alle sejlfartøjer i sommerens løb er forlist på eet nær. På St. Croix er ødelæggelsen som på St. Thomas, måske noget mindre, men hele telefon-nettet er ødelagt, hvilket er en stor gêne. I Frederikssted kunne jeg ikke komme i land på grund af dønningen, men byen så medtaget ud, i Christianssted er ødelæggelsen stor, sygehuset er faldet i ruiner, men mærkeligt nok uden tab af menneskeliv, og Forsøgsstationen har lidt meget. Hvorvidt sukkermarkerne har taget skade, er det endnu vanskeligt at udtale sig om.

På St. Jan er forholdene også ret fortvivlede. Mange hytter og et par estates er blæst ned og alle veje spærrede, så man ikke kan komme fra den ene ende af øen til den anden. Endnu har jeg ikke nået at komme dertil, men det er min agt at gå derover snarest.

Da det værste ved situationen er, at der på øerne ikke findes materialer til tage o. s. v., besluttede jeg mig derfor til at afgå til *San Juan* for om muligt der at indkøbe materialer til tage og samtidig overføre de delegerede.

Når jeg personlig deltog i togtet til *San Juan*, da var grunden hertil, at kun jeg personlig ville kunne fremskaffe de nævnte materialer under de på *Portorico* nu i længere tid herskende vanskelige strejkeforhold.

Den 13. kl. 8 ankrede krydseren i *San Juan* efter at have udvekslet salut med fortet; de sædvanlige visitter udveksledes, og den siden mit sidste besøg her tiltrådte guvernør aflagde besøg om bord og salutedes med 17 skud. Efter at have landsat de delegerede indkøbte jeg 40 tons bølgeblik samt 400 ruller tagpap for statens regning til fattiges hytter på de tre øer, hvilke materialer nu skal fordeles, idet det er min agt i morgen at afgå til *St. Thomas*, *St. Jan* og *St. Croix*.

I Danmark havde man erfaret om orkanen, hvilket fik Marineministeriet til at sende følgende telegram:

Governør *St. Thomas* (via *San Juan*).
Where was Valkyrien during hurricans is all well
onboard. Marineministry.

Herpå svarede guvernør og kommandør *Konow*:
Valkyrien under my command returning from sea
stand out hurricane St. Thomas harbour all well.
Konow 28.

Og fra kong *Christian* indløb følgende telegram:
Queen and I express our heartfelt sympathy.
Christian.

hvilket af guvernøren blev besvaret med:

His Majesty the King Copenhagen.
Most submissive thanks from Islands and Valkyrien.

Rapporten lyder i fortsættelse:

„Straks efter ankomsten til *St. Thomas* den 14. oktober, hvor der ankredes kl. 22, mødte 3 kvarter-officerer fra *St. Jan* og meddelte mig om nøden på *St. Jan*, særlig på *Bordeaux* og på øst-enden. — Der blev straks gået i gang med at losse materialer til *St. Thomas* og indtage proviant til *St. Jan* i løbet af natten, og næste morgen kl. 5.30 afgik krydseren til *Coral Bay* på *St. Jan* medførende de ovennævnte kvarter-officerer samt politimester *Wellejus*. Materialer og proviant blev landsat på den „*Mæhriske Station*“ i *Coral Bay* og på østenden, og to ekspeditioner med hver sin læge, en til sidstnævnte sted og en til *Bordeaux*, udsendtes for at tilse de sårede, af hvilket der var særligt mange det sidstnævnte sted. Af denne grund lod jeg reservelæge *Rosenthal* ved tilbagekomsten til *St. Thomas* forblive her for senere pr. motorbåd at tilse sårede på *St. Jan*, medens skibet gik til *St. Croix*, da der

nu kun findes 2 læger på *St. Thomas*, efter at kommunelæge *Christensen* er rejst hjem som delegeret. — Ødelæggelserne i *Coral Bay* er store. Så at sige hele den „*Mæhriske Station*“ og kirke, begge af svært murværk, er styrtede sammen, og både *Bordeaux* og *Mandal* er svært hærgede, førstnævnte sted er alle huse på et nær omblæste, og en stor ulykke er det, at de fleste både er ødelagte, så forbindelsen med *St. Thomas* er vanskelig. Derimod var skaden i *Cruze Bay*, som jeg anløb om eftermiddagen, og hvor der derfor kun landsattes et mindre parti materialer, forholdsvis ringe. Kl. 8 fm. var krydseren atter i *St. Thomas*, som den atter forlod den 17., for at jeg kunne træffe de nødvendige foranstaltninger på *St. Croix*, og materialer dertil kunne blive overførte.

Under opholdet udførte *Christianssted* — havnen kunne ikke anløbes, da en dr. *Heyn* tilhørende kutter „*Carib*“, og den gamle skonnert „*Vigilant*“ var sunkne i sejllobet — udskebendes de resterende materialer. Endvidere sendtes en ekspedition under premierløjtnant *Garde* med dykker og mandskab at søge at hæve „*Vigilant*“, og dette arbejde fortsattes med held til den 22., da det var lykkedes at få ballasten ud og hæve den mellem 4 lægtere og bugsere den et stykke indad. Jeg skal ikke undlade at henlede ministeriets opmærksomhed på såvel premierløjtnant *Gardes* som overtømmermand *Madsens* dygtighed ved udførelsen af dette vanskelige arbejde. Den resterende del af arbejdet blev overladt til kaptajn *Møller*, tidligere fører af motorskonnert „*Dannebrog*“, og neger-arbejdere, og skonnerten vil snart være inde ved kaj. Den lille kutter „*Carib*“ er senere af lodsens i *Christiansstad* flyttet, så sejllobet atter er klart.

Den 24. returnerede krydseren til *St. Thomas*, hvor der ved „*Vestindisk Kompagni*“s værf fyldtes 219 tons kul og vand, hvilket sidste til skade for hurtig afgang nu kun kan fyldes ved kaj, da vandbåde er sunkne og havarerede, ligeså motorbåde. I det hele taget er forholdene mere end vanskelige, og jeg har måttet anmode gesandten i *Washington* om at indvirke på *Quebec-Liniens* direction for at få dets dampere til at anløbe såvel *St. Thomas* som *St. Croix* for ikke at komme til kort med fødevarer og materialer. En stor ulempe for forbindelsen mellem øerne har det, foruden at der kun er et ringe antal disponible fartøjer, været, at vejret siden orkanen har været sjældent uroligt, hvorfor „*Valkyrien*“, der på *St. Croix* altid ligger på åben kyst, da *Christianssted* havn hidtil ikke har været trafikabel, stedse har måttet ligge med dampen oppe, hvad der selvfølgelig slider på materiellet, som jo er gammelt.

Efter på *St. Thomas* at have ordnet forholdene med hensyn til overgang fra pengebidrag til nødlidende til bespisning af børn og mødre samt arbejde til arbejdsvillige med rydning af gader og veje, samt opførelsen af midlertidigt skur til ly for folk på østenden af *St. Jan*, afgik jeg den 28. ds. kl. 5 fm. til *St. Croix* i anledning af de ventede uroligheder ...

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

Under opholdet i *Frederikssted* har jeg et par dage forladt skibet for at tage ophold i Guvernementshuset i *Christianssted*, hvor imidlertid skorstenen er faldet ned og køkkenet delvis ødelagt, hvad der gør opholdet vanskeligt.

I *St. Thomas* havn er en amerikansk bjergningsdamper i gang med at tage den tyske damper „*Calabria*“, der drev i land under orkanen, af grunden, og man er ligeledes i gang med at grave den „*Saabye & Lerche*“ tilhørende muddermaskine ud fra Kongeværftet, hvor den er strandet. Byen begynder så småt at få sit normale udseende, men der er stor mangel på håndværkere, hvilket i forbindelse med, at negrene ikke vil ud af deres ødelagte huse, medfører, at mange endnu ikke lever under forholdsvis normale konditioner. Værst er dog tilstanden af samme grund på *St. Jan*, selv om arbejdet der også skrider frem ...

Nogle noter til ovenstående: For bjergningen af „*Thor*“s besætning lod „*Det vestindiske Kompagni*“ (datter-kompagni af „*Ø. K.*“) 1000 kr. tilgå chefen for „*Valkyrien*“ til fordeling blandt rednings-mandskabet, ligesom „*Hamburg-Amerika-Linjen*“ gav 40 dollars til de af „*Valkyrien*“s besætning, som havde assisteret ved en dykker-undersøgelse af „*Calabria*“.

Ved orkanens komme den 9. oktober hørte det med



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

G. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

til sikkerhedsforanstaltningerne om bord, at den i ar-resten siddende arrestant blev lukket ud. Af orkanens voldsomhed får man bedst et indtryk, når man erfarer, at det for sekondløjtnant *Westermann* (den senere kommandør) var umuligt at kravle på „alle fire“ fra broen og hen for efter chefens ordre at se, hvordan ankerkæderne holdt. Den værste tårn havde chefen, kommandør *Konow*. Han opholdt sig på broen uafbrudt i 18 timer. Trods begge ankre sat ud og maskinen i gang havde „*Valkyrien*“ alligevel under orkanen flyttet sig et par hundrede meter.

I land havde orkanen hærget på det forfærdeligste. Kun de større bygninger, navnlig de af sten opførte, havde modstået orkanens pres, hvorimod udbygninger og de små neger-hytter var delvis ødelagte om ikke helt knuste. Og den meget smukke palme-allé ved *Christianssted* bestod nu kun af krone-løse træstammer eller væltede træer.

Orkan-skud, det varsel, som forterne afgav, når en orkan var i anmarch, tilkendegaves ved 2×2 skud i hurtig rækkefølge fra 4 geværer. En orkans komme i august, september eller oktober var ikke en sjældenhed i *Dansk-Vestindien*, hvorfor disse måneder populært kaldtes for „*orkan-månederne*“. Man havde også indstiftet en dag, „*orkandagen*“, hvert års 25. juli, på hvilken man i alle derværende kirker bad til Gud om at bevare folket i den kommende farlige tid.



MOORE & McCORMACK A/S

Frugt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708
Rigstelefon 356 Telegr.-Adr.: MOOREMACK

NYT I NOTER

Danske stabelafløbninger og afleveringer fra vesttyske værfter.

Deutsche Werft A. G., Hamburg, har afleveret tank-motorskibet „Grønland“ til „Det Dansk-Franske Dampskibs Selskab“, København. Skibet har en lasteevne af ca. 16.500 tons og blev søsat den 27. december 1951. Hoveddimensionerne er: Længde: 155 m. Bredde: 20 m. Sidehøjde: 11 m. Dybgang: 9 m. En diesel-motor på 6650 h.k. giver skibet en fart af 14 knob. „Grønland“ er iøvrigt et søsterskib til „Irland“, der er bygget på samme værft til samme rederi.

Howaldts-værftet i Kiel har afleveret fragt-motorskibet „Jacob Jebsen“ til rederiet M. Jebsen A/S, Åbenrå. Skibet, der løb af stablen den 8. marts i år, er rederiets første nybygning efter krigen og skal fortrinsvis benyttes til kystfart i de kinesiske farvande, der er rederiets gamle fartområde fra før krigen. M/S „Jacob Jebsen“ er på 3200 b.r.t. og har en lasteevne af ca. 5500 tons. Hoveddimensionerne er: Længde: 95 m. Bredde: 14,3 m. Sidehøjde: 8,7 m. Dybgang: 6 m. En Howaldt/MAN Diesel på 2300 h.k. giver skibet en fart af 12 knob. Fra Kiel gik fartøjet via Åbenrå på jomfrurejse til det fjerne Østen.

Nobiskrug-Werft GmbH. i Rensborg søsatte kyst-motorskibet „Henrik Danica“ fornylig. Skibet, der er nr. 3 i en række af 5 nybygninger til danske redere fra dette værft, er bestemt til rederiet H. H. Andersen, København. Fartøjet er på 950 tons d.w. og har en brutto-tonnage af ca. 500 tons. Dimensionerne er: 58×9×5×3 m. Der bliver installeret en MAK-skibs-diesel på 750 h.k., som vil give nybygningen en fart af 11 knob. Søsterskibet „Hanne S.“ til rederiet A. E. Sørensen, Svendborg, ventes færdigt i slutningen af maj eller begyndelsen af juni. De to sidste nybygninger i rækken er bestemt til rederiet „Hafnia“, København, og rederiet Otto Danielsen samme sted. Sidstnævnte, nydannede rederi, der har en aktiekapital på 1,5 million kroner, har bestilt endnu to nybygninger.

Vesttysklands handelsflåde genopbygges hurtigt.

Den tyske handelsflådes genopbygning efter krigen er skredet ret hurtigt frem i de senere år. Det må dog ikke glemmes, at flåden kun vil være oppe på 50 procent af sin størrelse fra tiden før krigen, når det nuværende nybygnings-program er afsluttet. De fem store rederier i forbunds-republikken, der før krigen rådede over størstedelen af den tyske rutefart på oversøiske lande, havde i september 1939 over 310 skibe på ialt ca. 211,7 millioner b.r.t. Midt i april 1952 havde de

samme rederier 37 skibe på ialt 144.386 b.r.t. — altså ikke engang 7 procent af tonnagen fra før krigen. De fem omtalte rederier er: HAPAG, Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Süd, Hansa og Afrika-Linien. Selskaberne har chartret en del fremmed tonnage, så de har kunnet genoptage en stor del af deres tidligere oversøiske ruter i begrænset omfang.

Ifølge Lloyd's står den vesttyske flåde med ca. 1 million b.r.t. på 14. pladsen blandt alverdens handelsflåder. Det betyder i forhold til året i forvejen en stigning på ca. 570.000 b.r.t. — et tal, som ingen anden handelsflåde i verden har kunnet præstere. Den tyske handelsflåde havde ved krigens udbrud ca. 4,2 millioner b.r.t. og i 1948 0,25 millioner b.r.t.

Vesttysklands værfter havde fornylig 100 skibe på ialt ca. 158.000 b.r.t. under bygning for vesttysk regning. Deraf var 68 fragtskibe på ca. 147.000 b.r.t., 4 tankskibe på 2600 b.r.t. samt 29 kyst-motorskibe på ialt 8700 b.r.t. Værfterne beskæftigede i 1938 ca. 100.000 mand, i 1948 ca. 30.000, i 1949 ca. 36.000, i 1950 ca. 45.000 og i 1951 52.000 mand.

4-mast barken „Viking“s skæbne.

Der har i de sidste uger været en del røre om „Viking“s skæbne påny. „Viking“ ligger i Gøteborgs havn og skulle bruges til svensk sømandsskole. Imidlertid fik den tyske reder H. Schliewen, der i forvejen ejer 4-mast barkene „Pamir“ og „Passat“, sammen med Sweitz øje på det dansk-byggede skib. Schliewen tilbød 1/2 million danske kroner, mens ombygningsarbejderne i Sverige var anslået til 3 millioner sv. kroner. Der ventes med spænding på nyt om skibets endelige skæbne.

Nootbaar.

DAMP SKIBSSELSKABET
VIKING A/S
Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG
Worsåesvej 24, København V.
Tlf. C. 2641 Telegr.-adr. Metalborg

TELEFONMATERIEL AF ENHVER ART

TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S
AMALIEGADE 7
KØBENHAVN

Den gamle sejlmager har ordet

Om en særpræget skipper, en blind passager o. m. a.

DER hersker travlhed på sejlmager-værkstedet. Alligevel giver mester, som i sine unge dage har befaret alverdens have med stolte sejlskibe, sig god tid til at vise „Vikings“ medarbejder rundt. Naturligvis fanges vort blik først og fremmest af nogle dejlige, gamle sejlskibs-fotografier på væggene. Mester giver en indgående forklaring om hvert enkelt billede og dvæler længe ved et af en sejler med vindmølle på dækket.

„Dette skib er norsk,“ siger han. „Det kan man bl. a. se på vindmøllen, som her blev brugt som trækraft for læsepumperne. Så almindelige var disse møller i norske skibe, at vi før i tiden aldrig kaldte dem andet end „Det norske våben“. — Og så er det et fattigt skib,“ fortsætter han. „Det kan man se af, at det ikke bærer fore-røjl, og når vi i sin tid så et sådant skib på havet, sagde vi gerne til hinanden: A poor ship! No fore royal, no coffee in the morning!“

Jeg kan forresten fortælle Dem en lille historie om en lidt nærig norsk reder: En sejlmager i Drøbak, som selv havde sejlet, men aldrig drevet det til at blive skipper, sparede så meget sammen, at han kunne købe sig et par småskibe. Nu var det på den tid almindelig skik deroppe, at en skipper efter hver rejse som en slags gratiale fik en ny hat af rederen. Når sejlmagerens skibe havde haft en lille tur til London med is i lasten, ærgrede det ham hver gang at skulle af med en hat, og en dag sagde han til en af sine skippere, at nu måtte det være forbi med den slags. Nå, skipperen drog af og kom tilbage efter en heldig rejse. Han viste sejlmager-rederen sit regnskab for turen. Sejlmageren gned sig i hænderne og sagde: „Ja, se, det var jo et fint regnskab, og denne gang er der ikke noget med nogen hat.“ Den gamle, listige ræv af en skipper grinte imidlertid smøret og sagde: „Jo, hatten er med, men De kan bare ikke se den!“

Men De kom her vist for at høre lidt om mine egne oplevelser til søs,“ ler mester, „og jeg kunne tænke mig at fortælle et par episoder fra 1907: Med den lille, tyske bark „Johanne“ af Hamburg var vi med en ladning benaske på vej mod Queenstown for ordre kommende fra Rio Grande. Ude i Biscayen fik vi en „piber“, som tvang os til at ligge bi en halv snes dage. Kosten var sløj i mange sejlskibe dengang, og på „Johanne“ var den værre end på de fleste andre skibe. Vi fik bl. a. en art salt kød, som vi kaldte „Gibraltar-beef“. Det fortæltes nemlig, at dette sejge og hårde kød havde ligget i Gibraltar i fire år, hvori det havde tjent som beredskabslagre, hvorefter det solgtes til skibsfarten. Når dette kød blev kogt, dunstede det så slemt, at kokken for det meste af tiden

måtte holde sig uden for kabyssen. Vi var lumsk kede af denne kost efterhånden og nægtede langt om længe at spise den. Skibshunden og skipperen holdt dog stadig ved, men endelig blev kosten selv hunden for skrap!

På grund af de dårlige forhold om bord ville vi alle gå i land, når vi kom til vort endelige bestemmelsessted, Liverpool. Vi sejlede op ad Manchester-kanalen en søndag, hvilket var ret usædvanligt. Som regel plejede man at få både lods og stedkendt rorgænger her, men vor skipper ville spare rorgænger, hvorfor jeg som fast mand ved roret måtte tage tønnen, mens mine kammerater som andre badegæster nød søndagen på fordækket. Jeg var fnysende arrig og fortalte skipperen, at jeg ville gå i land, når vi kom til kaj.

Skipperen prækede om de dårlige tider for søfolkene o. s. v. Det ville blive vanskeligt at få ny hyre i en by som Liverpool, sagde han. Og han havde sådan set ret. Mange skibe lå oplagt på grund af de dårlige tider, og i Liverpool lå bl. a. et helt nyt, engelsk fuldskip af den slags, som ellers ikke behøvede at mangle fragter, ledigt.

Vi gik som aftalt alle mand i land i Liverpool, og tre af os indlogerede os hos en forhenværende svensk steward ved navn Bergström. Denne svensker gav sig også af med at skaffe hyrer og spurgte mig ved ankomsten, om jeg var letmatros. Jeg svarede, at jeg var sejlmager og fik derpå den kedelige oplysning af ham, at der var hele to sejlmagere her foruden mig. Den ene af dem, en bergenser, havde for vane at betale et par måneder forud og ikke tage ny hyre, før han havde spist det betalte beløb op. Men nu havde han også været her i seks uger!

Da det kunne have lange udsigter med en hyre, blev en af mine kammerater, Hans, og jeg enige om at løse dampskibs-billet til Hamburg for at forsøge lykken der. På vej hen til billet-salgstedet mødte jeg den danske skrædder Holst. Han, der mødte op på alle ankommende skibe for at sy tøj til søfolkene, kendte ikke så lidt til skibsfart, og da han også kendte mig som gammel kunde, gjorde han mig den tjeneste at henvise mig til et norsk forhyringskontor, hvor man havde en tjans til en sejlmager.

Jeg gik op på forhyringskontoret, men den norske skipper, som havde brug for en sejlmager, arriverede først nogen tid senere. Jeg var ved at tabe vejret af forbløffelse, da jeg så ham træde ind ad døren. Han var 6 fod og 6 tommer høj og med en tilsvarende bredde. Med en voldsom bevægelse klaskede han sin ualmindelig store og bredskyggede hat i dørken, og jeg tænkte: „Det er vel nok en hard case skipper, en

af de brutale.“ Det var han dog slet ikke, hvad jeg senere fik bevis på. Denne kæmpe viste sig at være en af de bedste og skikkeligste skippere, der har befaret verdenshavene. Nå, han spurgte mig ud om forskellige ting og sagde bl. a.: „Kan De skære sejl?“ Jeg svarede bekræftende, og det blev min redning. De to andre sejlmagere fra Bergströms boarding-house havde nemlig også været om bord, men havde måttet spadsere i land efter et par dages forløb, fordi de ikke kunne skære sejl.

Hans, som jeg skulle have været til Hamburg med, blev lidt støt over, at jeg havde taget hyre, uden at han kom med. Resten af besætningen til dette skib, som skulle gøre sin første rejse under norsk flag, ankom fra Norge. De fleste af dem oven i købet fra skippers hjemmbygd. Skibet havde mistet hele sin forrig, og da alle var om bord, gik vi i gang med at rigge en ny op. Under dette arbejde ragede en matros ukklar med styrmanden og måtte gå i land. Skipperen spurgte mig nu, om min kammerat stadig var ledig. Det var han, og Hans og jeg kom på den måde til at sejle sammen alligevel.

Vi skulle gå i ballast til Miramichi i Canada for at laste træ til England. Den 1. maj stod vi havnen ud samtidig med en engelsk fuldrigger, som var solgt til Boston. Vi gik norden om Irland, mens amerikanerne gik sønden om. Amerikanerne var mere forudseende end vi. I modsætning til os gennemsøgte de, før de kvitterede bugserbåden, hele skibet og fandt fire blinde passagerer, som derefter blev sat over i bugserfartøjet. Dette fik vi at vide senere, da vi nåede havn.

En dag, da jeg i fair vind sad og syede sejl på dækket, så jeg en lille, grå mandsling med nogle ualmindeligt lange arme krybe op af agterlugen. Jeg blev ærligt talt så forskrækket, at jeg helt glemte at sige eller gøre noget. Manden var sulten og søgte efter mad ved kabysen, men pludselig brølede kokken: „Blind passager“.

Nu var det ikke så slemt med blinde passagerer dengang som nu. Manden blev imidlertid ført op til skipperen, der sagde: „Nå, ja, men han kan vel nok arbejde lidt“. Det viste sig, at manden var polak og hed Joseph Sadosky. Det var hans agt at komme til Amerika, og han blev lidt skuffet, da han hørte, at vi skulle til Canada. På det tidspunkt var der i Liverpool et kontor, som udelukkende og for god betaling så det som sin opgave at skaffe blinde passagerer om bord i skibene.

Sammen med fire drenge blev Joseph sat til at vaske maling ned, og det kan nok være, at han kunne bestille noget og samtidig holde drengene i ørene. Kokken fik iøvrigt pumpet ud af ham, at han havde en søster i Detroit. Hun var gift med en værkfører fra en stor fabrik, og det var vel meningen, at han skulle skaffe Joseph arbejde.

Efter 19 døgn rejse kom vi til Chatham, hvor en doktor og en emigration-officer kom om bord. Man så naturligvis, at der var en mand for meget om bord,

men gav os ordre til at tage Joseph med til Miramichi.

Da vi nåede til vort bestemmelsessted i Canada, kom vi i snak med nogle lokale arbejdere, som var i gang med at laste et andet skib. De fortalte, at der et stykke inde i land boede en polak. Da Joseph hørte dette, stak han af. Men tre dage senere kom han udaset tilbage. Han havde ikke truffet sin landsmand.

Skipperen var som sagt en vældig god mand, selv om han gjorde et skrækindjagende førstehåndsindtryk. Han gik rundt blandt folkene og talte med dem. Når han opdagede, at en mand ikke havde skrevet hjem i lang tid, bebrejdede han ham det. Som regel fik han en undskyldning stukket ud om, at den pågældende manglede penge til frimærker og papir. Så mødte skipperen dagen efter op med de manglende ting, som han købte for sine egne penge. Sådan var han, en gentleman helt igennem! Ligesom den øvrige del af besætningen fik „den gamle“ medlidenhed med Joseph og stak 5 dollars til en indsamling, som vi havde startet til fordel for polakken. For de indkomne penge købte vi tøj, så manden så nogenlunde ordentlig ud. Samme dag sendte skipperen et telegram til Josephs søster i Detroit og bad hende pr. telegram sende rejsepenge til sin bror. Dagen efter kom pr. telegram 32 dollars.

Afskiberen i Miramichi var en i Canada meget kendt mand, og han fik skipperen til på sin forretningspapir at skrive følgende „identitetskort“: „Jeg er Joseph Sadosky og er ude af stand til at tale engelsk. Jeg skal til min søster i Detroit“. Skipperen skaffede ham også en tilladelse til at rejse ind i U. S. A., hvorpå vi alle fulgte vor blinde passager til jernbanestationen. Siden har jeg aldrig hørt noget til Joseph. Hvordan mon det er gået ham?

På oprejsen havde vi brækket drejerebet til store-mærseråen, der faldt ned og brækkede ca. 2 favne fra styrbords nokke. Det viste sig, at drejerebet havde et gammelt knæk. Nu fik vi travlt. Råen var 70 fod lang og af pitch pine. Her i Miramichi var det ikke muligt at få træ, der var stort nok, til en ny. Tømmermanden måtte så laske den med et nyt stykke af passende længde.

Under opholdet i Miramichi var jeg bl. a. inde på en „pub“ for at få mig et glas øl. Jeg så her canadierne drysse salt og peber i øllet, så det blev forfærdeligt stærkt. Denne tilsætning til øllet, der skærpede tørsten, kostede naturligvis ikke noget!

Vi blev omsider klar og skulle ud med landbrisen. Der manglede seks mand af besætningen, og skipperen var fortvivlet. Han havde aldrig i sit lange liv været ude for noget lignende. Værst var det, at de rømmede var nordmænd og folk fra hans egen bygd. Der var ingen andre folk at få, hvorfor tømmermanden og jeg måtte med på vagten hjem. Vi nåede ud på Foundlands-bankerne, og her mødte vi tågen. Efter 21 dages rejse nåede vi ind til Whitehaven. De 14 dage af turen havde vi haft tågehornet i gang uafbrudt.

En måned efter var vi atter på vej til Canada. Jeg

har udelukkende sejlet med sejlskibe — dampere har jeg kun været om bord på som passager — og jeg har truffet mange særprægede skippere. Denne kæmpe af en nordmand var dog den interessanteste og den bedste af dem alle. Følgende lille historie kan give et vagt begreb om hans karakter: Hans skib havde været ude i en forfærdelig „hvæser“ på højde med Mauritius lørdagen før påske. Påskesøndag var vejret atter pænt. Et stort fransk passagerskib kom forbi og præjede nordmanden, som blev spurgt, om der var noget galt, siden skibet førte så små sejl. Kæmpens eneste svar var dette: „Easter Sunday!“ — Han ville med andre ord ikke besvære sit mandskab med at sætte sejl på en højhellig påske-søndag.

Men nu har De vist fået nok for denne gang,“ siger mester. „Det er fredag i dag og snart fyraften. Jeg må til at udbetale lønninger.“

„Vi forstod på Dem, at der bliver arbejdet over

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR
DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB
KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310

næsten hver dag i denne tid, men det gælder måske ikke i dag?“ spørger vi.

„Nej, er De gal. Fredag aften er ligeså hellig som general Satan selv!“ — wig.

Admiralens genfærd

Historien om den mest besynderlige manøvre i søfartens historie

Den 22. juni 1893 havde Lady Tryon et selskab i sit hjem på Eaton Square i London, da to af gæsterne blev højlig forbavset ved at se værtindens mand, admiral Sir George Tryon, komme ind i dagligstuen, gå gennem den og forsvinde uden at hilse på nogen af de tilstedeværende.

Ingen kunne forklare sig admiralens nærværelse, da man vidste, at han netop kommanderede Middelhavs-eskadren, der manøvrerede udfør Syriens kyst. Lady Tryon ventede ham ikke hjem, og det vides ikke, om også hun så ham gå gennem stuen. I virkeligheden lå admiralen på det tidspunkt på havets bund.

Årsagen til admiral Tryons død var endnu mere uforklarlig end det syn, hans kones gæster havde, for selv om man vil kunne udlægge hans tilsynskomst umiddelbart efter hans død som telepati og den slags, så vil H. M. S. „Victoria“s undergang være et endnu større mysterium. Faktisk er dette tilfælde det mest uforklarlige i den engelske flådes historie.

Den 22. juni sejlede eskadren under manøveren i to rækker med flagskibet „Victoria“, hvor Sir George var om bord, i spidsen for den ene, og H. M. S. „Camperdown“ under kommando af admiral Markham i spidsen for den anden række. Tryon signalerede en ordre til de to rækker om at dreje ind mod hinanden på et bestemt angivet sted, en ordre, som samtlige officerer indså måtte indebære den største fare for et sammenstød. Man foreholdt Sir George, at afstanden mellem de to rækker var altfor ringe til at tillade en sådan manøvre, men admiralen holdt fast ved den givne ordre. Det var først, da det var for sent, at han kommanderede fuld kraft bak til alle skibene. Fartøjerne sejlede i stærk fart mod hverandre med det tragiske resultat, at „Camperdown“ ramte flagskibet,

der straks krængede over og begyndte at synke. Tabet af menneskeliv var meget stort, folkene i maskinen og på fyrdørken blev fanget som i en fælde, og skruerne dræbte mange af de søfolk, der sprang i havet. Blandt de få, som slap fra det med livet, var en ung matros, der senere blev verdenskendt under navnet Earl Jellicoe i søslaget ved Skagerak i den første verdenskrig. Da vandet fossede ind i fyret, skete der en forfærdelig eksplosion, og det stolte skib forsvandt i bølgerne med admiral Tryon og en ung officer, som trods befaling om at springe i søen valgte at forblive på sin post. Ingen har til dato kunnet gøre rede for, hvad der fik admiral Tryon til at give en så sælsom og skæbnesvanger ordre. Han var en erfaren søofficer, en besindig og rolig mand, som havde indlagt sig store fortjenester og var afholdt og agtet af alle, der tjente under ham. Ved søforhøret fremkom intet som helst, som kunne give den svageste antydning af en forklaring, og da Sir George gik ned med skibet, tog han hemmeligheden med sig. Alt, der blev oplyst under søforhøret, var, at man havde hørt Sir George udbryde i det øjeblik, flagskibet sank: „Det er mig alene, der bærer skylden!“

Man kan kun tænke sig, at admiralen i det øjeblik, da det katastrofale i hans ordre gik op for ham, og da han så mandskabet kæmpe i bølgerne, har tænkt på sin hustru og forestillet sig den fortvivlelse, hans fejl-greb måtte vække i mange engelske hjem, og at hans tanker da har samlet sig med en sådan koncentreret kraft om hjemmet, at de har materialiseret sig i den åndeskikkelse, der gik gennem dagligstuen på Eaton Square, hvor Lady Tryon intetvidende underholdt sine gæster. Nogen anden forklaring har man aldrig kunnet finde.

H. Trolle-Steenstrup.

SKIBS Bygning



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

B&W

A/S BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

Frå Værft Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. juni 1952



Medlemmer

A. P. Møller
A/S Det Østasiatiske Kompagni
Det Forenede Dampskibs-Selskab 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 Myren
A/S Motortramp
A/S D/S. D. F. K.
D/S Jutlandia A/S
A/S Jens Toft
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
Einar Schmith & Erik Lang
D/S Hetland
A. H. Basse Rederi A/S
D/S Baltic
D/S „Botnia“
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. Jebsen 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 Svenningsen
Det Store Nordiske Telegraf-selskab A/S
Danish American Gulf Oil Transport
Company A/S
Aabenraa Rederi A/S
Det Forenede Bugerselskab A/S
Rederi-A/S Kosmos
I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-
Entreprise
D/S Hafnia A/S
D/S Nautic & D/S Als A/S
Rederi-A/S Kongsund

Hvalfangerskibet „Juan Peron“

Hvalfangerskibet „Juan Peron“, som er det største skib af sin slags i verden, er afleveret af Harland and Wolf, Belfast, til Compania Argentina de Pesca, Buenos Aires.

Skibet er konstrueret til at føre hvalolie og andre produkter, som fremstilles af resterne, når hvalolien er trukket ud. Biprodukterne behandles om bord. Skibet kan også

anvendes som almindeligt tankskib udenfor fangstsæsonen.

„Juan Peron“ er bygget under Llyod's special survey for vessels carrying oil i bulk med et flammepunkt under 73°. Det er udrustet efter bestemmelserne af de argentinske myndigheder, British Ministry of Transport, Suez- og Panama-kanalreglerne og British Factory Acts.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde mellem perpendikulerne	193,5 m
Største bredde på spant	24,4 -
Dybde til tankdæk	11,0 -
Dybde til flænsedæk	18,6 -
Middeldybgang	10,5 -
Dødvægtsbæreevne	23.300 ts

Flænsedækket er 98,5 m langt og 24,4 m bredt. Her kastes spæk, kød og ben gennem små luger ned i de forskellige kedler og apparater nedenunder, hvor olien og biprodukterne behandles.

Maskineriet for fremstilling af hvalolie består af 16 kværner, roterende apparater, fire trykkedler og separatorer. Der findes også kødmel- og leverolie-maskineri. Forlasten er isoleret for at føre hvalkød.

Lastolietankene har en kapacitet på 25.500 ts olie à 1,1 m³ pr. ton. Skibet kan medføre 3100 ts brændselsolie.

Apteringen kan rumme 484 mand, heri indbefattet besætningen på 92, flænsere, kogere og arbejdere i fabrikken på ialt 256 og 136 mand, som udgør besætningerne på hvalfangerbådene.

Fremdrivningsmaskineriet består af to sæt 6-cylindrede, enkeltvirkende, firetakts Harland B. & W. dieselmotorer. Elektrisk strøm frembringes af fem 425 kw 220 v jævnstrømsgeneratorer, som er trukket af 6-cylindrede Harland and Wolff dieselmotorer. Desuden findes to 120 kw generatorer.

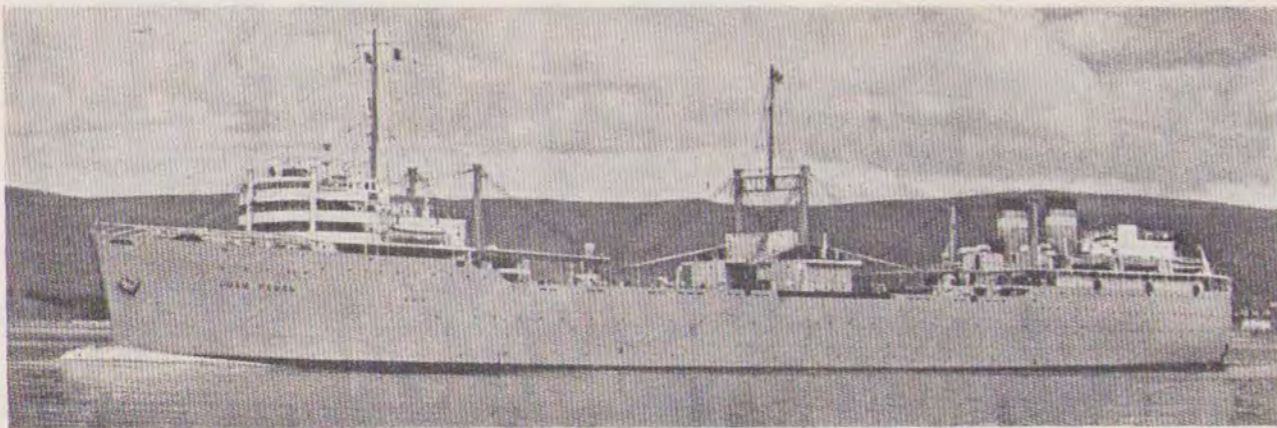
Damp til hjælpemaskineriet og



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



„Juan Peron“ på prøvetur.

til fabrikken leveres af seks oliefyrede skotske kedler. — Fabrikken er konstrueret til at behandle op til 2500 tons råmateriale om dagen, heri indbefattet 320 tons magert kød, 200 tons grax og 15 tons rå lever. En del af anlægget benyttes til den traditionelle udvinding af olie af spækket, det fede kød og benene, medens en anden del af anlægget er konstrueret til at behandle resterne heraf, som er kendt som grax.

Grax-maskineriet indeholder særlige skilleplader, som kan fjerne en stor del af den frie vædske, inden materialet går til lavtrykskoger. Vædsken, der indeholder olie, renses, og olien udvindes med separator og renses derefter sammen med olien fra spækket og det fede kød. Skønt de tiloversblevne faste rester kan omdannes til nærende foder, bliver det kastet overbord, da der ikke er plads til det nødvendige maskineri til dets behandling.

Det magre kød kan behandles, så det giver et godt

foderemne og en olie, der er lige så god som spæk-olien. Foderet indeholder et minimum af olie og har et højt proteinindhold, der giver det stor værdi som foder. Dette anlæg har maskineri for olieudtrækningen, sterilisering og tørring, afkøling, måling og pakning.

Den særlig værdifulde levertran med højt A-vitaminindhold udvindes ved udtrækning, og de faste rester er et værdifuldt fodermiddel. Da hvallevertran er så værdifuldt, er man meget omhyggelig med at få så meget af den som muligt trukket ud og forhindre en iltning af A-vitaminet og undgå noget spild under processen.

Den første behandling foregår i en hakkemaskine, hvor den får form af flager og fugtighedsindholdet formindskes, inden olien udtrækkes. Olien udtrækkes i et særligt anlæg ved hjælp af triklorætylen, som senere fjernes ved destillation. Den rensede olie hældes på forseglede tromler for yderligere behandling i land.

Det nye grønlandsskib går på prøvetur

Fredag den 23. maj overtog rederiet J. Lauritzen den interessante nybygning, M/S „Kista Dan“, som specielt er bygget og indrettet til sejlads i svær stori i arktiske og antarktiske farvande som f. eks. ved Østgrønland.

Efter prøveturen sejlede skibet til København, hvor det for Grønlands Handel skulle indtage en ladning stykgods til de grønlandske kolonier, og sommeren igennem vil skibet være beskæftiget i denne fart.

Skibet er ret enestående i sin art og specielt konstrueret på basis af de erfaringer, som rederiet gennem årene har indsamlet dels i den omfangsrige sejlads mellem Finland og vesteuropæiske havne og dels i de sidste 10 år, hvor rederiet lejlighedsvis har haft sine skibe beskæftiget i grønlandsfarten. I disse år blev kontakten med Danmarks store koloni udbygget betydeligt, og nu, hvor Grønlands tonnagebehov er forøget på grund af genopbygningen, er dette skib blevet bygget.

„Kista Dan“ er på 850 tons dødvægt som passager-skib med 24 passagerer (ca. 1200 tons som stykgods-

båd) og forsynet med en B. & W.-motor på 1200 HK, som giver skibet den for denne skibsstørrelse betydelige fart af 12 knob i fuldt lastet tilstand. Skibets maskine, skrueaksel, skrue, stævn, og først og fremmest selve skroget er bygget af særligt svære dimensioner, således at det er i stand til at klare den tykke is. Skibspladerne er således ca. 75—100 % kraftigere end normalt for denne skibsstørrelse, og stævnen og forskibet er forstærket på særlig måde og udformet, så skibet særligt egner sig til isbrydning. Foran skruen sidder der på hver side tre brede finner, konstrueret af svær plade. De sidder vandret ud fra skibssiden og tjener til at lede isen uden om skruen, så den ikke bliver beskadiget ved at slå mod de hårde isstykker. Over roret sidder en såkaldt iskniv, der skal forhindre at roret og rorstammen tager skade, når skibet bakker i isfyldt vand. På formasten sidder en udkikstønde, der er en lukket kabine, hvor to mand kan sidde lunt og navigere skibet frem gennem is og skær. For at lastning og losning kan gå hurtigt, findes der fire bomme, der kan

løfte fem tons hver samt een, der kan løfte 15 ts. Skibets længde mellem perpendicularererne er 56,4 m, last-rums-kapaciteten er 55.000 cub.ft. grain, spanteafstanden over hele skibets længde er 305 mm, og pladetykkelserne i yderklædningen er op til 25 mm. Skibet er bygget til Lloyd's højeste klasse * 100 A1.

Navigationinstrumenterne inkluderer de mest moderne typer af radar, gyro-kompas, decca, ekkolod, radiopejler og radiostation samt kommando-højtaler-anlæg. Navigationstønden har direkte forbindelse til

maskinen og styrehuset, således at skibet ved sejlads i isfyldte farvande kan styres direkte heroppefra. Skibet er forsynet med indstillelig skrue, der kan manøvreres både fra styrehuset og udkikstønden. Denne skrue bevirker, at skibets isbrydningsevne periodisk kan for-højes med ca. 30 %.

Skibets bunkerkapacitet er 215 tons, hvilket giver det en aktionsradius på ca. 14.500 miles. Skibets fører er kaptajn H. Chr. Petersen, og maskinchef er Anders Hansen.

Ødelæggelse af skadedyr i skibe

Udryddelse af moskitoer, kakkerlakker og andre insekter i lastrum og aptering ved hjælp af TIFA-tåge.

På en lastdamper i London er der afholdt forsøg med et apparat til udryddelse af skadelige insekter. Apparatet var Todd Insecticidal Fog Applicator (TIFA), som sælges af Lister-Todd Engineering Corporation, og som ved hjælp af en insektdræbende tåge når og dræber alle skadedyr, hvor de end er skjult.

Maskineriet er en videre udvikling af tågeapparater, der blev fremstillet under krigen af Todds Shipyards Corporation, New York. Ændringer gjorde det muligt at bruge generatoren til bekæmpelse af skadelige insekter. I 1946 gik R. A. Lister, Dursley, sammen med Tood Shipyards Corporation om at fremstille og sælge apparatet.

TIFA er allerede med god virkning anvendt både i England og på oversøiske pladser til skadedyrsudryddelse i stor skala, f. eks. fluer, væggelus, lopper og kakkerlakker i slumkvarterer, biografte, ferielejre og sportslokaler. Det bruges også i pakhuse, oplagspladser og under malaria og koleraepidemier. I det fjerne



TIFA-tåge anvendes i et pilgrimsskib i Bombay.



Til venstre: Kakkerlakker på rissække i et lager i Malaya. Til højre: Tågens virkning.

Østen benyttes det i udstrakt grad til at beskytte lagre af ris. Virkningerne heraf ses tydeligt på billedet.

Maskineriets virkemåde er i hovedtrækkene følgende:

En 6 h.k. Lister Benzinmotor trækker en blæser, en pumpe for udryddelsesmidlet og en benzinpumpe. Benzinpumpen afgiver benzin til et forbrændingskammer, hvor det forbrændes, idet der tilføres kold luft fra en Rootsblæser. Udrydningsmidlet forstøves og tilføres en dyse sammen med de hede gasser, og blandingen strømmer ud som tåge.

TIFA-tågen forårsager ingen korrosion eller øde-

lægger malede flader. Ved behandling af lagre af fødevarer må udrydningsmidlet ikke være giftigt eller på anden måde ødelægge fødevarerne. Enhver kemisk vædske, der kan opløses eller emulgere med olie eller vand, kan benyttes i maskinen, forudsat at den ikke har nogen korroderende virkning.

I de sidste tre år har et betydeligt antal skibe været underkastet tågebehandling i Østens havne, både i lastrum (særlig med kornladninger) og i passager- og mandskabsapteringer. Den tid, det tager for at behandle et skib med tåge, er ca. 2½ time, og det er ikke nødvendigt, at besætningen forlader skibet.

Motorfærgeren „Dan“ på prøvetur

Onsdag den 21. maj afgik motorfærgeren „Dan“, tilhørende Danske Statsbaner, på prøvetur i Langelandsbæltet.

Færgeren er ombygget på Nakskov Skibsværft, hvor den har ligget siden 12. november 1951. Færgeren er den tidligere dampfærge „Dan“, der i sin tid besørgede Lillebælts-overfarten, men som efter Lillebæltsbroens bygning blev indsat på Helsingør-Helsingborg-overfarten, og som nu efter ombygningen til automobilfærge igen skal sættes ind i denne overfart.

Af den gamle dampfærge er i det væsentlige kun selve skroget tilbage. Dampmaskineriet er helt fjernet og erstattet med 2 nye dieselmotorer, der driver hver sin skrue for og agter.

Al indretning under dæk og alle opbygninger er helt fornyede, således at færgeren efter ombygningen fremtræder som et helt nyt skib.

Redningsmateriellet er fornyet, og nye både af aluminium er opstillet under nye patentdavidder. Der er indbygget nye told-lokaler til både det danske og svenske toldvæsen.

Efter ombygningen har færgeren en kapacitet på 1000 passagerer foruden ca. 50 biler eller tilsvarende last jernbanevogne.

Hovedmaskineriet består af 2 stk. enkeltvirkende 2-takts B. & W. dieselmotorer af typen 728-VF-50, der tilsammen yder 1400 EHK ved 300 omdr./min. Hjælpe-motorerne er leveret af firmaet Møller & Jochumsen, Horsens, og består af tre 3-cyl. 2-takts dieselmotorer, koblet til hver sin 80 kW 220 V jævnstrømsdynamo. Dynamoerne er leveret af Titan.

En oliefyret dampkedel, leveret af Aalborg Værft, sørger for damp til maskinrum og tanke samt opvarmning af kamre og salon, der foregår ved indblæsning af varm luft.

Ventilatorerne til frisklufts- og varmluftsindblæsninger er leveret af firmaet Glent & Co., som også har leveret de to maskinrumsventilatorer.

1/3 J. FREYTAG, Sejlmager
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943



Motorfærgeren „Dan“ på prøvetur.

Brandslukningsarrangementet omfatter diverse transportable skumslukkere samt brandslanger, der kan række over hele skibet. Desuden findes et overrindingsanlæg for hele vogndækket.

4 vandtætte døre, der alle kan lukkes fra broen, øger skibets sikkerhed i tilfælde af havari.

Det elektriske anlæg omfatter bl. a. 2 styremaskiner, 2 maskintelegrafer og 2 Capstan-spil, alt sammen af Thriges fabrikat.

Belysningen i salon, kamre m. v. er af meget moderne udførelse, og i salonen er bl. a. alle belysningsanlæg forsynet med Orrefors-glas.

Skibet er udstyret med radio og radar.

1/3 MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

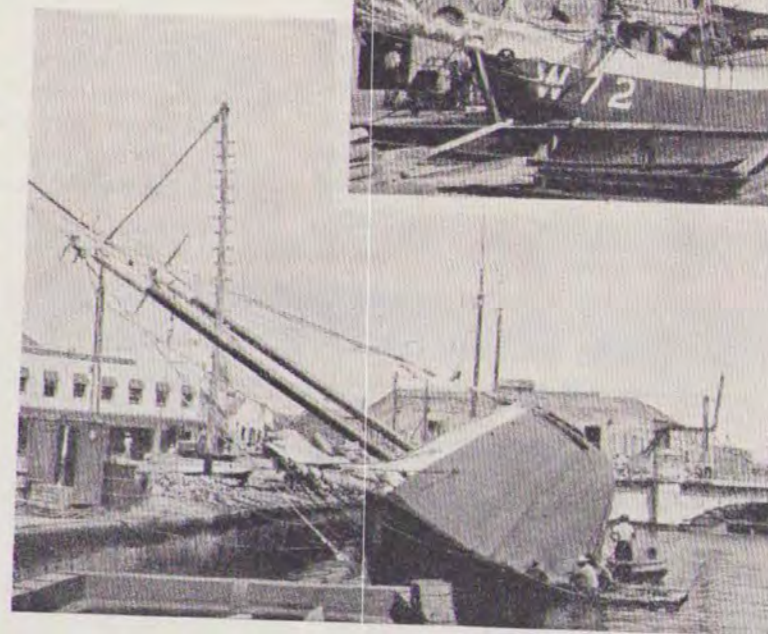
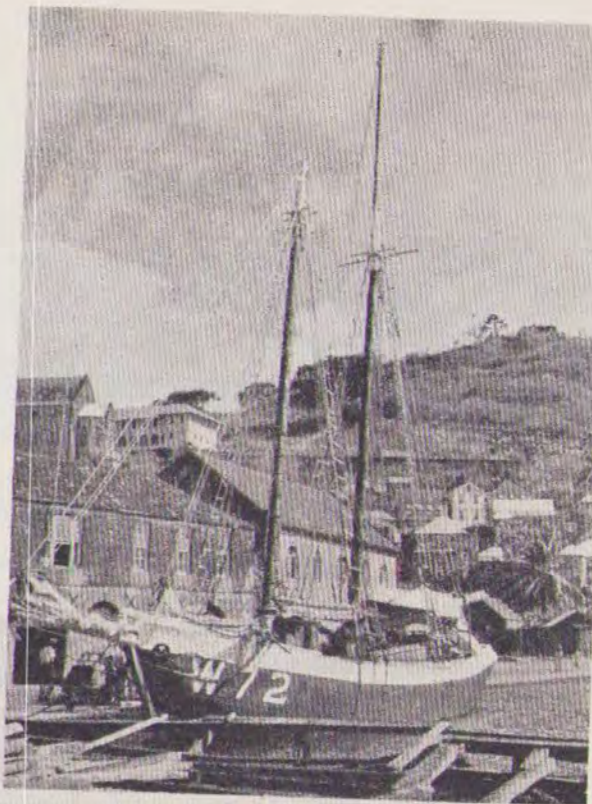
Skonnerter i det karibiske Hav

Selvom de større øer i engelsk Vestindien har flyverforbindelse, er skonnerterne endnu det vigtigste forbindelsesmiddel mellem øerne for transport af gods og passagerer. De to- eller tremastede skibe er smukke, små fartøjer, som bidrager til charmen ved disse tropiske øers kyster.

På dækket og i lasterne er sceneriet sjældent så romantisk. Levende svin og høns løber frit omkring, og en stor del af passagererne er tilbøjelige til at blive søsyge, inden skonnerterne endnu er kommet under sejl.

Der er 110 skibe på de forskellige ruter. De er i reglen bemandede med ejeren, som har hele sin familie som mandskab. Skulle det ske, at en ejer var nødt til at hyre en skipper og mandskab, ville farten blive urentabel.

Skibe, som sejler mellem Barbados og Port of Spain på Trinidad, har søde kartofler, yams, kartoner og kasser med rom den ene vej, og har med tilbage bitumen til vejbelægning og flyver- og motorbenzin.



Baner som smørelse ved stabelafløbninger

Måske var den mand, der gled i en bananskal, en skibssingeniør, og måske fik han efter at have genvundet balancen den idé, at baner kunne bruges som smørelse ved stabelafløbninger. I hvert tilfælde blev baner brugt som en del af smørelsen ved en afløbning hos Scindia Shipbuilding Yard, Vizagapatam i nærheden af Madras, da et 122 m lastskib på 8000 tons d. w. løb af stabelen. Ved afløbningen af et søsterskib havde man brugt 3700 kg talg, som kostede 10.000 Rupee, og for at spare noget af denne udgift beslutte-

de værftsdirektøren at bruge baner, som gror i omegnen. Der blev købt 25.000 baner, som fik lov at modne helt, hvorefter skallen blev taget af, og de dypedes i smørelseolie for at forhindre tyveri. Så blev de lagt på afløbningsslæden med skal og det hele, 100 pr. meter ovenpå et 1 cm lag talg. Det hele blev så oversprøjtet med blød sæbe. Afløbningen gik godt, og mængden af talg var reduceret til 1800 kg, en besparelse på 51 %. Man har hørt om anvendelse af baner ved afløbninger et par gange før, men dette er den første øst for Suez.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB
ST. KONGENSGADE 49
KØBENHAVN K

1/3 Dampskibsselskabet VENDILA

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



Tankmotorskibet „Rinda“ på prøvetur.

Søsætning ved Götaverken

Ved Götaverken søsattes den 28. april tankmotorskibet „Rinda“ på 15.900 tons d.w. til skibsreder Hagb. Waage, Rederi A/S Ruth, Oslo. Rederiet har tidligere ladet bygge syv skibe ved værftet, og det sidst leverede var M/S „Ruth“, et søsterskib til denne nybygning. Det første skib, som Götaverken leverede til Rederi A/S Ruth, var tankskibet „Raila“ på 8370 tons d. w., som blev bygget i 1926.

M/S „Rinda“ bygges til Det Norske Veritas højeste klasse og har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	157,0 m
Største bredde på spant	19,5 -

Tyskland har kun 105 skibe over 3000 brt.

Af 1829 tyske skibe hører efter de sidste oplysninger 1724 med 622.513 b.r.t. til gruppen mellem 50 og 3000 b.r.t. 57 skibe med 302.599 b.r.t. ligger mellem 5000 og 10.000 b.r.t. Kun et skib på 11.363 b.r.t. ligger over denne grænse.

Den størrelsesmæssige sammensætning af den 1,2 millioner tons store handelsflåde kan ikke betegnes som gunstig for Tyskland i den internationale konkurrence. Grænserne for indsættelse af skibe mellem 50 og 3000 b.r.t., som omfatter omtrent 53 % af tonnage, er under normale forhold Nord-Østersø-, Englands- og Middelhavs-farten. Efter det planlagte nybygningsprogram vil man især lægge vægt på størrelser mellem 5000 og 10.000 b.r.t.

Verdens handelsflåde vokser

England har nu den største flåde i fart

Verdens handelsflåde var ved udgangen af 1951 27 % større end før krigen. Bruttotonnage var steget fra 68,5 til 87,2 millioner tons (heri er Rusland ikke medregnet). Stigningen fra 1950 var 2,66 millioner tons eller omtrent 3 %.

Dybde	11,6 m
Middeldybgang på sommerfribord	9,0 -

Besætningen har en rummelig og smukt indrettet aptering. En stor del af kamrene bliver enmandskamre. Der er også indrettet en badstue om bord.

Såvel hoved- som hjælpemotorerne er af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Hovedmotoren bliver en ottecylindret totakts enkeltvirkende dieselmotor med en cylinderdiameter på 680 mm og en slaglængde på 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 7350 i.h.k.

Efterspørgslen efter ny tonnage er ikke formindsket, så alle skibsværfter er fuldt beskæftiget. Efterspørgslen efter fragtskibe og tankskibe er ikke blot en følge af den høje industrielle virksomhed i verden, men også af det stigende forbrug af svære og lette olier. Verdens tanktonnage var i 1951 steget til 18,2 millioner b.r.t. mod 11,4 millioner b.r.t. i året 1939. Dens andel i den samlede handelsflåde er nu ca. 22 %. U. S. A. har den største handelsflåde, men en del er oplagt som reserveflåde, så England kan rose sig af at besidde den største handelsflåde i fart. U. S. A.s handelskibe er dog af yngre årgange. Mindre end 16 % er over 9 år gammel, medens 43 % af de engelske skibe er over den alder.

England var i 1951 nr. 1 med bygning af 268 skibe, af hvilke 185 blev bygget for egen regning. På næste plads kom Holland med 60 skibe, hvoraf 52 til egne rederier. Derefter kom Japan med 20 skibe, hvoraf kun 4 til landet selv.

Tonnagen for motorskibe stiger stadig. 1951 var den 23 millioner b.r.t. mod 3,5 millioner b.r.t. i 1926, medens tonnage for dampskibe var på 64 millioner b.r.t. mod 59 millioner b.r.t. i 1926. Ca. 83 % af verdens handelstonnage bruger nu olie til fremdrivningen, medens det samme var tilfældet med 35 % i 1926 og noget over 50 % i 1936.

Amerikansk seriefragtskib

Som det første fragtskib, der er bygget til den amerikanske regering efter krigen, har Ingalls Shipbuilding Corporation, Pascagoula, Missouri, afleveret „Schuyler Otis Bland“ til U. S. Maritime Administration. Skibet er chartret af American President Lines og gik på sin jomfrurejse fra New York til det fjerne Østen.

„Schuyler Otis Bland“ er et forsøgsskib, og vil sejle under stadig tilsyn af Maritime Administration for at forhindre væsentlige forandringer af skibet. Formålet med bygningen af skibet har været at fremskaffe et hurtigt og økonomisk skib, der i tilfælde af en national nødtilstand egnede sig til seriefremstilling. Det grundlæggende projekt til dette skib, der betegnes som C3—S—DX1, blev udarbejdet af den tekniske stah i Maritime Administration.

Skibets hoveddata er følgende:

Længde overalt	145,85 m
Længde mellem perpendicularerne	137,25 -
Største bredde på spant	20,13 -
Sidehøjde til hoveddæk	12,65 -
Dybgang	8,54 -

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

Bredgade 37 - København
Telegr.: DESIGN - Tel.: Palæ 7018



Bruttotonnage	8918
Nettotonnage	5267
Dødvægtbæreevne	10.516 t
Displacement med fuld last	15.900 t
Rumindhold bales	15.900 m ³
Antal passagerer	12
Fart	18,5 kn

Det er bemærkelsesværdigt, at den sædvanlige skorsten er erstattet af et dækshus, medens skorstenens funktion er overtaget af to rør, der ligner samsonposter, og som er anbragt på styrehuset. Skibet er svejst med de som „Crack arresters“ tænkte nittede nådder i kimningen og i skanseklædningen, og ud for lugerne helsvejst. Turbinerne yder 12.500 h.k. ved 90 omdrejninger pr. minut af skrueerne. Elektrisk strøm frembringes af tre 300 kw turbogeneratorer.



CALTEX Marineolie

CALTEX OIL A/S, AMALIEGADE 35, KØBENHAVN K - C. 16.816

Tankmotorskibet „Soya-Andrea“

Götaverken afleverede den 8. maj tankmotorskibet „Soya-Andrea“ til Rederiet A/B Wallstar, Stockholm. „Soya-Andrea“ laster 17.380 tons d. w. og er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse med følgende hoveddimensioner:

Middeldybgang på sommerfribord ...	9,25 -
Længde overalt	164,80 m
Største bredde på spant	20,12 -
Dybde	11,96 -

Skibet er i alle henseender moderne udrustet. I den nautiske urustning indgår bl. a. radar, gyrokompas med automatisk styring, ekkolod, SAL-log, kommandohøjttaler, centralantenne med tilslutning til hvert kammer o. s. v.

Besætningens aptering er af meget høj klasse. Således har hver mand om bord, selv den yngste, sit eget kammer. Desuden findes de sædvanlige messer og opholdsrum. Et maskinvaskeri er også installeret.

Hovedmotoren er en 9-cylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fremstilling. Cylinderdiametere er 680 mm, slaglængden 1500 mm, og ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 8300 i.h.k. Hjælpemotorerne er også af Götaverkens konstruktion og fabrikat.

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

Forandring i trafikken på Suezkanalen

Godsbefordringen steget trods tilbagegang i olietransporterne

Statistikken over trafikken gennem Suezkanalen i 1951 adskiller sig fra de foregående år: For første gang siden krigen er antallet af skibe gået ned, men godsmængden er til trods herfor steget.

Godt 80,3 millioner NRT passerede i 1951 kanalen. Det betyder i forhold til det foregående år en tilbagegang på 1,5 millioner NRT. Denne tilbagegang skyldes de formindskede olietransporter fra Abadan. Tankskibene gik 5,3 millioner NRT tilbage, medens tørfragttransporterne er steget med næsten 4 millioner NRT til 33,6 millioner NRT, hvilket er rekord.

Overfor den 1,8 % mindre skibstrafik står en tilvækst på godstrafikken på 4,1 millioner tons til 76,7 millioner tons. Det betyder en tilvækst på 5,7 % i sammenligning med 1950 og 174 % i sammenligning med gennemsnittet for årene 1933/37.

Med godstrafikken er der indtrådt en yderligere forandring. Trafikken nord-syd er i forhold til 1950 gået lidt tilbage, medens der i den modsatte retning er sket en stigning på næsten 50 %. 59,3 fra syd til nord mod 60,5 millioner tons i 1950 og 17,4 millioner tons

fra nord til syd mod 12,1 millioner tons i året forud viser denne udvikling.

Tilbagegangen i syd-nord-trafikken skyldes olietransporten, der faldt næsten 5 millioner tons til 42,9 millioner tons mod 47,5 millioner tons i 1950. I hvilket omfang tilbagegangen i olietransporterne påvirker trafikken, fremgår af følgende tal: 1951 blev kun 7,1 millioner tons persisk olie transporteret gennem kanalen mod 14,2 millioner tons i 1950. Da nye olieledninger er taget i brug, gik afskibningerne fra Saudi-Arabien tilbage fra 13,8 millioner tons til 6,6 millioner tons, afskibningerne fra Bahreinøen med 1,5 til ca. 1,1 million tons. Deroverfor skete en stigning i olietransporterne fra Kuwait næsten 10 millioner tons op til 25,3 millioner tons.

Den forøgede trafik fra nord til syd skyldes fremfor alt de forøgede korntransporter, særlig til Indien. Kornmængden forøgedes med ca. 1,5 millioner tons. Ligeledes blev 1 million tons olieprodukter mere end i 1950 transporteret gennem kanalen, en udvikling, som skyldes lukning af raffinaderierne i Abadan.

Beretningen for januar viser en yderligere tilbagegang for syd-nord-trafikken. I sammenligning med december 1951 er godsbefordringen igen gået 2,7 % tilbage til 5 millioner tons. Desuden er der en tilbagegang i nord-syd-trafikken på 4,3 % til 1,88 millioner

Et skib gøres bredere

I ikke så få tilfælde er et skib blevet forlænget, men der er næppe mange skibe, der har fået bredden forøget. En sådan operation er blevet udført af St. Lawrence Dry Docks i Montreal ved et skibs forandring til tankskib. For at få den fulde udnyttelse af bredden af sluserne i Lachine Canal ønskede man at forøge skibets bredde fra 11 til 13,3 m, og satte det derfor i tørdok, hvor naglerne langs kølen blev brændt ud. Styrbords side blev forstøttet mod doksiden, medens bagbords side blev anbragt på smurte slæder. Midt i det adskilte skrog blev anbragt hydrauliske dunkrafte, ved hvis hjælp de to dele blev skudt 2,5 m fra hinanden, idet kølen sad på den bagbords side. Der blev så indbygget to pladerange nemlig en ny kølplade og en styrbords A-rang, idet den gamle køl blev den bagbords A-rang. Pladerne blev derpå nittet på sædvanlig måde. Dybden blev også forøget fra 4,3 m til 5,3 m og en trunk på 1,4 m blev bygget. En ny bro, et nyt dæk og nye skodder blev også indbygget.

**A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB**
Amaliegade 33 - København K.

Alle henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1, Telefon Byen 8040. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Børentzen.
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.

VIKINGEN

Nr. 1,50
1. juli

BUGSERING

Maleri af V. QVISTORFF

1952 - nr.
29. årgang



AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 KØBENHAVN

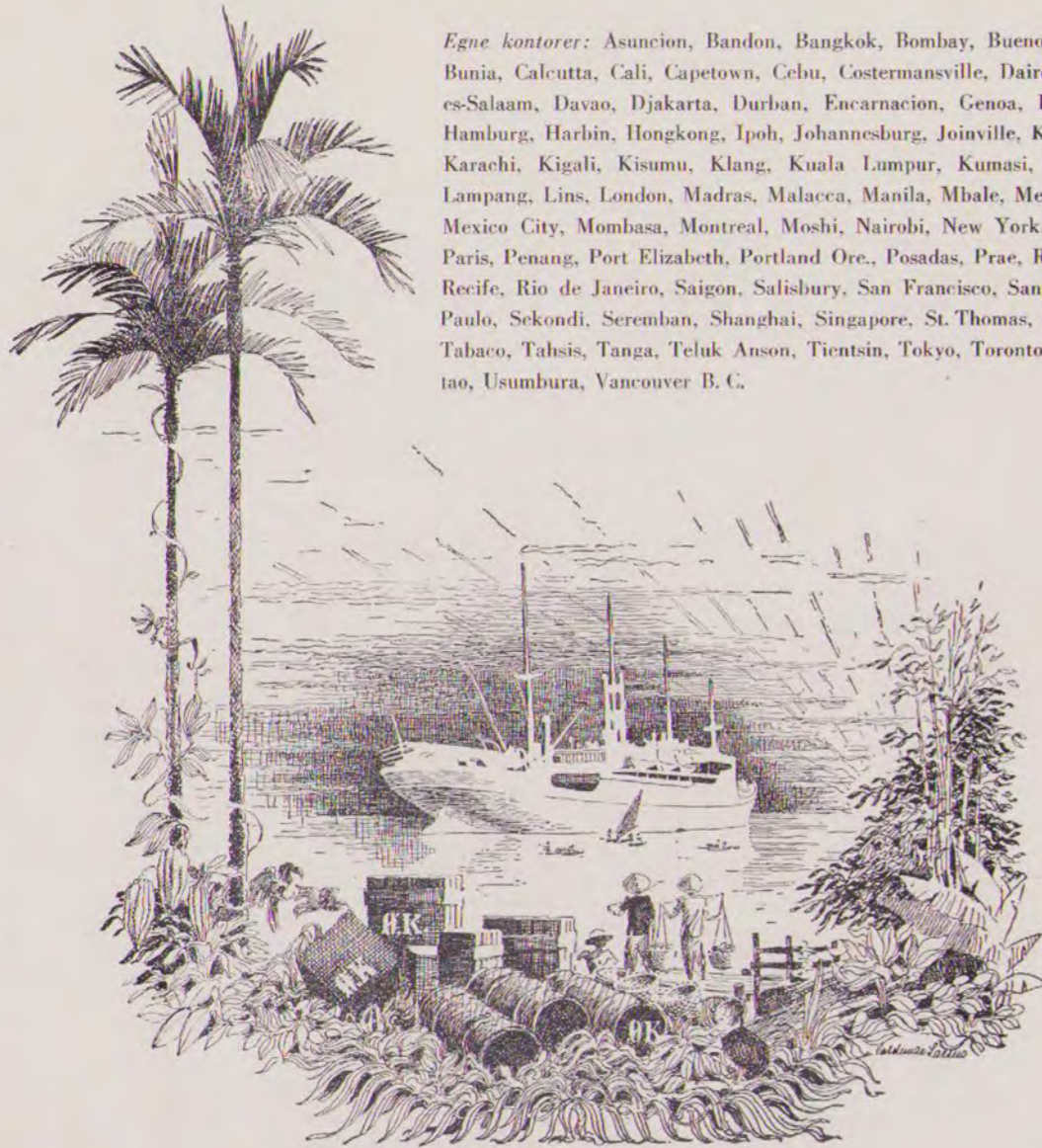
IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

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, Bania, Calcutta, Cali, Capetown, Cebu, Costermansville, Dairen, Dar-es-Salaam, Davao, Djakarta, Durban, Encarnacion, Genoa, Haadyai, Hamburg, Harbin, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Joinville, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lahore, Lampang, Lins, London, Madras, Malacca, Manila, Mbale, Melbourne, Mexico City, Mombasa, Montreal, Moshi, Nairobi, New York, Osaka, Paris, Penang, Port Elizabeth, Portland Ore., Posadas, Prae, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tabaco, Tahsis, Tanga, Teluk Anson, Tientsin, Tokyo, Toronto, Tsingtao, Usumbura, Vancouver B. C.



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Hvordan bliver vejret?

Et besøg på Meteorologisk Institut

Ved OTTO LUDWIG

VERDEN er ganske vist i de sidste år blevet vel-signet med såkaldte „regnmagere“, som under gunstige vilkår kan skaffe lokal nedbør. Men stort set er mennesket endnu ikke nået dertil, at det selv kan „lave vejret“. Derimod er vejrtjenesten efterhånden nået så vidt, at det er muligt nogenlunde at forudbestemme vejrets karakter de forskellige steder på kloden.

Visse ting tyder på, at allerede oldtidens mennesker har beskæftiget sig med meteorologi, men læren om vejret, som vi kender den i dag, er ikke ret gammel. Vort eget „Meteorologisk Institut“ blev først stiftet i 1872. Der arbejdedes den gang under meget primitive forhold, og helt indtil november 1949 virkede danske meteorologer under meget knebne forhold i Søkortarkivets bygning på Toldbodvej i København. Det nævnte år flyttede instituttet imidlertid ud under nye og mere moderne forhold i Gentofte.

„Ja, og selv her er lokaliteterne allerede ved at være for små,“ siger statsmeteorolog Leo Lysgaard under en samtale på instituttet. „De færreste mennesker aner, hvilket stort arbejde, der ligger bag en vejrmedling,“ fortsætter meteorologen. „Det meste arbejde udføres dog uden for instituttets bygning. For hver vejrmedling er der 100 observatorer i

gang, og de sender hver et telegram. Fra den nordlige halvkugles meteorologiske stationer sendes hver dag 150 radiosonder, d. v. s. balloner med forskelligt meteorologisk udstyr, tilvejs, og hver af dem koster ca. 150 kroner. Fra nogle vejrtjeneste-skibe på Atlanten foretages daglig 8 observationer, mens der fra visse lufthavne observeres hver hele eller halve time.

Telegrammerne er affattede i særlige, internationale koder, som dechifrerer på de meteorologiske institutter. Når telegrammerne er dechifrerede, indtegnes de for-

skellige symboler og tal på vejrkortene, hvorefter man nogenlunde er i stand til at forudsige vejrets karakter.

Vejrkortene er af meget stor betydning for skibsfarten, men også for luftfarten har det betydning på forhånd at kende vejrforholdene de forskellige steder. Institutternes aerologiske afdelinger indtegner deres resultater på såkaldte aerogrammer.

Den udvikling, som i de sidste år har fundet sted inden for vejrtjenesten, gør det muligt at forudsige vejret mere detaljeret end tidligere og på længere sigt. Vejret her i Danmark er dog meget omskifteligt og gør det til en utaknemlig opgave at være dansk meteorolog. Folk i almindelighed forstår ikke, at den vejrmedling, de



Radiosonde sendes til vejs fra engelsk vejrmedleskib.

HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK
 SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABAGO TELUK ANSON TIENSIN TOKYO VANCOUVER B. C.
 SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABAGO TELUK ANSON TIENSIN TOKYO VANCOUVER B. C.

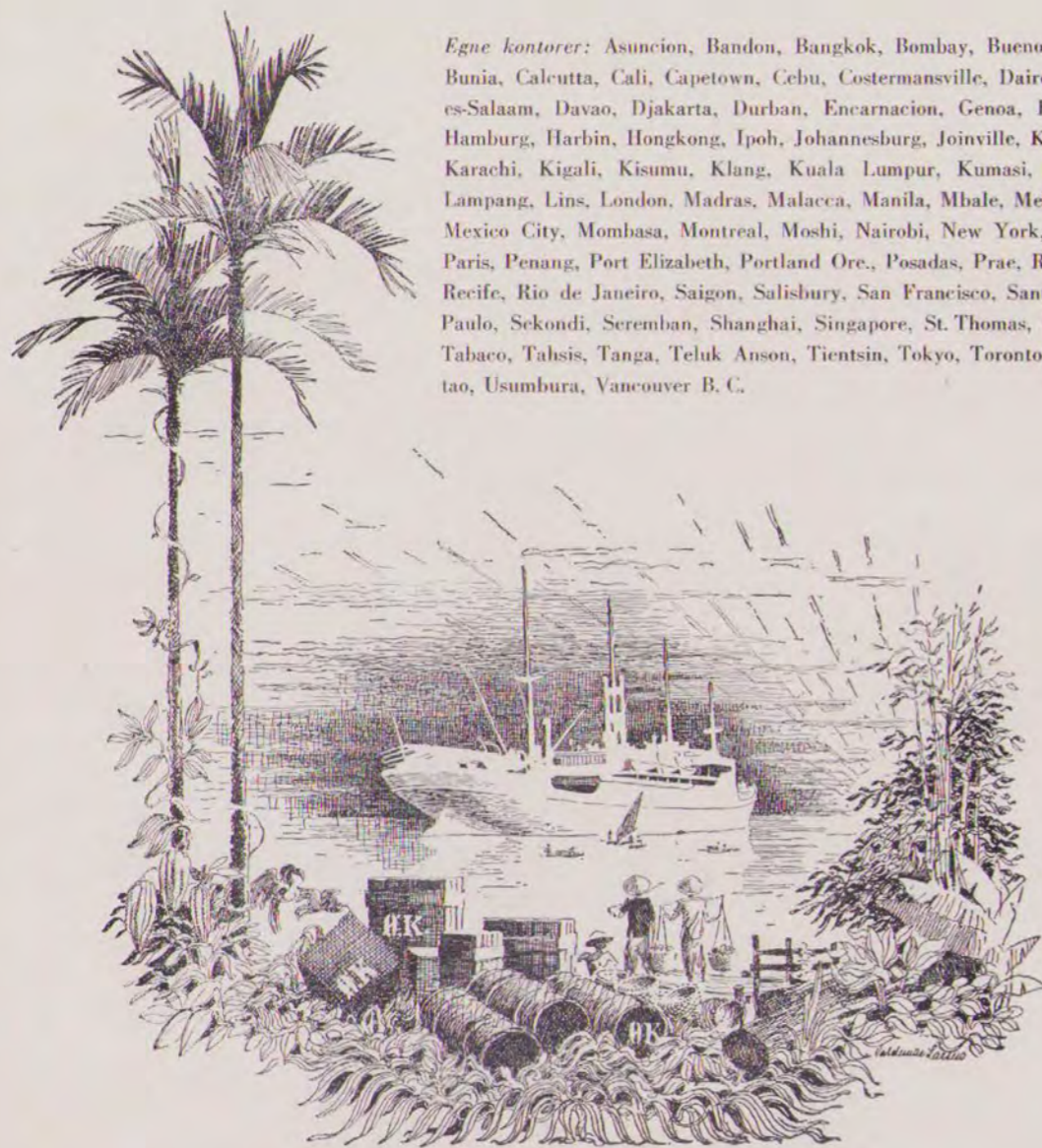
AKTIESELSKABET

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, Bunia, Calcutta, Cali, Capetown, Cebu, Costermansville, Dairen, Dar-es-Salaam, Davao, Djakarta, Durban, Encarnacion, Genoa, Haadyai, Hamburg, Harbin, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Joinville, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lahore, Lampang, Lins, London, Madras, Malacca, Manila, Mbale, Melbourne, Mexico City, Mombasa, Montreal, Moshi, Nairobi, New York, Osaka, Paris, Penang, Port Elizabeth, Portland Ore., Posadas, Prae, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tabaco, Tahsis, Tanga, Teluk Anson, Tientsin, Tokyo, Toronto, Tsingtao, Usumbura, Vancouver B. C.

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Hvordan bliver vejret?

Et besøg på Meteorologisk Institut

Ved OTTO LUDWIG

VERDEN er ganske vist i de sidste år blevet vel-signet med såkaldte „regnmagere“, som under gunstige vilkår kan skaffe lokal nedbør. Men stort set er mennesket endnu ikke nået dertil, at det selv kan „lave vejret“. Derimod er vejrtjenesten efterhånden nået så vidt, at det er muligt nogenlunde at forudbestemme vejrets karakter de forskellige steder på kloden.

Visse ting tyder på, at allerede oldtidens mennesker har beskæftiget sig med meteorologi, men læren om vejret, som vi kender den i dag, er ikke ret gammel. Vort eget „Meteorologisk Institut“ blev først stiftet i 1872. Der arbejdedes den gang under meget primitive forhold, og helt indtil november 1949 virkede danske meteorologer under meget knebne forhold i Søkortarkivets bygning på Toldbodvej i København. Det nævnte år flyttede instituttet imidlertid ud under nye og mere moderne forhold i Gentofte.

„Ja, og selv her er lokaliteterne allerede ved at være for små,“ siger statsmeteorolog Leo Lysgaard under en samtale på instituttet. „De færreste mennesker aner, hvilket stort arbejde, der ligger bag en vejrmelding,“ fortsætter meteorologen. „Det meste arbejde udføres dog uden for instituttets bygning. For hver vejrmelding er der 100 observatorer i

gang, og de sender hver et telegram. Fra den nordlige halvkugles meteorologiske stationer sendes hver dag 150 radiosonder, d. v. s. balloner med forskelligt meteorologisk udstyr, tilvejs, og hver af dem koster ca. 150 kroner. Fra nogle vejrtjeneste-skibe på Atlanten foretages daglig 8 observationer, mens der fra visse lufthavne observeres hver hele eller halve time.

Telegrammerne er affattede i særlige, internationale koder, som dechifrerer på de meteorologiske institutter. Når telegrammerne er dechifrerede, indtegnes de forskellige symboler og tal

på vejrkortene, hvorefter man nogenlunde er i stand til at forudsige vejrets karakter.

Vejrkortene er af meget stor betydning for skibsfarten, men også for luftfarten har det betydning på forhånd at kende vejrforholdene de forskellige steder. Institutternes aerologiske afdelinger indtegner deres resultater på såkaldte aerogrammer.

Den udvikling, som i de sidste år har fundet sted inden for vejrtjenesten, gør det muligt at forudsige vejret mere detaljeret end tidligere og på længere sigt. Vejret her i Danmark er dog meget omskifteligt og gør det til en utaknemlig opgave at være dansk meteorolog. Folk i almindelighed forstår ikke, at den vejrmelding, de



Radiosonde sendes til vejs fra engelsk vejrmeldeskib.

hører i radioen, og som for det meste kun optager nogle få sekunder af sendetiden, er frugten af et meget stort arbejde."

"Den udsigt for vejret, man offentliggør for danske farvande, har vel egentlig kun betydning for dansk skibsfart, da den jo kun oplæses på dansk?" spørger vi.

"Nej, for det første er det jo de samme vendinger, der altid går igen, og de fleste udenlandske skibe, som er i nogenlunde fast fart i vore farvande, forstår dem. For det andet har engelske maritime blade fået en oversættelse af de danske vendinger. Vi lytter naturligvis også til de udenlandske meldinger, for man bliver jo aldrig så klog, at man ikke kan lære af andre.

Under krigen var det ret kedeligt at være dansk meteorolog. Ingen vejrmeldinger kunne på grund af afspærringen være blot nogenlunde pålidelige. Det er jo sådan, at vejrtenesten er baseret på et intimt, internationalt samarbejde. Forøvrigt måtte man ikke under krigen offentliggøre vejrmeldinger. Ja, vi måtte ikke engang oplyse, at en periode f. eks. tegnede til at blive stabil. Sådanne meddelelser og alle oplysninger om vejret herhjemme kunne jo være af betydning for de allierede magter. Både for tyskere og englændere var det svært at spå blot tilnærmelsesvis rigtigt om vejrets fremtidige karakter. Englænderne mistede under eet eneste angreb 40 flyvemaskiner på grund af dårligt vejr, og det er sikkert gået tyskerne ligesådan flere gange. Og heri var meteorologerne uskyldige. En or-

dentlig vejrudsigt kan ikke udarbejdes uden internationalt samarbejde."

"Eksisterer der ikke noget „jerntæppe“ inden for vejrtenesten?"

"Nej, det gør der ikke. Russerne udfører et meget stort stykke arbejde inden for meteorologien. Desværre anvender de bare en anden kode end den vestlige verden.

Navnlig inden for den aerologiske vejrteneste er der efter krigen sket store fremskridt. Man kan nu temmelig præcist sige, hvor flyverne kan bevæge sig af hensyn til vejret. Vejrteneste-skibene på Atlanten har også betydet uhyre meget. Tidligere kunne man risikere ikke at få eet eneste telegram om vejret på Atlanten. Nu er det anderledes. Og skulle et telegram fra et af skibene svigte, kan vi nogenlunde støtte os til et tidligere. Men naturligvis er vejrtenesten på grund af den voldsomme udbygning også blevet dyrere end før."

"Alligevel mener mange mennesker, at den ikke er pålidelig!"

"Som allerede sagt er vejret meget omskifteligt her i Danmark. Et lavtryk kan bevæge sig hurtigere eller langsommere end beregnet, eller det kan gå helt i stå og vise sig at være en „døgnflue“. Og så er det altså, vi bliver kritiserede. Men folk, der vil udlede noget af vejrmeldingerne, må også tænke selv. For de fleste mennesker synes meldingerne for lange og for indviklede. Og når vi f. eks. spår „Ingen eller kun lidt regn“, kan vi næsten altid bagefter regne med at blive kanoflede. Nogle lyttere har ene og alene bidt mærke i ordet „ingen“ og skælder ud, hvis der kommer lidt regn, og omvendt."

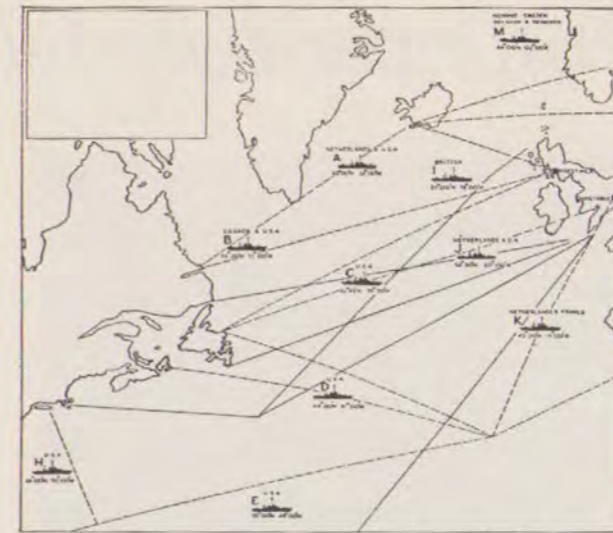
"Hvordan med de mennesker, der kan mærke vejrforandring i benene f. eks.?"

"Naturligvis er der en vis forbindelse mellem vejret og ens tilstand. Man kan dog kun spå lokalt på den måde og ikke her fra København forudsige vejret for Nordsøen. Mennesker med gigt kan nu og da mærke, at der vil ske vejrforandring, men de kan ikke sige, i hvilken form forandringen vil ske. Deres vejrforudsigelser er kort og godt for usikre og kommer for sent.

Og så er der de såkaldte „kloge“ mænd og koner. Herhjemme regner det gennemsnitligt hver anden dag, og en sådan „klog“ mand eller kone har derfor altid 50 procent chance for at spå rigtigt, når han eller hun varsler regn. Det er bare kedeligt, at pressen i en så oplyst tid som vor vil være med til at „holde liv“ i sådanne troldmænd.

Visse gamle fiskere og sømænd har også ord for at kunne spå vejret ved blot at se på himlen. Naturligvis har de en vis erfaring, men de kan ikke på den måde se ret langt ind i fremtiden," slutter statsmeteorolog Lysgaard.

Fjernskriverne tikker fra den smukke bygnings forskellige rum. Det er meldinger, der indløber fra fjerne stationer. Desuden kommer der meldinger fra landets 46 vejrobservatorer og fra forskellige fyrskibe, som er



Kort over vejrskibenes placering. Danmark deltager i udgifterne ved vejrskibet „M“s drift. (Efter „The Marine Observer“).

instituttet behjælpelige. Gennem et af vinduerne skimter vi på græsplænen foran bygningen diverse mærkelige apparater som regn- og vindmålere.

Vi er på vej ned til instituttets nautiske afdeling. Chefen for denne afdeling er afdelings-meteorolog Helge Thomsen.

"Hvad laver afdelingen her?" spørger vi nysgerrigt.

"Vi sørger for at indsamle observationer fra havet," svarer meteorologen. „Det drejer sig dels om almindelige observationer som barometerstand, vindretning, vindstyrke, sigtbarhed og skydække samt luftens og vandets temperatur, dels om den telegrafiske meldetjeneste fra skibe i søen.

Meldetjenesten, som jeg lige har nævnt, varetages af ca. 2000 handelsskibe af næsten alle søfartsnationer. USA alene har ca. 850 skibe engageret i denne tjeneste, medens englænderne, franskmændene og hollænderne har henholdsvis 510, 200 og 180 skibe engageret. Som et kuriosum kan det nævnes, at Indien bidrager med ca. 40 skibe, ligesom Israel har skibe med i den telegrafiske meldetjeneste. Nordmændene har kun ca. 15 skibe med, hvilket kommer af, at meldetjenesten hovedsagelig varetages af handelsskibe i fast rutefart, og som bekendt er de allerfleste af Norges skibe — ligesom vore iøvrigt — beskæftiget i trampfart.

Under dansk flag er for øjeblikket 16 handelsskibe engageret i meldetjenesten. Disse skibe er „udvalgt“ til arbejdet af handels- og søfartsministeriet og medfører forskellige meteorologiske måleapparater på deres rejse. Disse apparater er udlånt her fra instituttet. Forbin-

DAMPSKIBSSELSKABET
VIKING A/S
Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG
Worsåesvej 24, København V.
Tlf. C. 2641 Telegr.-adr. Metalborg

delsen mellem skibene og instituttet varetages af orlogskaptajn M. Lorck, som placerer apparaterne og giver styrmændene, som skal betjene dem, instruktion.

Skibene i den danske meldetjeneste telegraferer kl. 0, 6, 12 og 18 GMT deres observationer i kode til Lyngby eller Blåvand radio, hvorefter vi videresender dem i udsendelsen „Meteodanois“.

Til gengæld får vi observationer fra andre landes skibe. Hele den internationale meldetjeneste i denne form er oprettet i begyndelsen af trediveerne, og alle søfartsnationer, som har undertegnet „International konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen“, har pligt til at deltage i den.

Som meldeskibe har vi brug for skibe beskæftiget i oversøisk fart, f. eks. på ruterne til og fra Nord- og Syd-Amerika, Grønland og Island samt skibene i fast Nordsø-fart. Det er dog en betingelse, at skibene efter hver rejse anløber København, hvor tilsyn med instrumenter og instruktion af personel finder sted.

De meldinger, vi får fra skibene, lægges ind i vejrkortene og er af stor betydning, da vi jo som bekendt får vejret vestfra. Iøvrigt har denne meldetjeneste også sin betydning for luftfarten.

Vi modtager også meldinger her i landet fra 12 fyrskibe, der sender deres observationer om hydrografiske forhold som f. eks. strømforhold hver 4. time. Et af disse fyrskibe, HR 1, der er udlagt 60 sømil vest for Esbjerg, sender meldinger hver 3. time. Skibet er udstyret næsten som et af de rigtige ocean-vejrmedeskibe, hvis meldetjeneste iøvrigt er af stor vigtighed for både luft- og skibsfart.

Til brug for en statistik har vi iøvrigt indsamlet 1,3 millioner observationssæt fra de almindelige, observerende skibe.

Den nautiske afdeling opsætter også vandstandsmålere forskellige steder ved vore kyster. Disse målere er til nytte bl. a. for søretten, når et skib er strandet, og det gælder om at kende vandstanden på et bestemt tidspunkt.

Afdelingen har forøvrigt fornylig etableret en telegrafisk ismeldetjeneste for Grønland, som også er af meget stor vigtighed," slutter afdelings-meteorolog Thomsen.

— — —
Gennem vort kortvarige besøg på Meteorologisk Institut har læserne forhåbentlig fået et lille indtryk af det kæmpearbejde, der udføres verden over for så nøjagtigt som muligt at kunne forudsige vejret til gavn for mennesker i land, på havet og i luften. Som man vil se, er der altså stadig enkelte områder, hvorpå alverdens nationer kan samarbejde.

„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

Oluf Svendsen's Eftf.

REDERI OG BEFRAGTNING



TOLDBODGADE 18

TELF. 2441-14541

AD SØVEJEN til alle verdensdele...



Som skibsreder og skibsmægler har min virksomhed været i det danske erhvervslivs tjeneste siden 1856, og i dag er min organisation verdensomspændende og udbygget så godt, at jeg er i stand til at påtage mig enhver transportopgave til søs, til lands og i luften. Jeg repræsenterer alle førende skibs- og luftfartslinier til og fra Danmark og er assurance- og havariagent. Et speciale er befragtning af udenlandsk tonnage for laster til og fra Danmark. I forbindelse hermed påtager jeg mig klarering og tilsyn med skibe og transporter overalt, spe- dition, såvel som forsendelse af gods pr. bane, bil og flyvemaskine over hele verden, ligesom flyvebilletter udstedes til alle destinationer.

C. K. HANSEN

Skibsreder og Skibsmægler

Amatiegade 35, København K. Telefon Central 72. Rigstelefon 13.

„HANSEN“: Telegramadresse: „HANSENAIR“

KORRESPONDERENDE REDER FOR: A/S DAMPSKIBSSELSKABET „DANNEBROG“



18 56

Hjulfærge kontra skruefærge

I Forenede danske Motorejeres medlemsblad er for nylig oplyst, at D. S. B.s nuværende store tresporede motorfærger på Storbælt-overfarten i vor tid er 5 minutter længere om turen over bæltet end de gamle hjuldampfærger „Korsør“ og „Nyborg“, hvormed man i 1883 åbnede denne vigtige overfart som færgerute.

Fra D. S. B.s søfartsledelses side er der sagligt gjort rede for grunden til denne ejendommelighed. Først og fremmest er ruten i vore dage noget længere, hvilket skyldes, at sejladsen kun må foregå i de minestrøgne tvangsruter. Hertil kommer yderligere, at de gamle dobbeltsporede færger havde ind- og udkørsel både for- og agterover samtidig med, at de som hjulskibe sejlede lige godt begge veje, de havde ikke som de større skruefærger en censidig fartforce fremover. De tresporede motorfærger kan derimod kun tage vogne om bord over forstævnen, hvoraf følger, at de altid må bakke ud af afgangshavnens færgeleje og vende udenfor havnen. Endelig må man heller ikke glemme, at fartplanen lægges efter en rutes langsomste skib, selvom de nyere kan løbe en større fart — og at enhver fartforøgelse koster dyrt, særlig i den sidste ende.

I denne forbindelse må man heller ikke overse, at de gammeldags hjulskibe var relativt hurtige fartøjer. Det var derfor heller ikke så meget farten, som deres manglende evne til at klare sig i dårligt vejr med høj sø, der fik denne skibstype til at forsvinde fra have- nes overflade.

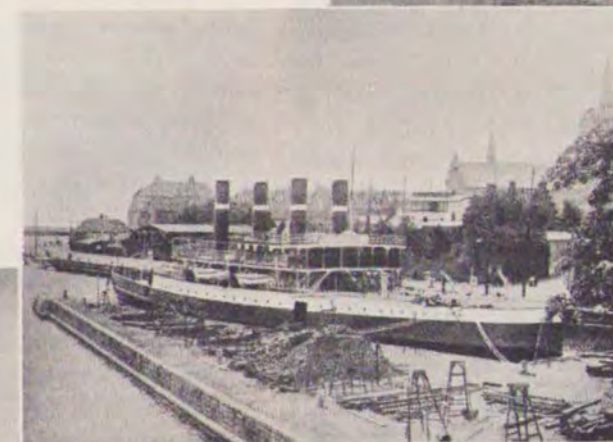
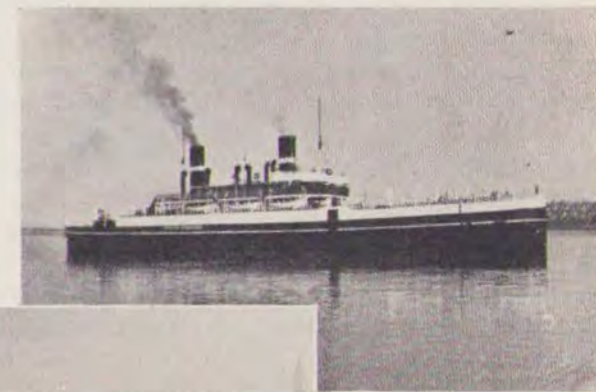
Det kan således meget betegnende for sin tid an- føres, at da statsbanerne i 1903 indførte færgefart på den tidligere dampskibsroute: Gedser-Warnemünde og der- med gjorde den til vor hovedudfaldsport mod syd, an- skaffede man to nye fartøjer til betjening af denne rute, nemlig *hjulfærger* „Prinsesse Alexandrine“ og *skrue- færger* „Prins Christian“.

Den førstnævnte færge var beregnet til overførsel af den internationale eksprestogsrute fra Skandinavien og sydover, og farten var for denne, datidens „lyntogs- færge“, 13,8 knob, medens den mere omfattende gods- trafik blev afviklet af den dobbeltsporede skruefærge „Prins Christian“, hvis fart var en ubetydelighed ringere end hjulfærgens.

„Prinsesse Alexandrine“ var bygget i Tyskland (Schichau i Elbing) i 1903 som enkeltsporet færge. Den havde oprindelig en meget mærkelig skorstensop- stilling — vistnok den eneste af sin art herhjemme. De 4 skorstene med statsbanernes kendte rød-hvid-røde bælte stod med 2 stk. på hver side af færgens midt- skibs anbragte jernbanespor — samlet parvis for- og agterom dækshuset — eller som det også kan forkla- res: med en skorsten i hvert hjørne af skibets over- bygning, hvilket var oprindelsen til dens mærkelige øgenavn: „Det omvendte spisebord“.

En model af „Prinsessen“ i denne sin første skik- kelse findes på jernbanemuseet i København.

I årene 1877—1910 fandtes der i den tidligere ty- ske krigsmarine 4 panserskibe („Sachsen“, „Bayeren“, „Württemberg“ og „Baden“), der havde en lignende



Hjuldampfærge „Prinsesse Alexandrine“. Bygget 1903, forlænget og ombygget til dobbeltsporet færge i 1905 af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri, ophugget 1935.



Hjuldampfærge „Prinsesse Alexandrine“. Bygget 1903 af Schichau i Elbing som enkeltsporet færge. Billedet viser skibet før ombygningen.

Dobbeltsporet skruefærge „Prins Christian“. Bygget 1903 af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.

mærkelig opstilling af 4 skorstene, hvilket var oprindelsen til deres populære omtale som „cementfabrikkerne“. I 1895—98 blev disse skibe dog ombygget og fik 2 skorstene i diametralplanet.

Imidlertid herskede der lige efter århundredskiftet en almindelig forlængelseepidemi indenfor ledelsen af statens civile skibsfart, således gjorde både D. S. B. og fyrvæsenet næsten alle deres skibe et stykke længere, hvad der hyppigt medførte et mindre smukt ydre, ligesom det kunne gå ud over fart og sødygtighed. Allerede i 1905 kom turen til „Prinsesse Alexandrine“, som samtidig med forlængelsen blev ombygget fra enkeltsporet til dobbeltsporet færg. Ved denne lejlighed forsvandt også den før nævnte ejendommelige skorstensopstilling, idet den nu fik 2 skorstene anbragt i diametralplanet mellem de to sporpar på samme måde som i skruefærgen „Prins Christian“, der var „født“ dobbeltsporet.

I sin nye skikkelse besejlede hjulfærgen „Prinsesse Alexandrine“ fortsat i mange år Gedser-overfarten. Forlængelsen havde ganske vist forøget vognkapaciteten, men den tidligere enkeltsporede færg var som alle hjulskibe lang og meget smal i skroget, hvorfor den krængede stærkt over under ombordtagning af jernbanevogne, som derigennem besværliggjordes med kun 3 vogne ad gangen ad hvert spor. Da den nye dampfærg (selvfølgelig en dobbeltsporet skruefærg) „Danmark“ i 1922 indsattes på Gedser-ruten, blev den gamle hjulfærg oplagt i reserve. En tid lang var der tale om at sænke den og nogle andre udrangerede færg som bølgebrydere udenfor Gedser havn, men denne plan blev dog opgivet, og i 1935 gik den gamle skude til ophugning hos Petersen & Albeck i København.

Skruefærgen „Prins Christian“ har derimod fået en betydelig længere levetid. I forbindelse med at være reserve for „Danmark“ på Gedser-ruten afløste den hjulfærgen „Kjøbenhavn“ på ruten København-Malmø, indtil svenskerne i 1945 overtog denne overfart med den moderne motorfærg „Malmöhus“.

„Prinsen“ har siden da været brugt som reserve-skib på forskellige overfarter, den har også sejlet med ferieborn i sommertiden og endog vikarieret som bilfærg, dette sidste egner den sig nu ikke særligt til, da

dens jernbanespor ikke — som i de mere moderne færg — er forsænket.

Hvorom alting er — så har den snart 50-årige skruefærg „Prins Christian“ dog vist, at skrueskibet har været mere levedygtigt end den samtidig byggede hjulfærg. Udover hjuldampere „Hjejlen“, bygget af Baumgarten og Burmeister i København i 1861, som fortsat besejler Himmelbjergsøerne med hjemsted i Silkeborg, vel nærmest som kuriosum og en art reklame for B. & W., eksisterer der nu ikke længere noget hjulskib under dansk flag.

—del.



Landt overrækker Carlsen sit maleri.

Landt hos kaptajn Carlsen og på konge-togt til Grønland

I de hektiske dage efter „Flying Enterprise“s forlis malte lods-maleren Fr. Landt et billede af det verdensberømte skib under dets værste krængning. Da kaptajn Carlsen i juni var på lyn-visit i København, blev han hjerteligt hyldet. Blandt de mange, der bød ham velkommen, var Landt, som overrakte den dansk-amerikanske sømand det nævnte maleri. Carlsen blev meget glad for gaven og takkede rørt. De to sømænd kunne have snakket søfart i flere dage, hvis tiden havde tilladt det. — Vi kan iøvrigt i nær fremtid vente mange nye, strålende søstykker fra Landts hånd, idet den populære maler har fået Hans Majestæt Kongens sanktion til at deltage i kongeparrets togt til Grønland denne sommer.

Søfolkene fotograferer igen

Det kvikke, lille blad „Horison“, der udgives af Handelsflådens Velfærdsråd, har igen i år arrangeret en fotokonkurrence for søens folk. De indkomne billeder er for øjeblikket udstillet hos fotofirmaet Egil Forsberg, Bredgade 4. Vi skal i de kommende numre bringe enkelte af de udstillede fotos.

Fra Leifr den Lykkelige til „Jutlandia“

fortalt med frimærker

Af G. LUNDEGAARD NIELSEN

Og Kong Salomo lod gøre Skibe i Eziongeber, som er ved Eloth, ved det røde Hav's Bred, i Edoms Land.

Og Hiram sendte sine Tjenere paa de Skibe, Skibsmænd, forfarne til Søs, med Salomos Tjenere.

Og de kom til Ofir og hentede derfra fire Hundrede og tyve Cener Guld og førte det til Kong Salomo.

(1. Kong. Kap. 9: 26—28.)

HAVET, og det ukendte, som nødvendigvis måtte ligge på den anden side havet, det har fra tidernes morgen sat menneskets fantasi i bevægelse. Havet har altid haft en dragende magt, påvirket vort sind

samt udløst vor naturlige udlængsel; hvem husker ikke det yndige lille digt af Chr. Winther: Flugten til Amerika.

For at besejre det våde element — havet, byggede vore forfædre først primitive flåder og både, som blev drevet frem ved strøm- og muskelkraft. Senere lærte folkene ved Middelhavet at udnytte vindkraften, og der blev da åbnet mulighed for at besejle oceanerne.



I det følgende skal vi præsentere „Vikinger“s læsere for en ny måde at samle frimærker på, nemlig den „konstruktive“ filateli. Det drejer sig her om at samle frimærker med et ganske bestemt motiv, og da der findes mere end 150.000 forskellige frimærker, vil De forstå, at der er mange muligheder. Et meget yndet samleobjekt er frimærker med transportmidler som motiv, og her kommer flyvemaskinerne afgjort i første række, men „skibe“, som vi nu skal beskæftige os lidt med, har også mange tilhængere.

Ved konstruktiv filateli bør frimærkerne selvfølgelig være det primære, men samleren må desuden sikre sig en indgående viden om det billede, som frimærkerne bærer. Når mærkerne indklæbes i album, da må



motivet samtidig beskrives, og dette kan gøres individuelt efter kunstnerisk og konstruktiv evne. Vi vil se lidt på, hvad en sådan skibssamling kan fortælle.



Den islandske saga „Landnámabók“ beretter, at det var den norske viking Naddoðr, der i midten af det niende århundrede e. Chr. på et af sine togter opdagede øen „Thule“, det nuværende Island. Vikingerne var dygtige navigatører og færdedes overalt i de nord-

SKIBSFARVER



— siden 1899

NETOL

imprægneringsfarve

HOLZAPFEL

kobberbundfarve

International Farvefabrik A/S

atlantiske farvande i deres små, hurtiggående snekker. Efter Harald Hårdfagres erobring af Norge opstod der stor utilfredshed med hans jernhårde regime, og mange af de undertrykte småkonger og høvdinge endes om at udvandre til det nyopdagede Thule. Den første af disse vikinger, som tog land i besiddelse i Island, var høvdingen Ingolfr Arnarson, og det var i året 874. I de næste 50 år udvandrede over 400 norske høvdinge, og de medførte familie, pårørende, trælle og husdyr. Klimaet var nemlig på den tid så mildt i Island, at det tillod agerdyrkning. Man mener at kunne fastslå, at den indvandrede befolkning har været 60—70.000 i året 930.



Det første århundrede af Islands historie beretter om blodige fejder mellem de rivaliserende høvdinge, og i året 893 blev Erik den Røde anklaget for drab og landsforvist. Han sejlede over havet mod sydvest med hele sin husstand og nåede Sydgrønland, hvor han grundlagde kolonien „Østerbygden“, omtrent på det sted hvor Julianehåb nu ligger. Kolonisterne i Grønland stod i livlig handelsforbindelse med såvel Island som Norge, og på en rejse skete det, at et skib på grund af tåge kom ud af kurs, og da tågen lettede, så man i det fjerne en fremmed kyst med skovklædte skrænter. I den islandske saga kan man læse, at beretningen om det nye land gav anledning til nye opdagelsesrejser.



År 1000, samme år som søslaget ved Svold, hvor Einar Tambarshelms bue brast, og hvor den norske konge, Olav Trygvesson, mistede livet, drog Leifr den Lykkelige (Leifr Eriksson), en søn af Erik den Røde, til søs for at finde det nye land med de skovklædte skrænter. Han nåede sit mål, og på grund af de mange vildtvoksende druer kaldte han landet „Vinland“. På grundlag af hans beretning om, at dagene om vinteren ikke var under 9 timer, kan man regne ud, at han må være landet på omkring 45. breddegrad — et sted i Ny Skotland. Her grundlagde normannerne fra Grønland en koloni, men på grund af den fjendtlige indfødte befolkning (rødhuderne) blev kolonien atter opgivet. Glemsel sænkede sig over Vinland i mange år.



Der gik mere end fire hundrede år, før der atter kom fart i rejserne over Atlanten. Ikke mindst den udbredte overtro i den tidlige middelalder medvirkede til at sætte en dæmper på sejladsen over de store have. Den omstændighed, at mange søfarende endnu troede, at Jorden var flad, bevirkede, at man var overbevist om, at havet hørte op et eller andet sted i det fjerne, og når man nåede dette kritiske punkt, da ville skib og mandskab styrte i et bundløst svælg. Historier om søslanger og andre havuhyrer har sikkert også dæmpet lysten til at vove sig for langt bort fra kysterne.

I begyndelsen af 1490'erne indfandt der sig en italiener ved det spanske hof, hans navn var Christobal Colon, eller som vi bedre kender ham Kristoffer Kolumbus. Det lykkedes ham at overbevise kong Ferdinand og dronning Isabella om, at han var i stand til at finde søvejen til Indien, og der blev udrustet en flåde på tre skibe med dette formål for øje. Karavelkerne „Pinta“, „Niña“ og „Santa Maria“ sejlede med Kolumbus som admiral fra Palos den 3. august 1492, og efter en rejse på 10 uger, med havari ved de Canariske øer, nåede flåden frem til Guanahi i Bahamas-øgruppen den 12. oktober. Nu mente man, at søvejen til Indien var fundet. Nu ville det være slut med alle Spaniens økonomiske spekulationer. Her på de vestindiske øer blev man modtaget af en venligsindet befolkning — folk med en mærkelig rødlig hudfarve — folk som spiste kartofler og gik med ryggede pinde i munden — folk som overrøste Kolumbus og hans besætning med gaver af det pure sølv og guld. Nu var hans lykke gjort — og Kolumbus troede til sin død i 1506, at det virkelig var Indien, han havde fundet.



I slutningen af det 15. århundrede var der stor konkurrence mellem Spanien og Portugal på det handels- og søfartsmæssige område, det var navnlig de orientalske varer fra Kina og Indien — krydderier, silketøjer, perler og guld, som man var interesseret i. Disse varer

blev med karavaner befordret gennem Persien og Arabien og derefter indladet i skibe i havnebyerne ved det østlige Middelhav. Det stod derfor klart for de europæiske søfarere, at kunne man finde en søvej til Indien, da ville transport- og toldomkostninger kunne nedsættes ganske betydeligt.

I Portugal nærede man med rette tvivl om, at Kolumbus virkelig havde fundet søvejen til Indien, og den portugisiske søfarer Vasco da Gama blev af kong Manuel udrustet med en flotille på tre skibe „Sct. Gabriel“, „Sct. Rafael“ og „Sct. Mikael“. Skibene var opkaldt efter de tre ærkeengle. Den 8. juli 1497 lettede flotillen anker i bugten ved Lissabon, og efter en rejse på næsten 10 måneder havde man rundet Afrikas sydspids og var nået til havnebyen Calicut på Malabarkysten i Forindien. Efter et meget bevæget ophold med alvorlige stridigheder med den „lokale“ fyrste — stridigheder, hvorunder da Gama måtte lade skibskanonerne tale, lykkedes det efter nogle måneders forløb at forlade Indien. Nogen økonomisk succes havde da Gama ikke på denne første rejse, men dette betød mindre i første omgang. Ved sin hjemkomst til Lissabon i august 1499 blev da Gama adlet og udnævnt til admiral. Han døde som vicekonge i Indien i 1539.



Det vil føre for vidt at nævne den lange række af opdagelsesrejser, som er gengivet på frimærker, men en enkelt rejse bør dog omtales, nemlig opdagelsen af strædet mellem Amerika og Asien. Vitus Bering, der var født i Horsens, lod sig som ung søofficer indrullere i den russiske krigsflåde. Den unge danske officer blev i 1724 udsendt for at finde grænsen mellem ovennævnte verdensdele, og i 1728 lykkedes det ham at finde frem til og sejle gennem strædet mellem Kamchatka og Alaska. Da Bering efter denne bedrift vendte tilbage til Rusland, nægtede man simpelthen at tro på hans beretning. Han fik dog lov til at udarbejde kort over strædet, og ved en senere rejse lykkedes det ham at overbevise samtiden om, at Beringstrædet var en kendsgerning. På 200-års dagen for Vitus Berings død udsendte såvel Rusland som Danmark mindefrimærker til hans ære.

Frimærkerne kan imidlertid også fortælle om skibenes udvikling, og om mærkelige eksotiske fartøjer fra fjerne lande. Mange vil sikkert nikke genkendende til skibet fra New Guinea med de ejendommeligt formede sejl, og mange af læserne har måske prøvet en sejltur i en udrygger-kano som den fra Fijioerne.

„Havets stolte svaner“, sejlaskibene, bliver færre og færre, ja, om en menneskealder findes de måske kun i „flaskemandens“ museum i Ærøskøbing. Med vemod



tænker mangan gammel sømand på langfarterne med de hurtiggående fuldriggere, som nu kun gør tjeneste som uddannelsesskibe for unge sømænd. Når vi skal gengive sejlaskibe, da vil det være naturligt at benytte frimærker fra Finland. Herunder ses en fuldrigger og et skib af galajtypen for fulde sejl og med tyve par årer ude.



Med James Watts forbedrede dampmaskine blev der åbnet mulighed for en mere stabil drivkraft end vinden. Nu var man ikke mere henvist til vejrgudernes forgodtbefindende, og hjuldampere begyndte at pløje oceanerne. Endnu til hen mod slutningen af forrige århundrede benyttede man en kombination af sejl- og dampskib — man har åbenbart ikke haft alt for gode



erfaringer med de første dampkedler! Ovenstående ses det danske ekspeditionsskib „Ingolf“ ud for kysten ved de tidligere dansk vestindiske øer, det andet virkelig morsomme skib er en paraguayisk hjuldamp fra midten af det forrige århundrede. Inskriptionen under skibet fortæller om den nationale tragedie i årene 1865 til 1870, hvor Paraguays befolkning under krigen med Brasilien blev reduceret til en tiendedel. Så godt som hele den mandlige del af befolkningen blev dræbt.

Verdens første frimærke, „One Penny Black“, udkom i England i 1840, men der skulle gå næsten 50 år, før man blev klar over, hvilken propaganda, der kunne gøres ved hjælp af frimærkerne, de små papirlapper, som bringer bud fra land til land. Men da det først



var gået op for de forskellige regeringer, at frimærkerne var et fremragende reklamemiddel, da var der heller ingen grænser for opfindsomheden. I dag udspejler de moderne rotationspresser i alle lande et hav af frimærker til alle mulige formål, og selvfølgelig bliver der også gjort reklame for de store dampskibsselskaber. Herover ses parketbådene „Columbus“ og „Normandie“.



Desværre kaster krigsskibene også deres skygger over frimærkernes verden. Der kunne således opbygges en stor motivsamling udelukkende af krigsskibe. Tyskland kan opvise en koloniserie krigsskibe på mere end 100 mærker. De afbildede skibe er fra henholdsvis Rumænien og Persien.



Mange husker sikkert endnu den forulykkede russiske polarekspedition fra 1934 — Tscheljuskin ekspeditionen, der blev ledet af prof. Schmidt. Mærket til højre viser isbryderen „Tscheljuskin“ og skibets kaptajn. Mærket til venstre er ligeledes udsendt til minde om en russisk polarekspedition. Læserne vil kunne erindre isbryderen „G. Sedov“, der i årene 1937 til 1940 var infrosset i pakisen i 812 dage.

Velgørenhedsarbejdet og Røde Kors kan også opvise frimærker med skibe. Foruden nominalværdien (frankeringsværdien) har disse frimærker et tillæg til fordel for et eller andet hjælpearbejde. Ved ovenstående mærker drejer det sig om et norsk og et islandsk,

der støtter redningsvæsenet. Mærket i midten med fiskeren og den lille kutter i øverste venstre hjørne støtter fiskerenker, hvis mænd blev derude på havet.



Og til allersidst viser vi et af de nyeste danske frimærker med billede af hospitalskibet „Jutlandia“; dette mærke sælges til fordel for Røde Kors. Mærket har en frankeringsværdi af 25 øre + tillæg 5 øre til Røde Kors. Dette mærke er således kun beregnet til indlandsporto. Der har fra forskellig side været hævdet, at der også burde fremstilles et blåt 50 øres mærke til udlandsporto, men her er vi af den opfattelse, at det danske postvæsen har været i overensstemmelse med dansk folkementalitet. Man skal ikke lave reklame udad til for dansk humanitært hjælpearbejde. Benyt „Jutlandiamærket“ på al Deres indenlandske post — derved støtter De Røde Kors.



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

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

Slaget i Køge Bugt

for 275 år siden

af INGVAR OLSEN

Den 1. juli er det 275-årsdagen for slaget i Køge Bugt, under hvilket Niels Juel trods underlegenhed vandt sin store sejr over den svenske hovedflåde og skabte sig et ry, der fløj langt ud over rigets grænser.

Den 1. juni 1677 havde Niels Juel slået den svenske Gøteborgeskadre ved Møn, og efter at have trukket forstærkninger til sig og repareret sine skibe tog han i månedens begyndelse station mellem Stevns og Falsterbo med forpostfregatter ude og benyttende ventetiden inden mødet med den svenske hovedflåde til at indøve sine skibschefer i taktiske manøvrer.

Som følge af hærens vanskelige stilling i Skåne havde Niels Juel fået ordre til at han kun måtte indlade sig i slag, såfremt han var overlegen, eller hvis en gunstig lejlighed bød sig, men ellers at holde sig i defensiven og afvente den lovede hollandske hjælpeflådes ankomst. Den 29. juni meldte de danske forpostskibe fjendens tilsynkomst, og Niels Juel ankrede da for natten mellem Stevns og Falsterbo og sendte bud til regeringen i København med melding om fjendens komme samt om anmodning om nærmere forholdsordre. Svenskerne, der havde trukket resterne af Gøteborgeskadren til sig, ankrede ved Møn, hvor de forblev, da vinden var nordvest. Dagen efter sendte Niels Juel atter bud til regeringen, og denne, der endnu ikke havde fået forbindelse med kongen, der opholdt sig i Skåne, sendte da Niels Juels broder, rigsråd baron Jens Juel, til admiralen med oplysninger om situationen, således som den forelå for regeringen, og for iøvrigt at stå ham bi med råd og dåd.

Samme dag lettede svenskerne og holdt nord på, og om eftermiddagen lettede ligeledes den danske flåde og holdt gående natten over for små sejl i håb om at vinde luven, men da svenskerne gjorde det samme, lykkedes det ikke, og om morgenen lå begge flåder styrende vest ind mod Stevns.

Den danske flåde talte 27 linieskibe og fregatter, 3 brandere og 8 galioter med ialt 1412 kanoner. Niels Juels flagskib var ligesom i slaget ved Møn orlogsskibet „Christianus Qvintus“, og som eskadrechefer havde han admiralerne Markvor Rodsten og Jens Rodsten, der havde post i midten af deres eskadrer.

Den svenske flåde manglede nogle af sine forpostskibe, der havde tabt følingen med flåden om natten, og gik i slag med 30 linieskibe og fregatter, 6 brandere og 12 armerede proviantskibe med ialt 1651 kanoner. Den svenske flådechef var admiral-general Henrik Horn, hvis flagskib var linieskibet Victor, og som eskadrechefer havde han admiralerne Clerck og Wachtmeister, der gik i spidsen for deres eskadrer. Den sven-

ske flåde havde foruden sine skibsbesætninger 3000 soldater om bord, som efter den forventede sejr skulle angribe Sjælland og Møn, og derved tvinge den danske konge til at trække en del af sin hær tilbage fra Skåne.

Den svenske admiral Horn havde ordre til efter vundet slag at tage post mellem Sjælland og Skåne, og de svenske admiraler lod gennem fremmede skippere Niels Juel tilsende mange spodske hilsener og lod ham vide, at det var deres hensigt at angribe den danske flåde, om de end skulle søge den tæt under Dragør. Horn sendte også en viceadmiral med to skibe op imod danskerne for at udfordre dem, men da Niels Juel sendte et par af sine skibe efter dem, forsvandt de hurtigt igen.

Den 1. juli kl. 4 om morgenen var flåderne hinanden på skudhold. Svenskerne havde endnu luven, og da Niels Juel så, at det ikke ville lykkes ham at vinde denne, skød han 3 skud som tegn til sine skibe på, at han ventede fjendens angreb. Vinden var sydvest, men uagtet svenskerne havde fordel af den, og at vind og strøm i løbet af natten havde bragt en del uorden i den danske linie under skibenes manøvrer i det snævre farvand, hvor 5—6 skibe var kommet et par sømil i læ, kom svenskerne dog ikke nærmere og affyrede ikke et skud, før Niels Juel selv kom så nær, at de var tvungen til at besvare ilden. Mellem kl. 5 og 6 begyndte en heftig kanonade, hvorunder den svenske admiral i skjul af kanonrøgen sendte nogle brandere ned mod det danske centrum, men disse blev heldigt bugseret bort i tide af rofartøjer.

Efter at de første skud var veklede, holdt Niels Juel langsomt af til nordvestlig kurs, hvorved han nærmede sig sine i læ drevne skibe. Da den svenske flådes fortrop fulgte Niels Juels afholden, kom den for nær til Stevns landgrund, og et af dens skibe — orlogsskibet „Draken“ — løb fast på Kalkgrunden. I stedet for at lade „Draken“ klare sig selv, beordrede den svenske admiral 6 af sine skibe til dens assistance og kovedte selv ved kontremarch for at komme ud i åbent farvand.

Niels Juel, hvis i læ drevne skibe havde sluttet sig til hans bagtrop, besluttede sig på sin side til at lade disse skibe angribe „Draken“ og dens fæller, medens han selv med resten af flåden ligesom svenskerne kovedte ved kontremarch. Disse manøvrer, der tog op mod en times tid, gav Markvor Rodsten lejlighed til uforstyrret at fortsætte kampen mod „Draken“ og dens fæller, og imens stod hovedlinierne i heftig kamp sydost på for den efterhånden vestligere brise.

Kampen om „Draken“ faldt fuldstændig ud til de

danske fordel. „Draken“ selv erobredes — den blev forøvrigt også beskudt fra land af strandvægten på Stevns — og dens fæller tog derpå flugten. Hårdt forfulgt erobredes snart 2 af dem, og en tredje gik på grund på Falsterbo Rev og erobredes ligeledes. Her ved blev Markvor Rodstens skibe fri, og da vinden var gået om til en frisk nordvest, blev de i stand til at forene sig med hovedstyrken.

Denne havde ført en heftig kamp med den svenske hovedstyrke og benyttede sig af den rummende vind til et gennembrud af fjendens linie. I spidsen for de agtenfor ham værende skibe luvede Niels Juel op og passerede tværs gennem den svenske linie, hvorved svenskerne, da kort efter Markvor Rodstens skibe indtraf på kamppladsen, kom i den vildeste uorden. I den derpå følgende forvirring, hvorunder der fra begge sider kæmpedes med den største tapperhed, blev „Christianus Quintus“ i længere tid angrebet samtidig af 6 svenske skibe og så ilde tilredt, at den måtte trække sig ud af kampen og afgå til København med 1½ m vand i lasten. Niels Juel flyttede sit flag til lineskibet „Fredericus Tertius“, der imidlertid ligeledes blev angrebet af overmagt, fik flere grundskud og snart havde 1 m vand i lasten, og til slut måtte Niels Juel flytte sit flag til lineskibet „Charlotte Amalie“. Den svenske flåde led dog ulige mere, et skib kom i brand, 3 blev så ilde tilredte, at de ikke kunne manøvrere, og ved firetiden om eftermiddagen var hele flåden på vild flugt, de mere beskadigede skibe dækkede af de mindre beskadigede; på flugten erobredes lineskibet „Svenska Lejonet“ helt nede under Møn af kaptajn Andreas Dreyers fortrinligt sejlene orlogsskib „Enigheden“.

Ved mørkets frembrud ophørte kampen, men forfølgelsen fortsattes langs den skånske kyst. Ved otte-tiden den efterfølgende morgen var svenskerne et godt stykke i forhånden, og Niels Juel gav da på højden af Bornholm ordre til at ophøre med jagten. Dels havde svenskerne et ikke ubetydeligt forspring, og dels var naturligvis en del af de danske skibe noget medtagne, hvortil også kom, at den danske flåde ikke var provianteret til at fjerne sig for langt fra sin basis.

Udfaldet af slaget var, at svenskerne mistede 3 lineskibe foruden flere mindre skibe og havde et tab på ca. 4000 mand døde, sårede og savnede, medens danskerne intet skib mistede og kun havde et tab på omkring 400 mand.

Christian den Femte, der fra Falsterbo overværede



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTIN
KØBENHAVN Ø. DANMARK

Sikkerhed til søs DECCA NAVIGATOR DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB
KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310

slaget, udnævnte Niels Juel til general-admiral-løjtnant og elefantridder, flagmændene og skibscheferne fik tildelt en erindringsmedaille i guld og de øvrige officerer en medaille i sølv.

Den danske flåde havde sejret ved sin bedre førelse og ved sin i det hele bedre personeluddannelse, og at selve kampen ikke fik et mere afgørende resultat må for en del søges i de rolige vejrforhold og de nære svenske havne, der tillod selv de svært havarerede svenske skibe at klare sig hjem.

I særlig grad tilfaldt æren Niels Juel, der trods sin underlegenhed og sit store ansvar optog kampen. Hans navn fløj viden om, og slaget i Køge Bugt gjorde ham til Nordens største flådefører og sikrede ham en fremragende plads i søkrigshistorien. Han var ikke alene overlegen som strateg og taktiker, men tillige den udlærte sømand, for hvem intet på søen var fremmed, og han fik for den danske flåde den allerstørste betydning, idet han blev det samlingsmærke, som behøvedes mod den indenfor flåden på den tid overhåndtagende hollandske indflydelse, og hans åbne og ærlige karakter tillod aldrig nogen mistanke om, at andet end fædrelandets vel ledede hans handlinger.

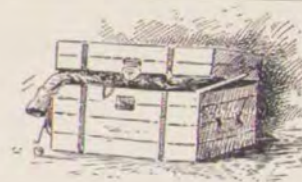
Den svenske flådefører Henrik Horn var efter at have udmærket sig som hærfører samme år, som slaget fandt sted, gået i marinens tjeneste; han var en både tapper og dygtig mand, men magtede selvfølgelig ikke føringen af en flåde, allermindst overfor en mand som Niels Juel, og efter nederlaget på søen vendte han tilbage til hæren.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER
TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211
KØBENHAVN K.

D/S SOLNÆS A/S
CHR. ANDERSEN
Østerbrogade 6
Telf. Tria 3301 - 3302
Telegram: „SOLNESHIP“

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Støvler.

Formanden for Bornholms Marineforening, fhv. kriminalbetjent Carl Nielsen, som læserne vil huske fra beretningen om hans lange sømandsliv, som var aftrykt her i „Vikingen“, fortæller, at det om bord i de store tyske sejlskibe var skik, at drengen, som havde vagt sammen med matrosen og sov i køjen under hans, altid skulle sørge for at stille matrosens støvler på døren, så han lige kunne hoppe ned i dem.

Radar og linedåb.

Og mens vi er ved de gamle saltvands-traditioner, kan følgende historie fortælles: The Shaw Savill liner „Arawa“ nærmede sig for ikke så længe siden Ækvator. Da linedåbs-ceremonien skulle til at begynde, blev man overfaldet af et voldsomt tropisk regnskyl. Man måtte se at få passagererne ned ad vejen og var lige ved at aflyse festen. Men så bad skipperen telegrafisten om at gøre radar-anlægget klar. Da dette var gjort, så skipperen på radar-skærmen, at regubæltet ophørte 7½ sømil borte. Han mente, at „Arawa“ kunne forcere regnområdet på ½ time og meddelte derefter, at ceremonien ville blive udsat tre kvarter. Da den halve time var gået, var „Arawa“ ude i fint vejr, og Neptun kunne tage fat på dåben.

Dancy om „Flying Enterprise“.

Der dukker stadig notitser op i alverdens aviser og tidsskrifter om kaptajn Carlsen og styrmand Dancy. Forleden kunne man læse følgende udtalelse af Dancy i et engelsk blad: „Oftentiligheden har gjort elementært sømandsskab til fremragende tapperhed. Under hele „Flying Enterprise“-operationen befandt jeg mig mere sikkert, end jeg ofte gør, når jeg er i land. For nylig var jeg således ude at køre på motorecykle og risikerede livet et utal af gange!“

Vrag.

Da amerikanerne kom til Rouen for at gøre havnen til deres flådebase under den sidste krig, fandt de inden for havnens område ca. 250 vrage. For at gøre det hele endnu vanskeligere for amerikanerne havde tyskerne og de allierede bombe-fly kun efterladt en kran af havnens oprindelige 130 uskadt.

Søfarende gartner.

I min marinetid traf jeg ofte værnepligtige, som i det civile liv var gartnere, og undrede mig ikke så lidt over, til hvilken gavn sådanne kunne være om bord på et skib. Imidlertid hørte jeg forleden, at „Queen Mary“ blandt sin besætning også har en gartner! Han passer de mange planter i skibets „vinterhave“.

Om bord på vejrmelde-skibene.

I tilknytning til artiklen i dette nummer om Meteorologisk Institut kan det sikkert interessere læserne at vide, hvordan tjenestetiden for et sådant skib er: Et engelsk vejrskibs turnus strækker sig over 6 uger. Heraf benyttes 6 døgn til sejlads frem og tilbage mellem basis-havn og tjenestested på havet. I 21 dage ligger skibet i funktion på sin position, og efter afløsningen tilbringes 15 døgn i havn for komplettering af proviant, evt. reparationer og hvile.

Med øl om bord.

Blandt de mange stockholmske rederier er et — bryggeri! AB Stockholms Bryggerier ejer således flere små motorskibe,

som udelukkende er beregnet til transport af øl. Hvert af fartøjerne kan laste ca. 30.000 flasker øl til fordeling mellem skærgårdens tørstige øboere. Meget betegnende har et af ølskibene navnet „I.äskaren“!

Apropos skibsnavne.

Det finske olympiade-skib, som nylig er afleveret fra Helsingør, og som omtales i dette nummer, har et for de fleste danske meget mærkeligt navn, nemlig „Aallotar“. Navnet, der såmænd betyder „Havfruen“, har tidligere været givet en 2.916 tons damper, som i 1946 blev afleveret til russerne som finsk krigsskades-erstatning. Også dette skib var bygget i Helsingør.

Når der skal spares.

Det gamle engelske kongeskib „Victoria & Albert“ skal som bekendt have en afløser. For at spare penge har man tænkt at lade det nye skib bygge således, at det under en eventuel ny krig kan fungere som hospitalsskib. Skibet, der får et displacement af ca. 4000 tons og en fart af næsten 21 knob, bliver tre-mastet. Det skal bygges af John Brown & Co., Ltd., Clyden. Når skibet får hele tre master, skyldes det, at der skal være plads både til konge- og admiralflag og kongens eller dronningens personlige kommandovimpel.

Ved Jupiter!

Den 30. maj 1950 strømmede det ind med ængsteligt lydende telegrammer til Lloyd's i London fra skibsredere, der alle ejede et skib ved navn „Jupiter“. De nævnte redere var nemlig alle blevet opskræmte ved budskabet om, at et skib, som havde dette navn, havde udsendt SOS i det nordlige Atlanterhav. De ville nu forhøre sig, om det var deres skib, der var i nød. Heldigvis kunne Lloyd's berolige spørgerne med, at skibet, som havde udsendt SOS, hed „Jopeter“ med o. Fartøjet, en lille norsk sælfanger, nåede iøvrigt heldigt i land uden assistance. Men historien viser, at det kan have sine ulemper at give sine skibe alt for almindelige navne.

C. K. Hansens første skib.

I dette og kommende numre vil der blive bragt billeder af og oplysninger om nogle af de danske rederiers første skibe. Vi lægger for med S/S „Christiansborg“, der var rederiet „Dannebrog“'s første skib: „Christiansborg“ var bygget i august 1883

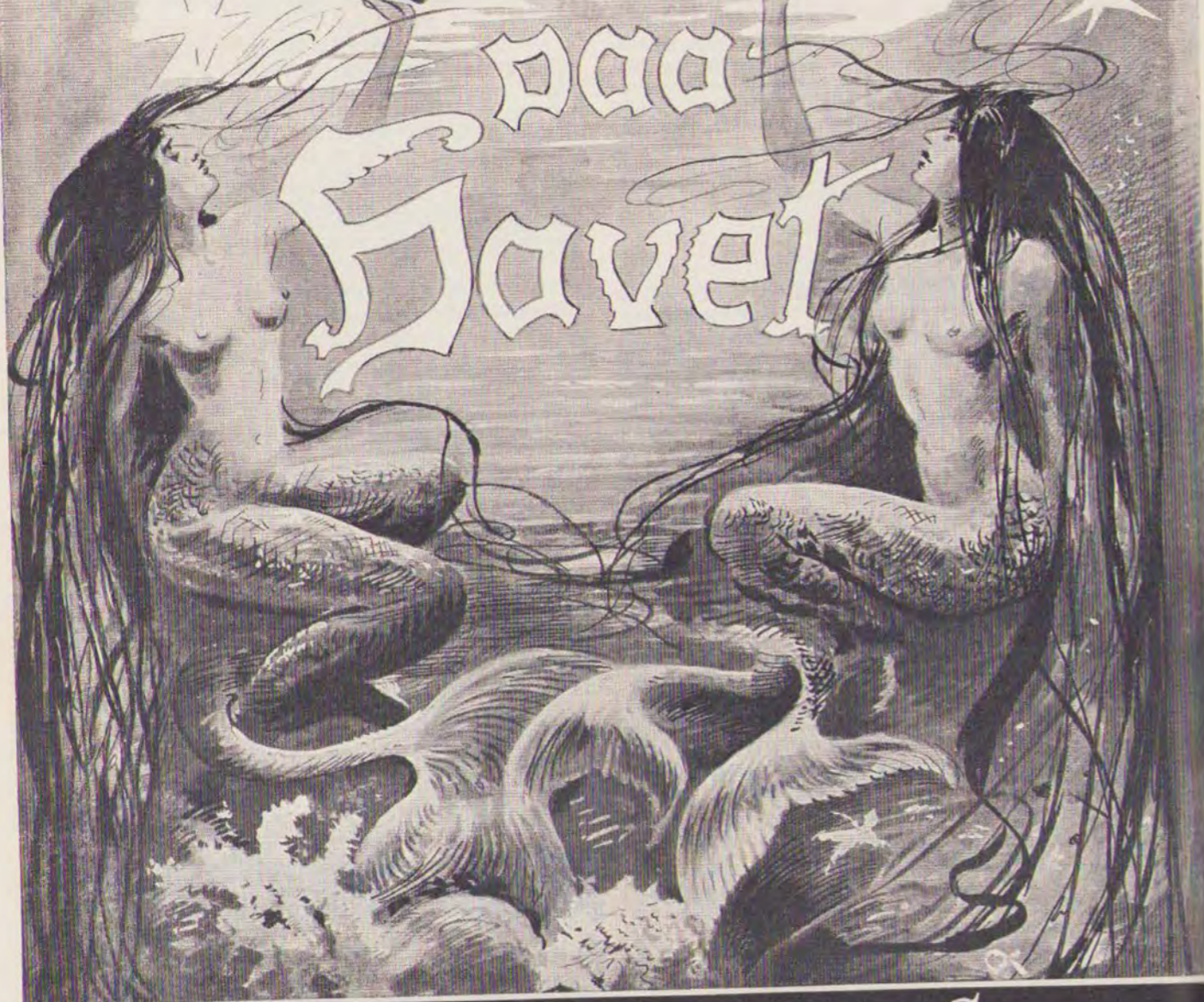


hos Burmeister & Wain og var på 1750 tons d. w. Skibet forliste i 1899 ved Rönkäar i Finland på rejse fra Tyne til Vasa. To mennesker omkom ved forliset, nemlig føreren, kaptajn O. Pedersen, og en passager, miss Ford.

De har fundet dem
overalt



Paa Havet



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

En fortsat fornyelse og modernisering af handelsflåden nødvendig

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING afholdt sin ordinære generalforsamling onsdag den 18. juni 1952.

I sin beretning om det forløbne år udtalte formanden, direktor Hakon Christiansen, bl. a. følgende:

„Da rederiforeningen for få dage siden har udsendt Skibsfartsberetningen for 1951 med en udførlig redegørelse for dansk skibsfarts vilkår og virke i dette år, skal jeg ved denne lejlighed indskrænke mig til at fremhæve nogle enkelte af skibsfartens forhold, der i den senere tid særlig har påkaldt opmærksomhed.

Den opgang i fragterne, der gjorde sig gældende i første halvdel af 1951, viste sig hurtigt at være af ustabil og midlertidig karakter, fremkaldt som den i hovedsagen var af et ekstraordinært tonnagebehov som følge af den spændte verdenspolitiske situation samt af Vesteuropas store kulimport fra USA. Allerede i de sidste måneder af 1951 var fragtmarkedet præget af usikkerhed, og raternerne viste en nedadgående tendens. Denne nedgang har i den forløbne del af 1952 taget til i styrke og har næsten fuldstændigt elimineret opgangen i begyndelsen af 1951. Til illustration heraf kan jeg bl. a. henvide til det britiske indeks for trampfragter, der i april 1952 er beregnet til 109,4, hvilket sammenlignet med maj 1951 betyder en nedgang på 94,4 points, og april-tallet er det laveste siden november 1950. Den væsentligste årsag til nedgangen i fragterne er forhold af verdenspolitisk og økonomisk karakter, der bevirker, at verdenshandels volumener for tiden er i tilbagegang. Økonomiske vanskeligheder har i de sidste måneder tvunget lande som England, Frankrig, Australien m. fl. til at indføre drastiske begrænsninger af importen, forholdsregler, der virker som en boomerang, idet de uvægerligt medfører modforanstaltninger i de lande, hvis eksport rammes. Den alvorligste hemske for den frie og sunde verdenshandels opblomstring og dermed for en forøget aktivitet indenfor skibsfarten er vel nok det politiske spændingsforhold mellem øst og vest, som i høj grad virker begrænsende på de rige og naturlige samhandelsmuligheder, der her normalt skulle foreligge. På givne foranledning har vi overfor de ansvarlige myndigheder fremhævet, at Danmark i kraft af sin beliggenhed og hele erhvervsmæssige struktur ikke kan afskære sig fra en naturlig samhandel med og skibsfart på østblokkens lande. Det er efter vor opfattelse så meget vigtigere at gøre sig dette forhold klart, som der fra USA's side stadig gør sig en beklagelig mangel på vilje gældende med hensyn til at ville modtage modydelse for de amerikanske varer, som er uundværlige for Vesteuropa. USA har i efterkrigstiden ved de forskellige hjælpeprogrammer ydet en i højeste grad påskønnelsesværdig indsats for at hjælpe Vesteuropa økonomisk på fode, men det kan ikke stærkt og ofte

nok understreges, at en varig løsning på Vesteuropas dollar-problem kun kan finde sted, såfremt USA lemper sin protektionistiske importpolitik og er villig til at modtage den konkurrencedygtige vesteuropæiske eksport, hvad enten denne drejer sig om varer eller skibsfartsydelse. Som forholdene er nu, har man desværre det indtryk, at når det endelig på et eller andet område er lykkedes at trænge ind på det amerikanske marked, rejser der sig fra de amerikanske leverandører og producenter omgående krav om forøget beskyttelse og støtte mod den europæiske konkurrence. Jeg kan i denne forbindelse nævne, at jeg under mit ophold i Canada for få dage siden læste et referat af en tale, som den canadiske finansminister nylig havde holdt i USA, og hvori der blev givet udtryk for ganske tilsvarende synspunkter med hensyn til den amerikanske handelspolitik.

Den sidste tids nedgang på fragtmarkedet kommer ikke de danske rederier overraskende, og ved at anvende den væsentligste del af driftsresultatet for 1951 til konsolidering og henlæggelser med henblik på fornyelse af flåden, har rederierne søgt at ruste sig til at møde dårligere tider. I flere henseender rejser der sig nu en række problemer. Medens fragterne således er nedadgående, er der intet tegn til, at stigningen i skibsfartens driftsudgifter har kulmineret, endstige at der vil finde en tilpasning sted til det lavere indtægtsniveau. Driftsudgifterne har i hele efterkrigstiden vist stigende tendens, men særlig kraftig har stigningen været i det sidste halvandet år. Det gælder udgifterne til bunkers, hvor oliepriserne er steget med ca. 45 pct. og kulpriserne med ca. 50 pct. Det gælder endvidere udgifterne til skibsbesætningerne; de i marts og april afsluttede nye overenskomster med mandskabsorganisationerne medførte en forhøjelse af lønniveauet med gennemsnitlig ca. 15 pct. Den for kort tid siden af rigsdagen vedtagne nye sømandslov vil også medføre øgede udgifter for rederierne. Udgifterne til værftsreparationer, assurance og losning i havnene viser ligeledes en kraftig stigning. Størst har stigningen været for så vidt angår de udgiftsbeløb, der må regnes med ved tonnageens fornyelse. Skibspriserne er nu oppe i et niveau som aldrig før, og den stadige stigning i værfternes materialepriser og arbejds lønninger i forbindelse med langfristede og usikre leveringsterminer medfører, at de rederier, der i denne tid afgiver ordrer til værfterne på nybygninger, løber en betydelig økonomisk risiko. Men flådens fortsatte fornyelse og modernisering er en absolut nødvendighed for, at dansk skibsfart fremefter kan gøre sig gældende i konkurrencen på verdenshavene. Kun derved vil det være muligt for dansk skibsfart i nogen grad at kunne imødegå virkningen af den direkte statsstøtte, som mange andre landes handelsflåder modtager, eller at kunne klare sig overfor den konkur-

rence, som kan forventes fra Japans og Tysklands stærkt voksende handelsflåder. Det må ikke glemmes, at trods den store indsats, der af rederierne er ydet siden den 2. verdenskrigs afslutning for at genopbygge og modernisere handelsflåden, er stadig ca. 53 pct. af handelsflådens skibe og 30 pct. af dens tonnage over 20 år gammel.

Samtidig er handelsflådens fortsatte fornyelse og modernisering påkrævet, for at dansk skibsfart også fremefter skal vedblive at være et betydningsfuldt aktiv i Danmarks økonomi, således som det i så høj grad har været tilfældet i efterkrigstiden. Ialt har den danske handelsflåde siden krigens afslutning i udenrigs fart indsejlet fragter til et beløb af ca. 4,4 milliarder kr., heraf alene i 1951 ca. 1,2 milliarder kr. En væsentlig del af denne indsejling har fundet sted i dollars, i 1951 således ca. 320 mill. kr., og i den af regeringen i maj d. å. udsendte økonomiske årsoversigt fremhæves da også skibsfartens betydelige bidrag til den forbedring i landets valutastilling, der skete i sidste halvdel af 1951, og som bl. a. medførte en ikke uvæsentlig forøgelse af nationalbankens dollarbeholdning. Det kan uden overdrivelse siges, at havde Danmark ikke i efterkrigstiden haft sin skibsfart, ville levevilkårene her i landet og betalingsbalancen i dag være adskilligt ringere, end tilfældet er.

Når jeg ved denne som ved tidligere lejligheder så stærkt fremhæver betydningen af handelsflådens fornyelsesbehov, skyldes det, at dette forhold er en af hovedårsagerne til, at vi fra rederiforeningens side skarpt måtte tage afstand fra regeringens forslag om en ny ekstraordinær skibsfartsafgift. Fra skibsfartens side har vi altid været rede til, når landet var i alvorlige vanskeligheder, at yde vort bidrag til en løsning. Det gjaldt under både den 1. og den 2. verdenskrig, da en betydelig del af flåden blev indsat til at hjemtransportere livsvigtige forsyninger til Danmark til rater, der lå væsentlig lavere end de, der kunne opnås på det frie verdensmarked. Det gjaldt også i 1951, da regeringen fremkom med en samlet plan til bekæmpelse af inflation og til stabilisering af det indenlandske prisniveau. Uanset at denne plan kun delvis blev gennemført, og uanset at vi fra skibsfartens side kunne hævde, at vi kun i meget ringe grad udøvede indflydelse på det indenrigske prisniveau, erklærede vi os dog villige til at yde et bidrag på 15 mill. kr. til prisstabiliserende formål. Ingen vil imidlertid med rette kunne hævde, at landets forhold i dag kræver, at skibsfarten belastes med en ny ekstraordinær afgift til staten. Fra rederiforeningens side har vi betegnet den nye skibsfartsafgift som både uretfærdig og uklog, og denne vurdering står vi stadig fast ved. Uretfærdig er skibsfartsafgiften, fordi den er en særskat, der kun rammer et udsnit af et erhverv, der altid har sat en ære i at stå på egne ben, og som ikke lægger beslag på landets naturlige ressourcer. Uklog er skibsfartsafgiften, fordi man derved beskærer et valutaskabende erhvervs driftsmidler og derved også dets eksport- og investeringsmuligheder. Vi deler den mening, at det primære mål for dansk øko-

nomisk politik i dag bør være at genskabe tilliden til kronens værdi, og at det med dette formål for øje vil være nødvendigt at søge eksporten fremmet bl. a. med henblik på skabelsen af en valutareserve. Fra skibsfartens side har vi ment at kunne yde disse eksportbestræbelser betydningsfuld støtte ved et omfattende nybygningsprogram til trods for den store økonomiske risiko, et sådant program indebærer under de nuværende usikre forhold. Skibsfartsafgiften vil ikke kunne undgå at gribe forstyrrende ind i disse planer og vil således komme til at virke i direkte modstrid med de mål, regeringen iøvrigt har sat for sin økonomiske politik. Samtidig med, at skibsfarten således må se sine eksport- og investeringsmuligheder beskåret, ser man, hvorledes der fra regeringens side til andre erhverv ydes direkte støtte til eksportfremmende formål i form af eksportkreditter, støtte til eksportpropaganda o. s. v., ligesom et andet transporterhverv nemlig luftfarten støttes af staten med betydelige tilskud.

For skibsfartserhvervets udøvere er det vanskeligt at se logikken og retfærdigheden i en sådan politik, som vi bestemt må tage afstand fra.

Fremtiden for dansk skibsfart på verdenshavene tegner sig på mange områder vanskelig og usikker, og kun såfremt der af de ansvarlige myndigheder og i befolkningen vises forståelse for erhvervets særlige vilkår, kan dansk skibsfart gøre sig håb om at overvinde vanskelighederne."

Vore søfolk i fremmede havne

„Foreningen for skandinaviske sømandshjem i fremmede havne“ har afholdt årsmøde i København efter indbydelse fra Prins Axel og ØK.

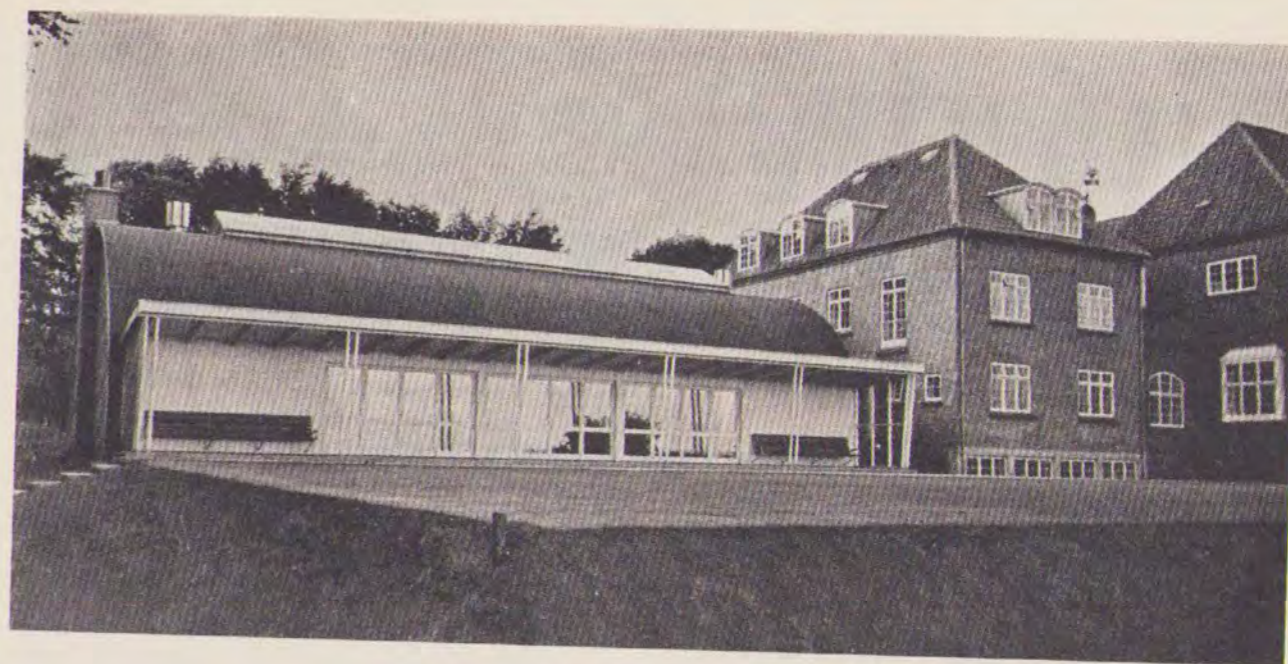
På mødet blev det besluttet at nedlægge det midlertidige sømandshjem i Antwerpen, da de skandinaviske velfærdsråd har lejet lokaler i det projekterede belgiske sømandshjem, hvorved foreningens virksomhed i byen er blevet overflødig. Forhandlingerne om købet af en grund til sømandshjem i Hamburg fortsættes. Fra Marseille forelå meddelelse om, at bygningen af sømandshjemmet dér skrider fint frem.

Efter årelange forhandlinger med de hollandske myndigheder synes det nu, som om foreningen selv må bære tabet af sømandshjemmet i Rotterdam, som blev ødelagt under krigen. Der er dog stadig et lille håb om, at man kan få erstatning.

Om sømandshjemmet i Rouen forelå der tilfredsstillende meddelelser. Besøget har endnu ikke været så stort, men hjemmet er jo også forholdsvis nyt.

Forslaget til budget blev vedtaget med en samlet udgift på kr. 399.100. Generalkonsul A. H. Mathiesen genvalgte som formand, og Prins Axel og kontreadmiral Niels Wijmark genvalgte som viceformænd.

Foreningen drives ved frivillige bidrag fra kommuner og private og håber på stadig og varig støtte.



Udvidelse på Kogtved-skolen

Der har været afholdt afslutningsprøver for vinterholdet på J. Lauritzens søfartsskole i Kogtved. Prøverne blev afholdt dels på skolen, dels om bord i sejlskoleskibet „Lilla Dan“. Samtidig indviedes en tilbygning til skolen bestående af en mellembygning og en gymnastiksal. Sidstnævnte skal tillige fungere som festsal o. l. I

mellebygningen er indrettet bolig for overstyrmanden samt gæsteværelser. I nybygningens kælderetage skal for fremtiden undervisningen i tovværksarbejde, sejlsyning o. s. v. finde sted. Med den smukke, nye bygning, hvoraf vi ovenstående bringer et billede, er skolens gulvareal blevet forøget med over 700 kvadratmeter.

Afsløring af fresko-maleri på Maskinskolen

Som vi tidligere har omtalt, har professor Kræsten Iversen udsmykket Københavns Maskinskoles festsal.

Dette arbejde er nu færdigt, og for en snæver kreds af repræsentanter for skibsfarten og kunstakademiet blev det forevist, og denne særprægede freskoudsmykning blev livligt diskuteret blandt de indbudte gæster.

Professor Kræsten Iversen havde den dristighed at forklare, hvad hans motiver betød, trods hans citering af Storm-Petersens udtryk: „Skal kunst forklares, er der noget muggent ved det.“

Hovedmotivet viser samarbejdet mellem styrke, intelligens og teknik. Landsretssagfører Moltke-Leth, der er formand for Frants Schwarts' legat, som har bekostet udsmykningen, overdrog denne til skolen, hvorpå borgmester Weikop takkede for den storstillede gave.

Referenten.

„Ferie til søs“

Atter i år appellerer institutionen „Ferie til søs“ til redere, skibsførere og andre om at tage een eller flere drenge om bord i skoleferien. Institutionen blev stiftet i 1947 på initiativ af lærer E. T. Opstrup som en hjælpeforanstaltning for de drenge, der ikke kom på landet. I de forløbne år har man skaffet 23.560

feriedage. Heraf har 634 drenge fået mindst 23 dages ferieophold.

De ledende skibsfartsorganisationer er i institutionens komité, og dens protektor er tronfølgeren, Prins Knud.

Det er lærer Opstrups håb, at mange af de større byers drenge igen i år kan komme ud på søen og derved lære skibsfartens kår at kende. Feriedrenge kan rekvireres ved henvendelse til lærer Opstrup, Rossinivej 18, København SV, tlf. Valby 3845. Selv om skoleferien allerede er begyndt, er der stadig hårdt brug for ferieophold, hvis varighed ferieværterne naturligvis selv kan bestemme.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB
Grundlagt 1889

Telefoner: Central 2437 - 16570 - Rigstelefon 203
HOLMENS KANAL 42 - KØBENHAVN

SADOLINS SKIBSFARVER

Sadolin & Holmblad leverer Skibsfarver — ikke blot til førende danske Rederier og Skibsværfter, men ogsaa til den danske Stat og den kgl. Marine. Vi præsenterer her en Række Farver med nye, fremragende egenskaber.

LASTRUMSFARVER

Rustbeskyttende

Er sejge, elastiske og meget vandfaste og har fin Dækkeevne.

BLAKOLIN

Sort Udenbordsfarve 287

Dybsort og blank... meget vejr- og vandfast. Er let at arbejde med, rynker ikke ved Paaføring i tykke Lag og tørrer hurtigt.

KABINE-EMAILLE

Hurtigtørrende og sæbefast

Specielt beregnet til Mandskabs- og Passagerapting. Meget modstandsdygtig over for de forskellige Rengøringsmidler. Leveres til førende Rederier.

Klar PLASTOFIX-Lak

Straalende Nyhed

Har fin Fyldeevne, Højglans og god Polerbarhed... nærer ikke Ild. Særlig egnet til alt Naturtræ i Saloner og Kamre.

NAVYGLOSS

Speciel hurtigtørrende Skibsemaille til ud- og indvendig Brug. Dækker godt og er meget holdbar.



Leverandør til det kgl. danske Hof

SADOLIN & HOLMBLAD

Nordens største og ældste Farve- og Lakfabrik —

Amerikanerne kan lide hval-bøf!

Ifjor blev der fra Norge sendt en del dybfrosset hvalkød til USA med det resultat, at hval-bøf nu findes på menukortet i flere af New Yorks bedste restauranter.

Det kendte magasin „The New Yorker“ har bragt en for Norge både smigrende og fornøjelige artikel om dette nye produkt indenfor det kulinariske område. Følgende er et uddrag: „Den stadige prisstigning på det hjemlige kød har ført til opsøgningen af forholdsvis billige og forholdsvis velsmagende erstatninger. Hval-bøf er således nu til at få på en del restauranter byen over, hvorimellem kan nævnes: „Holland House“, „Miramar“ og „Café Français“. Hvalen er jo en gammelkendt historie for nordmændene, for hvem hvalkød siden krigen har været det eneste kød i rigelig mængde. Det er den norske forretningsmand og hvalfanger *Kristian Gjolberg*, der er ophavsmanden for den nye rets udbredelse her. Han fortæller os, at han hertil har importeret 8000 pounds frosset hvalkød i 1951. Han kunne imidlertid have solgt mange gange dette kvantum, men den norske hval-sæson, der løber fra midten af april til midten af oktober, var i 1951 den dårligste indenfor de sidste 20 år. Hans tre skibe, der opererer fra hans hvalfanger-station nærved Trondhjem, har punerede kun et hundred hvaler, hvilket antal intet er imod de, der har været i bedre sæsoner, hvor man endog er nået helt op på 327 hvaler. Til næste år håbede han at kunne sælge 2 millioner pounds til USA, ligesom han antager, at det amerikanske marked efterhånden vil kunne aftage 10 millioner pounds pr. år, hvilket vil sige $\frac{2}{3}$ af det samlede års-forbrug i Norge. Kødet, der er frataget ben, sælges i 1-pound-stykker pakket ind i cellophan under varemærket „*Capt. Seth's Frozen Tenderloin Norwegian Whale Steak*“.

Iøvrigt kan Gjolberg's eksport-produkt også fås i London, ja, endnu mange andre steder, og til næste sommer håber han på, at det vil kunne fås overalt. En betydelig årsag til hans succes med hvalkødet skyldes dog det nys udstedte pavelige dekret, at katolikker gerne må spise hvalkød på fredage!

Gjolberg hævder, at hvalerne ved Norges kyster har det fineste kød i verden takket være det plankton og de mineralske stoffer, der, når bræerne tøer, skylles gennem de norske fjorde ved forårstid. — Den bedste måde at lave hval-bøf på er at stege kødet i smør på en meget varm pande, oplyser herr Gjolberg. En amerikansk journalist, der forsøgte sig med hval-bøf på en af de ovennævnte restauranter, skrev: „Hval-bøffen med champignon-sauce og brunede løg stod på menuen til 2.25 dollars. Da den kom på bordet, kunne den godt være antaget for en „filet mignon“. Mørk udvendig, rød og saftig indvendig, smagte den næsten som en almindelig bøf. Plankton eller ikke plankton — den smagte i hvert fald ikke af fisk. Man undrer sig over, om Vatikanet ikke er gået lidt for vidt!“

Undertegnede smagte hval-bøf ifjor på et af Oslos bedste hoteller, ganske vist uden champignons. Det var en herre-ret — også for damer! *Carl Østen.*



Det 52.000 tons store „United States“ på teknisk prøvetur.

Verdens hurtigste passagerskib

Passagerskibet „United States“ tilhørende United States Lines er nu ved at blive færdiggjort ved Newport News Shipbuilding and Dry Dock Company og skal gå på sin jomfrurejse til Le Havre og Southampton den 3. juli med 2.000 passagerer og en besætning på 1.000 mand. Kun meget få detaljer er endnu kendt.

Meget bemærkelsesværdig ved skibet er den store mængde aluminiumslegeringer, der er anvendt. Ialt er ca. 2.000 tons indbygget i den 183 m lange overbygning, to 16,7 m høje skorstene, 24 redningsbåde, ventilationskanaler, mindre betydende skodder, trapper, strømstavler, håndlister, møbler og radarmast. Overbygninger er den største hidtil udførte konstruktion af aluminiumslegering, og den rummer alene ca. 1.000 tons.

Over 1.500.000 nagler af aluminiumslegering blev brugt. Efter varmebehandling blev de opbevaret i et dybfryseskab og udleveret i papirposer foret med aluminiumsfolie, hvori de kunne holdes kolde for at forhindre, at de ældedes. På denne måde kunne mellem 1.200 og 1.500 nagler nittes af to mand på otte timer, hvilket er godt i sammenligning med nitning af varme nagler.

Det hævdes, at „United States“ er det bedst brandbeskyttede skib, der endnu er konstrueret. Træ er erstattet af aluminium overalt, selv i lænestole og det transportable alter.

Et andet nævneværdigt træk for „United States“, der er konstrueret til brug som troppetransportskib i krigstilfælde, er centralen for sikkerhedstjenesten. Her er samlet alle apparater for sikkerhedstjenesten, alarmapparater og telefonforbindelses. Der er stadig vagt, og det er nøglestillingen for brandvagten.

Skibets radioudstyr dækker alle tildelte frekvenser for modtagelse og sending. Da der er telefon i hvert opholdsrum på alle tre klasser, hævdes det, at det er det første passagerskib, hvorfra hver passager kan få forbindelse med en hvilken som helst telefon i land hele verden over.

Vekselstrøm anvendes i hele skibet med undtagelse af til visse hjælpemaskiner f. eks. lossespil, som fordrer en meget fin kontrol med hastigheden, men de repræsenterer kun en ringe del af kraftforbruget.

„United States“ drives af fire dampmaskiner. Skrueakslerne er delvis klædt med gummi for at forhindre tæring.

„United States“ begyndte sine tekniske prøveture den 15. maj, og det siges, at det opnåede en fart på over 33 knob uden at udnytte sit maskineri fuldt ud. Det forlyder, at det på en senere prøvetur har opnået over 34 knob.

Det indtil nu hurtigste skib på Atlanten, indehaveren af „Atlantehavets blå bånd“, er det engelske skib på 81.000 tons „Queen Mary“, som i 1938 satte rekord med en gennemsnitshastighed på 31,69 knob. Det ser således ud til, at England nu må overlade rekorden til USA.

Til Kongo for en Stil

Som det vil erindres, udsatte Det Dansk-Franske Dampskibsselskab sidste vinter to sørejser som præmier for de bedste besvarelser af den af Dansk Skibsadoption udskrevne stilekonkurrence om dansk skibsfart. De to vindere var henholdsvis Sussi Alsfelt på Ordrup Skole og Viggo Bramstoft på N. J. Fjordsgades Skole i Århus.

Viggo Bramstoft er nu på en eventyrrejse med S/S „Bornholm“. Viggo Bramstoft rejste som Det Dansk-Franske Dampskibsselskab's gæst til Antwerpen, hvor han gik ombord i skibet, som med anløb i et par havne bl. a. Dakar, skal gøre turen til Belgisk Kongo. Rejsen, der sandsynligvis bliver afsluttet i en nordeuropæisk havn, kommer til at vare i 2-3 måneder.

Da Sussi Alsfelt efter sommerferien atter skal i skole, kan hendes rejse ikke blive så lang. Den er endnu ikke fastlagt, men der bliver næppe tvivl om, at også hun vil få en vidunderlig tur.

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

Årsheftet bugner af godt stof

Når dette nummer kommer læserne i hænde, er „Vikingen“'s årshefte ved at være færdigtrykt. Årsnummeret er det tredje i rækken og uden tvivl det flotteste af disse. Det er på ikke mindre end 116 sider, og der er hele fire helsides-farvebilag med dejlige motiver fra hav og værft. Omslaget, der også er i farver, er noget af det smukkeste, der er set på et hefte af denne art. Iøvrigt er der flere smukke helsides-billeder i sort og hvidt, og alle artiklerne er fint illustrerede.

Teksten er som de foregående år yderst interessant. Der lægges an med en større artikel om dansk skibsfart i 1951. Artiklen er illustreret med interessante tabeller handelsflåden vedrørende.

Så følger en revue med oplysninger om og billeder af alle de skibe, som i 1951 tilgik den danske koffardiflåde. Længere inde i bladet findes en tilsvarende revue over skibe, som i 1951 blev bygget her i landet til udenlandske redere.

„Skibsbrande og mulighederne for deres bekæmpelse“ er en brandaktuel artikel af kommandørkaptajn Dinesen, der specialist på området, og som iøvrigt nu har taget skridtet til oprettelsen af en såkaldt „havari-skole“ inden for søværnet.

Der findes også artikler om svensk og norsk skibsfart og den danske småskibsflåde. Særlig interessant er en artikel om det brandhæmmende „B“-skod, der fremstilles her i landet, og som bl. a. blev anvendt om bord i „Aallotar“.

Ligesom sidste år bringes en artikel om danske skibsværfters produktion og vilkår. Ingeniør Thorvang

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

behandler på et let forståelig og vældig fængslende måde problemet „Skibenes vedligeholdelse“.

Som noget nyt bringes denne gang en artikel om svenske skibsværfters produktion og fremtidplaner med opgivelse af navne og data på alle de skibe, som disse værfter byggede i 1951.

„Moderne havne-materiel“ er titlen på en usædvanlig interessant artikel af frihavnsdirektør Fugl-Meyer. Artiklen, der er rigt illustreret, fortæller bl. a. om sådant materiel, som anvendes i mange udenlandske havne, men som er ganske ukendt herhjemme.

Det digre hefte afsluttes med en artikel af Otto Ludwig, som fortæller om salg af danske skibe til udlandet i 1951 og om de fartøjer, som stod ud på den sidste rejse — til ophugningsværftet.

Dette, det hidtil største hefte om dansk skibsfart og skibsbygning, koster kun kr. 3,75.

De kan bestille heftet hos Deres blad- eller boghandler eller direkte fra „Vikingen“'s ekspedition, Christiansborggade 1, tlf. By. 3040. Red.

En „omnibus“

„Boken om havet“

Fra Sohlmans Forlag i Stockholm foreligger nu de første to bind af det store værk om havet, med hvilket man vil forsøge at give et helhedsbillede af havets beskaffenhed og betydning for det kulturelle, økonomiske og politiske liv.

Der skal komme ialt fire bind: „Havet i historien“, „Havet udforskes“, „Havet skaber velstand“ og „Skibe og sømænd“.

Redaktionskomiteen såvel som den store stab af forfattere til de første bind tæller mange fine navne fra svensk videnskab, litteratur og marine og en enkelt repræsentant for handelsflåden.

Som hs. kgl. højhed prins Wilhelm skriver i sit forord, vender bogen sig til den store almenhed — landkrabber såvel som søfarende. Den er ikke skrevet for specialister, men den er udarbejdet af specialister, der har uddraget kvintessensen af de mest anerkendte historiske og videnskabelige værker og søgt at gøre resultatet let tilgængeligt. En fyldig litteraturfortegnelse i hvert bind giver desuden værket værdi for den, der ønsker yderligere at uddybe de enkelte emner.

Ganske vist er bogen først og fremmest skrevet for et svensk publikum, men havet er internationalt. Forfatterne har også øst af kilder fra mange lande og behandlet stoffet, så enhver, der kan læse svensk og har interesse for emnet, vil have glæde og nytte af læsningen. Dertil kommer, at der ikke er sparet på gode, orienterende illustrationer og på en smuk indbinding.

1. bind: Havet i historien.

Blandt de 25 behandlede emner skal fremhæves „Havet i skønlitteraturen“, hvor specielt de ældre klassikere kommenteres, og „Det gådefulde Atlantis“, som klart belyser, hvad der er digt, og hvad der er videnskabelige fakta. I et 50 sider langt afsnit, der lidt misvisende kaldes „Søfartens historie“, beskrives sejskibets udvikling og sejskibsfarten fra oldtiden til vore dage i et velvalgt koncentrat af Eirik Hornborgs værk: „Segelsjöfartens Historia“.

Et godt supplement hertil er de efterfølgende kapitler om havet som kulturformidler, havets erobring og berømte søfarere, samt et afsnit om langfarter med kompagniskibe, klippere og orlogsskibe.

Kapitlet „Havets offer“, der bl. a. beskriver en række enkeltexempler på forlis, er ikke kedeligt, men en fagmand havde måske kunnet få mere ud af stoffet. Søroveri er beskrevet på 25 spændende, omend nøgterne sider, og navigeringskunstens udvikling er behandlet i 35 sider fra oldtiden til vore dage med måske lidt for megen vægt på moderne navigering.

Sejlsporten har også sit kapitel, der glædeligvis især samler sig om et enkelt emne, nemlig oceansejladserne. Sømandsviserne, skipperhistorierne og sømands-



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
G. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

overtroen behandles ligeledes, og flagets historie hører til de virkelig interessante afsnit.

I bindets sidste afsnit fortælles om de moderne krigsskibe og søkrigsvåben samt om søkrigskunsten, medens de maskindrevne handelsskibes historie formentlig vil være at finde i værkets sidste bind.

2. bind: Havet udforskes.

Hvordan udregner man bølgenes længde? Hvor høje kan de blive? Hvor mange hestekræfter har en bestemt bølge?

Det kan De her læse om i kapitlet om havbølger. De kan også læse en klart orienterende artikel om havforskning og nogle interessante sider om havets geografi, geologi, fysik og kemi.

I denne gruppe emner behandles også vejr og vind, is og havstrømme, og der er endog blevet plads til en — ganske vist kun summarisk — omtale af havets dyre- og planteverden.

Sidste halvdel af dette bind giver en belysning af navigering over havet gennem en halv snes kapitler, der spænder fra fyr- og lodsvæsen over søkortets historie til de moderne navigeringsinstrumenter. Særlig oplysende blandt disse er en lille dosis populær astronomi.

3. og 4. bind udkommer i løbet af 1952.

Prisen er pr. bind sv. kr. 42,- heftet, sv. kr. 48,- for en meget smuk halvfransk indbinding og sv. kr. 55,- for luksusindbinding i blåt skind. Kaj Lund.

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI A/S

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSSELSKAB

ST. KONGENSGADE 49

KØBENHAVN K

Sendetiden for radio-udsendelser til søens folk udvides

Fra den 1. juni udvidedes udsendelserne til danske søfolk over Danmarks kortbølgesender med en udsendelse mere om ugen, idet der fra denne dato også sendes om torsdagen. Fra 1. juli forandres udsendel-

ses-tiden for retning mod Sydamerika til før midnat. Der sendes i den nævnte retning mandag, onsdag og fredag kl. 23.30—23.50 GMT på 31,51 m, 9,520 mc/s.

Planen for udsendelserne ser iøvrigt således ud:

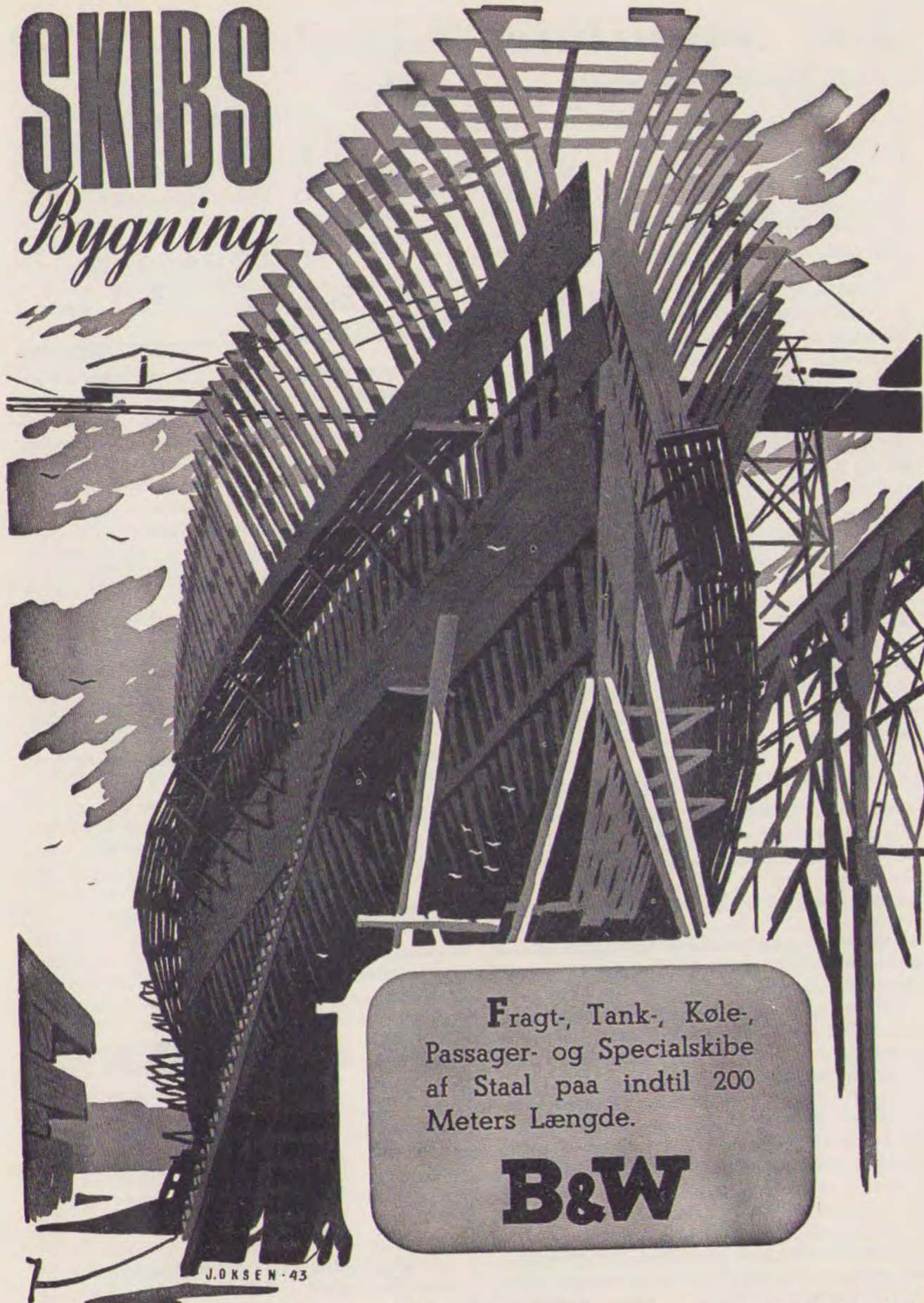
Hver tirsdag, torsdag og lørdag:

Kl. 01.00—01.20 GMT	31,51 m	9,250 mc/s.	retning Grønland
Kl. 02.30—02.50 GMT	31,51 m	9,520 mc/s.	retning Nordamerika
Kl. 04.00—04.20 GMT	31,51 m	9,520 mc/s.	retning Nordamerika
Kl. 10.00—10.20 GMT	19,76 m	15,180 mc/c.	retning Østen, Australien
Kl. 15.00—15.20 GMT	19,78 m	15,165 mc/s.	retning Indien, Birma, Malaya, Indonesien
Kl. 17.00—17.20 GMT	31,51 m	9,520 mc/s.	retning Mellemsøen

Der skulle nu være mulighed for at aflytte disse udsendelser næsten overalt i verden, og kortbølgesenderen er taknemlig for enhver oplysning om udsendelsernes kvalitet, både den tekniske og den rent under-

holdningsmæssige. Kritik er næsten mere værdifuld end eventuel ros. Udsendelsernes ledelse beder søfolkene skrive til: Danmarks Kortbølgesender, Radiohuset, København, Danmark.

SKIBS Bygning



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

B&W

A/S BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. juli 1952



Medlemmer

A. P. Møller
A/S Det Østasiatiske Kompagni
Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
J. Lauritzen
Det Danske Petroleums 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 Progre's A/S
D/S Myren
A/S Motortramp
A/S D/S, D. F. K.
D/S Jutlandia A/S
A/S Jens Toft
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
Einar Schmith & Erik Lang
D/S Hetland
A. H. Basse Rederi A/S
D/S Baltic
D/S „Botnia“
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. Jebsen A/S
A/S Vestjysk D/S
D/S Phønix 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 Svenningsen
Det Store Nordiske Telegraf-selskab A/S
Danish American Gulf Oil Transport
Company A/S
Aabenraa Rederi A/S
Det Forenede Bugser-selskab A/S
Rederi-A/S Kosmos
I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-
Entreprise
D/S Hafnia A/S
D/S Nautic & D/S Als A/S
Rederi-A/S Kongsund

M/F „BROEN“

Efter fornøden tilslutning fra bevillingsmyndighederne til bygningen af en ny automobillfærge til Storebælts-overfarten blev kontrakten med Frederikshavns Værft & Flydedok afsluttet i oktober 1950; kølen blev lagt i marts 1951. Færgens stabelafløbning fandt sted den 8. december 1951.

Færgen har følgende dimensioner:

Største længde	80,00 m
Største bredde over fenderlisten	13,50 m
Største bredde på spant ved dækket	13,18 m
Højde mellem hoveddæk og promenadedæk	4,35 m
Dybgående, lastet	4,00 m
Displacement	2150 tons

Færgen er bygget efter tegninger og beskrivelser udført af Statsbanernes Søfartsvæsen som dobbeltskuet færge til Bureau Veritas højeste klasse og i overensstemmelse med danske regler til befordring af 1000 passagerer foruden fuld automobillast.

På færgens vogndæk er der plads til ca. 70 automobiler. Idet der er udkørsel over såvel for- som agterende af færgen, skal automobiler ikke „bakke“ ind på den, men forlader færgen i samme retning som de kører ind på den.

Færgens maskinelle anlæg består af to Burmeister & Wain ti-cylindrede, enkeltvirkende, totakts dieselmotorer, hver direkte koblet til sin drivskrueaksel med en samlet indiceret hestekraft på 5.200, som ved 300 omdrejninger pr. minut giver færgen en

fart af 18 knob i fuld lastet tilstand. Den bliver desuden forsynet med tre Møller & Jochumsen 5-cylindrede hjælpdieselmotorer, hver på 280 effektive HK; disse hjælpemotorer driver hver en 190 kw dynamo, som leverer strøm til færgens elektriske styremaskiner, spil, pumper, radiostation og øvrige hjælpemaskinerier samt til den omfattende lys- og ventilationsinstallation. Endvidere er i skorstenen installeret en 6 kw nød-dieseldynamo.

Færgen er forsynet med dobbeltbund fra for til agter samt med så mange vandtætte skodder, at den opfylder den efter loven krævede flydeevne. Den er isforstærket fra for til agter og forsynet med såvel for- som agterror.

Der er desuden indrettet trimtanke,



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



„Broen“ prøvesjles.

således at færgen kan trimmes såvel i langskibs som i tværskibs retning.

På mellemdækket agter findes kamre for restaurationspersonale, og forude er kamre for maskinofficerer og for besætning. Alle kamrene under dæk for færgens besætning af dæks- og maskinpersonale er to-mandskamre.

På mellemdækket agter er der indrettet spisesalon med plads til 120 passagerer og stirrids med elevartorforbindelse op til kabys, som ligger på øverste dæk.

Fra spisesalon fører trappe op til vogndækket, og i forlængelse heraf trappe op til promenadedækkets hall.

I hallen er der indgang til en meget stor rygesalon, hvor der ved 4 personers borde er skabt plads til 150 passagerer. Salonen er forsynet med vinduer, såvel i front som i sider, således at der er god udsigt for samtlige passagerer.

I den agterste del af promenadedækket er indrettet en mindre salon for ikke-rygere med plads til 25 passagerer.

På vogndækket er der god plads til automobiler af alle arter, idet husene er gjort så smalle som overhovedet muligt, og til- og frakørselsforholdene derved gjort så ideelle, som det har været muligt. Den frie højde på vogndækket er 3,9 meter, og dækket er forstærket til at bære 13 t akseltryk, hvorved det er muligt at tage de højeste og tungeste lastbiler og busser.

I hall og trapper er skodder beklædt med teak; huset i hallen er beklædt med dansk ask. Dragerpartier og lofter er af fyr, der er malet.

I rygesalon er skodder beklædt med teak. Bordene er af teak, belagt med linoleum. Stolene er af elm, bejtsset i teaktræsfarve og betrukket med lys, sprøjtemalet narvhud. I salonen er der som nævnt plads til

150 rejsende, og det er den største rygesalon på nogen DSB-færge.

I verandasalon (ikke-rygere) er skodder beklædt med nød. Borde af ask med linoleumsplade. Stolene af elm, bejtsset i nøddefarve og betrukket med stof.

I spisesalon under vogndæk er skodder udført af nålestribet fyr og teaktræ. Der er i nicherne udført intarsia. Stolene er af elm og ligesom sofaerne betrukket med rødt, sprøjtet narvhud. Søjlerne er betrukket med sort læder. I salonen er der som forannævnt plads til 120 rejsende.

Belysningsarmaturen er i saloner og hall af Orrefors fabrikat, på trapperne efter særlig tegning.

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

Udstyrelsen af salonerne iøvrigt er i smag med de sidste færges, Statsbanerne har bygget.



Spisesalon under dæk.



Rygesalon.



Verandasalon.

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

Færgen er desuden forsynet med ekkolod, radiopøjler, projektorkompas, elektrisk uranlæg samt radaranlæg, ligesom man har søgt at drage nytte af alle de arfaringer, man i de forløbne år har høstet, for at gøre færgen så bekvem og praktisk som muligt.

Færgen er forsynet med et særligt brandslukningsanlæg for skum. Det består af 2 beholdere, 1 på bildækket — 1500 l — og 1 i maskinrummet — 1000 l. Disse er forsynet med særskilte ledninger og slanger og kan ved en skifteventil bruges enkeltvis eller samlet henholdsvis på dæk eller i maskinrum. Endvidere er en rigelig forsyning af transportable ildslukkere anbragt

let tilgængeligt overalt i kahytter, saloner, maskinrum og på dækkene. Dertil kommer brandslanger beregnet på tilkobling af spulevandsledningerne, samt overrissingsanlæg på hele bildækket.

Redningsmateriellet består af redningsbåde af letmetal, et stort antal redningsflåder samt redningsbælter af korplader holdt sammen med nylonliner, en overordentlig solid og velegnet konstruktion, der anvendes i flere af statsbanernes nyeste færges og skibe.

Statsbanerne vil herefter på Storebælts-overfarten disponere over:

- 6 tre-sporede motor-jernbanefærges.
- 1 to-sporet, ældre damp-jernbanefærge.
- 1 kombineret motor-jernbane- og automobilfærge („Freia“), som dog også er reserve for Kalundborg—Århus overfarten.
- 2 motor-automobilfærges („Heimdal“ og „Broen“).

En kraftpræstation i topklassen

Med Helsingør Skibsværfts nybygning „Aallotar“ har værftet bygget et skib med længde overalt 92,4 m, bredde 14,25, dybgående 4,975 indenfor en rekordtid, der vækker beundring hos alle, der havde lejlighed til at beundre det smukke fartøj, der var bestilt af Finska Ångfartyg A/B til sejlads mellem Finland og Stockholm. Prøveturen forløb til rederiets fulde tilfredshed, og som rederiets tekniske tilsynsførende ingeniør Pehr Gruner bemærkede: et nyt skib skal man jo kende, men vi er overordentlig tilfredse og glade for den forståelse og interesse, som skibsværftet har vist ved at løse alle de vanskelige opgaver, som den nye Konvention om sikkerhed til søs har stillet os overfor.

„Aallotar“ er bygget til British Lloyds højeste klasse med isforstærkning til speciel finsk isklasse IA som følge af de store ispåvirkninger, vintersejlads på denne rute medfører. Også i andre henseender har man taget hensyn til, at skibet om vinteren kan komme ud for op til minus 30°C, således er f. eks. rørsystemet ikke som vanligt anbragt umiddelbart op ad skibssiden mellem

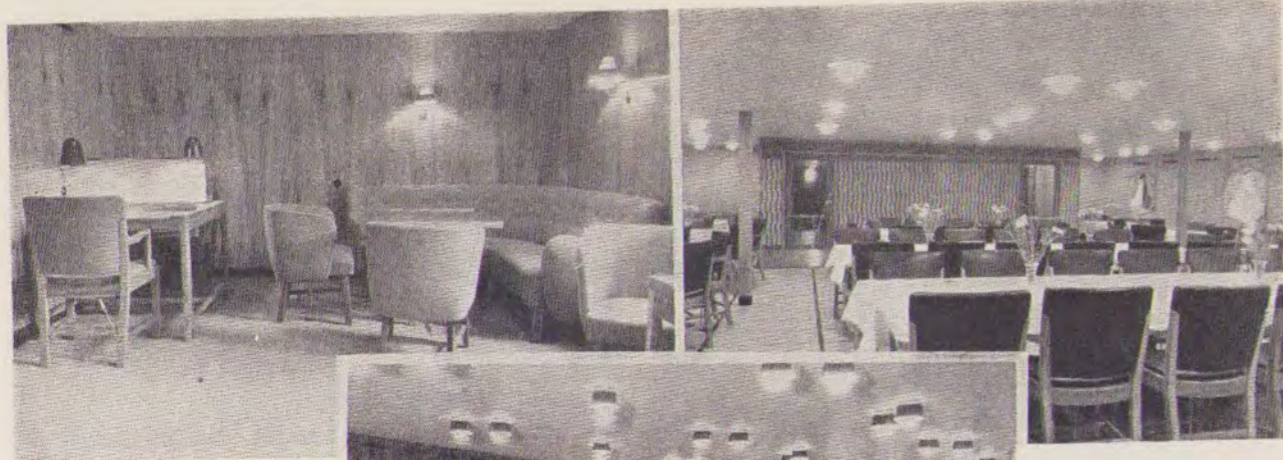
spanterne, men ligger beskyttet inde i skibet. Også af hensyn til ispåvirkningen er ror, styremaskine og akselledning forstærket ud over det normale.

Der er ved bygningen af skibet anvendt plader fra Det Danske Stålvalseværk.

Skibet vil normalt kunne medføre 411 passagerer, der får kahyts- og salonplads, men herudover er det muligt i den forcerede sommertrafik at medtage yderligere et antal dækspassagerer, således at passagerantallet vil kunne forøges til omkring 1000 personer.

I-klasse omfatter 63 passagerer i 25 en-mands kamre, 17 to-mands kamre og 2 de luxe kamre, alle komfortabelt og smukt indrettede og ventilerede. Samtlige kamre ligger midtskibs på B- og C-dæk og har spisesalon på B-dækket. Spisesalonen, der er holdt i lyst, poleret elmetræ, er fælles for såvel I-klasse som turistklasse-passagererne, men turistklasse-passagererne kan også, hvis de måtte foretrække det, indtage deres måltider i turistklasse-salon.

På A-dækket findes rygesalon for I kl. passagererne



Øverst tilvenstre:
Skrive- og læsesalon.

Øverst tilhøjre:
I kl. spisesalon.

I midten:
I kl. rygesalon.



Nederst tilvenstre:
Opholdssalon for
dækspassagerer.

Nederst tilhøjre:
Fællesklasse
rygesalon.



med store udsigtsvinduer forefter og til begge sider. Væggene i denne salon er udført af palisander, og der findes på for- og agtervæggen to pragtfulde intarsia med motiver fra Stockholm og Helsingfors.

Som et kuriosum kan nævnes, at der på væggen findes et lille glasskab, indeholdende fru præsident Paasikivis dåbstale fra søsætningen, samt halsen af den flaske champagne, som „Aallotar“ blev døbt i.

Man kommer ind i I kl. rygesalon gennem en lounge med ovenlys, og det er tanken, at denne skal anvendes som danseplads, hvorfor der på forkant er anbragt en radiogrammofon. Herfra er også indgang til bar'en, ligeledes med vægge af palisander. Bar'ens vinduer ud mod søen har forsatsvinduer med smukke motiver, der giver et behageligt lys i bar'en.

Turistklassen omfatter 165 passagerer i 2-, 3- og 4-mands kamre på C-dæk agter samt D- og E-dæk, der som anført kan indtage deres måltider enten i ovenfor omtalte spisesalon eller ved selvbetjeningsbuffet'en i den store salon på A-dækket.

Dækspassagererne har rådighed over en rummelig



Et kig ind i „Aallotar“
kabys.

Dir. H. P. Christensen
og kommandør Kru
ved flagskiftningen.



„Aallotar“ på prøveturen.

salon på B-dæk agter med 58 siddepladser, og med turistklassens 123 siddepladser er der således salonplads for 181 dækspassagerer.

I klasse har således bevaret selskabets smukke traditioner, og for turistklasse og ikke mindst for dækspassagererne betyder det nye skib et meget stort fremskridt.

Vinduerne er fra Maskinfabrikken „Pilot“ i Helsingør. Skibets kabys er forsynet med kaffe- og røremaskiner fra henholdsvis A/S Vesta og Wodschow & Co. Til maling af skibet er anvendt farver fra I. C. Hempel.

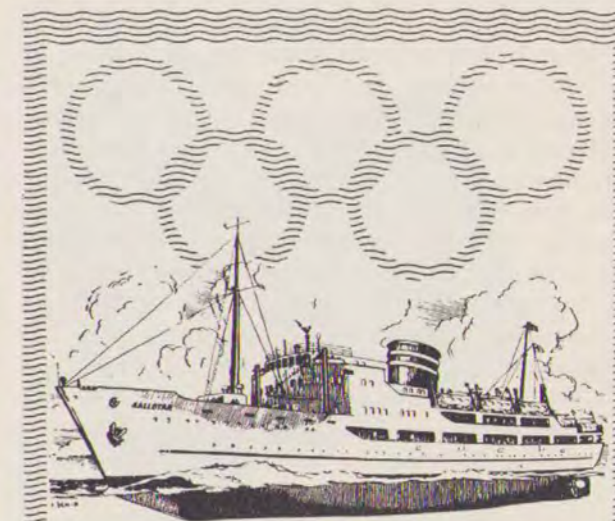
Officererne har kamre og messer midtskibs, medens mandskabet bor foran for passagerapteringen, og de råder alle over velindrettede og lyse kamre.

Der findes et meget effektivt ventilationsanlæg til fornyelse af luften i kamre, gange, saloner m. m. (leveret af De Forenede Jernstøberier og „Nordisk Ventilator Co.“, Næstved), og der er det interessante ved dette anlæg for kamrenes vedkommende, at luften passerer i „modsat“ retning af den normale, således at den friske luft kommer ind i kamrene fra gangen og suges ud af kamrene gennem kanaler, medens man ellers indblæser

luften i kamrene. Man mener herigennem at kunne undgå, at dårlig luft fra kamrene kan gøre luften mindre frisk i gange og hall'er.

Maskinanlægget.

Hovedmaskinen er en ny type 4-cyl. dampmaskine, konstrueret og bygget af Helsingør Skibsværft. Det er interessant, at man, allerede inden den første maskine



**Olympiade ...
fest, fart og
farver**

Den store kappestrid foregår på mange områder - hvad skibsfarver angår, er Hempel's favorit.



I. C. Hempel's Skibsfarve Fabrik A/S

Amaliegade 8 - København K. - Central 3842

BJØRN RØREMASKINE

Leveret til S/S Aallotar

Wodschow & Co. Grundtvigsvej 7-9, V. C. 13891

VANDTÆTTE SKIBSTELEFONER



SKIBSTELEFON-
ANLÆGET

I
FINSKA ÅNGFARTYG A/B

NYBYGNING

5/S AALLOTAR



er leveret af

Grundlagt



1892

TELEFON FABRIK
AUTOMATIC A/S

AMALIEGADE 7 KØBENHAVN K · C. 5188

har været afprøvet, har modtaget ordre på ialt 5 anlæg af denne type til udlandet, deraf skal de to anlæg installeres ombord på de to søsterskibe til „Aallotar“, der som bekendt er under bygning ved svenske værfter.

Denne maskintype ventes at ville blive overordentlig økonomisk ved anvendelse af en spildedampsturbine, som er direkte koblet til en speciel dampkompressor, udført på grundlag af de erfaringer, værftet har høstet med sit research-gasturbineanlæg. Når dampen har arbejdet i de to cylindre, forøges dampens tryk i denne kompressor, så den kommer til at arbejde i de to sidste cylindre med betydelig forøget tryk. Maskinen er iøvrigt som ovenfor anført af en meget robust konstruktion under hensyn til ispåvirkningerne. Anlægget kan yde ca. 3000 HK, og farten bliver maksimalt 16 knob, i normal, daglig fart 15 knob, således at turen Stockholm—Helsingør kan gøres på godt 15 timer.

Dampen kommer fra to oliefyrede vandrørskedler, type Helsingør - Babcock & Wilcox, fyret med en ny forbedret type oliebrændere.

Skibets separatorer er af Alfa Laval's fabrikat. Pumperne er leveret af A/S Maskinfabrikken „Iron“. A/S Chr. Nielsens Eftf., Horsens, har leveret armatur.

Skibets forbrug af elektricitet til lys og kraft, der på et sådant passagerskib er meget stort, leveres af 2 Atlas dampmaskiner på 200 kW. Alt hjælpemaskineri er elektrisk drevet, og foruden til kabyskomfurer, køleanlæg og dæksmaskineri skal leveres strøm til ca. 1500 lampesteder. Der er da også til installationen medgået

ca. 40 km elektriske kabler eller ca. 400 gange skibets længde. Dieselmotorer til nødaggregat er fra „Bukh“, Kalundborg.

Skibet er udført efter de nye forskrifter fra sikkerhedskonventionen 1948, og der er lagt megen vægt på brandsikringen. Således findes der i kamrene automatiske brandmeldere, der varsler til broen, hvis temperaturen stiger til over 70°C.

Skibet er inddelt i 18 brandzoner, og rundt om i skibet findes brandsikre døre, som — når den pågældende zone er ryddet for mennesker — ved et let tryk kan lukkes, således at ilden kan holdes indenfor den pågældende zone. Alle ventilationskanaler er tilsvarende forsynet med spjæld, der kan lukkes, hvis brand opstår, og forhindre ilden i at brede sig ad denne vej. Skibet er bygget med brandsikrende „B“-skodder fra Pindstrup Mosebrug A/S.

Der findes i skibet ialt 32 brandsikre døre, og på passende steder er fordelt 21 brandhaner med slanger. Skulle ild opstå i kedelrummet, er der et skumslukningsanlæg fra T. Smedegaard i Glostrup, og ved hovedstrømtavlen kan slukning ske med kulsyresne.

Det er en selvfølge, at man har givet mandskabet en omfattende instruktion om, hvordan alle disse sikkerhedsforanstaltninger skal betjenes, og rundt om i



skibet er ophængt vejledninger udfærdiget på finsk og svensk.

Skulle en brand opstå, kan passagererne alarmeres gennem skibets højtaleranlæg, hvorigennem også nærmere instrukser kan udsendes.

Skibet har store proviantrum, der er nedkølede til den mest hensigtsmæssige temperatur for den art proviant, de skal indeholde. Mælk og smør holdes på +2°C, kød og fisk på -10°C, øl, mineralvand og vin på +8°C.

Der fører en særlig proviantkølevator fra kælderregionen op til kabyssen. A/S Dansk Køleindustri „Evercold“ har leveret køleanlæg.

Under hensyn til den særlige sejlads gennem den finske skærgård er skibet forsynet med en helt ny type radar for at sikre sejlads i tåge og mørke. Der er roterende ruder i styrehuset til at slynge sne og regnvand bort og ekkolod fra „Dansk Radio A/S“ til at undgå grundstødning. Der findes højtalende telefon mellem bro og maskinrum, og for at lette kontakten med isbrydere under issejlad er der Amplidan-højtråberanlæg med 3 km rækkevidde for og agter i skibet. Skibets telefonanlæg er leveret af „Automatic“, radioanlægget af M. P. Pedersen og kompasser af Iver C. Weilbach & Co.

I Sverige er der for tiden to søsterskibe til „Aallotar“ under bygning, det ene til Sveabolaget bygges på Finnoda værft i Stockholm, medens det andet til Borebolaget i Åbo er under bygning ved Oskarshamns værft, og med maskinanlæg, leveret af Helsingør Skibsværft. Alle tre skibe bygges efter Helsingørs tegninger, så at de får ens udseende, medens der er lidt forskel i indretningen. De to søsterskibe bliver dog ikke klar til at sættes ind i olympiadetrafiken, men „Aallotar“ skulle med de ca. 1000 passagerer, skibet er i stand til at tage som topbelastning, også blive en værdifuld forøgelse af transportkapaciteten ved sommerens olympiadetrafik.

Med bygningen af S/S „Aallotar“ har man videreført det udmærkede samarbejde, der gennem mange år har bestået mellem Finska Ångfartygs Aktiebolaget og Helsingør Skibsværft.

Man vil forstå, at den finske befolkning med forventning og glæde imødeser den nye „Aallotar“'s ankomst til Helsingør, og færdiggørelsen af skibet har i Finland været fulgt med stor opmærksomhed, siden præsident Paasikivis frue i foråret døbte skibet.

Ved præsentationen udtalte formanden for rederiet, kommerceråd Krogus, sin store glæde over skibet. Han takkede værftet, såvel arbejdere som ingeniører, for det smukke arbejde og den hurtige præstation, en tale, som alle følte var udsprunget af glæden over, at man allerede nu, 1/2 år efter at kølen var lagt, kunne sætte dette skib ind på den rute som i sommer ved olympiaden i Finland vil være så hårdt belastet. Fra anden side erfarer vi, at det finske rederi har skænket Helsingør Skibsværfts arbejderes klub et beløb på kr. 10.000. Formanden for turistforeningen Mogens Lichtenberg, som var



Kommerceråd Krogus taler.

blandt de indbudte, holdt en smuk og varmfølt tale for de bånd, som det finske rederi bandt mellem Finland og Danmark, og som han bemærkede: ved at indsætte et så godt og hurtigsejlende skib gjorde Finland sit til at skabe forbedrede muligheder for turismen i Europa.

Kaptajn Perränen strålede over hele ansigtet af glæde over sit nye skib, og direktør H. P. Christensen for Helsingør Skibsværft viste sig som den glade vært, og stolt kunne han jo også være. Et mere gedigent og godt stykke arbejde er ikke udgæet fra noget værft.

Profiltermometre
Profilmanometre
Cirkulære Termometre
Termografer
Manografer

FABRIK FOR MAALEINSTRUMENTER
TERMA A/S
AARHUS DANMARK



„Pretoria“ søsættes.

Nyt skib til ØK

Onsdag den 18. juni kl. 12.15 søsattes fra A/S Nakskov Skibsværft nybygning nr. 129, et 10.000 tons lastmotorskib til Det Østasiatiske Kompagni. Dåben foretoges af fru direktør H. P. Berg, og skibet fik navnet „Pretoria“.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde mellem perp.	445'0"
Bredde på spant	61'0"
Højde til SHD	38'3"

Skibet, der er bygget til Lloyd's højeste klasse, har 2 gennemgående dæk samt yderligere et mellemdæk i forskibet, er forsynet med bak og poop samt store dækshuse midtskibs. Lastrummenes kapacitet er ca. 600.000 cbft., heraf godt 8.000 cbft. kølelast.

Maskineriet består af en 7-cyl. B & W enkeltvirken- de 2-takts dieselmotor, type 774-VFT-160, der udvikler 5500 BHK ved 115 o/m og giver skibet en fart af 15 knob fuldt lastet.

Skibet er søsterskib til værftets nybygning nr. 127, M/S „Patagonia“.

Afløbningen overværedes af medlemmer af kongehuset, af repræsentanter for Det Østasiatiske Kompagnis direktion og inspektion, værftets bestyrelse og ledelse samt af en del indbudte.

Danmarks skibsliste 1952

(flagbogen) er udkommet, udgivet af ministeriet for handel, industri og søfart, pris kr. 12.50.

Efter indledende bemærkninger, der giver en forklaring på de i bogen anvendte forkortelser og andre oplysninger, der letter bogens brug, følger fortegnelse over kendingssignaler (radiokaldesignaler) for danske skibe, herunder skibe tilhørende søværnet og skibe hjemmehørende på Færøerne. Derefter følger registre over søværnets skibe, over danske skibe, over rederier, over skibe hjemmehørende på Færøerne og fortegnelse over registrerede skorstensmærker.

Vacuum Oil Company

Smøreoliespecialister

Bogen afsluttes med nogle statistiske tabeller, af hvilke vi uddrager følgende oplysninger:

Af regeringsskibe findes 103 med 56.072 brt, 23.522 nrt. Handelskibene omfatter 1.974 med 1.367.478 brt, 792.790 nrt, og handelsskibe hjemmehørende på Færøerne 237 med 35.631 brt, 16.874 nrt. Tilsammen udgør den danske handelsflåde 2.314 skibe med 1.459.181 brt, 833.186 nrt. Heraf er kun 311 dampskibe med 403.684 brt, 220.962 nrt.

Tilgangen har været 63 skibe med 159.045 brt, medens afgang har været 68 skibe med 82.636 brt.

Bogen har det samme udstyr og den samme bedre ordning som den foregående 55. udgave. Nogle ligegyldige statistiske tabeller er uden skade forsvundet.

Søsætning ved Götaverken

Ved Götaverken er søsat et tankmotorskib på 23.000 tons d. w. til Skibs A/S Lampas, Oslo.

„Fensal“ er det fjerde tankskib, som værftet har bygget til skibsreder Evensens rederier. „Ferm“, som var det første og lastede 9.860 tons d. w., blev leveret i 1933, tre år senere leveredes „Fenris“ på 14.700 tons d. w. og 1939 „Fenja“ på 12.620 tons d. w.

Det nye skib bygges til Lloyd's Registers højeste klasse og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	180,90 m
Største bredde på spant	22,71 m
Dybde	12,88 m
Middeldybgang på sommertribord	9,75 m

Ved konstruktionen af dækshusene har man fulgt strømningprincippet for at give dem og overbygningen en moderne og elegant form.

Olielasten skal føres i 10 midtskibs- og 12 vingetanke, som tilsammen rummer 29.500 m³. Skibet er forsynet med to pumperum, og pumpekapa- citeten er 1.200 tons i timen.

Apteringen for besætningen — kamre og messer etc. — bliver i topklassen. Det kan således nævnes, at alle kamre, messer og opholdsrum bliver luftkonditionerede, så man kan køle luften i tropiske farvande.

Skibets hovedmotor er af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Det er en totakts, enkeltvirkende dieselmotor med 9 cylindre. Cylinderdiametere er 760 mm og slaglængden 1.500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 10.000 IHK.

Hjælpemotorerne er ligeledes af Götaverkens egen type.

Den kontraktlige fart er 14,75 knob på fuld last.

Stabelafløbning hos B & W

Torsdag den 12. juni 1952 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen tankmotorskibet „Skjeldbred“, nybygning nr. 705, kontraheret af Skjeldbreds Rederi A/S, Kristianssand, Norge.

Skibet bygges til „Det norske Veritas“ klasse +1. A. 1., „tankskib for olielast“, samt efter den norske Skipskontrolls regler og med følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendicularer	141,7 m
Største bredde på spant	19,2 m
Sidehøjde til hoveddæk	10,6 m
Dybgang til sommerlastelinie	ca. 8,3 m
Dødvægt	ca. 13.250 tons
Rumindhold af lasttanke	ca. 17.900 m ³
Fart på lastet prøvetur	ca. 14 knob

Fartøjet bygges med hytte, brog 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.

Svejsning er anvendt i stor udstrækning, således er klædning, dæk og skodder samt alle tankafgrænsninger helsvejst, medens spanter og bjælker er nittet. Der er anvendt langskibs spantesystem i centertankene og tværskibs system i sidetankene.

Lastrørssystemet består af 4 hovedledninger med dobbelt afspærring overalt i tankene. I de to lastpumperum findes 4 duplex pumper à 250 tons pr. time og 2 stk. 45 tons duplex lastpumper, i pumperummet i forlasten om BB lastpumpe og brændsels- olietransportpumpe.

Skibets brændselsoliebeholdning anbringes i højtank under forlasten, højtanke i motorrummets forende samt i dobbeltbunden agter, hvor der endvidere er tanke for kedelolie, smøreolie samt fødevand. Ferskvand anbringes i agter peak-tanke samt i hæk-tanke.

Lossegrejerne består af fem 5-tons bomme, en på fokkemast og fire på samsonposter ved pumperum. Endvidere en 2½ tons maskinbom på forkant af skorsten og en 1½ tons proviantbom

på agterkant af skorsten. Anker-, losse- og varpespil er dampdrevne. Styremaskinen er damp-hydraulisk af fabrikat Hastie.

De 4 redningsbåde er af aluminium efter den norske skibskontrolls fordringer, og de to, 1 midtskibs og 1 agter er forsynet med motor.

I broen og de overliggende huse indrettes aptering for reder, kaptajn, dæksofficerer, telegrafist, lods, steward og hospital. Endvidere spisesalon og rygesalon samt bade- og toiletrum.

I hytten indrettes aptering for underofficerer, sømænd, motormænd og drenge, der alle, med undtagelse af drengene, får eet-mands kamre. I hus på hyttedæk er rum for maskinofficerer og underofficerer samt messer for maskinofficerer og underofficerer samt mandskab. Kabys indrettes ligeledes i dette hus. I huse på badedæk agter indrettes rygesaloner for maskinofficerer, underofficerer og mandskab. Hele apteringen bliver moderne udstyret med polerede eller tonmalede skodder, god belysning, mekanisk ventilation og gode sanitære forhold, svarende til de nyeste regler for opholdsrum.

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



Fra venstre: Skibsreder Kr. Knudsen, fru skibsreder Skjeldbred Knudsen, der er skibets gudmoder, direktør Dimer og direktør Munch, begge fra B. & W.



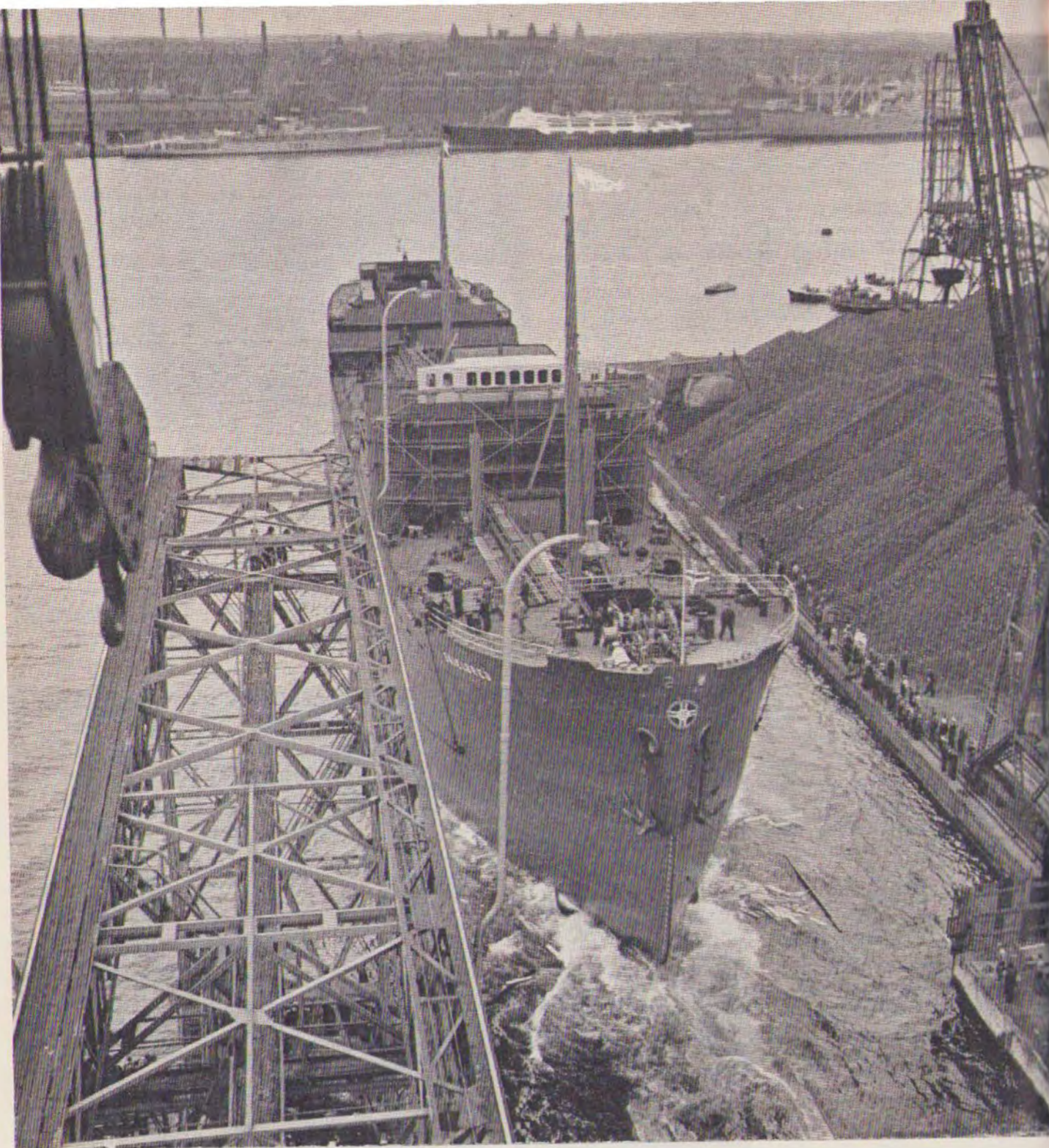
VIKINGEN

SEKTOR
Kommunalelfot
TRUMSØ

Fotografi af N. P. RAVNEMOSE-JØRGENSEN
(Bidrag til velfærdsrådets foto-konkurrence)

1952 - nr.
29. årgang

Kr. 1,50
1. august



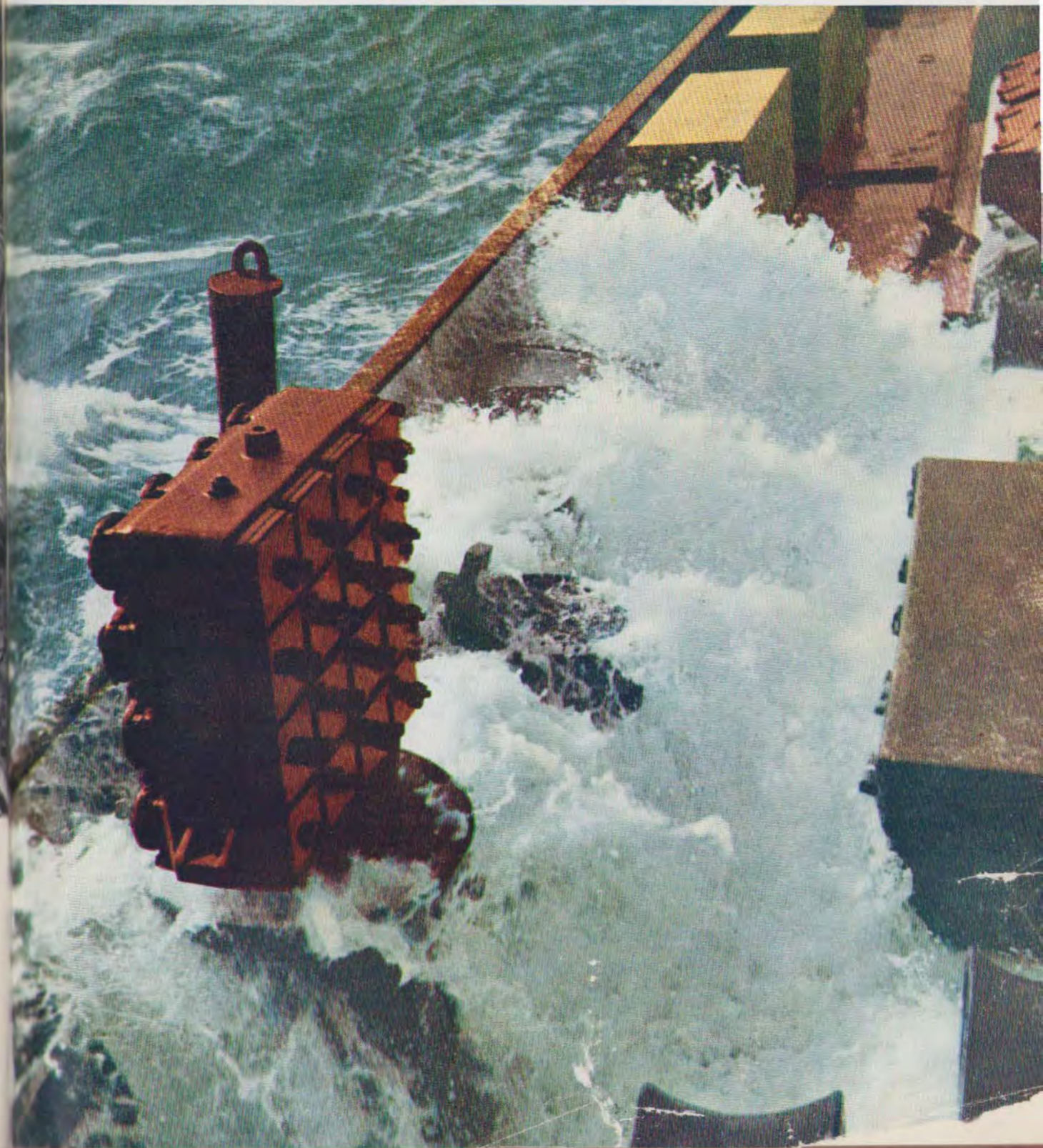
„Skjelbred“ glider i vandet fra B. & W.

Hovedmotoren bliver en B&W direkte omstyrbar, enkeltvirkende totakts 6-cylindret krydshovedmotor med trykforstøvning. Cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1400 mm, i stand til at udvikle 5750 IHK, svarende til ca. 4600 EHK ved 110 omdrejninger pr. minut.

Hjælpemaskinerne består af en 3-cylindret, enkelt-

virkende, 4-takts trunkmotor med trykforstøvning, direkte koblet til en dynamo på 60 kW ved 110 volt og 540 omdrejninger pr. minut. Dieselsylindrene har diameter 200 mm, slaglængde 300 mm. Endvidere findes en 60 kW dampdynamo konstrueret for 12,5 atm. kedeltryk.

Alle henvendelser til „Vikingen“ 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 uopfordret, påtager redaktionen sig intet ansvar for tilbagelevering.



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

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, Bania, Calcutta, Cali, Capetown, Cebu, Costermansville, Dairen, Dar-es-Salaam, Davao, Djakarta, Durban, Encarnacion, Genoa, Haadyai, Hamburg, Harbin, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Joinville, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lahore, Lampang, Lins, London, Madras, Malacca, Manila, Mbale, Melbourne, Mexico City, Mombasa, Montreal, Moshi, Nairobi, New York, Osaka, Paris, Penang, Port Elizabeth, Portland Ore., Posadas, Prae, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tabaco, Tahsis, Tanga, Teluk Anson, Tientsin, Tokyo, Toronto, Tsingtao, Usumbura, Vancouver B. C.



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

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

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

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Dansk smededreng, der byggede skibsværft i U. S. A.

Ved OTTO LUDWIG

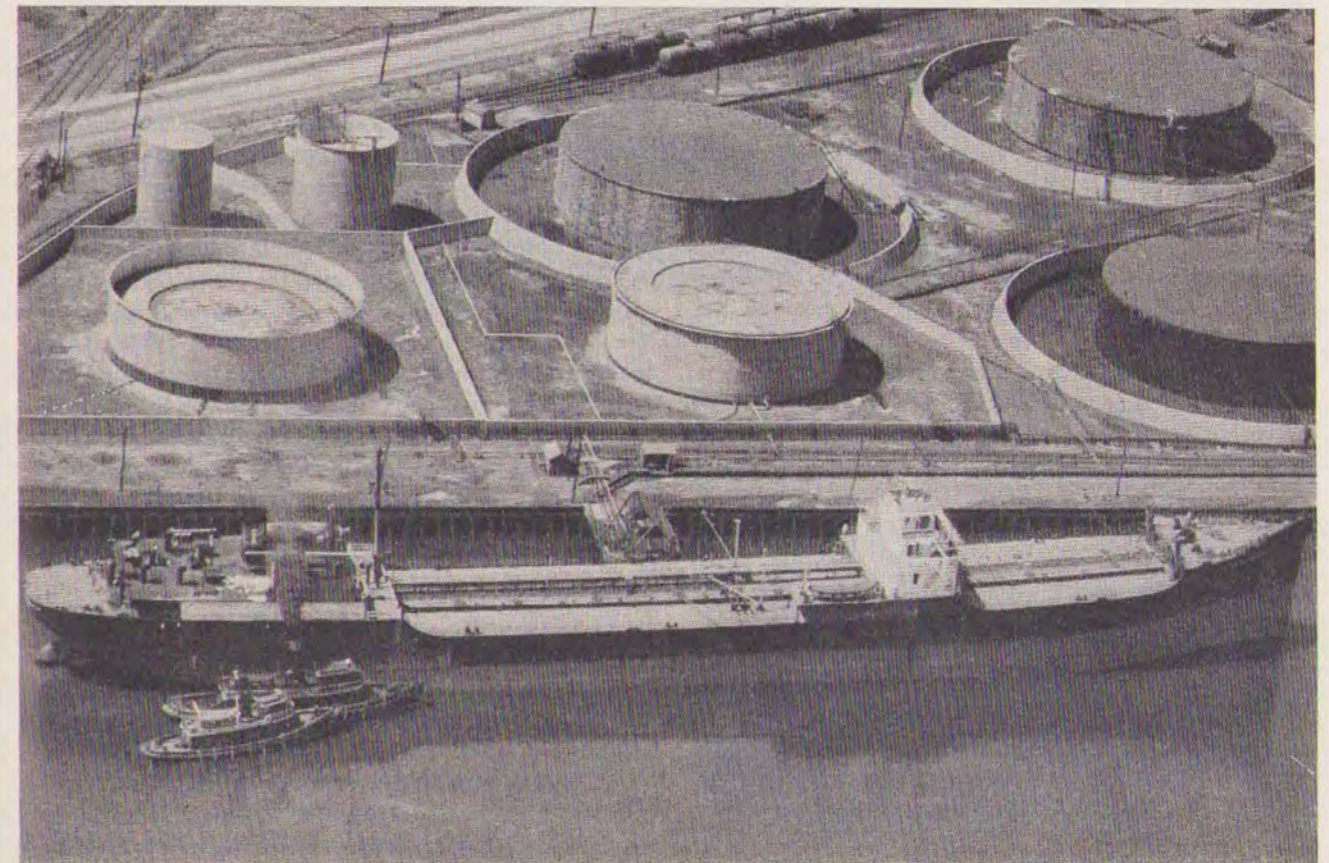
VI herhjemme kan dårligt tænke os en dansk-amerikaner uden en vespækket tegnebog og mindst eet dollargrin. Dette skyldes naturligvis først og fremmest, at vi kun stifter bekendtskab med de af vore emigrerede landsmænd, som det er gået godt derude i den store verden. De mindre velstillede udenlands-danskere får aldrig råd til at gense deres fædreland. Men ikke desto mindre glæder vi os hver gang, vi hører om en landsmand, det er gået godt i udlandet. En af de danskere, der har haft heldet med sig, er Carl Gustav Hedblom, der i denne sommer har gæstet sit gamle

land. Hans karriere er et helt eventyr, som det nok er værd at høre om, og vi har bedt Hedblom fortælle lidt om sit liv i U. S. A. Den 72-årige dansker har haft lykken med sig, men alligevel er han ikke kommet sovende til sin nuværende position, som har kostet både savn og hårdt arbejde.

Carl Hedblom blev født i Hellebæk i 1880. Hans



Carl Gustav Hedblom.



Et fragtskib ombygges til tankskib med maskinen agter — uden hjælp af en eneste kran!

far havde tidligere sejlet med Thingvalla-linien, men arbejdede sammen med sin kone på Hellebæk Klædefabrik i 80'erne. I yacht-konstruktør Aage Utzons idylliske Hellebæk-have giver Carl Hedblom sig til at fortælle. Trods de mange år i U. S. A. taler han næsten fejlfrit dansk:

„På grund af mine forældres arbejde måtte jeg passe mig selv hele dagen,“ siger han. „Det meste af tiden opholdt jeg mig nede ved vandet, hvor jeg så mange stolte sejlskibe stå Sundet ind. Jeg kunne tit ved dette syn længes ud. Efter konfirmationen kom jeg i lære på træskibsværftet i Helsingør som smedelærling, men da jernskibsværftet overtog forretningen, kom jeg over i et smedeværksted oppe i byen. Lønnen var meget lille, men jeg fuskede jo lidt og tjente en del bl. a. på at reparere cykler. Heller ikke i den nye lære fik jeg lov at blive læretiden ud. Værkstedet lukkede, og jeg gjorde ikke svendestykke. Jeg måtte nøjes med et lærebreve.

Derpå blev jeg ansat hos en kunstsmed på Frederiksberg. Jeg havde en bror, som rejste til Amerika, før jeg blev født. Og tre søstre rejste derover, da jeg var 5 år gammel. Mens jeg var på Frederiksberg, kom den ene af disse søstre hjem. Hendes beretning gjorde et sådant indtryk på mig, at jeg også besluttede at rejse over Atlanten. Min søster tilbød at låne mig penge til rejsen, og desuden fik jeg travlt med at indsamle mine tilgodehavender for reparerede cykler i Hellebæk.

Og så rejste jeg. Turen gik først til Parkeston. Derfra kom jeg med den amerikanske liner „St. Paul“ fra Southampton til New York. Hele rejsen kostede vist 180 kroner! Men vi havde det heller ikke så komfortabelt som køerne nede i lasten. Jeg opholdt mig sammen med de andre fattige emigranter nede på underste dæk, hvor alt fra en tønde pickles til gamle udtrådte sko og forlorne tænder sejlede rundt i spulevandet. Luften var temmelig stram og appetitten derfor ikke særlig stor. Jeg var mildest talt slap i lemmerne, da vi kom til Castle Garden, hvor alle emigranter blev undersøgt og forhørt. Jeg havde kun to dollars med mig, og da myndighederne spurgte mig, om det var alt, svarede jeg i strid med sandheden, at jeg havde flere penge i mit overtøj. Og så slap jeg igennem.

Jeg tog nu båden til Boston. Her blev jeg hældt ud af en sporvogn, fordi jeg ikke kunne betale billetten, og jeg måtte så spadsere hele turen ud til min søster.

Jeg fik straks efter ankomsten et job på et værksted, hvor jeg var 3—4 måneder, hvorefter jeg fik ansættelse hos Bertelsen & Petersen fra Svendborg. De to danskere byggede og reparerede dampmaskiner og kedler. Jeg lærte en masse hos de to landsmænd. Trods det, at de næsten lige havde åbnet værkstedet, havde de godt at bestille, og jeg tjente mange penge ved overtid. Men jeg ville gerne lære lidt mere om jernskibsbygning, hvorfor jeg tog plads på et lille værft, hvor man byggede lyst-yachts. Her var jeg et år, hvorpå jeg kom over på Atlantic Works, hvor vi bl. a. byggede en af de amerikanske Cup-defendere, som vandt over Sir Thomas Liptons båd.

I 1902 mente jeg at have tjent nok til at invitere mine forældre og endog deres hund til U. S. A. Sammen med dem kom en ung pige, som fra U. S. A. havde været hjemme på besøg i Hellebæk. Hun skulle til New Haven, men jeg fik hende til at blive, for jeg var blevet forelsket ved første øjekast. Året efter giftede vi os. Til hele familien købte jeg et hus ude på landet. Med tiden fik vi fem køer, en hest og ca. 600 høns.

I 1903 kom jeg tilbage til Bertelsen & Petersen. Jeg arbejdede hårdt, og hver dag efter fyraften var jeg tillige bondemand! Min far og mor befandt sig godt derovre og døde først i 1914. Så kom krigen, og jeg måtte tilbringe længere tid på værkstedet, hvorfor vi solgte alle dyrene. Der var hårdt brug for mænd, der kunne bygge skibsmaskiner. Jeg havde lige bygget fire 1500 h.k. dampmaskiner og havde selv måttet lave værktøj for arbejdet på fire cylindre på nogle af de tyske både, Amerika havde taget fra tyskerne. Skibene var lagt op i Boston og var saboterede af besætningen, som havde sprængt cylindrene, så de ikke mere kunne bruges uden en større reparation. Gennem dette meget omfattende arbejde kom jeg i forbindelse med flere indflydelsesrige mænd, og jeg fik tilbud om en stilling som superintendent (inspektør) på et nyt værft, der havde ti 420 ft. fragtskibe med 2800 h.k. tregangsmaskiner under bygning. Bertelsen syntes, jeg skulle tage chancen, og det gjorde jeg. Han tilbød oven i købet, at jeg kunne komme tilbage til ham senere. De ti skibe blev bygget, og der kom ordre på seks tankskibe. Men så blev firmaet opløst, og jeg kom tilbage til min gamle principal. Bertelsen købte nu The Atlantic Works og en ny flydedok i 1924, og jeg havde jobbet som superintendent her for et par år. Men så solgte Bertelsen til Bethlehem Steel. Her var jeg superintendent i tre år med min søn som en slags salgschef.

Bertelsens oprindelige værksted var også solgt. Det lejede jeg så for at begynde min egen forretning i 1932. Priserne var faldet, og mange banker lukkedes, hvorfor Bertelsen også havde måttet sælge alt sit værktøj. Jeg måtte derfor købe nye maskiner. Naturligvis prøvede jeg på at låne i en bank, men man ville kun låne ud på faste bygninger, hvorfor jeg måtte sælge mit hus. For at kunne betale mine arbejdere måtte jeg arbejde dag og nat selv. Min søn og mine to døtre arbejdede sammen med mig. Min yngste datter var dengang kun 18 år, men hun blev efterhånden en dygtig chef på kontoret. Det gik op og ned for os, men det lykkedes os at holde forretningen i gang, og i 1933 havde jeg 275 mand i arbejde. I dag er min medarbejderstab på ca. 400 mand.

Trods de meget hårde tider havde vi en del arbejde for staten. Bl. a. arbejdede vi på nogle fyrskibe, og i 1934 fik vi ordre på to 100 ft. både til staten. Året efter fik vi ordre på to automobil-færger til Lake Champlaine i Vermont 300 miles fra Boston. Bådene havde hver en længde på 150 ft. og havde plads til 26 biler. Hele skroget til hver af disse færger byggede vi i Boston, hvorpå vi sendte hele redeligheden til Lake Champlaine i sektioner. Ved søens bred måtte vi fak-



Forste stabelaflojning fra Donald McKays gamle værft efter 72 års forlob.

tisk bygge et helt skibsværft med bedding o. s. v. Hver af færgerne blev bygget på knapt fire måneder. Der var ikke mange værfter, der var interesserede i sådanne ordrer, og det var vel nok grunden til, at vi fik dem. Iøvrigt byggede vi også lejer til disse færger, der kom til at sejle mellem New York State og State of Vermont, en rejse på 10 miles.

Samme år fik vi en ordre på at ombygge en 465 ft. lang fragtbåd til tankskib. Dette arbejde, der var meget omfattende, bestod bl. a. i at flytte maskine og kedler fra midtskibshen agter. Skibet lå i Norfolk Virginia, og vi havde ingen kraner til rådighed. I stedet skar vi store åbninger i skodderne og placerede maskiner og kedler på skinner, hvorpå vi „kørte“ det hele hen agter. Arbejdet tog seks måneder. Vi blev lige færdige med dette arbejde, hvorefter vi fik et lignende, som blev gjort færdigt i marts 1937. Derpå fik vi endnu to ombygninger. Men denne gang drejede det sig om dieslbåde. Vi tog maskinerne ud på dem og installerede nye turbiner med rørdedler, som vi lavede på stedet. Vi måtte lave næsten alle ventiler selv. Det sidste klarede værkstedet i Boston dog for os. Vi ombyggede ialt 5 af disse skibe, og det hele tog 2½ år, i hvilken tid vi befandt os ca. 700 miles fra værkstedet, som min søn i mellemtiden ledede.



En af de store bugserbåde, Hedblom byggede til staten.



Et helsvejt tankskib brækkede med et brag midt over, mens det var til reparation på Hedbloms værft.

Vi havde mange problemer at løse. Det var ikke til at skaffe kapital til sådanne arbejder, fordi bankerne anså ombygningen af fragtskibe til tankbåde for at være tosseri, og det var en stor overraskelse for alle, da det første af skibene stod ud på prøvetur. Mange havde på forhånd sagt, at vi intet kendskab havde til tankskibe. Det kan være, de havde ret! Men vi lærte da en hel del og klarede opgaven så godt, at vi fik et godt navn alle steder.

Vi fik mange morsomme opgaver. F. eks. ønskede man på en af de store søer at få en ny passagerbåd, men sådanne måtte ikke på det tidspunkt bygges. Så købte man et second hand skib fra Lake Champlain. Dette skib skar vi i 21 stykker og transporterede stykkerne 100 miles over to bjergkæder 500 ft. over havet. Her lavede vi påny et midlertidigt værft og søsatte skibet. Det kom fint i vandet og skulle nu bugseres under en bro. Desværre kom det et par centimeter ud af kurs, da det befandt sig midt under broen. Der skete det, at bådens overbygning sad fastklemt under broen. Oppe på broen var imidlertid forsamlet en større menneskemængde. En del af tilskuerne hoppede ned på skibet og tyngede det derved så meget ned i vandet, at det kunne sejle videre!

I Boston fik vi efterhånden godt at bestille. Jeg måtte derfor rejse fra Norfolk, hvor vi havde påbegyndt bygningen af en 500 ft. tanker. Bygningen af denne båd blev nu overtaget af et nyt selskab, som også overtog alt vort derværende materiel. Det interessante ved skibet var, at det som et af de allerførste var helsvejt. Det blev iøvrigt søsat sidelæns.

Ordrene i Boston bestod bl. a. i to færger til

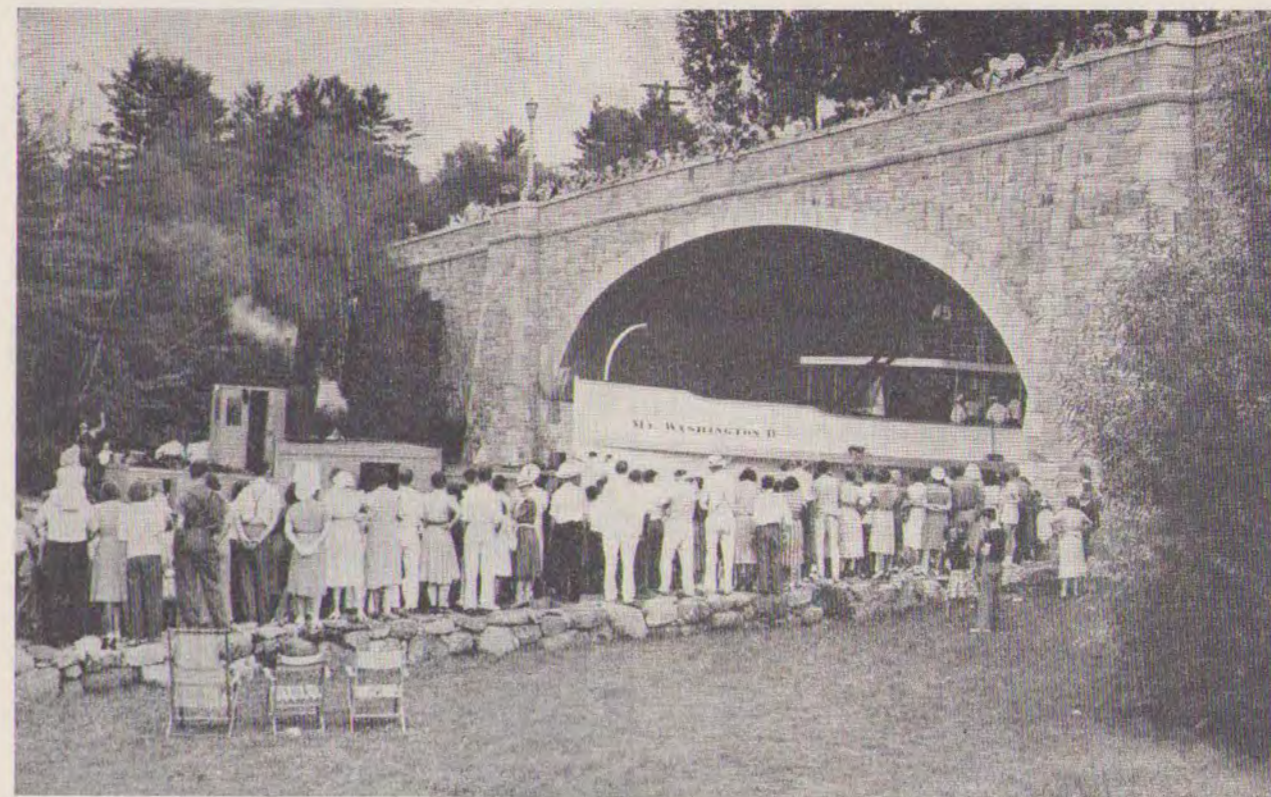
A. P. MØLLER

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

TLF. C. 514 - STATSTLF. 33 - TELEGR.-ADR.: MERŠK

- ★ **REDERI**
- ★ **TRAMPSKIBE**
- ★ **LINIESKIBE**
- ★ **TANKSKIBE**

A/S Dampskibsselskabet Svendborg
Dampskibsselskabet af 1912 A/S



Skibet, der ikke ville gå under broen, før tilskuerne tog affære.

General Motors Corp. Nu lå mit værft på et sted, hvor der ca. 70 år i forvejen havde ligget et meget berømt træskibsværft, som havde tilhørt Donald McKay, der bl. a. byggede the-clipperne „Stag Hound“, „Flying Cloud“, „Flying Fish“ og „Romance of the Sea“. Færgeren „Hudson“, som løb af stablen den 28. juni 1941, var det første skib, der blev søsat på McKays gamle værfts-plads, siden „Glory of the Sea“ gled i vandet 72 år tidligere. Begivenheden markeredes bl. a. derved, at Bostons borgmester holdt en tale ved søsætningen.

Men vi havde meget andet at lave. Staten begyndte at sende alle de gamle fragtskibe, som havde ligget oplagt langs kysten, til reparation. Vi havde også nok at gøre med ministrygnings-fartøjer og patruljebåde. Vi ombyggede flere lystyachts til krigsbrug og installerede kamre for kanonbesætninger om bord på fragtskibe.

Alle værfter havde nok at bestille på det tidspunkt. Den mand, der havde overtaget vort værft i Norfolk, byggede bl. a. ti tankskibe under krigen, og da freden kom, rejste han til Japan, hvor han for tiden bygger nogle af de største tankskibe i verden.

Da det store „run“ var ebbet ud i 1941, kneb det i nogen tid med at få nyt arbejde for mange værfter. Jeg bestemte mig derfor til at bygge to bugserbåde med en længde af 100 ft. hver, da jeg var af den mening, at der snart ville blive brug for sådanne skibe. Bådene blev bygget for vor egen regning, og hvis galt skulle være, ville vi bruge dem selv. Da de var 75 procent færdige, kom staten og ville købe dem. Min datter og jeg rejste derfor til Washington for at for-

handle med regeringen, og det lykkedes os at få 650.000 dollars for bådene. Vi havde håbet at få ordrer på flere af samme type, men staten ville have nogle, der var næsten dobbelt så store. Da vi rejste hjem, havde vi så godt som ordre på 6 bugserbåde af samme størrelse som den, der gik „Flying Enterprise“ til undsætning. De to mindre bugserbåde blev straks efter færdiggørelsen sendt til vestkysten, hvorfra de slæbte en flydedok til Pearl Harbor. De store fartøjer, der hver havde en maskinkraft på ca. 3000 h.k., blev hurtigt gjort færdige og deltog bl. a. i invasionen i Normandiet.

Mens vi var i gang med de store slæbebåde, måtte vi bygge sektioner til landgangsbåde. Disse sektioner blev i lægere transporteret over til orlogsværftet, hvor de så blev samlede.

I 1945 var der næsten intet nyt arbejde at få, men der var godt at bestille med reparationer lige til 1948. Så gik det for alvor ned ad bakke, men i 1950 og 1951 kom der et opsving. For øjeblikket har vi arbejde nok til begyndelsen af 1954.“

Vi sidder og nyder sommeren, mens Hedblom viser frem af sin store billedsamling. Så begynder han at tale om den smukke danske natur, og idet han lader øjnene glide hen over den frodige vegetation, siger han: „Hvor er det mærkeligt! Her skyder roserne langs husmurene sig metervis i vejret, skønt de ofte står plantet i den sparsomme jord på fortovet. Hjemme i Boston kæler jeg for mine roser med vand og

kunstgødning, og så bliver de ikke en gang en halv meter høje! Jo, der er dejligt i Danmark!"

„Men De har vel også studeret dansk skibsfart under deres korte ophold i Danmark," spørger vi.

„Det har jeg, og jeg må sige, at man laver pæne ting herhjemme."

„Nu har De selv haft heldet med Dem derovre i U. S. A. Vil De råde andre danske til at tage derover?"

Herr Hedblom betænker sig et øjeblik, så svarer han: „Hvis De blader i en amerikansk avis, vil De se, at side op og side ned er fyldt med annoncer, hvori der søges faglærte mekanikere o. l. Den gode danske arbejdskraft ville have gode chancer derovre, men det er jo ikke så nemt mere at komme ind i landet. Og vil man starte sit eget derovre, er det heller ikke så let mere. Konkurrencen er meget stor, og det er ikke nok at sætte en vare i produktion. — The thing is to put it on the market and sell it!"

Philips Mercantile Marine Atlas

I disse dage udsendes ovennævnte atlas i fjortende udgave. Det udkom første gang i 1904, men har gennemgået mange forandringer siden da. Det indeholder 43 dobbeltsidede kort i flerfarvetryk. 25 af kortene er i større målestok og angiver havne, postruter og faste skibsruter med distancer i sømil og dagsrejser. Ligeledes findes særlige kort med luftruter. Det store atlas, der koster kr. 290, kan købes gennem Andr. Fred Høst & Søn.

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 glemte" — 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 shanghaijede 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



Fra stabelaflembing til ophuggerplads er ESSO skibets trofaste og uundværlige ledsager.

Det glider ud på sit rette element på ESSO stabelaflembingsfedt, 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

NAUTA-BOAT CO.

NÆSTVED HAVN

TLF. 2248



Fabrikation af:

Staal- og Letmetal-Redningsbaade

Mekaniske Davider

Aluminium Flydemidler-

og Redningsflaader

Aluminium Landgangsbroer-

og Faldrebstrapper

Salgskontor v. K. BIRKEDAL:

NAUTA-BOAT CO.

Cort Adellersgade 8,

København K

Telefon Central 14419



„Løseformanden slumrer". Foto: Telegrafist Arne Matras.

På jagt med fotografiapparatet

Søfolkene er dygtige amatør-fotografer. Handelsflådens Velfærdsråd har som nævnt i forrige nummer afsluttet sin anden fotokonkurrence og har modtaget mange billeder. Ligesom det var tilfældet sidste år, har de søfolk, som selv ordner hele fotoarbejdet fra optagelse til kopiering og forstørrelse, opnået de bedste resultater. På forsiden bringer vi et dejligt billede af N. P. Ravnemose Jørgensen, der var blandt konkurrencens præmietagere. Herover bringes et fotografi forestillende løseformanden i Buenos Aires, der slumrer under solsejlet på S/S „Danholm". Billedet er taget af telegrafist Arne Matras, og det er ligeledes blandt de præmierede optagelser. 1. præmien vandtes

af maskinmester Ingv. Nordfang, som bl. a. har præsteret en fin optagelse fra maskinrummet om bord i S/S „Jutta Dan". Letmatros Mogens Andersen og matros Leif Ferslev fik 2. præmie. Alle personelgrupper er iøvrigt repræsenteret blandt præmietagerne. Således fik kok Leo Frost 3. præmie og telegrafist Wulff Lassen 4. præmie. Foruden de allerede nævnte modtog styrmand Egestrup Hansen, hovmester M. Clausen og elev J. Gredsted præmier. Det er en god og interessant sport at gå på jagt med fotografiapparatet, og der er nok af gode motiver på søen, hvilket vi vil vise med endnu nogle indsendte billeder til konkurrencen. Disse fotografier vil blive gengivet i kommende numre.

Et historisk skibs endeligt —

I dagbladens spalter har søværnskommandointendanturen i juli måned udbudt varmebåden „Havkatten“ til ophugning — med tilføjelse om, at materialerne ikke må eksporteres.

Den lille prosaiske annonce er en slags gravskrift over en af den danske orlogsflådes mindste enheder, som blev kommandofartøj for den danske flotille i Sverige i besættelsens seneste år. Ganske vist blev bevogtningsfartøjet „Havkatten“ ifølge ministeriel kundgørelse slettet af flådens tal i efteråret 1948, men siden da har man fundet anvendelse for dets kedelanlæg, indtil det nu for alvor er slut.

Torpedobåden „Havkatten“ blev bygget på orlogsværftet i 1919 som den næstsidste båd af den såkaldte franske torpedobådstype, hvoraf typebåden „Ormen“ (1916) var bygget — ligeledes på orlogsværftet — efter franske tegninger. Også Sverige byggede samtidig en del fartøjer af denne type.

„Havkatten“'s data er følgende: Længde 38,5 m — bredde 4,25 m — dybgående 2,74 m med et displacement på 92,5 tons. Maskinens 2070 hk kunne udvikle en fart på 24,6 knob, og armeringen bestod af 2 stk. 57 mm antiluftskyts og 2 stk. 45 mm torpedoudskydningsapparater. Besætningen var på 24 mand.

Kommandoen hejstes for første gang 15. maj 1920, og torpedobåden deltog i kongeskibet (hjuldampere) „Dannebrog“'s eskorte under Kong Christian X's genforeningsrejse til Sønderjylland i 1920, men iøvrigt blev fartøjet ikke meget anvendt, hvorimod dens ældre søsterskibe under sikringsstyrkens formering i 1914—18 havde været i fuld aktivitet; „Havkatten“ stod derimod i en årrække ubenyttet i skur på Holmen.

Fra 1922 ændredes betegnelsen til bevogtningsfartøj (B. 1. — senere R. 4.), og det var som sådant, at „Havkatten“ indgik i søværnets kystbevogtning i Sundet efter tyskernes besættelse af Danmark. På dette tidspunkt ændredes også det for denne torpedobådstype karakteristiske udseende: de 1½ skorsten — idet den agterste og mindste forhøjedes til samme højde som skorsten nr. 1.

Den 29. august 1943 var bevogtningsfartøjet på patrølle i Sundet, og samtidig med flådens sænkning på Holmen søgte chefen, daværende kaptajnløjtnant P. Würtz, med sit skib over i farvandet øst for Hveen, hvor det lykkedes at narre en stor tysk jager, således at „Havkatten“ og 3 danske kystbevogtningsfartøjer, de såkaldte K.-kuttere, kunne nå velbeholdent i havn i Landskrona.

Efterhånden blev de forskellige danske marinefartøjer, der var undsluppet til Sverige, samlet ved den svenske orlogsstation i Karlskrona. Her blev fartøjerne afrigget og oplagte, hvorefter besætningerne afgik til civilt arbejde.

I september 1944 var tiden inde til at formere *Den danske Flotille* i Karlskrona med orlogskaptajn *Sølling* som chef og med „Havkatten“ som kommandofartøj, og det var en stolt dag, da det gamle bevogtningsfartøj den 5. maj 1945 sammen med flotillens øvrige enheder sikrede *Den danske Brigades* overførelse fra Sverige til Danmark.

„Havkatten“ vil blive mindet i det danske søværns analer som det eneste lidt større orlogsfartøj, der i august 1943 undslap fjendehånd, og mange minder knytter sig til det lille fartøj, der under opholdet i Sverige var førerbåd for den numerisk lille, men af kampånd og -vilje så opfyldte skare af raske, danske orlogsgaster. —del.

Et værdifuldt søkrigshistorisk skrift

Der har unægtelig været noget stille om „Marinehistorisk Selskab“, som blev dannet for ca. 1½ år siden. En af selskabets opgaver er at udgive søkrigshistoriske skrifter, og nu foreligger det første af disse skrifter, som absolut må hilses med tilfredshed.

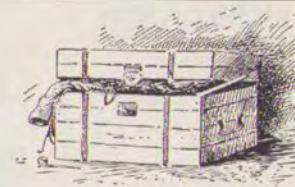
I anledning af, at det den 1. juli var 275 år siden, at slaget i Køge Bugt fandt sted, har „Marinehistorisk Selskab“ ladet trykke en lille bog om begivenheden. Det er meget dyrt at udgive bøger for øjeblikket, når de har et forholdsvis begrænset publikum. Selskabet har derfor ordnet det på den snilde måde, at offentliggørelsen af skriftet sker samtidig med trykningen af den store artikel, som bogen faktisk er, i „Tidsskrift for Søværnen“. Derved har selskabet sparet en del udgifter, således at skriftet af ikke-medlemmer kan købes for 6 kroner.

„Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677“ er skrevet af Jørgen H. Barfod, der er med i selskabets bestyrelse. Forfatteren har flittigt gennemplojet forskellige gamle journaler og breve i Rigsarkivet og har haft held til at finde mange nye enkeltheder frem om det navnkundige søslag. Det ca. 80 sider store skrift rummer mange interessante oplysninger til belysning af Niels Juels dygtighed som sømand og officer. Ligeledes gives der oplysninger af stor interesse om marinens materiel og personel i tiden omkring slaget, og skriftet rummer mange gode billeder og en værdifuld kildefortegnelse.

Skriftet er i kommission hos Ejnar Munksgaard, og vi kan trygt anbefale enhver med interesse for søværns historie at anskaffe sig den lille bog. Man afventer med spænding det næste af „Marinehistorisk Selskab“'s søkrigshistoriske skrifter. Selskabet behøver ikke at mangle interessante opgaver. —wig.

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



„Cutty Sark“ i cement-dok?

I juni-nummeret skrev jeg om the-clipperen „Cutty Sark“'s bevarelse. Det kan tilføjes, at en anonym velgører har skænket et større beløb, som muliggør skibets bevarelse i endnu 3 år. Der er imidlertid nu planer om at sætte skibet i cement-dok i lighed med Nelsons „Victory“. Skibet skal ifølge planerne anbringes i nærheden af marinemuseet i Greenwich. Iøvrigt er en verdensomspændende „Cutty Sark“-forening for øjeblikket under dannelse. — Man tænker endnu en gang med vemod på vor egen „Jylland“.

Et lineskib på land.

På toppen af Hampsted Heath i London ligger et meget mærkeligt hus. Det er bygget i 1760 af den formuende admiral Barton. Admiralen var blevet ked af at farte om på verdenshavene, men kunne dog ikke finde sig i at bo i et almindeligt hus. Derfor byggede han en bolig af udseende som et lineskib. Taget blev lavet som dækket på et sådant skib og forsynet med salut-kanoner. Huset ejes i dag af en engelsk skibsreder, der herfra har en glimrende udsigt over Englands hovedstad.

Barnemad.

Og mens vi nu er ved „Old England“: Et britisk krigsskib ved navn „Tartar“ bordede på Nelsons tid et fransk orlogsskib, der blev taget som prise og indført på den engelske flådeliste. Erobringen af skibet gik så let for sig, at fartøjet i den engelske flåde officielt blev omdøbt til „Child's Play“ — altså „Barnemad“!

Kongelig fiskespiser.

I „Dansk Fiskeritidende“ ser jeg, at der til Christian den Andens kroningsfest blev bestilt 24.000 tørrede hvidling, 30.000 tørrede flynder, 30 tønder laks og 12 tønder anden fisk. Ved en anden lejlighed bestiltes til slottet i København 60.000 hvidlinger og 40.000 flynder. Man skulle faktisk tro, at „Landsforeningen for Fiskepropaganda“ har haft en forløber i 1500-tallet!

Skoleskib for fiskere.

Der er fornylig blevet udarbejdet tegninger til et norsk øvelsesfartøj for fiskere. Båden, der skal bygges af stål, får en længde af 100 ft. og en maskinkraft på 380 h.k. Den skal udstyres med alle moderne tekniske hjælpemidler og virke på de norske fangstpladser. Det er meningen, at skibet, som vil blive taget med på Norges budget-forslag for 1953—54, skal sejle fra den ene fiskerfagskole til den anden mellem fangsttogterne.

Ferskvandsfiskeri.

Vi bliver et øjeblik endnu ved fiskeriet: Ved De, at 19 procent af den mængde fisk, der hvert år bringes i land verden over, fanges i fersk- eller brakvand?

De syv have.

Problemet „the seven seas“ har tidligere været behandlet her i „slopkisten“. Nu fortæller det amerikanske geografiske selskab imidlertid, at der i virkeligheden kun er seks verdenshave. Det sydlige Ishav er efter de lærdes mening kun udløbere fra Stillehavet, Atlanten og Det indiske Hav.

En god tradition.

Der er næsten tradition for, at søfolk aldrig efterlader sig gæld i land. Denne gode skik skriver sig fra sejlskibenes tid. Søfolkene troede nemlig dengang, at en ubetalt gæld kunne forårsage dårligt vejr under deres rejser.

Uhyggen breder sig.

Her er lidt mere om overtro: Hvert år den 17. maj samles en mængde mennesker på klipperne ved Sussex-kysten for at se et spøgelses-skib dukke frem af disen og synke i kort afstand fra land. Om tilskuerne virkelig ser noget, skal være usagt, men mødet på klipperne har en flere hundrede år gammel tradition bag sig, og en sådan holder englænderne ikke af at allive.

Søfarende skrædder.

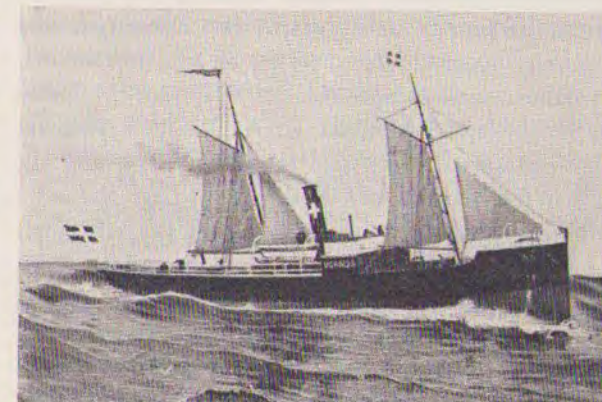
De husker måske, at jeg i juni fortalte om „Queen Mary“'s gartner? Forleden fik jeg at vide, at der også om bord på hospitalsskibet „Jutlandia“ findes et af landjerdens erhverv repræsenteret, idet skibet har påmonstret en skrædder!

Søfart i 4000 meters højde!

Titicaca-søen ligger flere hundrede miles inde i Sydamerika i en højde af over 4000 meter og rummer verdens højst beliggende dampskibs-flåde. Skibene, der besejler den store sø, holder forbindelsen vedlige mellem de to indsø-havne Puno og Guaqui. De to byer ligger på henholdsvis den peruvianske og den bolivianske side af søen, men skibene tilhører et peruviansk rederi. Det første dampskib, der gjorde tjeneste på Titicaca, blev bygget på Stillehavs-kysten og i adskilte dele transporteret til Puno på muldyr-ryg. På grund af bl. a. datidens dårlige bjergveje varede det syv år, inden skibet atter kunne samles. Rederiets sidste nyerhvervelse blev bygget i England. Denne damper bragtes ligesom sine forgængere til hjemstedet i mindre stykker. Skibets navn er „Olanta“.

Lauritzens første.

Men vi skal ned på jorden igen og fortsætter serien om de forskellige danske rederiers første skibe med at bringe et billede af S/S „Uganda“. Denne damper var rederiet J. Lauritzens første skib. Konsul Lauritzen købte i fællesskab med kaptajn Søren Meinertz det 400 tons skib i sommeren 1838. Fartøjet var bygget allerede i 1868 og blev købt for £3000. Dets maskine var meget udslidt og farten derfor ikke over 7 knob. Alligevel



sejlede „Uganda“ mange fine fragter hjem. Skibet var dog ikke i Lauritzens eje ret længe. Juledag 1838 fik damperen en lækage midt ude på Nordsoen. Vejret var hårdt, og det var ikke muligt at bjerge „Uganda“, som efter kort tids forløb sank. Hele besætningen blev heldigvis reddet af et engelsk fiskerfartøj.

REDERIAKTIESELSKABET

KONGSSUND

Bornholmsgade 3, K

Central 1535

NYT I NOTER

Dansk stabelafløbning i Rensborg.

Som nummer fire i en række af fem nybygninger, der er bestemt til eksport fra Nobiskrugværftet i Rensborg, er kyst-motorskibet „Alssund“ fornylig gledet i vandet til rederiet „Hafnia“ i København. Skibet er på ca. 500 b.r.t. med en lasteevne af ca. 950 tons. Det har følgende dimensioner: Længde 56 m, bredde 9,2 m, sidehøjde 5,8 m, dybgående 3,7 m. Hovedmaskineriet består af en 750 h.k. MAK Diesel, der giver skibet en fart af ca. 11 knob i fuldt lastet tilstand. M/S „Alssund“ ventes færdig i midten af august.

Dansk tanker afleveret fra Kremerværftet.

Værftet D. W. Kremer & Sohn, Elmshorn, har afleveret et tankmotorskib på 620 t.d.w. til „Dansk Esso“. Skibet fik ved søsætningen navnet „Esso Hermod“ og har med sine fem tanke en samlet kapacitet på 760.000 liter og en lasteevne af 570 tons foruden bunkerolie og vand. „Esso Hermod“ har følgende dimensioner: 50×8×3,3×2,8 m. Det er beregnet til indenlandsk fart og er forsynet med en dieselmotor på 520 h.k., der garanterer det en fart af 10,5 knob. Besætningen er på 11 mand, og bortset fra dreng og jungmand har alle om bord enkeltkamre.

Sejlskoleskibe til Vesttyskland.

Skibsreder Heinz Schliewen, Lübeck/Hamburg, har æren af at have reddet de sidste sejlskibe til brug for uddannelsen af unge sømænd. Efter at han har sat firemast-barkene „Pamir“ og „Passat“ i fragtfart med ca. 60 elever om bord på hver — og med stor succes, idet skibene opnåede normale dampfragt-rater — købte han et af sejlskibsrederiet F. A. Vinnen's berømte kæmpesejlskibe til brug som skoleskib. Det drejer sig om den fem-mastede topsejlskonneret „Carl Vinnen“, der blev bygget i 1922 hos Fried. Krupp-værftet i Kiel, og som er på 1524 n.r.t. med en lasteevne af ca. 2500 tons. „Carl Vinnen“ blev købt af englænderne, efter at de havde beslået det under krigen i Spanien. Da englænderne solgte skibet igen, betingede de sig, at det skulle bruges i uddannelses-øjemed, hvilket Schliewen lovede. Denne ordning er både Schliewen selv og englænderne glade for. Det kan f. eks. nævnes, at der om bord på „Pamir“ sejler ti engelske søkadetter. I det hele taget følger man i England med stor interesse udviklingen inden for Tysklands sejlskibs-uddannelse.

Den tidligere ejer af „Carl Vinnen“, skibsreder Vinnen, er naturligvis også glad for, at skibet stadig er under sejl. „Carl Vinnen“ er udrustet med en hjælpemotor på 350 h.k. Dets stambesætning er på 21 mand. Skibet skal, før det påny sættes i fart, gennemgå en ombygning i Tyskland. — Det er iøvrigt også skibsreder Schliewen, der har æren af at have reddet firemast-barken „Moshulu“ fra ophugning, hvilket vi allerede tidligere har nævnt. Fire store sejlskibe er således for øjeblikket under Heinz Schliewens kontorflag.

Danske nybygninger fra Nobiskrugværftet.

De tidligere omtalte motorskibe „Henrik Danica“ og „Hanne S.“ er afleveret til henholdsvis rederiet H. H. Andersen, København, og rederiet A. E. Sørensen, Svendborg. Fornylig er endvidere søsat et søsterskib til disse to fartøjer. Dets navn er „Alssund“, og det tilhører rederiet Otto Danielsen A/S, København.

Nootbaar.

Hempel har alle slags farver til alle slags skibe!



Hvad olietøjet er for mændene, er Hempel's farver for skibene!

J. C. Hempel's Skibsfarve Fabrik A/S

Amaliegade 8 . C. 3842

Sultan-audiens, kongelig jul, jordskælv og kollision

Materielmester V. C. Petersen fortæller om et togt med „Heimdal“

Ved OTTO LUDWIG

MATERIELMESTER V. J. C. Petersen er til daglig omgivet af maritime minder i form af tusinder af bøger på Marinens Bibliotek, hvor han har sit arbejde. Selv har han også mange minder at øse af fra et langt liv i søværnet. Vi har bedt ham fortælle lidt om sine oplevelser fra et enkelt af sine talrige togter til udlandet. Materielmesteren får ild på sin kære snadde, lægger et par kartotekskort til side og siger: „Jeg tror, jeg vil vælge at fortælle om Middelhavstogtet med „Heimdal“ 1908—09. Skibets chef på denne tur var kaptajn I. H. Schultz. Premierløjtnant Harttung var næstkommanderende, og iøvrigt bør det nævnes, at Prins Axel med dette togt gjorde sin første store sørejse.

Vi afsejlede den 15. oktober fra København og ankom efter en behagelig rejse til Gibraltar via Harwich. Derefter tog vi til Algier, Malta og Tripolis. Den sidstnævnte by var dengang lille og domineredes helt af fæstningen, der spejlede sig i havet. Fæstningen gjorde et meget stærkt indtryk på mig og fik mig til at minde de legetøjs-fæstninger, jeg havde fordrevet tiden med som dreng. Ustandseligt lød der hornsignaler deroppe fra, og det hele var meget gammeldags og orientalsk. Selve byen var grim, og man skulle helst ikke gå ud i den alene.

Fra Tripolis kom vi til Konstantinopel, der på den tid bestod af tre byer, nemlig det egentlige Konstantinopel med sultanens palads og Pera, der var den europæiske del med alle diplomaterne, samt Galata, der var modbydelig og grim at se til. Historien om hundene, der agerede skraldemænd i byen, er ikke overdreven!

Under landlov var vi selvfølgelig på besøg i alle tre bydele. Dog måtte vi holde os i lang afstand fra sultanens palads, der var meget strengt bevogtet. Den ung-tyrkiske bevægelse var på den tid meget langt fremme, og sultanen blev et halvt år efter vort besøg afsat.

„Heimdal“'s officerer med chefen og Prins Axel i spidsen blev inviteret til at besøge sultanen på paladset. Ved denne lejlighed optrådte sultanens to sønner som musikere, den ene endda meget talentfuldt. Chefen udtalte sig beundrende, og sultanen benyttede lejligheden til at invitere skibets orkester og officerer til en ny fest på slottet.

Det blev en rigtig fest. Sultanen var meget begejstret og uddelte medaljer for kunst og videnskab til alle skibets musikkere. Han glemte ingen. Selv de, der bar stortromme og nodestol, fik en, skønt de intet

kendskab havde til musik overhovedet. Om bord på „Heimdal“ blev der naturligvis lavet meget grin med disse medaljer.

På det tidspunkt, hvor vi var i Konstantinopel, opholdt den kendte danske redaktør Franz von Jessen sig også i byen. Gennem ham fik både officerer, underofficerer og mandskab lejlighed til at overvære sultanens kirkegang, som altid gik for sig på en fredag. Vi fik plads inden for et gitter umiddelbart uden for paladset. Herfra overværede vi hele skuespillet, en militær komedie af rang. Store skarer af soldater var opstillet langs ruten for at hylde og beskytte deres overhoved. Og så satte optøget sig i gang. Først kom der en del ryttere, derpå fulgte vogne med sultanens harem ledsaget af eunukker (kastrede mænd), der som kvindernes vogtere løb ved siden af vognene. Endelig kom så sultanen selv i en åben vogn sammen med en af sine sønner. Og efter hele optøget fulgte en mængde ridende og gående officerer og hoffolk. Hver gang sultanen passerede en større skare soldater, hylledes han ved hurra-råb. Og alt dette blot for at køre de ca. 300 meter hen til moskeen! Efter trekvart times forløb gentog hele skuespillet sig i omvendt orden.

Fra Konstantinopel tog vi til Piræus og dermed Athen. Noget af det første, der skete, da vi havde fortojet i Piræus, var, at Kong Georg kom om bord sammen med en af sine prinsesser. Derefter besøgte han os næsten hver dag ganske uofficielt. Navnlig var kongen ivrig efter at komme om bord, når menuen lød på gule ærter, som var hans livret. Vi i underofficersmessen havde iøvrigt den store glæde en dag at have kongen til middag, og selvfølgelig ville kongen gerne have gule ærter og romtoddy igen.

Og så blev det jul! — Jeg har oplevet adskillige juleaftener om bord i marinens skibe, og jeg har altid syntes, at en sådan fest bliver endnu smukkere her end i et privat hjem. Men denne juleaften i Piræus var noget ganske enestående. Ved 17-tiden havde vi parade for kongefamilien, der kom om bord for at opleve en rigtig dansk jul. Derefter afholdtes gudstjeneste, der var meget smuk og stemningsfuld. Endelig kunne vi så sætte os til bords for at spise flæsketeg og risengrød. Kongen var under middagen gæst hos chefen.

Efter julemåltidet var der juletræsfest på banjerne. Ved tombola blev der udtrukket en gave til hver enkelt om bord. Hele besætningen fik en gave både fra skibet og fra den græske kongefamilie. Min kongelige gave var et meget fint kamelhårs-divantæppe. Samtidig blev pakker og breve hjemmefra åbnet. De havde væ-

ret gemt bort de sidste fjorten dage før jul. Og naturligvis var der også hilsen fra kongefamilien hjemme i Danmark til hele skibet.

Mellem jul og nytår blev underofficererne inviteret til at besøge kongeslottet Tatoy, som lå ca. 3 danske mil fra Athen i pragtfulde omgivelser med bjerge og skove, hvor der efter sigende levede både vildsvin og bjørne. På slottet blev vi modtaget af kongeparret i kongens arbejdsværelse, hvor der hang et stort maleri af Chr. IX og hans tre døtre.

Og så gik vi til bordet. Der blev serveret blæk-spruttelefoner med græsk landvin, der var væmmeligt sur, samt dansk oksesteg med rødvin og derefter dessert. Efter middagen aflagde vi besøg i majestættens vinkælder, hvor vi fik lov at smage på lageret. Derpå gik alle vi underofficerer ud i slotsparken. Vi fik ikke lov at nyde det ret længe, for der kom nu bud om snarest at komme op til kongen, som gav os ordre til hurtigt at vende tilbage til skibet. Kongen sørgede for transport tilbage, og snart stod vi atter på „Heimdal“s dæk.

Vor chef havde lige modtaget melding om jordskælvet på Messina, og det var grunden til, at vi var kaldt bort. Nøden var meget stor i det ramte område, og vi gjorde klar til hurtig afgang.

Kong Georg havde fulgt os helt om bord, og han førte nu selv „Heimdal“ ud gennem Korinth-kanalen, hvorefter han tog afsked med os. Vi nåede iøvrigt hurtigt frem til Messina, hvortil vi ankom om formiddagen. Der lå adskillige dampere i nærheden, hvorimellem et par danske. Det syn, der mødte os, var ikke opløftende. Jorden havde slået store revner, og kysten var spækket med lig af dyr og vrage af små skibe.

Ved selve Messina var der ikke noget at gøre for os, men hjælp var hårdt tiltrængt i de to små byer Rigio og Canitello, der lå på den italienske kyst i „støvlehælen“. Vi medbragte en del medicin, som var til stor gavn. Mange huse var væltede, og flere steder så man, at folk havde forsøgt at springe ud af vinduerne, men var blevet klemt fast. Stedets læger måtte foretage operationer på pakkasser på havnekajen. Dette gjaldt også vore to læger, hvoraf den ene var øjenlægen Lotrup Andersen.

Vi kunne ikke gå helt ind med skibet, men måtte ro frem og tilbage. Ganske vist havde vi søkort, men disse kunne vi ikke mere stole på, da jordskælvet havde ændret dybdeforholdene på stedet.

Efter endt mission i det katastroferamte område afgik vi til Spezia, hvor den danske marine havde sin første undervands-båd, „Dykkeren“, under bygning.

Det havde været et begivenhedsrigt Middelhavstogt, og efter vort besøg i Spezia påbegyndte vi hurtigst muligt hjemrejsen til Danmark. En nat efter at have passeret Gibraltar havde vi roligt vejr, men desværre også tæt tåge. Det var ikke langt fra, at vi var blevet sejlet ned af en engelsk krydser, hvis navn vi ikke fik tid til at opfatte. Det hele gik så stærkt. For fuld kraft strøg krydseren imod os, men til alt held tog den kun vort flagspil.

I diset vejr kom vi til Nordsoen, og i brandtyk luft

gik vi endelig ind til Frederikshavn, hvor admiral C. F. Wandel sammen med underdirektør H. M. Rasmussen fra orlogsværftet gik om bord for at inspicere.

Trods den stærke tåge mente admiralen, at det var passende inspektion at sejle skibet hjem med det samme, hvilket vi gjorde. Det blev en helt igennem kedelig sejlads. Den næste formiddag kunne vi høre, at vi var i nærheden af et stærkt befærdet farvand. Tågesirenen hylede fra Lappegrunden, og ankerligere larmede med deres klokker. Af ren og skær nysgerrighed stod jeg i et dækshus med to køjer for at holde ud-kig styrbord ud. Pludselig så jeg en mægtig skygge tone frem af tågen. Som altid i tåge synede skibet usædvanligt stort. Jeg betænkte mig ikke længe, men fo'r som en raket ud af dækshuset, hvorpå der lød et øredøvende brag. Kolossen ramlede ind i os netop på det sted, hvor jeg havde stået. Hullet var så stort, at en droske mageligt havde kunnet køre derind. Sammenstødet var sket lige ud for vor fyrplads, men panserdækket holdt.

Vi fik travlt med at sætte lækmåtte ud, og således garderet listede vi ind til København, hvortil vi ankom kl. 16. Efter et halvt års togt måtte vi imidlertid alle forblive om bord for at blive forhørt i anledning af kollisionen.

Skibet, der havde påsejlet os, var den engelske damper „Astrakan“. Ved engelsk søret blev det fastslået, at vor chef ingen skyld havde i uheldet.“

— — —
Materielmester Petersen banker piben ud efter endt beretning og slutter samtalen med denne bemærkning: „Det var vist et af de mest oplevelsesrige togter, jeg har været med på!“

Flaskepost

Et sted ude på verdenshavet flyder en trækasse med en skriftlig beretning om en orkan, der truede med at sænke et fartøj, der befandt sig ved Vestindien. Den, der er så heldig at fiske den flaskepost op, er sikker på at have vundet det store lod, for mindst tre lande giver gladelig en halv million for at få fat i det manuskript. Det er nemlig intet mindre end den flaskepost, Columbus kastede i havet under en brandstorm udfør de vestindiske øer i 1492. Mulig driver kassen endnu om etsteds på et af de syv have, eller den kan være skyllet i land på en afsides og øde strand, hvor der kan hengå århundreder ja, måske årtusinder, inden et menneske finder den. Men Columbus' flaskepost var ikke den første i historien. Allerede den gamle græker Theophrastus, der levede 300 år f. Kr., kastede flasker med breve i søen for at konstatere, at Middelhavet får det meste af sit vand fra Atlanterhavet, og Benjamin Franklin benyttede samme metode mange århundreder senere for at tegne et kort over Golfstrømmens løb. Senere tiders videnskab har fundet Franklins optegnelser nøjagtige.

For kort tid siden skrev en sømand om bord på et fartøj udfør Florida et brev til sin kone i Miami, lagde det i en omhyggeligt tilproppet flaske og hev det overbord. Flasken blev skyllet i land på Hollywood strand, Florida, godt 30 km nord for Miami og blev overbragt sømandsbruden to dage efter. Det går ikke altid ligeså let for en flaskepost med at komme adressaten i hænde. For 50 år siden kastede polarforskeren Evelyn Baldwin en flaskepost i Det nordlige Ishav. Hans fartøj befandt sig i nød, for provianten var ved at slippe op. Først 45 år efter fandt en russisk fisker flaskeposten oppe i Det hvide Hav. Heldigvis klarede Baldwins ekspedition sig godt, og lederen døde en naturlig død i sin seng i 1933. Den internationale flaskepostklub, der arbejder med at kaste flaskepost i havet for at sammenligne de fundne resultater med dem, der noteres af Det hydrografiske Selskab, har til dato sendt 12.000 flaskebreve af sted. Det har vist sig, at det tager en flaske tolv måneder at arbejde sig over Atlanten i østlig retning og halvandet år om at tilbagelægge den modsatte vej. Der er flaskepost-eksperter, som foretrækker at arbejde på egen hånd. Mest kendt af sådanne ekscentrikere er den såkaldte flaskepræst i Tacoma, Washington. Han har sendt tusinder af flasker til søs med religiøse traktater og prædikener, og han benytter udelukkende tomme whiskyflasker. Af de 15.000 flasker, præsten har afsendt, er 1500 godt ankommet, hvis man da kan dømme efter de svar, han har modtaget. Fyrst Albert af Monaco, stifteren af det berømte oceanografiske museum, opnåede kun at få 227 svar på de 1700 flaskepost, han udsendte. For ikke længe siden lod søfartsbladet „Ships and Sailing“ forskellige skippere kaste 336 flasker i havet. Hver flaskepost indeholdt løfte om en belønning til modtageren, men til dato har kun en eneste meldt sig — en indfødt på Bahamaøerne.

Den ejendommeligste form for flaskepost stammer fra en rig enkefrue ude på Stillehavskysten. Den ekscentriske dame lagde sit testamete i flasken med den bestemmelse, at finderens skatte arve hende. Og flasken blev fundet, men retten har endnu ikke erklæret testamentet for helt lovgyldigt.

Tromler til olie

To tusind 200-liters tromler til brug for silde- og hvalolie etc., kr. 17,40 pr. stk. FOB engelsk havn. Yderligere lagre af alle sorter til disposition.

To tusind særligt fine 200-liters tromler, helt igennem istandsatte og malede, kr. 26,10 pr. stk. FOB engelsk havn. Yderligere lagre af alle sorter disponible.

H. NOBLE (Coopers) LTD.

Whitefield Place, Girdlington, Bradford, Yorks. England
Phone: Bradford 41288 . Cable: Elbon Bradford

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

Den mest kendte flaskepost er den, Edgar Poe skrev sin berømte historie „Ms. found in a Bottle“ om. Novellen skaffede digteren førsteprisen i en litterær konkurrence udsat af bladet „Saturday Visitor“ i 1833, og den læses med samme interesse i dag som for mere end et århundrede siden.

Nu forsøger videnskabsmænd at bruge en beholder af plastisk stof i den formening, at det er mere holdbart, bedre sødygtigt end flasken og ligeledes flyder bedre. Men de vaskeægte flaskepost-eksperter vil ikke vide af nogen erstatning for den gammeldags flaskepost. For dem er flasken det eneste saliggørende.

H. Trolle-Steenstrup.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Årbog 1952

Det er med glæde og forventning, at man modtager Handels- og Søfartsmuseets årbog for 1952 under redaktion af direktør Knud Klem og Louis E. Grandjean, og man skuffes ikke. Bogen er som sine forgængere af stor lødighed og i sit sædvanlige gedigne udstyr, trods vanskelighed med papir og andre besværligheder. Årbogen indledes med beretning og regnskab for året 1951—52, hvoraf det fremgår, at museet er i støt og rolig fremgang, ligesom museets støtteselskab „Handels- og Søfarts-Museets Venner“s beretning findes i denne, og dette har ligeledes været i rolig udvikling, men fortjener, at mange flere bliver medlem heraf, hvorpå der også arbejdes energisk fra bestyrelsens side.

Museets årsberetning indledes med mindeord over museumsinspektør Chr. Axel Jensen, der er afgået ved døden i januar måned i år, og som siden 1928 har været medlem af komitéen, hvor hans store viden og museumsfaglige erfaring altid beredvilligt stillede til rådighed for museets ledelse, når der kaldtes på hans hjælp. Museets leder udtaler sin dybtfølte tak for dette.

Et andet tab har museet haft ved kustode August Nielsens bortgang i maj måned efter længere tids sygdom. Kustode August Nielsen havde været tilknyttet museet siden dets oprettelse i 1915 og havde den ildhu og pligtopfyldelse, som sjældent træffes nutildags, hvad der gjorde ham afholdt af såvel sine overordnede og kolleger som af de besøgende, hvem han aldrig trattedes af at vise tilrette eller give oplysninger om museets genstande.

Beretningen oplyser ligeledes, at museets værdifulde samlinger i årets løb ved gaver og køb er blevet yderligere forøget, samt at opmålingen af fartøjstyper, der er ved at forsvinde, stadig drives med iver, således at man på museets arkiv vil kunne finde tegninger af fartøjer og både, som ellers er udgået, da deres funktion og nytte ikke svarer til nutidens fordringer.

Årbogen indeholder endvidere 4 artikler af stor interesse for alle, der har tilknytning til og interesse for søfart, og den første af disse — af fhv. bibliotekar Povl Rehling Fischer — omhandler en rejse fra Helsingør til Tranquebar i 1838 via Guinea rundt Kap det gode Håb, foretaget af Otto Christian Rehling og hustru Julie Marie Rehling f. Lund. Man må sige, at behagelig og morsom har rejsen ikke været, med indskrænkede pladsforhold og middelmådig proviant, som jo på slutningen ikke altid var god. En yderst interessant beretning, som det kan anbefales at sætte sig ind i for at drage sammenligninger mellem da og nu, hvor man på lige så mange dage, som det da tog måneder, kan komme til Indien fra Danmark.

Louis E. Grandjeans opsats „Rungsted Fiskerleje“ giver et kort rids af lejets historie gennem tiderne og dets tilknytning til Hørsholm slot, der jo gav udvidede afsætningsmuligheder. Forfatteren omtaler kort stedets

tilknytning til litteraturen gennem Johannes Ewald, Holger Drachmann og Karen Blixen Finecke, der alle har haft kortere eller længere ophold i Rungsted. En artikel, der vil læses med stor interesse af alle lokalinteresserede og andre, hvis interesse er vore fiskerlejers historie.

Kaptajn Carl V. Sølvér skriver om *Martin Behaim*, 1459—1507 — „En studie fra de store opdagelses tid“ kalder han det, og med rette, idet personen Martin Behaim vel nok er med i denne store tid, men så stor en mand, som hans landsmænd vil gøre ham til, er han ikke. Alle oplysninger om hans storhed som navigator, sømand og opdagelsesrejsende kendes kun fra Behaims egne beretninger og fra senere tiders fortællinger om ham, medens de portugisiske beretninger fra tiden kun rent periferisk omtaler ham. Hele dette emne behandler kaptajn Sølvér, og han stiller tingene på plads, således at man får et nøgtern billede af Behaim, hvis navn er bevaret til nutiden som følge af den meget interessante globus, han fremstillede over verdensbilledet umiddelbart før, Columbus opdagede Amerika, og som endnu findes i Nürnberg. Der kunne citeres i det uendelige fra denne artikel, som det på det kraftigste kan anbefales alle at læse, der er interesseret i opdagelsestidens mænd og deres gerninger.

Otto Ludwig skriver om „Træk af skibsnavnenes historie“, og det må siges, at han har fået en yderst interessant og læseværdig artikel ud af dette emne. Han begynder med at nævne, at såvel grækerne som romerne navngav deres skibe, som regel med et navn svarende til den udsmykning, disse havde, for det meste et gudebillede, som „Apollo“, „Jupiter“ o. s. v. Forfatteren går så over til vore hjemlige navne, hvor man fra vikingetiden kender mange (for blot at nævne et af de mest kendte: „Ormen den lange“) for gennem middelalderen at nå op til renaissance, hvor der af Chr. IV er givet mange navne, der nutildags ikke ville blive taget for gode varer. Hvad mener man om et navn som „Gumphønen“? Kongen gav flere lignende navne til sine skibe. Artiklen er udmærket skrevet og fører os op lige til nutiden med en udredning af navngivning indenfor de forskellige rederier. Det er en artikel, som det sikkert vil interessere alle søfartsinteresserede at stifte bekendtskab med; man kunne ønske en videre udredning om dette emne fra forfatteren. Forhåbentlig kommer den senere. En helt igennem udmærket artikel!

Iøvrigt bringes der i bogen forskellige småting med illustrationer af emner, der har tilknytning til søfarten.

Museet kan være årbogen bekendt, idet den fuldt ud svarer til de forventninger, man nærer til en publikation fra Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, såvel af indhold som udstyr, så man må håbe, at det trods vanskeligheder med papir og andet vil lykkes at udsende den frem i tiden.

O. B. N. A.

Lidt om KRYDSTOLDVÆSENET

Af R. FRIBERT

I „Vikingen“ nr. 10 har overtoldbetjent M. C. Hansen i et interview fortalt en del om det nedlagte krydstoldvæsen.

Da dette kun giver læserne en begrænset viden om den i sin tid så stolte krydsflåde — og da det på nogle punkter er noget misvisende — bl. a. var der ikke 20, men 30 krydsfartøjer. Kostpengene var for matroser 35 kr., krydsbetjente 40 kr. og skipperen 45 kr., og månedshyren var for matroser 45 kr., for krydsbetjente 55 kr. — ja, så tog jeg mod til mig, og jeg prøver i det følgende som gammel krydsbetjent at give et lille rids af krydstoldvæsenets historie (gengivet efter værket „Det Danske Toldvæsen“ 1932, Arthur Jensens Forlag, København) samt nogle spredte personlige erindringer.

Jeg fører læserne helt tilbage til året 1692, da Chr. V (ved kongl. forordning af 6/8) tillod en mand ved navn Kruse at udruste krydsfartøjer (selv denne forordning har jeg ikke, men kan dog oplyse, at Kruse fik forpagtning overladt). Kruse har sikkert været en meget energisk mand, der ville have så meget som muligt ud af sin forpagtning, men det stærkt tiltagende smugleri bragte ham direkte tab, og han holdt blot ud i 4 år; såvidt det ses, er forpagtningen overdraget en anden, der holdt ud i 6 år. Men nu var toldkrydserne engang anskaffet, og deres opgave blev fortsat — vistnok direkte under staten med hyret mandskab.

Krydserne var dog kun småfartøjer, og de var fragtet og armerede i dette øjemed, og fra marinen udkommanderedes officerer som ledere. 1777 var der kun 4 fartøjer, og det var en følelig mangel, at der ikke mellem fartøjerne var et effektivt samarbejde. Dette stod i 1819 klart for en nyudnævnt toldinspektør Blom i Rudkøbing. Og, såvidt det kan ses, købte han for egen regning en båd og påbegyndte et samarbejde med de nærmest værende søtoldsteders krydsfartøjer. Dette resulterede i en virkningsfuld smuglerfejde. Generaltoldkamret blev opmærksom herpå, og efter en indgående conference med Blom blev der købt 7 større krydsbåde, og disse blev underlagt Blom som chef for „en kombineret krydsindretning langs rigets kyster i Kattegat og i Østersøen“.

Det virkede så tilfredsstillende, at der ved allerhøjeste resolution af 26. maj 1824 blev oprettet det krydstoldvæsen, der nedlagdes 1904, altsaa vil mange ældre sømænd endnu mindes de smukke fartøjer. Tiden var jo blevet en anden, de lave toldsatser indbød ikke til smugleri, og skibsfarten begyndte at føle sig unødigt generet og sinket ved krydsernes evindelige forlangende om, at de skulle stoppe op. Et fartøj kunne således

komme ud for følgende på dets rejse fra Skagen til Svendborg: Stop udfør Hirtsholmene. Stop ud for Limfjorden, Randersfjord, Grenaa, Samsøbelt (Kalundborg krydseren) og gennem Storebælt — enten af krydseren fra Korsør eller Nyborg. Og da klagerne intet hjælp overfor den strenge — og uforstående Krydstoldinspektør Wulff — ja, så gik rederierne videre til regeringen. Men der er jo ingen tvivl om, at såfremt krydstoldinspektøren havde forstået at følge med tiden, bl. a. ved at lade krydsernes opgave indskrænke sig til vigerende tjeneste, og efterhånden indføre motordrift, så ville krydstoldfarten aldrig være gået ind, og det havde da stået fuldt udrustet til at løse de opgaver, der kom sammen med den høje beskatning.

I denne forbindelse bør nævnes, at skipperen i toldkrydseren, der var den eneste embedsmand om bord, også ville have fungeret videre som sådan i et restaureret krydsvæsen med motordrift — som vi jo senere fik. Men nu fik vi altså et stop — et tomrum — hvori ikke fandtes toldfartøjer ud over den lille dampbåd i København, der stod til generaltolddirektørens rådighed ved rejser til provinstitoldstederne.

Da man så igen følte manglen af kystinspektion med fartøjer, (dette blev særlig aktuelt under første verdenskrig) måtte man til at lede efter egnet mandskab blandt toldfunktionærerne. Her var en del fhv. styrmænd, og til dem skete der henvendelse om at melde sig som førere af toldbådene.

Nogen egentlig forfremmelse var dette ikke, og skønt de var udstyret med ret stor myndighed i smugleriaffærer, blev de ikke embedsmænd, kun tjenestemænd i funktionærklassen. Altså en kolossal tilside-sættelse fra statens side, som ikke tog tilbørligt hensyn til disse føreres nautiske uddannelse, nemlig, at placere dem i embedsklassen, hvor de retteligen og stands-mæssigt hørte hjemme.

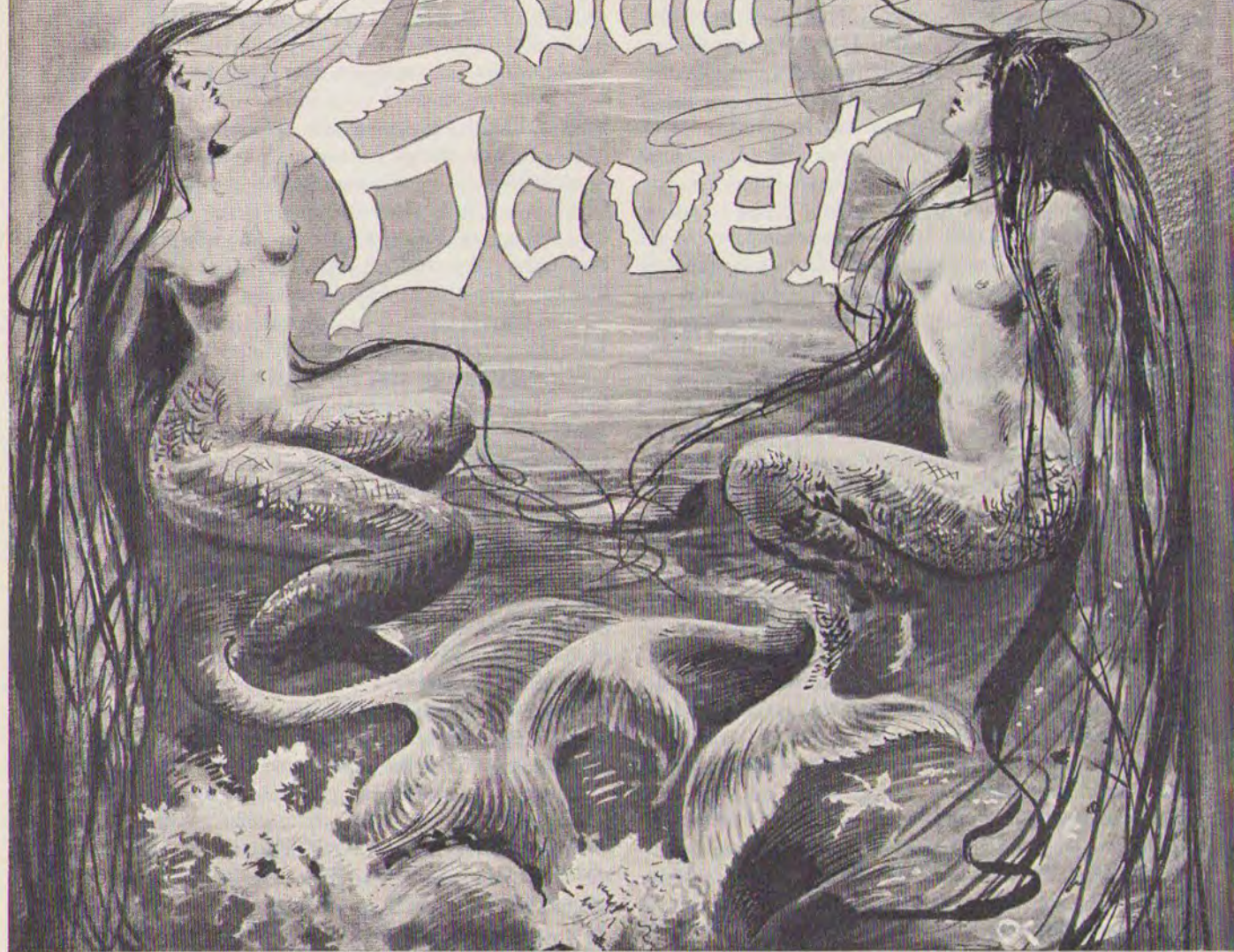
Som sagt, nu brød det sammen, og ved lov af 24. april 1903 bestemtes det, at ved næste års 1. april var krydstoldvæsenet ophævet.

Der er spurgt: Hvor og af hvem byggedes disse toldfartøjer? Jeg kan oplyse, at omkring forrige århundrede blev de bygget i Nysted, først på klink med agterspejl som marstalfartøjerne, senere på krael og rundgattede; det var fartøjer omkring 10 tons brutto. Da kravet om større fartøjer blev aktuelt, blev de bygget på Hansens værft i Odense, størrelsen var nu fra 20 t. b. og helt op mod de 30. Skibsbygger Hansen fik også æren af at bygge den stolte krydsinspektionsskonnert „Argus“.

De kan få dem
overalt



på
Havet



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

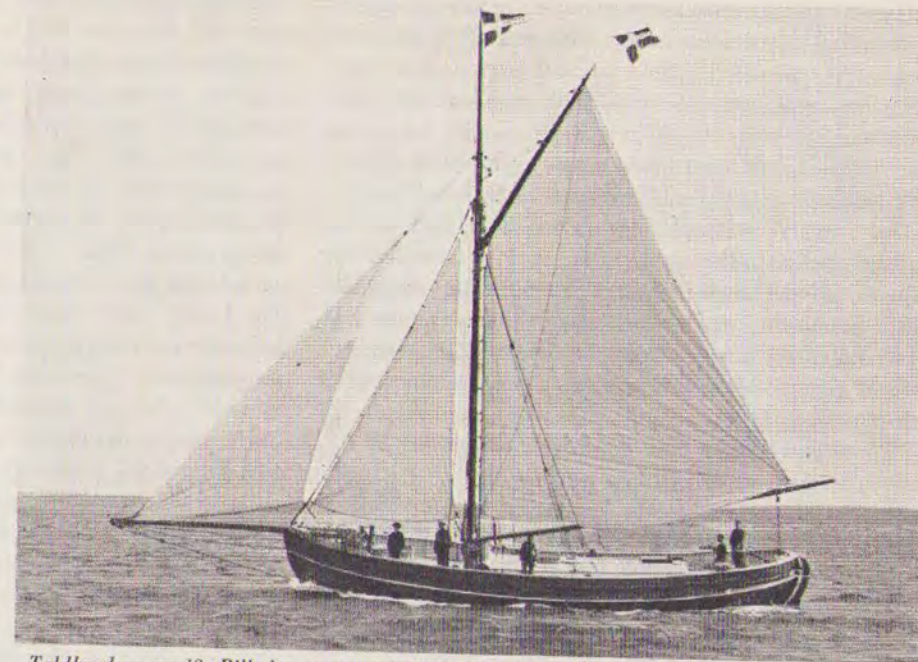
Bemandingen i „Argus“ var — foruden selveste krydstoldinspektøren eller hans næstkommanderende, en premierleutnant — 2 krydsbetjente, der her måtte gennemgå den sidste „ildprøve“, forinden de fik toldassistentudnævnelsen (krydstoldassistent). Når krydstoldinspektøren var med, fulgte ham førstemanden fra inspektoratet (Andresen hed han i min tid), så var der en rigtig voksen kok og 4 matroser. Andresen havde et stort ord at sige i vigtige anliggender; han var kommandørens højre hånd, og havde man ikke ham som god ven, da var det ikke godt at hedde krydsbetjent — det kunne endda medføre, at det trak

lidt længe ud med forfremmelsen. — I toldkrydseren var foruden skipperen een eller to krydsbetjente — de var alle navigatører, og havde forinden deres ansættelse sejlet som styrmænd. I chefkajytten agter havde skipperen sin køje, der kunne lukkes ved 2 skydedøre. Kajytten var tillige spisesalon, og her var kakkelovn. Krydsbetjenten havde sit eget kammer, der i reglen var forsynet med 2 køjer. Forude var matrosopholdsrum og kabys; her var 2 køjer i hver side. Her var mindst 2 matroser og en dreng, der lavede mad under matrosernes tilsyn. Oftest var matroserne enten dygtige skytter eller fiskere, og dette høstede vi naturligvis en mægtig fordel af. Et sted (Korsør) og vel endnu flere steder havde man således altid en åleret på bordet — kogt eller roget-saltet.

Nordligste station var Frederikshavn. Her var 2 krydsbetjente og 3 matroser. Her kan passende fortælles lidt om krydserens virksomhed, og det kan tages til belysning af, hvad der i det store og hele foregik i krydsfarten.

Vi søgte så vidt muligt i havn hver aften, men det hændte naturligvis, at vi på grund af stille ankrede op inde ved Holmene; derfra var den herligste udkig, så vi mod nord kunne se, når et skib satte kurs syd på. Men lå vi i havn (lige foran Svitzerdamperens fortojningssted), så smed vi los ved solopgang — sommer som vinter, thi for den kutter var der ingenting, der hed vinterhvide, så sejlede vi ud til Holmene, halde fokken bak og bare holdt udkig.

Undertiden kunne det med en stiv NØ knibe med at komme ud af Frederikshavns havn, men takket være kutterens gode evne til at lystre er det altid lykkedes. Efter et par bovtter i yderhavnen gik vi med SB halse tæt op mod søndre molehoved, hvor lodserne den gang



Toldkrydser nr. 12. Billedet er taget i 1899. Fartøjet er rimeligvis senere købt af cementfabrikkerne i Mariager under navnet „Svend“.

havde deres vagthus, ud i søen for her hurtigst muligt at vende for ikke at komme på stenrevet; vi havde så nået frit farvand. Og modsat, når vi om aftenen stod ind med en frisk NØ — fok og klyver ned så snart vi var i yderhavnen, storsejlet i BB side, fartøjet godt over mod vest, til vi nåede lige ud for vor bro, så en halsning, storsejlet slog over i SB — tvang kutteren til på stedet at vende modsat — storsejlet til dæks — og værs'go, skuden var bragt til bolværk — lige så fint som det i dag gøres med al mekanik. De faste fortojninger om bord, vagten sat og vor skipper gik hjem til kone og børn.

Det hændte imellem, at vor allerhøjeste chef, krydstoldinspektøren, fandt på at rejse ud om natten for at inspicere sit mandskabs påpasselighed — det var vel hans job — men at han var unødigt streng, det var vel alle enige om, vi forsøgte derfor at drille den „bussemand“. Gennem korrespondancer var vi som regel klar over, hvornår vi kunne vente inspektion, så blev en mand sendt op til nattoget som spejder, men kommandøren var lige så snedig, han kendte personlig alle sine folk, og når han opdagede en af disse på jernbanestationen, blev han enten siddende i toget, eller han stod ud og gik til sit hotel; her forblev han, indtil han fandt, at nu ventede man ham ikke, og så gik han på havnen i stolt forventning om at kunne „slå til“. Men dette førte blot til, at vor spejder blev godt camoufleret, og så var vi på den rigtige side.

Men jeg må føre mine læsere tilbage til holmene. Vor opgave derude var at stoppe ethvert fartøj, der kom nord fra, for at inkvirere og toldlukke skibets luger og udstede et revers og en deklaration. Genparten heraf blev med omgående post sendt til fartøjets bestemmelsessted. Dette gjaldt dog kun for sejskibenes

vedkommende. Dampskibene kunne vi jo ikke give denne omgang, det var for omstændeligt. Derfor fik disse en af vore mænd med; han var udrustet med en vældig sabel, hængende i en bred læderrem om livet; det så frygtindgydende ud — men ingen tænkte vel på, at han næppe havde mindste begreb om, hvorledes han i påkommende tilfælde skulle bruge den sabel.

Der indtraf selvsagt dage, hvor vi behandlede op til 40 skibe fra tidlig morgen, en efter en rundede de Skagen ind og havde kurs for Læsø Rende, men alle måtte de stoppe for den kongelige toldkrydser, der lå med standeren hejst på toppen og splitflaget under gafflen. At de sidste skipper af sådan en flåde blev vrede, er forståeligt.

På sådanne dage blev der ingen spisetider, vi tiggede lidt mad og drikke her og hist om bord på skibene. I mellemtiden førtes krydseren af en krydsbetjent, der måtte følge det fartøj, hvor kontrollen var om bord og imellem slæbe jollen hen til næste skib.

Ind imellem kunne komme en damper; den fik så en mand med, men da vi kun havde 5 mand til dette formål, hændte det, at de alle var afsat, og vi måtte give op for den dag. Skipperen tog så roret, og ved drengens hjælp sejlede han kutteren i havn, hvor de med god samvittighed kunne blive, indtil mandskabet atter var vendt tilbage, — det hørte til dagens orden, at der altid var nogen på rejse med toget op gennem Jylland.

Et stort problem var det at „tage“ jollen i hård kuling og oprørt sø. Jollen var 18 fod lang — klinkbygget — åben, kun bestemt til roning, den blev altid slæbt efter krydseren i en 7 fv. trosse.

Når vi til eksempel øjnede en damper for sydgående, bragte vi vor kutter ud i dens kurs, halede fokken bak og højste standeren som tegn på stop, holdt spændt udkig efter, om damperen sagtnede farten; så snart dette skete, blev jollen halet op til læ låring, hvor den hurtig blev bemanded, så slap vi jollen løs og sejlede kutteren ned i læ, medens jollens mandskab sørgede for, at båden lå så tilpas, at damperen fik den langs sin læside. Så snart vagtmanden var kommen om bord i damperen, og jollen atter var fri, havde de tilbageværende mænd kun at holde jollen på åreerne op mod vind og sø, thi at ro den store jolle imod en hård kuling var ganske ugørligt.

Om bord på krydseren holdt krydsbetjenten, thi det var oftest ham, skarpt udkig mod luvart, liggende med bak fok; nu lod han fokken gå, og med fuld fok og torebet storsejl gik han *by the wind* op mod jollen, og netop som jollen var nogle streger til luvart, vendte krydseren, stagfokken blev stående, farten var ved vendingen taget af kutteren og — værsgo, der lå jollen ved læ låring, men kun nogle få sekunder, og i mindre tid, end det kan fortælles, var jollens besætning om bord i kutteren medhavende fangelinen.

Men der var dampere, som ikke ville respektere vort stopsignal. Vi havde således en gang en stor engelsk damper; krydseren blev lagt i hans kurslinje,

men ikke tale om, at han tog mindste hensyn hertil; vi måtte da, for ikke at blive oversejlet, vige. Vi valgte at gå til luvart. Det blæste en stiv vesten vind, så vi havde en chance for at kunne følge godt med og havde kort efter damperen i læ på prajehold. Krydsskipperen og 2 mand sad stadig i jollen. Jeg havde krydseren, og som situationen lå, gav jeg drengen besked om at hente krudtkassen og lade den BB kanon; den blev godt stoppet med forladning, tændsatsen blev sat i hullet, og stående med ledningen i min ene hånd og rorpinde i den anden råbte jeg over til dampskibsbroen, hvor der nu var kommet en mand til syne — foruden rorgænger: „You will have to stop here!“ Manden svarede: „I don't want the pilot!“ — altså et tydeligt bevis på en misforståelse. Jeg råbte derfor tilbage: „That's not the pilot, but the cust-house-boat, and you will have to stop!“ Manden derovre rystede uforstående på hovedet — og vi begyndte at sakke agter efter. Nu skal det være, tænkte jeg, og med et nik til min skipper i jollen halede jeg til i ledningen, og *bum* —, jeg kunne ligefrem følge kanonens forladning stile lige efter manden på dampskibsbroen, han havde sikkert også opdaget „kuglen“ — eller i hvert fald knaldet — for nu dukkede han sig for i næste nu at springe til skibstelegraf. Resten forløb meget normalt, og vor vagtsmand havde aldrig tidligere haft det så godt om bord. — Damperen skulle til Aarhus, og da vagtmanden kom tilbage, grinte han fordægtigt, idet han op af lommen halede kanonens forladning — en fast sammenrullet kabelgarnskugle — godt indsmurt i talg. Han fandt den på damperens fordæk.

Toldkrydserens manøvreedygtighed.

Ved Udbyhøj (Randersfjord) (min første ansættelse i krydsfarten 1897) præsterede kutteren at krydse gennem den smalle Kirkegrund, endda med strømmen imod; det var en ganske enestående bedrift, som selv de derværende lodser udtalte sig rosende om.

Grenaa-krydseren havde særlig mange ekspeditioner i Gerrildbugt, hvor der med langvarige sydlige storme og nordgående strøm samledes mange fartøjer, fordi det var håbløst for dem at krydse syd på. Men toldkrydseren kunne, når den var færdig med at overhale de ankerliggende fartøjer, gøres klar til at tage en dyst mod vind og strøm ned forbi Fornæs og i havn i Grenaa.

Bogense-kutteren præsterede at krydse alene for sin stagfok. Der kunne nævnes endnu flere smukke resultater fra den stolte sejlskibsflåde, der også i flere tilfælde reddede menneskeliv på søen. Fhv. strandvagtmeister Verner Lybeker (f. 1867), Hesnæs, hører til en af de mest uforfærdede redningsmænd; han var tillige en af flådens bedste mænd — ja, vel nok den bedste, flåden har haft.

Men kutterne var ikke enestående til *by the wind* sejlads; inspektionsskibet „Argus“ gjorde det bedre. Det var noget, der ærgrede os — det gemene mandskab. Når en inspektion af kutteren i åbent farvand

fandt sted, og vor skipper var gået om bord i „Argus“, så måtte vi naturligvis pænt holde os agten for, men vi kunne langtfra holde højden med „Argus“, hvor meget vi end søgte at hale skøderne kant — vi drev uvægerligt ad læen. Til gengæld nød vi så, når skipperen med commandøren var vel om bord i krydseren, så var det vores tur at føre an foran „Argus“. Ved commandørens inspektion af krydseren gjaldt det om at stå militærisk *ret* med hånden til huen (matroserne havde hue som i marinen, medens skipper og betjente havde marinekasket).

Commandør og skipper gik i kahytten, hvor skibsjournalen blev nøje studeret og sluttelig underskrevet. Det hændte engang, at commandøren gav skipperen besked om at skyde skøderne fra skipperkøjen; dette nægtede skipperen, idet han svarede: „Dette er privat — hr. commandør“ — og hvor mærkeligt det end lyder, commandøren bøjede tavs af. Efter hvad der er fortalt mig, så havde pågældende skipper netop sin hustru med om bord. Nok om det, commandøren begav sig forud, måske kunne han der få en mistanke bekræftet. Men der var sammenhold i vor lille verden.

Vi havde en næstkommanderende, en premier-løjtnant, som for et år ad gangen kom fra marinen; han var fører af „Argus“, når „Fatter“ ikke selv ønskede at tage ud på togt. Det var for det meste herlige usnobede mennesker disse løjtnanter, som gav os indtryk af, at de var kun søfolk som vi andre; den ellers stramme militære tone var da som blæst bort, og for dem selv har dette krydstogt utvivlsomt været som en behagelig ferie.

Men det hændte, at vi engang fik en løjtnant af en helt anden støbning; det førte til, at mandskabet gjorde alt for at drille ham, og han havde det ikke godt. Men værst blev det for de krydsbetjente, der på skift var om bord i „Argus“ til den sidste ildprøve, inden de blev forfremmet til krydstoldassistenter og selv fik skib. De stod jo midt imellem løjtnanten og matroserne og måtte for deres fremtids skyld nødvendigvis opretholde et godt forhold til begge sider, men en dag kom det dog til åbent oprør.

„Argus“ stod København ind; den plejede at ankre op i yderhavnen ved Langelinie; løjtnanten gik fra halvdækket ordren: „Stagfok ned“ — derpå: „Lad den ligge!“ — 1. betjenten til matroserne: „Rul den op!“ — Løjtnanten: „Lad den ligge!“ 1. betjenten: „Nej! Fanneme om den skal ligge og blive gris til af ankerkættingen. Rul den op!“ råbte han til de grinende matroser, og henvendt mod løjtnanten, der spruttede af raseri, råbte 1. betjenten: „Sådan vil commandøren ha' det, og hvis vi laver det anderledes, så får både De og jeg med ham at gøre.“

Efter opankringen blev 1. betjenten kaldt agter til

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSELSKAB
ST. KONGENSGADE 49
KØBENHAVN K

løjtnanten, og her fik han ordre til at tage i land til en læge for af denne at få konstateret, om han var rigtig klog.

En timestid senere står 1. betjenten inde på kajen og prajer „Argus“ o'høj! Jollen kommer ind for at hente ham. Løjtnanten er kommet på dækket agter, og matroserne står samlet ved lønningen midtskibs, alle spændte på, hvad der nu vil ske.

Da jollen nærmer sig „Argus“, haler 1. betjenten med synlig tilfredshed et papir frem af brystlommen, og svingende med dette råber han: „Her skal I se, kammerater, her er bevis for, at det i al fald ikke er mig, der er noget i vejen med.“ — At løjtnanten hurtigt forsvandt under dæk, har mine læsere allerede gættet.

Livet om bord.

Havde vi det end i alle måder godt om bord, så måtte vi mere eller mindre savne hjem, kone og børn. 8 dages ferie var alt det, vi kunne opnå årligt. Det var meget strengt forbudt at tage sin kone om bord. Et lyspunkt var det dog, at når kutteren kom på værft til det årlige eftersyn, kunne mandskabet tage deres respektive koner enten om bord eller på hotel. Vi agterude havde som regel plads til konen.

Et andet lyspunkt kunne indtræffe, når en af os som vagtledsager med sydgående damper var på tilbagevejen og kunne aflægge besøg i vort hjem — for selv om ordren lød på, at vi efter afløsning af det stedlige toldvæsen: „ufortøvet havde at begive os tilbage til vor plads“, så fik vi det ofte ordnet således hos den flinke og forstående toldassistent, som skulle give os ankomsttest, at datoen blev forrykket et døgn (det er tilgiveligt at huske forkert). Denne velvillighed mindes mangen toldkrydsmand med taknemlighed.

Iøvrigt var der til daglig rig anledning til at dyrke husflidsinteresser. Mange opnåede stor dygtighed. En til at strikke uldtøj til hele sin familie, det var dog særlig dem fra Jyllands vestkysts sydlige del ned til Manø. Mange — og det var vel nok de fleste, forsåede familiens skotøj; nogle blev så dygtige, at de lavede helt nye sko og støvler. Også møbelsnedkerfaget blev der fusket i. En lavede smukke udskårne rammer. En var bogbinder. En lavede fiskeruser. En var dygtig skytte. En lavede de herligste gulvmåtter. Kort sagt, næsten enhver lige fra skipperen til drengen ombord havde deres specielle hobby. Men alt får en ende —.

Da krydstoldinspektøren i sommeren 1903 med „Argus“ tog ud på togt, var det ikke for at inspicere, men for at tage afsked med det mandskab og den flåde, der var hans stolthed. Det var jo dog på hans initiativ, at krydstoldflåden var bragt frem til at indtage det høje stude. Og han strittede længst muligt imod dets nedlæggelse og ville ikke fire af på de instrukser, der var hans værk, men en højere magt — rigsdagen — måtte han bøje sig for. Og han gjorde det med den bemærkning til os: „Ja, nu nedlægges krydstoldvæsenet, men jeg siger, at det vil blive oprettet igen, det bliver blot ikke under mig!“

En sejr for radar

Det er vist efterhånden sivet ud, at den amerikanske jätte-liner „United States“ har sat nye rekorder for begge veje over Atlanten og derved erobret „Det blå Bånd“. Turen til Europa blev gjort på 3 døgn, 10 timer og 40 minutter, altså med en gennemsnitsfart på 35,59 knob. Og så fik maskineriet ikke engang lov at „give“ sig helt. Man har indtrykket af, at „United States“ holdt igen på kræfterne ligesom det olympiske fænomen Zatopek i de indledende heats til olympiaden.

At det lykkedes at slå rekorden trods en lang tid med tåge, skyldes i første række skibets radar-anlæg. Skibets fører, kaptajn Manning, sagde efter ankomsten til Europa, at han „hellere ville undvære sin ene arm end radar“.

En bedre reklame kan det store amerikanske selskab „Raytheon“ ikke ønske sig. Det var nemlig dette selskab, som leverede radar-udstyret til den amerikanske kæmpe. Atlanterhavs-rekorden blev da også livligt diskutert ved den presse-reception, som dagen efter sejladsens afslutning blev holdt i København af direktør Aage Hempel for det amerikanske selskabs to direktører, Ray Ellis og Fritz Gross. Aage Hempel er den danske repræsentant for „Raytheon“-selskabet og var ligeså glad for „United States“ præstation som skibets kaptajn.

Direktør Ellis fortalte iøvrigt, at hans selskab er storleverandør af radar o. l. anlæg til den amerikanske marine. Mere end 90 procent af selskabets produktion går til militære formål. Alligevel bliver der en ikke ringe del tilovers til civile formål, hvilket tydeligt illustrerer „Raytheon“'s storhed.

Under sin spøgefulde tale til pressen hev Mr. Ellis en lille „tube“ op af lommen. Det lille rør er vist nok det mindste, der endnu er fremstillet. Hele dets længde er kun 10 mm! Røret er en triode-forstærker, som bl. a. kan bruges til radio og walkie-talkie. Det er endnu kun på forsøgs-stadiet, men i løbet af kort tid vil en masse-fabrikation komme i gang på hoved-fabrikken ved Boston. Selskabet har iøvrigt fabrikker også i Tyskland, og endnu en bliver måske oprettet i Danmark.

—wig.

Hempels Legatfond

Den årlige legatydelse i J. C. Hempels Legatfond på de Hempelske firmaers stiftelsesdag den 4. juni er uddelt til følgende organisationer: Georg Stages Minde (til beklædning), Søfartens Bibliotek, Søfartsklubben, Sømandsforeningen af 1856, Indenlandsk Sømandsmission (til indkøb af et fjernsyns-apparat), Søfartens Hygiejnekomite, Danmarks Fiskerhøjskole (til fripladser), Navigationsskolerne (til uddeling af flidspræmier blandt eleverne), Københavns Maskinskole (til uddeling af flidspræmier blandt eleverne) og Aage Falk Hansen (til arbejdet indenfor arbejdsledige søfolk).

C. CLAUSEN



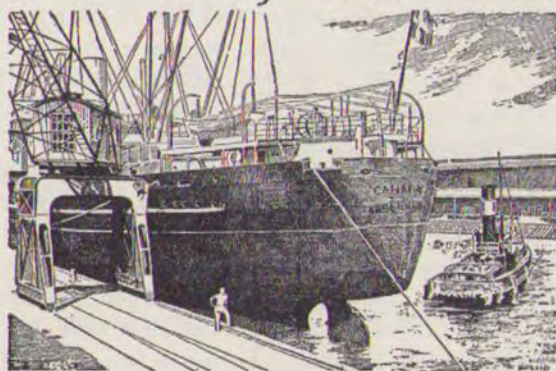
DAMPSKIBSREDERI A/S



MOORE & McCORMACK A/S

Frugt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708
Rigstelefon 356 Telegr.-Adr.: MOOREMACK

ELEGANTE UNIFORMSHUER



LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

C.L. Seifert A/S

Høj. Hof. Guldrækker
ST. REGNEGÅDE 12-16
TELEFON CENT. 297

Guld- og sølvgaloner
Guld- og sølvbroderede Kranser
Emaillieflag, Emaillieblemmer og
Uniformsbeskytninger i fineste Udførelse

Flaskeskibe

I juni bragtes under rubrikken „... fra slop-kisten“ et billede af en del flaskeskibe, hvoraf eet var anbragt i en elektrisk pære. Læserne blev inviteret til at fortælle om andre originale måder at anbringe skibsmodeller på, og vi har fra herr O. Stoltenberg i Kalundborg modtaget et billede af endnu et skib i en elektrisk pære. Det morsomme ved modellen er, at skibet er anbragt på tværs i den 1000 volts pære. Noget lignende er vist ikke set før. „Flaskeskibenes Konge“, Peter Jacobsen i Ærøskøbing, har i alle tilfælde ikke været præsenteret for noget lignende. Modellen forestiller — som kyndige læsere sikkert allerede har set — skoleskibet „Dan-



mark“. Modellen blev bygget og anbragt i pæren i 1946, og hele arbejdet kostede kun herr Stoltenberg 18 timer.

Interessen for skibe går øjensynligt i arv i Stoltenbergs familie, i alle tilfælde bygger også hans elleveårige søn Henning modelskibe. Foreløbig benytter Henning udelukkende voks til sin hobby. Han er meget alsidig, hvilket man vil kunne overbevise sig om ved at studere billedet af de mange små modeller. Henning giver sig i kast med alle mulige skibstyper fra vikingeskibe og karaveller til Kina-djunks og hollandske kuffer.

„Vikingen“ modtager gerne flere eksempler på originale flaskeskibe og andre modelskibe.

Jack Tar.



SKIBSFARVER



International Farvefabrik A/S

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

Også Odense har nu kontaktmand

Følgende den succes, som søfartens kontaktmænd har i Ålborg og København, har nu også Odense Havn anskaffet sig en sådan, fortæller bladet „Skipperen“. Han hedder Poul Nielsen og er idrætsmand, hvorfor han skulle have særligt gode forudsætninger for at kunne arrangere sportsskæppe. Poul Nielsen bor på sømandshjemmet i Odense og samarbejder med dette og turistforeningen.

En rask pige

Det er efterhånden ikke så få unge piger, der har valgt søen som levevej, hvad enten det nu er som kaptajnsfruer eller telegrafister. Trods megen skepsis til at begynde med klarer kvinderne sig fint på søen. En af de mest raske er uden tvivl Gunda Sjøfjell fra Sor-Audnedal i Norge. Om bord på „Gis Brøvig“ vadede hun forleden med skibets steward, der mente, at hun ikke turde klatre til vejs i masten. Gunda Sjøfjell vandt dog væddemålet ved at gå helt til tops, og stewarden måtte bagefter af med 20 kroner. Jo, der er krummer i de nordiske piger!

Hans Smith

Den 21. juli fyldte den gamle fisker og frivillige redningsmand, Hans Smith, der nu bor i Thyborøn, 88 år. Trods dette ser man ham næsten hver dag gå ned til havnen og se med interesse på de store kuttere, der hver dag tøffer gennem kanalen til og fra havet, kommer ind med laster af kuller, torsk, rødspætter, sildehajer og tunfisk, enkelte laster, der solgtes til 25.000 kr.

Gennem 57 år boede Hans Smith på Ferring strand her ved Bovbjerg, og i 40 år var han havfisker med de små sejl- og robåde. En hård frost-vinternat sank hans overisede båd til havets bund vestude, men han og kammeraterne blev i sidste øjeblik reddet af en Harboøre-fisker og indbragt til Thyborøn.

Den store ulykkesdag den 21. november 1893, da 26 Harboøre-fiskere druknede, var Hans Smith og kammeraterne også på havet, men reddede sig ind på Bovbjerg strand. Straks kom der ilbud fra Liløre, om nogle ville komme hurtigt og frivilligt til at gå ud med

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

redningsbåden „Liløre“, da flere af dens mandskab lå på havet i nød og nogle af dem allerede var druknet.

Hans Smith sammen med 5 andre fra Bovbjerg og den 16-årige dreng fra Vejlbj, Anders Rønn, gik frivilligt i redningsbåden og reddede Mads Knaks bådelaag, 6 mand, der drev under Bovbjerg mod døden.

For denne frivillige redningsdåd blev de alle hædret med redningsmedaljer. Den 16-årige dreng blev da landets yngste dekorerede redningsmand. De er nu næsten alle døde. „Æret være deres minde“. Hans Smith, der nu bliver 88, er den sidstlevende af disse frivillige redningsmænd. Men endnu i dag bærer han sin redningsmedalje med ære og stolthed.

A. Nielsen, Strande.

Nyt medlem i „Søfartsklubben“s bestyrelse

Hovedkasserer i Sømændenes Forbund i Danmark, herr A. V. Lundstrøm, er indvalgt i Søfartsklubben's bestyrelse.

Herr Lundstrøm er kendt i de søfarendes kredse, idet han i en årrække har været knyttet til Sømændenes Forbund og har været formand for Sømændenes Idræts Klub. Inden for denne forening har han udført et stort arbejde for at skaffe de søfarende muligheder til at dyrke idræt. Desuden har han i de senere år været medlem af Handelsflådens Velfærdsråds idrætsudvalg.



BALTICA
FORSIKRING

Hovedkontor: Brøgdgade 42, København, Tlf. C. 4050
Afdelingskontorer og agenturer overalt i Danmark

Fra Værft Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. august 1952



Medlemmer

A. P. Møller
A/S Det Østasiatiske Kompagni
Det Forenede Dampskibs-Selskab 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 Myren
A/S Motortramp
A/S D/S. D. F. K.
D/S Jutlandia A/S
A/S Jens Toft
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
Einar Schmith & Erik Lang
D/S Hetland
A. H. Basse Rederi A/S
D/S Baltic
D/S „Botnia“
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. Jebsen 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 Svenningsen
Det Store Nordiske Telegrafskib A/S
Danish American Gulf Oil Transport
Company A/S
Aabenraa Rederi A/S
Det Forenede Bugseriselskab A/S
Rederi-A/S Kosmos
I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-
Entreprise
D/S Hafnia A/S
D/S Nautic & D/S Als A/S
Rederi-A/S Kongsund

Ny, stor eksportordre fra Helsingør Skibsværft

Mandag den 30. juni, kun 14 dage efter afleveringen af den finske passagerbåd „Aallotar“, gik M/S „Delos“, en 6500 ts. d. w. cargo-liner til Rederi-Aktiebolaget „Hälsingborg“ i Hälsingborg ud på officiel prøvetur. M/S „Delos“ er en større og forbedret type af rederiets to tidligere liniebåde M/S „Aros“ og „Citos“.

Skibet har overordentlig smukke linier, og de særprægede portalmaster er på en udmærket måde kombineret med lastrumsventilatorerne, således at udseendet forenkles.

M/S „Delos“ er specielt beregnet til tropesejlad, og der er en god og rigelig ventilation overalt i skibet, for midtskibshusets vedkommende kan anlæget indblæse nedkølet luft.

Skibet er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse med to gennemgående dæk, lang, halvhøj bak og halvhøj poop. I agterenden af lastrum nr. 3 er kølelasterne beliggende, i hvilke temperaturen kan holdes på $\pm 15^{\circ}$ C. Mellemdækket er stærkt ventileret af hensyn til transporten af frugt.

Rigningen består af selvstændige master og samsonposter. Da skibet på sin fart på Østen kan anløbe havne med ringe kranudstyr, er ski-

bet forsynet med særlig effektive laste- og lossegrejer, der muliggør hurtig ind- og udlosning selv med primitive havneforhold. De 5 luger har således ialt seksten 5 ts. bomme, og på formasten findes yderligere en sværgodsboom for 35 ts. løft.

Skibet får en smukt indrettet passageraptering af meget høj klasse med særdeles rummelige kamre for ialt 12 passagerer, nemlig fire to-mands kamre og 4 enmands kamre alle med separat bad. For passagerer findes en stor spisesalon og en stilfuldt møbleret rygesalon med tilliggende bar.

Dæks- og maskinofficerer bor ligesom passagererne i dækshuset midtskibs. Mandskabsapteringen findes i hytten agter. Mandskabets opholdssalon findes i dækshuset agter. Her er også et moderne vaskeri med maskinel udrustning til brug for besætningen.

For at formindke brandfaren bliver såvel last- som proviantkølerummene isoleret med glasuld, og skulle en brand opstå, findes der kulsyre-slukningsanlæg for lastrum og maskinrum, for maskinrummets vedkommende med mulighed for såkaldt lynslukning.



G. W. Frydenlund & Søn
Indehaver: G. W. HARNISCH
Nygårdsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Det smukke „Delos“ på prøvetur ved Hven.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	127,00 m
Længde mellem p. p.	116,50 -
Bredde moulded	17,20 -
Sidehøjde til shelterdæk	10,675 m
Dybgående til sommerfribord	7,05 m
Dødvægt til sommerfribord	6500 ts.
Lastrumskubik, grain	12.530 m ³
heri incl. kølelast	950 -

Hovedmaskinen er en Helsingør-bygget B. & W.

dieselmotor, type 962-VTF-115, med 9 cylindre, to-takts, enkeltvirkende, udviklende 6750 ihk, som vil kunne give skibet en fart på last af 16 knob. Det er den første dieselmotor af den nye krydshoved-type, som Helsingør Skibsværft har bygget, og det er samtidig den hidtil største.

Der findes tre hjælpemotorer af B. & W.-typen, hver koblet til en 200 kw jævnstrømsdynamo.

Til at lette navigeringen er skibet udstyret med de mest moderne hjælpemidler, såsom radar, ekkolod, gyrokompass, SAL-log etc.

Stabelafløbning af M/T „Dorthe Mærsk“

Fredag den 4. juli 1952 søsattes dette tankskib til A. P. Møllers rederier fra Odense Staalskibsværft A/S. Det bliver praktisk talt et søsterskib til „Jane Mærsk“, „Mette Mærsk“, „Valkyrien Mærsk“, „Elisabeth Mærsk“ og „Ebba Mærsk“, af hvilke de førstnævnte blev leveret i 1950, „Elisabeth Mærsk“ i 1951 og „Ebba Mærsk“ i begyndelsen af dette år. „Dorthe Mærsk“ bliver således rederiets sjette skib af denne type leveret fra Odense Staalskibsværft A/S.

Skibet er bygget som helsvejst skib til Lloyds højeste klasse: + 100 A. 1, og er på ca. 17.000 tons d. w. Dimensionerne er som følger:

Længde mellem p. p.	153,23 m
Bredde	20,81 -
Dybde til hoveddæk	11,41 -
Dybgående	ca. 9,04 -

Skibet får ialt 21 tanke, 7 centertanke og 2x7 side-tanke samt et lastpumperum midtskibs og et mindre pumperum forude. Det udstyres med rigelige og kraftige pumper 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 skumsluknings-anlæg.

Maskinen består af 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 iøvrigt damphjælpemaskineri.

Skibet blev døbt af frøken Jenifer Weston, datter af direktør W. G. Weston fra The Anglo-Saxon Petroleum Company Limited i London, der sammen med fru Joan Weston ligeledes var til stede ved højtideligheden tillige med en del unge venner af gudmoderen samt direktør William Nielsen og frue, civilingeniør H. E. Raun og frue, skibsreder Mærsk McKinney Møller og frue, direktør Ringsted og frue samt yderligere en del repræsentanter for rederi og værft.

TELEFONMATERIEL AF ENHVER ART



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S

AMALIEGADE 7

KØBENHAVN

Motorskib til farten på Østgrønland

Motorskibet „Kista Dan“, som er bygget til J. Lauritzens rederi af Aalborg Værft, er chartret af Grønlands Handel til fart på Østgrønland.

Det har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	64,9 m
Længde mellem perpendikulærene	56,4 -
Største bredde på spant	11,2 -
Dybgang som passagerskib	4,8 -
Tilsvarende dødvægt	320 ts
Dybgang som fragtskib	5,5 m
Tilsvarende dødvægt	1200 ts
Rumindhold af last, grain	1614 m ³
Rumindhold af last, bale	1472 -

Da skibet er særlig bygget til sejlads på Østgrønland, er det isforstærket i en usædvanlig grad. Stævnen og yderklædning er forøget i tykkelse helt igennem, og der er mellemspant fra tanktoppen til øverste dæk mellem alle hovedspanter. Dimensionerne af agterstævn, ror, styremaskineriet, skrue og skrueaksel er også forøget ud over det normale. Yderklædningen forude er 25,4 mm tyk, og spanteafstanden er overalt 305 mm.

Agter er der en særlig „iskniv“ for at beskytte roret under bakning. På hver side af skroget er der agter



M/S „Kista Dan“.

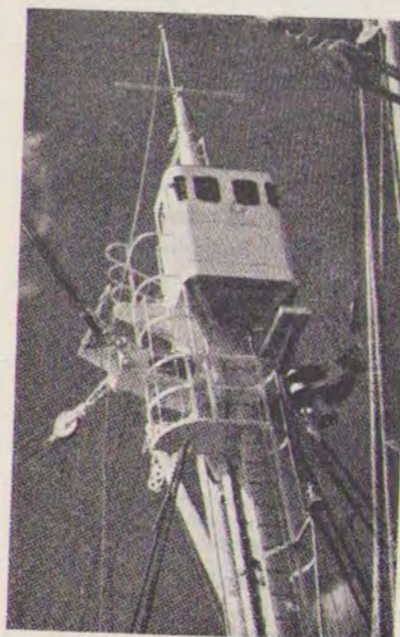
anbragt tre meget svære finner til beskyttelse af skruen mod havari i is.

Den omfattende isforstærkning er betydelig over reglerne for den finske isklasse 1A, som igen er over Lloyds fordringer for „forstærkninger for sejlads i is“.

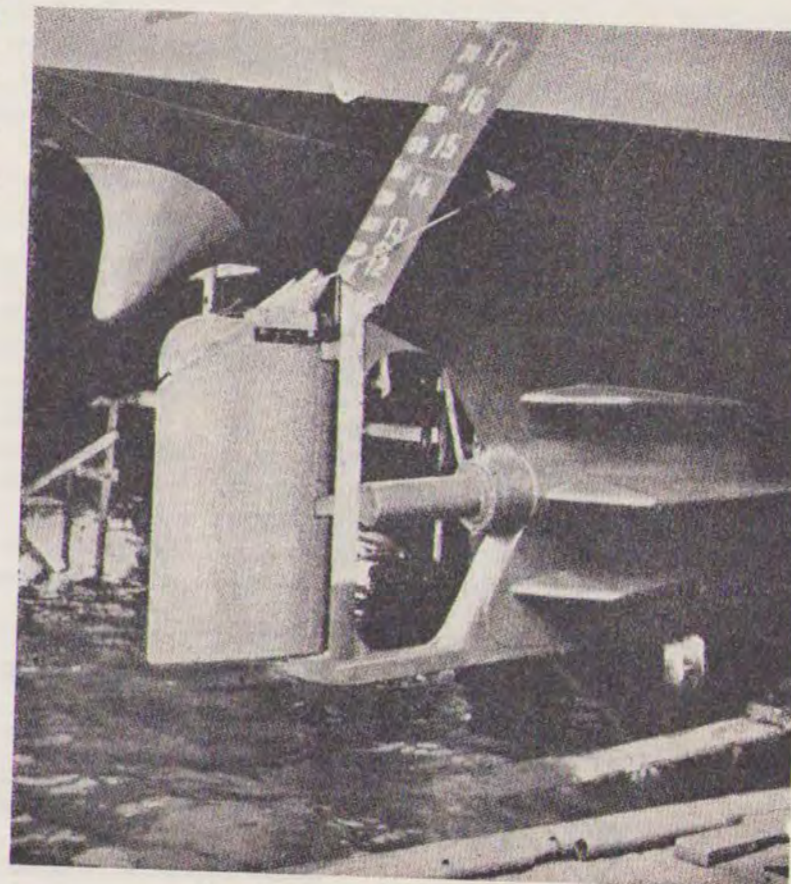
Skibet er bygget til Lloyds Registers højeste klasse og er med de omtalte forstærkninger et skib med fulde materialedimensioner med en dybgang på 6 m (1447 ts d.w.).

Mellemdækket er næsten i højde med vandlinjen, når skibet er fuldt lastet, og en ekstra isstringer, der giver ekstra styrke mod presset af svær is, er anbragt i den underste last.

Passagerantallet, der må medføres ved en dybgang på 4,8 m er 24, medens de normerede 12 er tilladt med



Udkigstønden på fokkemasten.



Agterstævnen med „iskniven“ og finnerne.



„Kista Dan“s isbryderstav.

en dybgang på 6 m. Man har imidlertid til hensigt at vedtage en maximumsdybgang på 5,5 m i Nordatlanten eller tilsvarende breddegrader.

Begge skibets laster har mellemdæk (med en højde på 2,3 m), og lugerne på vejrdækket har vandtætte stållugedæksler. Mellemdækkene såvel som lasterne har store luger, nr. 1 7,3×4,4 m og nr. 2 7,4×4,4 m.

Dæksmaskineriet består af fire 3-tonns elektriske spil, der betjenes af fire 5-tonns bomme og en 15-tonns sværbom.

Navigationsmidlerne, som er særlig omfattende, består bl. a. af radar, gyrokompass, decca, ekkolod, højtaler, radiopejler og radio.

Fokkemasten har en stor lukket udkigstønde, der kan rumme to personer, og fra hvilken skibet kan navigeres, idet den er forsynet med styrekontrol, rorviser, gyro-repeater og manøvrekontrol for omdrejningerne og stigningen af skruen, der har stilbare blade.

Fremdrivningsmaskineriet består af en sekscylin-

dret, omstyrbar, enkeltvirkende totakts Burmeister & Wain dieselmotor med en cylinderdiameter på 350 mm, en slaglængde på 620 mm og en ydelse på 1200 i.h.k. ved 245 o/m. Den stilbare skrue tillader for en begrænset tid en forøgelse på 30 % under isbrydning i sammenligning med et skib med almindelig skrue med faste blade.

Brændstofbeholdningen er 215 tons og hovedmaskinens forbrug 4,8 tons pr. etmål. Aktionsradien er omkring 14.500 sømil.

Tankmotorskibet Brita Onstad

Det største skib, der er bygget i Skandinavien.

Götaverken afleverede den 28. juni sit hidtil største skib, som også er det største, der er bygget i Skandinavien. Nybygningen „Brita Onstad“ på 28.850 tons d. w., er bygget til Rederi-A-B. Monacus, skibsreder Haakon Onstad, Kungsbacka. Som bekendt har værftet endnu større skibe i ordre, og bl. a. skal det bygge et tankskib på ca. 34.000 tons d. w.

Skibsreder Onstad har tidligere fået bygget store tankskibe ved Götaverken, sidst „Atlantic Queen“ i 1948 på 23.450 tons d. w., som da var det første af de såkaldte supertankere. Udviklingen er siden da gået mod endnu større enheder, og det nu leverede skib turde være mellem verdens 4—5 største tankskibe for tiden.

„Brita Onstad“ er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse og har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	198,03 m
Største bredde på spant	24,54 -
Dybde	13,64 -
Middeldybgang på sommerfribord	10,01 -

Skibet er helsvejst og har langskibs spanter såvel i bunden som i siderne. Langskibs og tværskibs skodder er af Götaverkens korrugerende type. Overgangen mellem dæk og skibssider er afrundet, så der ikke opstår noget skarpt hjørne, hvor dæk og skibssider mødes. Dækshusene er strømlinieformede.

Olielasten rummes i 11 center- og 12 vingetanke, som tilsammen indeholder 37.850 m³. Skibet er forsynet med to pumperum, og pumpekapaciteten er 1500 tons i timen. Tankene til brændolie, smøreolie og ferskvand er tilsammen på 3400 tons. Skibet har også et lastrum til tør last på 1550 m³ grain.



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)



„Brita Onstad“ på prøvetur.

Skibet er forsynet med al moderne udrustning i form af radar, gyrokompass med automatisk selvstyrer, radiopejleapparat forsynet med indbyggede gyrodataterkompass, ekkolod, centralantenne etc. Götaverkens nye lastfordelingsinstrument Lodicator indgår også i udrustningen.

Skibets besætning består af 48 mand. Dæksoffice-ernes kamre er i dækskabet midtskibs, hvor der også findes spisesal og salon, radarrum, kontor, hospital m. m. Maskinofficerernes kamre og officerernes messe og opholdsrum er i dækskabet på hyttedækket, hvor også mandskabets messer og opholdsrum samt kabysen ligger. Mandskabets kamre, som er enmandskamre, ligger på hoveddækket i hytten. Der er lagt stor vægt på at indrette kamrene smukt, og de er desuden rummelige og lyse.

Apteringen i samtlige kamre og messer er af egetræ undtagen i kaptajnens og maskinchefens kamre samt i spisesalen og salonen, hvor møbler og garnering er af mahognitræ.

Skibet er udrustet med mekanisk vaskeri med vaske-

maskine, centrifuge etc. Der findes også et par tørrerum med elektrisk opvarmning.

Skibets hovedmotor er af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Den har 9 cylindre og er totakts, enkeltvirkende. Cylinderdiameteren er 760 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 10.000 i.h.k.

Skibet er forsynet med to femcylindrede firetakts enkeltvirkende hjælpemotorer af Götaverkens type. Deres cylinderdiameter er 300 mm og slaglængden 450 mm. Ved 350 omdrejninger pr. minut udvikler de hver 300 e.h.k. De er direkte koblet til 200 kilowatts generatorer.

Desuden findes en kompond dampmaskine af Götaverkens konstruktion, som ved 450 omdrejninger pr. minut yder 165 e.h.k. Den er direkte koblet til en 110 kilowatts generator.

Til drift af dampumper for opvarmning etc. findes to dampkedler hver med 300 m² varmeflade.

Ændringer i B & W's ledelse

Ingeniør C. A. Møller er fratrukt stillingen som administrerende direktør for Burmeister & Wain og fortsætter som formand for selskabets bestyrelse og formand for eller medlem af datterselskabernes bestyrelser. Som administrerende direktør er i stedet udnævnt direktør Niels Munck.

Samtidig er direktør G. Dithmer fratrukt stillingen som skibsbygningsdirektør, men vil fortsat være knyttet til selskabet som rådgivende for bestyrelsen og vil bibeholde sine hverv i datterselskaberne. Stillingen som skibsbygningsdirektør indehaves nu af tidligere underdirektør J. M. Barfoed. Civilingeniør K. Kalm er udnævnt til selskabets direktør for salgsafdelingen.

Der er liv i „Dansk Skibsklub“

De danske „ship-lowers“ klub, „Dansk Skibsklub“, har en energisk bestyrelse, som nok skal sørge for, at der altid sker noget nyt. I sin korte levetid har klubben haft hele to landsstævner, og der har været flere udflugter til søfartsmuseet på Kronborg og til forskellige skibe og skibsværfter, ligesom der har været foredragsaftener. Nu har klubben takket være en usædvanlig velvilje fra „Indenlandsk Sømandsmission“'s side fået klublokale i „Bethel“ i Nyhavn, hvor der vil blive holdt månedlige møder.



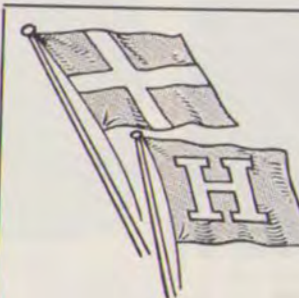
KGL. HOFMØBELFABRIKANT

G. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



MARTIN CARL

AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

SKIBS Bygning

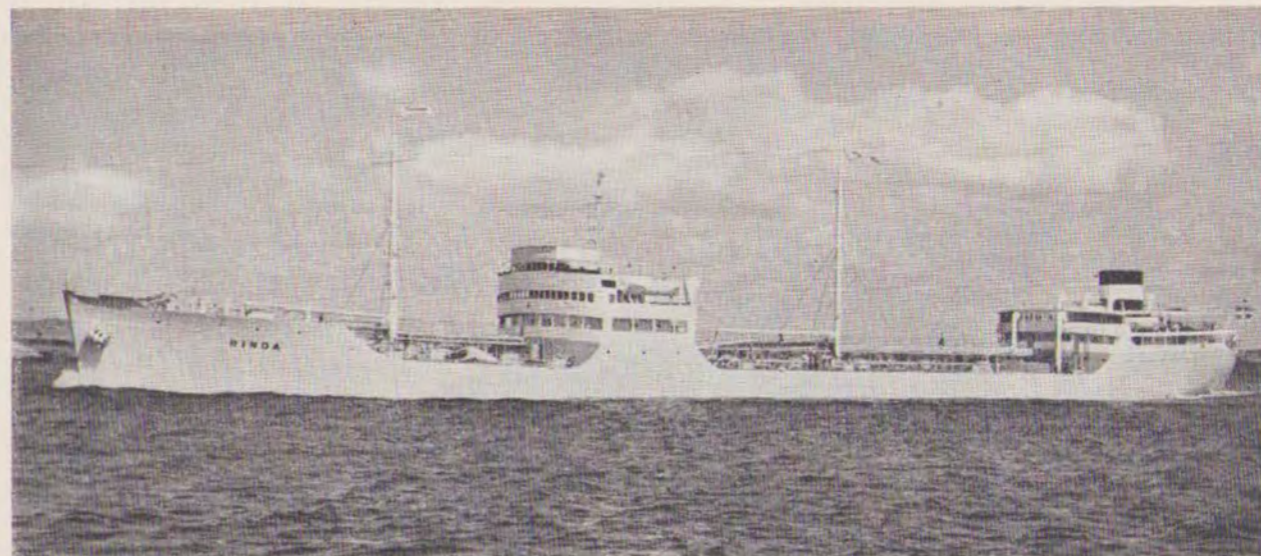


Fragt-, Tank-, Køle-,
Passager- og Specialskibe
af Staal paa indtil 200
Meters Længde.

B&W

J. O. K. S. E. N · 43

A/S BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI



M/T „Rinda“ prøvesejles.

M/T Rinda

Fra Götaverken afleveredes den 8. juli tankmotor-skibet „Rinda“ på 15.880 tons d.w. til Rederi A/S Ruth, skibsreder Hagb. Waage, Oslo. Skibet er det ottende, som værftet har bygget til skibsreder Waages rederier.

M/T „Rinda“ er bygget til Det norske Veritas højeste klasse med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	157,0 m
Største bredde på spant	19,5 -
Dybde	11,6 -
Middeldybgang på sommerfribord	9,0 -

Besætningens kamre, messer og opholdsrum er store og smukt indrettede. En stor del af mandskabets

kamre er enmandskamre. Det kan også nævnes, at der findes badstue og mekanisk vaskeri om bord.

Skibet er forsynet med radar, gyrokompas med automatisk styring, radiopejleapparat, loran, ekkolod o. s. v. Götaverkens lastfordelingsapparat indgår også i skibets udrustning.

Både hoved- og hjælpemotorer 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 i.h.k.

M/T „Rinda“'s kontraktlige fart er 14,5 kn på fuld last.

Jageren „Halland“

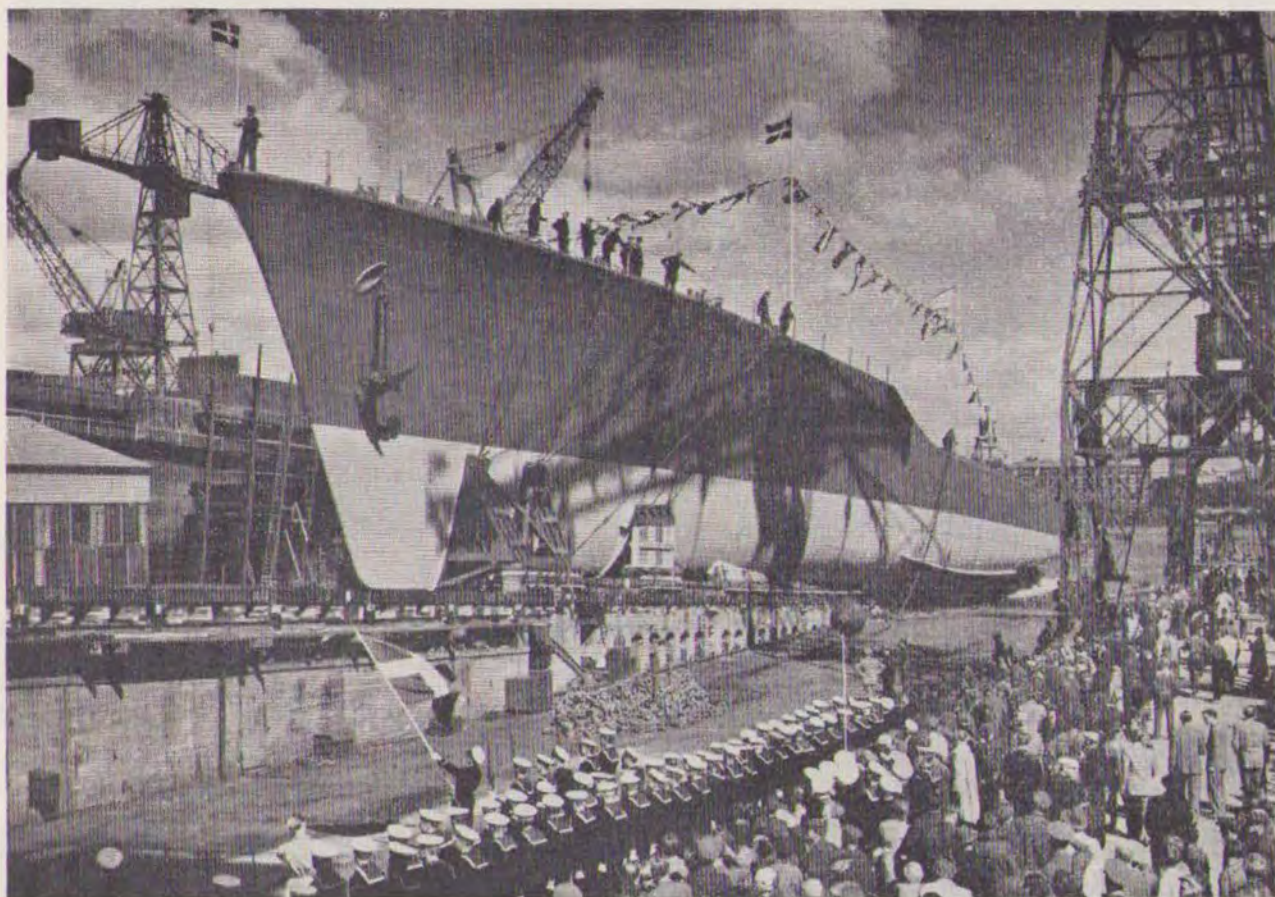
Beskrivelse af den nye svenske jagertype

Jageren „Halland“, som blev sat i vandet ved Götaverken den 16. juli, bliver den svenske flådes tredje såkaldte landskabsjager. Egentlig er „Halland“ en videreudvikling af de første landskabsjagere, „Öland“ og „Uppland“, men man kan samtidig betragte „Halland“ som en helt ny type. Med få ord kan forskellen udtrykkes således, at „Öland“-typen konstrueredes under krigen, medens „Halland“ i alle henseender er en efterkrigstidskonstruktion, hvor man i så høj grad som overhovedet muligt har taget hensyn til erfaringerne fra krigen, såvel de svenske som de krigsførende landes. Hvad det betyder, ser man bedst, hvis man sammenligner størrelsen af de to typer. Medens „Öland“ har et deplacement på 1850 tons standard, er dette på „Halland“-typen vokset til 2600 tons. Det medfører, at jageren fuldt udrustet bliver på over 3000 tons, d. v. s. omtrent lige så stor som de ældste svenske panserskibe.

„Halland“ bliver derfor et ganske stort orlogsskib efter svenske forhold. Det kan have sin interesse at nævne, at byjagerne, som svenskerne har ikke så få af, har et deplacement på noget over 1000 tons.

Endnu mere slående bliver sammenligningen mellem „Halland“ og den første svenske jager „Mode“, som blev leveret fra England i 1901, og som havde et deplacement på ca. 400 tons. Den stadige udvikling mod større og større skibe er uundgåelig, og det er både godt og ondt. De store skibe bliver dyre, hvilket er alt andet end ønskeligt, da man så ikke kan bygge så mange enheder. Hvis man ønsker, at de svenske skibe under en eventuel konflikt skal have nogen udsigt til at hævde sig overfor en moderne udrustet modstander, er det dog nødvendigt at følge med udviklingen.

Udviklingen på det søkrigstekniske område er, si-



Jageren „Halland“ sesættes.

den „Mode“ blev leveret i 1901 og ganske særlig under og efter den sidste krig, gået fremad med stormskridt, og der stilles stadig større krav til orlogsskibenes ydeevne, tekniske udrustning og modstandskraft, hvilket tvinger konstruktørerne i alle lande til at bygge større og større skibe. Det må være nok at nævne sådanne nyheder som nødvendigheden af kraftigt, letbevægeligt luftskyts, anvendeligt mod reaktionsflyvemaskiner, og radaranlæg af forskellig slags. Jagerne er da efterhånden også blevet en slags flådernes universalskibe, som skal kunne og ordne alting. Under den sidste krig gav jagerne også mange beviser på deres store anvendelighed og effektivitet.

Man kan uden overdrivelse påstå, at „Halland“-typen opfylder alle rimelige krav, som i dag stilles til en moderne jager. Den har en længde på 121 m og en bredde på 12,5 m. Besætningen skal bestå af ialt 290

mand, nemlig 16 officerer, 29 underofficerer og 245 mand. Armeringen skal bestå af fire 12 cm kanoner i to dobbelttårne, to 57 mm luftværnskanoner i tårn samt seks 40 mm luftværnskanoner. Alt artilleri bliver helautomatisk af Bofors nyeste type og kan anvendes mod flyvemaskiner. Skudhastigheden bliver for samtlige kanoner væsentlig større end for tidligere typer.

De automatiske 15 cm kanoner på de svenske krydsere vakte for nogle år siden stor opmærksomhed. De 12 cm tårne på „Halland“ vil gøre det ikke mindre. Automatiseringen er ført endnu et skridt længere, uden at konstruktionen er gjort mere kompliceret, da en stor del af ammunitionen opbevares i magasiner, som følger med tårnene og under skydningen automatisk føres frem omtrent som båndet i et maskingevær. Resultatet er en mangedobling af skudhastigheden. Bofors nye kraftige 57 mm luftværnsautomatkanon gør på „Halland“ sin debut i den svenske flåde. Foruden artilleri får „Halland“ 3 torpedorør i to grupper samt de mest moderne apparater for opdagelse og bekæmpelse af undervandsbåde, deriblandt raketvåben, som med så stort resultat under krigen anvendtes mod de tyske undervandsbåde. Ildledelsesanlæg, radar- og radioanlæg bliver meget omfattende og naturligvis af det bedste, der kan opdrives.

Maskineriet bliver det kraftigste i den svenske flåde efter krydsere og i alle henseender efter teknik-

kens sidste erfaringer. Farten bliver den for jagere sædvanlige, d. v. s. ca. 35 kn. En nyhed og samtidig en forbedring er, at maskinanlægget helt er delt i to grupper, som kan arbejde uafhængigt af hinanden. Dette system har hidtil i den svenske flåde kun været anvendt i krydsere, men er nu almindeligt i udenlandske jagere. Systemet formindsker naturligvis sårbarheden. Det medfører, at „Halland“ får to skorstene mod en på „Öland“-typen, og heri ligger den største forskel mellem de to jageres udseende.

Det automatiske artilleri, radaranlæggene og meget andet fordrer store mængder elektrisk energi. Det elektriske anlæg på „Halland“ bliver derfor meget omfattende. Den svenske flåde går med disse skibe definitivt over til vekselstrøm. Der bliver seks generatorer om bord med en sammenlagt effekt på ca. 2000 kw, som skal levere den nødvendige strøm.

Skrogkonstruktionen bygger i det væsentlige på „Öland“-typen. „Halland“ får en vis panserbeskyttelse for de vitale dele og bliver iøvrigt helsvejst. Den vandtætte inddeling — en jagers bedste beskyttelse næst efter farten — bliver mere effektiv og mere konsekvent gennemført end på nogen tidligere svensk jager. Anvendelsen af letmetall er blevet noget formindsket, og udseendet bliver mere strømlinieformet end på tidligere jagere, alt i overensstemmelse med de seneste forsøg og erfaringer.

Med hensyn til apteringens standard kommer „Halland“ til at stå i toppen blandt verdens krigsskibe. Efter erfaringerne fra krigen opdeles forlæggningerne om bord på en sådan måde, at ikke alle af samme kategori kan gå bort ved en større træffer, og således at alle får den korteste vej til sine klartskibsposter. De fleste officerer bor forude i stedet for agter efter traditionen. Det skyldes, at officererne skal være nær ved broen, hvor de fleste har deres plads under kamp. Kabys og sanitære indretninger bliver som på alle svenske krigsskibe af bedste slags med moderne køkkenmaskiner, kølerum o. s. v.

Alt i alt bliver „Halland“ ikke blot et fornemt og effektivt krigsskib, men også en god eksponent for det bedste, som svensk industri af i dag kan frembringe.

Jagerens tilblivelseshistorie.

Det første udkast til en ændret landskabsjager, d. v. s. en forbedret „Öland“-type, blev allerede gjort i august 1947 eller omtrent samtidig med, at „Öland“ foretog sine prøveture. Allerede da var det nemlig klart, at udviklingen under krigen særlig i spørgsmålet om antiubådsvåben, luftværn og radar ville fordrer en modernisering af „Öland“.

Projektarbejdet blev fortsat i Marinformvaltningen i løbet af 1948 og begyndelsen af 1949, hvorved efterhånden nyheder og forbedringer indførtes, efterhånden som de blev kendte eller tilgængelige.

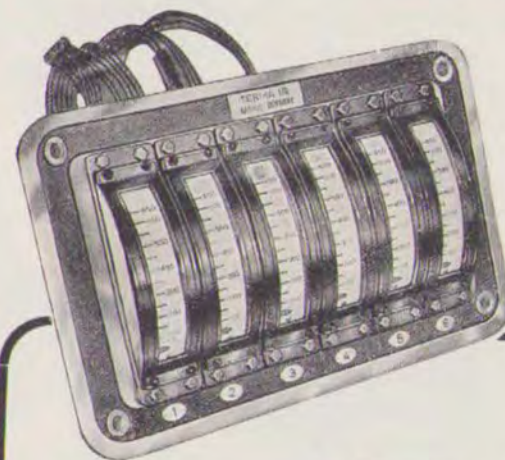
Den svenske rigsdag bevilgede i 1948 midler til påbegyndelse af to jagere af den nye type, som efter

kongens beslutning skulle hedde „Halland“ og „Småland“. I foråret 1949 kunne Marinformvaltningen bede om tilbud på de nye jagere, og i september samme år blev der undertegnet kontrakt med A/B Götaverken om bygningen af den første jager, „Halland“. Samtidig blev søsterskibet, „Småland“, bestilt ved Eriksbergs Mek. Verkstads A/B.

Konstruktionsarbejdet var allerede noget tidligere overdraget til Götaverken, hvis marinekonstruktionskontor i de sidste årtier i samarbejde med Marinformvaltningen har konstrueret mange af den svenske marines bedste skibstyper, deriblandt krydsere „Tre Kronor“ og „Göta Lejon“.

Marinekonstruktionskontoret, som ledes af civilingeniørerne K. G. Gislén og A. Berg, har derefter i samarbejde med Marinformvaltningens kontrollant, marindirektør G. Kaudern, arbejdet for fuld kraft med at udføre beregninger og tegninger til den nye jagertype. For et så kompliceret skib er det et meget omfattende arbejde, som nu beskæftiger ca. 60 konstruktører og tegnere. Inden stabelafløbningen var der ved værftet udført ca. 1000 tegninger, men inden jageren bliver færdig, vil antallet sikkert være mere end fordoblet. I den forløbne tid er også alt det materiel, som værftet ikke selv leverer, blevet bestilt, f. eks. plader og profiler, dampkedler, maskineri, elektrisk udrustning etc. Artilleri og anden armering bestilles og leveres af Marinformvaltningen og det samme gælder radarapparater og anden udrustning af speciel natur.

Konstruktion og bygning af et orlogsskib af denne



Profiltermometre
Profilmannometre
Cirkulære Termometre
Termografer
Manografer

FABRIK FOR MAALEINSTRUMENTER

TERMA A/S

AARHUS

DANMARK

DAMPKIBSSELSKABET

VIKING A/S

Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG

Worsåesvej 24, København V.

TELF. C. 2641

Telegr.-adr. Metalborg

størrelse er i mangt og meget et spørgsmål om organisation. Ingen industri er alene i stand til at gennemføre en så omfattende og kompliceret nybygning. Tværtimod udgør den en samling af produkterne fra de mest forskelligartede industrier, og det gælder om at samordne alle disse og deres forskellige interesser til et førsteklasses resultat.

Takket være den for længe siden opbyggede og prøvede organisation og industriens interesse og velvilje klapper det hele trods mange vanskeligheder i form af bl. a. den materialemangel, som er betegnende for tiden.

Den 29. oktober var forarbejderne på „Halland“ så langt fremskredne, at kølen kunne lægges. Siden da er arbejdet på skroget under ingeniør K. Overgaard's ledelse gået rask fremad. I lang tid har arbejdsstyrken været omkring 200 mand, og i den sidste tid er den steget til 300 mand.

„Halland“ bliver som allerede nævnt i alle henseender meget moderne. Således er skroget praktisk talt helsvejt. Det er delvis bygget i sektioner, den metode, som amerikanerne med så stor fordel anvendte under krigen. Den største sektion var forskibet, som vejede 23 tons, og som ikke blev anbragt og svejst på plads før den 2. juli i år, d. v. s. kun to uger før søsætningen.

Efter stabelafløbningen mangler mindst et års arbejde på værftet, inden „Halland“ kan være klar til prøvetur. I denne tid skal maskineri og armering monteres, aptering og udrustning gøres klar, kilometervis af elektriske ledninger og rørledninger lægges o. s. v.

Før Götaverken bliver det selvfølgelig et omfattende og krævende arbejde, men stort set bliver det ikke værftet, men visse underleverandører, hvis leverancer har afgørende betydning for det fortsatte arbejde, og som værftet må rette sin arbejdstakt efter, som bestemmer leveringstiden.

Götaverken og den svenske marine.

Søsætningen af jageren „Halland“ er en ny milepæl i de gamle forbindelser mellem Götaverken og den svenske flåde. Allerede 1847 byggede værftet sit første fartøj til marinen, „Kare“, et lille skib, som ikke var noget egentlig krigsskib.

I den lange række af skibe, som værftet siden da har leveret, findes mange kendte navne. 1911 leveredes den første jager til flåden. Det var „Hugin“, som gjorde omkring 31 knobs fart, og var det første i Sverige byggede orlogsskib, som var forsynet med turbine-maskineri.

1912 fik værftet den hæderfulde opgave at bygge panserskibet „Sverige“, en for værftet meget stor bestilling. „Sverige“ fulgtes senere af søsterskibet „Drott-

Vacuum Oil Company

Smøreliespecialister

ning Victoria“, og disse to skibe var længe de største enheder, som værftet havde bygget for flåden.

1927 leveredes jageren „Nordenskjöld“ og 1934 flyvemaskinekrydseren „Gotland“. 1936 var den første af de såkaldte byjagere færdig. Det var „Göteborg“, som indledte denne gruppe jagere. „Göteborg“ var bemærkelsesværdig bl. a. for sin hastighed og sin konstruktion. Elektrisk svejsning anvendtes her for første gang i større udstrækning på et svensk orlogsskib. Under krigen leverede værftet yderligere en byjager — „Gävle“ — samt to noget større jagere af den såkaldte ændrede byjagertype. Det var jagerne „Visby“ og „Hälsingborg“.

Til Götaverken, som under flere årtier havde haft en særlig konstruktionsafdeling for orlogsskibe, blev i begyndelsen af krigen Marinens Nybygnadscentral overflyttet, og det samarbejde, som derved etableredes, resulterede for værftets del i de ovennævnte byjagere og desuden i de første kystjagere — „Mode“ og „Magne“, begge leveret i 1942 — samt i værftets hidtil største nybygning til den svenske marine, krydseren „Tre Kronor“, som leveredes i 1946. Desuden blev andre værfter forsynet med tegninger til bygning af søsterskibe til de nævnte jagere og krydseren.

Foruden de orlogsskibe, der er nævnt ovenfor, har Götaverken også bygget en del mindre enheder som ministrygere, torpedobåde etc. Alt i alt har værftet bygget ca. 25 skibe for den svenske marines regning.

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

Alle henvendelser til „Vikingen“ 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 uopfordret, påtager redaktionen sig intet ansvar for tilbagelevering.

VIKINGEN

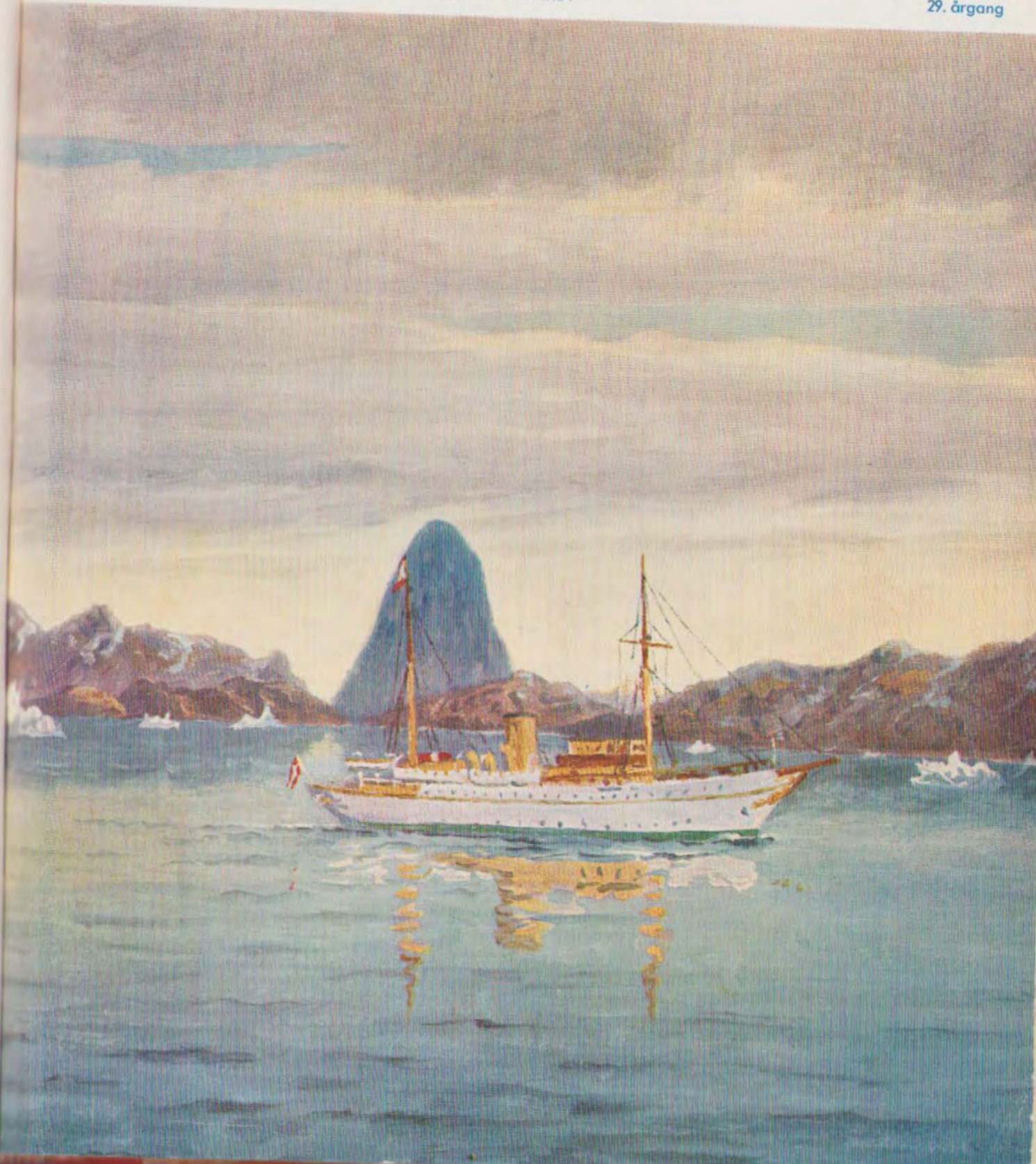
kr. 1,50
september

GENTOFTE Kongeskibet „Dannebrog“ i Umanak fjord 1952

Maleri af FR. LANDT

1952 - nr. 9

29. 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.

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

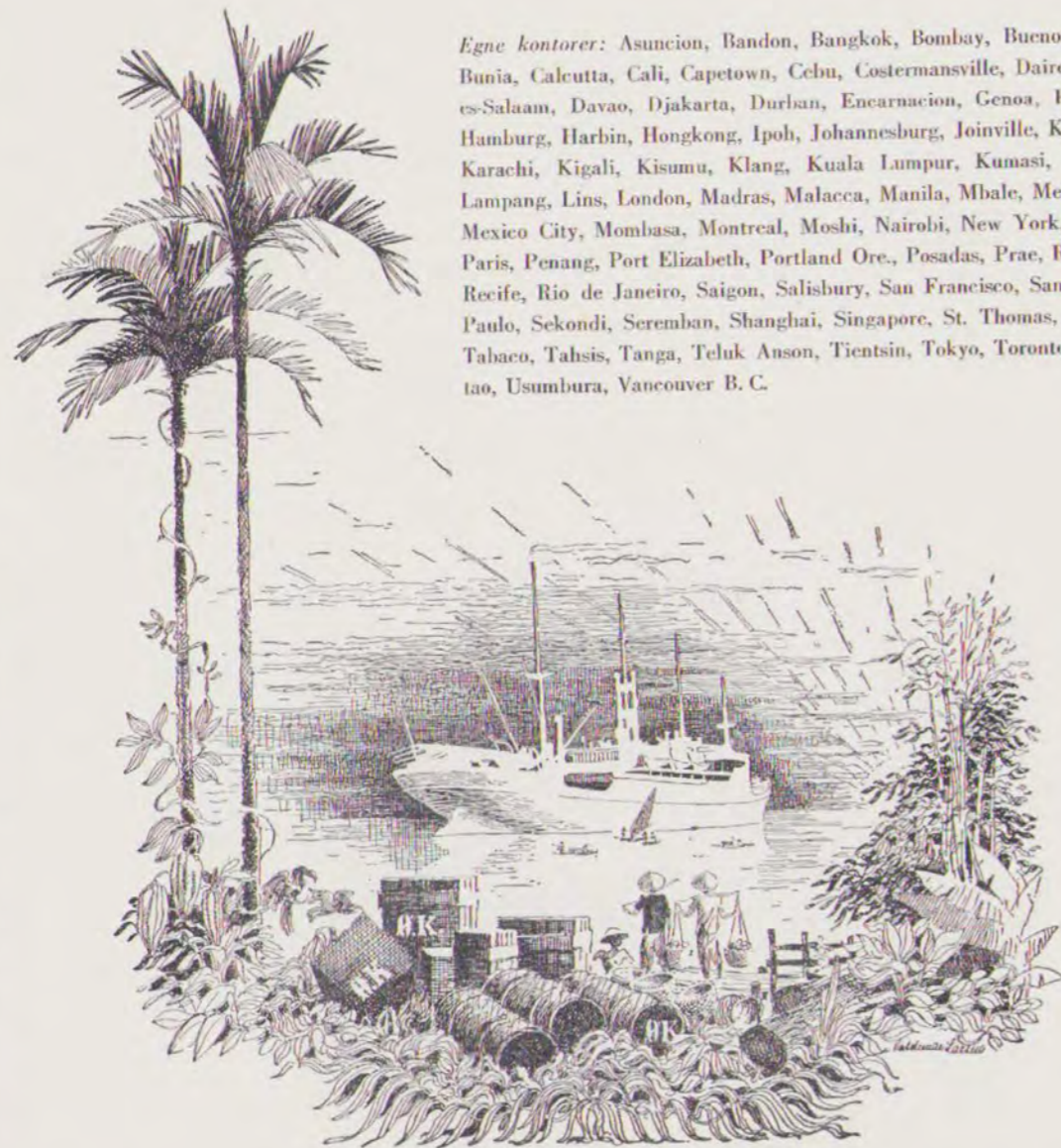
IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

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, Buniá, Calcutta, Cali, Capetown, Cebu, Costermansville, Dairen, Dar-es-Salaam, Davao, Djakarta, Durban, Encarnacion, Genoa, Haadyai, Hamburg, Harbin, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Joinville, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lahore, Lampang, Lins, London, Madras, Malacca, Manila, Mbale, Melbourne, Mexico City, Mombasa, Montreal, Moshi, Nairobi, New York, Osaka, Paris, Penang, Port Elizabeth, Portland Ore., Posadas, Prae, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tabaco, Tahsis, Tanga, Teluk Anson, Tientsin, Tokyo, Toronto, Tsingtao, Usumbura, Vancouver B. C.



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

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

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Hollandske specialister i langdistance-bugsering

Ved OTTO LUDWIG

ET af de største ocean-bugerselskaber i verden er „L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst“ i Rotterdam. Det er om mænd som dette selskabs, at den pragtfulde og saltvandsmættede roman „Hollands Sønner“ handler. Hvert eneste døgn år ud og år ind udfører hollandske søfolk upåagtede heltegerninger inden for langdistancebugseringen. Historien om „Flying Enterprise“ og „Turmoil“ er det rene barne-eventyr i forhold til de oplevelser, mange af Smits folk har været ude for.

Før krigen bestod selskabets flåde af 21 bugserfartøjer. Ti af disse gjorde under kampen mod nazisterne allieret tjeneste. Iøvrigt kom krigen til at betyde meget store tab for selskabet, som ved direkte krigshandlinger mistede 37 mand. Kun 13 af dets fartøjer slap uskadt gennem søkrigen. Men efter tyskernes kapitulation har Hollands bugserbåds-flåde atter nået sit meget høje stade. Den Smit'ske flåde har fået nye tilvækster i form af store, kraftige fartøjer af f. eks. den såkaldte „Bustler“-klasse, for hvilken den berømte britiske „Turmoil“ forresten er en repræsentant.

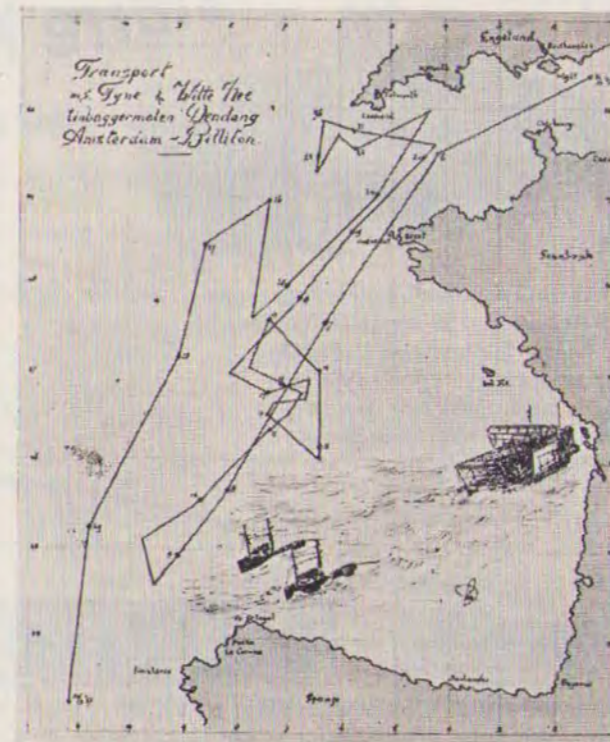
Det store hollandske bugerselskab startedes for 60 år siden. I de siden da forløbne år har dets fartøjer haft tæt ved 10.000 bugseringer. Mere end de

5000 heraf skriver sig alene fra 1924 og indtil nu, og så er krigtidens bugseringer ikke engang medregnet. Fra 1924 til 1947 har selskabet kun mistet 19 bugseringer, hvorimellem ti gravemaskiner. Tabsprocenten udgør således kun 0,473 i forhold til det samlede antal bugseringer.

Enkelte af Smits bugserbåde var med, da invasionshavnen ud for Normandiet blev bygget, og efter krigen har andre af rederiets fartøjer slæbt lignende kajdele og pontoner som dem, der blev brugt på D-dagen, helt op til Island.

Flydedokke er noget af det vanskeligste at transportere over de store have. Ikke desto mindre har Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst fra 1896 til 1948 gjort 76 rejser med flydedokke over en samlet distance på 237.681 sømil. Denne distance svarer til en sejlads på mere end ti gange jorden rundt ved Ækvator!

Blandt transporterne af flydedokke efter krigen kan nogle særligt lange nævnes: I 1947 bugserede „Zwarte Zee“ en flydedok med en kapacitet af 17000 tons fra Bermuda til Montevideo — en distance på 7080 sømil. Samme år blev af samme bugserbåd en 6000 tons flydedok transporteret fra Aden til Tandjang Priok. Distancen var her 4030 sømil. I



Tin-gravemaskinen „Dendangs“ fantastiske tur over Biscayen. Tegningen er udført af en sømand om bord på et af de bugserende fartøjer.

1948 bragte „Poolzee“, „Witte Zee“ og „Tyne“ tre mindre flydedokke — hver med en løfteevne på 750 tons — til La Plata. Den første af dokkene kom fra Karachi, den anden fra Vizagapatam og den tredje fra Cochin. Distancerne var henholdsvis 9400, 9700 og 9100 sømil. Den længste af selskabets bugseringer af flydedokke i perioden fra 1896 til 1948 foregik dog i 1932. En dok med en løfteevne på 17000 tons blev det nævnte år bugseret fra Tyne til Wellington af „Zwarte Zee“ og „Witte Zee“. Den udsejlede distance var 13.000 sømil!

En af de største flydedokke, Smits flåde nogensinde har bugseret, var en med en løfteevne på 46.000 tons. Men det var kun fra Hamburg til Schiedam, og der var hele fire bugserbåde om arbejdet. Bugseringen foregik i 1920. I 1928 blev nogle 50.000 tons doksektioner af fire andre bugserbåde transporteret den 8500 sømil lange tur fra Tyne til Singapore.

Af andre bemærkelsesværdige dok-transporter udført af Smit kan nævnes bugseringen af en 31.000 tons flydedok fra Portsmouth til Alexandria i april 1939. Bugseringen udførtes af „Zwarte Zee“ og „Thames“ for det engelske admiralitet, som under den sidste krig havde stor nytte af den nævnte dok. „Zwarte Zee“ sank iøvrigt delvis i Falmouth-bugten under krigen efter at være angrebet af tyske fly.

Den 7. september 1938 afsejlede motor-bugserbåden „Roodezee“ fra Middelsbrough med flydedokken „Durban III“ på slæb. Bestemmelsesstedet var Durban,

og hertil nåede den lille konvoj i december 1938. Den daglige gennemsnitsfart med den 4000 tons dok på slæb havde været 100 sømil! „Roodezee“, der var i besiddelse af 1800 hestekræfter, var blandt selskabets totalforlis under krigen. Skibet torpederedes i den engelske Kanal i april 1944. „Roodezee“ var et fuldt moderne fartøj af anselig størrelse, og tabet var derfor meget føleligt. Et skib af samme navn er dog forlængst tilgæet selskabets flåde.

I løbet af 52 år har Smits Sleepdienst kun mistet to flydedokke under bugsering. Det ene tab fandt sted i 1912, da en dok med en løfteevne på 3000 tons mistedes under en rejse fra Tyne til Lagos. Det andet tab skete i 1929 på den korte strækning fra Hamburg til Rotterdam. Ved den lejlighed mistedes en dok med en kapacitet af 11.000 tons.

I årenes løb har det store, verdensomspændende hollandske selskab bugseret ca. 250 flydekraner. Sådanne „fartøjer“ er ikke nemme at have med at gøre i åben sø. Iøvrigt giver de hollandske bugserfolk sjældent op for vejret, især ikke når det „kun“ drejer sig om storm og høj sø. Men isen kan sommetider byde dem uoverstigelige vanskeligheder. F. eks. måtte bugserbåden „Schelde“ i vinteren 1947 vende om på grund af isvanskeligheder i Østersøen. „Schelde“ var da på vej fra Le Havre til Gdynia med en stor flydekran.

Noget af det allerværste at bugserere over store afstande er de såkaldte tin-gravemaskiner. L. Smit &

Co.'s Internationale Sleepdienst har igennem de 60 år, det har eksisteret, bugseret mere end 2000 gravemaskiner, af hvilke en stor del netop er de fugleburs-liggende tin-gravemaskiner. Disse store tingester kan nok gøre livet surt at leve for en bugserbåds-skipper. I hårdt vejr slingerer de fra side til side, rykker med vældig kraft i bugserwiren og truer hvert øjeblik med at gå til bunds.

En af de værste opgaver, nogen bugserbåds-skipper nogensinde har været overdraget, blev i 1947 tildelt kaptajnerne om bord på „Tyne“ og „Witte Zee“. Det nævnte år skulle seks store tin-gravemaskiner bringes til Hollandsk Ostindien fra Holland. To af maskinerne blev afsendt i februar og de fire andre i august. Februar-turene var uden tvivl de vanskeligste, — og særlig fik altså skipperne om bord på „Tyne“ og „Witte Zee“ vanskelighederne at føle!

Ude i Biscayen mødte man et voldsomt uvejr. Konvojen var den 9. marts nået omtrent helt over den frygtede bugt, da stormen overfaldt den. Skipperne om bord på de to bugserbåde satte som alle andre bugserbåds-skipperne en ære i at bringe de dem betroede „fartøjer“ frem i uskadt tilstand. Og da søerne som et kogende og brølende helvede gik på gang skyllede hen over den mærkeligt udseende maskine og truede med at forvandle den til scrap-jern, så kaptajnerne ingen anden udvej end at vende om og drive for vind og vejr, indtil stormen stiltede af. Ustandseligt måtte man skifte kurs for at undgå forlis af tin-gravemaskinen. Konvojen gennemsejlede faktisk Biscayen på kryds og tværs og nåede endog helt op i Falmouth-bugten. Den ene gang efter den anden forsvandt den store maskine, hvis navn iøvrigt var „Dendang“, bag

og under vældige søer. Den hev og sled i bugsertrusserne og stejlede som en arrig hingst, men „Tyne“ og „Witte Zee“ gav ikke slip på den.

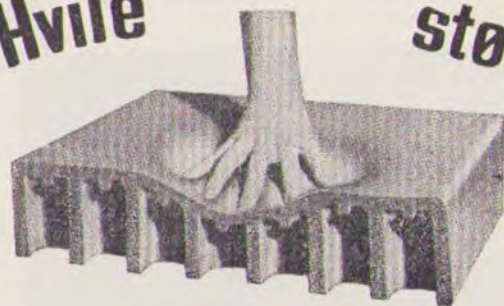
Endelig, den 27. marts, var vejret sådan, at man kunne holde en nogenlunde lige kurs sydpå. Man var nu nået et godt stykke ud i Atlanten, men først den 30. marts kunne man sige at have klaret sig helt fri af Biscayen. Den sidste del af rejsen til Billiton i Hollandsk Ostindien regnede de hårdhuede hollandske søfolk ikke for noget i forhold til „kryds og tværs-opgaven“ i Biscayabugten!

L. Smit & Co.'s Sleepdienst har også en stor flåde af bugserfartøjer til brug for Rotterdams havn. Endvidere samarbejder selskabet med W. A. van den Tak's Bergingsbedrijf, der er et selskab i lighed med vort Svitser. De hollandske bugserfolk, som er vant til at fare på alverdens have, kan således også komme til at operere i mere smult vand med bjergning af sunkne skibe. På dette særlige felt havde Smits fartøjer og personel rigeligt at gøre lige efter krigen, hvor man fik travlt med at fjerne de mange spor efter søkrigen i Hollands havne og langs dets kyst.

Som en anerkendelse for det store arbejde, selskabet har udført igennem årene, blev det i 1937 tilkendt guldmedaille fra „Fonds voor de De Ruytermedaille“. Selskabets færende personel modtager sjældent medaljer personligt, skønt hver enkelt mand om bord på skibene, lige fra det 602 b.r.t. store „flag“-skib „Thames“ til rederiets mindste fartøj, har fortjent at blive dekoreret mere end en gang. Som mændene i „Hollands Søner“ udfører de deres ofte farlige dont uden at trage efter nogen helteglorie. De er sømænd i ordets fineste betydning!

Større Hvile

Større Komfort!



Mandskabet gaar friskere til Arbejdet, og Passagererne føler sig bedre tilpas om Bord paa et Skib med Dunlopillo-Madrasser, der giver Legemet fuldkommen Hvile. Dunlopillo er fremstillet af Skumlatex og derfor totalt lugtfri, støjfri, selvventilerende... og praktisk talt uforgængelig! Taaler Temperatursvingninger, samler ikke Snavs, Utøj eller Bakterier - og er lette at desinficere.

Der er forskellige Modeller - saa De kan få Dunlopillo til enhver Køje.



DUNLOPILLO

DUNLOP RUBBER Co. A/S, VENNEMINDEVEJ 30, KØBENHAVN Ø.

Havnen, hvor gamle sømænd kaster anker

Historien om Verdens bedste sømandshjem „SNUG HARBOR“

Der er et sted i verden, hvor gamle sømænd kan kaste anker for at tilbringe deres sidste leveår i fred, hygge og velvære. Stedet hedder „Sailors' Snug Harbor“, og det skylder en gammel søøver sin tilblivelse. Ved den amerikanske frihedskrigs udbrud besluttede kaptajn Thomas Randall, som i mange år havde huseret på Atlanten som fribytter, at vende søen ryggen for at ende sine dage som en anset godsejer, og i den hensigt købte han en 10 tønder lands farm i New York lige ved Bowery. New York var jo dengang ikke stort mere end en velproportioneret landsby, så købesummen for de ti tønder land beløb sig blot til 12.500 dollars. I dag er grunden sine halvtreds millioner dollars værd. Ved Thomas Randalls død arvede sønnen Robert Richard Randall ejendommen, og da han blev gammel og måske tænkte på at sone faderens synder, skænkede han ejendommen til et hjem for gamle sømænd. Han lod sin ven, statsmanden Alexander Hamilton, oprette et dokument, der bestemte, at farmen skulle overgå til en havn for aldrende og uarbejds-

dygtige søfolk og betegnes som Sailors' Snug Harbor. I samfulde 29 år blev testamentet forsøgt omstødt af Randalls slægtninge, men Hamilton havde skrevet dokumentet så omhyggeligt, at ikke en tøddel i det kunne anfægtes. Jordstykket, der nu ligger i hjertet af New York City, blev administreret af en komité af koffardikaptajner, og denne komité var klartskuende nok til at indse, at det ikke var nogen idé at oprette en sømandshavn midt inde i en stadig voksende storstad. Derfor udlejedes jordstykket og for de indvundne penge erhvervede Sailors' Snug Harbor en 75 tønder lands farm langs bredden af Kill von Kull ved West New Brighton, Staten Island, og der åbnedes de gamle sømænds havn den 1. august 1833.

I det første år blev halvtreds udtjente søulke optaget, og siden da har mere end 8000 sømænd fundet et hjem der. For tiden opholder der sig omkring 900 gamle sømænd i Snug Harbor som livsvarige pensionærer.

Snug Harbor er et stort foretagende. Institutionen

omfatter mere end tredive anseelige bygninger, herunder et hospital, et sanatorium, en biograf, to kirker samt otte statelige komplekser med sovesale og forsamlingsrum. Snug Harbor siges at være en af de rigeste stiftelser i Amerika. I 1806 var ejendommens indtægt kun 4000 dollars årligt, men i dag er ejendommen vurderet til omkring halvtreds millioner dollars, og værdien stiger stadig med grundpriserne, der jo i New York er de højeste i verden. Hele ejendommens årlige overskud går udelukkende til opholdet for gamle og uarbejdsdygtige søfolk. Da Randall skrev sit testamente, tænkte han kun på sømænd, der havde besjlet de syv have i sejskuder, for man kendte jo dengang ikke noget til damp- og motorskibe, men fondets bestyrere er liberale nok til at sætte dampskibsfolk på lige fod med mænd, der har faret til søs i sejskuder. Den eneste betingelse for at kunne kaste anker i Snug Harbor er, at den ansøgende må være fyldt 60 år, være ubemidlet og uarbejdsdygtig. Kun undtagelsesvis ind-

lades yngre sømænd, når de er blevet invaliderede under deres gerning.

Det samfund, der lever i Snug Harbor, er et af de lykkeligste på denne klode, for der er tænkt på alt for at gøre deres sidste leveår så behagelige som muligt. Ingen behøver at udføre noget arbejde der lige med undtagelse af at rede sin egen seng og gøre sit værelse i stand. I terrænet er der anlagt en kunstig sø, hvor de gamle sølke kan lege med fartøjer, de selv bygger. På søens nordside er der bygget et lille fyrtårn, der vogtes på skift af folkene. Der er også sørget for et righoldigt bibliotek, omfattende så godt som alt, der er skrevet om søen og dens mænd på de fire maritime hovedsprog. Og i to af bygningernes kældere er der indrettet værksteder, hvor enhver kan pleje sin kæphest, enten han nu er skibsbygger, rebslager, sejlma-ger eller sysler med kompas og kronometer. Ja, gamle kaptajn Randall gjorde noget virkelig godt, da han skabte Sailors' Snug Harbor. *H. Trolle-Steenstrup.*

Jorden rundt med 17½ knobs fart

Lidt om hurtige skibe

Rederiet Ove Skous motorskib „Benny Skou“ har fornylig fuldført en jordomrejse. Skibet, der som bekendt er bygget hos Burmeister & Wain i 1951, afsejlede fra København den 7. marts i år. Da det fornylig passerede danske farvande påny, havde det dermed fuldført en tur på ca. 35.000 sømil, en distance, der svarer til en tur kloden rundt 1½ gang ved Ækvator. Hele turen varede i 155 dage, hvoraf de 85 dage var tilbragt i søen. Først blev Cuba anløbet, hvorfra rejsen gik til Ceylon gennem Middelhavet og Suezkanalen. Fra Ceylon sejlede „Benny Skou“ til Philip-pinerne og Venezuela. Ved ankomsten til Venezuela havde skibet faktisk allerede fuldført en jord-omrejse på 66 dage. Rejsen fortsattes imidlertid til Canada og derfra til Østersøen, hvor ringen blev endeligt sluttet. Rejsen er foregået dels i ballast, dels med ladninger om bord. Alle ladninger er iøvrigt transporteret for udenlandsk regning.

„Benny Skou“s gennemsnitsfart på den 35.000 sømil lange tur var 17,5 knob, hvilket er ret imponerende. Skibet er da også et af Danmarks hurtigste trampskibe. Det kan sikkert i denne forbindelse interessere at høre lidt om andre hurtige danske skibe: Når man fraregner specielle skibe på hurtigruter, er de hurtigste fartøjer i den danske handelsflåde „Kron-prins Frederik“, „Kronprinsesse Ingrid“, „Jens Bang“ og „H. P. Prior“ med hastigheder på 21 knob. „Dansk Liniefart“, som opretholder en hurtigrute mellem København og Malmø, har et skib ved navn „Marstrands-fjorden“. Dette skib, der er bygget i Tyskland i 1951,

er i stand til at sejle med en hastighed af 22 knob. Oslo-båden „Kronprins Olav“ sejler med en hastighed af 18½ knob, og motorfærgen „Dronning Ingrid“ præsterer 17 knob. Endelig bør det nævnes, at M/S „Jeppesen Mærsk“ på prøveturen i oktober sidste år opnåede en fart af 17¼ knob.

Inden for orlogsflåden gælder naturligvis helt andre hastigheder. De danske fartøjer af „Krieger“-klassen kan opnå en hastighed af 29½ knob. Iøvrigt bør det nævnes, at disse fartøjer ikke mere klassificeres som „torpedo-både“, men som „patrolje-fartøjer“. Der findes faktisk ikke nogen decideret torpedobåd i hele verden. De hurtige ex-tyske motor-torpedobåde, som efter krigen blev indkøbt af Danmark fra de amerikanske overskuds-lagre, og som populært kaldes „dollar-grin“, angives at have en fart i knob på „sidst i tredive“. Nærmere vil marinen ikke komme spørgsmålet.

Visse steder i udlandet har man bygget fragtskibe, hvis fart ligger omtrent ved 20 knob. Dette gælder bl. a. for nogle linie-motorskibe, som i Sverige er blevet bygget til „Trans“-koncernen. Disse skibe, blandt hvilke f. eks. kan nævnes „Cumulus“ og „Cirrus“, har en kontraktfart på 19½ knob, men på prøveturen nåede „Cumulus“ op over de 20 knob!

Blandt de større passagerskibe er „United States“ verdens hurtigste. Skibets tophastighed er ikke officielt kendt, men på rekordturen over Atlanten opnåede skibet som bekendt en gennemsnits-fart af 35,59 knob. Verdens absolut hurtigste orlogsskib menes at være den franske jager „Le Terrible“, som på en kort distance har præsteret 45,25 knob.

Men tilbage til „Benny Skou“: Dette skibs gennemsnitsfart på 17,5 knob på så lang en rejse er en god reklame for dansk skibs- og maskinbygning.

—wig.

Andet bind af

„Fra Sejl til Diesel“

kom - og sejrede!

Lidt forsinket er andet bind af det store værk „Fra Sejl til Diesel“ blevet udsendt fra „Skandinavisk Bogforlag“. Man tilgiver gerne forsinkelsen, når man ser det flotte resultat, der er opnået. Bind 2 er i udstyr ligeså smukt som første bind. Billedmaterialet er iøvrigt det, der i særlig grad bringer værket i en klasse for sig selv.

Men også tekstbidragene er førsteklases. Befragter F. Holm-Petersen indleder med en stor artikel om sejl-skibsfarten i det 20. århundrede. Forfatteren fortæller således meget interessant om danske sejlskibs-skæbner under den første verdenskrig og illustrerer i flere tilfælde omtalen af forlisene med sensationelle og historisk værdifulde fotografier. Holm-Petersen har et usædvanlig godt kendskab til det emne, han her behandler.

Holm-Petersen har ligeledes i et kort, men også interessant kapitel beskrevet historien om de sidste danske storsejlere på verdenshavene. Samme forfatter har taget sig af kapitlet om småskibsfarten. Også dette afsnit er meget kort, ja, næsten for kort. Når man nu endelig vil omtale vor småskibs-flåde i et maritimt værk, kunne man godt have givet den lidt mere plads. Mange af de små fartøjer har en uhyre interessant

historie, som burde have været nævnt. Kapitlet om småskibene indeholder med sorg at melde kun en kortfattet oversigt over udviklingen samt almenkendte oplysninger!

„Den danske fiskerflåde i sejlkutternes og sejl-bådenes tidsalder“ er et fængslende kapitel af direktør Claus Sørensen. Denne stoute self-made mand ved sikkert en hel del mere om gamle dages fiskeri end det, der har fundet adgang til dette bind. Men Claus Sørensen har forstået at koncentrere sit omfangsrige stof på en kneben plads, og særlig hans selvoplevelser er værd at læse.

Kaptajn Kaj Lund har på en overskuelig måde beskrevet handelsflådens sejlskibstyper, og ingeniør Tage E. Blum har skrevet et interessant kapitel om træskibs-bygning. Kapitlet er skrevet så instruktivt, at man efter læsningen føler, at man nu selv kan gå hen og bygge et træskib! Og så er artiklen illustreret med mange værdifulde tegninger. Holm-Petersen tager sig af kapitlet om de enkelte træskibsværfter og gør det fint!

Holm-Petersen har iøvrigt været flittig. Han står også for et lille, vældig interessant kapitel om to skibsbyggekontrakter fra sejlskibstiden. Med megen sagkundskab har cand. jur. Knud Strandgaard behandlet emnet „befragting“.

Emnet „Fyr - søkort - sømærker“ har været behandlet i andre maritime værker, men det er virkelig lykkedes registrator John Nielsen at bringe noget nyt i sit kapitel om dette emne. Lodsdirektør H. C. S. Ørsted har skrevet kapitlet om lodsvæsenet i Danmark. Artiklen er fyldt med værdifulde oplysninger og giver læseren et godt indblik i emnet.

Kaptajn Kaj Lund står for kapitlet om søforsikring. Emnet indbyder ikke til poetisk udfoldelse, og forfatteren har da også sagligt samlet de mange interessante oplysninger i en meget overskuelig artikel.

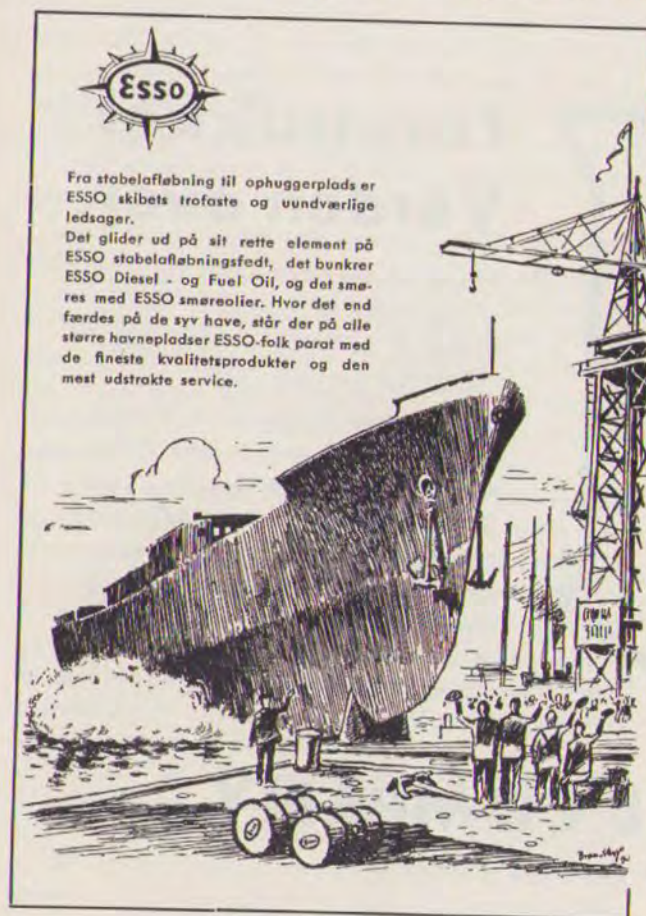
Værkets store fortrin ved siden af billedstoffet er iøvrigt det, at afsnittene for de flestes vedkommende er skrevet af specialister. Bestyrer af redningsvæsenet Niels Hansen har således taget sig af kapitlet om sit eget jubilerende „væsen“. Det interessante kapitel er illustreret med mange fine strandings-billeder.

„Bjergning før og nu“ og „Bugsering“ er to kapitler af Kaj Lund. Den skrivende kaptajn er sluppet vældig godt fra de ellers noget fortærskede emner. „Danske navigationsskoler gennem 300 år“ hedder navigationsskolebestyrer L. A. Møllers artikel. Dette kapitel er et af dem, man kunne ønske lidt længere.

Bogens sidste fire kapitler omhandler dampskibene. De er alle skrevet af kaptajn Lund, der fortæller om dampernes barndom, indenlandske dampskibsruter indtil 1914, dampskibe i europæisk fart og dampskibe i oversøisk fart indtil 1914. Forfatteren har behandlet emnerne på en frisk og overskuelig facon, og kapitlerne indeholder mange særlig interessante afsnit.

Der udkommer endnu et bind af dette statelige værk, som fortjener at læses af alle danske. Anmelderen er fuld af forventning.

—wig.



Fra stobelafløbning til ophuggerplads er ESSO skibets trofaste og uundværlige ledsager. Det glider ud på alt rette element på ESSO stobelafløbningsfedt, det bunkrer ESSO Diesel- og Fuel Oil, og det smøres med ESSO smøreliefer. 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.

NYT I NOTER

Dansk stabelafløbning i Rensborg.

Som den sidste i en række af fem søsterskibe til Danmark er kystmotorskibet „Elly Danielsen“ løbet af stablen. Skibet er bestemt til rederiet Otto Danielsen A/S, København. Dets hoveddimensioner er: Længde 62 m, bredde 9,25 m, sidehøjde 5,8 m og dybtgående 3,7 m. Skibets tonnage ligger under 500 b.r.t., og dets lastevne er på ca. 950 tons. M/S „Elly Danielsen“ får installeret en MAK-Diesel på 750 h.k., som giver skibet en fart af ca. 11 knob. Ved søsætningen takkede rederen for veludført arbejde, idet han overrakte en check til arbejdernes understøttelseskasse. Fru skibsreder Danielsen døbte skibet.

Damper urentabel i Danmark — rentabel i Tyskland.

En mindre dansk damper er fornylig blevet solgt, fordi den ikke kunne drives rentabelt. Et tysk rederi overtog den for 2 millioner danske kroner, idet tyskerne mener at kunne drive den rentabelt. Omkostningerne til hyre f. eks. bliver kun det halve af den hyre, det danske rederi måtte betale. Damperen er „Norco“, som tilhørte D/S „Concordia“ (A. E. Sørensen, Svendborg). Den er på ca. 2230 tons dødvægt. Skibet er byg-

get i Holland i 1917 og blev købt fra Norge i 1934. Skibet var uden for spærringen under hele krigen og kom hjem i så miserabel tilstand, at det måtte istandsættes for over 1 million kroner på Svendborg Skibsværft. Det er de høje omkostninger ved skibe af den såkaldte Nord-Østersø-størrelse, der har tvunget rederiet til at afhænde skibet til udlandet. Køberen er skibsreder E. Ewald Ottens i Cuxhaven. Skibet var ved overtagelsen i tip-top stand.

Endnu et dansk skib til udlandet.

Den i Flensborg byggede damper „Væring“ (ex „Electra“) fra Aabenraa-Rederi A/S er blevet solgt til London. Den er afhændet uden klassefornyelse for en pris af 17.000 Pund eller ca. 330.000 kroner. „Væring“ grundstødte i december 1941 på et skær i Ålandshavet. I 1947 lykkedes det at hæve skibet, hvis master ragede over vandoverfladen. I 1948 gennemgik skibet en gennemgribende fornyelse på Flensborg Skibsværft, hvor det 55 år tidligere var blevet søsat. Siden da har „Væring“ sejlet i udenlandsk fart. Salget er bragt i stand gennem Fa. Otto Danielsen.

Nootbaar.



**Gargoyle
Marine Oils**

VACUUM OIL COMPANY

SPECIALISTER I KORREKT SMØRING

Foretrukket Verden over

Erfarne maskin-konstruktører og ejere af alle typer af fartøjer... fra de mindste til de største... foretrækker GARGOYLE MARINE OILS

Disse berømte smørelolier er fremstillet på basis af verdens mest indgående kendskab til smøring, og i over 380 verdenshavne er en GARGOYLE marine-repræsentant parat til at sørge for korrekt smøring af Deres hoved- og hjælpemotorer. De får altid en saglig service og en fremragende smøring med GARGOYLE MARINE OILS

Fra Thuro-sejler via „Frederik d. VIII“ til Christiansgade

En af havnens kendte skikkelser spinder en ende

Ved OTTO LUDWIG



Peter Christian Petersen.

HAVNEFOGEDASSISTENT Peter Christian Petersen residerer i Christiansgade i København, hvor vi en strålende sommerdag „sjanghajer“ ham til at spinde en ende. Havnevæsenets diminutive træskur danner rammen om hans fængslende beretning fra et begivenhedsrigt liv på de store have.

„Jeg er født i Jersdal i Sønderjylland, der dengang var i tysk besiddelse,“ siger han. „Mens jeg endnu var en lille dreng, blev hele vor familie imidlertid udvist, fordi min far under en fest på egnen havde sunget „Kong Christian“.

Vi var 14 søskende. Heraf kom kun to ud at sejle. Min bror, Niels Claus Petersen, har vi ikke hørt fra siden 1902, da vi fik det sidste brev fra ham. Det var afsendt fra Valparaiso, hvor han dengang lå med et engelsk fuldskib, hvis navn var noget med „Bronville“. Jeg har forgæves søgt at få opklaret hans skæbne, men måske nogle af „Vikings“ gamle langfarere kan hjælpe mig?

Selv begyndte jeg som sømand i 1904. Mit første skib var „Lise Bay“ af Thuro. En af de værste rejser med dette skib var en, vi gjorde med kul fra England til Bandholm. Det blæste en storm af sydvest. Den var så skrap, at vi ikke kunne føre sejl et langt stykke tid, men måtte ligge med rebet stagfok. I fire døgn lå vi underdrejet for at komme Skagen ind, og rorgængerne måtte surres fast.

Da det den fjerde dag flovede lidt af, blev vi klokken 2 om natten sendt op for at hale forsejlene over. Det var brandmørkt, og en sø hev mig pludselig udenbords. Trods mørket lykkedes det mig rent instinktivt at få fat i forgrejerne og hale mig om bord igen. Heldigvis nåede vi i havn tids nok til at kunne fejre julen og få noget at spise, inden vi døde af sult. Det meste af turen havde vi på grund af vejret overhovedet ikke kunnet tilberede noget måltid.

Om bord på „Lise Bay“ havde vi iøvrigt en af den tids legendarisk nærige skippere. Når jeg kom ned til ham for at bede om forskud på hyren til at købe nyt tøj for, rystede han på hovedet og sagde, at jeg kunne købe nogle af hans aflagte klæder. Når jeg indvendte,

at de var for store til mig, sagde han, at han nok skulle klippe lidt af benklæder og ærmer og derpå selv sy dem op.

En gang ude på Nordsøen satte skipperen os til at dørge makrel på frivagten. Det foregik med et stykke hvidt tøj på kroen. Makrellene bed villigt på, og vi glædede os meget til at spise dem. Men den lækkerbidsken blev der ikke noget af, for skipper lod fisken salte ned, så denne kunne tjene som føde for ham og hans kone i vinterens løb, mens skibet var lagt op!

Det rugbrød, vi fik om bord, blev indkøbt i København i april måned og skulle strække til hele sommeren. En gang imellem blev brøddene hevet op på lugerne, hvorefter muggen blev vasket af i ferskvand. Derpå blev de lagt til tørre i nogen tid. Naturligvis blev de hårde som sten og lignede med de mange revner jordskælv en miniature.

Måltiderne bestod bl. a. af argentinsk oksekød, som vi aldrig kandede andet end „indianerkød“. Det var ikke ligefrem lækkert, men havde ikke kostet skipperen mange ører. Endvidere fik vi selvfølgelig skonrogger, som efterhånden blev rene udklækningsanstalter for mider. Selv om vi bankede dem hårdt mod bordkanten før hvert måltid, røg der tit et par orme med ned sammen med beskøjterne. Skipper selv kunne nok dy sig for at sætte sådanne måltider til livs og købte frisk brød til sig selv i de havne, vi kom til. Nu og da købte vi også selv lidt frisk proviant, men det kunne naturligvis ikke blive til ret meget af vor beskedne hyre. Jeg havde om bord på dette skib 15 kroner om måneden!

Jeg var også ude med flere andre sejskibe i min ungdom. Et af de mere bemærkelsesværdige fik jeg i Norge, hvortil jeg tog i 1906 for at skaffe mig en hyre. I Kristianssand lykkedes det mig at komme om bord i den norske bark „Viggo“ der fra byen. Der var nemlig ikke mange norske søfolk, der var ivrige efter at komme ud med et sådant vag.

Vi sejlede til Leeds-fjorden for at få en last af kul om bord. Kullene blev fra jernbanevogne styrtet ned i lasten, og skipperen var bange for, at „Viggo“ skulle

blive endnu mere læk, end den var, ved den ublide lastning. Vindmøllen var i gang hele tiden for at pumpe vand op fra lasten, og under opholdet på fjorden blev der lagt svære jernkæder rundt hele skroget. Alligevel slog kullene barken endnu mere læk, og på vej ud af fjorden måtte vi pumpe voldsomt. Vi blev bugseret ud, og da vi et sted på fjorden strøg nogle ganske få meter fra land, sprang 6—7 stykker af os i land ligesom rotterne fra en synkende skude. Vi skulle ikke nyde noget af at gå ned med denne pram. Men vor frihed varede ikke længe. Vi blev alle arresteret og sendt om bord igen. Heldigvis lykkedes det os dog ved flittig brug af pumperne at slippe helskindede til Norge, hvor de fleste af os hurtigst muligt mønstrede af på lovlig vis.

Jeg rejste nu til Tønsberg for om muligt at få en hyre dér. Men der var kun mulighed for at komme ud med en hvalfanger, og det havde jeg ikke lyst til, da jeg kun kunne få hyre som arbejdsmand. Og det var jo sømand, jeg ville være.

Så tog jeg til Danmark, hvor jeg fik en hyre med skønnerbriggen „Erna“ af Fåborg. Da jeg vågnede om bord efter den første nat, var jeg helt skambidt af utøj, men jeg fik da udvirket, at skibet blev røget ud. Ja, det var hårde vilkår, der dengang blev budt sømanden!

I 1910 aftjente jeg min værnepligt i marinen, hvorefter jeg gik over i D. F. D. S. Bl. a. sejlede jeg her med en damper ved navn „Douro“. Engang skulle vi fragte en last jern fra Memel til Oporto. Vi havde fint vejr til Kanalen, men juleaftensdag fik vi en forrygende storm. En sø raserede næsten hele dækket, og blandt mange andre ting tog den et flueskab med al julemaden med sig. Således fik vi ingen julesteg, ja, i hele juleugen fik vi næsten intet andet end et par stykker tørt brød og en bajer hver om dagen, hvilket altså udelukkende vejret havde skylden for. Men „Douro“ fik sig dog stampet så betids i havn, at vi nytårsaften kunne tage revanche i Oporto!

I 1911 kom jeg over i selskabets Amerika-fart. Først kom jeg om bord i den gamle „C. F. Tietgen“. Jeg havde mange både tragiske og morsomme oplevelser om bord på Amerika-bådene, med hvilke jeg kom til at krydse Atlanten ca. 60 gange. Et stærkt indtryk gjorde bisættelserne på mig. På hver rejse med-

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

førte vi ligesom andre Atlant-linere en del zinkkister, hvori de evt. døde på turen kunne opbevares, hvis de pårørende ville betale. Var der ingen til at udrede betalingen, skete bisættelsen på søen. Mellem passage-erne var der folk af næsten alle racer og religioner. En dag skulle der således begraves en jøde, og alle hans racefæller lagde sig på dækket og bad for ham i en uendelighed. Det var næsten ikke til at komme frem på dækket for bedende mennesker, og da endnu en jøde døde nogle rejser senere, ville officererne helst ikke have gentaget forestillingen, hvorfor de gav ordre til, at bisættelsen skulle finde sted kl. 4 om morgenen, mens der endnu ingen passagerer var på dækket.

Trækisterne blev fremstillet af tømmersmanden. Til at begynde med lagde man sand ved ligene, men engang var man uheldige om bord på et andet skib. Da kisten ramte vandet, skred sandet og skubbede låget af, hvorfor den døde faldt ud af kisten. Siden den tid surredes udtjente fyrriste altid til kisterne, så disse øjeblikkeligt sank.

Jeg har også været ude for, at emigranter blev sindssyge på rejserne, så vi måtte sætte vagt ved dem. Til de mere hyggelige oplevelser hører de kærligheds-affærer, vi blev vidner til passagererne imellem. Ganske vist medfulgte der en emigrant-oldfrue om bord, som skulle sørge for, at moralen blev strengt vogtet, men alligevel skete det nu og da, at Amor fik udskudt nogle af sine pile, inden hun kunne forhindre det!

I 1914 kom jeg om bord på „Frederik d. VIII“ og var med på dens første rejse. Vi afsejlede fra København den 5. februar og satte kursen mod Kristiania. „Frederik d. VIII“ var et dengang hypermoderne skib, men slugte masser af brændsel, og i Kristianssand, som også blev anløbet, måtte vi derfor tage endnu 1700 tons kul om bord. Ude i Atlanten begyndte det at blæse en storm af vest-sydvest. Vindstyrken var 9—10. „Frederik“ stampede voldsomt i den grove sø og var vanskelig at styre, hvilket jeg kan tale med om, da jeg var kvartermand om bord og på skift med tre kammerater stod for styringen. De 52 fyrbødere, vi havde om bord, slæbte som bare pokker, og kulstykker med en diameter som en to-krone blæste uforbrændte op gennem skorstenene.

Søen blev efterhånden så høj, at køjerne faldt ned. Flere af passagererne kom til skade og måtte indlægges på vort hospital om bord. En dag, da der var dækket op til spisning på 2. klasse, blev alle borde ryddet på grund af en forkert sø. Det var vel nok „det muntre køkken“! Samtidig blev 3 køjer slået ind. En anden dag gik et køje i et matroslukaf. Matrosen lå i køjen, da det skete, og i en gevaldig fart satte han hovedpuden mod hullet. Men hver gang der kom en



Fra en bisættelse om bord på en af de danske Amerika-linere. En af styrmændene forretter jordpåkæstelsen.

ny sø, blev han slået tilbage. Inden tømmersmanden fik sat en blændklap på, var der næsten en meter vand i lukafet.

600 sømil af Halifax kom maskinmesteren op til skipperen og sagde, at der nu kun var kul til endnu 3 døgn. Så blev der holdt skibsråd. Hvis vi skulle fortsætte, ville det blive nødvendigt at rive skodderne ned og bruge dem i fyrene. Det blev derfor besluttet at holde af for vinden til Azorerne. Vi stod ind til et af øernes største kuldepoter og tømte det næsten fuldstændigt. Vi lå på reden i otte dage. I den tid fik kun passagererne lov at komme i land, og en dag tog nogle af besætningen en jolle for at sejle ind. Desværre for dem forliste de inde ved molen, hvor de blev fisket drivvåde i land. Det blev en kort landlov for dem, og de kom til at betale den med 60 kroner i bøde hver.

Turen fra Azorerne til New York tog i det hårde vejr otte dage, og vi kom i havn med kul om bord til kun 4 timers sejlads endnu. Hele rejsen havde været i fem uger. Vi var allesammen godt mørbankede af den voldsomme slingerage.

På rejsen hjem havde vi fint vejr, og ved hjemkomsten blev der forhyret 28 tyske fyrbødere til den næste rejse. Disse fyrbødere var meget dygtige og vant til at arbejde på store skibe som „Frederik d. VIII“. Men snart lurede deres danske kolleger dem kunsten af.

På den tredje rejse knækkede landgangen før skibets afgang fra New York. 12 mennesker faldt i vandet, og heraf druknede desværre to. Lige efter krigens udbrud i 1914 blev vi stoppet af en engelsk hjælpekrydser et stykke ud for Englands kyst. Hjælpekrydseren gik langs siden af os, og nogle officerer kom om bord. De sagde til skipperen, at vi havde en tysk spion om bord, som kaldte sig Mr. Smith. Passagererne måtte nu stå opstillet på dækket, og en af dem blev peget ud af englænderne. Han viste sig at være en tysker, som efter flere års ophold var flygtet fra England til U. S. A. Han var nu på vej hjem med en hel del malerier. Jeg så nogle af disse billeder. De så ud som de fleste andre landskabsmalerier, men når man

kiggede grundigt efter, kunne man se, at de forskellige træer o. l. på billederne forestillede kanonstillinger og sådan noget. „Mr. Smith“ havde gjort det som sit speciale at male engelske forter! Han blev naturligvis taget med af englænderne.

Vi havde senere en lignende oplevelse, hvor to tyskere havde sneget sig om bord som blinde passagerer i New York for at komme hjem og kæmpe for „das grosse Vaterland“. Også de blev taget af englænderne næsten på samme sted som „Mr. Smith“. Den ene af dem flygtede op i toppen af en af samson-posterne, hvorfra han måtte spules ned. Ingen af de to tyskere var dog mere forknytte, end at de sang „Deutschland über alles“, da de blev ført fra borde!

Under den værste del af u-bådskrigen lå „Frederik d. VIII“ oplagt hjemme. Det varede 1½ år. Efter krigen sejlede vi krigsfanger hjem til England, hvor de blev budt velkommen af Hull-fiskernes sirener. På tre ture sejlede vi ca. 1000 mand hjem. Jeg fik mange venner blandt disse krigsfanger. En af dem gav mig en „lommeudgave“ af „Det nye Testamente“. Det havde under et slag ligget i hans brystlomme. Faktisk havde det reddet hans liv, for en kugle traf det, men trængte kun et stykke igennem det. Jeg har endnu bogen liggende derhjemme som en erindring om englænderen.

I 1919 kom jeg ind ved havnevesenet, og her har jeg været siden. Under den sidste krig havde jeg bl. a. den tvivlsomme ære at gøre tjeneste på Langelinie, der jo var afspærret af tyskerne. I 1947 blev jeg havnefogedassistent her i Christiansgade.

Jeg har altså stadig kontakt med søen, og der sker da også noget her nu og da. I løbet af de sidste år har jeg fisket fire drenge op af vandet. En af dem var lige ved at drukne, inden jeg fik fat i ham. Jeg fik lige tag i kraven på ham, mens jeg lå på hammen. Desværre kunne jeg jo ikke i den ubekvemme stilling få ham helt op på kajen, men heldigvis kom en dame forbi i det samme. Hun lagde sig pladask ned på jorden i sin nye kjole og hev ham det sidste stykke tilvejs. — Men det er jo sådan set ikke noget, der kommer søfarten ved,“ ler Peter Petersen glad over at have spundet historien til ende.



Den blomstersmykkede kiste glider i vandet.

— Sig, De har læst det i „Vikingen“!

SKIBSFARVER

NETOL
imprægneringsfarve

HOLZAPFEL
kobberbundfarve

— siden 1859

International Farvefabrik A/S

— Sig, De har læst det i „Vikingen“!

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Usædvanlig modelbygger.

James Drysdale fra Sighthill i Skotland deltog sammen med det berømte Black Watch Regiment i de hårde kampe på Nordmandiets kyst under den sidste krig. Han var så uheldig at miste sin ene arm. Men humøret og selvtilliden beholdt han. Drysdales store hobby er i dag at bygge flaskeskibe. Trods den manglende arm arbejder han med så små flasker som f. eks. dem, hvori man kan købe piller på apoteket. Hans eneste værktøj er en pennkniv, et barberblad og en lup. Det sidstnævnte stykke værktøj var bl. a. nødvendigt, da han lavede riggen til en diminutiv galeon. Alt „tovværket“ blev til af Mrs. Drysdales hårpragt. Med al respekt for vore egne modelbyggere må man tage hatten af for den enarmede skotte!

Skibskatte som meteorologer.

Mange søfolk mener at have en god vejrprofet i skibskatten. Hvis katten under sejladserne er rastløs, kan der forventes torden, siger de. Derimod lover en roligt sovende og dvask skibskat en længere periode med fint vejr. Flere søfolk mener desuden, at der er chancer for tåget vejr, hvis skibskatten ikke er til at lokke under dæk. Og endelig mener de mest overtroiske sømænd, at det lover orkan, hvis skibskatten mjavner usædvanligt meget og hjerteskerende. Orkanen vil komme fra den kant, mod hvilken katten vender sit hoved under „koncerten“.

Ingen fremskridt her!

Det er ikke alle steder, at teknikens fremskridt hilses med glæde. Da fiskeriministeriet på Ceylon for nogle uger siden præsenterede en ny kuttertype, etablerede fiskerne strejke. Den nye båd ville efter eksperternes udsagn give større fangster. Men det var fiskerne ikke interesseret i. Efter deres mening ville større fangster give mindre indtægter.

På jagt efter madding.

I den franske by Bourg Saint Andeol er lystfiskerne usædvanligt ivrige. For at få orme til madding har de mange steder brudt gadernes brosten op, hvilket har afstedkommet et åbent brev med hvasse udbrud fra byens borgmester, der bl. a. siger: „Lystfiskeri er en god og sund beskæftigelse, men byens gader bør ikke derfor ligne pløjemark!“

Præst i fritiden.

I Sverige havde man omkring århundredskiftet nogle såkaldte „Bethelskipper“. Disse var kaptajner, som havde ret til at føre et særligt flag med gul og en blå kant i under- og overlig og en gylden sol på hvid bund. En „Bethelskipper“ havde til opgave at samle skandinaviske søfolk til gudstjeneste om bord på sit skib i fremmed havn. Sømændshjemmene og kirkerne gjorde efterhånden de færende sømandspræster overflødige.

Søfolk og papegøjer.

Gennem nogle år har der eksisteret et forbud mod at indføre papegøjer i England. Fornylig hævedes dette forbud. Det skete, mens Cunard-Liniens store liner „Caronia“ var ude på en Afrika-rejse, og da skibet kom hjem, medførte dets besætning omtrent hundrede papegøjer.

„Mosters vindueskarm“.

Læserne har igennem lang tid været forskånet for slang-eksperten Kaj Boms eksempler på slang fra søen. Men nu er Bom vendt frygteligt tilbage fra ferien og har foræret mig nogle udtryk, hvis gyldighed han beder læserne berigtige. Har De

f. eks. nogensinde hørt udtrykket „ligkapel“ om et fryseskab om bord? Eller har De stiftet bekendtskab med udtrykket „karruselturen“ om den runde, et skib foretager under retning af kompas? Og endelig: Ved De, hvad „mosters vindueskarm“ er for noget? Bom har fået navnet opgivet som betegnelse på et fint malet skandæk. Jack Tar vil ligesom Bom blive glad for at få berigtiget disse udtryk, og vi tager iøvrigt begge imod nye slang-udtryk fra søen.

Overtro.

I gamle dage velsignede præster tit skibsklokkerne, for disse blev ophængt om bord. Denne skik skulle sikre skibene lykke på rejserne.

I det forkerte element.

For nogle uger siden påsejlede et dansk småskib et automobil i Nyhavn. Bilen stod parkeret på kajen, da skibet med bøvspydet tørnede ind i den. Heldigvis var bilens fører og passagerer ude at nyde stedets glæder, så de splintrede ruder gjorde ingen skade. Men historien minder mig om en anden: I 1950 fik skipperen om bord i et andet dansk småskib ordre af havnemyndighederne i Kiel til at bakke til et andet fortojeningssted. Ved et uheld kom han til at slå „fuld kraft frem“ på maskin-telegrafens med det resultat, at bøvspydet røg lige gennem vinduerne på en sporvogn, som i det samme korte forbi på kajen. Den danske skipper er vist den eneste i verden, der kan prale af at have påsejlet en sporvogn! Men også landjordens trafikanter begiver sig sommetider ud i det forkerte element. I efteråret 1949 var et skib således lige ved at påsejle en stor flytteomnibus, som drev rundt i Køge Bugt!

Det står ikke på søkortet!

Blandt mange danske søfolk bliver Den botniske Bugt aldrig kaldt andet end „Plankekina“. Er det mon fordi, skibsfarten fra havnene langs denne bugt henter så meget tommer?

Blinde passagerer.

Som bekendt er „blinde“ passagerer en meget stor gene for skibsfarten. På grund af de spændte forhold mellem Øst og Vest har der aldrig nogensinde været så mange uønskede passagerer om bord på skibene som nu. På knapt fire år er der ankommet ca. 1400 „blindpassagerer“ med skibe til England.

En hel skov sejlet over Stillehavet.

Den store olie-koncern „Caltex“ udsender regelmæssigt et smukt udstyret og læseværdigt magasin på engelsk. I det sidste nummer af bladet læser jeg, at „Caltex“ fornylig fik bygget et vidtstrakt bolværk til sit olielager ved byen Pakning på Sumatra. Til dette brug rekvirerede man en hel skov af douglas-fyrretræer i U.S.A. og Canada. De 4950 stammer, der hver vejede over en ton og hver havde en længde af ca. 25 meter, blev i amerikanske og canadiske havne bragt om bord i en mængde fragtskibe, som sørgede for transporten til Singapore. I denne by blev stammerne samlet til otte store tommerflåder, som derefter blev slæbt de sidste 150 miles over Malacca-strædet af bugserbåde.

Pinke-dekorationer.

I det 16. århundrede var pinken en meget udbredt skibstype. Mange repræsentanter for typen var udenbords dekorerede med mærkelige geometriske mønstre som f. eks. trekanten og firkanter i alle mulige farver. Englænderne siges at være den festlige skibs ophavsmænd.

Proviant-depoter for ilanddrevne søfolk

Af captain R. Barry O'Brien

INTET sted på jordkloden var gode samaritanere smukke, uselviske arbejdsfolk for en generation eller to siden mere iøjnefaldende end på de golde, ubeboede øer, som omkranser den sydlige del af det indiske hav og Stillehavet.

I de dage — da man stadig kunne se sejlskibe for østgående med spændte, trommende sejl eller stridende sig rundt Kap Horn mod vesten-stormene — var næppe en af disse ugæstfri øer ved indgangen til Antartic og i de kæmpehøje søers favntag uden proviant-depot. Sådanne depoter var betænksomt anbragt i nogle mod vejret beskyttede huler, hvor de let ville blive fundet af nødstedte søfolk.

Hog-øen, Possession og Østøen i den velkendte Crozet-øgruppe mellem Kap Horn og Leeuwin, i hjertet af „De brølende fyrre“, var alle velforsynede med tilstrækkelige forråd til en ilanddrevne besætning for flere uger. Hvor mange forsvundne skibe disse enesomme øer har på samvittigheden, vil vi aldrig få at vide, men vi kan roligt gå ud fra, at det var ved strandinger her, at så mange fine og sporeløst forsvundne skibe fik en alt for tidlig afslutning på karrieren.

I december 1906 blev den norske skonnert „Catarina“ slået til vrage på Possession-øen i et tykt og beskidt vejr. Besætningen, der klarede sig i land, fandt ud af, at proviant-depotet, der var blevet oprettet af H. M. S. „Comus“, var blæst ned og dets indhold næsten nytteløst. Hvad der var tilbage, blev anvendt af nordmændene, som blev reddet af skibet „Turakina“ den 22. februar 1907.

I 1909 blev depotet på Possession-øen genoprettet af den norske regering, og da det blev inspiceret et år senere, blev det fundet intakt. Depotet indeholdt en ton preservekød i lufttætte dåser, en halv ton biscuits og massevis af sardiner — en jævn kost uden tvivl, men alligevel i stand til at holde legeme og sjæl sammen, indtil hjælp ankom. Tøjbeholdningen bestod af uldne trøjer og tæpper, strømper og skjorter samt 25 par støvler og benklæder. For at beskytte dem mod vejret var beholdningerne emballerede i jernomvundne tønder, som beklædtes med et lag af tjære og sand og indpakkes i tjærede presenninger.

I midten af tyverne besøgte en hvalfanger en del af øerne. På Hog-øen fandt besætningen en hermetisk tillukket kasse indeholdende to rifler med 5000 patroner. Alt dette var sandsynligvis anbragt der af en betænksom filantrop, så ilanddrevne søfolk kunne skyde sæler og søelefanter, hvis skind yder god varme og hvis tunger, nyrer og finner kan tjene som udmærket føde, når intet andet kan fås.

På Amsterdam-øen — på 33 grader sydlig bredde og 77 grader østlig længde — opdagede hvalfangerens besætning endvidere tre Røde Kors-kasser, som tre år i forvejen var blevet efterladt der af det tyske sydpolar-ekspeditionsskib „Gauss“. Og på St. Paul-øen,

hvor besætningen fra den engelske bark „Holt Hill“ levede i otte dage, efter at skibet var slået til vrage, fandt man bl. a. et gemme med materiel til bålænding, et bundt kort og en vejrmerket redningsbåd, der var anbragt i en hule og dækket med tjæret presenning.

Provianten på St. Paul var anbragt i en stenhytte med stråtag. I nærheden var der en lille træmole med en flagstang, der skulle fortælle, at her kunne både landes. I april 1910, da damperen „Wakefield“ besøgte øen under den resultatløse eftersøgning af det forsvundne „Waratah“, var der kun syv fulde kasser med proviant og klæder tilbage af de tyve oprindelige. I december 1910 fandt besætningen fra en fransk damp, som var slået til vrage på St. Paul, depotet blæst ned og hele indholdet forsvundet. Men da det vranglede med kaniner på øen på den tid, var der ingen frygt for at lide sultedøden.

Depotet på Kerguelen Island var anbragt i en hule ved foden af en klippe i en af kløfterne. Dets nøjagtige beliggenhed vistes ved en stendysse med en højde af 12 ft. og en bredde af 14 ft. Dyssen var anbragt på toppen af klippen. For at være synlig mod den grå baggrund var dyssen malet sort.

For at gøre det helt godt for de nødstedte søfolk, der kastedes op på disse isolerede steder udmattede og fortvivlede efter måske flere dages farer og strabadser, var flere „vejvisere“ opsat på stendysser overalt på øen for at vise vejen til depoterne.

Forklaringerne var korte, men fyldestgørende. „Proviant og klæder for forliste søfolk — følg stien“. Det var en af den slags meddelelser, der blev givet på forskellige sprog. Hvor der som på nogle af øerne var bygget en væg for hulernes indgang for at beskytte beholdningerne mod vejret, fandtes der en vejledning for, hvilke sten, der først skulle fjernes. Her var der romantik. Sølivets romantik fra sejlenes dage. Den behagelige gysen, som skattesøgningen i Sydhavet gav, var dog ikke den samme som den jagende pine, søfolk må have følt under søgningen efter disse depoter, som ofte betød et spørgsmål om liv eller død for dem.

Ved proviantdepotet på Cape Virgins ved indsejlingen til Magellan Strædet, hvor der iøvrigt også var oprettet en telegrafstation, var der opsat specielle instruktioner af den chilenske regering om fjendskab eller venlighed hos kystens indfødte. Søfolk har altid haft vældig skræk for disse stammer, og hellere end risikere at falde i deres hænder foretrak mange søfolk efter et forlis at holde sig på søen i deres både selv i det værste vejr.

I sine instruktioner, der var trykt på et halvt dusin forskellige sprog, fastslog den chilenske regering, at yahganerne — indfødte ved Tierra del Fuegos sydlige stræder — var til at stole på og kunne vise vej til missionsstationer eller kolonier, hvor hjælp kunne opnås. Derimod advarede søfolkene imod alacalufterne

— patagonske indfødte, som lejlighedsvis krydsede farvandet nordvest for Tierra del Fuego — fordi disse var aggressive og farlige. De sidstnævnte kunne let identificeres, fortalte det søfolkene, ved deres hårde, gutturale og langsomme sprog, som adskilte sig stærkt fra yahganernes hurtigtflydende sprog. Endvidere fastslog instruktionerne, at alacaluf'erne, trods deres tydelige fjendskab mod fremmede, var en kujonagtig stamme, som uden hensyn til deres antal ville betænke sig to gange før de angreb en samling på tre eller fire hvide mænd, især hvis disse bar våben eller noget, der blot lignede en pistol eller en riffel.

Søfolkene fra „Cordova“, en jernbark fra Liverpool, som var slået til vrage på Tierra del Fuego i juli 1890, blev mødt af en stamme omvandrende indfødte, da de landede i Thetis Bay. Disse indfødte viste ingen tegn på voldsomhed, men fulgte blot søfolkene, hvor de gik.

Denne lidet gæstfrie opmærksomhed pinte de to styrmænd og syv af matroserne så stærkt, at disse besluttede sig til at søge ud på søen igen for at nå Staten Island. Det lykkedes dem ikke at nå deres bestemmelsessted, og man hørte ikke senere noget til dem. Kaptejnen og resten af besætningen, som besluttede at forblive i land, blev til sidst reddede uskade.

Om besætningen fra det fuldriggede skib „Marlborough“ faldt som ofre for de blodtørstige alacaluf'er er aldrig definitivt blevet fastslået, men mange søfolk mener bestemt, at dette blev besætningens skæbne. „Marlborough“ gik tabt på en rejse rundt Kap Horn fra New Zealand i 1890. En af skibets både blev senere fundet trukket bort fra søens rækkevidde på kysten af Tierra del Fuego. Flere skeletter lå på stranden i nærheden.

Ingen af depoterne i Stillehavet eller Det indiske Havs sydlige del eksisterer mere. Selv resterne af dem er ofte blevet ødelagt af vejret eller af sværme af rotter. Sådanne depoter som dem på Snares, Bounty og Auckland-øerne syd og øst for New Zealand var de sidste, der blev oprettet. Den new zealandske regeringsdamper, som plejede at komplettere beholdningerne hvert år, ophørte med besøgene i 1927.

Det er ikke sandsynligt, at disse af vejret mærkede levninger af menneskekærligt arbejde nogensinde vil blive fornyede. Med sejlskibenes forsvinden eksisterer der ikke mere noget behov for sådanne depoter. Sejlskibene plejede at sejle langt mod syd uden for den øvrige verdens syns- og hørevidde på jagt efter gunstig vind, mens moderne dampere bound for Australien på vej fra Kap Horn søger breddegrader med fint vejr. Og skulle de komme i vanskeligheder, har de altid deres radiosendere, med hvilke de kan kalde på hjælpen.

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Hempel har alle slags farver til alle slags skibe!



Hvad olietøjet er for mændene, er Hempel's farver for skibene!

J. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik H/S

Amaliegade 8 · C. 3842

Undtagen blandt søfolkene, hvis bestilling det er at hænge over søkort og sejlanvisninger, er den blotte eksistens af disse gølle, sneklædte pletter i det barske Antarctic næsten glemt. De har haft deres berømmelige dage, til hvilke ofte knyttede sig gyseragtige søhistorier. Følgende bemærkelsesværdige og autentiske beretning er en prøve på disse historier:

Den 18. september 1887 blev en død albatros fundet på stranden ved North Fremantle i Vestaustralien. Om dens hals var der en metalkrave, på hvilken var skrevet korte detaljer angående et forlis ved Hog-øen ca. 3500 sømil borte. Endvidere stod anført datoen den 4. august 1887.

Det uheldige skib var „Tamaris“. Takket være besætningens budskab, der blev givet på denne mærkelige måde, blev det franske orlogsskib „Meurthe“ sendt af sted til undsætning. Da skibet nåede frem til Hog-øen i december, fandt man, at historien var sand nok. Proviantforrådet var tomt, og et brev fortalte, at de 13 overlevende fra vraket var draget videre til Possession-øen, der også var bekendt for at have depoter. „Meurthe“ fulgte efter, men fandt ikke noget spor af mændene på den nævnte ø eller på nogen anden ø i gruppen. Der blev aldrig siden hørt noget til den forsvundne besætning.

Om NELSONS skibe

i danske farvande

af
G. Honnens de Lichtenberg

I almindelighed sættes Englands berømte søhelt, lord Horatio Nelsons navn altid i forbindelse med skibnavnet „Victory“, det lineskib, som var den navnkundige flådeførers flagskib i det berømmelige søslag ved Trafalgar i 1805, hvor admiralen såredes dødeligt og udåndede, inden slaget var afsluttet, men dog forinden nåede at få at vide, at sejren var de engelske farver vis.

„Victory“, der den dag i dag stående i en tørdok bevares ved flådestationen i Portsmouth som et nationalt mindesmærke (fregatten „Jylland“ herhjemme sic), er stadig under kommando og fører den i Portsmouth kommanderende admirals flag.

Også i vore nordlige farvande har dette berømte skib for omkring 150 år siden pløjet bølgerne. I efteråret 1808 var „Victory“ flagskib for den engelske admiral Sir James Saumarez, der var chef for den britiske østersøflåde. Admiralen modtog udfør Ystad meddelelse om de spanske troppers oprør på Fyn og sendte straks en flådeafdeling til Storebælt for at støtte spanierne (søkampen ved Nyborg mod de danske). Den 19/8 1808 ankom Saumarez om bord i „Victory“ til ankerpladsen udfør Stengade Strand på Langelands østkyst og modtog her med megen udmærkelse den spanske øverstkommanderende, marquis de la Romana, i sit flagskib, som derefter returnerede til sin station i Østersøen. Den 21—22/8 1808 indskibede spanierne sig i den kofardiflåde, som oprindeligt skulle have bragt dem fra Nyborg til Korsør, men som englænderne erobrede i Nyborg og sejlede spanierne til Langeland med. Herfra kom de spanske hjælpetropper til Göteborg og derfra med en transportflåde videre til Spanien.

Da den til svensk tronfølger valgte franske marchal Bernadotte i efteråret 1810 på rejse fra Frankrig til Sverige passerede Storebælt, vendte samtidig den engelske admiral Saumarez hjem fra Østersøen med en konvoj på tusinde skibe „homeward bound“. Fra Nyborg blev der indhentet tilladelse hos den engelske højstbefalende til passage for den svenske kronprins, en tilladelse, som

Saumarez, der få år forinden netop havde søgt at hindre den franske marchal Bernadottes troppers overgang til Sjælland, nu beredvilligt indrømmede.

Den 14. oktober passerede den svenske kronprins i det smukkeste efterårsvejr den uhyre flåde, som var gået til ankers ved Sprogø med lineskibet „Victory“ i midten omgivet af seks andre lineskibe og flere fregatter og mindre skibe. Fra „Victory“ vajede admiralsens røde flag. For en tidligere fransk general var det et imponerende og betagende syn, der gav et levende indtryk af Englands sømagt og rigdom.

Admiral Saumarez førte også i årene 1809, 10, 11 og 12 kommandoen over de engelske søstridskræfter i danske og baltiske farvande og havde i disse år jævnligt sit flag vajende fra „Victory“'s stortop.



„Victory“ i dokken i Portsmouth.

Det berømte lineskib lå fortrinsvis som stationskib på Vingas red udfør Göteborg, men var f. eks. i 1811 — som det senere vil fremgå — også flagskib for en større konvojdækning fra østersøkysterne til de engelske farvande, forinden skal det dog lige nævnes, at også andre af *Nelsons* skibe i krigerisk øjemed har virket på dansk søterritorium.

Den 12. marts 1801 afsejlede en britisk flåde fra Yarmouth under kommando af admiral Sir *Hyde Parker* med Danmark som mål. Denne flåde var den 6. marts blevet forøget med en eskadre på 7 lineskibe og nogle fregatter under kommando af viceadmiral, lord *Horatio Nelson*, hvis kommandotegn vajede fra tredækkeren „St. George“ på 98 kanoner og med en besætning på 750 mand. Skibschef var captain *T. M. Hardy*, som gennem årene stod *Nelson* nær, og som var hos ham, da han døde om bord i „Victory“.

Da „St. George“ imidlertid skønnedes at være for dybtstikkende og tungt manøvrerende, skiftede *Nelson* ved ankomsten til Kattegat den 29. marts 1801 sit flag til det noget mindre lineskib „Elephant“, hvorfra han ledede angrebet på København — slaget i Kongedybet — den 2. april 1801. Efter kampens ophør skiftede *Nelson* allerede samme aften sit kommandotegn fra den da grundstødte „Elephant“ tilbage til sit egentlige flagskib „St. George“, som under slaget var indgået i den del af den engelske flåde, der under *Parkers* kommando nord for *Middelgrunden* afventede udfaldet af *Nel-*

sons angreb på den danske forsvarslinie. Til denne flådeafdeling hørte også lineskibet „Defence“ på 74 kanoner, 650 mands besætning og med captain, lord *H. Paulet* som chef.

Da englænderne i 1807 for anden gang stævnede mod den danske hovedstad, var begge disse to skibe atter med i flåden, og „Defence“ var blandt de første skibe, der — allerede forinden krigen var erklæret — sattes ind overfor danske orlogsskibe.

Den 24. år gamle danske fregat „Frederiksværn“ med 36 stk. 12-pundige kanoner var under kaptajn *Henrik Gerners* kommando vagtskib ved Helsingør. Chefen modtog her ordre om enten at gå til København eller at opbrænde det skrøbelige og usødygtige skib efter at have landsat besætningen. Den 12/8 1807 lettede „Frederiksværn“, og da den på grund af sø og strøm ikke kunne gå til København, sattes kursen nord-på for at søge at nå til Norge. Så snart englænderne den 13. opdagede, at vagtskibet var borte, sendtes lineskibet „Defence“ og fregatten „Comus“ efter det for at bemægtige sig skibet — endskønt krigen endnu ikke officielt var erklæret. „Comus“ løb i forvejen, og den 14/8 nåede den ind på den danske fregat lidt over midnat ca. 3 sømil syd for Marstrand. Efter 3/4 times kamp måtte al modstand opgives. Englænderne besatte den danske fregat, som førtes ned til Sundet — uden at „Defence“, som var mere tungsejlende, dog nåede at komme med i den egentlige kamphandling.

Den britiske højstbefalende, admiral *Gambier*, tænkte først på at indlemme den erobrede danske fregat som en enhed i sin kampflåde, men da „Frederiksværn“ imidlertid var meget skrøbelig, blev det i stedet for indrettet som hospitalsskib.

„Defence“ fortsatte op under den norske kyst på udkig efter det danske kadetskib, lineskibet „Prins Christian Frederik“, som sammen med briggen „Lougen“ var søgt ind til Christianssand. Englænderne krævede også disse skibe udleveret, hvilket afsloges, hvorfor „Defence“ sammen med lineskibet „Spencer“ og flere mindre skibe til langt hen på efteråret 1807 holdt gående i Skagerrak for at hindre disse danske orlogsfartøjers gennembrud til Danmark.

I den påfølgende langvarige guerillakrig 1807—14, hvor danskerne — berøvet deres stolte orlogsflåde — hårdnakket fortsatte kampen mod den engelske overmagt med små og let manøvrerende kanonfartøjer o. l., deltog blandt mange andre britiske orlogsfartøjer også de to førnævnte lineskibe „St. George“ og „Defence“, som henimod krigens slutning skulle lide en frygtelig skæbne på den farlige jyske vestkyst.

Under passage af Storebælt den 20. juni 1811 havde „Defence“ det uheld mellem Romsø og Reersø at tørne en lille stengrund. *Nelsons* flagskib fra 1801, „Elephant“, som en tidlang under krigen 1807—14 var engelsk vagtskib i Storebælt, foretog i 1813 en opmåling af denne grund, som siden har heddet *Elefantgrunden*.

Også to andre af *Nelsons* store orlogsskibe har givet navn til grunde i de danske farvande. Lineskibet „Polyhemus“, som også var med ved København den 2. april 1801, havde ligeledes i 1807—14 i lang tid station i Storebælt, hvad der fik „Elephant“s chef til at give en anden grund, som opmålt i dette farvand, navnet *Polyphem*. Endelig har lineskibet „Agamemnon“, som både var med i 1801 og i 1807, givet navn til en grund i Køge bugt, som dog også kaldes *Juels grund*.

De engelske søstridskræfter havde i disse år fuldt op at gøre med at konvojere handelsskibene fra Østersøen gennem de danske farvande, hvor små kanonbåde og dristige kaperer til stadighed var på vagt for at benytte enhver lejlighed til at udskære priser af konvojerne eller angribe de store sejlkrigsskibe, når disse i stille vejr var uden manøvreremulighed under kampene med de små rofartøjer.

Som skik og brug var den gang, vendte englænderne hvert efterår hjem,

og først når isgang og vinterstorme var forbi, så kofardiskibene atter kunne genoptage trafikken på Østersøen, viste de britiske orlogsskibe sig igen i de danske farvande.

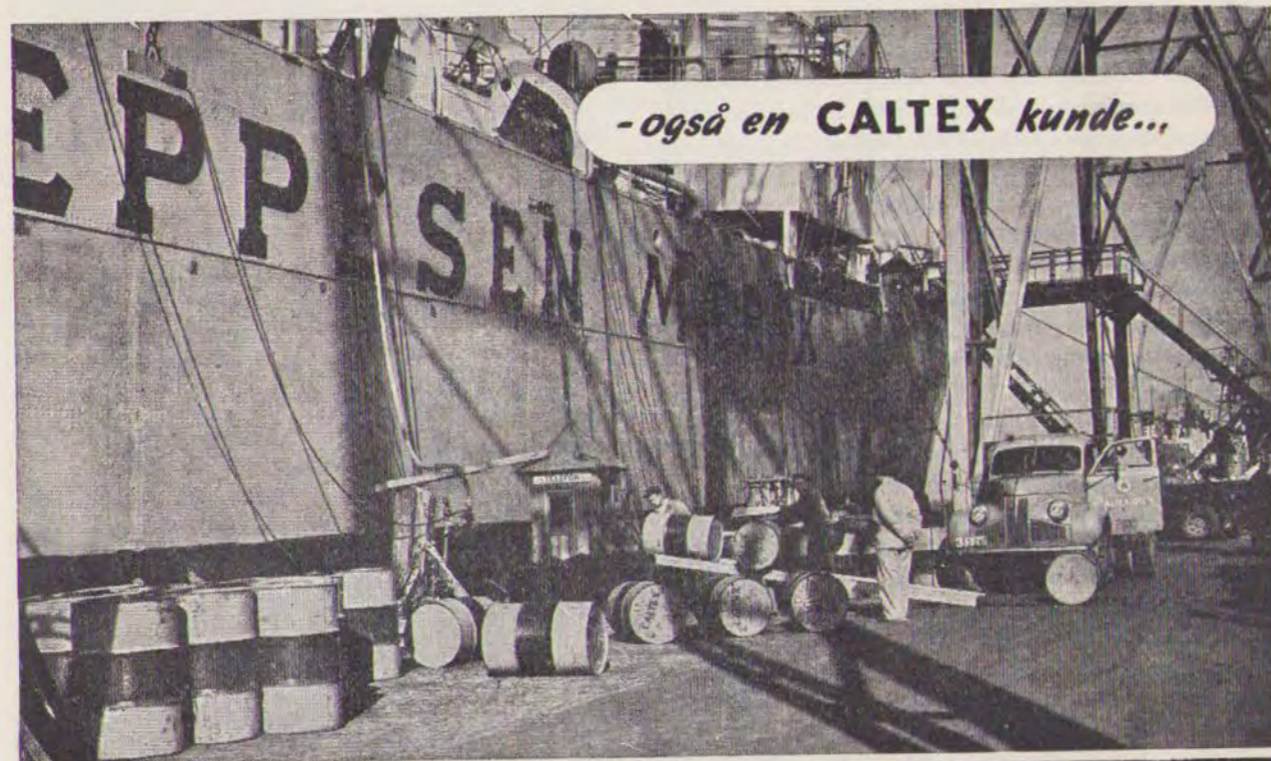
I begyndelsen af december 1811 afgik en af årets sidste konvojer på over 200 skibe fra Østersøen med England som mål. En betydelig eskadre af orlogsfartøjer under kommando af chefen for den britiske østersøflåde, hvis flag atter vajede fra lineskibet „Victory“, skulle beskytte denne konvoj. Blandt disse orlogsskibe var både „St. George“ og „Defence“.

Den store konvoj var ude for mange uheld. Således mistedes 21 koffardiskibe, som blev taget af dristige kaperer på vejen gennem Østersøen. „St. George“, som den 15/12 lå til ankers syd for Lolland, mistede sine ankre og gik på grund på Rødsand. Den kom dog los igen, men havde mistet masterne, hvorfor den blev slæbt gennem Storebælt og Kattegat til Göteborg, hvor den fik en nødtørfertig reparation og blev forsynet med nødmaster.

Medio december 1811 lettede admiral *Saumarez* med „Victory“, 7 andre lineskibe foruden en del mindre orlogsfartøjer og ca. 150 koffardiskibe. Det blæste stift, hvorfor lineskibene „Defence“ og „Cressy“ fik ordre til at holde sig i nærheden af „St. George“ for eventuelt at være til hjælp for det stærkt medtagne skib. Svære vestlige storme splittede snart den store flåde, hvorfra man intet hørte, før det fra Frankrig blev meldt, at lineskibet „Hero“ var strandet og sønderslået på den hollandske kyst selve juleaften — uden at et eneste menneskeliv var reddet.

Kort tid efter modtoges i England, hvor man med ængstelse afventede konvojens ankomst, meddelelse fra Ringkøbing via København om, at der den 24/12 på Ryssensten Strand var strandet to store engelske orlogsskibe, af hvis samlede besætninger der kun var kommet 18 mand levende i land.

I følge de gamle beretninger havde „St. George“



CALTEX Marineolie

CALTEX OIL A/S, AMALIEGADE 35, KØBENHAVN K - C. 16.816

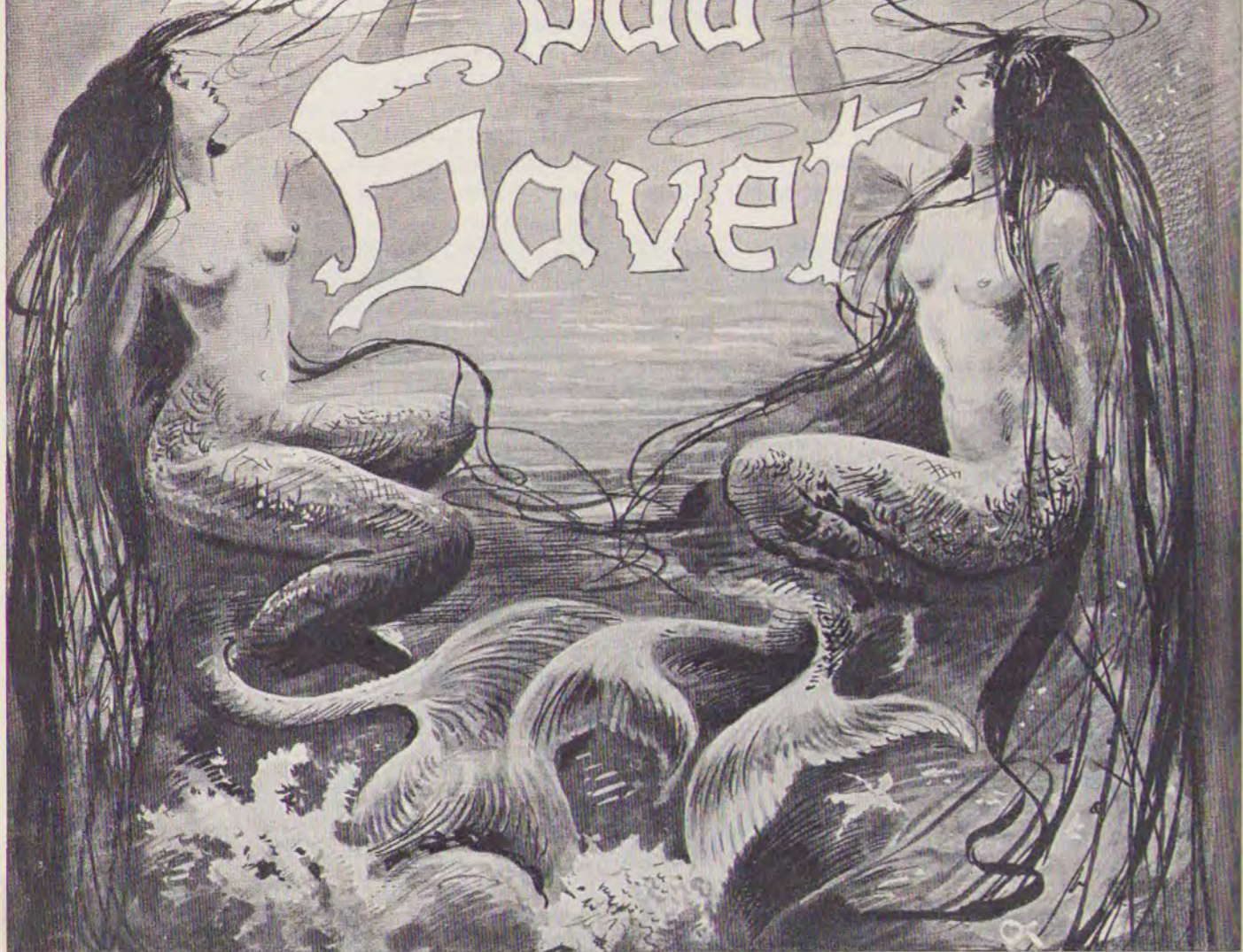


Mindestenen i Thorsminde. Rejst af pressen.

De kan få dem
overalt



Paa Havet



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER.

døjet med at føre sejl på sine svage master i det hårde vejr, det synes også, at stormasten må være gået over bord. Admiral *Reynolds*, der førte kommandoen, gav derfor „Defence“ ordre om at komme til assistance, og ved hjælp af en båd lykkedes det at få ført en trosse over. „Defence“ forsøgte derpå at slæbe admiralskibet, men forgæves. Begge skibe drev tværs af deres kurs, således at man fra „Defence“ til slut måtte kappe slæberen for ihvert fald at søge at redde eget skib.

Henimod morgenen den 24. december huggede „Defence“ i grunden. Der blev med kanonskud og blålys givet signal til admiralskibet om strandingen, masterne blev kappet, men havet, som havde rejst sig til en forrygende storm, kastede den ene brådsø efter den anden ind over det hjælpeløse skib, som kun i kort tid modstod bølgeslagets gigantiske kraft. Bådene knustes hurtigt, således at kun rundholter og vragstumper var til rådighed for den skibbrudne besætning, hvoraf mange omkom under forsøg på at nå land med sådanne primitive redningsmidler. Størsteparten af mandskabet blev skyllet over bord, efterhånden som den store orlogsmænd blev sønderslået af det oprørte hav, og af den samlede besætning på 544 mand kom kun 6 mand levende i land, medens tallose lig spredtes langs den stormhærgede kyst, hvor kystbeboerne stod tavse og magtesløse overfor den store katastrofe.

Men denne julenats rædsler var ikke endt dermed. Det hjælpeløse „St. George“ var gået på land noget sydligere. Advarselssignalerne fra „Defence“ havde ikke kunnet bjerge dette skib, som trods det, at dets ankre var faldet, sættes på land, idet de svære anker-tove bristede. Natten igennem hamrede søen mod kolossens svære skibssider rivende alt opstående og mange mennesker med sig — dog ved dagry sås fra land endnu en stor del af besætningen på dækket.

En vældig sø væltede nu den store kolos om på siden, en kæmpebølge skyllede som en lavine ind over det sønderslåede vrag, og de ulykkelige mennesker droges med ud i det frådende hav for til slut som lig at blive skyllet op på strandbredden.

Mange af besætningen forsøgte at redde livet ved svømning, men forgæves — andre forsøgte at redde sig op i den eneste tilbageværende mast, som dog ret snart gik overbord og tog en skare ulykkelige med sig i dybet.

Da natten faldt på, ansloges der endnu at være 150 mennesker om bord, deres nødskrig bares ind over land af stormen, men ingen menneskemagt kunne hjælpe de ulykkelige, og da 2. juledags morgen oprandt, syntes alt liv at være forsvundet fra vraget. Af admiralskibets store besætning nåede ialt kun 12 mand levende i land.

Langs hele den vidtstrakte kyst drev ligene i land — helt ned til Blåvand fra Fjaltring i Nord. Man fandt aldrig admiral *Reynolds* lig, men derimod chefen for „Defence“, captain *Atkins*, som bisattes først i Fjaltring kirke, senere førtes liget til Husby kirke for til slut at blive ført hjem til England. Mange af de om-

skibsventilation

NORDISK VENTILATOR CO
AKTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

Næstved: Telefon 3000
København: Telf. Byen 9640 - Byen 5478
Århus: Telefon 2922

komne jordedes på kirkegårdene, medens andre begravdes i klitterne, i de såkaldte „Dødmansbjerg“, da befolkningen ikke var meget for at begrave fjender på kirkegårdene.

De få, der kom levende i land, behandledes som krigsfanger, de blev udvekslet med danske krigsfanger i England — endda 2 danskere for hver af de strandede søfolk.

Den danske presse har senere udfor strandingsstedet rejst et smukt mindesmærke for de engelske orlogsgaster, der omkom her i hin ulykkelige julenat, hvorunder også den engelske kanonbåd „Fancy“ helt gik tabt. Af disse 4 skibes samlede besætninger på ialt 1971 mand bjergede kun 21 livet.

Den engelske eskadres berømte flagskib „Victory“ gik dog videre til sejr i andre farvande og bevares den dag i dag i den britiske orlogsflåde som et håndgribeligt minde, som symbol for den ånd, der besjælede de mange søfolk, der med *Nelson* i spidsen har givet deres liv — det være sig i kamp mod fjender eller mod naturens gigantiske kræfter — for „Old Britannia“'s sømagt.

A/s J. FREYTAG, Sejlmager
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

„Boarding masters“

Af K. SCHWALBE

ME^D sejskibenes forsvinden fra verdenshavene forsvandt også de berømte, eller om man vil berygtede, boarding masters fra de mest besejlede verdenshavne. Disse boarding masters gav det gerne udseende af, at der lå en ære i at blive shanghajet af dem; dog, denne mening deles sikkert ikke af søfolk; især ikke af dem, der har været genstand for denne form for „påmønstring“.

Denne shanghajning og handel med søfolk stammer vel egentlig fra England, hvor man så sent som hen i forrige århundrede „hvervede“ søfolk til den britiske marine. De såkaldte „press-gangs“ fra flåden gik rundt i havnekejper og tvang søfolk til at gå om bord i orlogsskibene. Mange af disse søfolk måtte ofte forlade hustru, børn og småværksteder for at drage ud på togt, og var de heldige, kom de hjem efter 2—3 års forløb — for at finde deres hjem forladt og ødelagt.

Der synes ikke at være stor forskel mellem disse to metoder, når det gjaldt om at få folk om bord i skibe. De var lovlige begge to, omend „varen“, der handledes med, ikke blev spurgt til råds. Kun sørgeligt, at man faktisk op til vore dage har benyttet metoden, blot under lidt bedre former.

Af boarding masters, som har opnået navne i søfartens historie, kan nævnes: Jim Brady i Antofogasta, den halvfarvede shanghajer, Tommy Moore i Buenos Ayres, Tom Jenkins, der ejede knejpen „Shakespeare“ i Valparaiso. En af de mest kendte burde være „Paddy Doyle“ i Liverpool; han opnåede ialtfald at blive besunget i en shanty:

„Wai hai; hai ho!“

We will pay Paddy Doyle for his boots.“

Han var utvivlsomt den mest kendte boarding master, dog ikke på grund af sine hårde og ufine metoder som f. eks. „Shanghai Brown“ eller Tom Murray i San Francisco. Der blev sagt om ham, at han havde rigget en mast i sin baggård med løbende gods, og her gav han „ikke-søfolk“ deres første uddannelse. Doyle brød sig pokker om, når han sendte en uerfaren mand ud som helbefaren, at inden der var gået en uge, var denne mand degraderet til skibsdreng.

Men der fandtes også kvindelige boarding masters, og hvad angik metoderne, stod de såmænd ikke tilbage for deres mandlige kolleger. Nogle vil måske huske „Bremen-Mary“ fra Iquique; hun smed engang en stor

og kraftig matros midt ud på kørebanen i „Calle San Martino“. Hendes motto til kunderne var: „Giv drenge masser at drikke — jo mere de drikker, des mindre spiser de, og mad er jo dyrt her i byen.“ Glemmes må heller ikke „Mother Symrden“ i Liverpool, der var ligeså kendt som Paddy Doyle, samt „Mother Hall“, der ejede restauranten „Black Diamond“ i Newcastle N. S. W. Endvidere „Mother Rowley“ i Callao og „Svenske Mamma“ i South Shields. Sidstnævnte kom gerne ind på vore kamre om morgenen og vækkede os med disse ord: „Come on boys, breakfast er færdig, klokken er half past otte!“

Endelig skal nævnes boarding masters af vore dage, om hvem der kun kan siges godt. Der var gamle Antonio i Cadiz og „Mother Moreno“ i Huelva, Mrs. Coffin med sin berømte papegøje i Port Adelaide. Hedmann i Prudhoe Street i North Shields, Eriksen, East Holborn i South Shields og til sidst en, der er kendt af mange amerikafarere, Chr. Dam i Furman Street 349, Brooklyn. Sidstnævnte boede jeg hos flere gange, og når vi påmønstrede et skib i New York, ja, så blev vi altid kørt dertil i Dams private luksusbil. Han selv påstod, at det var en æresbevisning fra hans side; men vi mente, det var, fordi han var bange for, at vi skulle stikke af.

Et specielt tilfælde for påmønstring husker jeg fra 1911. Vi var med tankbåden „Gut Heil“ på vej ud fra Filadelfia. Ved lønningen stod en fyrbøder, der var påmønstreret gennem Knoll i Baltimore. Han stod med landgangstøjet på, og da vi passerede S/S „Olga“, sprang han udenbords. Sidstnævnte damper satte båd i vandet, og vi fortsatte. Hans kammerater fortalte senere, at han havde fået 25 \$, hvis han kunne rømme fra skibet efter at have været om bord.

Vi regnede med, at boarding master Knoll stod bagved denne affære.

Af de her nævnte boarding masters, er der næppe flere i live, men de har skabt stof nok til en hel bog, der sikkert ikke ville stå tilbage for nogen maritim udgave, når det gælder søens romantik.

Fra Grønlands-kolonisationens barndom

Købmanden Jacob Severins kolonisationsforetagende.

Anlægget af de første kolonier.

Det ublodige »søslag« i Diskobugten.

LANGT tilbage i tiden har man med mere eller mindre held, navnlig det sidste, forsøgt at udnytte Grønlands naturrigdomme i handelsmæssig henseende ikke alene fra statsmagtens og forskellige handelselskabers side, men også dristige handelsfolk har for egen regning og risiko forsøgt sig i så henseende.

Blandt disse sidste er købmanden Jacob Severin, efter hvem kolonien Jacobshavn er opkaldt, og hvis gerning og fortjenester på den for ham i Søby rejste mindsten er kort beskrevet med indskriften: „Han undsatte Hans Egede. Bevarede Grønland for Danmark.“

Forhistorien til Jacob Severins indsats på Grønland var dels Bergenskompaniets opløsning, dels kong Frederik den fjerdes mislykkede kolonisationsforsøg.

I 1721 var det lykkedes Hans Egede efter en række kampe og besværligheder at få en grønlandsk mission sat i værk, idet han fik startet et lille grønlandsk kompagni i Bergen og selv indskibede sig herfra med kone og børn til Grønland, hvor han anlagde kolonien Godthaab, men dette handelskompagni kunne dog uagtet den understøttelse, det ifølge kongelig forordning af 16. marts 1725 havde erholdt i form af gaver, som pålagdes alle undersætter i Danmark og Norge, bønderne dog undtagne, at skænke kompagniet, ikke bestå. Handel og mission blev som følge heraf i 1728 overtaget af regeringen, som derefter påbegyndte en storstilet kolonisationsplan, i forbindelse med hvilken kongen bestemte, at der skulle anlægges et stærkt citadel i Grønland, og den 26. april 1728 afsejlede galioten West Vlieland med en besætning på 20 mand fra København til Bergen og derfra til Grønland, og efterfulgtes den 21. maj af koffardiskibene Morianen og Fortuna, der medbragte de til kolonien hørende folk og fornødenheder, herunder proviant til 2 år og 10 heste.

Den 7. maj var major Claus Enevold-Paars blevet nævnt til guvernør for kolonien, og instruktionerne til såvel ham som skibscheferne gik bl. a. især ud på den rene lutherske læres udbredelse, og at kolonien skulle flyttes til det sted, som var mest bekvemt, hvorefter fortet og de nødvendige bygninger skulle opføres.

Så snart kolonien var nogenlunde etableret, skulle guvernøren søge al mulig underretning om østkysten af Grønland, hvor Hans Egede håbede at finde efterkommere af sine landsmænd, og der blev endvidere givet instruktion om, at de indfødte skulle behandles med fredsommelighed og velvillie, og der måtte ikke ske dem nogen overlast, så længe de forholdt sig fredelige; for at vinde dem samt belønne de tjenester, de måtte yde, skulle der gives dem foræringer i form af

synåle, knappenåle, fiskekroge, knive, spejle og lignende småting.

Major Paars' rejse over indlandsisen mislykkedes imidlertid fuldstændigt, men fortet ved Nipisat var dog blevet anlagt og fik en efter forholdene ret imponerende størrelse. Desværre kunne hverken officerer eller mandskab forliges indbyrdes, og hele styrken forlod fortet ud på sommeren 1730, hvorpå hollænderne, som spillede herrer i landet, afbrændte alle bygningerne.

Da kolonisationen således ingen fremgang havde, besluttede Kristian den sjette straks efter sin regerings-tiltrædelse at lade folkene vende hjem, idet det overlodes til Hans Egedes eget valg, om han ville blive deroppe med så mange af mandskabet, som dertil var villige, og efter at have valgt at blive og fået overtalt en halv snes matroser til at blive hos sig, fik han overladt bestyrelsen af etableringen i Godthaab og forsynedes med proviant for et år.

Handelen lå nu stille i et par år, men den 16. marts 1734 blev handel og mission overdraget købmand Jacob Severin i privat entreprise imod en betydelig subvention af staten, efter at Severin året forud havde sendt et skib til Disko Bugt på en handels ekspedition, der forløb meget heldigt og gav ham mod til at overtage handelen.

Hans værste konkurrenter var hollænderne, som drev handel i Diskobugten, havde faste handels- og hvalfangerstationer og ofte stillede sig fjendtligt overfor danskerne, idet de holdt på deres ret som dem, der var kommet først.

Jacob Severin var da også klar over, at der måtte arbejdes energisk i Diskobugten, hvor den største mængde grønlandere langs hele kysten fra Kap Farvel var samlede; blev hollænderne først slået ud her, kunne det overhovedet ikke betale sig for dem at handle andre steder i Grønland.

Severin udsendte i 1734 til koloniens anlæggelse og på handelstogt 3 skibe, og efter at disse havde truffet hinanden i Diskobugten, gik den 14. juni om natten skipper og købmand i land „for at udse en beleilig skibshavn og bygningsplads“. Dagen efter kastedes anker i den fundne havn, og allerede en halv snes dage senere indviedes kolonihuset ved en gudstjeneste. Dette gav den sygeligt nedbrudte Hans Egede nyt mod og medførte kolonien Christianshaabs fødsel, danskernes anden koloni og dermed den første i Diskobugten, opkaldt efter Christian den sjette.

Kolonien var heldigt anlagt, men hollænderne fortsatte at fremture i området og foretog ofte tvangs-handel med de indfødte, fratog dem deres produkter og gav dem nürnbergerkram i stedet. Dette medførte

TELEFONMATERIEL AF ENHVER ART



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S

AMALIEGADE 7

KØBENHAVN

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

fra Severins side en anmodning til kongen om beskyttelse, hvorefter den danske regering forbød alle fremmede at drive fangst nærmere end fire mil fra land og at handle med de indfødte indenfor 15 miles afstand fra Christianshaab og fremtidig anlagte kolonier.

Det ville hollænderne imidlertid ikke finde sig i, og det kom gentagne gange til rivninger, hvorfor fre-gatten „Blaa Heyre“ i somrene 1736 og 1737 sendtes til Grønland for at håndhæve forbudet.

Denne påbegyndte inspektion fra statsmagtens side blev imidlertid for dyr for den kongelige kasse og kunne derfor ikke fortsætte, men da hollænderne nu også „armede“ deres skibe og fortsatte „negocen“ som sædvanlig, og da Jacob Severin ville have et for-svar for sin handel, tilbød han selv at armere sine skibe. Dette tilbud blev modtaget, hvorefter der med-deltes ham defensionsfrihed, og hvert af hans armede skibe blev forsynet med kongeligt flag og vimpel, der dog kun måtte hejses indenfor koloniens handelsgræn-ser, og når en kanon løsnedes til eget eller grøn-lændernes forsvar.

Endvidere kendte en kongelig instruks af 21. fe-bruar skibene berettiget til indenfor koloniområdet at bemægtige sig fremmed skib og gods som god prise for Danmark, det vil sige for købmand Severin, hvilket blev omsat i praksis samme år, idet købmand Fersleff med bevæbnet mandskab begav sig ud til et i nærheden af Christianshaab liggende hollandsk skib og „erobrede det uden videre modstand“.

I marts 1739 fik admiralitetet ordre til fra søtøj-huset at overlade Severin „til det grønlandske væsens sikkerhed“ 10 kanoner med tilbehør samt 350 kugler og 100 skråsække, hvilket materiel efter at være an-bragt om bord på 3 af Severins skibe allerede den 6. juni kom i brug i det første og hidtil eneste kende, men dog ublodige „søslag“ i grønlands farvand.

Midt i maj lå et af Severins skibe, en pinke, til ankers ved Kronprinsens Ejland, øerne syd for God-havn, da det blev prajet af en hollandsk galease „Straat Davids“, hvis fører spurgte, om danskerne var venner eller ikke. Danskerne svarede, at de havde or-dre til at erklære hans skib og ladning for prise, hvor-til hollænderen udæskende og pralende truede med, at dette skulle komme til at koste menneskeliv, thi dan-skerne drev sørøveri, hvilket opbringelsen af det hol-landske skib det foregående år viste, medens hollæn-derne var ærlige frihandlere med tilladelse fra general-staterne.

Efter denne trusel satte „Straat Davids“ kurs mod Christianshaab, og efter at 4 andre hollandske fartøjer undervejs havde sluttet sig til „Straat Davids“, lagde alle 5 skibe sig til ankers ved Jacobsholmen, kort nord for kolonien, hvorved der spredtes skræk og rædsel blandt grønlænderne i sydøstbugten, særlig hos dem, der året forinden havde været vidner til det hol-landske skibs opbringelse.

Efter anmodning fra en hollandsk missionær, der var om bord i „Straat Davids“, gik missionær Povl

Egede om bord i dette skib, hvor han blev modtaget med flagkipning og faldrebskønnør, men iøvrigt kun i fortrydelse over den medfart, det hollandske skib året forinden havde fået; han fik tillige forevist kanoner, svingbasser, pistoler og andre våben, som de holland-ske skipperne erklærede at ville forsvare sig med, så- fremt de blev angrebet.

Et par dage efter gik den hollandske styrke til ankers i havnen Makelijk Oud — den nuværende Ja-cobshavn — midt i den nyanlagte kolonis område. Her havde imidlertid Severins 3 skibe samlet sig, og det største, en armeret galiot, ført af skipper Niels Fynboe, hejste flag og vimpel og affyrede et skud for at op-fordre hollænderne til at komme om bord, hvilket disse ikke fandt sig foranlediget til.

Efter at have holdt rådslagning om, hvad man her-efter skulle foretage sig, sendte danskerne 4 mand over til hollænderne for påny at oplyse dem om den konge-lige instruks samt opfordre dem til at forlade kolonien med det gode, men hollændernes svar gik ud på, at „det ville ikke ske, førend de skulle gå ud med splin-ter.“

De 3 danske skibe lagde sig herefter udenfor hav-nen for at hindre hollænderne i at løbe ud, og da vejret blev dårligere, og hollænderne desuden var tal-mæssigt overlegne, besluttede skipper Fynboe sig til at gøre pinen kort og åbnede de aktive fjendtligheder med et skarpt skud. Hollænderne reagerede stadig ikke, skønt alle 3 danske skibe nu fyrede med deres kano-ner, men da alle de hollandske skibe i løbet af en god timestid havde lidt ikke så lidt skade — det yderste fik 2 kugler gennem skibssiden og 1 i stormasten — strøg hollænderne flaget som tegn på overgivelse, hvorefter skipperne kom om bord i Fynboes galiot, hvor deres skibe erklæredes for priser.

Skytset på „Straat Davids“, en svingbasse, to mu-skedonnere og tre musketter, viste sig at være skarp-ladte, og da danskerne spurgte, om ladningen var til-tænkt dem, fik de et bekræftende svar, og kun afstan-den var skyld i, at danskerne ikke havde fået svar på tiltale; kanoneren på Severins skibe havde haft større rækkevidde end hollændernes og havde derved elimi-neret hollændernes overlegenhed med hensyn til skibe og mandskab.

De hollandske besætninger, ialt 44 mand, fik over-ladt nogle chalupper med proviant og fik derefter for-bindelse med landsmænd, som bragte dem velbehøldent hjem, medens danskerne overtog skibene, af hvilke de to, som var gamle og havde lidt ikke så lidt ved be-skydningen, måtte hugges op, men af materialerne fra dem opførtes en ny købmansbolig, medens Severins lille eskadre, der nu talte 5 skibe, i juli samme år vel-beholdent og forsynede med mange gode varer fra de opbragte skibe ankom til „Grønlands Lykke“ i Hals, hvor „Grønlands patron“ Jacob Severin residerede.

Til alt held havde generalstaterne på den tid både lyst og energi til at øve pres på Danmark til fordel for de skadelidte, og affæren førte således kun til

yderligere dansk fremgang i Grønland, og Severin fik balance i sine regnskaber og mod til yderligere virksomhed, selv om hollænderne efter denne affære truede med at opbrænde kolonien, når de danske skibe var borte, og „ved daglig skyden op ad kolonien“ og ved at skyde i isen for at bane sig vej gennem denne nøksom gav tilkende, hvad de gerne ville gøre, om de turde.

Severins handelstogter udførtes dels med koloni-skibene, dels med en på Grønland stationeret jagt, der om vinteren toges på land, og handelen trivedes vel og tiltog hurtigt, ligesom der fandt forskellige opførel-ser af bygninger og en del forbedringer sted.

Ifølge et reskript af 1. april 1741 indrettedes der en „sommer-missionsloge“, som kaldtes Jacobshavn ef-ter „Grønlands patron“ Jacob Severin, idet der oprette-des et lille varehus med et kammer, hvor missionæren skulle bo om sommeren for at undervise og assistenten for at handle; det sidste lykkedes i begyndelsen bedst, og i 1743 var der om foråret „så stærk køring med spæk til kolonien hver dag, som på torvedagene i Kø-benhavn“, men de første år var drøje for kolonisterne, som plagedes meget af skørbug og dysenteri, og man-gen vinter måtte matroserne „tage hver sin vej til de vilde“ på grund af utilstrækkeligt brændsel.

I 1731 havde Hans Egede foreslået anlægget af en koloni omtrent på højden af Frederikshaab, hvilken tanke virkeliggjordes en halv snes år senere, men be-sejlingen af denne var i de første år forfulgt af alle mulige uheld. Skibet, som bragte de første indvandrere hertil fra Godthaab, forulykkede totalt på tilbagerejsen til Danmark, og det andet skib, der skulle overføre materiale til bygningerne, måtte overvintre i Norge; først det femte år havde man held med sig, men året efter kunne skibet, skønt værende tæt ud for kolonien, på grund af storm ikke nå ind, men måtte vende hjem til Danmark med provianten og de andre forsyninger til kolonien.

Da besejlingen således blev Severin for kostbar og risikabel, idet han trods store subventioner fra regerin-gen og den gode begyndelse på sit foretagende ikke i længden kunne få virksomheden til at betale sig, an-søgte han i 1748 kongen om lov til at opgive besejlin-gen, og kongen overlod derefter det følgende år Grøn-lands besejling til det tre år forinden dannede konge-lige octroyerede almindelige handelskompagni.

Hermed var Jacob Severins saga som Grønlands-kolonisator ude, men hans indsats for vor store nord-lige koloni er ikke glemt, efter at han alene i hele

DAMPKIBSSELSKABET
VIKING A/S
Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG
Worsåesvej 24, København V.
Tlf. C. 2641 Telegr.-adr. Metalborg

kongeriget Danmark-Norge havde mod og energi til at fortsætte kolonisationen, besejlingen og handelen, efter at Bergenskompagniet og efter dette den kongelige han-del efter dyrekøbte erfaringer havde måttet give op.
Ingvard Olsen.

I Lodstidende har vi fundet nedenstående mor-somme notits:

Kungen och lotsen

När danska kungaparet nyligen reste til London passade kung Frederik på att „verlämna ett riddar-kors till kaptenen på motorfartyget „Kronprins Frede-rik“. Kungen berättade vid detta tillfälle en episod, som inträffade då kungaparet för något år sedan med „Dannebrog“ passerade genom Falsterbokanalen:

Kungen hade beslutat skänka den svenska lotsen en orden och kallade honom til salongen för att där överlämna utmärkelsen. När lotsen trädde in, såg han att konungen tog upp et vackert rött etui ur fickan och började öppna det. Varpå svensken med stor vördnad i stämnen sade:

— Tack så mycket ers Majestät, men jag röker inte!

Ny damper til „Heimdal“

Ved juletid mistede rederiet „Heimdal“ som be-kendt „Martin Carl“. Som erstatning for dette skib har selskabet hos det svenske rederi Erik Banck købt damp-skibet „Otto Banck“. Damperen, der er bygget i Sun-derland i 1948, er på 3470 tons dødvægt. I „Heim-dal“'s eje får skibet navnet „L. H. Carl“.

Kong Håkon som soofficer

Fra fyrdirektør Sinding har vi modtaget neden-stående:

I disse dage, da kong Håkon fejres af hele det nor-ske folk, dukker der et lille minde op, der lige som i et glimt viser at af de fine og kloge karaktertræk, der har gjort denne konge så elsket af sit folk.

Det var i 1904, kongen som prins Carl var næst-kommanderende om bord i krydseren „Heimdal“ på et Middelhavstogt.

I Barcelona blev prinsen fejret ved en gallafore-stilling i den store opera, og efter forestillingen var prinsen med sit følge af andre søofficerer gæst ved en souper i den spanske adelsklub.

Under souperen, der var stående, blev der naturlig-vis gjort stor stads af prinsen, og fadene og champag-nen samlede sig gselvfølgelig om prinsen og de nærmest stående. Ingen havde øje for en beskeden sekondløj-tnant i en af de fjernere kroge.

Kort efter gik prinsen hen til sekondløjtnanten, lagde armen om hans skulder og sagde: „Nu skal De se, Sinding, nu varer det ikke længe, før De får hun-geren stillet“, hvorefter prinsen gik tilbage, idet han sendte mig et polisk blik.

Jeg skal love for, at sekondløjtnanten, som jo måtte være en ven af „el pirncipe“, ikke var hverken sulten eller tørstig efter festen.

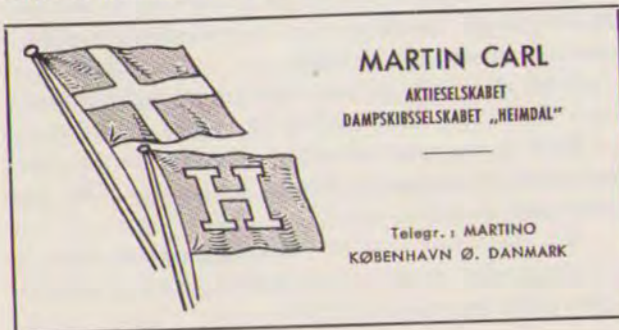
I lodsernes udmærkede blad har vi fundet følgende artikel:

„Er det virkelig den?“

Blandt de gamle svenske og finske tremastede skonnerter, der om sommeren er beskæftiget i træfarten mellem Finland og Danmark, findes der en stor del, der selv om de er blevet ombyggede, nedriggede, motoriserede, ved deres skrogs karakteristiske linier afslører sig som forhenværende danske skonnerter enten fra Thuro eller Svendborg. Nærmest et billede på forfald frembyder synet af disse skibe, der, gennem en lang, omflakkende tilværelse bogstavelig talt har slidt sig en pukkel til. En nutidssømand går kun tvunget af lovens krav om „sejlskibuddannelse“ om bord i et sådant skib og betragter som regel sit ophold der som sin værste tid til søs. Og dog, om disse skibe kunne tale, da kunne de sikkert fængsle ham for lang tid med beretninger om, da de for fulde sejl gæstede fjerne have i fart på Rio Grande, New Foundland, Middelhavslandene og mange andre steder, fjernt fra hjemlandets kyster. Og hvad ville de ikke kunne fortælle om de mennesker, der gennem årene sled deres dæksplanker, om forholdet om bord i havn og på hav.

Der kommer en sådan skude til København nu og da om sommeren med træ. Når den dukker op i horisonten, minder den nærmest om en dyng træ, i hvilken man har placeret tre lange props på højkant. Når den kommer nærmere ser man, at den også har en „props“ stikkende ud i den forreste ende af trædyngen, og agter er der en bebyggelse, som nærmest leder tanken hen på kolonihavehuse, blot er den oversodet af olierøg fra et hostende udstødningsrør, der stikker op midt i hele herligheden. Kun afslutningen på „dyngen“ avler respekt, thi her smelder det finske flag trodsigt i vinden og leder ens tanker hen på en lille flittig søfartsnations evne til at drive alt igennem vandet i bestræbelserne for at overvinde følgerne af en grådig nabos appetit på Finlands bedste skibe.

Engang blev dette monstrum betegnet som smuk, hvor usandsynligt det end lyder for en motorsømand. En dag i 1916 løb den af stabelen på Ring Andersens værft i Svendborg som en af de smukkeste bramsejlskonnerter, der blev bygget under verdenskrig 1, i dåben fik den navnet „Ella Eff“, og fulgt af mange gode ønsker for fremtiden, men ikke af en anelse om nogen sinde at komme til at se ud som i dag, begav den sig



ud på en rejse til østkysten af Amerika for at laste pitchpineplanker til Europa. Ung og stærk var den. Under en rejse fra Jacksonville til Bilbao med pitchpineplanker kom den ud for en orkan af voldsom styrke, hvor en brådsø slog ind over agterskibet og knuste rattet, kahytstrappen og hytten agter, men det lykkedes dog at bjerge skibet frelst i havn. Hvor mange laster har den ikke rummet i sin bug, også laster, der ikke var selvflydende. I mere end 15 år på langfart, velsejlende og holdt som en yacht med maling, beundret hvor den kom frem.

I 1929 kom den i alverdens aviser omend i en lidt tragisk anledning. På en rejse fra Llanely til Paramaribo i Hollandsk Guyana strandede og forliste skibet. Af søforklaringen i Paramaribo fremgik det, at man siden den 26. december havde krydset langs kysten af Salut Island i kuling og regntykning uden mulighed for landkending. Den 4. januar blev det stille med regntykning. Der vendtes tæt under land i 3 favne vand, uden at man fik landkending. Ved 14-tiden holdt man atter ind mod kysten. Kl. 16 fik man øje på en ankerligger i sw-lig retning, og da dette antoges for at mod dette. Da man kom nærmere viste det sig at være en ankerligger, der netop lettede og sejlede bort. Da man stadig mente at være udfor Surianamaflodens munding fortsattes indefter, medens loddet holdtes gående. Pludselig nægtede skibet at styre, og det viste sig at have taget grunden i to favne vand, som det senere viste sig ud for Saramacoflodens munding. Man forsøgte at komme flot ved hjælp af sejlene, men forgæves. Skibet begyndte at hugge i grunden og sank otte fod ned i denne. Efter at have holdt skibsråd gik man i bådene og sejlede ind til kysten, hvor man opnåede at få lods. Den ottende januar kom man med redningsbåden til Tijgerkreek og derfra senere til Paramaribo.

„Ella Eff“ blev senere hjerget efter at være blevet kondemneret. Efter hævnningen fandt man agter et borehul, som oplystes at have været tætnet med en træprop. Ved afhøringer og undersøgelser fandt man ud af, at hullet var boret med fortsat for at få den til at synke i forsøg på assurancesvig. Såvel reder som fører idømtes langvarige fængselsstraffe.

Herefter blev det danske flag strøget, og Hollands flag kom til at vaje under „Ella Eff“s gaffel. Sejladsen fortsattes nogle år i fart på Guyanakysten, men sejlernes tid ebbede ud, og glansen var ved at gå af „Ella Eff“. Tilsidst blev den solgt til et rederi i Raumo, som lod installere en 90 h.k. motor i den, og større nedværdigelse kan et sejlskib vel ikke komme ud for. Det synes på „Ella“, som den nu kom til at hedde, men den lunter rundt endnu i Østersøen, dog helst med laster, der kan tåle dens lidt rigelige „mavesaft“ og hjælpe den lidt til at bære åget. Endnu flatter den sig med at tage en lods af og til, og har man været om bord i den og opdaget, den er af ædel byrd, så nænner man ikke at udslinge: „Sikken et gammelt vrøg“. Som den finske skipper sagde: „Skrat-te inte, — Ni kan själv bli' gammel“.

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. september 1952



Medlemmer

A. P. Møller
A/S Det Østasiatiske Kompagni
Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
J. Lauritzen
Det Danske Petroleum A/S
D/S Torn A/S
D/S Norden A/S
A/S Det Dansk-Franske D/S
A/S D/S Dannebrog
D/S Progres A/S
D/S Myren
A/S Motortramp
A/S D/S, D. F. K.
D/S Jutlandia A/S
A/S Jens Toft
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
Einar Schmith & Erik Lang
D/S Hetland
A. H. Basse Rederi A/S
D/S Baltic
D/S „Botnia“
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. Jebsen 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 Svenningsen
Det Store Nordiske Telegrafskab A/S
Danish American Gulf Oil Transport
Company A/S
Aabenraa Rederi A/S
Det Forenede Bugserelskab A/S
Rederi-A/S Kosmos
I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-
Entreprise
D/S Hafnia A/S
D/S Nautic & D/S Als A/S
Rederi-A/S Kongssund

SOFAR

en ny pejlmethode for redning af skibbrudne

USA Navy har erhvervet patentrettighederne for udnyttelsen af SOFAR-systemet. Ved SOFAR — en forkortelse for Sound Fixing and Ranging — forstås en undervandslydbestemmelsesmetode, hvorved undervands-lydbølger kan modtages selv om de kommer fra et sted mere end 3000 sømil borte.

Skibe og flyvemaskiner medfører små signal-vandbomber. De er indstillet til en særlig eksplosionsdybde og bliver, når der er fare på færde, kastet overbord. Marinen opfanger den ved eksplosionen dannede lydbølge. Ved pejling kan positionen af det skib, der er i havsnød, bestemmes.

De grundlæggende arbejder, der førte til SOFAR-systemet, blev gjort af dr. Maurice Ewing fra Columbia-universitetet, som under den anden verdenskrig af den amerikanske marine fik til opgave at finde en ny fremgangsmåde til at pejle fjendtlige undervandsbåde. De herved vundne erfaringer bragte ham på den tanke at anvende SOFAR til eftersøgnings- og redningstjeneste for skibe og flyvemaskiner, der var i havsnød.

Dr. Ewing gjorde den opdagelse,

at der dybt under havets overflade gives en naturlig lydzone, som begunstiger lydbølgernes forplantning og gør dem hørlige over store afstande.

Midtpunktet af denne lydzone befinder sig i Atlanterhavet i omtrent 1300 m dybde. I Stillehavet ligger den noget højere. Temperatur og vandtryk tilsammen bestemmer lydzonens beliggenhed.

Lydbølgerne har tendens til at opsøge det lag, i hvilket de har den mindste hastighed. I almindelighed afhænger undervandshastigheden for lydbølger af temperatur og vandtryk, jo højere temperaturen er eller jo højere vandtrykket, desto større er lydets hastighed.

I Atlanterhavet er det således, at i dybder mindre end 1300 m er temperaturen den stærkeste faktor. Derfor har de bølger, der opstår i disse lag, tendens til at søge koldere lag, d. v. s. større dybder (fordi forplantningshastigheden der er mindre). I større dybder end 1300 m er vandtrykket den stærkeste faktor, men lydbølgerne søger „den mindste modstands“ vej, går opad netop til den zone, hvor forplantningshastigheden er mindst.



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Der findes et lag i omtrent 1300 m dybde, hvor temperatur og trykforhold giver lydbølgerne den minimale forplantningshastighed. Derfor bliver for størstedelen de i denne zone frembragte lyde forplantet retlinet over store afstande uden at komme i berøring med havets overflade eller bund. Derfor er også store

tab i lydintensitet på grund af brydning, absorbering eller spredning udelukket.

Af særlig betydning for den nye pejlemetode er den opdagelse, at lydsignalerne indenfor lydsonen kan adskilles fra forskellige andre lyde.

Hurtigdamperen „Flandre“ den største nybygning i Frankrig efter krigen

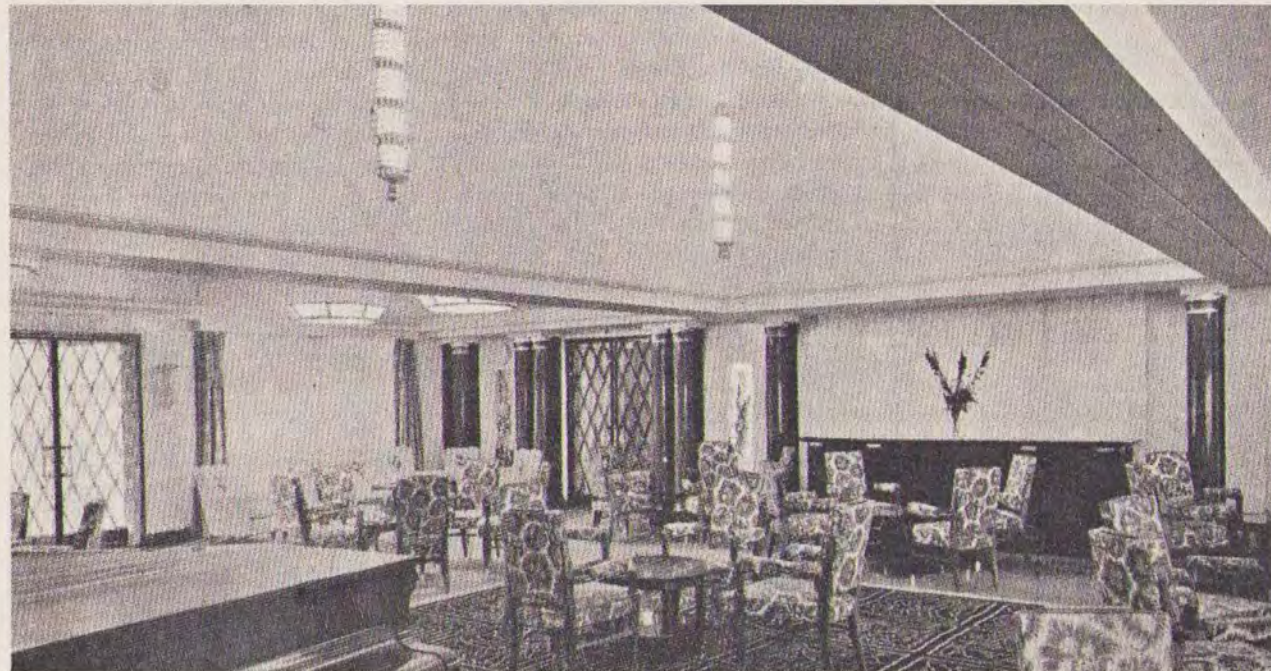
Det dobbeltskruede passagerskib „Flandre“, tilhørende Compagnie Générale Transatlantique, er med sine 20.500 b.r.t. den største nybygning i Frankrig efter krigen. Oprindeligt var den — ligesom dens søsterskib, „Antilles“, der er under bygning i Brest — bestemt til fart på Vestindien, men averteringen er senere ændret, så skibet i hovedsæsonen kan sættes ind i farten på Nordatlanten. Ved forøgelse af dens normalfart på 23 kn. (fart på Vestindien) til en maximumsfart på 25 kn. har begge søsterskibe fået mulighed for at gøre turen le Havre—New York på samme tid som „Liberté“. „Flandre“ gik på sin jomfrurejse til New York den 23. juli.

„Flandre“ er bygget i Dunkerque hos Ateliers et Chantiers de France under tilsyn af Bureau Veritas og har et overordentlig tiltalende overskib, der er konstrueret efter moderne synspunkter. Liniere under vandet er der vist en ganske særlig opmærksomhed, og de er udarbejdet i forbindelse med forsøgstanken i Paris. Forsøgene har ført til vulstbougen, som i modsætning til de bekendte tidligere udførelser er ført længere forefter, så bougen minder om ældre krigsskibes vædderstævn.



„Flandre“ på bedding kort før stabelafløbningen. Man ser tydeligt skorsten, overbygning og redningsbåde.

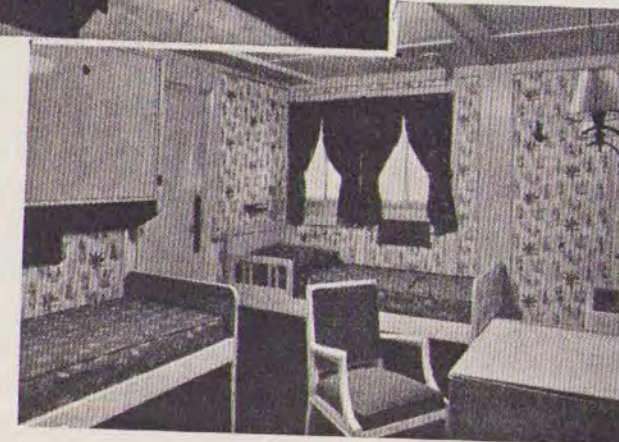
Formen af agterskibet er også ny, idet kølen stopper 25 m foran for agterste perpendicular, så skruerne ligger fuldstændig fri under den højt optrukne skibsbund, så vandet frit kan strømme til skruerne fra alle sider. Ved hjælp af ledeflader „A“ på akselbærerne får det tilstrømmende vand desuden en gunstig påvirkning. Foran for roret findes en svejst plade „B“ nitted til skibsbunden, ved hvis agterkant roret findes, og dette agterskib har i forsøgstanken vist den bedste kursstabilitet og fortrinlige manøvreegenskaber. Des-



Fra en af salonerne.



To dobbeltkamre.



uden kan nævnes, at slingrekøle og alle vandtil- og afgang er således formede, at de yder den mindste vandmodstand.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	181,91 m
Længde mellem perpendicularerne	173,23 -
Største bredde på spant	24,40 -
Højde til promenadedæk	17,10 -
Dybgang	8,00 -
Lastrumsindhold	5750 m ³
Deraf kølelast	750 -
Lastevne	2800 ts.
Displacement med fuld last	20.300 -

Der kan medtages 14 passagerer i luksuskamre, 389 på 1. klasse, 285 på kahytsklasse og 97 på turistklassen. Rumudstyrelsen tilfredsstiller den mest kræse smag, så „Flandre“ kan tåle sammenligning med de øvrige luksusskibe i nordatlantisk fart. Der findes mest lastrum, tre for og et agter. De betjenes af ialt 8 kraner med 2, 3, og 5 tons løfteevne.

Skibets hovedmaskineri be-

står af to sæt Rateau-Chantiers de Bretagne turbiner, som hver består af en højtryks-, en mellemtryks- og to lavtryksturbiner. De driver gennem dobbelt udveksling skruerakslerne med 180 omdrejninger pr. minut. Den samlede ydelse andrager 36.000 e.h.k., som kan bringes op til 44.000 e.h.k. Damptrykket ved stopventilen er 55 kg/cm², overhedningen 465° og kondensatoren arbejder med et vakuum på 95 % ved en vandtemperatur på 20°. Damp leveres af tre la Mont-kedler med

en ydelse af 50 tons damp i timen normalt, 60 tons force-ret. Kedlerne er oliefyrede, og den ene tjener som reserve. Damp til køkkenet, til spædevandsforvarmning og to fordampere à 5 tons pr. time udtages ved mellemtryks- og lavtryksturbinerne. Til søs bruges to turbogeneratore hver på 2000 kw, i havn eller ved havvarier to dieselgeneratore hver på 750 kw til fremstilling af strøm.

Skroget, der er delt i 6 vandtætte afdelinger, er i stor udstrækning svejst. For at for-

bedre stabiliteten er der indbygget 150 tons letmetal, ikke blot til overbygningerne, men også til ventilationskanaler, skorstenen, begge masterne og redningsbådene.

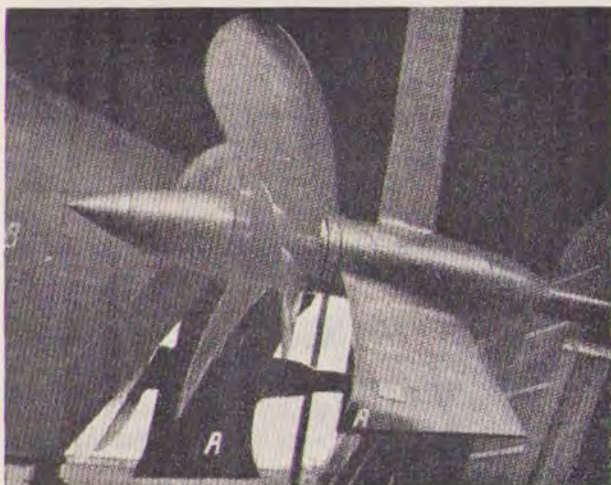
Af billedet af skibet på bedding fremgår, at der inden afløbningen var indbygget ikke blot overbygningerne, men også skorsten, master og alle redningsbådene.



Mester Jakel-teatret.



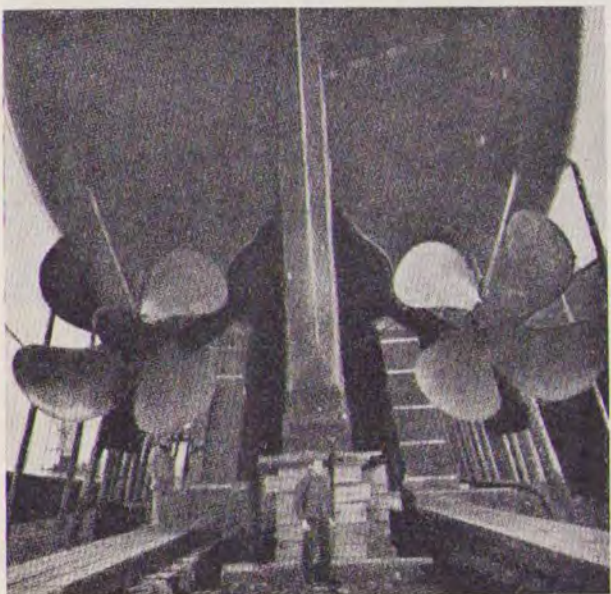
Rygesalon.



Skrue med ledefladerne „A“ på akselbærerne sidder fuldstændig frit. Støttepladen „B“ for roret ses i baggrunden.



„Flandre“s stabelaflobning. Vulkonstruktionen af forskibet ses tydeligt.



„Flandre“ set agterfra.

„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.

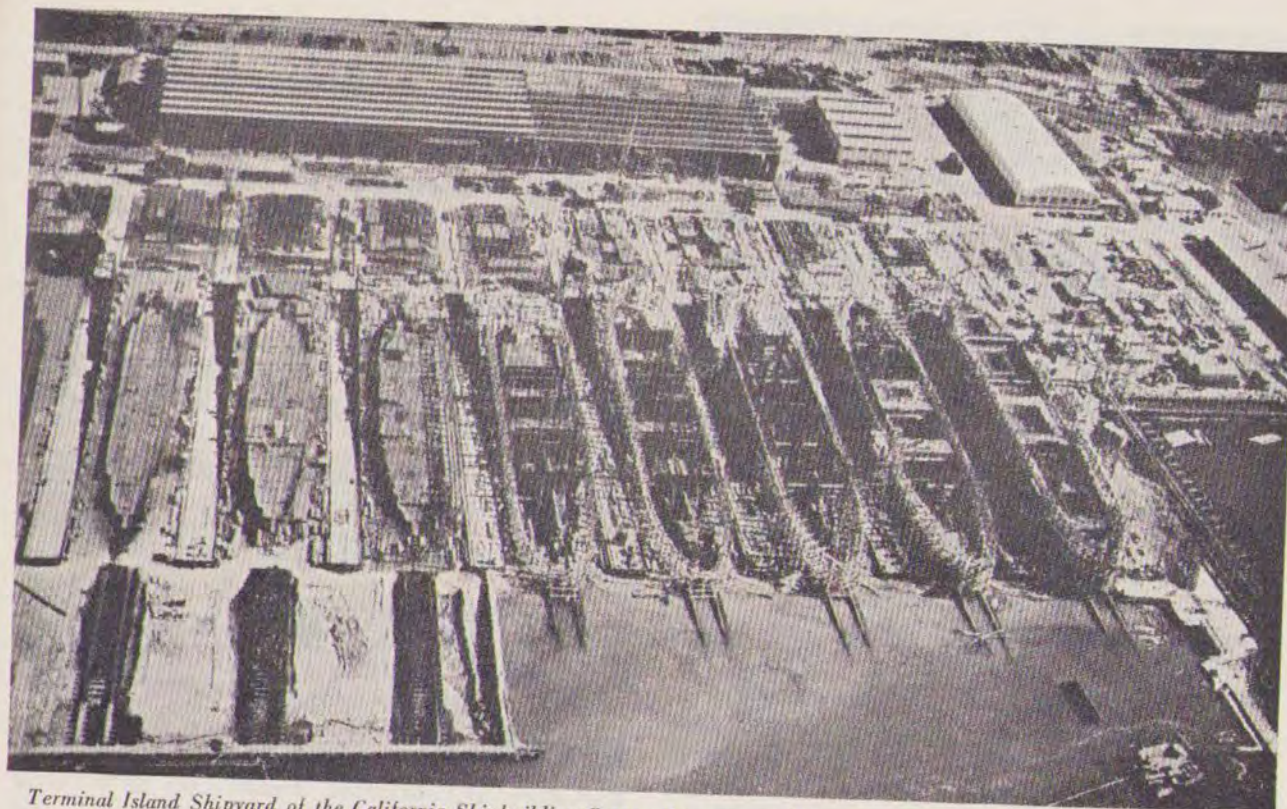
Cort Adellersgade 10, København K.

Central 1501—6435

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV



Terminal Island Shipyard of the California Shipbuilding Corporation var et af de syv værfter, som U. S. Maritime Commission oprettede i 1941 med 8 beddinger. Det blev senere udvidet til 14 beddinger. Her blev bygget 306 Liberty-skibe, 30 Liberty-tankskibe, 101 Victory-fragtskibe og 30 Victory-transportskibe.

Skibsbygning i United States

Skibsbygning i United States er blevet kaldt et fænomen snarere end en forretning. Med sine rødder dybt i fortiden har den i krigstid fuldstændig brudt med alle traditioner og opfundet nye metoder for samling af skibsskrog. Det er det første og eneste land i verden, der har bygget færdige skibe på samlebånd, som det bruges ved fremstilling af biler. Nu ligesom i mellemkrigstiden er skibsbygningsteknikken der som i de fleste europæiske værfter.

I fredstid er skibsbygningsindustrien i United States relativ lille. Ikke mere end to af de nye værfter har overlevet krigstiden.

Det er ikke som i Danmark, hvor omtrent alle de større skibsværfter ejes af de store rederier, eller som i England, hvor skibsbygningen ligger hos familie- eller offentlige selskaber, men i Amerika ejes værfterne af de store stålværker i forbindelse med olieselskaberne eller er videreførelse af gamle værfter, der blev oprettet, medens Amerika var meget ung.

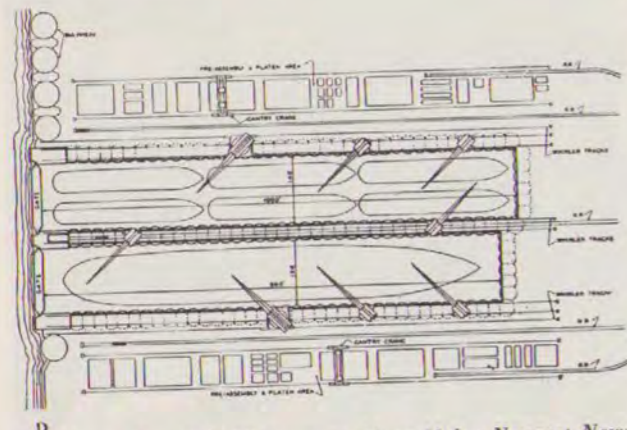
Skibsbygningen i Amerika led i mellemkrigsårene meget, ligesom alle andre steder. Det kan nævnes, at det fine, gamle værft Cramp i Philadelphia, hvor mange skandinaviske skibsbyggere har lært, er forsvundet. På den anden side eksisterer to værfter, bygget under krigen, endnu, som et bevis på, at det er dygtighed, der er hovedsagen, snarere end traditioner.

I modsætning til skibsbygningsindustrien i mange

andre dele af verden er den amerikanske ikke konkurrencedygtig på grund af sine høje nybygningspriser. Amerikanske redere foretrækker også ofte at lade nybygninger foretage i udlandet. Grunden dertil er ikke vanskelig at se. Priserne er afhængige af de høje leveomkostninger, men det er et spørgsmål, om de amerikanske værftsarbejdere lever mere komfortabelt eller arbejder under bedre forhold end værftsarbejderne i Sverige eller Danmark.

Ethvert arbejde skal, som man ved, i Amerika ske i et hurtigt tempo, og passende priser hører sammen med masseproduktion. Det sidste er desværre udelukket for skibsbygningens vedkommende i fredstid, fordi redernes ønsker er forskellige, og fordi to forskellige ruter ikke med fordel kan befares af de samme skibstyper.

Da Amerika bestemte sig, at det måtte have den hurtigste Atlanterhavs-liner i verden med en maskinkraft på omkring en halv million hestekræfter og en gross-tonnage på 51.500 tons, så er det ikke så mærkeligt, at omkostningerne, hvoraf en stor del er betalt af de amerikanske skatteborgere, ligger i nærheden af 80 millioner dollars. Til disse astronomiske tal kan desuden føjes, at de to store amerikanske eksportliners „Independence“ og „Constitution“ på omtrent 30.000 tons gross, fuldt færdige kostede over 50 millioner dollars. Alt efter dagens gældende priser. Havde det været



D
Opstalt og plan af bedderne nr. 10 og 11 hos Newport News S.B. and D.D. Nr. 11 er den største og her er bl. a. „United States“ bygget.

muligt at bygge 100 „United States“ og 100 „Independence“ og „Constitution“, er der ingen tvivl om, at prisen var blevet billigere, men selv da er der ingen tvivl om, at den ville være ca. 50 % større end for et tilsvarende skib bygget i Europa.

Den amerikanske nybygningstonnage nåede sit højdepunkt i 1943 med 1584 skibe på 11.448.360 gross tons ved kysterne og 41 skibe på 131.162 gross tons ved de store søer. I 1951 var den gået ned til 50 skibe på 134.639 gross tons ved kysterne og 14 med 31.244 gross tons ved søerne. Til sammenligning kan tjene, at verdens samlede produktion i 1951 var 1022 skibe med 3.642.564 gross tons.

Skibsbygningen i Amerika går helt tilbage til de første bosættelser i landet, da sejlads på floder og sunde var den sikreste måde at rejse på. Den eneste forbindelse, kolonisterne havde med moderlandet, var ved hjælp af skibe, så skibsbygning begyndte næsten med grundlæggelsen af kolonierne.

Det første skib, som man ved noget om, blev bygget i 1631 i Amerika til handelen med moderlandet.

Indenfor en periode på 50 år derefter havde kolonierne omtrent 1000 skibe beskæftiget med den indre og ydre handel og med fiskeri. Den første skonnert-type blev bygget i Gloucester i New England i 1741 og blev forløberen til en hel flåde af berømte skibe. Handelen på Vestindien var så vigtig for kolonierne, at den stimulerede de lokale skibsbyggere til at bygge stærke og hurtige skibe.

I disse dage bidrog hvalfangsten stærkt til handelsmarinens udvikling, da hvaler i stort antal fandtes ved strandene på Cape Cod og Long Island. Ved den franske revolutions udbrud bestod den amerikanske hvalfangerflåde af over 300 skibe på omtrent 33.000 gross tons.

I 1789 havde Amerika kun 123.893 gross tons i udenrigshandelen. Den store udvidelse fandt sted mellem 1789 og 1828, da tonnagen var omkring 758.000 gross tons.

Dampskibenes tid begyndte med „Claremont“ i 1897 og udviklede sig hurtigt på østkysten og på floderne. I midten af 1800-tallet blev der bygget clipper-skibe, af hvilke mange gjorde rekordrejser. Opdagelsen af guld i Kalifornien i 1849 gav stødet til bygning af hurtige sejlskibe for passagertransport rundt Kap Horn til Californien. Amerikanske skibe var så vellykkede, at nogle blev chartrede eller købt af udlandet til fart mellem det fjerne Østen og Europa og til transporter under Krim-krigen.

Jernskibsbygningen begyndte i U. S. A. i 1843 med bygningen af tre skibe, ca. 30 m lange og på 200 tons gross, i Wilmington, Del., men den almindelige anvendelse af jern fandt først sted efter borgerkrigen. Bygning af krigsskibe var en betydende faktor for udviklingen af skibsbygningsindustrien ved det store antal, der blev bestilt under og efter den spansk-amerikanske krig.

Før den første verdenskrig byggede private skibsværfter omtrent 80 % af alle skibe til U. S. A. Navy. Den første store prøve på den amerikanske skibsbygningsindustri evne til udvidelse skete under den første verdenskrig. I 1916 var der kun 22 værfter, der byggede oceangående skibe, men ved våbenstilstanden i

1918 var der 211 værfter, der byggede skibe af stål, træ og beton. Der var ialt beskæftiget 350.000 mand foruden dem, der byggede krigsskibe. På sin højde under den første verdenskrig byggedes 4 millioner tons pr. år.

Selv om udviklingen af skibsbygningsindustrien var kolossal under den første verdenskrig, så blegner den dog mod den, der fandt sted under den anden. U. S. A. mistede under den anden verdenskrig omtrent 6,5 millioner tons d. w. eller mere end halvdelen af hele handelsflåden før krigen. Den tonnage, der blev bygget under krigen, var omtrent 56 millioner tons d. w., d. v. s. omkring 11 millioner tons pr. år eller dobbelt så meget som under den første verdenskrig. Da krigen begyndte, var der i U. S. A. 10 private skibsværfter med 46 bedder og 60.000 mand i arbejde. Under krigen udvidedes de til 81 værfter med 300 bedder, eller rettere samleband, og 1.300.000 mand i arbejde.

De skibstyper, der blev bygget, omfattede foruden de rent militære skibe over 2600 Liberty-skibe, over 460 Victory-skibe, 24 store P 2, 288 C 2, 156 C 1, 133 C 3, 84 C 4, 641 tankskibe, 24 betonskibe, 53 betonpramme, 65 træpramme, 300 kystskibe og 16 malm-skibe. Hertil kan føjes 13 skibe af kombinerede typer, 13 transportskibe og 29 specialskibe. Med andre ord ialt omtrent 1200 hurtige, moderne skibe og 641 tankskibe.

I 1916 dannedes United States Shipping Board, som ved the Merchant Marine Act of 1936 rekonstrueredes som United States Maritime Commission, som fik mandat til at bygge en stærk handelsflåde. Man anslog, at der skulle bygges omkring 500 nye skibe til erstatning for ældre, umoderne skibe for at oprette nye ruter.

I 1936 blev afsluttet kontrakter for omtrent 100 skibe. Et program for bygning af 500 skibe i løbet af 10 år skulle give 3.950.000 tons gross nye, søgående skibe. Det var i hovedsagen standardskibe af typerne C 1, C 2 og C 3, som viste sig i høj grad anvendelige under den anden verdenskrig til en mængde forskellige formål.

Skibsbygningen i United States i dag kan deles i følgende grupper:



Dækshusene blev under krigen bygget færdige på transportbånd i store haller. Når de gik ud af hallen var alt snedker-, rør- og elektrikerarbejde færdigt. Vægt op til 210 tons.

Flodskibsværfterne.

Værfterne ved de store søer, der hovedsagelig er beskæftiget med bygning af skibe til transport af korn, malm o. lign., og hvoraf nogle er større end de største oceangående af samme slags.

Skibsværfterne ved kysten, som kan deles i dem ved østkysten og dem ved Gulfen og dem ved vestkysten.

Der er gjort mange forsøg på at udvikle særlige standardtyper. Ved Mississippi fremstilles standardiserede stødbåde (pushboats) til fremføring af de slæbetræk, der er så karakteristiske for denne flod. De indenlandske vandveje fordrer så mange nybygninger, at den lokale skibsbygningsindustri meget vel i nybygningstonnage kan måle sig med mange europæiske lande. Den private transportindustri udgav i 1948 62 millioner dollars og i 1949 47 millioner dollars til nye stødbåde, slæbebåde og pramme.

De vigtigste flodskibsværfter byggede i 1948 og 1949 henholdsvis 176 skibe med 105.036 gross tons og 140 skibe med 89.545 gross tons. De omfattede i det førstnævnte år 63 mudderpramme, 75 oliepramme, 16 syrepramme, 3 tankpramme og 19 pramme for tør last, og i 1949 51 mudderpramme, 57 oliepramme, 5 syrepramme, 4 tankpramme og 26 pramme for tør last. Flodskibsværfterne gik meget tidligt ind for elektrisk svejsning, men de havde mere end mange andre virksomheder af lignende natur megen konservatisme at kæmpe imod, da det kun var få år, siden trækonstruktionerne, gammeldags lokomotivkedler og dampmaskiner var regelen, snarere end undtagelsen i flodtransporten. Det var i virkeligheden først i begyndelsen af trediverne, at motoren blev betragtet som pålidelig nok i flodtrafikken.

De fleste ældre skibsværfter ligger på østkysten, f. eks. Bath Iron Works i Bath, Me., som er kendt for bygning af krigsskibe og yachter og seneste for moderne motortrawlere. Et andet kendt navn er Bethlehem Shipbuilding Corporation, oprettet i 1917 og ejet helt af Bethlehem Steel Corporation. Det er en fortsættelse af et af de ældste værfter i U. S. A. Det omfatter Fore River Plant i Quincy, Mass., som kan bygge skibe op til 275 m lange, Sparrows Point Works, som

Tromler til olie

To tusind 200-liters tromler til brug for silde- og hvalolie etc., kr. 17,40 pr. stk. FOB engelsk havn. Yderligere lagre af alle sorter til disposition.

To tusind særligt fine 200-liters tromler, helt igennem istandsatte og malede, kr. 26,10 pr. stk. FOB engelsk havn. Yderligere lagre af alle sorter disponible.

H. NOBLE (Coopers) LTD.

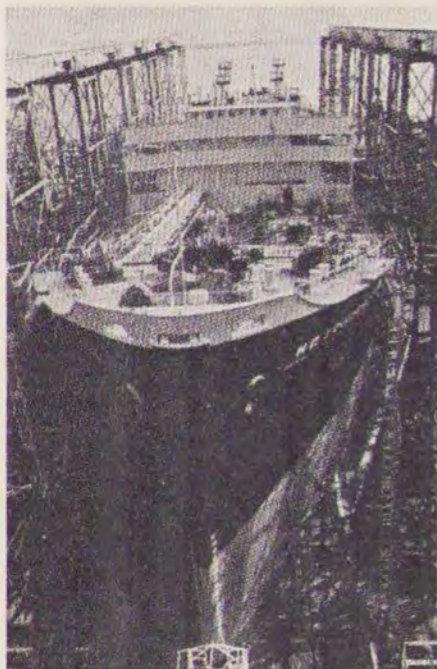
Whitefield Place, Gillington, Bradford, Yorks. England
Phone: Bradford 41288 . Cable: Elbon Bradford

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR
DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310



Sun S.B. and D.D. er kendt for sine tankskibe.

støder op til kompagniets stålværk, og Potrero Works of the Union Plant. Det gamle Union Iron Works ligger i San Francisco og består af fire afdelinger incl. San Pedro Works i Los Angeles havn.

En anden vigtig østkystorganisation er Electric Boat Company, som er kendt for sit grundlæggende arbejde i forbindelse med undervandsbåde. I Kearny, N. I., findes Federal Shipbuilding and Dry Dock Corporation, en underafdeling af United States Steel Corporation, oprettet 1907. Værftet ligger ved Hackensack River og har bygget mange fremragende passagerskibe, tankskibe og mindre flodskibe. I Camden, N. I., nær ved Philadelphia ligger et andet kendt skibsværft, New York Shipbuilding Co., der engang var sammensluttet med Swiss Brown-Boveri Corporation.

Et af de bedst kendte værfter i United States er Newport News Shipbuilding and Dry Dock Co., grundlagt i januar 1886. Skønt skibe er dets hovedvirksomhed, deriblandt passagerlinererne „United States“, som for tiden er meget omtalt for erobringen af „Atlantehavets blå bånd“, så har det også en fremtrædende

plads mellem byggerne af hydrauliske turbiner i Amerika.

Et andet kendt skibsværft, særlig med hensyn til bygning af tankskibe, er Sun Shipbuilding and Dry Dock Company i Chester, Pa., ved Delaware floden. Her blev anlagt det første stål og jernskibsværft i Amerika, John Roach Shipbuilding Company, grundlagt i begyndelse af 1800-tallet. Det eksisterede til i begyndelsen af dette århundrede. Sun-værftet ligger kun et kort stykke herfra. Det blev anlagt i begyndelsen af 1916. Robert Wetherill Engineworks svarede for værftets maskinbygning. Sun Shipbuilding Company er kendt for bygning af dieselmotorer af Doxford-typen.

En detaljeret gennemgang af alle skibsværfterne ville føre for langt, men det ovenfor nævnte viser, at medens mange har en lang historie, er andre grundlagt under den første verdenskrig og er siden fortsat med held. Af dem, der blev oprettet under den anden verdenskrig kan nævnes Ingalls værft i Pascagoula, Miss.

Medens nogle værfter har deres eget maskinbyggeri, så er tendensen dog at anvende særlige maskinfirmaer. Den overvejende del af turbinebyggeriet er således i hænderne på de store elektriske koncerner — General Electric Company i Schenectady og Westinghouse Corporation i Pittsburg. For dieselmotorer kan nævnes Nordberg og General Motors.

Smukt hefte om „Kista Dan“

M/S „Kista Dan“, rederiet J. Lauritzens nye skib til Grønlands-farten, har vakt stor opmærksomhed, og der er ingen tvivl om, at det smukke og særprægede skib vil blive indledningen til en ny og betydningsfuld epoke i farten på vor store koloni mod nord.

Vi bragte i sidste nummer en indgående omtale af skibet, og skal ikke her komme nærmere ind på dets konstruktion og indretning. Rederiet har imidlertid udsendt et meget smukt hefte på engelsk om „Kista Dan“ og sendt det til forbindelser i ind- og udland. Heftet, der er en hel lille bog, beskriver i tekst og billeder skibet fra køl til mastetop. Det farvestrålende omslag er tegnet af den kendte marine-maler H. Schøler-Pedersen, der ligeledes har udført mange smukke akvareller til supplerende af det ypperlige foto-materiale inde i heftet. Heftet vil blive et eftertragtet samlerobjekt for alle ship-lovers.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB
Grundlagt 1889

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Rigstelefon 203
HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

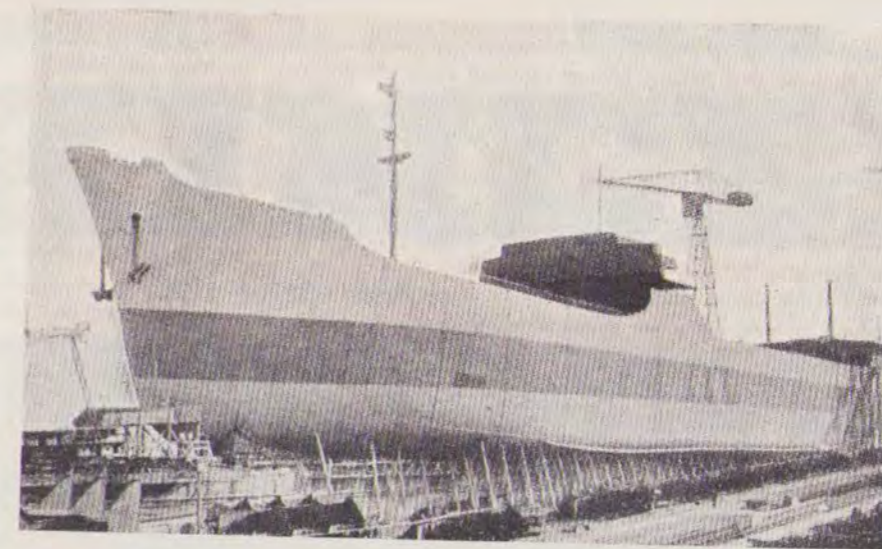
Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,
legatmidler o. l.

Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

Det 31.000 tons store tankskib „Bérénice“ på beddingen i St. Nazaire. Man lægger mærke til det usædvanlige forløb af slingrekølen. Den er konstrueret således for at reducere modstanden og er fremgået efter prøver i forsøgstank.



Tankskibe indtil 60.000 tons d. w.

Ved American Bureau of Shippings halvårlige møde den 29. juli oplyste præsidenten mr. Walter L. Green følgende angående bygning af kæmpe-tankskibe:

Der har i de senere år været en tendens til at bygge større og større skibe, særlig tankskibe og malmskibe. Der er forelagt Bureauet tegninger til tankskibe på op til omtrent 60.000 tons dødvægt.

Der er allerede kontraheret om bygning til Bureauets klassifikation i United States, England, Tyskland og Japan et antal tankskibe på over 38.000 tons dødvægt, og nogle af dem har en kapacitet på lidt over 45.000 tons. Det kan ventes, at yderligere kontrakter for tankskibe af denne størrelse såvel som for malmskibe på ca. 40.000 tons vil blive afsluttet i nær fremtid. Nogle af disse skibe er over 213 m (700 feet) lange mellem perpendikulærerne og har bredder fra 29 til over 30,5 m.

Disse tal har særlig interesse, når man sammenligner dem med længden på 202 m og bredden på 28,5 m af „America“, der inden „United States“ blev færdig, var det største skib bygget i U. S. A. Det er også værd at bemærke, at disse store tankskibe og malmskibe i længde nærmer sig den berømte, gamle „Mauretania“ med sine 227 m i længden og er betydelig bredere end dens 27 m.

Ved konstruktionen af disse store skibe må der tages hensyn til de begrænsninger i dybgangen, som foranlediges af havne, kanaler og farvande, hensyn, som får en overvejende betydning for valget af dimensioner.

OLUF SVENDSEN

REDERI

★

TOLDBODGADE 18

TELF. 2441-14541

For at opnå den store dødvægtsbæreevne er det nødvendigt at have et usædvanlig stort forhold mellem længden og bredden til dybgangen, og da forøget kubik-kapacitet, som ville kunne opnås ved en forøgelse af dybden, ikke er nødvendig, har skibsbygningsingeniørerne været nødt til at konstruere skibene, så de har den mindste dybde, som giver den nødvendige styrke og stivhed.

Denne formindskelse af dybden har resulteret i nødvendigheden af at anvende plader til yderklædning og dæk af en tykkelse, som ikke tidligere er benyttet til skibsbygning for at få den nødvendige styrke. Dette gør det så desuden nødvendigt at opstille en passende specifikation for at sikre en tilstrækkelig kvalitet af disse tykke plader.

Ny, stor cargo-liner søsat ved Helsingør Skibsværft

Ved Helsingør Skibsværft søsattes i august en 6850 tons d. w. cargo-liner til rederiet Ove Skou, København. Skibet er af samme type som rederiets sidste nybygning M/S „Benny Skou“ og fik ved søsætningen navnet „Kirsten Skou“.

M/S „Kirsten Skou“ er bygget til Lloyd's højeste klasse med 2 gennemgående dæk og lang hæk. Den agterste del af last 3 er indrettet som højtank for transport af vegetabilsk olie. Ventilationsarrangementet, der er beregnet for tropesejls, er mekanisk overalt, og mellemdækket er særligt kraftigt ventileret med henblik på transport af frugt.

Skibet er rigget med 2 master og 2 lademaster. De 5 luger betjenes af ti 5-tons bomme og to sværgods-bomme for 25 tons løft.

Passagerapteringen, der er beliggende på promenadedækket i midtskibshuset, bliver af høj klasse med

rummelige og smukt udstyrede kamre for 10 passagerer, hvoraf to 2-mands kamre og seks 1-mands kamre, alle med separat bad. Endvidere indrettes for passagererne en stor spisesalon og en smukt udstyret rygesalon.

På bådedækket i midtskibshuset findes aptering for kaptajn samt en redersuite bestående af stor opholdssalon, soverum og baderum.

For dæks- og maskinofficerer er ligeledes indrettet beboelse samt messe og rygesalon i midtskibshuset.

Mandskabsapteringen indrettes agter i poop og i dækshus på poopen. Kamrene er udelukkende 1-mands kamre, og foruden messer for matroser og motormænd indrettes en hyggelig rygesalon for besætningen.

For brandbekæmpelse findes om bord et kulsyreslukningsanlæg for last- og maskinrum.

Skibets hoveddimensioner er:

Længde overalt	126,85 m
Længde mellem p. p.	116,50 -
Bredde, moulded	17,20 -
Sidehøjde til shelterdæk	10,675 m
Dybgående til sommerfribord	ca. 7,24 m
Dødvægt til sommerfribord	6850 tons
Lastrumskubik grain	ca. 13.300 m ³

Hovedmaskinen er en Helsingør-bygget B. & W. dieselmotor, type 962 VTF 115, med 9 cylindre, 2 takts enkeltvirkende, udviklende 6750 ihk, som vil give Skibet en fart på last af 15¾ knob. Hjælpemaskineriet består af tre B. & W. dieselmotorer, hver koblet til en 160 kw jævnstrømsdynamo.

Skibet udstyres med de mest moderne navigationsmidler, radar, ekkolod, gyrokompas, SAL-log etc.

Bremen-Schlüssel zur Welt

Vor kollega i Stockholm, „Svensk Flagg“, bringer i sit sidste nummer en interessant artikel om Bremens havn. Det oplyses heri, at den store havn nu er helt genopbygget efter krigens ødelæggelser. Af magasiner og kajskure var kun 10 procent tilbage, da krigen ophørte. Af de 262 kraner var de to trediedele ødelagt, og mere end halvdelen af havnens 14 broer var udslettet. Til gengæld var ca. 80 procent af kajerne uskadede. Da man efter krigen tog fat på havnens genopbygning, kneb det til at begynde med mest med at skaffe fag-

lært arbejdskraft. Efter møntreformen gik det bedre. I stedet kneb det nu stærkt med at skaffe kapital, men de nødvendige penge indkom i form af skatter og importafgifter. Den godsmængde, der lastes eller losses over Bremen, er nu næsten på samme størrelse som før krigen. I 1951 drejede det sig således om 8 millioner tons, og i indeværende år regner man med at nå op på en godsmængde af 9 millioner tons.

Bremen er efterkrigstidens betydeligste vesttyske havn og den, der hurtigst har fundet melodien påny. Havnens initiativrige ledelse gør alt for, at Bremen kan passe til sit tilnavn — „Schlüssel zur Welt“.

4 hele romaner for 5 kr.

Søger De god og billig ferielæsning, bør De omgående sikre Dem de fire træffere fra „Vikings“ 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 glemte“ — 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. Borup 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

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI A/S

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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

Alle henvendelser til „Vikings“ 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.

VIKINGEN

kr. 1,50
oktober

GENTOFTE
KOMMUNEBIBLIOTEK

STORM

Efter fotografi

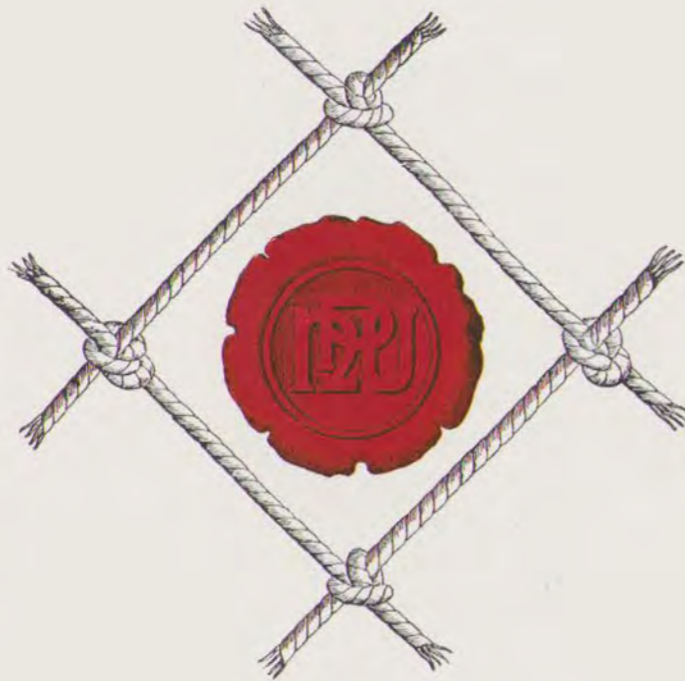
1952 - nr. 10

29. årgang



FIRE GENERATIONERS ERFARINGER

*danner grundlaget for vor konkurrenceevne
i enhver retning*



A/S N. P. UTZON

GRUNDLAGT 1879

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Elektricitet fra ekkolod til topplanterne

Den tid er forlængst forbi, da et skibs drift næsten udelukkende var afhængig af vejret og mænds kræfter. Måske er søfarten ikke mere så romantisk som i sejlskibenes tid, men man må indrømme, at den moderne skibsfart alligevel er et både spændende og uhyre interessant kapitel. Og elektriciteten har en af hovedrollerne i dette kapitel.

Det er værd at kaste et blik på den udvikling, der har fundet sted inden for skibsfarten i den forholdsvis korte tid, elektriciteten har arbejdet for den. Tænk blot på den store andel, elektriciteten har i et skibs bygning! Og når skibet er færdigt, er det faktisk selv spækket med elektriske instrumenter. I dag, hvor diesel-motorens endelige sejr over dampen er meget nær, er f. eks. næsten alt hjælpemaskineri elektrisk drevet.

Mens skibet endnu ligger ved kaj, slutes aftaler om ladning o. l. gennem telefon, radio og telegraf. Godsset hives om bord ved hjælp af elektriske kraner i land eller af skibets egne elektriske spil. Når skibet skal sejle, får maskinen besked om afgang gennem den elektriske maskintelegraf, og skibet svajes ofte rundt ved hjælp af sine egne elektriske spil.

Under sejlads nær ved land arbejder det elektriske ekkolod uafbrudt, mens radiopøjler, decca eller loran giver besked om positionen. I tåge og mørke finder skibet til vej ved hjælp af elektriske projektører og ikke mindst radar. Ordre gives til næsten alle kroge af skibet ved hjælp af skibstelefoner, som er i stand til at udelukke al uvedkommende støj, og som tåler vand og væde. Tit holdes lasten tør af elektrisk drevne cargocaire-anlæg. Elektriske koleanlæg holder både last og proviant på den ønskede temperatur. „Lodicator“ holder skibet i trim og forebygger ubehagelige overraskelser i form af brud på skroget.

Elektriciteten gør det også behageligt at leve om bord. Passagererne kan som på et stort hotel tilkalde restaurationspersonalet ved hjælp af telefoner eller andre elektriske kaldesystemer. Mange steder er der endog installeret elevatorer om bord. Elektriske anlæg sørger for en god ventilation alle steder i skibet. Både passagerer og besætning kan kalde hjemmet trådløst og endog sende gaver hjem ved hjælp af telegrafien. Radioen sørger for underholdning om bord og bringer hjælp i nødstilfælde. Og er man nødt til at gå i bådene, sættes disse ofte i vandet ad elektrisk vej. Selv i bådene udelukkes man ikke helt fra omverdenen, for mange gange medføres transportable sendere og modtagere.

Den tid er forbi, da søfolkene måtte tilbringe en ikke ubetydelig tid med at pumpe. I vore dage har elektrisk drevne lønsepumper afløst hånd og magt. Selv når der skal bankes rust, bringes elektriciteten ofte i anvendelse gennem elektriske rustbankere. Nede om læ sørger elektriske støvsugere, elektriske opvaskemaskiner og elektriske vaske- og strygemaskiner for hygiejnen.

Skibet styres tit ved brugen af elektriske gyro-kompasser og elektriske styremaskiner, og elektriske ankerspil har helt slået de gamle, hyggelige *capstans* ud. Selv i tilfælde af brand er elektriciteten til nytte. Den alarmerer automatisk og sætter også mange gange automatisk slukningsarbejdet i gang.

Et moderne passagerskib er et ferige med sin festlige illumination. Under helt store forhold er neonlysene oven i købet bragt i anvendelse. Selv de moderne lysstofrør er ved at vinde indpas i skibene.

Over korte afstande kan skibene korrespondere ved hjælp af morselamper, elektriske tyfon-anlæg eller kraftige højttalere. — På alle områder spiller elektriciteten ind. Mange steder endog på madlavningens område, idet flere skibe er forsynet med elektrisk kabysudstyr.

Med dette udvidede nummer af „Vikingen“ har det været vort ønske at hylde de mænd, der har med skibenes elektriske udrustning at gøre, samt at redegøre for den uhyre betydning, elektriciteten har fået for søfarten. Vi håber, at De synes om ideen.

Redaktionen.

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

HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK
 SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABACO 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, Bunia, Calcutta, Cali, Capetown, Cebu, Costermansville, Dairen, Dares-Salaam, Davao, Djakarta, Durban, Encarnacion, Genoa, Haadyai, Hamburg, Harbin, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Joinville, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lahore, Lampang, Lins, London, Madras, Malacca, Manila, Mbale, Melbourne, Mexico City, Mombasa, Montreal, Moshi, Nairobi, New York, Osaka, Paris, Penang, Port Elizabeth, Portland Ore., Posadas, Prae, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tabaco, Tahsis, Tanga, Teluk Anson, Tientsin, Tokyo, Toronto, Tsingtao, Usumbura, Vancouver B. C.



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

Norges søfartsradio har mindst 50.000 lyttere

„Vikingen“ besøger „Norsk Rikskringkasting“

Ved OTTO LUDWIG

MEGET få radiostationer har en så skøn beliggenhed som „Norsk Rikskringkasting“. Norges smukke, hvide radiohus er placeret på en bakke i Oslos udkant, og hele byen ligger udsprent for dets fod. Inde i bygningen har man imidlertid underkastet sig ikke blot Oslo og Norge, men hele verden. Kortbølgesenderen, hvis udsendelser når frem til de fjerneste steder på kloden, har sin egen store afdeling med særlige studier i umiddelbar nærhed af kontorerne, hvilket er en fordel, som danske kolleger har grund til at være lidt misundelige over. Mens vor kortbølgesender hovedsagelig arbejder for fast bosiddende danskere i udlandet, virker den norske tilsvarende sender i videst omfang for nordmænd på søen. På kortbølgekontoret træffer vi den norske kortbølges energiske leder, herr Gunnar Nygård, som vi beder fortælle os lidt om søfartsradioens tilblivelse og daglige virke.

Stilfærdigt og upralende taler herr Nygård, som har været i den norske radios tjeneste i 25 år, om de opgaver, kortbølgesenderen har taget op: „Vor kortbølge virker som en special-sender for nordmænd i udlandet, men da der findes over 50.000 norske søfolk i udenrigs fart, lægger vi særlig vægt på programmer til søens folk,“ siger han. „Allerede før krigen havde vi planer om sådanne udsendelser, men det blev ikke til andet end befordring af hilsener over telegrafværket ved jule- og nytårstid. Vi nåede dog lige før krigen at få indgivet bestilling på nogle sendere i Amerika, og vi var så heldige at få disse sendere kort efter befrielsen. Senderne var fuldt moderne og forsynet med sådanne forbedringer, som havde fundet sted i krigens år. Og så var de adskilligt billigere end de sendere, den danske Statsradiofoni fik, fordi de som sagt var bestilt før krigen.“

„Hvornår påbegyndte man så udsendelserne?“ spørger vi.

„Officielt åbnede vi den 3. januar 1943, men reelt havde vi været i gang under hele den tyske besættelse af Norge. Da landet blev invaderet den 9. april 1940, drog regeringen og kongen som bekendt nordpå. En stab af radioens medarbejdere fulgte med regeringen, og jeg var så heldig at være mellem disse. Flugten op gennem Norge bød på mange oplevelser, som ikke let glemmes, men for at gøre historien kort, skal jeg blot nævne, at regeringen den 7. juli 1940 måtte rejse fra Nord-Norge til England.

To af radio-medarbejderne, hvoraf jeg var den ene, drog imidlertid til Amerika med en fiskerbåd. Rejsen gik via Island og New Foundland. Ved ankomsten til

U. S. A. satte min ledsager, ing. Larsen, sig i forbindelse med det firma, som skulle levere vore kortbølgesendere. Dette var i høj grad medvirkende til, at vi efter krigen så hurtigt og forholdsvis billigt kom i besiddelse af disse sendere. Selv kom jeg til at gøre tjeneste i den specielle kortbølgetjeneste, som fra Boston sendte til den norske handelsflåde. Denne service begyndte faktisk allerede fra september 1940.“

„Og hvad sendte man så? Propaganda?“

„Nej, fjendens krigsresultater var propaganda nok og tilskyndede til endnu større indsats af vore sømænd. Det var først og fremmest nyheder, vi udsendte, men der blev også plads for lidt underholdning. Desuden formidlede vi hilsener mellem vore søfolk og familierne hjemme i Norge, så længe U. S. A. var neutralt.“

„Har De indtryk af, at disse udsendelser blev aflyttet med interesse?“

„Ja, det tør nok siges. Mange af de søfolk, som under krigen kom til Boston, var oppe at besøge os på radiostationen for at takke os. De ved måske, at 10—12 norske skibe en vis tid var interneret i Dakar, og disse skibes besætninger hørte hver eneste af vore udsendelser. Dette fik vi at vide, efterhånden som de rømte og nåede til Amerika. Der var bl. a. en meget spændende historie om skibet „Lidvard“s fantastiske flugt. Den fantastiske historie har efter krigen givet stof til en indholdsrig film. Stykket har fået navnet „Flugten fra Dakar“. Skibet sejlede først til Cape Town og nåede derfra til Boston. Den første dag, skibet var i Boston, kom kaptajnen og 6—7 mand af hans besætning op til os. Først fik vi naturligvis hele historien om, hvordan man havde narret tyskerne ved at eftergøre de reservedele til maskinen, som man havde måttet aflevere, men det, disse søfolk var kommet for, var for at sige tak for udsendelserne. De havde hørt dem hver eneste dag, og de havde været dem en umådelig trost under interneringen.“

„Og da De kom tilbage til Norge og skulle fortsætte udsendelserne her, var det naturligt, at De fortsatte som leder?“

„Ja, det må vistnok siges. Senderne blev iøvrigt koncentreret på eet sted, nemlig i Frederiksstad ved indsejlingen til Oslo-fjorden. Det viste sig hurtigt, at forholdene der var særligt gode. De ca. 50 store sende-

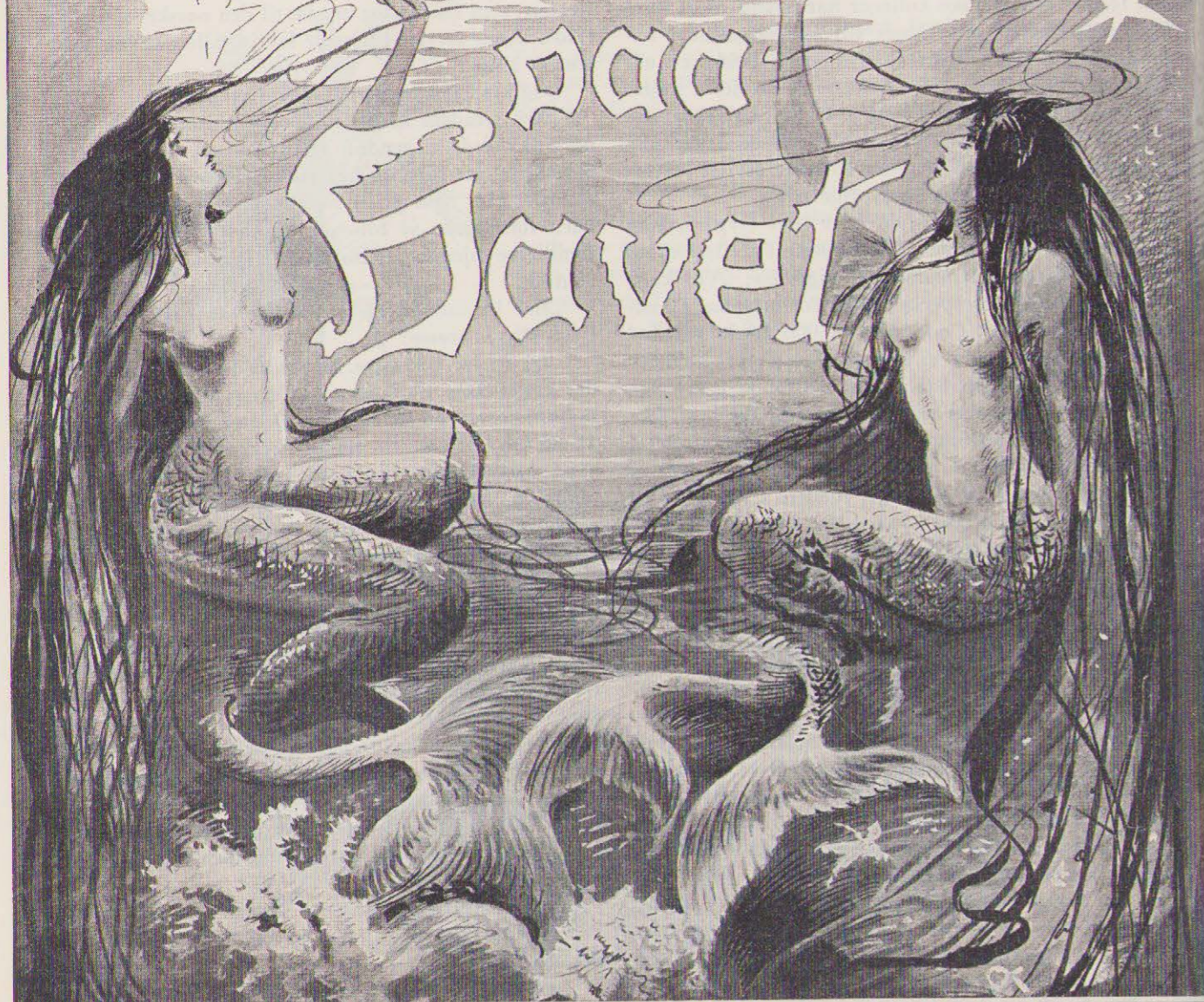


Gunnar Nygård ved mikrofonen.

De kan faa dem
overalt



Over
Havet



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

master, der har en højde fra 40 til 125 meter, samt de ca. 250 telegrafstolper til ledningsføringen blev opsat på en 200.000 kvadratmeter stor mosegrund. Da nogle af de første master skulle anbringes, forsvandt de med et plump, da de var nået de første 6—8 meter ned. Det viste sig nemlig, at der under jordlaget er et lag på seks meter med brakvand og ler. Hele stationen ligger således faktisk og flyder, som var den et skib på søen.

„Hvordan med programmerne?“

„Vi fortsatte nogenlunde som derovre i U. S. A. Til at begynde med havde vi 3 sendetimer i døgnet, men nu er vi oppe på 11—12 timer hver dag. Udsendelserne består delvis af Riksringkastingens ordinære program, men de 6—8 timer sender vi et specielt program. Udsendelserne indledes med 10—15 minutters nyt fra Norge, og hver dag bringes en 15 minutters udsendelse fra en bestemt landsdel. Samme landsdel kommer igen på samme ugedag. Disse udsendelser er en slags lokal-avis med nyt fra to „fylker“, der svarer til danske amter. Søfolkene er meget glade for disse udsendelser, som iøvrigt også aflyttes af mange provinsianere her i Oslo.

Endvidere bringer vi aktuelle foredrag. F. eks. har vi hver tirsdag i samarbejde med velfærdsrådet et foredrag omhandlende idræt og hobby. Det er navnlig fodbold, der har søfolkernes store interesse. Der findes ikke mindre end 600 fodboldhold om bord i norske skibe.

Når der er særlige meddelelser af presserende art fra søfolkernes organisationer, bringer vi også sådanne. De sidste 15 minutter af udsendelserne bringer vi musik — og hovedsagelig norsk. Fremmed musik kan søfolkene jo høre over hele verden.

To gange om ugen bringer vi „Postkassen“, der er en udsendelse, hvori vi bringer grammofonplader, som er ønsket af søens folk. Smagen er højst varierende. Der var en tid, hvor vi bare udsendte de mest banale musikstykker, men antallet af ønsker om god musik er steget. Mange søfolk ønsker f. eks. at høre klassisk musik.

Endelig har vi hver fredag en specialudsendelse for sømands-missionen, hvori der bringes nyt fra de skandinaviske missioner hele verden over.

„Hører De nogensinde fra Deres mange lyttere blandt søens folk?“

„Ja, søfolkene er blevet helt flinke til at skrive. Nu og da hører vi også fra de søfarendes familier, som tit aflytter kortbølge-programmerne. Særlig til at begynde med fik vi mange breve. Bl. a. fik vi et fra en katolsk præst i Kashmir. Han takkede for musikken til sin daglige morgenbarbering! Et andet brev fik vi fra

en engelsk ingeniør i Lhasa i Tibet. Han hørte regelmæssigt den norske station, som var den eneste, han kunne opsnappe. Ja, faktisk har vi hørt fra hele kloden. Hvert år deltager 7000 nordmænd i hvalfangsten i Antarktis, og vi har fået utallige breve fra hvalfangere helt i Sydgeorgia, som har hørt vore udsendelser gå endog meget fint igennem.“

„Hører De også fra danske søfolk?“

„Ja, det sker tit endda. Det gælder navnlig de danske søfolk, som er i fart på Stillehavet. Og især gjaldt det, før Danmark fik sin nye sender, som jo iøvrigt går fint igennem. Der er forøvrigt det mærkelige ved aflytningen, at udsendelserne herfra høres ypperligt af de fleste skibe selv på de mest afsides ruter, mens enkelte skibe i de samme ruter næsten ikke kan høre os. Til vor „postkasse“ har vi fået mange ønsker om bestemte plader fra danske sømænd, og danskerne er stadig velkomne til at skrive til os.“

„Betaler de norske søfolk nogen licens?“

„Nej, i den retning har de det ligesom deres danske kolleger. Men hvert skib betaler derimod hvert år en licens på 20 kroner, uanset hvor mange apparater det har om bord. Søfartsradioen nyder ingen støtte fra andre sider end fra selve radiofonien. Riksringkastingen som sådan giver jo overskud.“



Norges smukke radiohus.

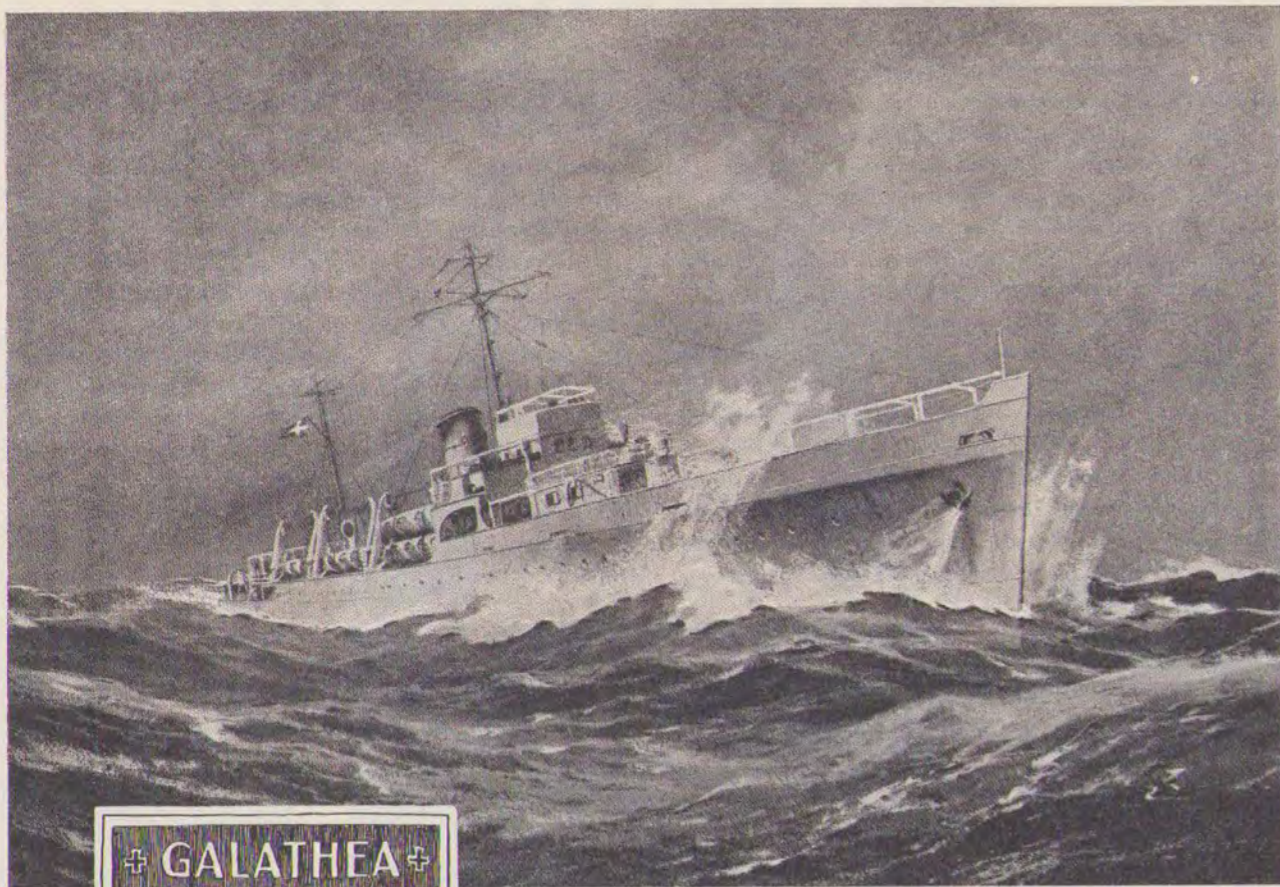
„Har De søfolk blandt kortbølgesenderens medarbejdere?“

„Nej, men vi burde faktisk have det. Vanskeligheden ligger dog i at finde egnede folk, altså søfolk som både kan skrive, og som har radio-stemme. Kortbølgesenderen har fem program-medarbejdere og et par sekretærer. En af vore kvindelige sekretærer har dog sejlet som stewardesse, nemlig om bord på „Black Gull“, — De ved, skibet, der brændte.“

„Hvad har etableringen af senderen kostet?“

„Kortbølge-anlægget i Frederiksstad kostede ca. 3 millioner kroner. Måske kan det interessere Dem at høre lidt om vort budget? Det er på 140.000 kroner, og i licens fra skibene indkommer ikke engang 50.000 om året. Riksringkastingen har ialt ca. 85.000 betalende lyttere, fra hvilke der hvert år indkommer 17—18 millioner kroner i licens. Desuden er der en afgift på radiomateriel. Det er således lytterne i land, der kommer til at betale den største del af udsendelserne til søfolkene. Men i forhold til radioens samlede budget er kortbølgesensens jo ikke ret stort, og forøvrigt har den årlige licens ikke været forhøjet siden den norske radios start,“ slutter herr Nygård, og vi finder anledning til at tilføje:

„De norske lyttere i land bærer sikkert også med glæde denne lille byrde i taknemmelighed for, hvad deres søfolk har gjort og stadig gør for det norske samfund!“



Reproduktion efter prof. Adolph Bocks maleri
Velvilligst udlånt af Ill. Familie-Journal



Også på „Galathea“ satte man sin lid til **SHELL MARINE OLIER**

- anerkendt over hele verden

DANSK SHELL A/S
KAMPMANNSGADE 2, KØBENHAVN V.



„Galathea“-ekspeditionen

oplevelset fra maskinrummet

Skruerne gjorde 85 millioner omdrejninger

DER har både været talt og skrevet meget om den kæmpeindsats, det lille Danmark har gjort ved at fuldføre den meget omfattende „Galathea“-ekspedition. I de fleste tilfælde har opmærksomheden kun været henvendt på skibets videnskabsmænd og dæksbesætningen, medens man som så ofte før helt har glemt maskinbesætningen, uden hvilken togtet jo ikke kunne have været gennemført. Derfor har vi bedt skibets maskinchef, maskinkaptajn løjtnant A. C. Thegler-Jensen, fortælle læserne lidt om togtet, som det tog sig ud set fra maskinrummet.

Vi træffer maskinkaptajn løjtnanten om bord på ekspeditionsskibet, hvor han sammen med en del af sine medarbejdere fra det lange togt er i gang med at konservere maskinanlægget.

„Togtet har været en strålende oplevelse for os i maskinrummet,“ siger Thegler-Jensen. „Og vi havde den store glæde og tilfredsstillelse, at skibet sejlede rundt i næsten to år uden et eneste havari på hovedmaskineriet. Vore Parsons-turbiner, der tilsammen udvikler 2000 hestekræfter, har gået upåklageligt. Før vi startede, havde skibet ligget ubenyttet og noget forsømt hen i 1½ år, og det havde det jo ikke haft godt af. Derfor havde vi lidt kvaler med hjælpemaskineriet lige i starten. I Simonstown måtte vi skifte en diesel-motor ud og fik i stedet en Paxman Ricardo. Den oprindelige var så gammel, at vi ikke mere kunne få reservedele til den. Den nye, som vi fik fra England, har gået fint uden et eneste stop.“

„Har man slet ingen havarier haft?“

„Jo, vi havde nu og da lidt kvaler med spillene, men var altid i stand til at klare vanskelighederne. En gang var det galt med videnskabens store spil agter. I Singapore måtte vi have dets elektromotor-anker i land og modtog her en glimrende hjælp fra den engelske marinebases side. Mens vi lå og rodede i Philipiner-graven, brændte en magnetvikling i den samme motor igennem. For at få nogenlunde roligt vejr måtte vi gå ind i en bugt ved navn Dinagat, hvor vi tog viklingen ud og selv reparerede, hvilket sparede megen tid for os. Hvis vi skulle have været til Singapore for at få repareret, ville det have taget os det meste af en uge at komme ind. Nu klarede vi

problemet på to døgn og havde ikke mere vrøvl på rejsen i den retning.“

„Har De været om bord på hele togtet?“

„Ja, og mere end det. Jeg var den allerførste af besætningen, der kom om bord. Det skete allerede i oktober 1949, hvor skibet kom ind til Holmen for ombygning. Og jeg bliver sikkert også den sidste, der går fra borde.“

„Har De nogle tal fra maskinen på det lange togt?“

„Ja, jeg kan f. eks. fortælle Dem, at skruerne har gået 85 millioner omdrejninger og turbinerne 12,2 gange så mange. Lysmaskinerne har afgivet 351.200 kW-timer eller ca. 500 kW-timer i døgnet. Til sammenligning kan det nævnes, at el-værket i en by som Mariager i 1950/51 afgav noget over 800 kW-timer pr. døgn.“

På grund af varmen gik hele besætningen jo i hvidt tøj, og naturligvis havde vi eget vaskeri om bord. Vor „Norva“-vaskemaskine og vor Georg E. Mathiasen-strygemaskine var i gang ialt 3000 timer hver.“

„Apropos varmen: De må have haft det frygteligt hedt i maskinrummet!“ indskyder vi.

„Ja, vi har været helt oppe på 55 graders varme i maskin- og fyrrum og på agterkant endda helt på 58 grader! Iøvrigt kunne vi mange steder ikke få drikkevand, og når vi endelig kunne få det, smagte det ikke godt, eller det var direkte sundhedsfarligt. Derfor lavede vi selv ferskvand om bord af havvandet. Ialt blev der på togtet fremstillet 4400 tons ferskvand. Og det smagte så godt, at besætningen mange gange, når den havde drukket ferskvand fra land, kom og sagde: „Skal I ikke snart lave vand?“ — Og vi sparede ikke på vandet, kan De tro. Der blev anvendt ferskvand både til opvask, tøjvask og badning.“

Til at begynde med kneb det med at holde vandet nogenlunde koldt, trods det at kølemaskinerne gik døgnet rundt. I Columbia fik vi imidlertid hjemme fra Danmark som en foræring sendt en drikkevandskøler af Helveg Jørgensens fabrikat. Dette instrument var i høj grad tiltrængt, og vi havde megen glæde af det.“

„Olieforbruget har vel ikke været så helt lille?“



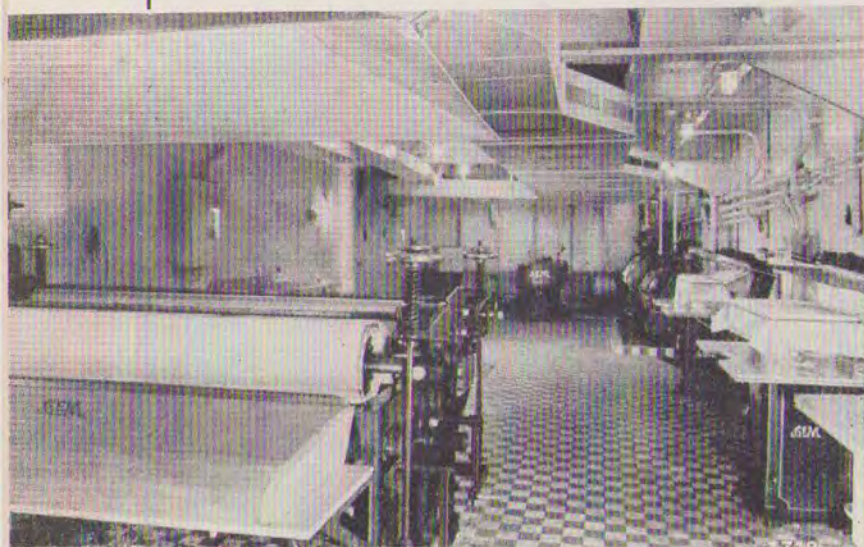
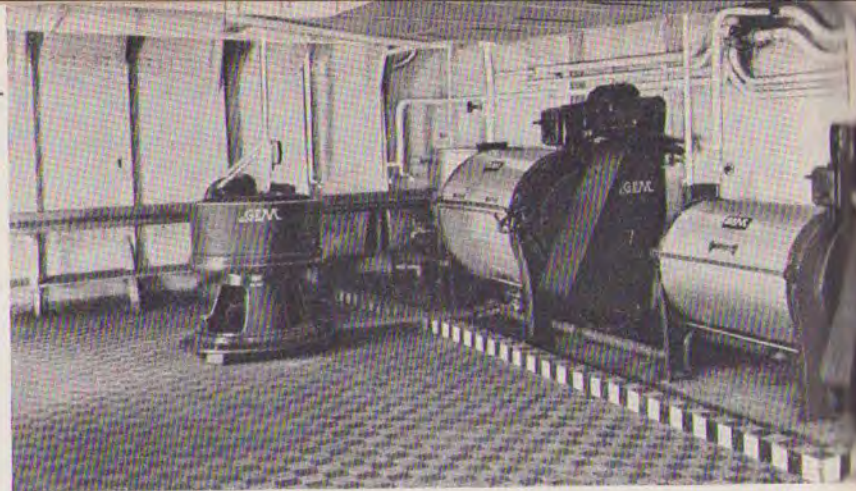
„Galathea“s maskinchef,
A. C. Thegler-Jensen.



Reparation af trawlsilmotor, juli 1951.
Den alle steds nærværende Hakon Mielche, der ses siddende på hug, går maskinbesætningen i bedene.

GEM
Vaskerianlæg

OG



GEM

Strygeanlæg

benyttes i Skibsfarten
over hele Jorden



AKTIESELSKABET

Georg E. Mathiasen

Leverandør til Det Kongelige Danske Hof

VORDINGBORGGADE 12 - KØBENHAVN Ø - TELF. CTR. *9043

Tromler til olie

To tusind 200-liters tromler til brug for silde- og hvalolie etc., kr. 17,40 pr. stk. FOB engelsk havn. Yderligere lagre af alle sorter til disposition.

To tusind særligt fine 200-liters tromler, helt igennem istandsatte og malede, kr. 26,10 pr. stk. FOB engelsk havn. Yderligere lagre af alle sorter disponible.

H. NOBLE (Coopers) LTD.

Whitefield Place, Gillington, Bradford, Yorks. England
Phone: Bradford 41288 . Cable: Elbon Bradford

„På hele togtet blev forbrugt 6200 tons brændselsolie. Hvor meget dette vil sige, får De et begreb om, når jeg fortæller, at der i en jernbane-tankvogn kan være 15 tons olie. Desuden forbruges 100 tons gasolie. Kabys og bageri alene brugte på hele turen 46,3 tons.“

„Fik De altid olien pr. jernbanevogne?“

„Nej, ikke altid. I Gualcanar satte vi en ekspedition i land og fik at vide, at man i Port Moresby lå inde med noget olie, men i tønder. Det havde selvfølgelig været lettere at få olien om bord på sædvanlig måde, men ved at gå ind til Port Moresby tjente vi 5—6 døgn.

Oliefyldningen på det nævnte sted foretoges af indfødte, der fremførte et meget malerisk og usædvanligt sceneri. Det drejede sig om rigtige vilde, som kom direkte fra junglen og kun tog arbejde, når de trængte til lidt penge. De havde nogle magtige parykker, der var knaldrøde, hvilket skyldtes, at de havde vasket dem i en eller anden mærkelig vædske.

Der var 450 tønder, som skulle ekspederes, og de vilde tog under anførsel af en hvid „sjakbajs“ fat klokken syv om morgenen og var først færdige næste aften klokken 24. Arbejdet foregik altså tildels i projektør-belysning. Olien styrtes ned i en lille hjemmelavet tank, hvorfra den pumpedes videre med vor lille, transportable Ellehammer-lænsepumpe. Ja, det var en værre forestilling og vel nok den mest bemærkelsesværdige af vore 47 olie-fyldninger på hele turen.“

„Hvordan var sammenholdet om bord?“

„Usædvanlig godt, og navnlig var samarbejdet med videnskaben meget fint. Men videnskabsmændene gav ellers maskinen nok at gøre med reparationer af forskellige småting som vandhentere o.l. — Forskerne var iøvrigt vældig glade for vort maskineri, som havde den fordel, at de kunne arbejde i deres laboratorier, når skibet var under gang. Den berømte amerikanske videnskabsmand Zobell sad således mange gange og arbejdede med bakterier under mikroskop, mens vi sejlede.“

„Hvordan har De været tilfreds med Deres maskinpersonel?“

„Mine medarbejdere har allesammen udført et meget fint stykke arbejde, selvom det sommetider var surt. Naturligvis kunne navnlig de værnepligtige sommetider være lidt pirrelige, men det må tilskrives varmen. Og så må man også huske på, at de værnepligtige ikke som vi andre kunne låse sig inde på lukket sommetider, men var nødt til at leve sammentrængt på banjerne.“

„Har skibet været til eftersyn på turen?“

„Ja, i Sidney var det i tørdok, og i Mombasa var det på bedding for at blive smurt i bunden. Man hav-



Gennemslæde presbanunderlag for jeltspole til trawlsilmotor.

de der lavet en slip skåret ud i koralklippen. „Galathea“ var det største skib, der endnu havde været oppe på den bedding.“

„Sådanne ting som motorbåde og jeep sorterede vel også under maskinen?“

„Ja, det gjorde de. På motorbåd og motorredningsbåd var der ingen havarier, men de „gik“ også kun henholdsvis 500 og 100 timer. Jeep'en blev

anvendt i stor udstrækning og kørte fint. Den var som bekendt udlånt fra hæren, og da jeg nu leverede den tilbage, blev den skilt ad og undersøgt på kryds og tværs, og den er som en helt ny vogn.“

„Nu er De jo ved at gå maskineriet efter på „Galathea“. Har De konstateret nogen slidtage?“

Selvfølgelig har det hårde arbejde taget en del f. eks. på spillene, men på hovedmaskineriet er der så godt som ikke noget slid at konstatere. „Galathea“ er trods alderen et godt skib,“ slutter maskinkaptajnløjtnant Thegler-Jensen. —wig.

NORVA

VASKERI-MASKINER

TØJRENSNINGSANLÆG

KONFEKTIONSPRESSER

TRIKOTAGEPRESSER



NORVA

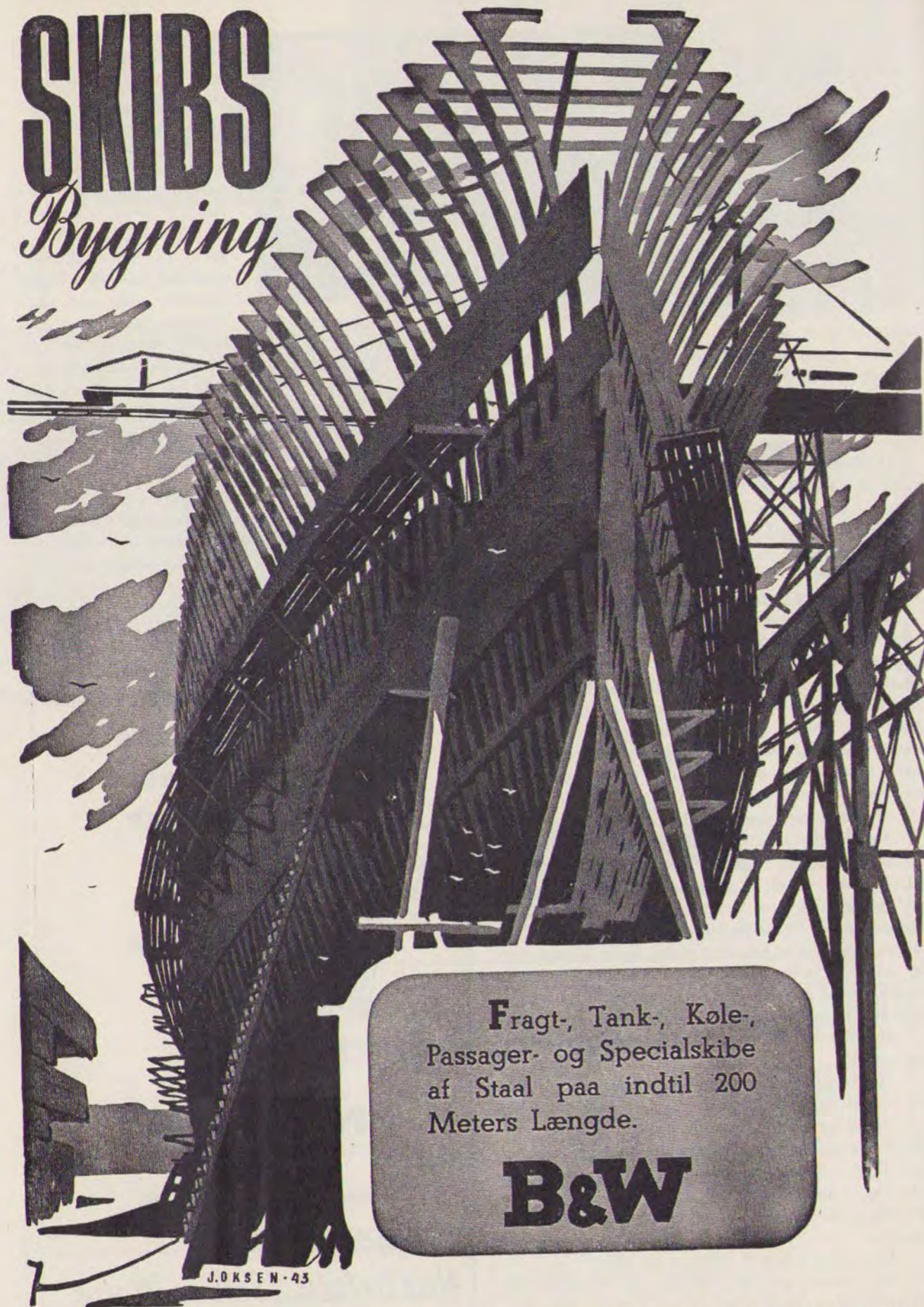
MASKINFABRIK A-S

KØBENHAVN NV

Telefoner: ★Central 1462

Har Delæst „Sejl og Motor“

SKIBS Bygning



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

B&W

A/S BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

H. N. Andersen

og „VIKINGEN“

DET er i år 100 år siden, at etatsråd H. N. Andersen blev født. Fra jævne kår svang H. N. Andersen sig op til en stilling som en af de betydeligste mænd i dansk historie. Hans indsats har sat spor ikke alene i Danmark, men også ud over verden. Få har som han skabt respekt om Danmarks navn som søfartsnation. H. N. Andersen stod fadder til mange store og små foretagender, som stadig står i fuldeste flor. En af de små ting, som den store finansmand havde sin andel i, er „Vikingen“.

„Vikingen“ blev som bekendt startet af kunstmaleren og forfatteren Chr. Bogø i 1924. Bogø var den typiske kunstner. Som så mange af sine kolleger havde han ikke megen økonomisk forstand, og da han fandt på at skabe et blad som „Vikingen“, var han straks klar over, at han ikke kunne magte opgaven alene. Der var god brug for et sådant blad, og Bogø fik da også straks fra starten hele den danske shipping-verdens sympati og moralske støtte. Hvor meget disse to ting end betød, så var de ikke grundlag nok.

Chr. Bogø henvendte sig derfor til to af vore dengang førende mænd inden for skibsfarten. Direktør A. O. Andersen fra D. F. D. S. var den ene og etatsråd H. N. Andersen den anden. Disse to mænd blev med det samme vundet for ideen om skabelsen af et dansk søfartsblad, og Chr. Bogø kunne efter mødet med dem straks gå i gang med at lave det første nummer af „Vikingen“, idet de to redere skød et efter den tids forhold meget betydeligt beløb til starten.

Desværre var Bogø trods sine mange store evner mere kunstner end forretningsmand. Men „Vikingen“ nåede dog at se dagens lys og at vinde venner, hvoraf mange endnu lever og stadig følger bladet med stor

En bog for mandfolk om mandfolk

„Havet sletter alle spor“, Nicholas Monsarrat,
Schonbergske Forlag. Pris hft.: Kr. 13,50.

I sidste års december-nummer anmeldte vi en bog med titlen „The Cruel Sea“ og skrev, at den burde oversættes til dansk. Det er nu sket. Ole Storm har oversat den handlingsmættede roman, og han har gjort det pænt.

„Havet sletter alle spor“ handler om en korvet, en fregat og deres besætninger samt om disses glæder og sorger under den sidste verdenskrig. Bogen er ingen forherligelse af krigen, men man fyldes med beundring for de mænd, der kæmpede på søen, samt for mange af de kvinder, som ventede på mændene derhjemme. Romanen byder på mange spændende enkeltheder, men den bringer også bud om noget dybt menneskeligt. Vi lærer de mennesker, bogen omhandler, at kende — med deres gode og mindre gode sider. Nicholas Mon-



Etatsråd H. N. Andersen.

interesse. Senere kom bladet over på andre hænder, men stadig havde det både A. O. Andersens og H. N. Andersens bevågenhed. De to store rederier, de to herrer repræsenterede, er iøvrigt stadig blandt „Vikingen“'s mange venner.

Når man i dag fejrer H. N. Andersens minde og hylder ham for det, han har betydet for dansk handel, industri og søfart, er „Vikingen“ med blandt de mange, der blev ham tak skyldig.

Ø. K. har iøvrigt i anledning af etatsrådets hundredårsdag udsendt „Tilbageblik og Udvikling“, som H. N. Andersen skrev i 1914, i et nyt oplag. Bogen kommer i samme smukke udstyr som dengang.

Red.

sarrat, som selv gjorde krigen med på lignende måde som mændene i denne roman, skjuler intet, men taler frit fra leveren om menneskenes reaktioner under krigen — både på deres post for England og i sengen! — „Havet sletter alle spor“ er uden tvivl en af de sidste års bedste søromaner.

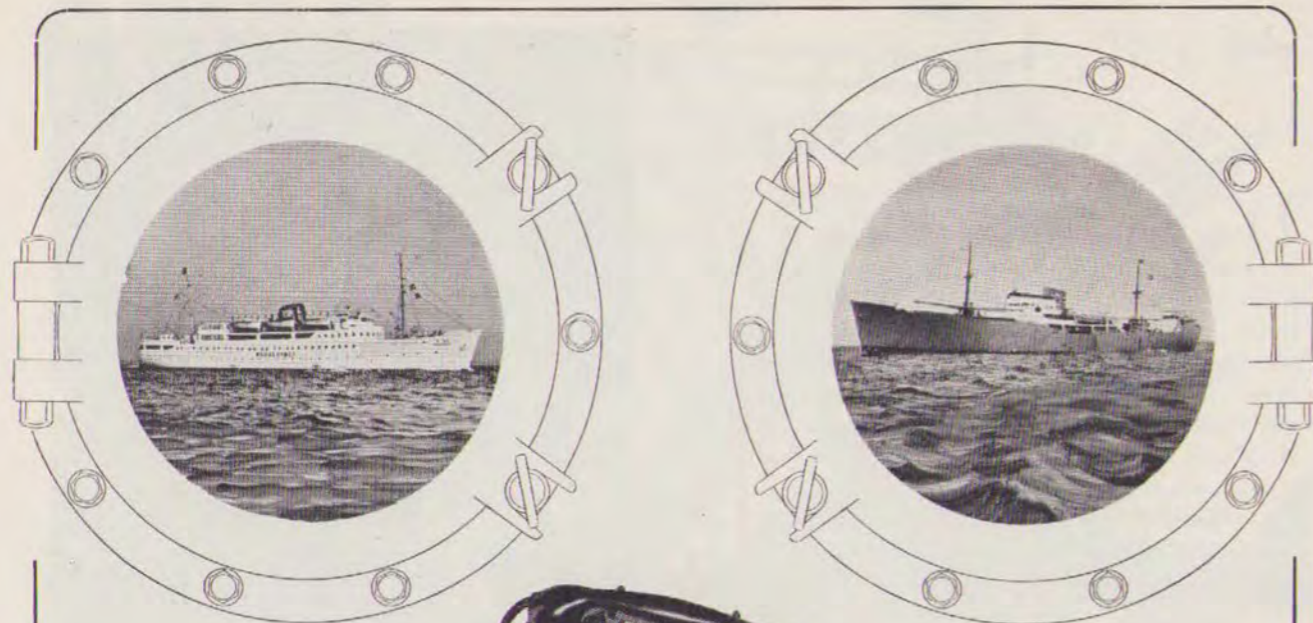
Sparekassen for København og Omegn Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,

legatmidler o. l.

Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542



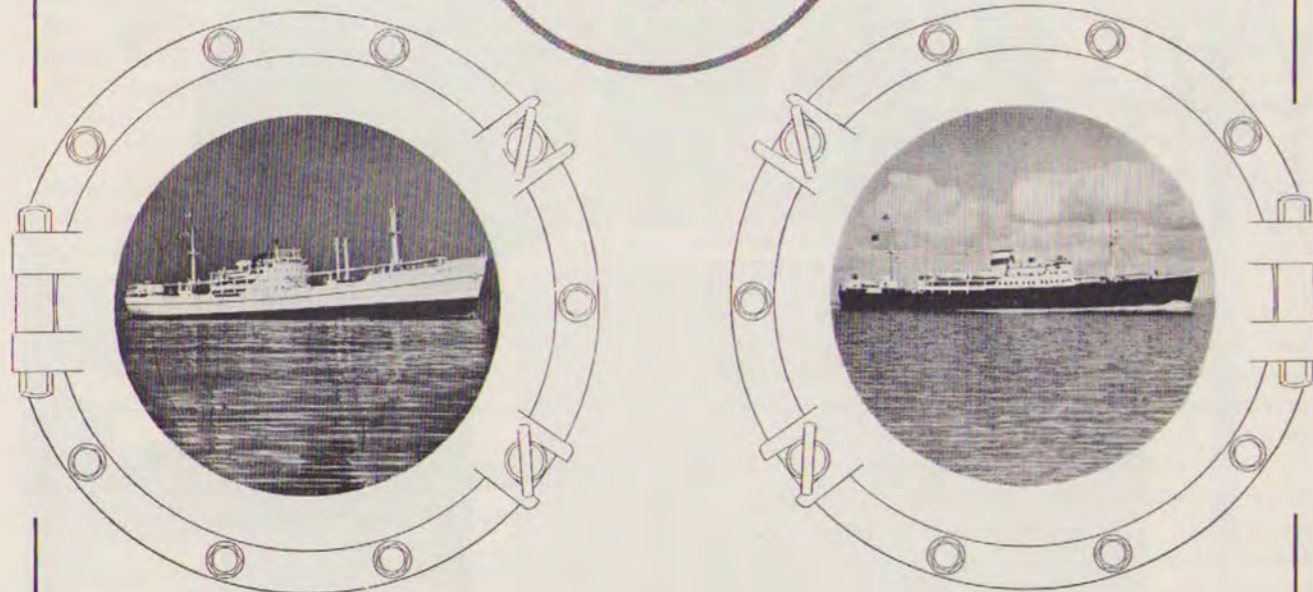
M/S KONGEDYBET
D/S 1866

M/S PIAST
Polish Ocean Lines



TELEFONMATERIEL AF HØJESTE KVALITET

Helautomatiske
telefonanlæg af TFA's
fabrikat er installeret
bl. a. ombord i de
afbillede nybygninger
fra B & W



M/S BENNY SKOU
Ove Skou A/S

M/S GULLFOSS
H. F. Eimshípsfélag, Islands

TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S - KØBENHAVN

Elektriciteten om bord i skibe samt dens anvendelse

Af overingeniør C. KIRKERUP



Overingeniør C. Kirkerup.

Den gang dampmaskinen var enerådende som fremdrivningsmiddel for skibe, var elektricitets anvendelse om bord i alt væsentligt begrænset til et anlæg bestående af en dampdynamo med et dertil hørende fordelingsanlæg for elektrisk lys ved en spænding af 110 volt og strømarten var altid jævnstrøm. Anlæggets størrelse afhang af skibets formål; det var mindre i fragtskibe og større i passagerskibe, hvor man måske havde et anlæg med to eller flere dampdynamoer af passende størrelse. Alt hjælpemaskineri om bord var dampdrevet.

Samtidig med indførelsen af dieselmotoren som fremdrivningsmiddel foregik der en voldsom udvikling af elektricitets anvendelse om bord, idet alt hjælpemaskineri nu blev elektrisk drevet af stationære dieselmotorer af passende størrelse.

En medvirkende årsag til denne udvikling var, at man i komponddynamoen havde en elektrisk maskine, der så at sige kunne passe sig selv under alle forekommende belastningsvariationer, ikke alene når kun een dieseldynamo arbejdede, men også når både to, tre eller flere arbejdede i parallel.

Ved installation af to, tre eller flere dieseldynamoer af passende størrelse til drift af hjælpemaskineriet og den anden til skibet hørende udrustning havde

man et middel til til enhver tid at kunne køre så økonomisk som muligt, og komponddynamoens spændingsregulerende egenskaber gjorde, at tilsynet med den elektriske hovedfordelingstavle, hvorfra strømmen fordeles til de forskellige brugsgenstande, var indskrænket til et minimum, selv når flere dieseldynamoer arbejdede i parallel.

Trods den enorme udvikling der, siden det første dieselmotorskib pløjede havets bølger, er foregået med hensyn til anvendelse af elektricitet om bord, er det elektriske kraftanlæg: Dieseldynamoen med den 3-polede maksimalafbryder, i princippet det samme, blot er enhederne stadig vokset i kW, idet f. eks. for cirka 30 år siden var et skib veludrustet med elektrisk kraft med 2 stk. 66 kW og 1 stk. 33 kW dieseldynamo, hvor der nu til dags kræves 3 stk. dynamoer à 200 til 240 kW og undertiden endnu mere.

Da problemet: Jævnstrøm kontra vekselstrøm ikke eksisterede i dieselmotorskibets barndom, idet der da næppe fandtes praktiske vekselstrømsanlæg i drift, var det en ganske naturlig sag, at skibsanlæggene blev



Lysstofrør anvendt til belysning af spisesalon. (Louis Poulsen).



DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

SALG - FABRIKATION - SERVICE

Ekkolod Anlæg * Kommando Højttaler Anlæg

Radar Anlæg * Centralantenne Anlæg

Mobilt FM Radio-Telefon Udstyr

Fabrik:

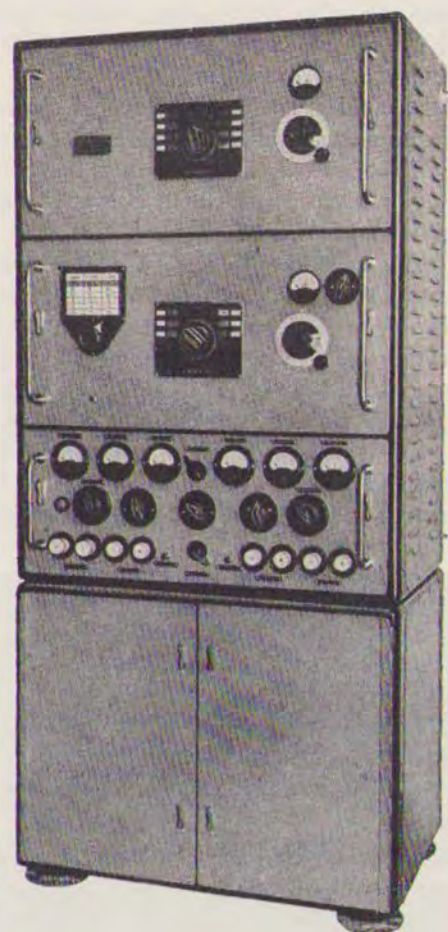
Elektromekano

Krystalstyrede
Radiotelefon- &
Radiotelegrafsendere

Radiomodtagere

Radiopejlanlæg

Transportable
Redningsbådsanlæg



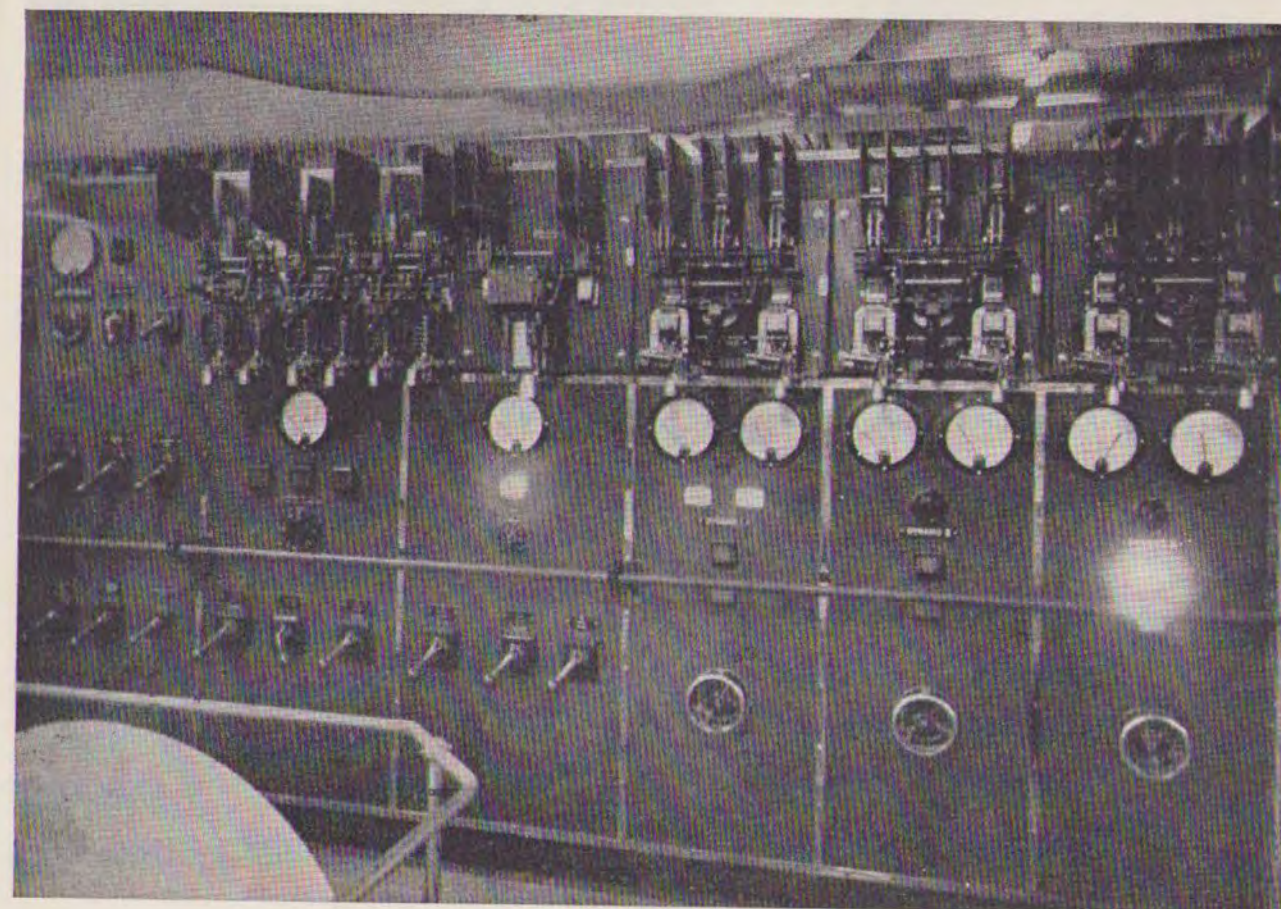
RADIO ANLÆG OG RADIO NAVIGATIONSINSTRUMENTER

DANSK RADIO AKTIESELSKAB

Amaliegade 33, København K.
Tlf. Central 7282
Telegr.-Adr.: DARIOSE

ELEKTROMEKANO A/s

Aarhusgade 88, København Ø.
Tlf. Central 12142



N. E. S.-materialer anvendt til hovedfordelingstavle om bord på „Kongedybet“.

udført som jævnstrømsanlæg, og lige så naturligt var det, at spændingen blev 220 volt, dog kun for det elektriske kraftanlægs vedkommende, idet lysanlægget blev udført for 110 volt, der frembragtes ved en eller flere roterende omformere, bestående af en 220 volts jævnstrømsmotor direkte koblet til en 110 volts kom-pounddynamo, begge monteret på en fælles grund-plade. Der skulle gå omtrent 20 år, førend de bestem-mende myndigheder tillod anvendelsen af 220 volt og-så for lysanlæg, og den almindelige udførelse i dag af det elektriske anlæg er da den samme spænding for lys og kraft på få undtagelser nær, f. eks. tankskibe.

Den almindelige udførelse af elektriske skibsanlæg er underkastet visse regulativer dels fra klassifikations-selskabernes side og dels fra de i dette tilfælde be-stemmende myndigheder i det land, hvor skibet skal have sit hjemsted.

De her i landet mest anvendte klassifikationsselska-ber, efter hvis regler skibene bygges, er: Lloyd's Re-gister of Shipping, Bureau Veritas og Det norske Veri-tas, og hvad det elektriske anlæg angår, er reglerne i det hele og store ens, idet de dog på enkelte og i og for sig uvæsentlige punkter kan afvige noget fra hin-anden.

Det kan måske have sin interesse lige at anføre, hvilke systemer og spændinger, der er standard:

Tilladte systemer:

- A) Systemer med forbrugsgenstande i parallel og med konstant spænding:
 - a) Enkeltheder med skibsskroget som returledning,
 - b) toleder for jævnstrøm eller eenfaset vekselstrøm,
 - c) treleder for jævnstrøm,
 - d) trefaset treleder,
 - e) trefaset firleder.
- B) Seriesystemer med konstant strøm (kun jævnstrøm), tilladte maksimale spændinger:
 - a) jævnstrømsanlæg med konstant spænding:
 - 1) for kraft: 500 volt
 - 2) for lys og varme: 250 volt
 - b) vekselstrømsanlæg:
 - 1) for kraft, een-faset: 250 volt
 - 2) for kraft, tre-faset: 400 volt
 - c) for varme og kabys, når brugsgenstandene er fast forbundet til fast oplagte ledninger: 250 volt
 - d) for lys og stikkontakter: 150 volt til jord
- C) Seriesystemer med konstant strøm (kun jævnstrøm): 650 volt.

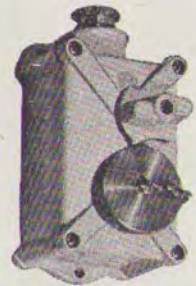
Endelig gælder specielle regler for spændingen i skibe, der er bestemt til at transportere olie med et flammepunkt mindre end 65,5°C. (tankskibe), f. eks.



Marius Mulvad A/S

Ved Amagerbanen 37
København S.

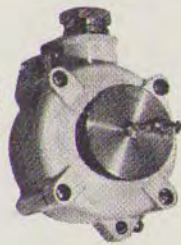
VANDTÆT ELEKTRISK SKIBSMATERIEL



1723



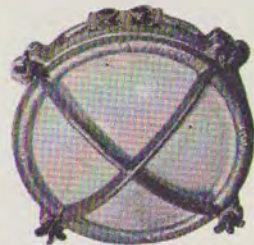
1730



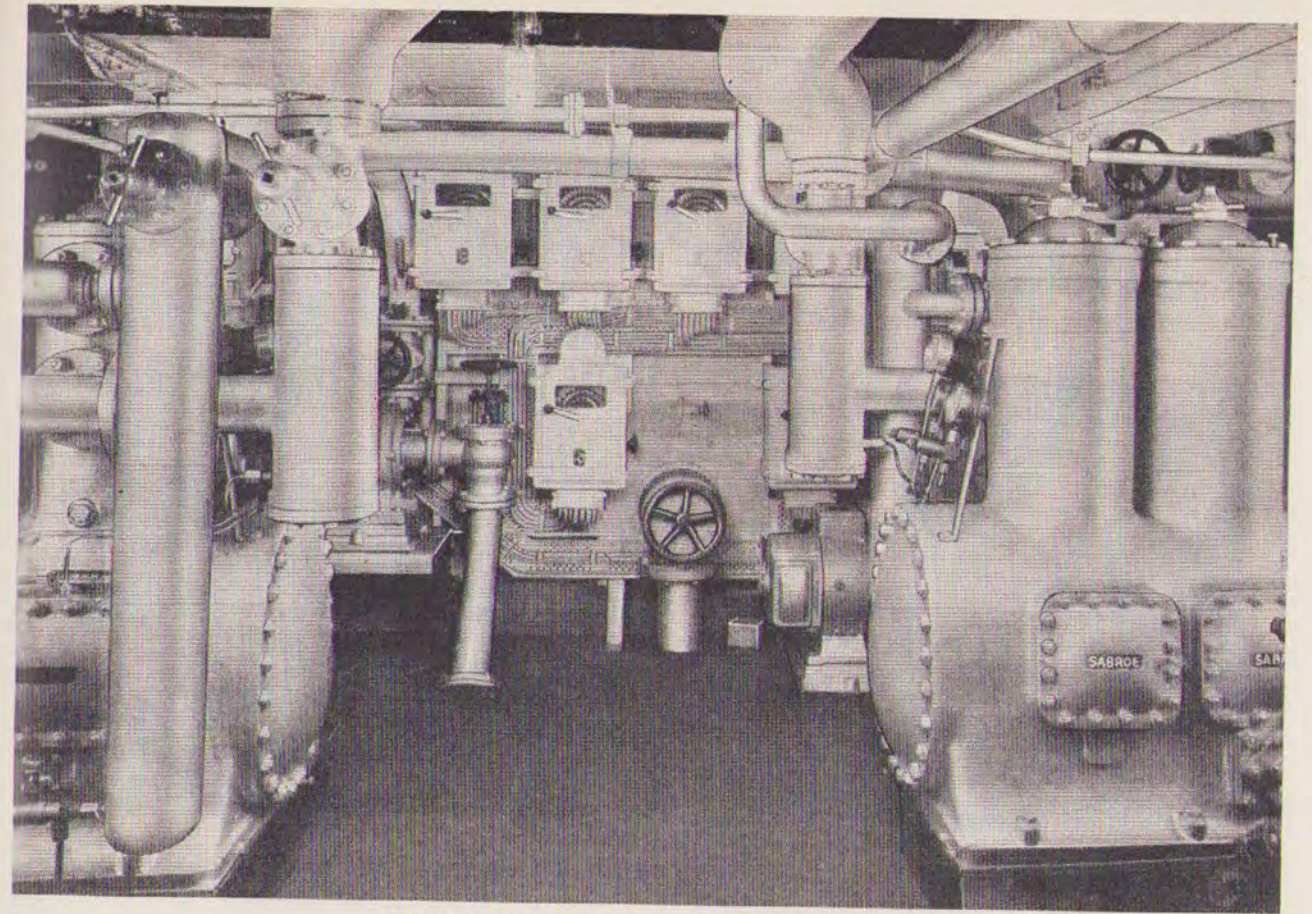
1737



1281 B



1124



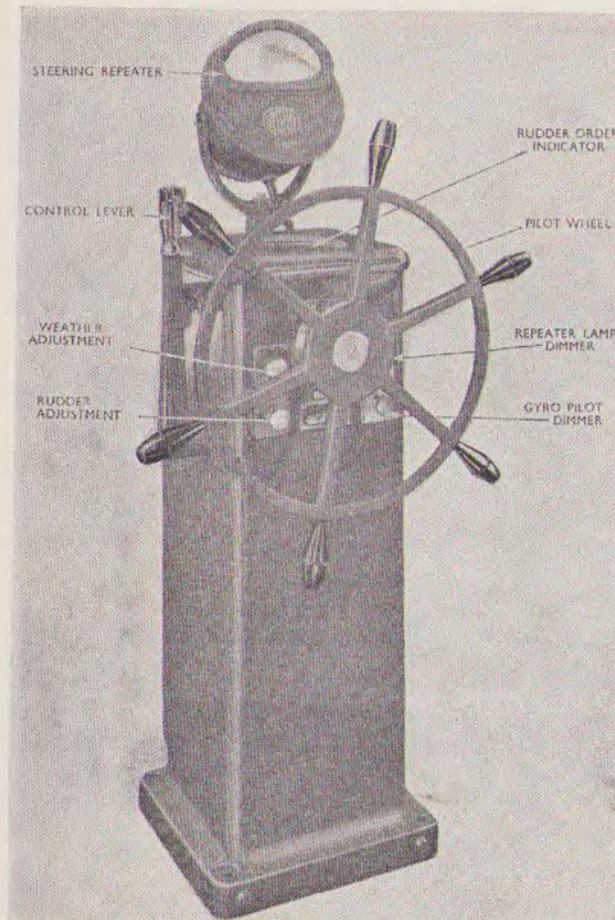
Elektrisk drevet Freon-kølemaskineri i skib (Sabroe).



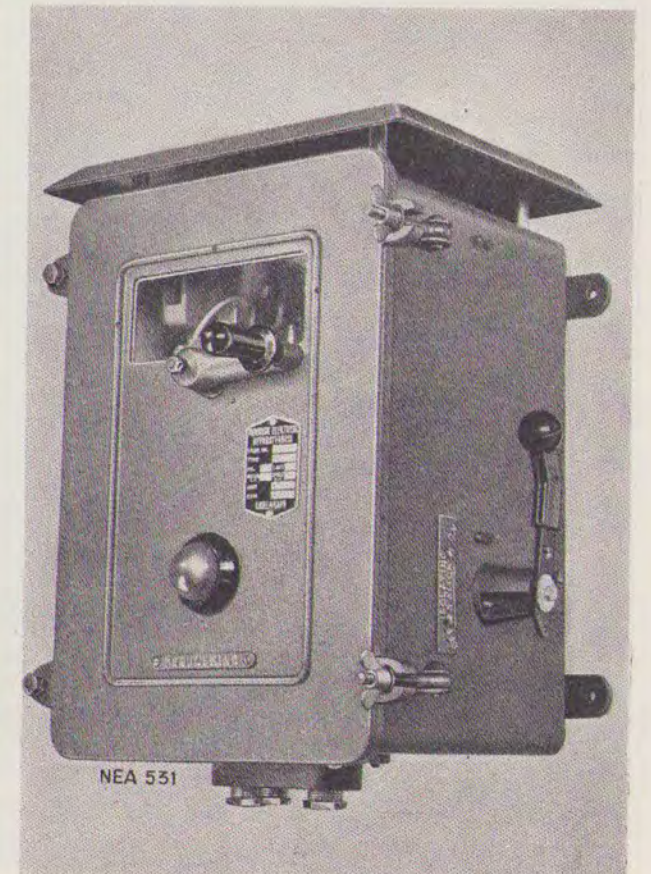
ARMATURER OG BELYSNINGER TIL ALLE FORMAAL

AAGE HAVEMANN'S EFTF.

NIKOLAJ PLADS 34 - C. 85 97 - KØBENHAVN K.



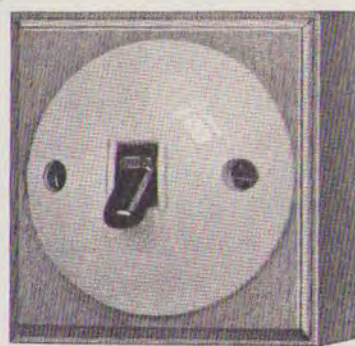
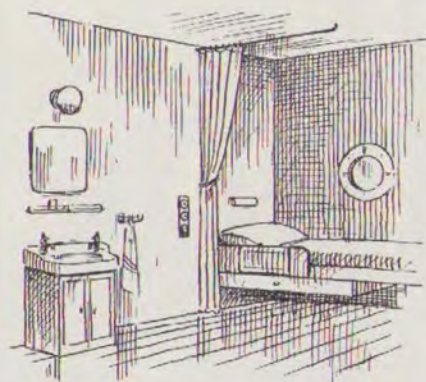
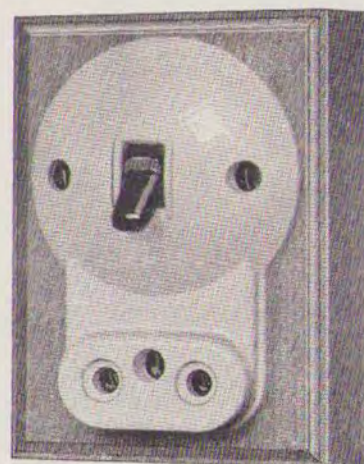
Sperry Gyroskop-Pilot (Sophus Berendsen).



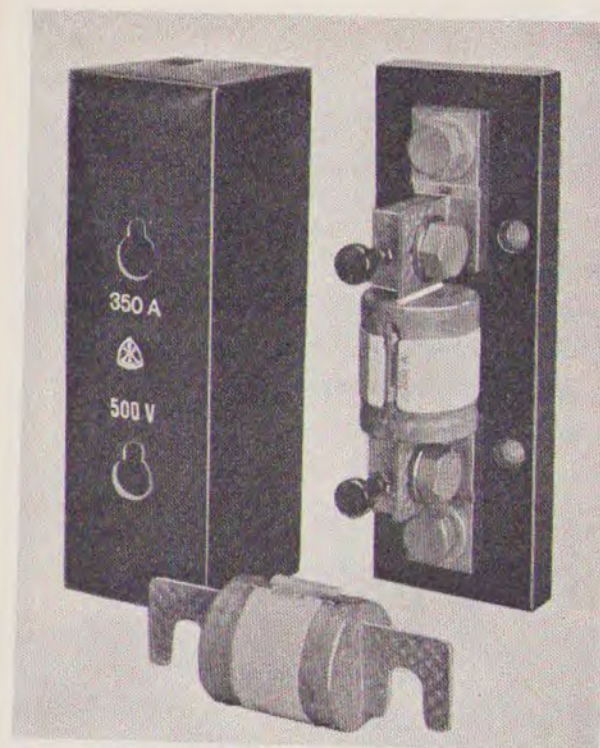
Ankerregulator fra Nordisk Elektrisk Apparatfabrik.

LK-afbrydere

i moderne skibe



LAUR. KNUDSEN, MEKANISK ETABLISSEMENT A/S - KØBENHAVN



Patronsikringer med holder for skibsbrug (Lauritz Knudsen).

må spændingen for lys, ventilatorer og stikkontakter i apteringen højst være 115 volt.

Som man ser, er der nok at vælge imellem, men det skal dog lige bemærkes, at den mest anvendte udførelsesform stadig er et to-leder jævnstrømsanlæg med en spænding af 220 volt, ihvorvel man ikke kan komme udenom, at spørgsmålet om vekselstrømsanlæg kontra jævnstrømsanlæg er ved at blive aktuelt, især i tilfælde, hvor det drejer sig om meget store skibe, hvor elektriciteten i store mængder skal transporteres over forholdsvis store afstande. I sådanne tilfælde kan fordelingen gennem et 3-faset vekselstrømsanlæg med 380 volts spænding betyde en betydelig besparelse i kobber, sammenlignet med et 2-leder 220 volt jævnstrømsanlæg. En anden fordel ved vekselstrøm er, at de elektriske motorer er billigere i anskaffelse og vedligeholdelse end tilsvarende jævnstrømsmotorer. Til gengæld er hovedfordelingstavlen mere kompliceret og altså dyrere end en tilsvarende jævnstrømsstavle, ligesom vekselstrømsgeneratorerne med de dertil hørende nødvendige automatiske spændingsregulatorer også er dyrere.

En meget vigtig del af et lastskibs udrustning er de elektriske lossespil, varpespil, ankerspil og styremaskiner. Især for de tre førstnævnte kategoriers vedkommende er en meget stor variation af de dertil hørende elektriske motorers omdrejningstal ikke alene ønskelig, men også nødvendig, og her er jævnstrømsmotoren med seriekarakteristik vekselstrømsmotoren så aldeles overlegen, at en sammenligning overhovedet ikke kan foretages. I vekselstrømskibe må man derfor på en eller anden måde fremskaffe jævnstrøm til de motorer, der hører til de nævnte spil og her anvendes med for-

del den såkaldte Ward-Leonard kobling — en slags elektrisk kobling, hvor vekselstrømmen forvandles til jævnstrøm, oven i købet på en sådan måde, at spillemotorens hastighed kan varieres jævnt fra nul til maksimum.

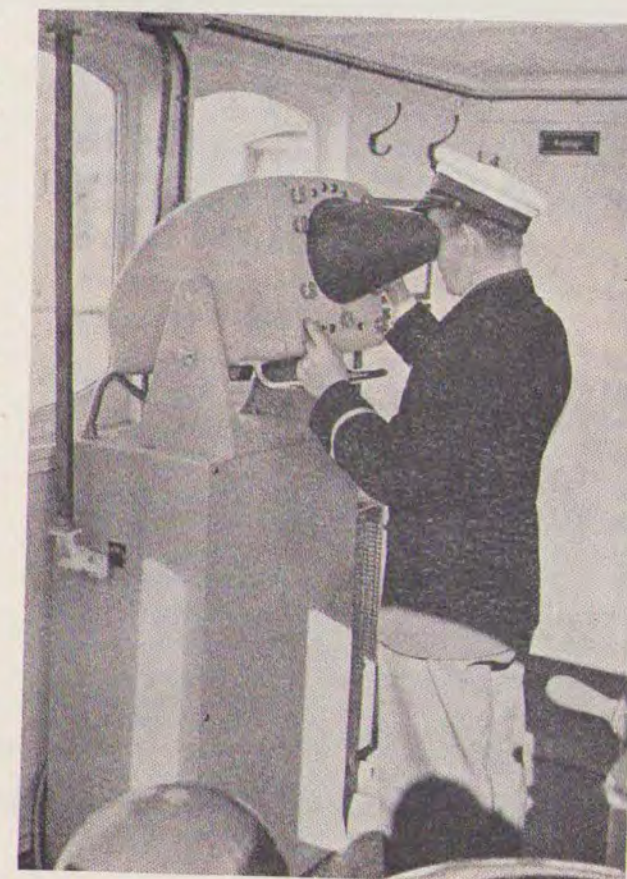
Hvert spil forsynes med en sådan kobling bestående af en vekselstrømsmotor, der trækkes med strøm fra skibets vekselstrømsanlæg, en jævnstrømsdynamo (med tilhørende magnetiseringsdynamo), der giver strøm til spillets jævnstrømsmotor.

Visse typer af styremaskiner kan direkte forsynes med vekselstrømsmotor, medens andre, især de rent elektriske, bedre anordnes med Ward-Leonard kobling, som for spillenes vedkommende.

Efter at vi nu har fordybet os lidt i principperne for det elektriske anlægs opbygning, kunne det måske være nok så rart at få lidt at vide om al denne elektricitets anvendelse, og vi skal her først betragte et almindeligt lastskib, som det bygges i dag, med et 2-leder 220 volts jævnstrømsfordelingsanlæg.

Elektriciteten frembringes af, som regel, 3-4 stationære dieseldynamoer anbragt i skibets maskinrum. Her findes også anbragt hovedfordelingstavlen, hvortil dynamoernes strøm føres. Fra tavlen afgår elektriske hovedkabler til skibets forskellige sektioner, hvorfra strømmen over undertavler bliver fordelt til de forskellige motorer, apparater etc.

De forskellige strømaftagere kan opdeles i følgende hovedgrupper:



Radar af dansk fabrikat (A/S Terma, Århus).

LYFA

ORREFORS - SKIBSBELYSNINGER

Aktieselskabet Lyfa
KØBENHAVN - VALBY

ÅLBORG - ÅRHUS - HORSSENS - ESBJERG - HADERSLEV - ODENSE

NES

automatiske afbrydere,
tavlemateriel og alt
installationsmateriel
til skibsinstallationer

Nordisk Elektricitets Selskab

København SV

Repræsentanter i udlandet:

Finland
Oy Elmika Ab.
Helsingfors

Norge
Alv Strengenhagen
Oslo

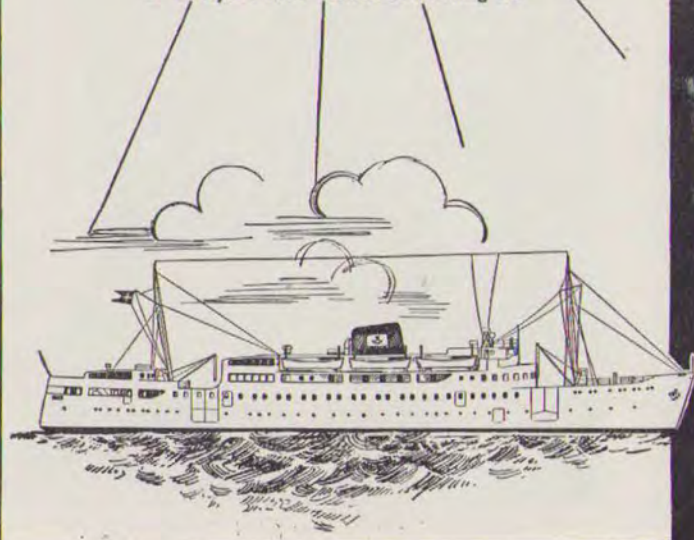
Sverige
Elektriska Aktiebolaget
Abeta
Göteborg, Malmö

U. S. A.
Norse Electric
Manufacturing Co.
New York 4

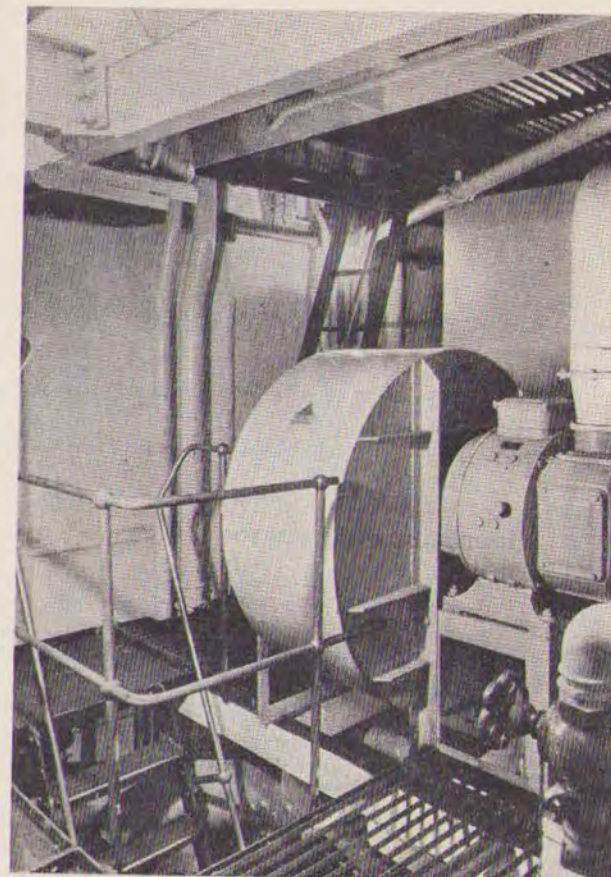


CENTRALSTART

— den moderne Form for Igangsætning af elek-
triske Maskiner i Skibe. Ogsaa M/S Kongedybet
er udstyret med Centralstartanlæg fra

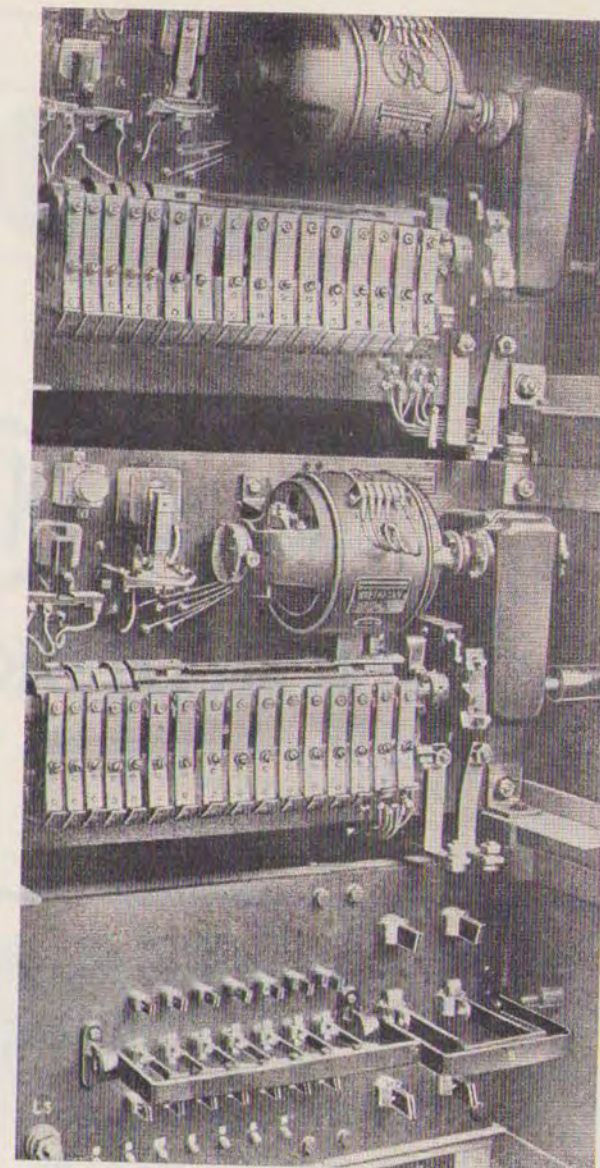


**NORDISK ELEKTRISK
APPARATFABRIK** Ing. Vald. Selmer Trane
Haraldsgade 6, Kbh. N. Tlf. Central 9303* - 6690*

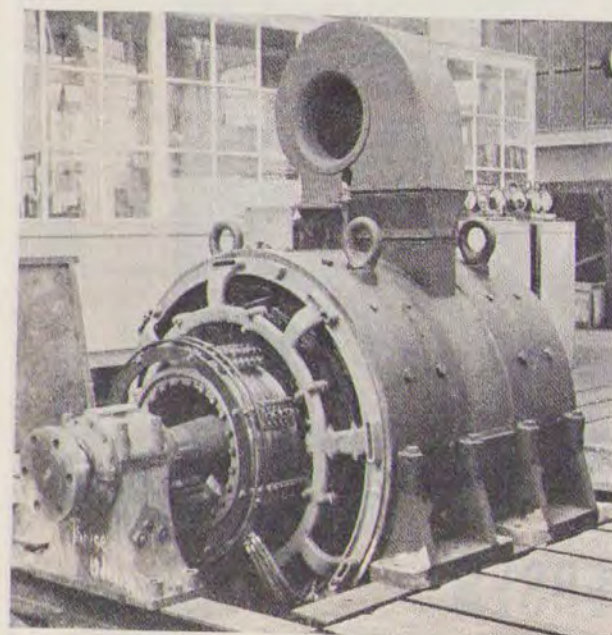


Højtryksblæser på „Tessa Dan“ (De Forenede Jernstøberier).

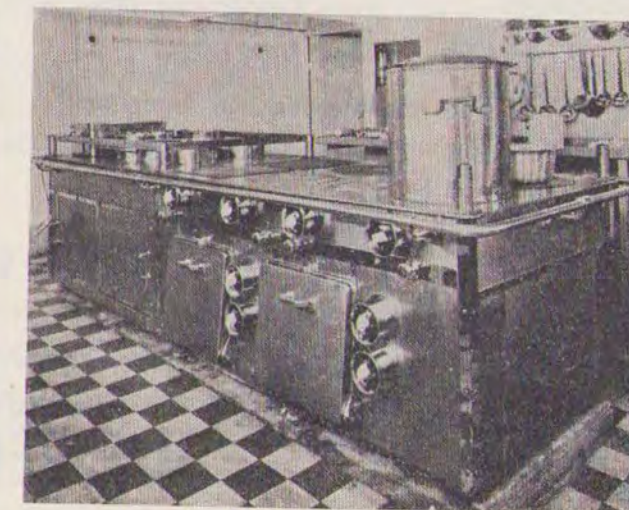
- 1) elektrisk drevne maskiner og apparater nødvendige
for fremdrivningsmaskineriets drift.
Disse findes som regel anbragt i motorrummet, og
de vigtigste er:
luftkompressorer,
skylleluftblæsere,



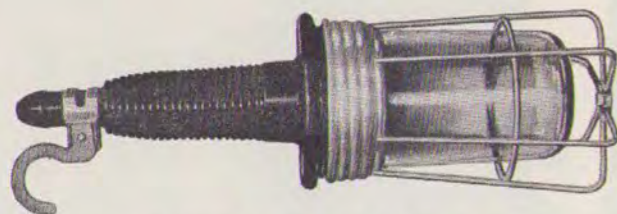
Del af kontrolstart (Nordisk Elektrisk Apparatfabrik).



Dobbeltmotor for fremdrivning af skrue (Thrige).

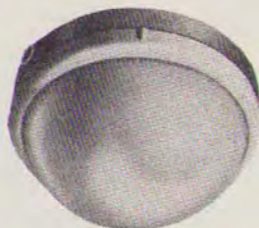


Elektrisk kabys (Vesta).



GUMMIHÅNDLAMPE

special-udførelser:
håndtag i oliefast gummi,
net med reflektor



SALONBELYSNING

udførelser:
glasholder i sort eller hvidt bakelit
m/ 7x23 cm opalt glas.
Leveres med eller uden vandtæt dåse



elektriske artikler

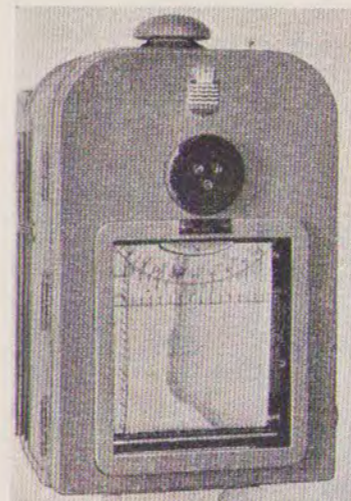
fabrikation og engros

A/S NORDISK SOLAR CO.

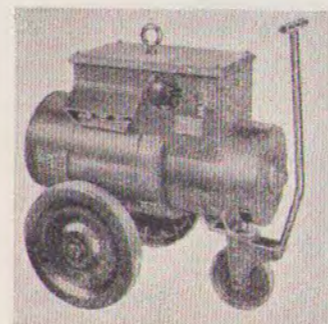
fabrik og
hovedkontor
Kolding

FILIALER

Aalborg, Aarhus, Esbjerg
Odense, Nykøbing F., København



Hughes Ekkolod
(Dansk Radio
Aktieselskab)



Svejseomformer med
modkompounderet
jævnstrømsdynamo
(Emil Hjort).



- kølevandspumper,
smøreoliepumper,
brændselsoliepumper,
motorrumsventilatorer,
centrifuger,
olieforvarmere etc.
- 2) andre maskiner og apparater:
lastpumper,
sanitærpumper,
brandpumper,
køleanlæg for proviant etc.
- 3) elektriske lossespil, varpespil, ankerspil.
- 4) elektrisk styremaskine, hydraulisk-elektrisk eller
rent elektrisk.
- 5) elektriske varmeovne.
- 6) elektrisk komfur og vandvarmere.
- 7) elektriske lysanlæg, der omfatter installation af al-
mindelig belysning i kamre og saloner, køjelamper,
stikkontakter for bordventilatorer, almindelig dæks-
belysning, arbejdsbelysning for losning og lading
(lastsole). Belysning i motorrum, inklusive ar-
bejdsbelysning (håndlamper), navigationslanter-
ner, morslamper etc.

Ved denne jævnstrømsinstallation har vi haft den
fordel at kunne anvende samme spænding, 220 volt,
til alle de nævnte formål.

SKIBSRADIO

I året 1915 leverede vi radioanlæg
til s. s. „Nordlys“, der som det før-
ste danske fragtskib tog radioen i
sin tjeneste og hermed indledte en
ny tid i dansk fragtskibsfart. Siden
da er talrige skibe udstyret med
vore radiostationer, og i dag be-
sejler hundreder af danske og uden-
landske skibe havene nær og fjern
med MP-RADIOANLÆG ombord.

En af vore sidste leverancer var til
den finske olympiade-båd „Aallotar“.



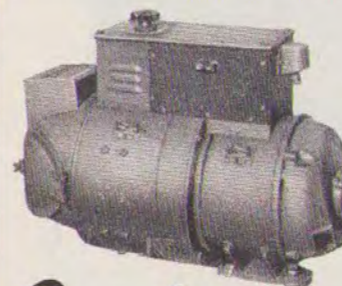
INGENIØRFIRMAET
M. P. PEDERSEN

LILLE STRANDSTRÆDE 14 KØBENHAVN - C. 9513

57

SVEJSEOMFORMERE TIL SKIBE

LEVERES FOR ENHVER SPÆNDING OG STRØMART

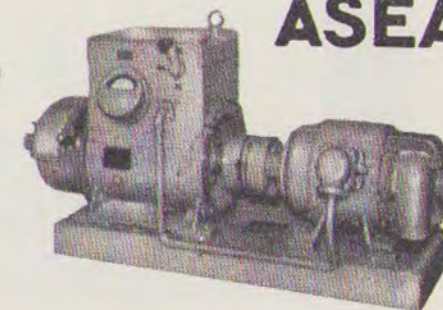


EMIL HJORT

CIVILINGENIØRER

Flintholm Allé 8, København F
Telefon Central 4656 — 7756

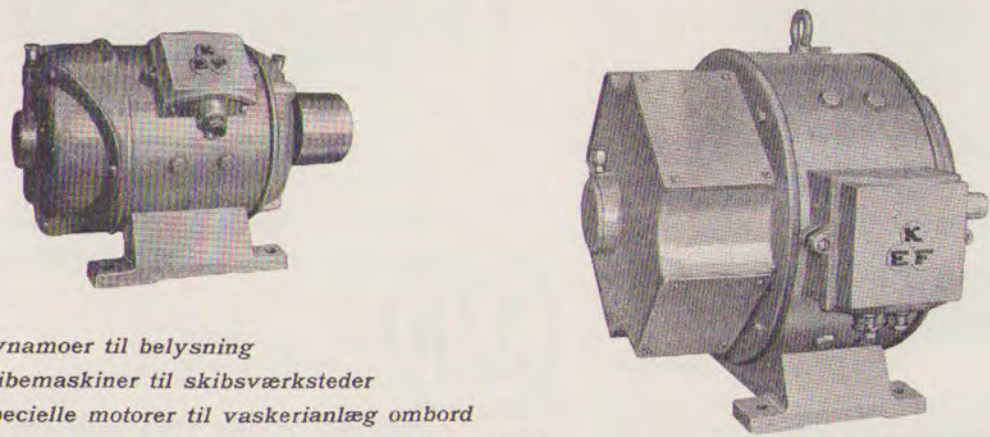
Quasi Arc



ASEA

ELEKTRISKE MASKINER TIL SKIBSBRUG

Jævnstrømsmotorer i udførelse efter forsikringsselskabers og skibsværfters fordringer.



Dynamoer til belysning
 Slibemaskiner til skibsværksteder
 Specielle motorer til vaskerianlæg ombord
 Omformere for radio, lysstofrør og kedelrensning
 Jævnstrømsmotorer til pumper, ventilatorer og kedelanlæg

KØBENHAVNS **E**LEKTROMOTOR **F**ABRIK

H. M. NIELSEN & SØN

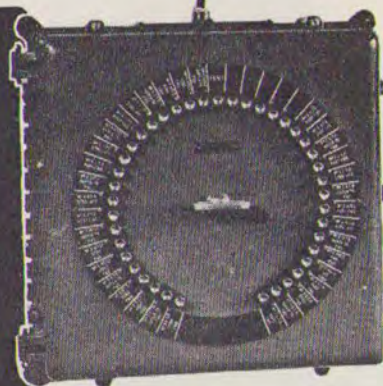
Finsensvej 29

København F.

FÅsan 4545

Elektriske Fjerntermometre

CO₂ Maalere til Kølerum
 Omdrejningsvisere
 Røganalyseapparater



ELLIOTT

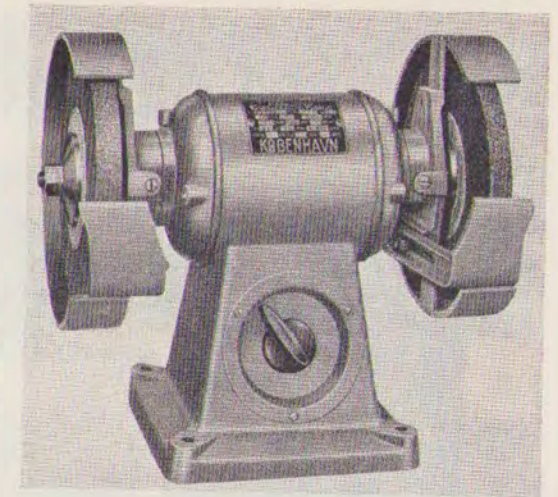
Elliotts »Dual Null« Termometre er godkendt af Lloyds Register til Brug i Skibe, hvor der ikke forefindes Dykrør. Viser Temperaturen med en nøjagtighed af $\pm 0,15^\circ$ C.

KEMP & LAURITZEN

VESTER VOLDGADE 9
 KØBENHAVN V. - C. 936

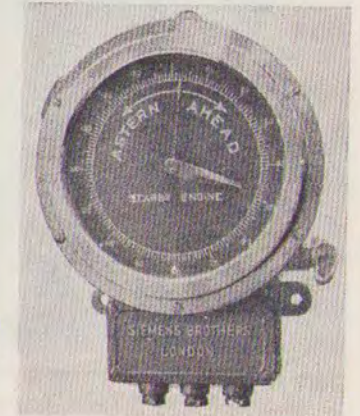
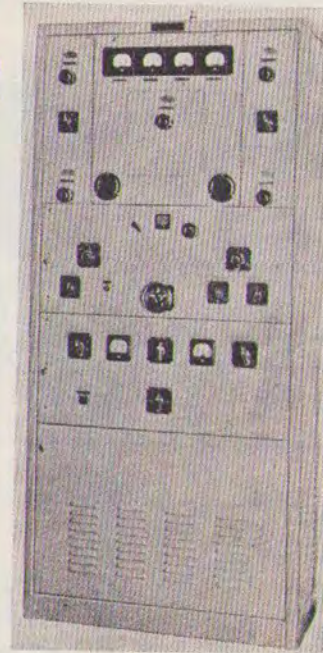


Maksimalafbryder, type LJ, 200—350 A til Skibsbrug (Lauritz Knudsen).

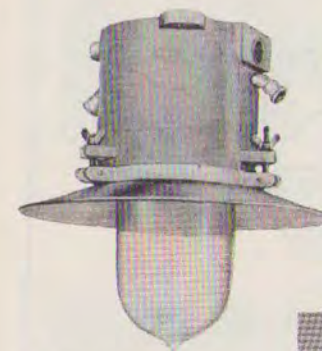


Slibemaskine til skibsværksted. (Københavns Elektromotor Fabrik).

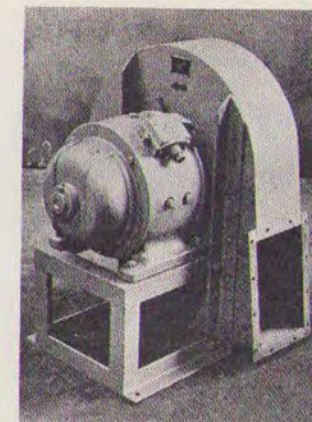
Transmitter type S.T. 400 D. (Standard Electric A/S).



Siemens indikator (Alfred Raffel A/S).



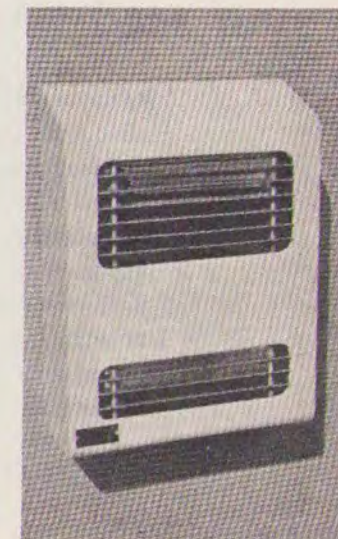
Mastelampe (Teknisk Belysnings Industri).



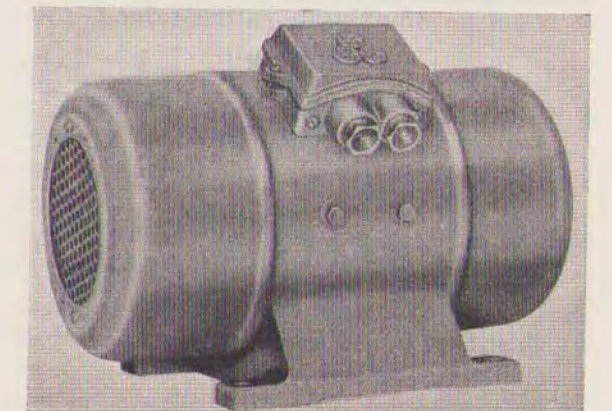
Centrifugal-ventilator (Glent & Co. A/S).



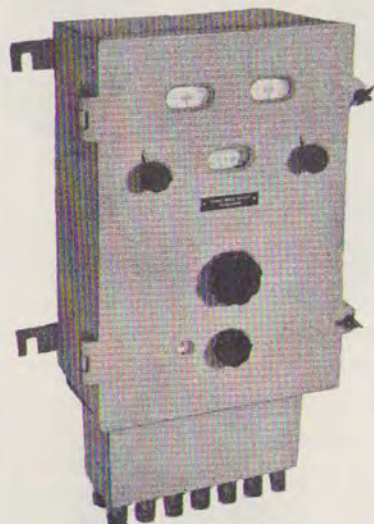
Omformer (Københavns Elektromotor Fabrik).



Convectior-ovn. Fra 500 watt til 2000 watt. (Vesta).



-MÅLEINSTRUMENTER



FJERNTERMOMETER-CENTRAL

FJERNTERMOMETERANLÆG

for Køleskibe m. v.
Godkendt af Lloyd's Register of Shipping

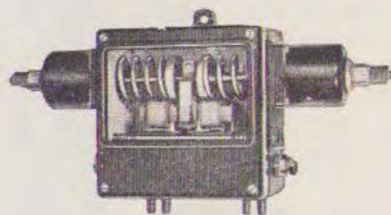
TRYKMÅLERANLÆG

for Fjernvisning
over vilkårlige afstande
af Beholdermængde m. m.

TAVLEINSTRUMENTER

Transportable instrumenter
i enhver udførelse og
til ethvert formål

Isolationsprøveapparater
Pyrometre — Målebroer
Tachometre — Universalinstrumenter.



TRYKMÅLER

HELWEG MIKKELSEN & Co.

Grundlagt 1918 — Øster Farimagsgade 28 — København Ø. — C. 998 *

SKIBSVENTILATION

Maskinrumsventilatorer
Lastrumsventilatorer
Reverserbare aksialventilatorer
Ventilationsaggregater
Komplette ventilationsanlæg
Elektriske varmeglader
Aerofonhætter
Indblæsnings- og
udsugningsriste

Glent & Co.^{as}

Øster Søgade 32 - KØBENHAVN K - MI 1390



er med på søen

Radiosendere
Radiomodtagere
Radaranlæg
Højtalere
Forstærkere
Normallamper
Kutterlamper
Lanternelamper
Strømviserlamper
Lysrør m. m.

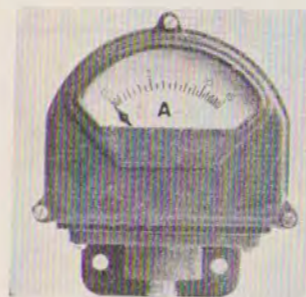
.....

Ser vi nu et øjeblik på et vekselstrømsskib bliver forholdet en del mere kompliceret, idet vi, for at holde os reglerne efterrettelig, må anvende følgende spændinger:

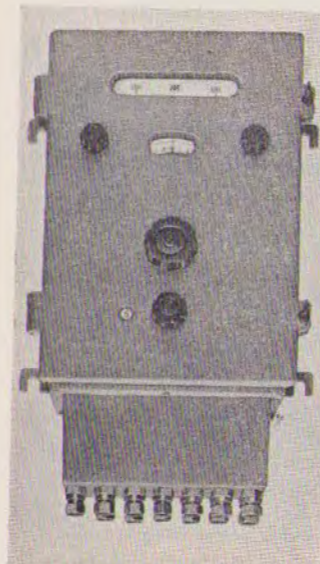
- for alle motorer såvel i som udenfor motorrummet: 3×380 volt.
- for elektriske varmeovne, komfur, vandvarmere: 220 volt.
- for al belysning undtagen arbejdsbelysning for dæk (lastsole) og maskine (håndlamper), f. eks.: 110 volt.
- for lastsole og håndlamper, f. eks.: 32 volt, samt
- for spil, styremaskine etc.: 220 volt jævnstrøm.



Radiomarine Corporation of America-radar.
(Dansk Radio Aktieselskab)



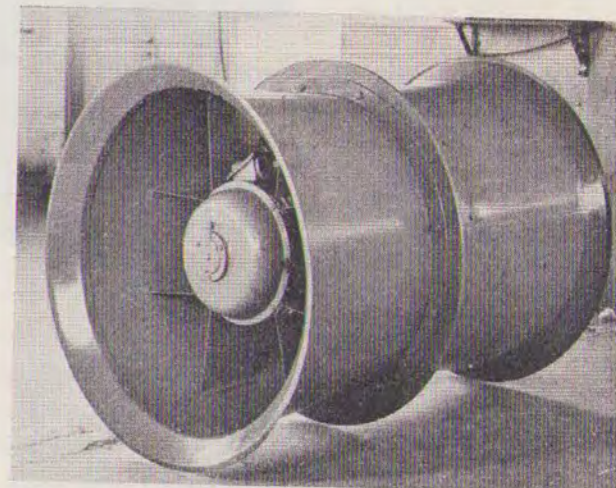
Vandtæt amperemeter.
(A/S DEIF).



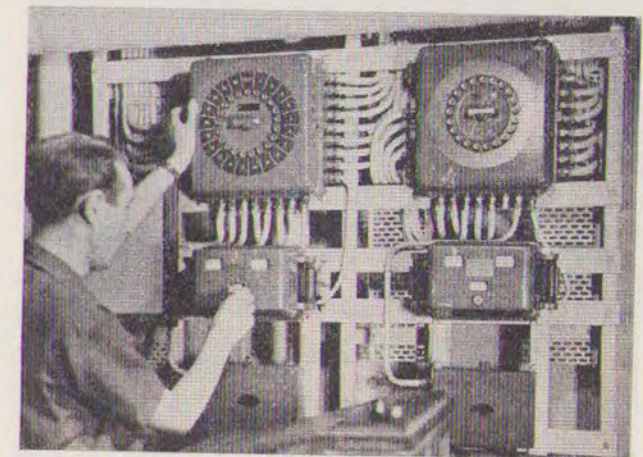
Fjerntermometer-central.
(Helweg Mikkelsen & Co.).



Eksempel på moderne belysning i salon (A/S Lyfa).



Axiablæser type A.R. for reversibel luftstrøm. Særlig velegnet
til ventilation af kølerum. (Nordisk Ventilator Co.).



Elliot Elektriske Fjerntermometre. (Kemp & Lauritzen).

Men foruden det allerede nævnte anvendes elektriciteten om bord til endnu et utal af formål, dels gennem maskiner, der fødes fra skibets almindelige net og dels gennem svagstrømskilder såsom akkumulatorer og tørelementer.

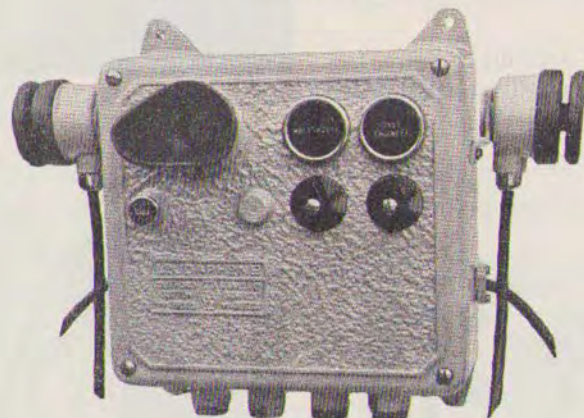
Først og fremmest må nævnes de apparater, hvoraf skibets sikkerhed er afhængigt, nemlig:

- 1) Et radioanlæg, der ifølge de gældende love skal findes i så at sige alle skibe.
Et sådant anlæg består sædvanligvis af en sender for såvel mellembølge- som kortbølge-telegrafi

CLIFFORD & SNELL LTD.

Sutton — Surrey

Højttalende Telefoner
„Loudaphones“



Repræsentanter:

SOPHUS BERENDSEN A/S

„ØRSTEDHUS“
KØBENHAVN V.

Telegram:
Berendsen

Telefon:
C. 85 00

INTERNATIONAL SKIBS RADIO A/S

Dampfærgevej 7 - København Ø.
Tlf.: PAI 92 20 & 92 30

SENDERE — MODTAGERE
AUTOALARME — PEJLERE
REDNINGSBÅDSENDE-RE — TELEFONISENDE-RE
EKKOLOD — RADAR
SALG — LEJE
INSTALLATION — SERVICE

MEMBER OF RAMAC-ORGANISATIONEN

Leverandør til B & W



H. MOGENSEN

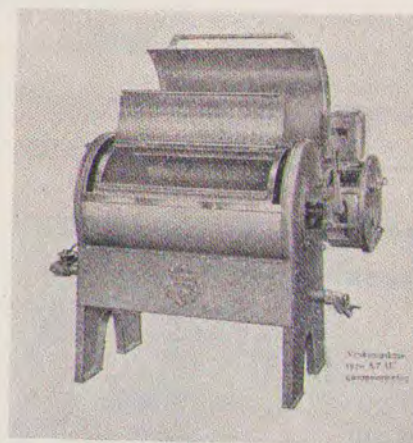
NANNASGADE 18 - TELEFONER CENTRAL 11349 - 11353
KØBENHAVN N.



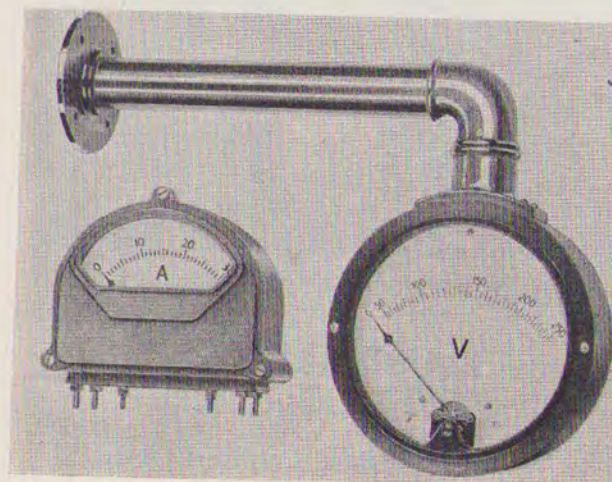
Loftsbelysning på „Kronprinsesse Ingrid“. (Louis Poulsen).

med dertil hørende modtager, undertiden også indrettet for telefoni; et pejleapparat til bestemmelse af skibets position og et autoalarmapparat, der våger, medens telegrafisten sover, i fald hjælp er nødvendig for et andet skib.

2) Et radar-anlæg til hjælp ved navigering i tåge og usigtbart vejr.



Nyborg Vaskemaskine type 5/7 U
(Hans L. Larsen. Nyborg Jernstøberi A/S).



Vandtæt ampere-meter og volt-meter. (I/S Jensen Electric).

- 3) Et decca-anlæg, hvorved skibets position, når visse betingelser er til stede, meget let kan bestemmes.
- 4) Et gyroskopkompass-anlæg, hvorved skibets kurs kan sættes uafhængig af misvisningen for almindelige magnetiske kompasser. Et sådant gyroanlæg kan ved hjælp af en gyro-pilot kombineres med styremaskinen, således at skibets kurs automatisk holdes.
- 5) Et ekkolodanlæg, hvorved havbundens dybder automatisk overføres på et papirbånd, medens skibet sejler.
- 6) Et rorviser-anlæg, hvorved rorets stilling overføres til instrumenter anbragt på skibets bro.



Radio-anlæg om bord på M/S „Benny Skou“. (Dansk Radio Aktieselskab).

- 7) Et elektrisk log-anlæg, hvorved ikke alene den øjeblikkelige hastighed kan aflæses, men også den udsejlede distance.
- 8) Et automatisk røgdetektoranlæg, der påviser røg i lastrum o. s. v., således at en eventuel brand kan opdages og bekæmpes i tide.
- 9) Et elektrisk tyfon-anlæg blandt andet til brug i tåge for automatisk udsendelse af de internationalt aftalte tågesignaler.
- 10) En omdrejningsviser for hoveddieselmotoren, bestående af en sender anbragt på skrueakslen og en modtager anbragt i styrehuset, således at hovedmaskinens omdrejningsretning kan kontrolleres at være i overensstemmelse med maskintelegrafens stilling.

Elektriske måleinstrumenter



1/3 Jensen Electric

Kastanieallé 22, Vanløse
Tlf. DAMSØ 32 54

Ny adresse og telefon nr. pr. 1. november:

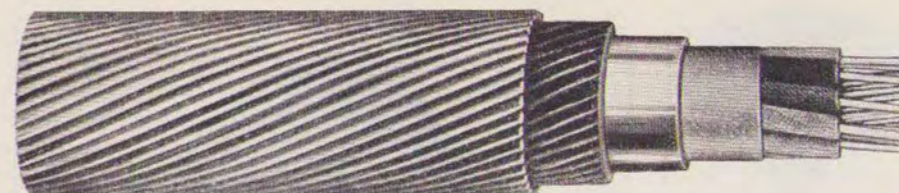
Industrigården, Finsensvej 86, Tlf. *FA 1985



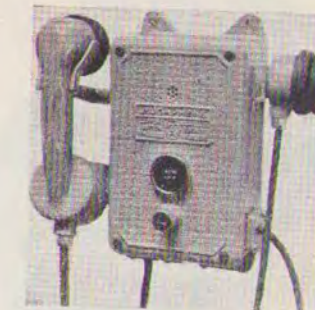
Tagensvej 97
København N.
TAGA 7400 - 7403

Carl Th. Malling

Lyskaldelanlæg
Maskinkontrol
Ladetavler
Omdrejningstæller
Omdrejningsviser
Lanternekontrol
Brandalarm
Batteriløse Telefoner
Aut. Nødbelysning
Tankpejler



Kabel fra Nordisk Kabel- og Traadfabrikker (gennemskåret).



Højtalende telefon,
Loudaphone.
(Sophus Berendsen A/S).



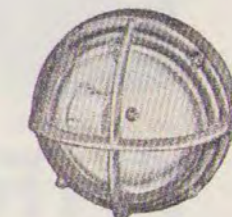
Telefonapparat mod. 30
m. jerndæksel.



Automatisk central.
(Telefon Fabrik Automatic A/S).



Telefonapparat mod. 36
m. bakelitdæksel.



Skotlampe med net.
(N. E. S.).

11) En elektrisk maskintelegraf, hvor stillingerne markeres ved elektriske pærer anbragt i rum bag telegrafens skive, hvor på sædvanlig måde de forskellige maskinhastigheder er angivet. Idet maskintelegrafens håndtag føres hen til den ønskede

hastighed, tændes pærerne i det tilsvarende felt i motorrummets telegraf. Ved motorrummets svar tændes pærerne i feltet i broens telegraf.

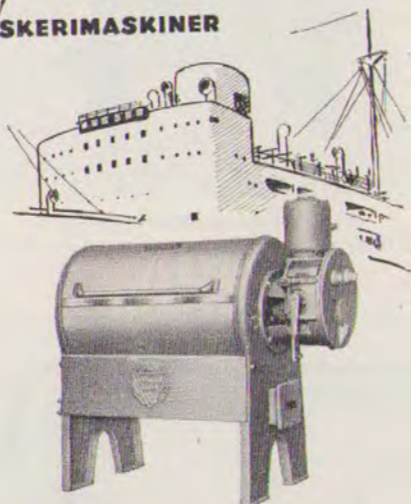
12) Et alarmapparat for kontrol af hovedmotorens forsyning med kølevand og smørelie.

skibsventilation

NORDISK VENTILATOR CO
AKTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

Næstved: Telefon 3000
København: Telf. Byen 9640 - Byen 5478
Århus: Telefon 2922

Nyborg
VASKERIMASKINER



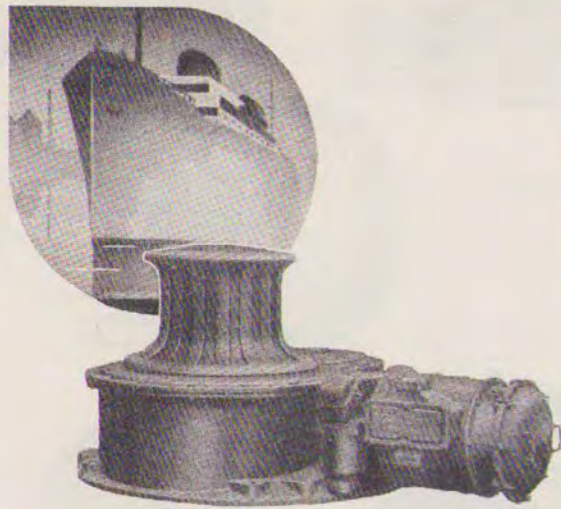
Vaskemaskiner, tørrecentrifuger,
strygemaskiner til skibe

HANS L. LARSEN
NYBORG JERNSTØBERI S

VESTERVOLDGADE 2 . KØBENHAVN V

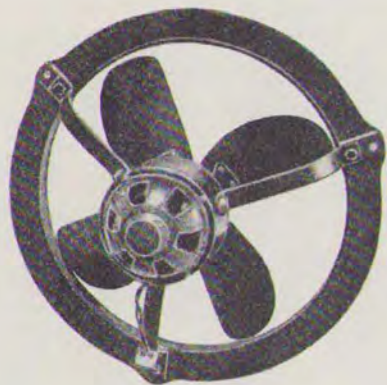


Eksempel på moderne skibsbelysning i salon. (Aktieselskabet Lyfa).



THRIGE

ELEKTRISKE
SKIBSUDRUSTNINGER
ER LEVERET TIL OVER 1000 MOTORSKIBE
SEJLENDE UNDER 26 NATIONERS FLAG



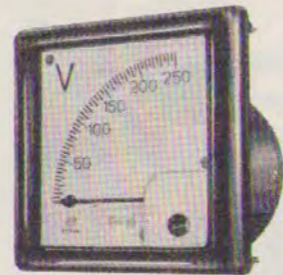
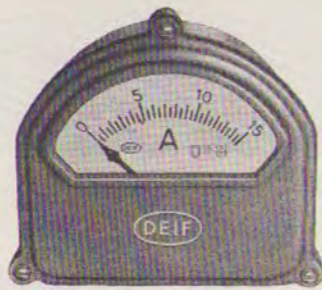
AGIR

Industrihuset
Borgergade 14, København
Tlf. Palæ 5281-8152

Fabrikation af kvalitets
loft-kammer-salon-proviantrum-
ventilatorer

Leverandør til inden- og udenl. skibsværfter og rederier.

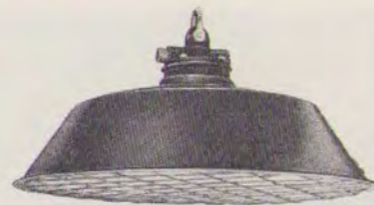
Tildelt sølvmedaille på verdensudstillingen i Paris 1937



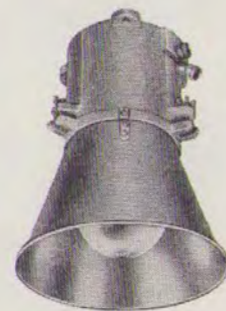
Vandtætte instrumenter i rund og motor-
skabsudførelse samt alt i tavleinstrumenter

A/s DEIF

Thorsgade 59 - København N. - C. 13015



Reservelygter m. batteri
Vandlys m. batteri
Redningsbaadsprojektører
Skorstensprojektører
Kranlamper
Morselamper
Lastsole
Marine Skotlamper
Køjelamper



No. 6620



TEKNISK BELYSNINGS-INDUSTRI (TBI) A/s

Alle disse apparater har som drivspænding skibets 220 volt, og de fleste aflæseinstrumenter er anbragt i skibets styrehus, der efterhånden ligner et veritabelt elektrisk laboratorium.

Men der er mere endnu, bl. a. de interne kommunikationsanlæg, der kan bestå af:

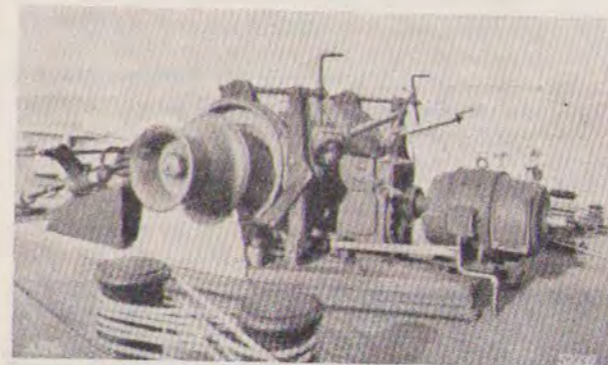
1) En automatisk telefoncentral med op til 50 abonnenter, alt efter behovet.

2) Et højtalende telefonanlæg for f. eks. samtale mellem:

- a) bro og maskine,
- b) bro og poop,
- c) bro og bak.



533 kW. comp. dynamoer, 220 volt D. C., 300 omdrejninger/min. (Titan).



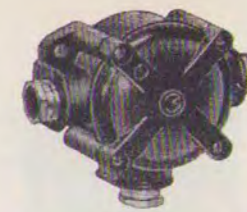
Elektrisk ankerspil for 43 mm kæde. (A. E. G., København).

Dette anlæg kan kombineres med et såkaldt Loudhailer anlæg med rørforstærker og højtalere anbragt i brovingerne eller andre passende steder, således at kaptajnens ordre kan høres overalt på skibet.

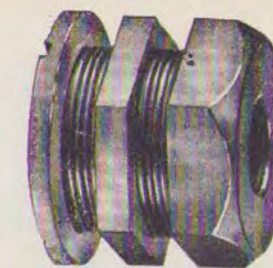
3) Et alarmanlæg bestående af alarmklokker anbragt på passende steder i skibet. De sættes i gang fra broen, når omstændighederne kræver det.

4) Et koncerthøjtaleranlæg, dog især i passagerskibe, hvorved almindelig radiofoni kan overføres til skibets forskellige afdelinger; anlægget fødes fra skibets net.

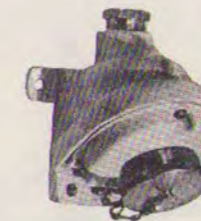
5) Et brandalarmeringsapparat for aptering etc., især i passagerskibe, bestående af følere anbragt over-



Forgreningsdåse for BK 2,5 mm².



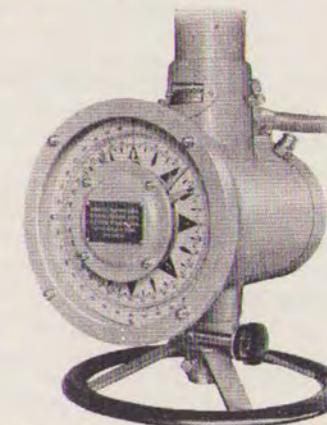
Vandtæt skodgennemføring.



Vandtæt marine-stikkontakt uden afbryder, 2 pol. m/jord, 6 amp., 250 volt. Trebenet udførelse.

(Alle tre fra Marius Mulvad A/S).

alt i apteringen og således elektrisk forbundne med et kontrolapparat i styrehuset, at der, ved en forud bestemt unormal temperaturstigning, gives såvel synligt som hørligt signal til advarsel om den sig nærmende



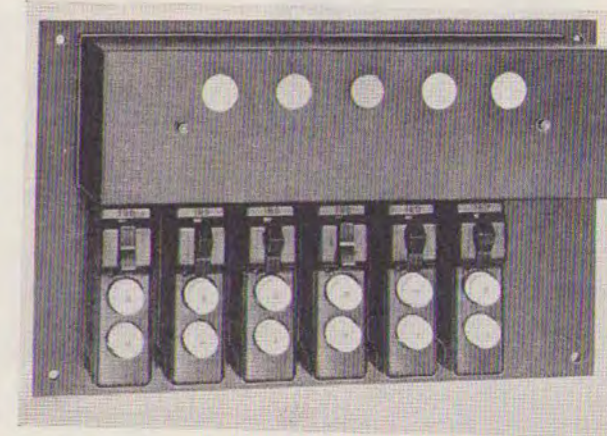
Pejl-indikator med gyrottilslutning og automatisk korrektion. (Elektromekano).



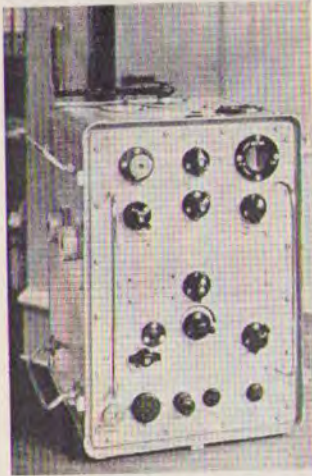
Gummihåndlampe. (A/S Nordisk Solar Co.).

fare for brand. Lyssignalet angiver endvidere i hvilken sektion i skibet, faren lur.

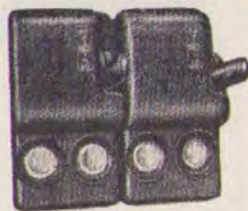
I de senere år er det blevet almindeligt at installere et fællesantenneanlæg med antenneudtag i de for-



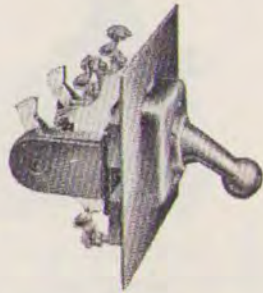
Lanternekontrolanlæg. (Carl Th. Malling, København).



Efter den nye sikkerhedskonvention, der træder i kraft den 19. november d.å., skal skibe over 500 BRT være forsynet med en redningsbådssender. Den ovenfor viste er fra International Skibs Radio A/S, og senderen er blevet godkendt efter de danske bestemmelser.



Støvtætte knivafbrydere. (N. E. S.).



Afbryder, direkte på stålpladetavle. (N. E. S.).

skellige kamre, saloner etc. Hver mand kan da have sin egen radiomodtager, der sluttes til skibets net på sædvanlig måde, og således høre, hvad der passer ham, aldeles uafhængig af naboen.

Det hidtil anførte med hensyn til elektricitets anvendelse om bord gælder i og for sig om skibe i almindelighed, men desuden bygges der jo mange slags specialskibe med forskellige formål, såsom skibe med kølelaster til transport af letfordærlige varer. Sådanne skibe har mange slags specielle installationer



Vandtæt skotapparat med mikrotelefon med støjdæmpet taletragt samt med gummipuder på mikrotelefonens telefon og på ekstratelefonen. (Telefon Fabrik Automatic A/S).

blandt andet et elektrisk fjerntermometeranlæg til kontrol af temperaturen i de forskellige lastrum.

Endelig anvendes både jævn- og vekselstrøm også som drivkraft ved fremdrivning af skibe, og her skal ganske kort omtales et eksempel på diesel-elektrisk fremdrivning ved vekselstrøm: 3 eller flere diesel-

generatorsæt, der kan køre i parallel, leverer 3-faset vekselstrøm til en vekselstrømsmotor, der er koblet direkte til skrueakslen.

Skibets fart reguleres i grove træk ved at koble dieselgeneratorsæt ind og ud, og mellemliggende hastigheder opnås ved at ændre de indkoblede generators belastning ved at regulere brændselolieforbruget.

Denne metode kan anvendes til fremdrivning af store skibe, idet antallet af dieselgeneratorsæt, der skal levere strøm til den fælles skrueakselmotor, kan fastsættes efter kraftbehovet.



Moderne radiostation. (M. P. Pedersen).

Ved mindre skibe, hvor kun en dieselgenerator er nødvendig, findes enkle og let overskuelige anordninger til skibets manøvrering, hvorimod, når det drejer sig om parallelsætninger af flere dieselaggregater, da bliver sagen straks mere indviklet.



Edison normal og maksimal-sikringer. (H. Mogensen, København).

Det har på disse få sider kun været muligt at give en meget skematisk oversigt over elektricitets anvendelsesmuligheder om bord i skibe, og skulle vore læsers nysgerrighed være bleven vakt så meget, at en dybere indtrængning i dette interessante emne vil være ønskelig, da må vi henvise til den specielle faglitteratur, som også findes på dette område.

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Slopkisten bugner denne gang af elektriske artikler, som forhåbentlig ikke vil „støde“ de gamle windjammers blandt læserne, som foragter al mekanik på søen og holder mest af at læse om sejlskibenes dage. Vi lever i teknikkens og ikke mindst i elektricitets tidsalder. Og elektriciteten er skam et meget interessant kapitel af skibsfartens seneste historie. Vi linder altså på slopkistens låg og kigger på indholdet:

Russerne tidligt på færde.

Efterhånden tager man det i den vestlige verden ikke videre højtideligt, når russerne hævder at være ophavsmandene til snart den ene snart den anden opfindelse. Men det er ikke desto mindre en kendsgerning, at russerne allerede i 1839 havde en elektrisk drevet båd i fart på Newa-floden ved det nuværende Leningrad. Båden fik strøm til elektro-motoren af 128 galvaniske elementer, som var anbragt midt i den. Almindeligvis kan det ikke betale sig at skaffe kraft til et skib på denne måde, fordi systemet er for kostbart og elementerne for tunge. Det må dog erindres, at f. eks. u-både i neddykket tilstand, indtil schnorklen blev opfundet af hollænderne, kun kunne få fremdrivning netop ved hjælp af akkumulatorer. I modsætning til den russiske båd, som fik fornyet sine elementer i land, kan u-bådene selv oplade deres akkumulatorer under overfladesejlads. Newa-båden var kun i drift i nogle få år, netop fordi den var for kostbar. — På verdensudstillingen i Paris blev publikum imidlertid påny præsenteret for en båd med elektrisk fremdrivning. Som det fremgår af billedet nederst på denne side, var opstillingen af akkumulatorerne meget upraktisk, og båden blev nærmest betragtet som et kuriosiosum.

På søerne i København.

De ældre blandt læserne erindringsfuldt de både, som for mange år siden sejlede på Sortedamssøen i København. Disse både var elektrisk drevne og forsynede med akkumulatorer. Også de var for kostbare. Desuden var de lidet populære blandt passagererne, som døbte dem „syrebådene“, og de afløstes af benzin-drevne fartojer.

Sejlende sporvogne.

På floder og i langstrakte sluse-anlæg har man igennem

årene haft god gavn af elektriciteten, idet man har ladet pramme og fartojer slæbe af en slags elektriske lokomotiver, der kører langs bredden. På Teltow-kanalen ved Berlin havde man forøvrigt i sin tid nogle både drevet ved elektricitet, som de fik gennem strømførende ledninger, der var ophængt over kanalen.

De første elektriske fyr.

I dag er næsten alle fyrårne forsynet med elektrisk lys. Det første elektriske fyr i verden var engelsk. Det blev tændt på Dungeness i den engelske kanal i 1862. Danmark fik sit første elektriske fyr i 1889, nemlig på Hanstholm.

Italienske pionerer.

Når man taler om elektricitet om bord i skibe, kommer man ikke uden om at nævne Marconi, som i 1896 tog patent på sin trådløse telegrafi. I 1897 forsynede han de første større skibe med sin „trådløse“. Det var den italienske flåde, der først nød godt af opfindelsen. Italienske krigsskibe fik installeret Marconis vidunderlige apparater og var i stand til at korrespondere indbyrdes over afstande på indtil 10½ sømil.

Den „trådløse“ redder menneskeliv.

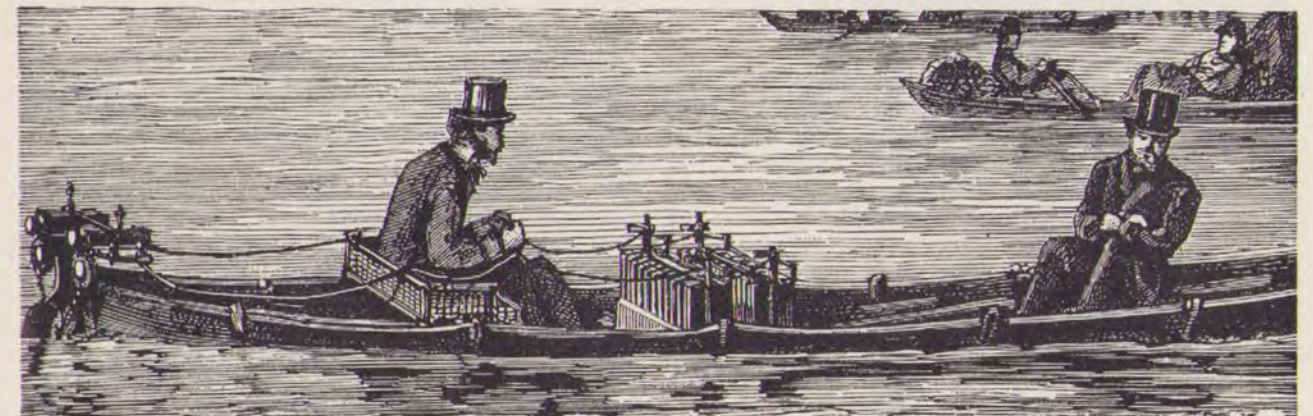
Marconis opfindelse fandt hurtigt anvendelse også uden for Italien. South Goodwin fyrskibet var det første engelske fartøj, der blev udrustet med trådløs radio. Det skete i 1898. Året efter blev det nævnte fyrskib i tåge påsejlet af en damper. Ved den lejlighed blev Marconi-senderen sandsynligvis for første gang anvendt til at tilkalde hjælp med.

Også i Royal Navy.

I 1899 udvekslede to engelske krigsskibe ved hjælp af den „trådløse“ meddelelser over en afstand på 80 sømil.

Skibsavisen.

Enhver større liner har i dag sin egen skibsavis, som forsynes passagererne med nyheder både fra selve skibet og fra omverdenen. I 1899 var Marconi sammen med to af sine assistenter på vej til England fra U. S. A. om bord i lineren „St. Paul“. Marconi havde på forhånd erklæret, at han ville prøve at komme i trådløs kontakt med stationen på Needles. Omtrent 50 sømil ude på havet modtog han over sin radio nyheder fra Europa. En eller anden om bord fik den smarte idé at mang-



Den elektrisk drevne båd, som blev præsenteret på verdensudstillingen i Paris 1881.

foldgørende nyhederne i en skibsavis i 85 eksemplarer. Aviserne blev solgt for en dollar stykket. — Dette var historien om den første skibsavis med nyheder udefra.

Tyskerne var også med.

Det første søgøende skib i verden, som var forsynet med et fast anlæg for trådløs telegrafi, var sandsynligvis den tyske liner „Kaiser Wilhelm der Grosse“. Lincen fik sit anlæg i året 1900.

— og i Danmark.

D. F. D. S.' Amerika-dampere var de første danske handels-skibe, der fik trådløs telegrafi om bord, idet selskabet lejede nogle anlæg af Marconi. Det første danske fragtskib, der fik et dansk-konstrueret anlæg om bord, var rederiet „Norden“'s dampskib „Nordlys“. Det skete i 1915. Anlægget var leveret af ingeniørfirmaet M. P. Pedersen. Det var en 1kW gnistsender, som under gunstige omstændigheder havde en rækkevidde af 1500 km. Anlægget fungerede til fuld tilfredshed og var om bord i „Nordlys“, lige indtil skibet blev hugget op.

Radio-skole på fregatten „Jylland“.

Den for tiden meget omdiskuterede fregat „Jylland“ har haft en omtumlet tilværelse. Vidste De f. eks., at skibet en overgang, mens den trådløse telegrafi endnu var noget ganske nyt her i Danmark, tjente som skole for vordende radiotelegrafister? Forøvrigt gjorde det gamle, smukke orlogsskib under den første verdenskrig tjeneste som radiostation for marinen i Ålborg.

Forste danske skibs-køleanlæg.

Før skibs-køleanlæggenes indførelse var transport af letfordærlige varer som f. eks. kød og frugt et meget omtåleligt problem. Omkring det sidste århundredeskifte lod D. F. D. S. imidlertid installere nogle engelske anlæg i et par af sine eksportbåde. Det første danske skibs-køleanlæg blev installeret om bord i Det Forenedes S/S „Frejr“ i 1902. Anlægget var leveret af Sabroe.

Elektriciteten på „Aquitania“.

Den 45.647 b.r.t. store engelske liner „Aquitania“, som blev færdigbygget i 1914, var et for sin tid uhyre moderne skib, — også på elektricitetens område. Til det elektriske anlæg om bord medgik der ca. 362 km kabler og over 1126 km ledninger. Endvidere var der anvendt ca. 90.000 porcelæns-isolatorer. Der var ca. 10.000 lampesteder og 15.000 knapper til elektriske klokker.

Elektriske kabler som fra København til Antwerpen.

Om bord på „Queen Mary“ er der ca. 1180 km kabler og vel tre eller fire gange så mange antal km ledninger. De 1180 km svarer næsten til afstanden ad jernbanen fra København over Gedser-Grossenbrode til Antwerpen! — Om bord på „Queen Mary“ blev der iøvrigt opsat ca. 29.000 lampesteder. Skibet har 21 elektrisk drevne elevatorer, hvoraf de fleste er beregnet til persontransport. Den elevator om bord, som gør den længste rejse, hører til turistklassen. Den har et loft på ca. 24 meter.

Hvad er klokken?

Ovenstående spørgsmål behøver man faktisk aldrig at stille om bord på „Queen Mary“, for dette skib har ca. 600 elektriske ure anbragt om bord! Telefoncentralen om bord har omstillingsbord for 640 linier, og når skibet er i havn, er der forbindelse til det ved hjælp af ti linier.

Udvikling, udvikling!

Udviklingen inden for elektriciteten om bord i skibe illustreres bedst ved nogle tal som disse: Om bord på „Mauretania“ var der 165 elektriske motorer, der tilsammen udviklede 2053 e.h.k. Om bord på „Aquitania“ var der 178 el-motorer med 2255 hestekræfter og om bord på „Queen Mary“ 578 motorer med en samlet kapacitet på 17.818 effektive hestekræfter. De tre nævnte skibe blev som bekendt bygget i henholdsvis 1907, 1914 og 1936.

Travle telegrafister.

Vi skal tilbage til den „trådløse“, men bliver alligevel et øjeblik endnu ved kæmpeskibene: På „Queen Elizabeth“'s officielle jomfrurejse i 1946 sendtes over 131.000 ord, hvilket skulle være nok til et par digre kulørte hefter.

Strøm nok til 25.000 villaer.

Når alle fire generatorer er i gang om bord på „Queen Elizabeth“, udvikles der 8800 kW, hvilket er nok til at forsyne en by på 25.000 eenfamilie huse med strøm. Jeg kan også give et andet eksempel: Når der er fuldt lys på møllen i Tivoli, og når alle dets radiovogne, karruseller og rutche-banevogne m. m. er i gang, er belastningen på ca. 12.500 kW. Det vil sige, at „Queen Elizabeth“'s generatorer mageligt kunne holde en noget mere sparsommelig forlystelses-anstalt i gang med hensyn til elektricitet.

Et mærkeligt fyrtårn.

Men lad os forlade de svimlende tal og vende tilbage til fyrtårnene: I de gode gamle mellemkrigsår lod den græske regering bygge et fyrtårn ved Athen til ære for det længst afdøde Folketorband. Fyret lyste med de tre farver, som symboliserer freden, nemlig hvidt, blå og gult.

Kraftige fyr i England og Danmark.

Når man skal bedømme et fyrs rækkevidde, må man tage i det mindste to ting i betragtning, nemlig fyrets lysstyrke og fyrets højde. F. eks. er fyret på Skerries ved Anglesey i besiddelse af en lysstyrke på ca. 4 millioner Hefner-lys og kan ses 17 miles væk, medens fyret South Foreland ved Dover kun er i besiddelse af en million Hefner-lys og kan ses 26 miles bort. De to fyr ligger i toppen i England på hver sin vis. Det førstnævnte er det kraftigste, men fyret ved Dover har den største rækkevidde, fordi det ligger højere. — Danmarks kraftigste fyr er det på Hanstholm. Det er på 8 millioner Hefner-lys og kan række 22 sømil. Hvis det var højt nok, kunne det ses mindst 30 sømil væk.

Hvor ligger verdens kraftigste fyr?

Det lige omtalte danske fyr var i sin tid verdens kraftigste og ligger stadig fint placeret. Verdens for øjeblikket stærkeste fyr er fransk og ligger på en lille ø ud for Brest.

Elektrisk fiskeri.

Allerede flere år før den sidste verdenskrig eksperimenterede man med elektrisk hvalfangst, idet man satte strøm til harpunerne, så hvalerne ved træfningen fuldstændig bedøvedes af elektriske stød. Sidste forår foretog man elektrisk forsøgs-fiskeri i Kielerfjorden. Ved hjælp af ekkolod og asdic fandt man frem til sildestimerne. Man sankede derefter en anode ned i vandet og udsendte med mellemrum strømstød, så sild og større torsk blev tiltrukket selv fra større afstand som jernspåner til en magnet. I nærheden af anoden vipede fiskene bedøvede omkuld. Denne form for fiskeri rummer dog en fare for rovdrift, og det er tvivlsomt, at den bliver almindelig.

Ingen adgang uden projektor!

Suez-kanalen må ikke besejles om natten af skibe uden projektorer. Da ikke alle fartyger er i besiddelse af en sådan, udlejer Suez-kanalen selv projektorer. Hvis et skib ikke har elektricitet om bord, påmonterer kanal-selskabet også en motor, som kan give strøm til projektoren.

Hvad betyder det?

Ordet Radar er af amerikansk oprindelse og er en forkortelse af *R*adio *D*etection *A*nd *R*anging, der betyder „radio retnings- og afstandsbestemmelse“. Asdic er en forkortelse for *A*llied *S*ubmarine *D*etecting *I*nvestigating *C*ommittee. Som navnet siger, var asdic først og fremmest et anti-u-båds-våben, men det har altså efter krigen også fundet en mere fredelig anvendelse ligesom radar. Sofar, der ligeledes er et barn af krigen, er en fremragende pejlemetode for redning af skibsbrudne. Ordet sofar er en forkortelse af *S*ound *F*ixing *A*nd *R*anging.

Læselysten stor på de sydfynske øer

Centralbiblioteket i Svendborg har indrettet Danmarks første flydende bibliotek om bord i en af Falcks ambulance-både. Fartøjet er foreløbig blevet lastet med 5—600 bøger, som skal bringes ud til de sydfynske øer, hvor beboerne gratis kan låne dem, indtil biblioteks-båden lægger til næste gang. De fleste af de sydfynske øer har ikke selv bibliotek. En af undtagelserne er Ærø, hvor Marstal Folkebibliotek ifølge „Ærø Avis“ netop har foretaget en nyopstilling. Ifølge det nævnte blad har man på biblioteket taget hensyn til Marstals stilling som søfartsby. Dette gælder bl. a. på læsestuen, der som så mange andre biblioteker abonnerer på „Sejl og Motor“ og „Vikingen“. Overbibliotekar Sigurd Bjeld udtaler over for avisen: „Vi tager som før nævnt hensyn til Marstals stilling som søfartsby og anbefaler „Sejl og Motor“ og „Vikingen“, som vi mener må falde naturligt i smag.“

Red.

Radio-skibet »Courier«

Den 7. september påbegyndte „Voice of America“ sine sendinger til folkene bag jerntæppet om bord på det amerikanske skib „Courier“. Skibet har den hidtil kraftigste radiosender, som nogensinde har været installeret om bord på et skib. Anlægget, der sender på mellembølge, er på 15.000 Watt. Desuden er „Courier“ udstyret med to kortbølgesendere, der hver er på 35.000 Watt. Skibet har i de tre sidste måneder før premieren været på prøvetogt med kortbølgesenderne i Det karibiske hav, og det har vist sig, at udsendelserne har kunnet aflyttes verden over. Den græske regering har iøvrigt stillet en station til rådighed for skibet på Rhodos, der vil fungere som radio-skibets base. Udsendelserne sker på ni forskellige sprog.

Historien gentager sig

Den store mineeksplosion på Holmen den 23. november 1951 fandt sted på mineskibsafdelingens værksteder på *Qvintus*. Oprindeligt er *Qvintus*, som det stavedes i ældre tider, anlagt 1665 som den nordligste af de 7 bastioner i voldrækken, der skyder sig ud mod nord fra befæstningsanlæggene omkring Christianshavn til beskyttelse af orlogshavnen mod øst.

Overfor *Qvintus* — kun adskilt fra denne ved „Søminegraven“ — ligger søværnets fenrikskole på *Nyholm*, i dag smukt istandsat efter de store eksplosions-skader, der i 1951 overgik denne bygning, som rejstes i 1801 som kontorbygning for skibbyggeriet.

Netop her i „Søminegraven“ — mellem *Qvintus* og fenrikskolen skete der i 1878 en stor eksplosion, idet en mine fra et stangtorpedoapparat, anbragt om bord i minedepotbåd nr. 11, eksploderede. 2 officerer, 3

Husk at sikre Dem

„Jul paa Havet“

Udkommer 15. oktober

underofficerer og 8 mand såredes alvorligt — een af underofficererne døde senere af sine kvæstelser — og de omliggende bygninger led forskellig skade. — *del.*

God bog for ungdommen om H. N. Andersen

Aage Heinberg: „H. N. Andersen“, „De Unges Forlag“.

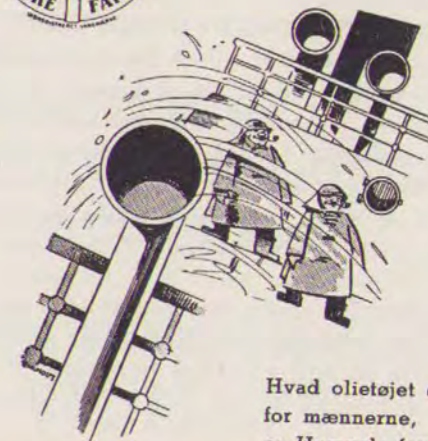
Mens Aage Heinberg under den sidste krig opholdt sig i Sverige, skrev han på svensk bogen: „En dansk världserövrare, sagan om H. N. Andersen“. Det var dengang forfatterens tanke, da så mange falske „verdenserobrere“ søgte at forvirre ungdommen, at rette svensk ungdoms opmærksomhed mod en dansk mand, som søgte at erobre verden på fredelig vis.

I anledning af H. N. Andersens hundredeårs-dag den 10. september har Aage Heinberg ladet bogen trykke på dansk efter at have foretaget forskellige tilføjelser og ændringer. Bogen er udkommet på „De Unges Forlag“ og er stadig først og fremmest en bog for ungdommen. Men også mange ældre kan have udbytte af at læse den, fordi den giver et glimrende billede af dansk skibsfarts store mand — både som reder og forretningsmand og som menneske.

Forsidebilledet

Det saltvands-friske billede på forsiden er stillet til rådighed af Thomas B. Thrige og viser nogle af dette firmas elektriske spil udsat for vejr og vind.

Hempel har alle slags farver til alle slags skibe!



Hvad olietøjet er for mændene, er Hempel's farver for skibene!

J. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik A/S

Amaliegade 8 . C. 3842

„Søfolk har ikke møl i pungen“

Samtale med den norske sømandspræst, Eirik Guldvog

MEGET ofte hører man udtalelser som f. eks.: „Han er rigtig typen på en sømand!“ Men man skal ikke generalisere og inddele folk i typer. I alle tilfælde er det umuligt ved første øjekast at henføre pastor Eirik Guldvog til typen „præster“. Den norske sømandspræst i København ligner mere en olympisk tikamps-mester. Sandheden er da også, at Eirik Guldvog er en førsteklases sportsmand med hele 22 norske distriktsmesterskaber i atletik, og først og fremmest i fem- og tikamp. Man får et begreb om hans bjørner, når han med et venligt klask på ens skulder byder velkommen. Vi træffer ham på den norske ambassade, hvor han de fleste af ugens dage har kontortid fra kl. 10 til 12.

10.000 gæster på tre måneder.

„Der var ingen norsk sømandspræst her i København, før jeg kom i marts i år,“ siger Guldvog på sit melodiske Trondhjems-mål. „Tidligere rådede den opfattelse, at det ikke var nødvendigt med en norsk sømandspræst så nær ved Norge. I 1946 oprettede man imidlertid forsøgsvis en kirke for norske søfolk i Gøteborg. Straks fra begyndelsen fik denne kirke en voldsom søgning, og i 1951 nåede man op på et besøg på ialt 71.000 mand. Denne kendsgerning viste, at den gamle tankegang ikke mere kunne holde stik. Snarere tror jeg, at det er, som en norsk sømand for nogen tid siden udtrykte det over for mig. Han sagde: „Jo nærmere jeg kommer Norge, men alligevel er hjemmefra, jo større en trang er til at komme i kontakt med andre norske og til at komme i en norsk kirke.“

Lige før jul fik vi et tilbud fra Indenlandsk Sømandsmission her i landet om at komme ind på sømandshjemmet i Nyhavn og drive vor afdeling parallelt med den danske. Ud fra erfaringerne i Gøteborg kunne vi ikke andet end sige „ja, tak“. Gøteborg anløbes hvert år af ca. 700 norske skibe, og tallet er næsten det samme for København. Oven i købet varer mange af skibsanløbene her i byen ret længe, fordi danske skibsværfter stadig frekventeres af mange norske skibe. Der er til stadighed 3—4 norske skibe under bygning eller til reparation hos Burmeister & Wain, og vore søfolk opholder sig altså i forholdsvis lang tid her i byen.

At der er et stort behov for en norsk sømandskirke i København, bevises endvidere ved, at vi i løbet af de første tre måneder af vort virke har haft et besøg på ca. 10.000. Og det gælder endda for de lyseste måneder af året, hvor søfolkene har lettest ved at få tiden til at gå i land. Hver torsdag året rundt holder vi en

sammenkomst i sømandshjemmet. Disse små fester har haft et gennemsnitligt besøgstal af 150. Lokalerne har faktisk vist sig at være for små til så mange mennesker, og vi har næsten måttet bruge skohorn for at få alle ind,“ ler vikinge-skikkelsen på den anden side skrivebordet og fortsætter:

„Den norske sømandskirke skal være et bindeled mellem vore søfolk og den norske koloni her i byen. Sømanden kan godt blive ked af altid at se de samme ansigter, og derfor beder vi repræsentanter for kolonien komme til stede ved sammenkomsterne, som er en dejlig blanding af humor og alvor. Søfolkene underholder selv med sang, spil og skipperhistorier, og kolonien yder også sit bidrag. Søfolkene skal vide, at når de kommer her, kommer de til en stor norsk familie.“

Hvis sømanden er flad —

„Hvem betaler så disse torsdagsaftener? Der bliver også serveret kaffe, og det er jo ikke gratis altsammen,“ siger vi.

„Der betales ingen entre,“ svarer Eirik Guldvog. „Derimod afholder vi gerne et lille lotteri, som er i stand til at dække udgifterne. Det er dog ikke sådan, at søfolkene føler sig tvungne til at åbne tegnebogen. Hvis

en sømand er „flad“, ja, så er han lige velkommen for det. Men det er nu mit indtryk, at norske søfolk — og sømænd i det hele taget — ikke har møl i pungen. Gevinsterne til disse lotterier kommer gæsterne selv med. Når en sømand en gang har været til en torsdags-aften og følt sig godt tilpas her, kan det ske, at han den næste gang kommer f. eks. med en stor æske chokolade, som han udsætter som gevinst. Også den norske koloni hjælper til. F. eks. lå der forleden to dejlige skind-tasker på mit kontor. De var indleveret anonymt med et kort, hvorpå stod: „Håber, at disse kan bruges. — Fra en, som har hygget sig i godt selskab på sømandshjemmet.“

„Kommer der også damer til disse underholdningsaftener?“

„Naturligvis. Jeg vil gerne have, at søfolkene får lejlighed til at komme sammen med kvinder på en ganske anden måde end ovre på den anden side Nyhavn. F. eks. findes der mange norske sygeplejersker her i København, og de er meget flittige til at møde og hjælpe til ved arrangementerne. Og selvfølgelig kommer der også kvindelige søfolk. Må jeg iøvrigt lige nævne, at også danske søfolk er hjerteligt velkomne til at deltage i vore fester, skønt gæste-antallet stadig øges. Jeg tør næsten ikke tænke på de kommende vinter-måneder!



Eirik Guldvog.

SKIBSFARVER

NETOL
imprægneringsfarve

HOLZAPFEL
kobberbundfarve

— siden 1899 —

International Farvefabrik A/S

Hver søndag klokken ti er der norsk sømandsgudstjeneste. Den norske koloni i København tæller mellem 3000 og 4000 mennesker, og det er derfor naturligt, at kolonien dominerer ved gudstjenesterne, men der kommer skam også mange søfolk. Jeg er her jo først og fremmest for at give søfolkene det kristne budskab, men det foregår ikke efter et stereotyp og stift skema.

Før havde vi læsesal fælles med de øvrige gæster på sømandshjemmet, men fra den 1. august har vi fået vor egen læsesal. Det gik på allerbedste måde, før vi fik vort eget, men det kan jo af og til være godt at være sig selv. Vi lejede derfor et rum i sømandshjemmet og udsmykkede det på norsk vis med billeder fra forskellige steder i Norge. Kort sagt bestræber vi os på her at skabe en norsk atmosfære. Bl. a. har vi købt en radio med elektrisk pladespiller, så søfolkene kan få lejlighed til at høre norsk musik lige fra Grieg til schlagerne. Jeg har kun købt de første to plader selv og behøver vist ikke at købe flere. Uden opfordring kommer søfolkene og giver deres bidrag til diskoteket, når de har købt en ny plade. Og det er helt, som det skal være. På den måde føler søfolkene, at det altsammen er deres eget. Iøvrigt er der på læsesalen hele 40 forskellige norske aviser til rådighed, så søfolkene altid kan finde lokalt nyt fra deres hjemegn.“

„Jeg er Mike taknemmelig.“

„Men De arbejder jo også i marken?“

„Ja. København har jo nogle og tredivede kilometer kaj, og de norske både er for det meste spredt over hele havnen. Når de allesammen skal besøges, kan der jo nok blive noget at gøre. Indtil nu har jeg taget turen på cykel, men jeg håber til vinter at få anden

MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

mulighed for at komme rundt, hvorved arbejdet kan blive mere effektivt. Jeg skal jo foruden at være sømandspræst være kontakt mellem søfolk og hjem. Hvis et skib er inde blot for nogle timer, tager jeg en hel stabel norske aviser med om bord, og det er besættningen altid glad for. Der kommer også tit breve til søfolkene via sømandskirken, ligesom jeg ekspederer breve fra båden og ofte også pakker. Alt dette forekommer som en helt naturlig service.“

„Føler De Dem altid velkommen om bord?“

„Absolut. De må jo huske på, at Norge har ca. 30 sømandskirker spredt over næsten hele jorden, og sømandspræsten er derfor helt indgroet i de norske søfolks bevidsthed.“

„De tager Dem også af sådanne småting som sygebesøg, indkøb af medicin og andre ting til søfolkene med meget mere. Føler De så ikke service- og kontaktmanden Børge Mikkelsen som en konkurrent?“

„Nej, hvorfor skulle jeg dog gøre det? Jeg er tværtimod Mike vældigt taknemmelig for hans arbejde. Jeg kan faktisk ikke takke ham nok. Københavns havn er stor nok til, at der er plads nok for os alle og vort arbejde. Jeg har allerede et godt samarbejde i gang med sømandsmissionærerne. Mike har imidlertid været meget ude at rejse med søfolkene i sommer, og jeg har

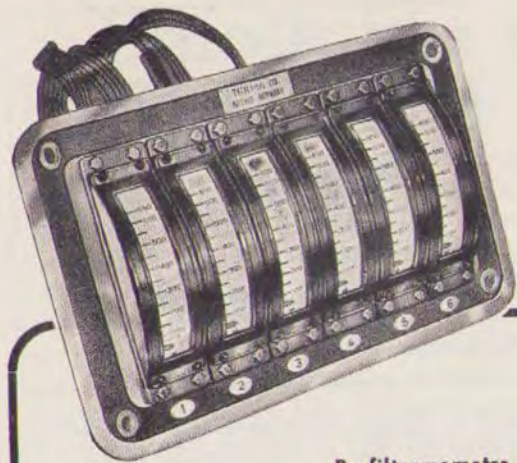
Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR
DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
ST. KONGENSGADE 49
KØBENHAVN K



Profiltermometre
 Profilmannometre
 Cirkulære Termometre
 Termografer
 Manografer

FABRIK FOR MAALINSTRUMENTER
TERMA A/S
 AARHUS DANMARK

derfor ikke rigtigt haft lejlighed til at samarbejde med ham, men jeg håber at få det."

"Som sportsmand er De vel også med i sportsarrangementer for søfolkene?"

"Ja, jeg har norsk dommer-certificat og har allerede dømt i et par fodboldkampe hernede. Bl. a. i en kamp mellem drengene fra det norske skoleskib „Sørlandet“ og et hold danske messedrenge. „Sørlandet“ vandt iøvrigt med 3—1," siger præsten, og ikke helt fri for at smile lidt stolt.

Som illegal præst til Sverige.

"Hvordan kom De ind på at ville være sømandspræst?"

Eirik Guldvog vægter for sig med sine vældige næver og siger: „Skal vi ikke lade være at tale om mig selv?! Der er noget andet —"

Men der er ingen vej uden om, sømandspræsten bliver nødt til at fortælle om sin noget usædvanlige karriere. Han gør det så kortfattet som muligt for hurtigt at blive færdig:

„Under krigen blev jeg på opfordring af den norske regering i London sendt hemmeligt over grænsen til Sverige for at arbejde blandt de norske flygtninge. Da jeg kom over grænsen i 1942 var der ca. 12.000 flygtninge, men antallet øgedes meget stærkt, og ved krigens afslutning var det helt oppe på 50.000. Blandt flygtningene var der mange søfolk, som ikke ville sejle med tysk-kontrollerede norske skibe. De gik bare



Til afsked får man endnu et venskabeligt slag på skulderen.

og ventede på en chance for at komme til England og sejle med norske skibe derfra. Endvidere virkede jeg blandt soldaterne i de norske forlægninger i Sverige og blev leder af feltpræst-arbejdet, hvorfor jeg ved juletid 1944 drog med op til Finlands-grænsen og ind i Nord-Norge. Efter krigen kom jeg som feltpræst med den norske brigade til Tyskland, og siden blev jeg altså præst for søfolkene, som jeg lærte så godt at kende i Sverige.

Men der er lige en ting, jeg gerne vil sige til sidst: Når Indenlandsk Sømandsmission først rigtigt kommer i gang på sømandshjemmet, behøver den al pladsen selv. Vi var taknemmelige for den håndsrækning, der blev givet os, men vi er klar over, at den kun er midlertidig. Vi kan ikke blive ved at trække veksler på gæstfriheden. Sagen er den, at vi snarest må finde en selvstændig arbejdsplads, og lokalerne er som allerede nævnt for små. Den 17. maj havde vi tre arrangementer, som vi alle måtte henlægge til andre lokaler. Til gudstjenesten om eftermiddagen var der f. eks. 500 mennesker, hvorfor vi måtte låne den svenske kirke. I Gøteborg har den norske sømandskirke lige fået en vældig fin tomt foræret af Gøteborg kommune. Man har hidtil haft en rigtig god barak-kirke, men skal nu bygge en permanent norsk kirke derovre. Noget lignende står på ønskesedlen her," slutter Eirik Guldvog. Han har travlt og skal på besøg i nogle norske skibe hos B. & W.

Til afsked får man endnu et venskabeligt slag på skulderen, så man er ved at synke i knæ.

Otto Ludwig.

Kong Håkon og sætternissen

Sommerferien har haft en noget uheldig virkning på sætternissen. Mere kåd og drilagtig end nogensinde før vendte han efter ferien tilbage til sætteriet, hvor han ved sidste nummers trykning især koncentrerede sig om fyrdirektør Sindings artikel om Kong Håkon som søofficer. Bl. a. havde han byttet om på bogstaverne i „el principe“, så man fejlagtigt fik det indtryk, at forfatteren omgås lidt for letsindigt med fremmedordene. Forhåbentlig har den sidste præstation taget så hårdt på nissens energi, at han holder sig i ro i nogen tid.

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. oktober 1952



Medlemmer

A. P. Møller
 A/S Det Østasiatiske Kompagni
 Det Forenede Dampskibs-Selskab 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 Progræs A/S
 D/S Myren
 A/S Motortramp
 A/S D/S. D. F. K.
 D/S Jutlandia A/S
 A/S Jens Toft
 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
 Einar Schmith & Erik Lang
 D/S Hetland
 A. H. Basse Rederi A/S
 D/S Baltic
 D/S „Botnia“
 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. Sviters Bjergnings-Entreprise
 D/S Draco A/S
 Rhederi M. Jepsen 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 Svenningsen
 Det Store Nordiske Telegraf-selskab A/S
 Danish American Gulf Oil Transport
 Company A/S
 Aabenraa Rederi A/S
 Det Forenede Bugerselskab A/S
 Rederi-A/S Kosmos
 I/S D. F. B. & Em. Z. Sviters Bjergnings-
 Entreprise
 D/S Hafnia A/S
 D/S Nautic & D/S Als A/S
 Rederi-A/S Kongsund

3/4 BRETTLAND søsat hos B & W

Onsdag den 10. september 1952 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen tankmotorskibet „Brettland“, nybygning nr. 674, kontraheret af Aktieselskabet Borgestad, Borgestad, Norge.

Skibet bygges til „Det norske Veritas“ klasse + 1.A.1., „tankskip for olielast“, samt efter den norske skibskontrols regler og følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulerer	141,73 m
Bredde moulded	19,16 -
Sidehøjde moulded til hoveddæk	10,56 -
Dybgang til sommerlastelinie	ca. 8,344 -
Dødvægt	13.250 ts
Rumindh. af lasttanke ..	17.900 m ³
Fart på lastet prøvetur ..	14 knob

Skibet bygges med poop, 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.

Svejsning er anvendt i stor udstrækning, således er klædning, dæk og skodder samt alle tankafgrænsninger helsvejst, medens spanter og

bjælker er nittet. Der er anvendt langskibs spantesystem i centertankene og tværskibs system i sidetankene.

Lastrørsystemet består af to 10" hovedledninger og 8" sugninger, dobbelt afspærring overalt i tankene. I de to lastpumperum fire Duplex pumper à 250 tons pr. time og to 45 tons Duplex lastpumper. I pumperummet i forlasten om bagbord lastpumpe og brændselsolie-transportpumpe.

Skibets brændselsoliebeholdning anbringes i højtank under forlasten, højtanke i motorrummets forende samt i dobbeltbunden agter, hvor der endvidere er tanke for kedelolie, smøreolie samt fødevand. Fødevand anbringes endvidere i øverste agterpeaktank. Ferskvand anbringes i hæktanke.

Lossegrejerne består af tre 5-tons homme, en på fokkemast og to på samsonposter ved agterste pumperum. Endvidere en 2 tons proviantbom på agterkant af skorsten. Denne anvendes desuden som maskinbom. Anker-, losse- og varpespil er dampdrevne. Styremaskinen er damp-hydraulisk af fabrikat Hastie.

De 4 redningsbåde er af aluminium efter den norske skibskontrols fordringer, og de to er forsynet med



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



„Brattland“ søsættes.

motor, 1 midtskibs og 1 agter. Luftdrevne bådespil midtskibs og agter.

I broen og de overliggende huse indrettes aptering for reder, kaptajn, dæksofficerer, telegrafist, lods, 2 drenge, steward og hospital. Endvidere spisesalon og rygesalon samt bade- og toiletrum.

I poopen indrettes aptering for underofficerer, sømænd, motormænd og drenge, de får alle, med undtagelse af 2 drenge og 4 smørere, eet-mandskamre. I hus på poopdæk indrettes aptering for maskinofficerer og kokke samt messer for officerer, underofficerer, kabyspersonale og mandskab. Kabys indrettes ligeledes i

dette hus. I huse på bådédæk agter indrettes rygesaloner for officerer og mandskab.

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 „Brattland“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompas og ekkolod.

Hovedmotoren bliver en B. & W. direkte omstyrbar, enkeltvirkende totakts 6-cylindret krydshovedmotor med trykforstøvning. Cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1400 mm, i stand til at udvikle 5750 IHK, svarende til ca. 4600 EHK ved 110 omdrejninger pr. minut.

To 60 KW dampdynamoer konstrueret for 12,5 atm. kedeltryk installeres. Pumperne er dels kædetrukne fra akselledningen dels dampdrevne.

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



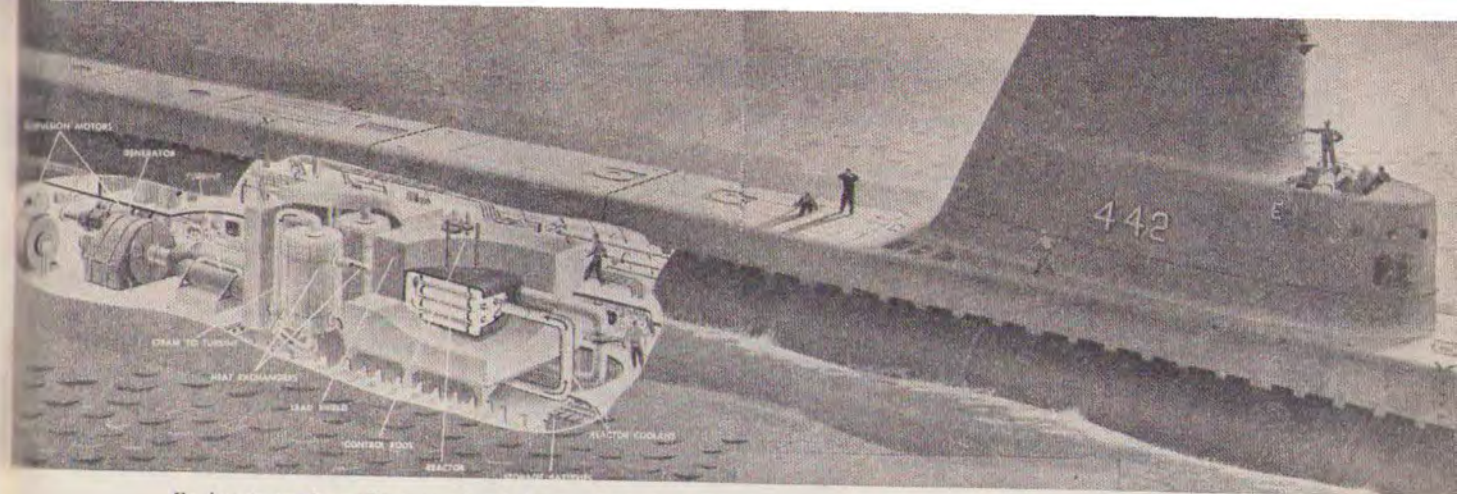
MOORE & McCORMACK A/S

Frugt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708
Rigstelefon 356 Telegr.-Adr.: MOOREMACK

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)



En kunstners forestilling om, hvorledes maskineriet vil komme til at forme sig om bord i „USS Nautilus“, den første atomdrevne undervandsbåd.

Atomenergi ombord i skibe

Fremtidens drivkraft?

Ikke mange år frem i tiden kan vi måske stå i et maskinrum, som vi næppe kan kende. Vi er i skjorteærmer, fordi der er varmt, og vi ser mænd i arbejdstøj gå frem og tilbage på ristværket. De stiller på ventiler og noterer måleres visning. Pludselig lyder der en brummer, og mændene skynder sig til deres pladser. Så bliver alt roligt, og stilheden hænger som en sky i den tunge luft. Enhver og alting synes at vente på, at noget skal ske.

En svedende fyrbøder ser op, da lyset et øjeblik flakker og så bliver klarere. Han springer, da brummen atter bryder stilheden. De andre vender sig for at se på ham.

Fyrbøderen nikker og går hen til hovedstrømtavlen. Han tøver et øjeblik, som om han var bange, men trykker så en lille, rød knap ned. Han træder tilbage, og han og alle vi andre lytter.

Et andet langt forventningsfuldt øjeblik i stilhed. Næsten uden at vi ved af det, opfatter vore øren en konstant summen — og vi vågner ved lyden af mange turbopumper, hvis brummen stadig stiger.

Mændene bevæger sig nu og kontrollerer forsigtigt, medens brummelyden bliver højere. Viserne på nogle målere bevæger sig til højre. Temperaturer, tryk og hastigheder stiger og stadig den konstante fremmedartede brummen. Da vi igen ser på fyrbøderen, oplyses hans unge ansigt af et spøgelsesagtigt purpurskær, som nu synes at fylde hele maskinrummet.

Hvad er det for en summen — dette purpurskær, som lyser som et magisk øje i denne labyrint af maskiner og rørledninger?

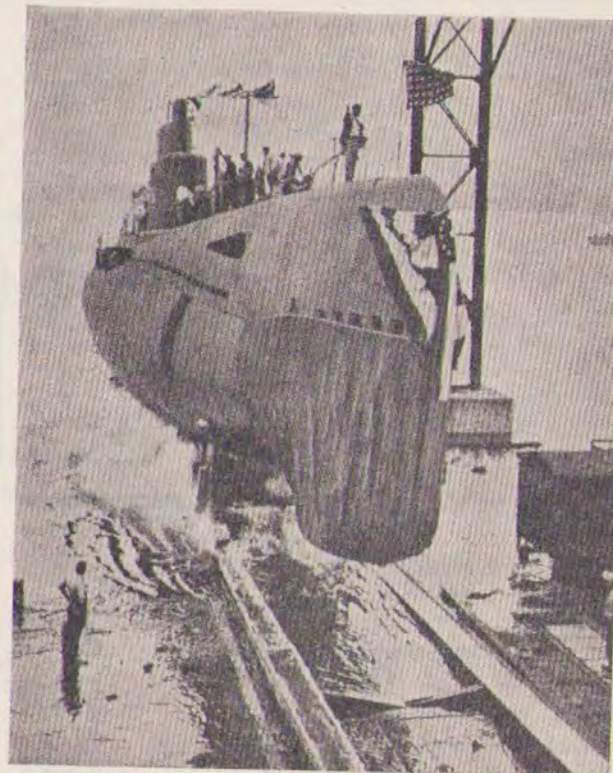
Det er atomstabilen.

Således tænker forfatteren af en artikel i „The Compass“, hvorfra vi med Socony-Vacuum's tilladelse bringer den, sig fremtidens maskinrum i et atomdrevet skib.

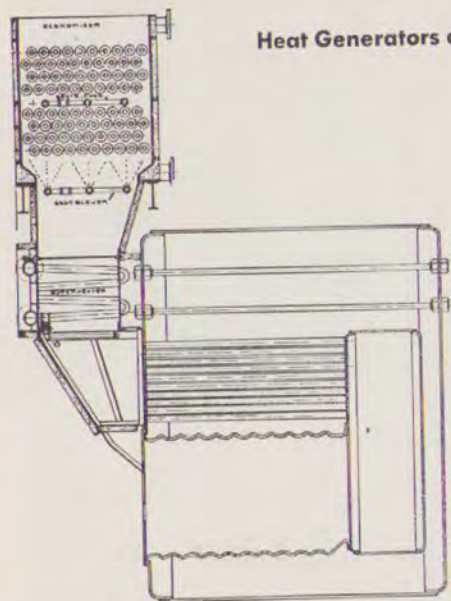
Ja, den, der lever, får at se. Kendsgerningen i dag er den, at United States Government har afsluttet en

kontrakt på 40.000.000 Dollars med Electric Boat Company of Groton, Connecticut, om en atomdrevet undervandsbåd, „USS Nautilus“, som sikkert vil få en ubegrænset virkningsradius og en større undervandshastighed på mellem 25 og 35 knob. Man kan måske spørge: Hvorledes vil et handelsskibs maskineri se ud om nogle år?

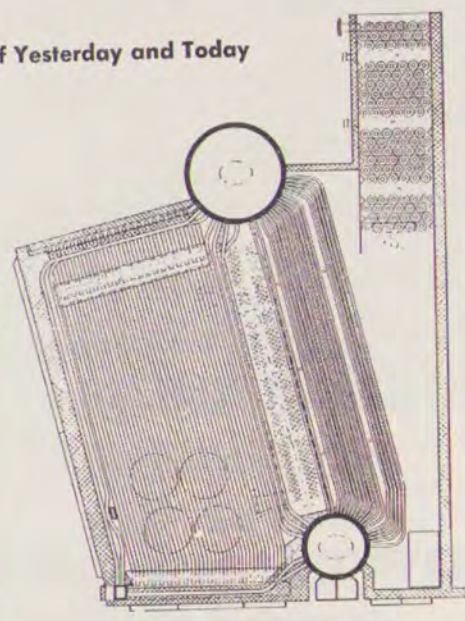
Der er mange problemer at overvinde ved bygningen af denne undervandsbåd, problemer, der vil blive løst, længe før atommaskineri bliver installeret



„USS Trout“ løber af Stabelen. Den atomdrevne undervandsbåd får samme udseende, men bliver helt forskellig med hensyn til maskineriet.



Heat Generators of Yesterday and Today



En moderne Foster-Wheeler dampgenerator, kompakt og pålidelig.

Den berømte skotske kedel, som endnu findes i mange skibe. Den har forvarmer og overheder, som var usædvanlig i 1920, da denne kedel blev bygget.

på et handelsskib. Radioaktiv udstråling, varmeoverførsel og styrke af materiale er kun få af dem, som møder undervandsbådens konstruktører. Den amerikanske marine valgte en undervandsbåd som det første atomdrevne skib, fordi maskineriet ikke bruger noget af undervandsbådens kostbare luftforsyning. Hvis dette første anlæg bliver vellykket, vil marinen sandsynligvis forsyne et af sine nye hangarskibe med atommaskineri.

Da nyheden om kontrakten om undervandsbåden blev bekendtgjort i august 1951, blev der spekuleret meget over skibets fart. Med tanke på atombombens store kraft blev fantastiske farter forudsagt.

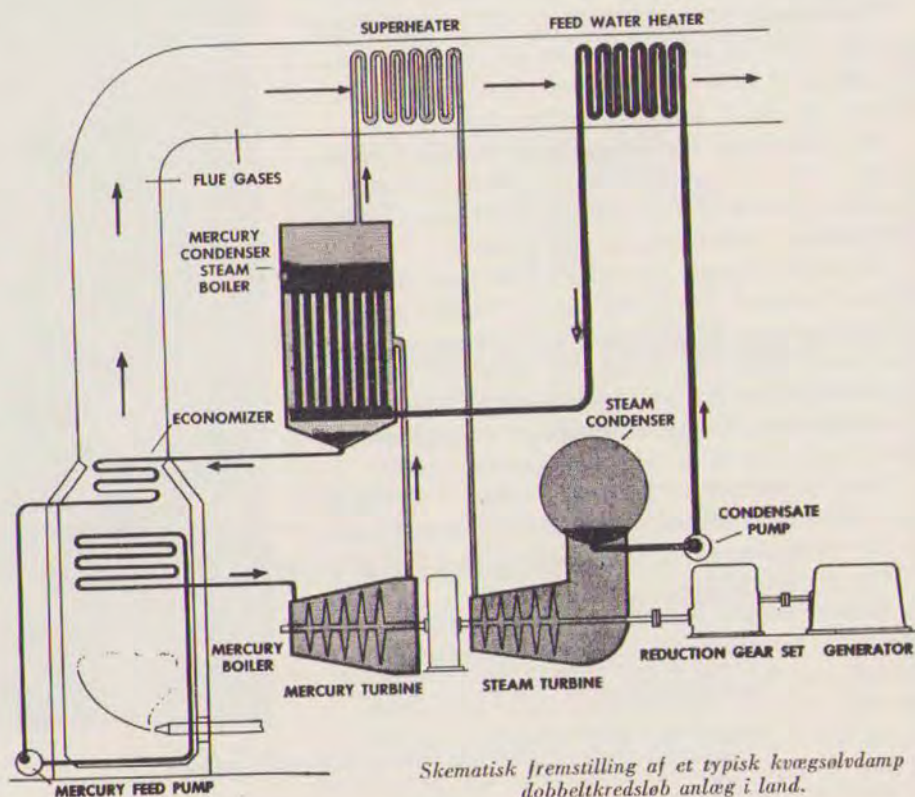
Efter hvad vi nu ved, ser billedet ikke så rosenrødt ud. Ved at se på diagrammet opdager man, at atomspaltningen i kerneaktoren ikke vil give andet end varme. Denne varme vil blive omdannet til damp, som vil drive en turbine, som den altid kan gøre. Vi er stadig begrænset af vægt, størrelse og hestekraft af damp-turbinen. Vi er stadig begrænset af det højeste damptryk og temperaturen, som vi kan

benytte. Vi er stadig begrænset ved konstruktionen af skruen, som i dag er den bedste fremdrivningsmetode, vi kender.

Midtpunktet i maskineriet vil være atomstabilen, der er meget mindre for dette skib end de almindeligt anvendte, men dog i stand til at udvikle en fantastisk varmemængde. Atomreaktionen vil være under kontrol, d. v. s. i stedet for at eksplodere som en atom-bombe, vil den udvikle varmen langsomt. Denne lille atomstabel eller kernereaktor vil blive omgivet af blyvægge, der er adskillige fod tykke, og vil skærme maskinpersonalet mod de dødbringende stråler. Når stængerne er trukket ud af stablen, vil de ikke mere absorbere de flyvende neutroner, kædereaktionen begynder

og frembringer enorme varmemængder.

Denne proces har naturligvis været ude over eksperimentstadiet i mange år. Den overgik fra eksperimentet til praksis, da den første atom-bombe eksploderede i Nevada i 1945. I dag er der mange atomstabler i brug i United States og i Europa til praktiske formål, hvis varme kastes ud i floder eller have. En stor



Skematisk fremstilling af et typisk kvægsølv-damp dobbeltkreds-løb anlæg i land.

atomstabel i staten Washington hæver temperaturen i den mægtige Colorado-flod to eller tre grader.

Atomstabilen skulle være temmelig let at installere, men så kommer hovedpinen. Det første problem er på en effektiv måde at lede varmen fra stablen. Reaktoren er ikke i sig selv en varmeudveksler, men må dog virke som sådan for at få varmen ført bort. Ingeniørerne i Electric Boat Company, marinen og i Atomic Energy Commission tror, de har fundet måden at gøre det på. De har foreslået at cirkulere et særligt kølemiddel i atomstabilen, sandsynligvis et flydende metal, og bruge det til at opvarme vand i en kedel.

Der er flere problemer, f. eks. vægt og pladsforhold. Det tykke blyskjold vil således veje mange tons og i høj grad forøge vægten af anlægget. Varmetab, udsivning af de radioaktive elementer og hvor afskærmningen skal stoppe er kun nogle få mere. Marinen er dog overbevist om, at disse problemer er løst, og deres løsning er nogle af de bedst bevarede hemmeligheder i landet.

Man kommer til at tænke på visse landinstallationer, f. eks. i staten Connecticut, hvor det arbejder i to adskilte kredsløb. Det ene kredsløb er flydende metal, kvægsølv, det andet er det velkendte vandkredsløb. Kvægsølv opvarmes i en lukket kedel. Kvægsølv-dampene ledes til en særlig turbine, hvorefter kvægsølvet fortættes, men her er den usædvanlige kendsgerning, som gør anlægget til et af de mest effektive i verden. Kvægsølvkondensatoren er i virkeligheden en dampkedel. Med andre ord afgiver fortætningen af kvæg-

BALTICA FORSIKRING

Hovedkontor: Bredgade 42, København, Tlf. C. 4058
Afdelingskontorer og agenturer overalt i Danmark

ELEGANTE UNIFORMSHUER

CL. Seifert A/s
Højt Hof, Suldtrækker
ST. REGNEGÅDE 12-16
TELEFON CENT. 297

Suld- og Solgøloner
Suld- og solbroderede Kranser
Emallieslag, Emallieembleser og
Uniformsmonter i fineste Udførelse

LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

sølvet varme nok, til at man kan få et damptryk i kedlen. Dampen bruges i en almindelig damp-turbine, der er gearet sammen med kvægsølv-turbinen og drives af en dynamo. Fra en ingeniørs synspunkt er den eneste varme, der mistes, vandets bundne varme ved fordampningen. Virkemåden for et sådant anlæg fremgår af nedenstående diagram:

Kvægsølvtryk	3,79 kg/cm ²
Kvægsølvtemperatur	516°
Kvægsølvs udstrømningstryk	76 mm hg
Kvægsølvs udstrømningstemperatur	307°
Dampfremstilling i anlægget	147.000 kg/h
Damptryk	28,12kg/cm ²
Damptemperatur	399°

Dette dobbeltkreds-løb-anlæg har en stor virkningsgrad. Hvis vi går tilbage til atomstabilen om bord i skibet, ser vi, at dette kredsløb kan anvendes i en atomreaktor. Man kan selvfølgelig på grund af den store hemmelighedsfuldhed om spørgsmålet ikke vide det bestemt, men vi er sikker på, at kølemidlet er flydende metal, og at stablen er i stand til at give varme nok til at fordampe kvægsølv.

Det skulle med alt dette in mente være en simpel sag for en fyrbøder at fyre op. I stedet for at tænde en oliebrænder skal han kun trykke på en knap. Hans vanskeligheder med blæsere, olievarmere, brændere og alle de instrumenter og alt det maskineri, der hører med til oliefyring, vil være forbi. I stedet for vil der rejse sig et helt nyt sæt af problemer og et helt nyt sæt instrumenter, som endnu er ukendt.

Det er for tidligt at spekulere over besparelserne i

D/s SOLNÆS A/s
CHR. ANDERSEN
Østerbrogade 6
Telf. Tria 3301 - 3302
Telegram: „SOLNESHIP“

driftsomkostningerne ved at bruge atomenergi i passager- og fragtskibe. Svaret herpå må hvile, til atomenergien er prøvet i virkeligheden.

Man skal naturligvis ikke spille tid med at fylde olie, og farten i søen vil blive større. Hvis imidlertid det første atomdrevne skib skal bruge en damp turbine og en propeller, vil større fart ikke blive væsentlig bedre, end den er nu. Turbinen og propelleren har deres begrænsning uden hensyn til det anvendte brændsel.

Over en årrække vil atombrændsel måske vise sig at være billigere end de almindelige brændselsarter, da den eneste brændselsudgift vil være bekostningen ved installationen af atomstaben. Om det imidlertid vil være en virkelig besparelse afhænger af udgiften til atomstaben og dens effektive levetid, faktorer, som er ukendte i dag.

Temperaturer og tryk er blevet forøget i de senere år. Tryk over 35 kg/cm² og temperaturer på 425° er almindelige i dag. Med atomenergien vil der komme endnu højere temperaturer og tryk. For at spare vægt vil maskineriet blive mindre, så lejetryk og temperaturer vil blive tilsvarende højere.

Kiel bygning no. 961

Torsdag den 21. august blev en 6850 tons diesel cargo-liner søsat i Helsingør til Rederiet Ove Skou, og lørdag den 30. august søsattes ved Howaldtsværke A. G. i Kiel endnu en tilsvarende nybygning til rederiet.

Kieler-nybygningen, der har værftets bygge-nr. 961, bliver et søsterskib til rederiets flagskib, M/S „Benny Skou“, og nybygningen i Helsingør, M/S „Kirsten Skou“, og bygges således som isforstærket åben shelterdecker til Lloyd's højeste klasse med to gennemgående dæk og lang bak. Skibet rigges med to master og 2 samsoposter, og de 5 store luger betjenes af 10 femtons bomme samt 2 sværgodsbomme, hver med 25 tons løfteevne. Højtanke på forkant af maskinskod-

REDERIAKTIESELSKABET **KONGSSUND**

Bornholmsgade 3, K

Central 1535

DAMPKIBSSELSKABET **VIKING A/S**

Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG

Worsåesvej 24, København V.

Tlf. C. 2641

Telegr.-adr. Metalborg

Vacuum Oil Company

Smøreliespecialister

det samt vingetanke indrettes til transport af let for-dærlige varer.

Apteringen bygges til rederiets sædvanlige høje standard med 6 enkelt- og 3 dobbeltkamre, hver med separat bad, for ialt 12 første klasses passagerer. Ligeledes bor kaptajnen og samtlige officerer midtskibs. Alle mandskabskamrene bliver enkeltkamre med særskilte messer for såvel matroser som motormænd, ligesom der bliver en fælles rygesalon.

Hovedmaskineriet er en 7-cyl. M.A.N. dieselmotor på 6750 HK, der vil give skibet en fart af ca. 16½ mil på last.

Samtlige navigationsmidler bliver naturligvis de mest moderne.

Dåbshandlingen blev foretaget af fru Benny Skou.

Det er specielt bemærkelsesværdigt, at denne nybygning, der blev køllagt i maj måned d. å., d. v. s. for ca. 4 måneder siden, ventes afleveringsklar fra værftet 7 uger efter stabelafløbningen, og hele byggeperioden bliver således kun ca. 5 måneder.

NAUTA-BOAT CO.

NÆSTVED HAVN
TLF. 2248



Fabrikation af:

Staal- og Letmetal-Redningsbaade

Mekaniske Davider

Aluminium Flydemidler-

og Redningsflaader

Aluminium Landgangsbroer-

og Faldrestrapper

Salgskontor v. K. BIRKEDAL:

NAUTA-BOAT CO.

Cort Adalersgade 8,

København K

Telefon Central 14419

„Holmoplast“

et nyt gulvbelægningsmateriale, som har store chancer
inden for skibsfarten

Forskellige plastic-produkter har i årenes løb — og særlig efter krigen — vundet kolossalt indpas inden for skibsfarten, og i løbet af den kommende tid vil endnu et sådant produkt vinde betydelig anvendelse ved bygningen af skibe i Danmark.

Fa. Evers & Co. A/S i København begynder nu produktionen af Holmsund Vinyl Gulvfliser „Holmoplast“, som allerede i nogen tid har været importeret gennem dette firma fra Sverige. Fabrikationen her i landet vil finde sted på Evers fabrikker i Næstved. Den vil ske i samarbejde med den store svenske industrikoncern „Svenska Cellulosa Bolaget“ og på licens herfra, og salget til skibsfarten vil finde sted gennem Maritime Plastic Co.

„Holmoplast“ fremtræder som et resultat af mange års videnskabeligt arbejde ved den svenske industrikoncerns forskningslaboratorium. Evers & Co., A/S har gennem forsøg fået bevis for, at „Holmoplast“ er det mest ideelle og slidstærke gulvmateriale af samtlige hidtil fra udlandet indførte materialer. „Holmoplast“ er som allerede nævnt et plastic-produkt, der er fremstillet på vinyl-basis i fliser på 30×30 cm og 20×20 cm henholdsvis 2,5 og 1,5 mm tykke.

Statens Provningsanstalt i Stockholm har undersøgt gulvflisernes modstandsdygtighed overfor følgende: Animalsk fedt (talg), 1 procent sæbeopløsning, 1 procent sodaopløsning, 10 procent natronlud, 1 procent svovlsyre og 10 procent saltsyre. Fliserne viste sig at være modstandsdygtige overfor samtlige prøver. Endvidere har Evers & Co. indsendt nogle prøver på „Holmoplast“ til Statsprøveanstalten i København for at få foretaget slidprøvning. Af materialet tildannedes to prøvestykker, som hvert for sig klæbedes på spejl-

glasplader og derefter udsattes for slidpåvirkning, som frembragtes af et nyt og ubrugt stykke sandpapir. Med en hastighed af 15 m/min. førtes sandpapiret gennem maskinen, så slidpladerne trykkes imod fliserne med en belastning af 25 g/cm². Prøvestykkernes slidtab bestemtes ved direkte måling, efter at prøvestykkernes slidflader var fuldstændigt planslidte. Det afslidte lags tykkelse fandtes at være 0,003—0,005 mm. Til sammenligning med linoleum tjener følgende tal: 0,09—0,18 mm som yderpunkter for en række prøvers slidtab.

Gulvfliserne er således uhyre anvendelige om bord i skibe, hvor de vil kunne anvendes med stor fordel. Dertil medvirker endnu den kendsgerning, at „Holmoplast“ er vanskeligt antændeligt. En brændende cigaret eller tændstik forårsager således ikke antænding. Fliserne er gennemmønstrede og bøjelige. De hverken krymper eller strækker sig og fremstilles flammede i mange farver.

„Holmoplast“-fliserne er lette at holde rene og har allerede fundet anvendelse på mange hospitaler, skoler, restaurationer, rederikontorer og fabrikker samt i butikker, industrier og boliger. Fliserne skal aldrig lakeres eller ferniseres. Ønsker man at give gulvene en højere glans, kan man behandle dem med bonevoks eller polish i mindre mængder. Man har regnet ud, at man ved at anvende „Holmoplast“-gulve kan opnå en besparelse i vedligeholdelses-udgifterne på 5—6 kroner pr. kvadratmeter om året.

Med hensyn til anskaffelsesprisen er den ikke højere end for andre almindelige gulvbelægningsmaterialer.

Stabelafløbning af 1/4 „Karen Mærsk“

Mandag den 15. september 1952 kl. 16 søsattes ovennævnte skib til A. P. Møller's Rederier fra Eriksbergs Mek. Verkstads A/B, Göteborg.

Skibet er bygget til Lloyd's højeste klasse og kommer til at laste ca. 18.300 tons d. w.

Skibets hoveddimensioner er som følger:

Længde overalt	ca. 559' 6"
Længde mellem p. p.	- 526' 0"
Bredde	- 69' 9"
Dybde til hoveddæk	- 39' 3"

Skibet får ialt 19 tanke, 9 hovedtanke og 2×5 sidetanke, samt et lastpumperum midtskibs og et min-

dre pumperum forude. Tankens samlede kubik er ca. 870.000 cb.ft., hvortil kommer et tørlasterum på ca. 30.000 cb.ft.

Skibets dybgang er 30' 5¼". Skibet får kraftige pumper i stand til at losse ca. 1500 tons pr. time og er forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæks-officerer samt hospital er anbragt på broen, hvorimod maskinbesætningen og mandskabet er anbragt i agterskibet i gode og rummelige eetmandskamre, ligesom der findes messer og rygesaloner for officerer og for det menige mandskab. Alle kamre og saloner ventileres mekanisk.

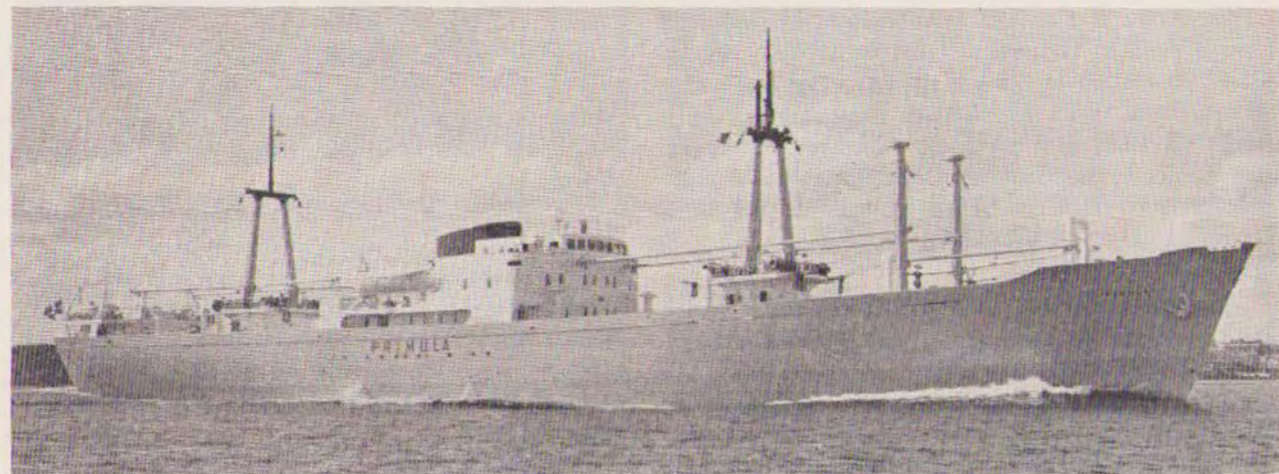
Skibet er forsynet med de bedste navigationsinstru-

menter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompas, log med elektrisk overføring, radio og radio-pejler og gyro selvstyreapparat, fryseanlæg for proviant og damp-styremaskine.

Skibet er bygget med meget fine linier og forsynes med en 9-cyl. dieselmotor af B. & W.'s type udviklede ca. 9000 IHK, der giver skibet en fart af 15,25 knob, og får to 5-cyl. hjælpemotorer af Eriksberg/B. & W.'s fabrikat. Der findes kedler såvel for olie-fyring som for opvarmning ved hjælp af udstødsgas

fra hovedmotoren. Den i kedlerne frembragte damp anvendes for pumpning og opvarmning af lasten og aptering.

Skibet blev navngivet af fru civilingeniør Herluf Raun, hvis mand er medlem af Aktieselskabet Dampskibsselskabet Svendborg's bestyrelse. Til stede ved stabelafløbningen var, foruden hr. og fru Raun, direktør Jacob Raun, skibsreder R. A. Robbert og frue og direktør William Nielsen og frue, Svendborg. Fra rederiet var civilingeniør Arthur Sørensen og frue til stede.



„Primula“ på prøveturen.

Nyt skib til D.F.D.S.

Fredag d. 12. september afleveredes M/S „Primula“ som det andet af de to motorskibe, som Det Forenede Dampskibs-Selskab har ladet bygge hos Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri til transport af landbrugsprodukter fra Danmark til England.

M/S „Primula“, der føres af kaptajn A. D. H. Knudsen, er et køleskib, specielt bygget til fart med landbrugsprodukter og indrettet således, at losning og lastning kan foregå på hurtigste måde.

Skibet har følgende dimensioner:

Længde	305' 0"
Bredde	46' 0"
Dybgang	18' 0"
DW.	ca. 2400 tons

Til fremdrivning er installeret en 2-takts, 8-cylinder B. & W. dieselmotor, der vil give skibet en fart af 15 knob.

M/S „Primula“ afgik på sin jomfrurejse fra Århus lørdag den 20. september til London og vil sammen med M/S „Ficaria“ indgå i fast rutefart med landbrugsprodukter mellem Århus/London og Esbjerg/London.

17.799 sømil med skoleskibet „Danmark“

Ifølge årsberetningen for statens skoleskib „Danmark“ antoges der til sidste års sommertogt 100 elever ud af 120 ansøgere. Disse suppleredes inden vintertogtet med 30 elever fra „Georg Stage“, idet der afmønstredes 14 elever fra „Danmark“. Disse 14 ønskede ikke at fortsætte skolen. Til sommertogtet alene antoges 4 elever, som manglede fornøden sejlskibsfart.

Vintertogtet gik sidste år til Madeira, Tenerifa, St. Vincent, Barbados, De vestindiske Øer, Jamaica, Cartagena i Columbia, Mobile i Alabama og New Orleans. Fra sidstnævnte havn afsejlede „Danmark“ den 26. januar med kurs mod hjemlandet. Overalt blev skibet ligesom de foregående år modtaget med begejstring. Dette var især tilfældet på St. Thomas. Der udsejledes under begge togter 17.799 sømil, hvoraf de 16.857 under vintertogtet alene. Togtet strakte sig over 180 dage, hvoraf 49 i havn.

Der blev lettet 21 gange for sejl og ankret 15 gange. Der blev foretaget 72 stagvendinger og 22 halsninger. Hver elev har gennemsnitlig haft 49 timers roning, 80 timers sejlsyning, splejsning m. m., 30 timers rotrørn og 30 timers maskintjeneste. Desuden har man haft teoretisk undervisning og undervisning i morsning m. v.

Alle henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1, Telefon Byen *8040. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.
Annoncesektionen: 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.



VIKINGEN

kr. 1,50
november

Fra træskibsværftet i Gilleleje

Efter foto af Svann Ove Køster

1952 - nr.
29. årgang



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

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

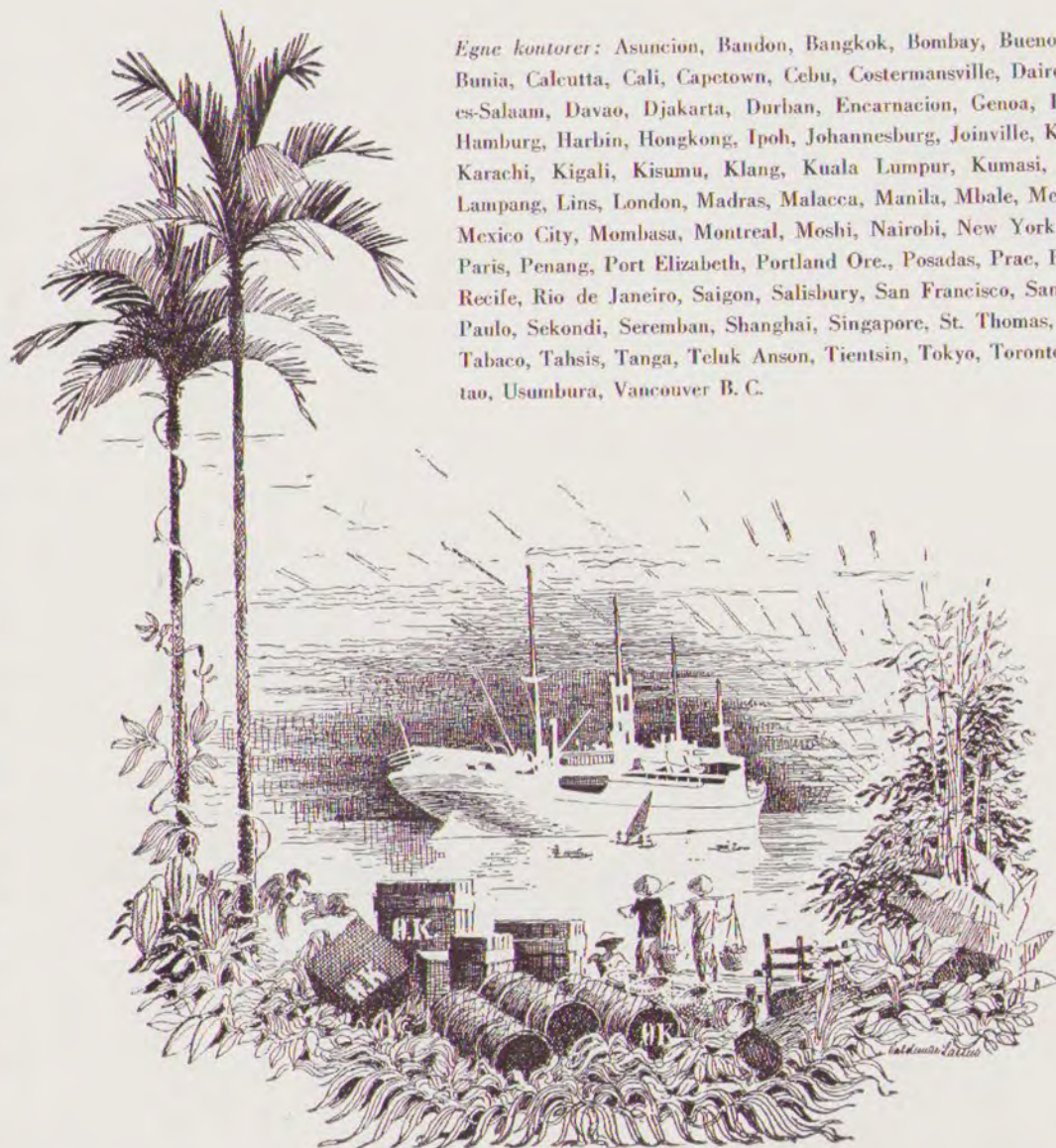
IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

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, Bania, Calcutta, Cali, Capetown, Cebu, Costermansville, Dairen, Dar-es-Salaam, Davao, Djakarta, Durban, Encarnacion, Genoa, Haadyai, Hamburg, Harbin, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Joinville, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lahore, Lampang, Lins, London, Madras, Malacca, Manila, Mbale, Melbourne, Mexico City, Mombasa, Montreal, Moshi, Nairobi, New York, Osaka, Paris, Penang, Port Elizabeth, Portland Ore., Posadas, Prae, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tabaco, Tahsis, Tanga, Teluk Anson, Tientsin, Tokyo, Toronto, 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 forbindelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

Kockums var verdens største i 1951

Gennem fire år har værftet sat personlig rekord

I efteråret 1946 aflagde „Vikingen“ et besøg på „Kockums Mekaniska Verkstads A/B“ i Malmø for at høre om de store udvidelser af værftet, der dengang forestod. Fornylig modtog vi påny en indbydelse af *kamrer Gottfried Kockum* — denne gang for at konstatere, at de planlagte udvidelser nu er så godt som fuldførte. Kamrer Kockum, der som medlem af fjerde generationen af værftsfolk i slægten Kockum, er med til at føre det kendte skibsværft videre, viste os med stolthed rundt på det vældige værfts-areal, der i dag har en udstrækning af 320.000 kvadratmeter. Og hvilken udvikling, der er sket på ganske få år!

Kockums i Malmø står i dag som et af de førende

skibsværfter i verden. Ja, i 1951 var det store Malmøforetagende endog det største af alverdens værfter, når man bedømmer størrelsen ud fra antallet af søsat tonnage. Kockums søsatte sidste år 13 skibe på tilsammen 119.385 b.r.t.! Nærmest efter kom Harland & Wolff i Belfast med 10 søsatninger på tilsammen 118.554 b.r.t. Til læsernes orientering bringer vi herunder efter „The Glasgow Herald Trade Review“ en liste over samtlige de skibsværfter, som i 1951 overskred en produktion af 50.000 b.r.t. søsat tonnage. Kockums og hele den svenske skibsbygnings fine position fremgår af denne liste. (De to rækker tal yderst til højre gælder for 1950):



Pladeværkstedet.

	Antal fartøjer 1951		Antal fartøjer 1950	
1. Kockums Mekaniska Verkstads AB, Malmö	13	119.385	11	101.357
2. Harland & Wolff, Belfast	10	118.554	11	131.720
3. AB Götaverken, Göteborg	10	109.965	10	92.621
4. Swan, Hunter, and Wigham Richardson, Wallsend on Tyne (The Tyne)	9	98.793	10	89.280
5. Furness Company, Haverton Hill on Tees (The Tees)	7	90.460	6	75.131
6. Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB, Göteborg	10	78.089	11	69.581
7. Hitachi Co., Osaka, Innoshima etc.*)	15	74.529	8	54.650
8. Cammel Laird & Co., Birkenhead (The Mersey)	6	69.100	8	112.500
9. Lithgows, Port Glasgow (The Clyde)	7	68.445	9	71.610
10. Vickers-Armstrongs, Newcastle on Tyne (The Tyne)	6	67.412	5	55.116
11. S. A. John Cockerill, Antwerpen	6	65.585	5	57.221
12. Ansaldo S. A., Genua	6	61.400	—	—
13. Central Japan Heavy Industries, Kobe	10	59.805	7	34.150
14. Nederlandsche Dok & Schipsw., Amsterdam	5	58.563	7	63.730
15. West Japan Heavy Industries Ltd., Nagasaki	8	57.500	6	35.455
16. Kawasaki Company, Kobe	6	56.700	3	20.920
17. John Brown & Co., Clydebank, Glasgow (The Clyde)	6	54.896	6	60.878
18. Deutsche Werft, Hamburg	14	53.947	11	25.970
19. William Doxford & Sons, Sunderland (The Wear)	6	52.710	7	49.037
20. R. & W. Hawthorn, Leslie & Co., Newcastle on Tyne (The Tyne)	4	51.620	5	42.493
21. Newport News Shipb. & Drydock Co., Newport News, U. S. A.	1	51.500	2	34.124
22. William Gray & Co., West Hartlepool (The Tees)	9	50.710	7	35.813

*) 5 værftsenheder, sammenlagt resultat.

„Kockums Mekaniska Verkstads A/B“ er langtfra nogen årsunge. Som vi tidligere har nævnt her i bladet, grundlagdes firmaet allerede i 1840 af Frans Henrik Kockum. Først i 1870 begyndte man imidlertid på skibsbygningen. Værftets første søsætning gjaldt en ca. 500 tons fragtdamper ved navn „Tage Sylvan“. Skibet var klar til aflevering i 1873. Siden gik det slag i slag med søsætningerne. Også Danmark blev en god kunde på værftet. I 1880 fik Kockums således bestilling på en ca. 3000 tons stor emigrant-damper til

Dampskibsselskabet „Thingvalla“ i København. Skibet var S/S „Hekla“. Det var det hidtil største skib, som var bygget i Skandinavien, og mange mente, at Kockums ikke kunne klare opgaven. Men skibet leveredes til rederiets fulde tilfredshed. For værftet betød bygningen af „Hekla“ dog et stort tab. Den kontraktlige pris var kr. 1.050.000, men byggeprisen oversteg langt denne sum.

Kockums lod sig imidlertid ikke slå ud af den grund og fik i de følgende år endnu mange store be-



Et vue over Kockums imponerende værft. Til højre skimter man en del af det nye værfts-område, som er kommet til i slutningen af 1940'erne.



Nogle af Kockums byggebedninger, hvorpå der altid hersker travlhed.

stillinger, som rettede op på økonomien. I efteråret 1883 afleveredes således de to danske Storebælts-færger „Nyborg“ og „Korsør“.

I dag er Kockums specialitet cargo liners og store tank-motorskibe. Værftet afleverede i 1951 13 skibe på tilsammen 181.110 tons d. w. Heraf var de otte skibe på tilsammen 139.805 tons tankfartøjer.

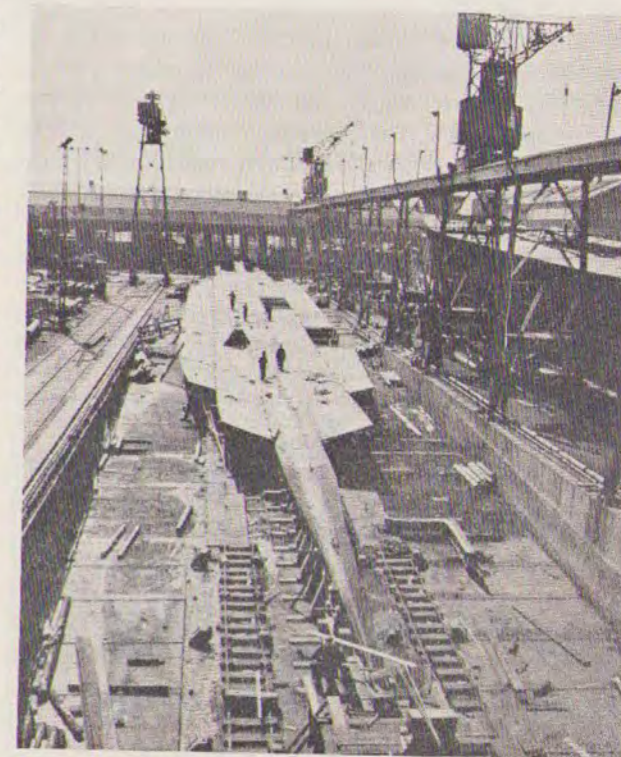
Det store Malmö-værft er gået ind for 100 procent svejsning af skibe. Omkring 1920 begyndte værftet at tage svejsningen i sin tjeneste ved reparations-arbejder, og i 1924 begyndte man også at anvende svejsningen ved nybygninger. Det første store arbejde på værftet, hvor svejsning spillede en væsentlig rolle, var ved ombygningen af fragtskibet „Key West“ til tankskib for hvalolie i 1930. I 1933 byggedes en helsvejst pram til Malmö havn. Svejsning anvendtes også i større udstrækning f. eks. om bord på Wilhelmsen-skibene „Titania“ og „Talisman“, to 10.000 tons fragt-motorskibe, som afleveredes i 1937. Disse to skibe var iøvrigt med deres høje fartevne — 18½ knob på fuld last — den tids hurtigste fragtmotorskibe i verden. I 1938 afleveredes et tankskib ved navn „Sveadrot“ til et rederi i Stockholm. Ved bygningen af dette skib udgjorde svejsningen 83 procent.

Kockums første praktisk talt helsvejste tankskib var M/T „Braconda“ på 16.000 tons d. w. Skibet afleveredes i januar 1940, og i marts samme år kunne et søsterskib, „B. P. Newton“, afleveres.

Lederen af værftets planlægnings-afdeling, herr C. E. von Seth, som har været ansat i firmaet gennem en meget lang årrække, fortæller et eksempel på, i hvor høj grad man stoler på svejsningens kvalitet: Et af værftets helsvejst skib blev ramt af en minespræng-

ning og kom ind til Malmö for reparation. Det viste sig, at nogle af skibets plader var sprængt, mens svejstederne holdt!

Også på andre områder er Kockums blandt de første. Således har værftet ordrer liggende på ca. 30 vekselstrøms-skibe. Der bliver i fremtiden vekselstrøm i stedet for jævnstrøm om bord på alle værftets tank-



En skibsbund er ved at blive til på bedding nr. 4. I baggrunden ses pladeværkstedet.



Beddingerne 3 og 4. I forgrunden en tværgående kran for materialernes fordeling.

fartøjer. Iøvrigt har værftet ordrer liggende helt til 1956!

Værftet, der i dag beskæftiger ca. 4100 mand, påtager sig også større reparationer på og ombygninger af skibe. Man får et begreb om omfanget af denne arbejdsgrænse, når man hører, at Kockums i 1951 dokkede 118 skibe.

Som tidligere nævnt søsatte Kockums sidste år 119.385 b.r.t. tonnage. Ved at se på tallene for årene forud får man et begreb om den udvikling, værftet har gennemgået. I 1947 søsattes 36.900 tons, i 1948 74.560 tons, i 1949 94.377 tons og i 1950 101.357 b.r.t. Man ser, at værftet på fem år har mere end tredoblet sin produktion!

Kockums råder over seks store byggebeddinger og tre mindre. Endvidere råder værftet over tre tørdokke. Den nyeste af disse dokke, som blev taget i brug i 1948, er en af de største i Norden. Den kan tage skibe

med en længde af ca. 190 meter og med en tonnage af ca. 30.000 tons d.w. De store byggebeddinger har længder fra 470 til 625 feet.

Værftet har tre udrustnings-kajer. Kaj nr. 1 er udrustet med en portal-kran med en løfteevne af 40 tons. På kaj nr. 2 er værftets største kran placeret. Denne kran har en største kapacitet af 80 tons og er forsynet med en „arm“, der gør den i stand til at udruste to skibe, som ligger side om side. Kaj nr. 3 er udrustet med en 40 tons kran, som ligeledes er i stand til at betjene to skibe på en gang. Værftets helt igennem moderne materiel gør det muligt at bygge selv meget store skibe. De største skibe, der endnu er bygget hos Kockums, er fem 24.400 tons d.w. tankskibe for norsk regning, hvoraf endnu flere er i ordre.

Maskin-værkstedet er en ikke ubetydelig gren af det store værft. Så sent som i 1951 fuldendtes en udvidelse af dette værksted. Kockums bygger selv motorerne til de skibe, der udgår fra værftet. Det drejer sig om de kendte MAN-dieselmotorer. Maskinværkstedet har en bygge-kapacitet af ca. 100.000 effektive hestkræfter pr. år.

En af Kockums meget kendte specialiteter er fremstillingen af „Tyfon“-signalapparater (sirener), der betjenes elektrisk-automatisk. Disse sirener er efterhånden blevet installeret på en mængde af verdens største og kendteste linere samt på en mængde fragt- og tankskibe. Også mange fyrårne og fyrskibe har „Tyfon“-anlæg, ligesom sirenerne finder anvendelse mange steder i land.

To „Tyfon“-sirener blev installeret bl. a. om bord på „Queen Mary“. Disse sirener har hver en membran-diameter af 575 mm og en længde af 2,2 m. De vejer hver een ton! Sirenerne hyler med 60 svingninger pr. sekund. — Forøvrigt har Kockums efter krigen sat en nykonstruktion af sådanne sirener i produktion. Disse benævnes „Supertyfon“ og karakteriseres ved et endnu mindre forbrug af luft trods en meget høj lydstyrke.

Men Kockums giver sig også af med andet end bygning af skibe og skibsdele. Værftet bygger tillige jernbanevogne. Således toges et nyt vognværksted i brug i 1947. Det har en gulvflade af ca. 16.000 kvadratmeter. Vognværkstedet har bl. a. bygget flere svenske kongevogne.

Ja, Kockums vækst er intet mindre end et moderne eventyr. Det store værft, hvor der arbejdes med et stadig stigende tempo, er en god valuta-kilde for Sverige. Og Malmø har endnu nogle gode år at glæde sig til. Som tidligere nævnt ligger værftet inde med ordrer for flere år frem i tiden. Naturligvis er værftet i Malmø heller ikke uberørt af materiale-manglen, men Kockums har sikret sig nogenlunde ved indkøbet af store mængder stål, der iøvrigt er placeret således, at de er let tilgængelige for kranerne.

Som dansker glæder det en at se de mange stål-redningsbåde, som ligger klar ved udrustnings-kajerne. Bådene er nemlig af dansk fabrikat og fremstillet af „Nauta-boat Co.“ i Næstved!

25 år som leder af fyr- og vagervæsenet

Afskeds-interview med fyrdirektør Sinding

DE kender sætningen fra avisernes fødselsdags-artikler: „Man tror det faktisk ikke, men i dag fylder N. N. 70 år“. I mange tilfælde føler man, at disse ord ikke er andet end tom smiger. Men da fyrdirektør P. E. B. Sinding for et par dage siden, den 27. oktober, rundede det omtalte mærke, havde sætningen for en gangs skyld gyldighed. For de mange mennesker, som har stiftet bekendtskab med Sinding gennem det daglige arbejde, eller som har hørt ham som en spirituel og vittig taler ved festlige lejligheder, lød påstanden om de 70 år som en overdimensioneret skipperløgn. Men den var altså rigtig.

Nu er alder jo sådan set en dårlig måleenhed. Nogle mennesker føler sig gamle allerede omkring de 50, mens andre føler sig og er ungdommelige langt op i 70'erne. Men i tjenestemandsløven står der altså, at man for staten faktisk er gammel, når man når den og den alder. Basta!

Hvis Paul Sinding havde kunnet lide at blive fejret, måtte det ærgre ham ikke så lidt, at han ikke var blevet født to måneder senere, således at han også i år kunne fejre 25 års jubilæum som fyrdirektør. Men lov er lov, og Paul Sinding er glad for de 24 år og 10 måneder, han har virket som fyrdirektør, indtil han i går overlod posten til sin efterfølger.

Paul Sinding kom ind i marinen i 1898, og i 1904 blev han sekondløjtnant, hvorefter han gradvis avancerede. Allerede fra 1920 gjorde han tjeneste som vagerspektør og fører af et af inspektionsskibene. Som orlogskaptajn blev han i 1923 tilkommanderet fyrvæsenet, inden for hvilket han blev fyrinspektør og fører af et fyrinspektionsskib. I 1928 afgik fyrdirektør Ravn, og i en alder af kun 45 år overtog Sinding posten som fyrdirektør. Han overgik i marinens reserve som orlogskaptajn, men udnævntes senere til kommandørkaptajn og derpå til kommandør i reserven.

I 1931 blev vagervæsenet slået sammen med fyrvæsenet, og som en enhed har de to „væsenet“ i de siden da forløbne år nydt godt af den vældige udvikling, som har fundet sted under Paul Sindings ledelse. Men den nye fyrdirektør fik også andre opgaver end de rent tekniske at løse. Gennem flere års kamp med 4. hovedrevisorat prøvede Sinding at redde fyr- og vagervæsenets anseelse. Han satte sin egen stilling ind på at løse denne opgave og engagerede på eget initiativ Teknisk Revisionskontor til at støtte sig. Kampen lykkedes, idet der fældedes en knusende dom over 4. hovedrevisorats påstande.



„På falderebet føler jeg trang til at sige, at stillingen som fyrdirektør har givet mig mange kampe, men også mange store glæder. Jeg betragter tiden her i fyr- og vagervæsenet sammen med mine udmærkede medarbejdere som en lykkelig periode af mit liv,“ siger Paul Sinding.

Den tekniske udvikling inden for fyr- og vagervæsenet gennem de forløbne 25 år er interessant. Først og fremmest har der fundet en ordning sted af hele radiofyr-systemet, således at det er blevet udbygget og indarbejdet under international kontrol. Under Sindings ledelse er de danske fyr og fyrskibe blevet moderniseret, og i det hele taget har elektrificeringen været en stor opgave at løse. Endvidere er der blevet bygget flere nye fyr, hvoraf Drogdens fyr er det betydeligste. Også fyr- og vagervæsenets flåde har gennemgået en betydelig udvikling. I Paul Sindings tid som fyrdirektør har man fået bygget 3 nye motorskibe, nemlig „Ravn“, „Fleischer“ og „Faros“. Af flåden fra Sindings første tid er i dag kun „Argus“ og „Løvenørn“ tilbage, og heraf er „Argus“ oven i købet fornylig ombygget til diesel-elektrisk drift.

Endelig er der i Paul Sindings tid som fyrdirektør sket en opbygning af et grønlandsk fyrvæsen, hvilket skete så sent som i 1949—50, da der blev bygget 26 fyr på Grønland. I de kommende år vil der finde en fortsættelse sted af Janus Sørensen's betydningsfulde arbejde med indenskærs ruter deroppe. Fyr- og vagervæsenet har i den anledning planlagt bygningen af en Grønlands-kutter, og man søger for øjeblikket om at få bevilget penge til den.

Inden fyrdirektøren gik fra borde, havde vi en lille samtale med ham og spurgte bl. a. om, hvad det bliver til med det meget omtalte farvandsdirektorat.

„Et sådant direktorat,“ svarede Paul Sinding, „vil være ligeså overflødig som det nu afskaffede admiralitetskontor. Der findes blandt civile, maritime organisationer en meget stærk uvilje mod et sådant direktorat, som iøvrigt ville komme til at koste staten en mængde penge. Denne opfattelse deles, så vidt jeg ved, af de bestemmende myndigheder inden for forsvarsministeriet.“

„Man har også nu og da hørt spørgsmål fremsat om, hvorfor stillingen som fyrdirektør absolut skulle besættes med en søofficer. Hvad mener De om det?“

„Selvfølgelig findes der mange dygtige koffardi-officerer. Men stillingen som fyrdirektør er efterhånden også blevet af administrativ art og kræver en både teknisk og administrativ uddannelse. Koffardi-officerernes uddannelse ligger på et helt andet område. Endelig må man huske på, at fyr- og vagervæsenet er nøje knyttet til marinen, hvorfor stillingen som fyrdirektør kræver visse militære forudsætninger af sin mand.“

SKIBSFARVER

NETOL
imprægneringsfarve

HOLZAPFEL
kobbarbundfarve

— siden 1899

International Farvefabrik

„Hvad kan De sige om det internationale samarbejde inden for fyr- og vagter-området?“

„Der finder et meget betydeligt samarbejde sted på dette område. Samarbejdet begyndte i 1929 i London, og siden holdt man et møde hvert 4. år. Det blev imidlertid kun til yderligere to møder, nemlig eet i Paris og eet i Berlin, for så kom jo krigen. I 1950 holdt man imidlertid et nyt møde i Paris. Gennem dette internationale samarbejde når man at komme i personlig kontakt med sine kolleger inden for andre landes fyr- og vagervæsen. Vi har ingen hemmeligheder for hinanden, men udveksler tværtimod erfaringer og lærer af hinanden. Udviklingen skulle jo gerne føre derhen, at afmærkningssystemet blev ens for alle farvande jorden over. Man har faktisk gjort sig bestræbelser i den retning lige fra Folkeforbundets dage, men hele spørgsmålet strandede på, at Europa og Amerika stod diametralt modsat overfor hinanden på spørgsmålet om det røde lys, som Amerika vilde have om styrbord i farvandene. For Europas vedkommende var en ensartet farvands-afmærkning sikkert blevet gennemført, hvis ikke krigen var kommet. England og Frankrig har allerede standardiseret deres afmærkning.

For Danmarks vedkommende ville det ikke være dyrt at følge efter. Vi er her i Danmark ude for den situation, at dagafmærkningen består af røde mærker om styrbord og hvide om bagbord, men ved natafmærkningen er der i de hvide lystønder rødt lys og i de røde hvidt lys. Dette forhold skulle vi bl. a. gerne have ændret. Ifølge det internationale system, skulle

vi have røde lystønder om bagbord med rødt lys og sorte lystønder om styrbord med hvidt lys. Men for vi her i Skandinavien kan blive enige om en ændring, kan den sikkert ikke indføres for Danmarks vedkommende.“

„De har rejst meget som fyrdirektør?“

„Ja, jeg har været på alle danske fyr. Jeg holder af at holde mig i personlig kontakt med personalet, hvorfor jeg har været så meget væk her fra kontoret, som jeg kunne være. Jeg har været på Færøerne utallige gange.“

„Har De haft nogle morsomme oplevelser?“

„Ja, nogle har der naturligvis været. En måned før jeg blev fyrdirektør, blev jeg således sendt med mit skib ud i Nordsøen for at uskadeliggøre en kærtret bark, som drev rundt på havet som en fare for trafikken. Det var ikke muligt at få fodfæste på det slimede træværk, men da „Argus“ var bygget som en slags isbryder, mente jeg, at det også kunne bruges til at vædre vraget med. Barken var imidlertid lastet med træ og var ikke så let at sejle i sæk. Først påsejlede jeg den ganske langsomt, men uden virkning. Efterhånden blev jeg frakkere og frakkere og sejlede på med større fart. Men lige lidt hjalp det. Så, den 25. gang, tog jeg en hel sømils tilløb og kørte på, og denne gang med god virkning, skal jeg love for! Skroget knagede som en æggeskal og gik komplet fra hinanden.“

„Apropos vrage: Krigstidens mange vrage må have givet fyr- og vagervæsenet et vældigt arbejde?“

„Ja, og det gør de endnu. Som oftest slutter vi kontrakt med private selskaber om at uskadeliggøre disse vrage. I enkelte tilfælde har vi dog klaret dem selv. F. eks. lå der efter den sidste krig tre vrage i Ålborgbugten, og vi skulle meget gerne have dem af vejen, hvorfor vi udbød arbejdet til licitation. Vi modtog imidlertid kun eet tilbud, og det lød på 1,2 millioner kroner. Det sagde jeg nej tak til og besluttede, at fyr- og vagervæsenet selv skulle forsøge at udføre arbejdet. Et af vore skibe blev taget ud af driften og uskadeliggjorde i løbet af sommeren alle tre vrage ved sprængning. Dette arbejde kostede ikke engang staten 50.000 kroner!“

„Og når De nu siger farvel til posten som fyrdirektør, hvad vil De så få tiden til at gå med?“

„Som det har været tilfældet gennem hele mit liv, vil jeg sikkert også nu komme til at mangle tid. Jeg har mange interesser og vil naturligvis bl. a. fortsætte med at male. — Forøvrigt føler jeg her på falderebet trang til at sige, at stillingen som fyrdirektør har givet mig mange kampe, men også mange og store glæder. Jeg føler taknemmelighed over at have fået lov at udføre denne gerning, og jeg betragter tiden her i fyr- og vagervæsenet sammen med mine udmærkede medarbejdere som en lykkelig periode af mit liv,“ sluttede fyrdirektøren.

Således tog vi afsked med *fyrdirektøren* Sinding, men *marinemaleren* Sinding har forhåbentlig endnu mange arbejdsår foran sig.

O. L.

S/s „Orion“s forlis

Af P. A. BUNTZEN

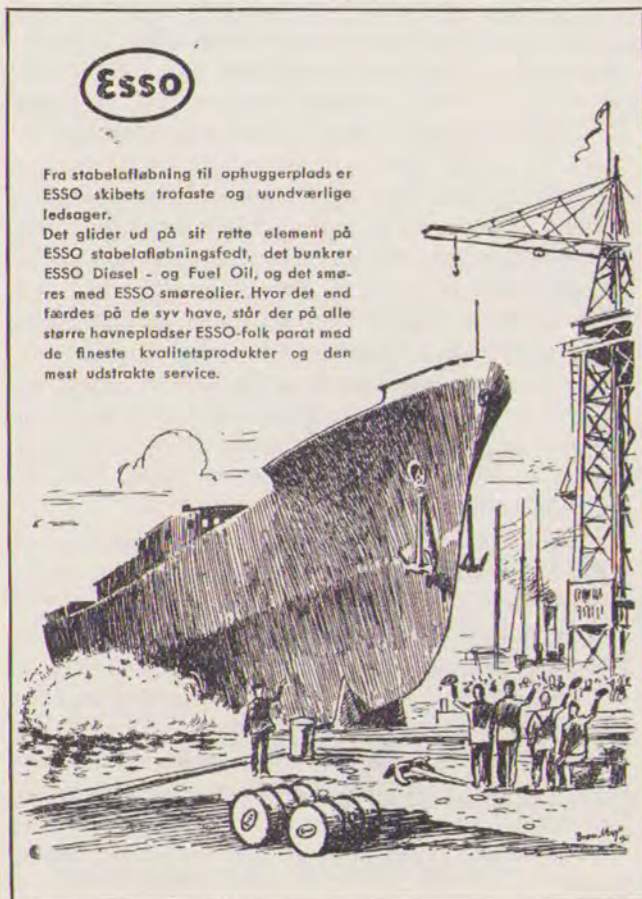
VED påsketid 1899 blev jeg afmønstret i København fra den tremastede damp-skonnert „Mars“, Alf. Christensens rederi, og efter helligdagene tilbød forhyringsagent Jeppesen i Nyhavn mig hyre som matros i en af samme selskabs dampere, der hed „Juno“. Den var solgt til amerikanerne og skulle afleveres i New York. Da jeg havde hørt, at kaptajnen på „Mars“ skulle forflyttes til „Juno“, slog jeg straks til tillige med to ældre matroser, da de hørte, at jeg havde sejlet med skipperen og vidste, at han var en dygtig og human mand. Vi mønstrede på de betingelser, at vi kunne afmønstre i New York, hvis vi ønskede det, hvis ikke forpligtede vi os til at vende tilbage til Danmark i et andet af selskabets skibe, og hyren skulle i sidstnævnte tilfælde dreje til hjemkomsten. Vi tre matroser udgjorde hele dæksbesætningen, da hele besætningen selvfølgelig blev skåret ned til det mindst mulige.

„Juno“ lå i Frihavnen og var en tremastet damper med to skruer (twin screws), men da den havde været oplagt på Refshaleøen (Rævehalen) i nogen tid, var

den meget snavset især indenbords, hvor rotterne havde brugt matros-lukafet, der lå agterude om styrbord, til legeplads, og vi måtte først skaffe deres ekskrementer af vejen, inden vi kunne tage fat på hovedrengøringen. Der var tolv køjer, så vi havde rigelig plads. Agten for os lå en anden af selskabets dampere, „Hebe“. Den var også solgt og skulle også afleveres i New York.

Vi lastede lidt stykgods til *Gøteborg*, og den sidste aften, inden vi sejlede, shanghaiede vi en stor rødhåret Frihavns-kat, der blev os til stor hjælp senere i vor kamp mod den fælles fjende. I *Gøteborg* blev vi udlosset på een dag, og så gik rejsen til *Warkworth* i England, hvor alle kulbunker blev fyldt, og en ekstra 200 tons dumpet ned i nr. 2 lugen som reserve. Disse måtte vi senere transportere og læmpe til bunkerne i åben sø. Efter at vi havde passeret *Dover*, blev en af fyrbøderne syg, og da medicinkisten var tom, måtte kaptajnen anløbe *Dortmouth* og søge lægehjælp. Det var dog ikke værre, end at den syge kunne forblive om bord, og han fik den nødvendige medicin.

Vi tog den sydlige rute, løb imellem *Azorerne* og



havde godt vejr det meste af tiden. Skibet styrede glimrende, når begge skruerne arbejdede, men det gjorde de desværre kun med mellemrum, thi vi måtte vekselvis stoppe enten den ene eller den anden for at reparere. Til sidst var der hverken reservedele eller reparationsmateriale tilbage, og 2. mester svor på, at han havde brugt kabelgarn til at holde forskellige dele sammen. Når den ene maskine stoppede, blev roret lagt hårdt i borde, og skibet holdt akkurat kursen.

Nå, vi ankom i god behold til *New York*, dagen efter at „*Hebe*“ var ankommet; vi blev begge forøjede ved pier 22, Brooklyn, og efter et par dage overtog et amerikansk rederi dem. Der var ingen af os om bord i „*Juno*“, der ønskede at blive afmønstrede, og vistnok kun een eller to fra „*Hebe*“, så da S/S „*Orion*“ af samme selskab lå ved Bush Docks i New York havn, gik begge besætninger fra „*Juno*“ og „*Hebe*“ derom bord for med den at vende tilbage til København. Vi tog også vor frihavnskat med.

S/S „*Orion*“ var en ældre engelsk damper, en forhenværende Liverpool-cattleboat, som rederiet *Alf. Christensen* havde købt og bragt under dansk flag. Den havde 4 master og to skorstone og var på den tid, hvad man kalder en stor båd. Rygtet fortalte, at det var rederiets mening at sætte det i en kombineret fragt- og passagerfart mellem København og New York; derfor havde den et forholdsvis stort restaurationspersonale om bord, bl. a. en kahytjomfru, ene dame mellem ca. 60 mandfolk. De havde travlt med at rengøre saloner og kamre og forsyne dem med det nødvendige inventar etc., der var medbragt fra København. I *New York* lastede „*Orion*“ en fuld ladning stykgods, blandt andet hvedemel og landbrugsmaskiner, og man sagde i lukafet, at ladningen var ca. 1 million kroner værd. Nå, den gang sagde man en hel del i lukafet, måske gør man det endnu?

Vi sejlede fra *New York* den 27. maj 1899, jeg husker tydelig dato, thi det var min 21-årige fødselsdag.

Vi matroser fra „*Hebe*“ og „*Juno*“ skulle ikke gå vagt, men arbejde hele dagen på dækket, og der var nok at tage fat på, mest med at banke rust og med at møjemale. Vejret var forholdsvis godt, men diset, der senere gik over til tæt tåge, da vi nærmede os *New Foundland*-bankerne. Kursen var sat ad storkirken, der går norden om *Skotland*. Den første eller anden juni havde vi meget tæt tåge, og dampfløjten tudede med regelmæssige mellemrum, og „*Orion*“s førstestyrmand havde vagt på broen; vi dagmænd bankede rust på båddækket; da lød ved 9-tiden om formiddagen udvigens råb fra bakken: „Klipper i læ“. Der blev straks slået „fuld kraft bak“, men det var forsent; „*Orion*“ løb på undervands-klipper med stor fart og borede sig fast med adskillige store huller i bunden og stod til sidst uhjælpelig fast med stævnen kun ca. 100 fod fra det faste land. Heldigvis var det fint vejr, men der løb en høj sydlig dønning, der brødes mod klippevæggen.

Jeg var med i den første redningsbåd, der blev sat i vandet; vi skulle finde et sted, hvor bådene kunne

lande og samtidig få „*Hebe*“s kaptajn sat i land, så han kunne komme i forbindelse med omverdenen. Vi var heldige straks at finde en lille, godt beskyttet bugt med sandbred, hvor vi satte båden på grund og vadede i land. Af en nærboende fisker fik vi at vide, at vi var strandet et par engelske mil vesten for *Kap Race* på *New Foundland*. Han tilbød at vise kaptajnen vejen til den nærmeste telegraf-station. Så de drog af sted til fods. Af bådens styrmand fik jeg og en anden matros ordre om at forsøge at få en manilla-trosse i land fra boven af „*Orion*“ til den nærmeste tørre klippe, medens han gik tilbage med båden for at aflægge beretning.

Det var ikke let for to mand at hale den svære trosse i land, men det lykkedes, og vi gjorde den fast rundt en solid klippeblok, der syntes skabt til dette formål. Om bord blev trossen lagt i en kasteblok oppe på formasten og hevet tot med dampspil. En improviseret redningsstol blev anbragt, og vor andenmester fra „*Juno*“ blev den første, der skulle prøve turen. Men da han var kommet halvvejs, slækkede trossen så meget, at vi ikke kunne hale ham i land. Der hang han, og den høje dønning brød over ham, og han blev dyngvåd til skindet og mistede uniforms-kasketten, som han ellers altid pralede med. Trods hans ubehagelige situation kunne vi dog ikke bare os for at grine. Enden blev, at de måtte hive ham om bord igen. Imidlertid havde styrmanden fra redningsbåden aflagt beretning, så alle bådene blev sat i vandet, og resten af dagen tilbragte vi med at sætte hele mandskabet i land med alle deres ejendele, og hvad der ellers kunne reddes af skibets værdifulde lager. Kun kaptajnen og to frivillige mænd forblev om bord om natten. I land var der en stor stabel af kufferter, skibskister, køjesække o. s. v., som vi dækkede med store luge-presenninger, og derunder sov vi om natten. Det var jo lidt hårdt og køligt, men vi måtte jo holde øje med vore ejendele, da der i dagens løb var kommet nogle newfoundlændere til stede, der godt kunne se ud til, at de havde lyst til at låne noget.

Den næste morgen ankom to slæbedampere fra *St. Johns* for at bringe os dertil og samtidig se, om der kunne være tale om at bjærge skibet. Men da bjærgning var håbløs, blev det straks opgivet, og da tågen var lettet, og vejret stadigt fint, gik vi alle om bord i de to både medtagende alle vore ejendele. Vi sagde farvel til „*Orion*“, og ved 3-tiden om eftermiddagen passerede vi *Kap Race* med dens strømhvirvler; på vejen op passerede vi 4—5 isbjerge, eet af dem var en vældig kolos, og vi spekulerede på, hvad der ville have hændt, hvis vi havde løbet på den i mørke. Senere fik vi at vide, at et par år i forvejen havde en lignende kolos spærret al trafik ind og ud af *St. Johns* havn i over 3 uger. Vi blev indlogeret på „*Sailors Temperance Home*“ og officererne på nogle mindre hoteller eller boarding houses. Byen var meget kedelig, kun een lang gade langs havnen og fjordbredden, og uden en rød øre i lommen havde vi mas med at fordrive tiden. Vi boede her i 8 dage. Om kosten på hjemmet skal jeg

ikke spille ord, den var dog lidt bedre end i de danske skonnerter, hvor enten skipperen eller styrmanden med en rusten bismervægt nøjagtigt og bogstaveligt opfyldte sølovens bud!

Endelig ankom en engelsk damper, der skulle bringe os til *Liverpool*; den havde kun plads til 1. klasses passagerer og akkurat plads til vore kaptajner, styrmænd og maskinmestre. For os andre dødelige havde man i nr. 2 lugen på mellemdækket af uhøvlede planker sammentømret et „steerage“ med 3-etages køjer med nogle af de billigste madrasser, jeg nogensinde har set (*donkey's breakfast*). Ellers intet andet køjetøj og hverken bænke eller borde og kun nogle tinskaffebakker, hvori vi selv kunne hente maden fra kabyssen. Trods de primitive forhold fandt vi os dog snart til rette ved hjælp af vore ejendele. Af hensyn til brandfaren var der ingen lys om natten!

„*Orion*“s kaptajn kom om bord for at sige farvel til sine fortabte får, og for anstændigheds skyld gav vi ham et hurra til afsked. Kosten var elendig i de 8 dage, det tog os for at nå til *Liverpool*, men her på „*Sailors Home*“, *Canning Place*, kom vi hurtigt til kræfter igen, især da vi fik et stort glas øl til middagsmaden. Ingen *Temperance*-vrøvl her! Efter 3 dages ophold gik det en skønne formiddag pr. 3. klasse med et rumletog til *Harwich*, hvortil vi ankom ved 8—9-tiden om aftenen og kørte langs siden på *Esbjerg*-damperen ved *Parkeston-Kajen*. Vi var selvfølgelig skrupsultne og ville have noget at spise, men hovmesteren om bord i *Esbjerg*-damperen sagde, at han ikke åbnede for restaurationen førend ved 11-tiden, når toget fra *London* kom med passagererne; men efter en lille forhandling, hvor der faldt nogle droje ord, fik han ordre af sin kaptajn til at give os noget mad! Og det fik vi; jeg tror ikke, at jeg nogensinde, hverken før eller senere, har spist så mange stykker smørrebrød på een gang. Hovmesteren serverede øl og snaps på egen regning, og det var pænt af ham og viser, at selv en hovmester kan have et hjerte i livet.

I *Esbjerg* var der lidt vrøvl med toldvæsenet. Nogle af mændene havde i *New York* købt nogle voksdugs-bordduge med billeder i midten af *Brooklyn*-broen, *Frihedsgudinden* etc., og af disse skulle der betales ca. 35 øre i told pr. styk. Vi forklarede, at vi var skibbrudne søfolk og ikke havde en rød øre at betale med; men vi talte for døve øren. Det kgl. danske toldvæsen var lige så urokkeligt, som de klipper, „*Orion*“ var forlist på. De toldpligtige varer blev mærket med navn og adresse, så når ejermændene indsendte beløbet, ville de få deres ejendele tilsendt. Een mand var nær kommet for sent til toget over dette småtteri, der gjorde et lille skår i glæden over at se vort fædreland igen. Men det var et glædeligt øjeblik, da vi stod på *Københavns* banegård den næste morgen! Her var forhyringsagent *Jeppesen* mødt op for at få alle vore søfartsbøger, og han lovede os afbetaling, når vi havde været for sø- og handelsretten, hvortil vi blev stævnet et par dage senere.

Jeg mødte op i god tid og traf mine to kammerater

fra „*Juno*“, *John* og *Kristian*; den sidste var allerede på dette tidlige tidspunkt, mellem 9 og 10 om formiddagen, lidt mildt påvirket. Om det var luften i hans fødeby, der havde virket på ham, eller det var gen-synsglæden, der havde overmandet ham, ved jeg ikke, men *John* og jeg fik ham bugseret ind på en bænk i retssalen imellem os, hvor han af og til måtte lukke øjnene for støv! Da vi tre kun havde været en slags passagerer på „*Orion*“, ventede vi ikke at blive spurgt om noget. Retsbetjenten havde noteret vore navne på mødelisten.

Alt gik godt, indtil 1. styrmanden fra „*Orion*“ nævnte noget om, at „*Juno*“s kaptajn havde taget en længdeobservation, dog med en diset kiming, dagen før forliset. Kaptajnen fra „*Juno*“ var ikke til stede, han var rejst fra *Liverpool* til *Newcastle*, og nu var ulykken, at *Kristian* satte overordentlig stor pris på ham og ville have gået igennem ild og vand, dog ikke sodavand, for ham. Og da han hørte kaptajnens navn blive nævnt, sprang han op og sagde med høj røst: „Kaptajn N. fra „*Juno*“ har aldeles ikke spor med denne sag at gøre!“ Der blev stille i retssalen, da „gamle *Madvig*“ forlod formandspladsen og gik hen til skranken. Pegende på *Kristian* sagde han „Kom her hen, De dér.“ Så *Kristian* lettede og styrede bidevind hen til skranken. *Madvig* så ham stift i øjnene og sagde: „Sig mig engang, hvor mange snapse har han fået i dag?“ Stakkels *Kristian*, der aldrig havde været stærk i hovedregning, prøvede forgæves på at finde summen, da *Madvig* igen sagde, uden at afvente noget svar: „Nu kan han gå udenfor, og når retten er hævet, vil jeg tale med ham!“ Så *Kristian* brasede firkant og styrede en zig-zag-kurs ud af salen, som om han havde en u-båd i hælene.

Efter at retten var hævet, ledte jeg og *John* efter ham udenfor, men han var forsvundet. Han var en dygtig matros og et godt menneske, men kødet var skrøbeligt.

„*Orion*“ blev et „totalt forlis“, frihavns-katten måtte vi efterlade i *St. John*! Da jeg efter en uges forløb begyndte på navigationsskolen, blev dette altså min sidste rejse „foran for masten“!



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „*Dania*“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

Så er der serveret! „Jul på Havet“ er kommet. Hef-tet fremtræder i år som en indbydende jule-punch, mixet af lutter ægte og udsøgte varer. Endnu mere farvestrålende end ellers giver juleheftet løfte om en udsøgt nydelse for læserne. Og indholdet er både læk-kert og spændende. Punchens sammensætning skal ikke være nogen hemmelighed. Her er opskriften:

Først og fremmest gælder det om at anrette på en festlig måde, og det har Oscar Knudsen gjort ved at male et smukt omslag, på hvis forside man ser skole-skibet „Danmark“s galionsfigur på baggrund af et sneklædt Kronborg. Omslagets bagside viser skoleski-bet under mere eksotiske og varme himmelstrøg.

Punchens første bestanddel er et pragtfuldt sejl-skibs-billede af Fr. Landt, som har kaldt sit billede „Hård syd-ost kuling“. Og så følger et stænk gammel søøverromantik, nemlig Bent Nielsens spændende be-retning om „Den stjalne hvalfanger“, en gyser hentet ud af virkeligheden.

I en rigtig jule-punch må der imidlertid også være et stænk af hygge, hvorfor redaktionen har valgt et skønt og saltvandsfrisk maleri af S. Kielland-Brandt. Denne maler, hvis fænomene evne til at male sø, læserne før har stiftet bekendtskab med, bidrager med et hjemligt motiv, nemlig „Fiskerbåde ud for Gud-hjem“.

Punchens rette temperatur sørger Paul Sinding for med et maleri af „Inspektionsskibet „Godthåb“ i stor-isen ud for Grønlands østkyst“. Den populære marine-maler har som bekendt selv befaret havet omkring vor store koloni, og dette billede vil vække minder hos andre Grønlands-farere. — Og så et stænk af ægte saltvands-humor: Angelo Hjort stikker med fortæl-lingen „S/S Magdalene“ en vaskeægte og grinagtig skipperløgn. Hans Andreasen møder med perlen i punchen, en hymne til havnestemningen.

På baggrund af en skøn, farvelagt tegning af Oscar Knudsen præsenterer fiskernes digter, Erik Bertelsen, i versificeret form historien om „Da snurrevodet blev opfundet“. Derpå er tilsat en anelse uhygge blandet med en dosis enerverende spænding: Adrian Johansen beskriver dygtigt en usædvanlig jul i kolde og barske farvande ved sin fortælling „Jul på Skålafjall“.

Knud Schwalbe har bidraget til punchens tilvirk-ning med en både spændende og humorfyldt oplevelse fra sikringstjenestens tid. „Miner på juletræet“ hed-der skildringen. — Næste ingrediens er en ædel vare af gammel årgang, nemlig et maleri af „Skonnertbrig-gen Ørnen“. Billedet er malet af C. Locher i 1869.

En anden ædel, men nyere bestanddel af den lækre jule-anretning er V. Qvistorffs mesterligt udførte ma-leri af „Indian Reefer ved Kronborg“. Et stænk sø-krigshistorie hører naturligvis også med i en punch af denne art, og Otto Ludwig har igen i år skrevet en for-tælling, der er en hyldest til vort søværn og dets hi-storie. Handlingen udspilles under kaperkrigen mod

England, og man hører også om et ungt pars roman-tiske kærlighed.

Lodsmaleren Fr. Landt var som bekendt med kon-gen til Grønland sidste sommer, og han har derfor bi-draget med et skønt maleri af „Kongeskibet „Danne-brog“ i Diskobugten“. Og så har redaktionen været så heldig at få tag i en meget ædel og meget gammel vare, nemlig en skitse af C. W. Eckersberg fra 1828. Det værdifulde maleri forestiller „En korvet på stab-len“.

Derpå er tilsat en dosis vredt og skummende salt-vand fra Biscaya-bugten: „Vikingen“s engelske med-arbejder, den kendte sø-forfatter R. Barry O'Brien, har nemlig skrevet om en spændende selvoplevelse, „En nat i Biscayen“.

Så følger påny et stænk af spænding blandet op med humor, idet Erik Bertelsen bidrager med en usæd-vanlig fortælling om vore rednings-folk ved Jyllands vestkyst. „Der var kvinder med“ hedder fortællingen. Punchens næste bestanddel er et dryp romantik, nær-mere betegnet et stemningsfuldt maleri af Paul Sin-ding, „Skuder i Fåborg havn“. Derefter følger et far-velagt luftfoto forestillende danske orlogsfartøjer „Ef-ter en flådemanovre i Århus-bugten“. Dette billede vil sikkert få en hædersplads i mange marinestuer.

En kraftig tilsætning har jule-punchen fået i Tage Nissens gribende og spændende fortælling, „Bolværks-matrosen“. Næste ingrediens er hentet helt oppe fra Grønland. Det er Adrian Johansens uhyre interessante skildring af „Grønlands-fiskeriet, som jeg husker det“. Artiklen er illustreret med fine fotografier.

Hef-tets sidste tekstbidrag er en blanding af novelle og artikel leveret af den kåde vogter af „Slop-kisten“ i Vikingen, — Jack Tar. Jack fortæller en fantastisk kærlighedshistorie, som udspilles mellem alle de man-ge historiske klenodier på søfartsmuseet i Helsingør. Fortællingen vil lokke både på smil og på stolthed-s-følelse, stoltheden over at tilhøre et folk med dybe rødder i søfartens historie.

Og så er punchen næsten færdig. Vi mangler blot at nævne endnu et billede, nemlig Chr. Neumanns ma-leri „Ved Gibraltar“. Billedet, der er udlånt af tron-følgeren, Prins Knud, sætter et flot punktum på det fyldige hefte.

Ved anretningen af jule-punchen har medvirket så kendte tegnere som Oscar Knudsen, Ernst Køhler og Kjeld Simonsen, der har illustreret fortællingerne med fine tegninger, hvoraf mange er bragt i farver. Æren for det smukke resultat tilkommer endvidere Brdr. Barentzens Clicheanstalt og A/S L. Ihrichs Bogtryk-keri, der har udført et virkelig gedigent arbejde.

Hvis De vil have andel i den lækre anretning, må De være tidligt på tærerne. Der bliver rift om „Jul på Havet“ i år. Prisen er kr. 4,75, og heftet kan fås hos Deres bog- eller bladhandler eller direkte fra „Vikin-gen“s Forlag.

Det har jeg oplevet:

„Den værste tur i mit liv“

I midten af september lå en stækket „fugl“ og sam-lede kræfter i Københavns havn. Det var skibs-reder Kromanns 3-mastede motorskonnert „Frida“ af Marstal, som netop var vendt tilbage efter en usæd-vanlig farlig rejse over en stormpisket Atlant. „Vikin-gen“s medarbejder gik om bord for at erfare de nær-mere enkeltheder om turen.

Vi traf styrmand Lejf Aabyrt i hans diminutive lukaf, hvor han var i færd med at skrive skibsjournalen ren. Styrmanden sejlede under hele den sidste krig i allieret tjeneste og forliste hele to gange. Den ene gang som følge af minesprængning og den anden gang på grund af torpedering. Desuden har han været udsat for flere bombardementer. Selv med disse ople-velser i frisk erindring betegnede han den nylygt af-sluttede rejse som den hårdeste gennem sine 25 år som søfarende. Styrmanden fortalte:

„I juli måned mønstrede jeg om bord i Reykjavik og var med på et par rejser fra en lille islandsk plads til Reykjavik med lava-sten, som islændingene bruger til isolering. Den 22. juni afgik vi fra den islandske hovedstad i ballast og med Halifax, Nova Scotia, som mål.

Lørdag den 2. august fik vi motorskade på Atlan-ten. Det var kølevands-pumpen, der strejkede, men vi fik udbedret skaden i løbet af søndagen. Heldigvis var vejret på det tidspunkt ret pænt, men der var en del dønning. Det samme var tilfældet, da storsejlet den 6. august faldt ned, fordi klofalds-bolten var brækket. En halv time efter dette uheld fik vi motorskade påny, men reparerede i løbet af to timer.

Den 9. om aftenen ankom vi til Halifax, hvor vi ankrede på reden ifølge karantæne-bestemmelserne, der påbød vaccination af hele besætningen. Både pro-viant og ferskvand var imidlertid sluppet helt op, men takket være en yderst elskværdig lods fik vi lov til at gå til kaj. Lodsens sørgede endda for, at en skibs-provianteringshandler blev banket op midt om natten for at sælge os lidt madvarer. Det var vi ham meget taknemmelige for. Den slags er jo strengt taget ikke et job for en lods.

I løbet af seks dage fik vi en last af træ om bord bestemt for Rosslare i Irland, og den 20. august forlod vi Halifax og kvitterede lodsens kl. 20. Kølevandspum-pen var lige repareret i vor sidste havn, men alligevel brød den ned kl. 21.30. Vi fik imidlertid omstillet lensepumpen til at give kølevand, og kl. 0.30 fortsat-tes rejsen.

Den 22. kl. 20 pejlede vi 14 tommer vand i skibet, og vi konstaterede, at vandet vedblev at stige. Alle mand blev derfor kommanderet til pumperne. Vandet var efterhånden steget så meget, at det nåede op på



Styrmand Aabyrt blev hjerteligt modtaget af sin frue efter hjem-komsten fra den farefulde rejse.

svinghjulet, der derfor ikke kunne trække. Ved pum-pen henne for stod mandskabet ustandselig i vand. Vinden var vokset til storm, og søerne vaskede ind over skibet. Kl. 24 var vandet steget i skibet til 72 tommer!

En damper kom nu imod os, og vi spurgte ham om, hvilken havn der var den nærmeste, da vi ikke kunne fortsætte rejsen på den måde. Vi fik det svar, at den franske ø St. Pierre var nærmeste land. Besætningen pumpede stadig, og vandet svandt langsomt inden borde, og til sidst, da vi havde pumpet i et helt døgn uden at være til køjs eet minut, fik vi lensepumpen igang igen.

På St. Pierre fik vi repareret pumperne og tætnet et par lækager. Den 30. ved middagstid var vi klar til at sejle videre. Samme aften brækkede klyverstagen i vindstyrke 9, og hen på natten steg vandet ombord, så det nåede 5 tommer op på svinghjulet. Påny måtte besætningen til pumperne.

Søndag den 31. om morgenen brækkede bommen til skonnertsejlet, og igen blev det galt med pumpen. Om aftenen nåede vandet 12 tommer op på svinghjulet. Så lempede vi en del af dækslasten forude over bord for at få vandet til at løbe fra motoren. Denne anstren-gelse hjalp så meget, at vi kunne få vandet pumpet fra motoren. Mandag den 1. september ved middagstid kunne vi fortsætte rejsen. Men da havde folkene også stået ved pumperne uafbrudt i 1½ døgn, og ind imellem havde vi haft utallige reparationer af pumperemme. Disse remme, som vi havde fået i Canada, var meget dårlige og sprang ustandseligt.

Så skete der faktisk ikke noget af betydning før mandag den 8. september, bortset fra at søen forvoldte stor skade på skanseklædningen, og dækslasten næsten slog sig løs. Men den 8. var den altså gal påny. Lense-pumpen holdt op med at give kølevand, men vi fik den skilt ad og fandt fejlen. Det var en træstump og noget gammelt værk, der lå og stoppede. Nå, pumpen blev atter samlet og var i orden igen, men så knækkede gafflen til storsejlet. Situationen var faktisk ikke vi-dere lys for os, for vand og brød slap op. Vi måtte derfor gå ind til Queenstown for at supplere.

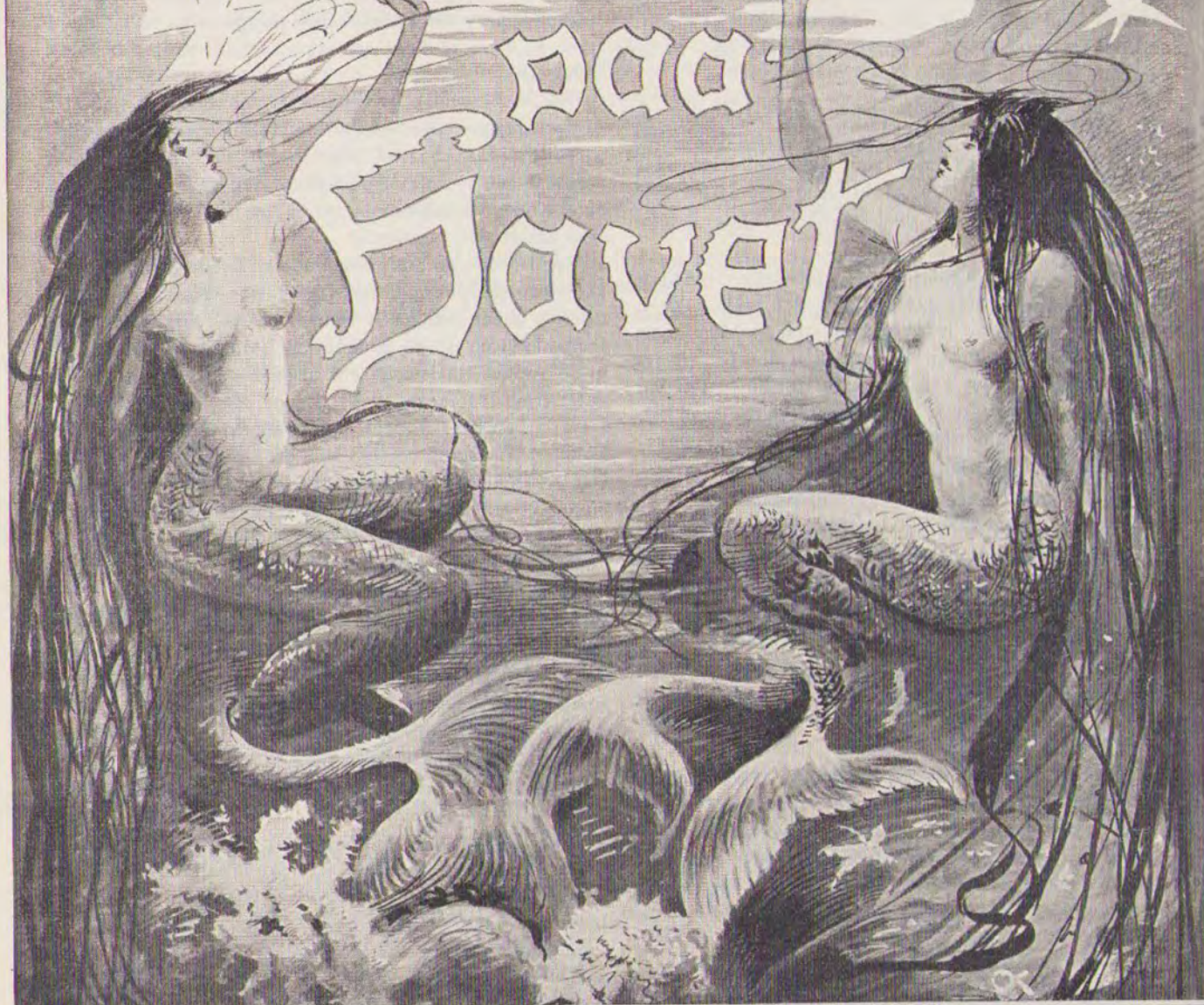
Men ellers skete der ikke videre på den tur,“ sagde styrmand Aabyrt omtrent med samme stemme som tjenerskabet i sangen, hvor kammerherreinden får at vide, at hendes ridehest er død, hendes gård brændt og hendes mand krakket og død!

Uden nævneværdige andre uheld ankom „Frida“ til Rosslare torsdag den 18. september. — w i g.

De kan få dem
overalt



De
Havet



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN



Fra venstre: Disponent S. Walther Rostoft, højesteretsadvokat A. L. Gullestad, speditør Halberg og direktør Arthur Fr. Eriksen.

Værft for bygning af redningsfartøjer i Helsingør

DANMARK har i disse dage haft besøg af nogle fremtrædende norske industrimænd. Det drejer sig om formanden for bestyrelsen af Kristiansand Mekaniske Verksted A/S og Aluminumbåter A/S, herr Arthur Fr. Eriksen, og disponenten for de samme firmaer, herr S. Walther Rostoft. Endvidere skibsreder Johan Gerhard og direktør Otto Christiansen, der begge er med i bestyrelsen for Kristiansand Mekaniske Verksted A/S, samt de to selskabers juridiske rådgiver højesteretsadvokat A. L. Gullestad.

Kristiansand Mekaniske Verkstad A/S beskæftiger sig med nybygninger op til 8500 tons samt med reparationer af skibe og har en tørdok, der kan tage skibe på op til 10.000 tons. Værftet beskæftiger 5—600 mand.

Aluminumbåter A/S er et firma for fremstilling af moderne aluminiums-redningsbåde og andet skibsudstyr af aluminium. Firmaet blev dannet i 1947 og har siden haft en rivende vækst. Det stod nu foran en udvidelse og har derfor besluttet at henlægge en del af virksomheden til Danmark. I den anledning har man af skibsbygmester C. F. Hansen købt „Helgolandsværftet“ i Helsingør og dannet et dansk aktieselskab ved navn Aluminiumsbåde A/S, hvis bestyrelse er de norske herrer Arthur Fr. Eriksen og S. Walther Rostoft samt danskerne speditør M. Halberg, den kendte skibskonstruktør, ing. Knud. E. Hansen og direktør A. P. Ranløv.

Det er planen at modernisere „Helgolandsværftet“, så det sammen med moderselskabet bliver Skandinaviens hidtil største specialfirma for moderne alumi-

niums-redningsbåde og redningsflåder m. v., som kommer til at opfylde kravene i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen.

Planen har mødt stor interesse i Danmark, og især har man mødt betydelig velvilje hos Helsingør Kommune.

Aluminumbåter A/S, Kristiansand, har leveret aluminiumsredningsbåde til de betydeligste norske rederier og bl. a. til M/S „Oslofjord“, ligesom man har ordrer på flere millioner kroner liggende for danske, norske og svenske værfter og rederier. Det drejer sig foruden aluminiumsredningsbåde og redningsflåder om radar-master.

Det nye selskab vil få anledning til at drage nytte af det norske moderselskabs arbejdsmetoder og erfaringer og vil iøvrigt komme til at arbejde intimt sammen med dette. Selskabet vil hovedsagelig komme til at beskæftige arbejdere fra Helsingør, hvor det også vil få sine kontorer. Fa. „Shipping Agencies“, Amaliegade 21, København, er det nye selskabs danske salgsrepræsentant.

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR
DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
ST. KONGENSGADE 49
KØBENHAVN K

Japansk prinsesse døber dansk skib

A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S's tankskibsnybygning ved Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., Ltd., Tamano (Japan) søsattes den 21. oktober i Tamano.

Nybygningen har følgende dimensioner:

Længde mellem p. p. 530' 0"
 Bredde 70' 2 1/2"
 Dybde til hoveddæk 40' 3"

og kommer til at laste ca. 19.225 tons d. w. på ca. 31' 8 5/8". Båden får ialt 24 tanke, 8 centertanke og 2x8 sidetanke samt et pumperum midtskibs og et mindre pumperum forude. Den udstyres med rigelige og kraftige pumper i stand til at losse ca. 1500 tons pr. time og er forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

Båden vil få smuk og rummelig aptering for kaptajn, officerer og mandskab med etmandskamre for alle voksne og bliver forsynet med de bedste og nyeste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, gyrokompass, ekkolod, selvstyrer etc.

Hovedmaskineriet bliver Mitsui/B. & W. type 1/974-VTF-160, 9 cylindre, cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm, normal ydeevne 10.300 ihk ved 115 omdrejninger pr. minut, der giver skibet en fart af 15 1/4 knob lastet. Skibet får damphjælpemaskineri.

Den japanske prinsesse Yori, kejser Hirohitos tredieældste datter, der den 10. oktober i år blev gift med den tidligere feudal lord Okawama, foretog dåben af skibet.

Rederiet var repræsenteret af prokurist Georg Andersen og flere af Japan-kontorets ledende herrer og tilsynsførende.

Vi holder os til



ESBJERG TOV

BEDRE BOG OM MANDFOLK OG HAV
 KAN IKKE SKRIVES

Nicholas Monsarrat

HAVET SLETTER ALLE SPOR

„En roman man får svært ved at glemme. Nicholas Monsarrat har placeret sig i kølvandet af de store søgøende englændere Marryat, Stevenson, Conrad og Forrester.“
 Henrik Neiiendam i Ekstrabladet.

„Ingen falsk herolisme, ingen forloren begejstring får lov at farve skildringen. Man tror på disse stilfærdige søfolk, man gribes af deres gru — ja, så stærkt gribes man, at det stundom føles, som var man selv nærværende i de lange nætter på havet.“
 Den social-demokratiske Provinspresse.

Pris hft. kr. 13,50, ib. kr. 25,00.

SCHÖNBERG



„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

Planche over Volga—Don skibskanalen.



Med skib gennem Rusland

Vandvejen Hvidehavet-Sortehavet åbnet for trafik

RUSSERNES gamle ønskedrøm om at kunne rejse med skib fra Ishavet til Sortehavet er nu blevet til virkelighed ved åbningen af Volga-Don-kanalen, som fandt sted søndag den 27. juli og blev fejret med store folkefester i alle byerne langs denne vigtige vandvej.

Gennem floderne Svir, Volga og Don er der nu forbindelse mellem Hvidehavet, Østersøen, Det Kaspiske Hav, Det Asovske Hav og Sortehavet. Allerede den 1. juli startede den første store flodbåd langt oppe mod nord for at gøre rejsen Hvidehavet—Sortehavet. Starten fandt sted i Belomorsk sydvest for Archangelsk, og første etape gik gennem Stalinkanalen, også kaldet Hvidehavskanalen, som under den første femårs-plan blev bygget af 6000 tvangsarbejdere fra fangelejrene i nord. Næste etape blev Onegasøen, hvorfra turen gik gennem den udvidede flod Svir ned til Belojesøen. Her har Volgas øverste bifloder deres udspring, og via disse kommer man til den store, kunstige indsø ved Rybinsk, hvor et stort kraftværk blev anlagt i krigsårene. Ved byen Stjerkakov ligger munden til den egentlige Volga, og vil man gøre en afstikker til Sovjets hovedstad via Moskvakanalen, så lader det sig gøre herfra.

Færden går videre på Moder Volga til bil-byen Gorki, som tidligere hed Nisjnij Novgorod. Volga bli-

ver stadig bredere og mægtigere, og næste by af betydning er den urgamle tartar-hovedstad Kazan, bekendt for sine tårne og tinder. Fra Kazan løber Volga ned til Samara eller Kujbysjev, som byen hedder nu. Den er kendt som sovjetregeringens sæde under den tyske belejring af Moskva.

Ved Kujbysjev gør Volga et stort sving, og man er i gang med at dæmme op for den store flod dér og bygge verdens største kraftstation, som i dimensioner langt kommer til at overgå den kendte Boulder-dæmning i USA. Når Kujbysjev-dæmningen bliver færdig, vil Volga-„knækket“ blive gennemskåret af en ny kanal, men foreløbig må flodbådene følge det store sving ned til byen Saratov. Fra Saratov går





Luftfoto fra Volga-Don-kanalen.

Volga ret sydpå til Stalingrad, som nu helt har fået sine sår lægt efter den sidste krig, efter hvad russerne fortæller.

Lige syd for Stalingrad ved den lille by Krasnoarmeisk begynder den nye Volga-Don-kanal, som er 101 km lang. Gennem ni sluser kommer man til Varvarasøen, og gennem endnu een til Bereslovsøen. Næste indsø er Karpovskasøen, som via nye sluser har forbindelse med Zimljanskøen. Denne er dannet af Don, efter at floden blev dæmmet op ved kæmpedæmningen og kraftværket i Zimljansk. Denne dæmning er verdens største i sin art med en længde på hele 15,5 km. Bredden er 500 m og højden 35 m. Arbejdet på dæmningen blev påbegyndt i efteråret 1949 og er nu færdigt.

Forbi Zimljansk går flodbåden via yderligere en

TELEFONMATERIEL AF ENHVER ART



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S
AMALIEGADE 7
KØBENHAVN

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER KØBENHAVN

Privat køber søger følgende bøger:

E. Kromann: Marstal Søfarts Historie
N. M. Kromann: Fanø Sømænd i Storm og Stille
Kudsk Jensen: Praktisk Sømandsskab (gl. udgave)

Tilbud med pris bedes opgivet i billet mrkt. „Bøger“ til Vikingen

sluse ned til Dons gamle løb, og siden kommer flere dæmninger med kraftværker og sluser, før man kommer til nedre Don og siden til Rostov og ud i det Asovske Hav og Sortehavet.

Efter at kanalen blev åbnet, er passagertrafikken kommet rigtigt i gang på den nye vandvej, og i første omgang rejser den russiske „proletar“-overklasse på de store fire-dækkede passagerbåde ned til Rostov. Efter den 14 dage lange flodrejse går turen videre med luksus-damper langs Sortehavs-kysten op til Odessa.

Men man skal ikke tro, at den nye kanal er blevet til først og fremmest for overklassens skyld. Dens militære betydning kommer nok i allerførste række. Takket være den nye vandvej kan store mængder kul og olie fragtes fra det indre af Sovjet, uden at jernbanerne behøver at overbelastes. Og orlogsskibe kan flyttes fra Hvidehavet til Sortehavet, uden at et menneske i Vesteuropa har anelse om det.

Ingvar Larsson.

Albert Echwald rejser til Grønland.

Formanden for foreningen „Gamle Georg Stage Drengene“ rejser til Grønland, hvor han skal overtage stillingen som bagermester i Grønlandsk Handel.

Da Echwald for 15 år siden søgte „Vikingen“'s hjælp for at starte ovennævnte forening, frarådede vi ham det og foreholdt ham hvor mange, der før han, havde villet løse denne opgave, men den stille mand viste, at der boede en stor organisator i ham. Bageren arbejdede med kærlighed og en utrolig offervilje på at gøre det arbejde muligt, som i dag danner grundlaget for den næste formand.

„Gamle Georg Stage Drengene“ står med ca. 2000 medlemmer, hvoraf mange bor i udlandet, og Echwald har med denne forening skabt en good-will for Danmark og dansk skibsfart, som ikke kan anerkendes nok.

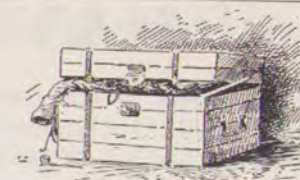
Det arbejde, som Echwald har løftet, vil blive svært at fortsætte, og foreningen har som en påskønnelse udnevnt ham til æresformand, men man burde i virkeligheden fra mere officiel side påskønne hans indsats.

Fra mange sider mener man, at kaptajn A. Brett-schneider vil være den mand, der kan føre foreningen „Gamle Georg Stage Drengene“ videre.

Referenten.

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Det sidste togt.

Det var en almindelig udbredt overtro blandt sejlskibstidens søfolk, at skodesløshed ved bisættelser til søs ville få uheld til følge for de overlevende om bord. Derfor var en bisættelse på havet som oftest en meget smuk ceremoni.

U-båd som „dødssejler“.

Vi bliver et øjeblik endnu i den uhyggelige genre: Søhistorien er rig på beretninger om skibe, som med døde mænd om bord eller helt uden besætning har drevet om på verdenshavene. En tysk u-båd drev i 1915 ind på kysten ved Yarmouth. Alle mand af besætningen var døde, men selve fartøjet var helt uskadt. Man fandt ud af, at u-båden under en operation i Nordsøen havde søgt ned på havbunden. Her havde to mand fået til opgave at passe oxygen-pumperne. Oxygen kan have samme virkning på mennesker som lattergas, og da noget af oxygenen sivede ud i rummet, blev de to mand næsten som berusede, hvorefter de mistede bevidstheden. Da hanen til pumpen forblev åben, sov de intetanende ind, og på samme måde døde resten af besætningen. I lang tid lå u-båden på havbunden, hvorefter den på en eller anden måde kom til overfladen og drev i land. U-båden var af en helt ny type, og den engelske marines efterretningsvæsen var derfor godt tilfreds med fundet.

Dauntless Island.

Og mens vi er ved krigsskibene: For mange år siden gik et af den engelske marines skibe på grund på Essequibo-floden i Engelsk Guiana. Sand og plantedele fra Guianas skove drev efterhånden ned ad floden og lagde sig omkring det forladte skib. En sandbanke dannedes og blev til en ø med store træer og anden vegetation. Skibet, der gik på grund, var H. M. S. „Dauntless“. Øen, der i dag er flere miles lang, fik derfor navnet „Dauntless Island“.

„C. F. Labskovs“.

Apropos skibs-kælenavnene: Om bord på Det Forenedes gamle Amerika-båd „C. F. Tietgen“ boede hele den menige besætning forude i en noget forvirret blanding, matroser og fyrbødere mellem hinanden. Af samme grund kaldtes ærværdige „C. F. Tietgen“ aldrig for andet end „C. F. Labskovs“ folkene imellem.

Om at „skrive hjem“.

Og så er vi igen kommet ind på begrebet sø-slang. En af slang-eksperten Kaj Boms mange meddelere har fortalt, at en dårlig rorgænger, som sejler i zig-zag, får skyld for at „skrive hjem“. Dette udtryks rigtighed kan vi vist alle skrive under på. Men meddeleren siger, at den nævnte form for styring også er blevet kaldt at „bygge hus“. Det skal nok passe, for i England kalder man det at sejle i zig-zag for „to build a chapel“. Det lyder mærkeligt, og hvis nogle af læserne har hørt de to sidstnævnte udtryk før, er et brevkort velkommen herom. Endnu bedre ville det være, hvis vi kunne få forklaringen på udtrykernes opstaaen.

„Målebedrøvere“.

„Fløjten“ var en i det 16. og 17. århundrede meget udbredt skibstype af hollandsk afstamning. Fløjten havde en ret mærkelig form. For og agter var den meget højere end midtskibs, og skrogets bredde var i dækshøjde betydeligt mindre end i vandlinien. På sin vis mindede typen altså noget om den nyere tids „tårnskibe“. Den mærkelige facon havde da også samme formål som tårnskibenes. Ifølge konservator Hauge fra Norsk Sjøfartsmuseum slap fløjten nemlig let fra det, når Øresunds-

tolden skulle beregnes. I 1699 skete imidlertid en ændring i målereglerne, og så var fidusen „gæet fløjten“!

Mere slang.

Ifølge Bom kaldes en afholdsmænd til søs ofte for „Vand-båden Holger“. Til gengæld kan jeg fortælle Bom, at maste-kranen på Holmen for ca. 30 år siden tit blev kaldt for „Elefanttårnet“. Men hvorfor? På grund af størrelsen, den snabel-lignende kran eller beliggenheden i nærheden af halvøen „Elefantens“? Kan læserne give en forklaring?

S/S „Christiansborg“.

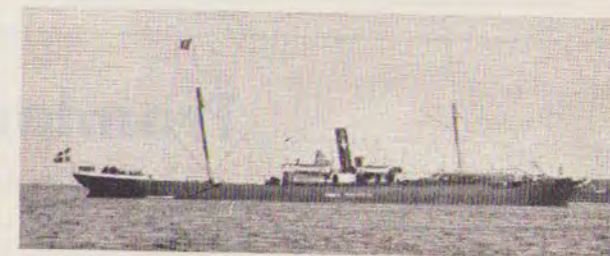
Dykker Aage Hansen fra Aalborg mener, jeg har uret, når jeg i en overskrift i slopkisten for juli påstår, at S/S „Christiansborg“ var C. K. Hansens første skib. Aage Hansen vedlægger i sit brev et avisudklip med et billede af damperen „Titania“, som ifølge billedunderskriften blev leveret til C. K. Hansen allerede i 1871. „Christiansborg“ var som allerede nævnt først bygget i 1893. Dykkeren har ret. „Christiansborg“ var nemlig ikke C. K. Hansens, men hans rederi „Dannebrog“'s første skib, således som det fremgik af selve teksten i slopkisten.

En saltvands-anekdote.

Det var engang i tyverne. Vor store digter Johs. V. Jensen var inviteret til Oslo for at holde foredrag i Kulturhistorisk Forening. Dagen før afrejsen fra Danmark skrev han et brev til foreningens formand. I brevet stod bl. a.: „Jeg kommer i overmorgen formiddag med I. C. la Cour.“ Formanden skyndte sig i den anledning at bestille ekstra hotelværelse, og sammenhængen gik først op for modtagelseskomiteen, da Johs. V. Jensen ankom. Det viste sig nemlig, at digteren var alene, og at I. C. la Cour var navnet på skibet, som bragte ham til Norge. Den nævnte Esbjerg-båd var uden formandens vidende indsat på Oslo-ruten i stedet for den ordinære båd, som var til eftersyn.

„Jutlandia“'s første.

Billedet herunder forestiller rederiet „Jutlandia“'s første skib, damperen „Hans Tavsens“. Skibet, der var på ca. 2100 tons d. w., blev bygget i Sunderland i 1889 og fik navnet „Iona“. Et af skibsfører J. T. Svendsens og befragter H. Christensens rederier, nemlig „Fionia“, indkøbte i 1903 fire ældre



dampskibe fra England. Et af disse var „Iona“, som efter overtagelsen blev døbt om til „Hans Tavsens“. I december 1918 stiftedes imidlertid Dampskibsselskabet „Jutlandia“, som købte „Hans Tavsens“ og satte det i fart under dette navn. Den 17. marts 1931 ankom skibet under bugsering af Forenede Bugsererselskabers „Pluto“ til Libau, hvortil det var solgt for ophugning. På billedet kan man lige skimte skibets gallionsfigur. Denne, der forestillede Hans Tavsens, blev afmonteret flere år før skibets ophugning.

HAVØRNENS endeligt —

De sidste rester af den gamle danske ministryger (torpedobåd) „Havørnen“, oprindelig „Havhesten“ er nu sendt til ophugning; et orlogsfartøj, som den 29. august 1943 gennem ødelæggelse ved egen besætning undgik at falde i fjendehånd, er ikke mere.

Oprindelig bygget som torpedobåden „Havhesten“ (B. 6.) — som det 4. danske orlogsfartøj af dette navn — på Orlogsværftet i 1918 nåede den som hørende til den velkendte torpedobådstype med 1½ skorsten at deltage i den sidste del af sikringsstyrken under 1. verdenskrig.



„Havørnen“ ødelagt og grundsat ved Stammenakke.

Senere i 20'erne blev „Havhesten sammen med 5 andre både af denne type ombygget til ministryger, idet dækstørpedoapparatet blev erstattet af et kraftigt spil, og agterude anbragtes en speciel platform.

Da navnet „Havhesten“ i 1940 ønskedes anvendt til en ny undervandsbåd, således at 4 både af samme type fik navne: „Havmanden“, „Havfruen“, „Havkallen“ og „Havhesten“, måtte ministrygeren S. 5. af med sit oprindelige navn, idet den omdøbtes til „Havørnen“, et tidligere brugt dansk torpedobådsnavn. Un-

der patrouilletjenesten i 1942, da man af økonomiske grunde ikke anvendte kunstigt træk, blev den agterste skorsten givet samme højde som den forreste i de da tilbageværende både for at kunne benytte naturligt træk på fyrpladsen.

Den 29. august 1943 lå „Havørnen“ i Stubbekøbing, tidligt om morgenen søgte den at undkomme til Sverige, men blev herunder tvunget tilbage af en stor tysk torpedobåd ud for Grønsund. Forfulgt af den tyske torpedobåd søgte „Havhesten“ vestover i Grønsund, og efter på forskellig måde at have forsøgt at redde skibet, måtte chefen, nuværende orlogskaptajn Schulze, under beskydning sætte sin båd på land ved Stammenakke, Sjællands sydligste punkt, hvor „Havhesten“ sprængtes i luften af egen besætning, som derefter reddede sig i land.

Efter i mange år at have stået hernelde mellem Storstrømmen og Ulvsund som et synligt minde om det tyske overfald på Danmark, har vagerinspektionsskibet „Løvenørn“ nu indbjerget de sidste rester af den gamle torpedobåd, som lå til gene for fiskerne og småskibsfarten.

I forvejen havde vragsfiskere fjernet alt, hvad de kunne få fat i, tilbage var fartøjets agterende med skruen, som havde boret sig et par meter ned i dyndet. Bjergningen varede halvandet døgn, og dykkeren havde store besværligheder, da vandet er meget mudret på dette sted.

Af disse gamle „springer“-både, som 1½ skorstens-typen også kaldtes, findes nu kun nogle få enheder tilbage som varmebåde på Holmen; vor franskprægede torpedobådstypes æra er slut. —del.

Nyt dansk fjerntermometeranlæg

F. A. HELWEG MIKKELSEN & CO. har fremstillet et nyt og exceptionelt fjerntermometeranlæg, som vil få meget stor betydning for skibsfarten og især for køleskibe. For så vidt muligt at sikre sig mod ødelæggelse af kølelasten og kontrollere, at køleanlægget virkede, som det skulle, krævede Lloyd, at temperaturen skulle kontrolleres i hvert kølerum med regelmæssige mellemrum. Dette blev tidligere gjort ved at sænke et specielt termometer gennem de såkaldte pejlrør, der strakte sig fra dækket ned til lastrummet, og som var omgivet af en tyk isolation. Disse rør var selvfølgelig til stor gene, og det var et besværligt og tidsrøvende arbejde at skulle foretage disse målinger i al slags vejr.

Gennem et stort forsknings- og konstruktionsarbejde, der har strakt sig over 2½ år, er det lykkedes at fremstille et elektrisk fjerntermometeranlæg, der er blevet anerkendt af Lloyd til anvendelse i stedet for det for omtalte system; og når man ved, hvilke strenge krav Lloyd stiller til sådan et apparats driftssikkerhed, må det siges at være en fin kompliment til firmaet og til driftslederen, ingeniør Fr. van der Maase, der har udført denne nye konstruktion. Lloyd har tidligere kun anerkendt tre andre apparater af samme art, og da det danske system er ca. 40 % billigere end de andre systemer, undrer det ikke, at det allerede nu kun tre kvart år efter fremkomsten er blevet solgt til en række danske og udenlandske skibe.

I det følgende er givet en beskrivelse af apparatets virkemåde.

Målemetoden, der er vist på vedstående principskema, er baseret på den såkaldte nulspændingsmetode og består af en Wheatstone-brokobling, hvor modstandstermometre gennem en omskifter hver for sig indgår i kredsløbet som den søgte modstand, hvis værdi findes ved en indstilling af et potentiometer, indtil der er opnået ligevægt i brokoblingen, d. v. s. når galvanometret intet udslag viser.

Modstandstermometret er udført af en platinvikling indsmeltet i glas og beskyttet af en bronze patron, der er sammenvulkaniseret med et fra lastrummets loft fra en forgreningsdåse nedhængende kabel. Platinmodstanden har en ohmsk værdi på 100,0 ohm ved 0°C. og ændrer sin modstand proportionalt med temperaturen. Denne modstandsændring er et nøjagtigt mål for temperaturen og findes ved en forskydning af en strømaftager over et ca. 150 mm i diameter spiralviklet potentiometer udført af sølvpalladium. Da strømaftageren er fastgjort til en stor skalaskive, der betjenes ved hjælp af et håndgreb, vil man, når broens ligevægtsstilling er fundet, d. v. s. når galvanometret intet udslag viser, kunne aflæse den nøjagtige temperatur på skalaen gennem en rude, der for at undgå parallaksefejl er forsynet med to hårlinier.

For at eliminere selvopvarmningen fra målearrangementets hjælpespænding på 4 volt er målestrømmen

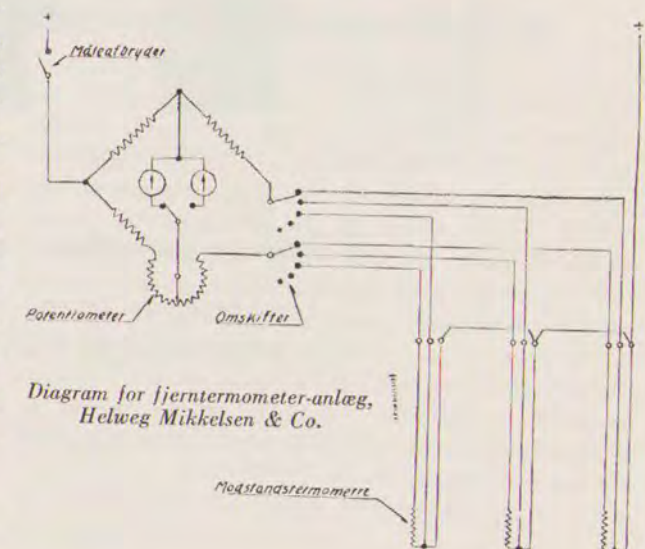
nedsat til et minimum ved anvendelse af et særlig følsomt galvanometer med en stor kraftliniekoncentration omkring nulpunktet, hvortil kommer, at måleafbryderen har automatisk tilbageføring således, at modstandstermometret kun er strømførende de få sekunder, en måling varer. Alle broens øvrige grene er naturligvis temperaturafhængige, og for at undgå fejlvisning på grund af fremmede temperaturer langs kablet mellem centralen og modstandstermometret samt for at eliminere modstandsvariationer på grund af forskellige ledningslængder til lastrummene, er modstandstermometrene som vist forbundet ved trekorede kabler, hvorved tilledningernes modstand elimineres, idet de på denne måde indgår med lige store værdier i broens to grene.

For at skabe størst mulig sikkerhed med hensyn til instrumenteringen og for at få så stor skala som mulig anvendes nulspændingsmetoden, og hver central er desuden forsynet med to galvanometre, der hver for sig tjener som gensidig kontrol og reserve. Ydermere er skalaen gjort så stor, at 0,1°C. svarer til 1,5 mm, og alle skalaer belyses samtidig med, at måleafbryderen sluttes.

Desuden bør nævnes, at Lloyds Register of Shipping fordrer to af hinanden helt uafhængige anlæg, det ene anbragt på kommandobroen og det andet ved kølemaskineriet, hvorfor der således er mindst to, dog oftest flere, parvis ved siden af hinanden anbragte modstandstermometre i hvert lastrum.

På kommandobroen og i maskinrummet aflæses temperaturerne i hvert lastrum med ca. 2 timers mellemrum. De målte temperaturer indføres i en protokol, og denne metode er selvsagt betydelig enklere og mere sikker end ved de tidligere anvendte pejlrør.

Af mekaniske enkeltheder bør nævnes, at den danske fjerntermometercentralens enkeltheder alle er samlet i een centralkasse, på hvilket man gennem de



1/3 Dampskibsselskabet VENDILA

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

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211
KØBENHAVN K.

Tromler til olie

To tusind 200-liters tromler til brug for silde- og hvalolie etc., kr. 17,40 pr. stk. FOB engelsk havn. Yderligere lagre af alle sorter til disposition.

To tusind særligt fine 200-liters tromler, helt igennem istandsatte og malede, kr. 26,10 pr. stk. FOB engelsk havn. Yderligere lagre af alle sorter disponible.

H. NOBLE (Coopers) LTD.

Whitefield Place, Gillington, Bradford, Yorks. England
Phone: Bradford 41288 . Cable: Elbon Bradford

HOLMSUND
VINYL
GULVFLISER

EVERS nye fabrik
i Næstved for
fabrikation af
HOLMSUND
VINYL GULVFLI-
SER



I løbet af kort tid begynder EVERS i samarbejde med den store svenske industrikoncern, Svenska Cellulosa Bolaget – og på licens derfra – fabrikationen af gulvbelægning på polyvinylbasis:
HOLMSUND VINYL GULVFLISER

Nu i Danmark...

Holmsund Vinyl Gulvfliser har en enestående slidstyrke og er modstandsdygtige overfor olie, syrer etc; gulvene kræver ringe vedligeholdelse og er trods den homogene overflade skridsikre.

Holmsund Vinyl Gulvfliser er den ideelle gulvbelægning til hospitaler, skoler, kontorer, restauranter, butikker, laboratorier, industrier, og skibe.

Holmsund Vinyl Gulvfliser leveres i størrelserne 30×30 og 20×20 cm i mange smukke, marmorerede farver. Fliserne er gennemmønstrede. Indtil videre kan vi i begrænset omfang levere Holmsund Vinyl Gulvfliser importeret fra Sverige.

EVERS

Maritime Plastic Comp. A/s
Cort Adelersgade 8
Tlf. 14419

Forlang prøver og
brochurer med
tekniske oplysninger!

Til
Maritime Plastic Comp. A/s, Cort Adelersgade 8. K.

Send brochurer over
HOLMSUND VINYL GULVFLISER

Navn

Adresse

to øverste ruder ser galvanometrene og nedenunder disse temperaturskalaen, der betjenes af det midterste store håndgreb, hvorunder er anbragt omskifteren til modstandstermometre, hvis indkoblingsnummer ses gennem den lille rude til venstre. Måleafbryderen er anbragt øverst til venstre, og til højre er omskifteren, der kobler henholdsvis det ene eller det andet galvano-

meter ind i kredsløbet. Kassen er overalt, ved låget og betjeningsaksler vandtæt pakket, og for at hindre de ved et skib forekommende rystelser i at forplante sig til de to sammenbyggede galvanometre, er disse beskyttelseskasser ophængt ved særlige stødabsorberende elementer, der gennem mangeårige forsøg har bevist deres driftssikkerhed.

Hvordan bliver jeg math i søværnet?

FRA en af vore unge læsere har vi modtaget nedenstående brev, som vi bringer, fordi det måske vil have interesse også for andre. Vi bringer af samme grund vort svar til spørgeren. Læseren skriver:

„Jeg er 16 år og har lige taget real-eksamen. Da jeg har tænkt på at søge ind til marinen som math-elev, men ikke kender søværnets nye personel-ordning, beder jeg Dem oplyse mig om, hvad der kræves for at blive antaget som elev. Ligeledes beder jeg Dem give mig oplysninger om lønnings-forhold og advancements-muligheder. Jeg har hørt, at en math-elev ifølge den nye ordning faktisk kan avancere til viceadmiral, men det passer vel ikke?“
Leo Jensen.

Svar: Som math-elever antages unge mænd i alderen fra 16 til ca. 22 år. Der kræves ingen kundskaber udover den almindelige folkeskole-uddannelse. Dog kræves der til visse tjenestegrene fuld faguddannelse. Antagelser finder sted tre gange årlig, nemlig i januar og juli til flåden og i april til kystbefæstningen.

Ansøgerne skal bestå en adgangsprøve, der bl. a. omfatter intelligensprøve, legemsundersøgelse, idrætsprøve samt prøve i dansk og regning. Ved den endelige antagelse underskriver eleven en kontrakt på 3¼ år. Derefter gennemgår han eksercerskole og math-skole incl. skoletogt på ialt 12 måneder, hvorpå han forretter nyttetjeneste i 1½–2 år. Efter ca. 8 måneders samlet tjeneste gennemgår eleverne en prøve ved math-skolen, og de, der består, udnævnes efter 12 måneders elevtjeneste til mather.

Egnede mather kan efter bestået adgangsprøve tilkommanderes sergentskolen, der varer ½ år. Efter bestået skole udnævnes mathen til oversergent og forretter derefter nyttetjeneste som sådan i 3 år. Mather, der ikke forfremmes, kan forrette videre tjeneste som sådanne ialt 6 år.

Egnede oversergenter kan efter ca. 3 års tjeneste optages på fenrikskolen og udnævnes efter bestået eksamen til fenrikker og er dermed tjenestemænd. Via overfenrikker kan de avancere til special-officerer og ende som orlogskaptajner.

Efter den nye personelordnings ikrafttræden kan egnede oversergenter snarest efter sergentskolens afslutning søge overgang til officersuddannelse og deler her vilkår med de øvrige ansøgere med hensyn til adgang til gennemgang af forsvarrets gymnasium. Der er således åbnet mulighed for, at en mathelev med de

nødvendige evner kan opnå selv de højeste officersstillinger.

Med hensyn til lønninger kan følgende oplyses: Elever lønnes med kr. 4,00 pr. dag. Mather, der ikke er gifte, får det første år en månedlig gage af kr. 401. Efter det første år modtager ugifte mather kr. 435 om måneden og efter det andet år kr. 569. For gifte er lønningerne noget højere. Med de for tiden gældende satser har ugifte oversergenter kr. 641 om måneden og gifte kr. 786. Både elever, mather og oversergenter får hjemsendelsespenge. Elever får kr. 0,50 om dagen og mather og oversergenter kr. 20 om måneden. Disse penge udbetales først ved afsked eller ved advancement til fenrik. Desuden har elever og mather fri kost og sygepleje samt frit ophold. Personel, der har egne messer, får udbetalt kostgodtgørelse. Elever, mather og oversergenter har endvidere fri uniform, mens fenrikker modtager uniforms-godtgørelser. Desuden har personel fra og med mather forskellige tillæg ved udkommando o. l.

Fenrikker, overfenrikker og officerer lønnes efter tjenestemand-lovens bestemmelser.

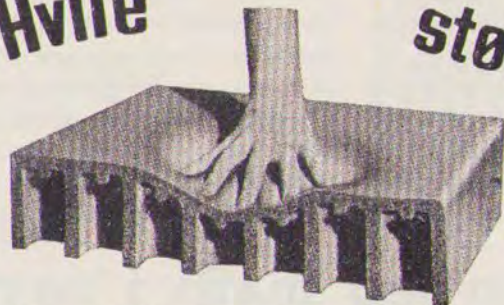
Iøvrigt kan ansøgningsskemaer til antagelse som math-elever samt alle yderligere oplysninger om lønnings- og tjenesteforhold fås ved henvendelse til Søværnskommandoens Personelkontor, Holmen, København K. — Mas altså bare på. Hvem ved, måske bliver De en kommende viceadmiral!
Redaktionen.

Marinens Bibliotek efterlyser

Mange biblioteker i både ind- og udland abonnerer på „Vikingen“. Marinens Bibliotek har været blandt bladets abonnenter lige fra det allerførste nummers udsendelse i 1924. Nu vil biblioteket have indbundet alle årgangene, men mangler uheldigvis otte ældre numre. Det drejer sig om nr. 1-1925, 8-1926, 1-1927, 1-1928, 5-1929, 1-1931, 1-1940 og 6-1945. Biblioteket vil meget gerne i besiddelse af disse numre og håber på hjælp fra „Vikingen“s læsere. Hvis De skulle ligge inde med et af de nævnte numre og synes, at det er synd at kaste det bort, kan De sikre dets bevarelse ved at skænke det til biblioteket. Eventuelt er Marinens Bibliotek også interesseret i at købe de manglende numre for en pris af kr. 2 pr. stk. Henvendelse kan ske til „Vikingen“s ekspedition, Christiansborggade 1, København V. Tlf. By. 8040.

større Hvile

større Komfort!



Mandskabet gaar friskere til Arbejdet, og Passagererne føler sig bedre tilpas om Bord paa et Skib med Dunlopillo-Madrasser, der giver Legemet fuldkommen Hvile. Dunlopillo er fremstillet af Skumlatex og derfor totalt lugtfri, støjfri, selvventilerende . . . og praktisk talt uforgængelig! Taaler Temperatursvingninger, samler ikke Snavs, Utøj eller Bakterier - og er lette at desinficere.

Der er forskellige Modeller — saa De kan faa Dunlopillo til enhver Køje.



DUNLOP RUBBER Co. A/S, VENNEMINDEVEJ 30, KØBENHAVN Ø.

DUNLOPILLO

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

Fremmede orlogsflag i Københavns Havn

Den store internationale fiskeribiologiske kongres i København i begyndelsen af oktober måned i år bragte mange udenlandske havundersøgelsskibe og fiskeriinspektionsskibe til Københavns havn, hvor de sammen med vort eget havundersøgelsskib „Dana“ fortojede på rad og række ved Langeliniekaen; man savnede her kun ekspeditionsskibet „Galathea“, som lå oplagt på Holmen.

De fremmede fiskeriinspektionsskibe var alle udrustet og udhalet som orlogsfartøjer, og blandt de mange forskellige flag, der vajede fra disse skibe, bemærkede man særligt to, der meget sjældent ses i danske farvande.

Det belgiske „Lt. tz V. Billet“, en efter sidste krig i USA indkøbt fregat — omtrent som de danske „Holger Danske“ og „Niels Ebbesen“ — flagede agter med det nye belgiske orlogsflag. Først efter sidste verdenskrig

en maritim forbindelse, som ikke har fundet sted siden året 1044 — dengang et drabeligt slag mellem irerne og de danske vikinger, medens mødet i dag er baseret på fredeligt venskab.

Det flag, der vajede agter under „Maev“s flagspil, er sjældent eller aldrig set i Københavns havn: den



Irlands nye orlogsflag. Feltet til venstre er grønt, det midterste hvidt og det højre gult.

irske tricolore, et lodret, 3-delt-grønt-hvidt-gult flag, medens der som gøs førtes et lille grønt stutflag med Irlands våben, den gyldne harpe.

Morsomt nok havde mandskabet i dette skib, hvis uniformer iøvrigt var meget britisk præget i snittet, en ejendommelig halvlang kavaj samt en sort kvast i huen, sådan som vi kender den fra vore egne „Georg Stage“-drenge og de franske orlogsgaster.

— del.



Det belgiske orlogsflag.

har Belgien fået en lille orlogsflåde, nogle fregatter, ministrygere og motortorpedobåde m. m., og dette land har da også fået et særligt orlogsflag.

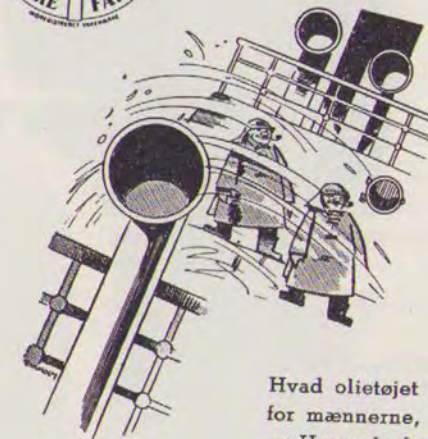
Før sidste krig havde Belgien kun eet fiskeriinspektionsskib, og det sorterede under handels- og transportministeriet. Det var en tidligere britisk sloop af type som vor gamle „Fylla“. „Zinnia“, som dette skib hed, førte det almindelige kendte belgiske koffardiflag. — Det nye orlogsflag har på hvid bund et belgisk-tricolorefartet Andreaskors. I den øverste hvide trekant er anbragt 2 sorte korslagte kanoner under en sort kongekrone, medens der i den nederste, hvide trekant ses et lodretstående, sort anker. Som gøs førtes forude et lille belgisk, sort-gult-rødt koffardiflag.

Også republikken Eire (Irland) var repræsenteret ved Langelinie med et fiskeriinspektionsskib „Maev“, en tidligere britisk korvet fra krigens tid. „The Irish Naval Service“ består af 3 korvetter, der ligesom den danske „Thetis“ (ex „Geranium“) hørte til „Flower“-klassen, desuden haves nogle motortorpedobåde og en mineudlægger.

Den danske fregat „Niels Ebbesen“s besøg i Dublin i fjor og „Maev“s genvisit i København i år markerer

1/2 J. FREYTAG, Sejlmager
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

Hempel har alle slags farver til alle slags skibe!

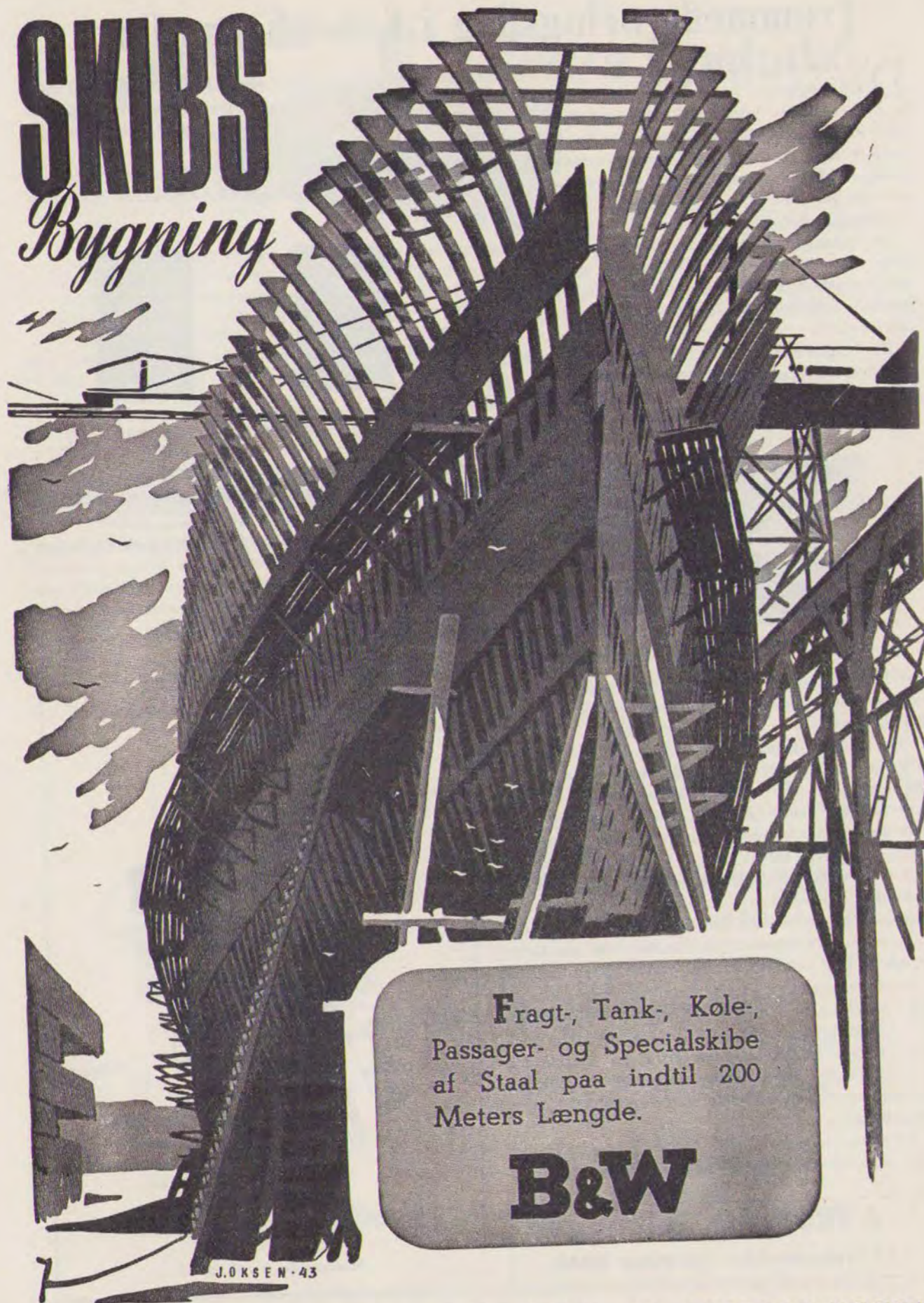


Hvad olietojet er for mændene, er Hempel's farver for skibene!

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

A/S BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. november 1952



Medlemmer

A. P. Møller
A/S Det Østasiatiske Kompagni
Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
J. Lauritzen
Det Danske Petroleums 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 Myren
A/S Motortramp
A/S D/S. D. F. K.
D/S Jutlandia A/S
A/S Jens Toft
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
Einar Schmith & Erik Lang
D/S Hetland
A. H. Basse Rederi A/S
D/S Baltic
D/S „Botnia“
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. Jebsen 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 Svenningsen
Det Store Nordiske Telegrafskib A/S
Danish American Gulf Oil Transport
Company A/S
Aabenraa Rederi A/S
Det Forenede Bugseriselskab A/S
Rederi-A/S Kosmos
I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-
Entreprise
D/S Hafnia A/S
D/S Nautic & D/S Als A/S
Rederi-A/S Kongsund

M/T „SKJELBRED“

Onsdag den 17. september gik Skjelbreds Rederi A/S, Kristiansand, Norge. — Skibet er bygget til Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen. Tankmotor-skibet „Skjelbred“, der er værftets nybygning nr. 705, er bygget til følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærer	141,75 m
Bredde moulded	19,16 m
Sidehøjde moulded til hoveddæk	10,56 m
Dybgang til sommestastelinie	ca. 8,544 m
Dødvægt	ca. 13.250 tons
Rumindhold af lasttanke	ca. 17.900 m ³
Fart på lastet prøvetur	ca. 14 knob

Skibet bygges med poop, bro og bak, soft nose og krydsershæk 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.

Svejsning er anvendt i stor udstrækning, således er klædning, dæk og skodder samt alle tankafgrænsninger helsvejet, medens spanter og bjælker er nittet. Der er anvendt langskibs spantesystem i centertankene og tværskibs system i sidetankene.

Lastrørssystemet består af fire 10" hovedledninger og 8" sugninger, dobbelt afspærring overalt i tanke-

ne. I de to lastpumperum findes fire duplex pumper à 250 tons pr. time og to 45 tons duplex lastpumper. I pumperummet i forlasten om BB lastpumpe og brændselolie transportpumpe.

Skibets brændseloliebeholdning anbringes i højtank under forlasten, højtanke i motorrummets forende, samt i dobbeltbunden agter, hvor der endvidere er tanke for kedelolie, smørelolie samt fødevand. — Ferskvand anbringes i øverste agterpeaktank samt i hæktanke.

Lossegrejerne består af fem 5-tonns bomme, en på fokkemast og fire på samsonposter ved pumperum. Endvidere en 2½ tons maskinbom på forkant af skorsten og en 1½ tons



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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



„Skjelbred“ gennemsejler „milen“.

proviantbom på agterkant af skorsten. Anker-, losse- og varpespil er dampdrevne. Styremaskinen er damp-hydraulisk af fabrikat Hastie.

De 4 redningsbåde er af aluminium efter den norske skibskontrolls fordringer, og de to er forsynet med motor, 1 midtskibs og 1 agter. Luftdrevne bådespil midtskibs og agter.

I broen og de overliggende huse er indrettet aptering for reder, kaptajn, dæksofficerer, telegrafist, lods, steward og hospital. Endvidere spisesalon og rygesalon samt bade- og toiletrum.

I poopen er indrettet aptering for underofficerer, sømænd, motormænd og drenge, de har alle, med undtagelse af 2 drenge, enmandskamre. I hus på poopdæk er indrettet aptering for maskinofficerer og underofficerer samt messer for maskinofficerer, underofficerer

og mandskab. Kabys er ligeledes indrettet i dette hus. I huse på bodedæk agter er rygesaloner indrettet for maskinofficerer, underofficerer og mandskab.

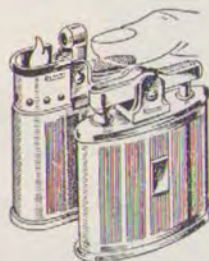
Hele apteringen er moderne udstyret med polerede eller tonmalede skodder, god belysning, mekanisk ventilation og gode sanitære forhold, svarende til de nyeste regler for opholdsrum.



Udsigt fra kommandobro agterover.

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



Mandskabsmesse.

M/T „Skjelbred“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompass og ekkolod.

Maskineriet er bygget til Det norske Veritas special survey og til at opfylde Norsk Sjøkontrolls fordringer.

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 4600 EHK ved 1100 omdrejninger pr. minut.



Top af hovedmotor.

2 dampdynamoer, 50 kW ved 110 volt.

Samtlige større pumper er kædetrukne stempelpumper trukket fra mellemakslen. Der findes en 2-cyl. pumpe med en kapacitet på 170 m³/time for cirkulation af køle- og smøreolie. To 2-cyl. pumper hver med 170 m³/time for cirkulation af fersk- og salt kølevand for hovedmotoren.

Startluft leveres af to dampdrevne luftkompressorer hver med en kapacitet af 2,5 m³ indsuget luft pr. minut, tryk 25 at, og der findes to 8 m³ startluftbeholdere.

Prøvetur med M/T „Dorthe Mærsk“

Den 9. og 10. oktober 1952 afholdtes prøvetur i Sundet med dette tankskib til A. P. Møllers rederier. „Dorthe Mærsk“ bliver rederiets sjette skib af samme type leveret af Odense Stålskibsværft A/S.

Skibet er bygget som helsevejst skib til Lloyd's højeste klasse +100 A. 1, og er på ca. 17.000 tons d.w. Dimensionerne er som følger:

Længde mellem perpendicularer	496'0"
Bredde	68'5"
Dybde til hoveddæk	57'5"
Dybgående	ca. 29'6"

Skibet har ialt 21 tanke, 7 centertanke og 2x7 side-tanke samt et lastpumperum midtskibs og et mindre pumperum forude. Det er udstyret med rigelige og kraftige pumper og er forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæks-officerer findes i dækhuse midtskibs, medens maskin-officererne og mandskabet er anbragt i agterskibet i gode, rummelige eetmandskamre, ligesom der findes

messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Alle kamre og saloner ventileres mekanisk.

Skibet er forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompass og selvstyrer, SAL-log, log med elektrisk overføring, radio og radiopejler. Desuden er der installeret fryseanlæg for proviant og Ellehammers skumslukningsanlæg.

Maskinen består af en 6-cyl. Burmeister & Wain dieselmotor type 1/674-VTBF-160, der er forsynet med turbocharge og er det første anlæg af sin art. I den anledning deltog en række inden- og udenlandske gæster i prøveturen.

DAMPSKIBSSELSKABET

VIKING A/S

Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG

Worsåesvej 24, København V.

Tlf. C. 2641

Telegr.-adr. Metalborg

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: Central 2437 - 16570 - Rigstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 - KØBENHAVN

Hälsingborg Varvs Aktiebolag søsatte den 26. september et lastmotorskip — M/S „Barranquilla“ — til Aktiebolaget Varing i Stockholm.

Skibet er et moderne, shelterdækket lastmotorskip med halvhøj bak over luge nr. 1, halvhøj hytte, fremfaldende forstævn og krydserhæk. Det er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med isforstærkning og skal udrustes efter Svenska Fartygsinspektionens fordringer for oceanfart.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt 87,0 m
Længde mellem perpendiculariteterne .. 85,2 m
Største bredde på spant 12,5 m
Dybde til hoveddæk 5,0 m
Dybde til shelterdæk 7,4 m

Middeldybgang på sommerfribord 4,9 m
Tilsvarende dødvægt 2575 t

Maskineriet består af en Burmeister & Wain enkeltvirkende, totakts, femcylindret dieselmotor af trunktypen, 550-VF-90, udviklende 1625 IHK, svarende til 1500 EHK ved 128 o/m, hvilket beregnes at give skibet en fart af 12 knob.

Skibet får fire lastluger og rigges med to master samt forsynes med otte bomme, hvoraf fire for 5 tons løfteevne og fire for 7,5 tons i dobbelt part.

Søsætning ved Götaverken

Ved Götaverken søsattes den 25. september et norsk tankmotorskip „Holtefjell“ på 15.900 tons d. w. for regning Skibs A/S Dieseltank, Oslo.

M/T „Holtefjell“ bygges til Det Norske Veritas højeste klasse og har hoveddimensionerne:

Længde overalt 157,0 m
Største bredde på spant 19,5 m
Dybde 11,6 m
Middeldybgang på sommerfribord 9,0 m

Besætningens kamre, messer og opholdsrum får en god størrelse og bliver smukt udstyrede. En stor del af kamrene bliver enmandskamre.

Skibet skal forsynes med al moderne udrustning i form af radar, gyrokompass med selvstyrer, radiopejleapparat, ekkoled etc. Götaverkens lastfordelingsapparat, Lodicatorn, indgår også i udrustningen.



Tilvenstre skibets gudmoder, fru Britta Wallenberg. Til højre „Barranquilla“ ved udrustningskajen.

Søsætning i Helsingborg

Spil, ankerspil, styremaskineri og varpespil er af Aseas fabrikat.

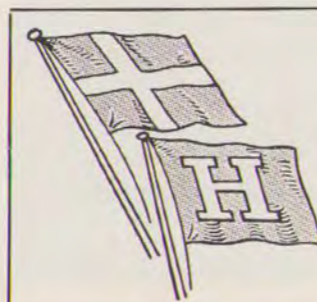
På badedæk midtskibs findes aptering for kaptajn, steward og telegrafist samt salon og rederkammer.

I dækshuset midtskibs på shelterdækket findes kamre for dæks- og maskinofficerer, officersmesse og opholdsrum samt kabys.

Agter i hytten er besætningens aptering i en- og tomandskamre og i dækshus agter besætningens messer, opholdsrum og vaskerum.

Såvel hoved- som hjælpemotorerne bliver af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Hovedmotoren er en ottcylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor med en cylinderdiameter på 680 mm og 1500 mm slaglængde. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 7150 IHK.

Skibet er kontraheret for en fart af 14,5 knob på fuld last.



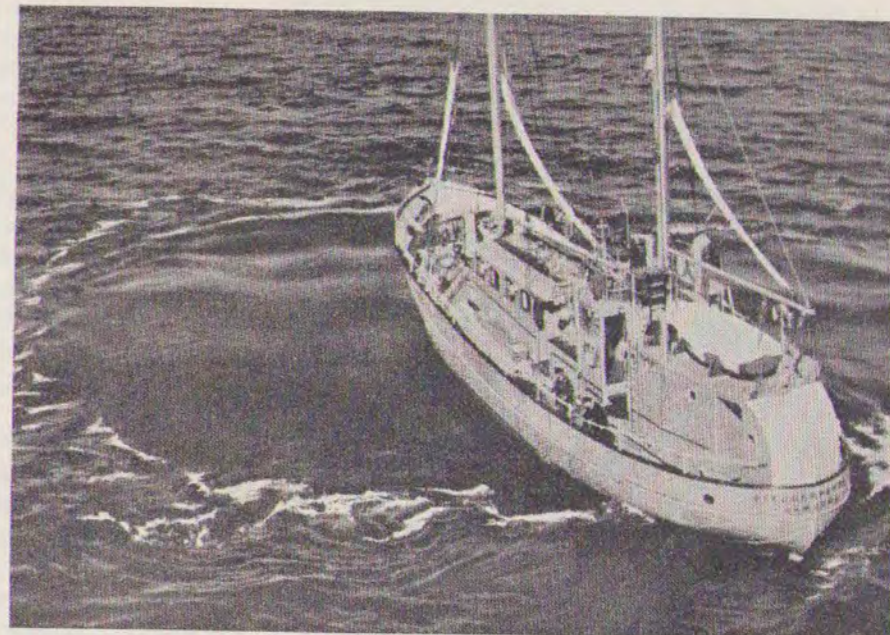
MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

Det aktive rør

Navnet Aktivror er valgt for en ny styreindretning, som giver aktiv styrekraft i modsætning til det almindelige rør, der er passivt og først må have enten skruevandet eller en vandstrøm på grund af skibets fart for at virke. En aktiv styring kan også frembringes på et stilleliggende skib, som kan bringes til at dreje på en tallerken. Ved aktivroret driver en elektromotor en skibspropeller, og hele aggregatet er formet som en gondol anbragt horisontalt på en rorstamme, hvorom det kan drejes, så propellerstrålen kan rettes i hvilken retning, man ønsker. Det mest almindelige er dog indbygning af aktivroret i en rorflade.

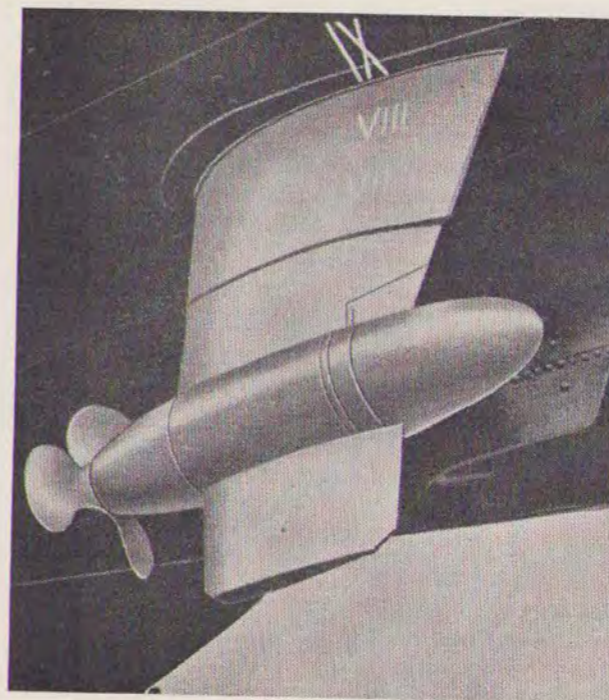
Lige så simpelt princippet er, lige så vanskeligt synes det at være at føre det ud i livet mekanisk og elektrisk. Tanken at benytte vandfaste elektromotorer til fremdrivning af propellere udenbords er dog ikke ganske ny. Udførelsen står og falder med, om elektromotoren er meget driftssikker og i den ydre form ved den størst mulige ydelse er meget slank for at have en lille modstand mod vandet. Firmaet Pleuger og Co., Unterwasserpumpen, Hamburg, har gennem mange år bygget de såkaldte våde motorer, d. v. s. motorer, som



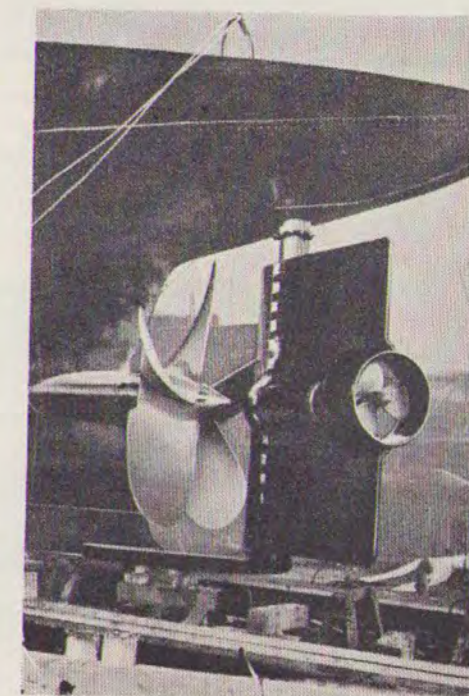
Pleugerpumpe 2 i drej.

indvendig er fyldt med vand. Medens rotoren i disse vekselstrøms-kortslutnings motorer er uimodtagelige for vand elektrisk set, må statorens vikling, som ligger frit i vandet, være vandfast isoleret. Lejerne i motoren er vandsmurte. Da det ikke kan undgås, at søvandet i motorens indre diffunderer på grund af opvarmningen fra motoren, er den udsat for korrosion og bliver derfor behandlet med en selvhærdende kunststoflak, som bliver indbrændt. Denne lak har også den fordel, at den er isolerende. Opvarmningen af søvandet bevirker, at der ingen begroning finder sted indvendig.

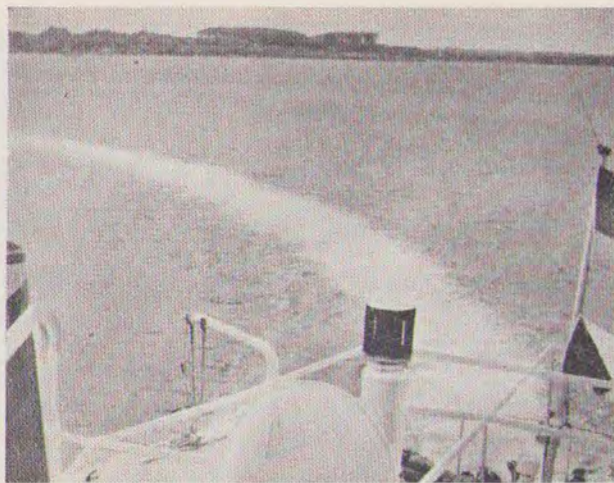
Den første udførelse af aktivror fandt sted i en



Aktivror uden rorflade.



Aktivror indbygget i almindeligt rør.



M/S „Irmgard Pleuger“ i drej under anvendelse af aktivror.

motorbåd tilhørende Wasserschutzpolizei, Hamburg. Der blev indbygget to 35 HK aktivror uden andet fremdrivningsmiddel. Båden har nu været i drift i over et år.

Nybygning fra Kockums

Den 14. oktober afleverede Kockums Mekaniska Verkstads Aktiefolag, Malmö det tiende skib i år, motortankskibet „Pollux“ til Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen.

M/T „Pollux“, som blev sat i vandet den 1. juli i år, har en dødvægtskapacitet på 16.060 tons og er bygget til den højeste klasse i Det Norske Veritas for motortankskibe. Skibet er helsvejst med hytte, bro og bak og forsynet med 10 center- og 10 vinjetanke. Tankene er delt i to grupper af et pumperum med kofferdamme agten for broen.

Foruden olietankene, der rummer 22.000 m³, findes der et lastrum for tør last på ca. 700 m³.

M/T „Pollux“ har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	162,5 m
Længde mellem perpendikulærerne ..	154,4 m
Største bredde på spant	10,2 m
Dybde	11,7 m
Dybgang på sommerfribord	9,1 m
Gross tonnage, engelsk regel	10.606 RT
Netto tonnage	6.205 RT

Fremdrivningsmaskineriet er en 6-cylindret totakts, dobbeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, der yder ca. 6000 AHK ved 110 omdrejninger pr. minut. Skibets fart med fuld last er 14,75 knob.

To oliefyrede kedler med en samlet hedeblade på

OLUF SVENDSEN

REDERI



TOLDBODGADE 18

TELF. 2441-14541

Efter prøverne med denne installation byggedes en fiskekutter med en længde på 24,5 m. Den blev forsynet med en fredravningsmotor på 100 HK og to aktivror på hver 50 HK. Det viste sig, at kutteren med alle tre skrue gjorde en fart på 9,3 kn., med drivskruen alene 7,8 kn. og med de to aktivrorsskrue 7,4 kn. Bakfart med alle tre skrue 7,1 kn. Med en rorvinkel på 35° var drejecirkelns diameter 2 × skibslængden, ved rorvinkel 50° 1,2 × skibslængden. Under prøver med vindstyrke 6 viste kutteren en overraskende kursstabilitet, og det var ligegyldigt, om vinden kom forfra, agterfra eller fra siden. Kutteren reagerede for 1° rorvinkel, og en styrekorrektur på ±2° var nok til at holde kursen.

I juni i år er fragtskibet „Irmgard Pleuger“ sat i fart. Det har en længde på 76,95 m og laster 2500 tons. Maskinkraften er 1500 HK og aktivrorrets 125 HK. Aktivrorrets skrue gør 950 o/m, og roret vejer 1 ton. Med roret alene kan i havn opnås en fart på 4 kn. Prisen for et aktivror af denne størrelse er 18–20.000 DM.

Et skib med 8000 tons lasteevne er for tiden under bygning i Hamburg.

500 m² og en udstødsgaskedel på 80 m² er opstillet i maskinrummet til drift af spil, ankerspil og lastoliepumperne og til opvarmning af olien i lasttankene. Apteringen opvarmes ved hjælp af damp.

To dieselgeneratorer med en ydeevne på 220 kw og en dampdriven generator på 75 kw er installeret i maskinrummet til drift af hjælpemaskineriet i motorrummet, den elektriske styremaskine, belysning og ventilation i apteringen, kabyskomfuret, varmtvandscisternen, radio og de forskellige navigationshjælpemidler.

Som det er almindeligt i skibe af denne type, er mandskabet og underofficererne anbragt i hytten, maskinofficererne og intendanturpersonalet i dækshuset på hyttedækket, hvor der også findes kabys, stirrids, messer for officerer, underofficerer og intendanturpersonalet og et opholdsrum for mandskabet. Aptering for maskinchefen og opholdsrum for officererne og underofficererne findes i dækshuset agter på bådedækket. Kaptajnen og dæksofficererne er anbragt i dækshuset midtskibs på bådedækket og brodækket, hvor der findes en spisesalon.

Der findes også beboelse for rederen, bestående af sovekammer og opholdssalon.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Selvbetjening for mandskabet er en nyhed, som ventes at give en hurtigere betjening og spare mandskab.

Mandskabets messe og opholdsrum samt underofficerernes messe kan hurtigt omdannes til en biograf.

Apteringen for kaptajnen, maskinchefen, anden mester og første styrmand er meget rummelige. Hver har et opholdsrum og et sovekammer.

I styrehuset findes det sædvanlige navigationsudstyr såvel som ekkolod, gyroskopkompas med selvstyrer, radar, radiopejleapparat og SAL-log. Desuden kan nævnes mekanisk ventilation i apteringen, redningsbåde af stål og maskinvaskeri.

M/S „BANGSBO“

Tirsdag den 25. september løb det fjerde af de seks søsterskibe, som Det Forenede Dampskibs-Selskab har bestilt på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S, af stabelen og fik navnet „Bangsbo“.

„Bangsbo“, der er bygget til fart på Nord- og Østersøen samt Middelhavet, har følgende dimensioner:

Længde overalt	92,5 m
Længde mellem perpendikulærer	84,0 m
Bredde	15,4 m
Dybgang	5,9 m
Lasteevne (d. w.)	ca. 5000 tons

Lastrummene har ca. 4800 m³, hvoraf de ca. 1500 m³ er køleanlæg.

Denne serie skibe vil derfor — foruden almindeligt stykgods — være egnet til transport af levnedsmidler og frisk frugt.

Maskineriet består af en totakts 6-cylindret dieselmotor på 2500 IHK, der giver skibet en fart af ca. 15 knob. Der er plads til 4 passagerer i to tomandskamre.

De første skibe i denne serie, M/S „Bastholm“, M/S „Birkholm“ og M/S „Bygholm“ blev afleveret til DFDS i 1950, og de to sidste vil antagelig løbe af stabelen i første halvdel af 1955.



„Bangsbo“ for søsætningen.



„Bangsbo“ er løbet af beddingen.

Ny P-båd

til Det Østasiatiske Kompagni
fra Nakskov Skibsværft

Den 10. oktober afholdt Nakskov Skibsværft prøvetur i Langelandsbæltet med nybygning nr. 129, M/S „Pretoria“ til Det Østasiatiske Kompagni. „Pretoria“ er et fragtmotorskib med plads til 12 I-klasses passagerer og har de samme dimensioner som de såkaldte M- og P-både, hvoraf Nakskov tidligere har leveret „Malacca“, „Malaya“, „Morelia“, „Mombasa“ og „Magdala“ samt „Patagonia“.

Skibets hoveddimensioner er:

Største længde	474'6"
Længde mellem perpendikulærer ..	445'0"
Bredde på spant	61'0"
Dybde til shelterdæk	38'3"
Lasteevne	10.100 t

og det er bygget til Lloyd's 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 1 stk. 60-tons bom, 1 stk. 20-tons bom samt 12 stk. 5-tons og 2 stk. 3-tons bomme. Desuden står der på agterkant af midtskibshus 2 af Thomas B. Thriges nyeste 5-tons dækskraner til betjening af 4-lugen. Thrige har også leveret de elektriske losse-spil, ankerspil, capstans og styremaskinen.

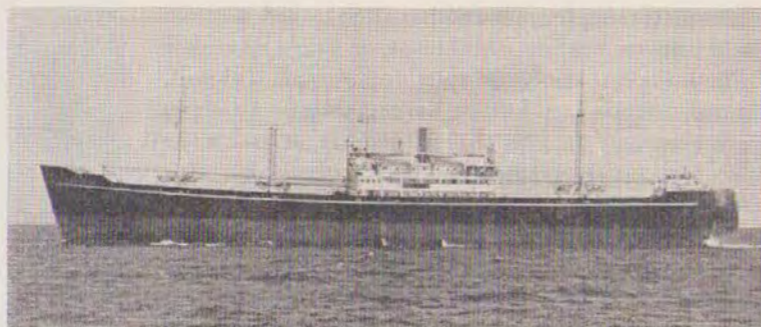
Alle moderne navigationsinstrumenter findes ombord: Radar, gyrokompas og selvstyrer, ekkolod og kommandohøjttaler o. s. v. Radiostationen er leveret af A/S Dansk Radio.

Promenadedækket midtskibs er udelukkende forbeholdt passagererne. Alle kamrene 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 plastistof Waverite.

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 i mulighederne for en hurtig og sikker udsætning af redningsbådene. En enkelt mand kan med et enkelt greb løsne både davidder og bådsurringer, således at bådene er klar til nedfiring med de elektriske bådespil, der er Thriges fabrikat. Spillene kan også affire bådene uden elektricitet, hvis skibets strømforsyning skulle svigte. Bådene er forsynet med særlige „skøjter“, sådan 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



„Pretoria“ på prøvetur.

lastkølerum. Thomas Ths. Sabroe & Co. har leveret kølemaskineriet hertil.

Hovedmaskineriet består af en Burmeister & Wain 2-takts enkeltvirkende dieselmotor på 8050 HK, 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-ildslukningsanlæg, og i styrehuset findes en røg-detektor, der viser, om der er brand i et hvilket som helst af skibets lastrum.

Ny direktør i Aalborg

Direktør Paul Hansen fratrådte Aalborg Værft den 11. oktober 1952 efter at have ledet denne virksomhed godt i 14 år.

Da Paul Hansen tiltrådte værftet i 1938 havde det ialt 800 medarbejdere, men det ved hans fratreden har 1700 medarbejdere. Denne forøgelse af arbejdsstyrken giver et indtryk af de udvidelser, som Paul Hansen har gennemført på Aalborg Værft, og som er gået hånd i hånd med rationalisering og modernisering af værftet, bl. a. gennem opførelse af en lang række bygninger og værksteder, anskaffelse af to flydedokke, anlæg af store byggebeddinge o. s. v. Under direktør Paul Hansens ledelse har Aalborg Værft specialiseret sig i bygning af specialtonnage såsom hurtiggående passagerskibe, isbrydere og køleskibe samt store kedelanlæg.

Paul Hansen, som ønskede at fratæde allerede for nogle år siden, indvilgede i at fortsætte som direktør et par år yderligere. Han vil i fremtiden være knyttet til værftet som konsulent vedrørende tekniske problemer og vil desuden — efter at være flyttet til København — have tilknytning til Aalborg Værft på andre områder. Paul Hansen fortsætter som medlem af værftets bestyrelse.

Til administrerende direktør for Aalborg Værft er pr. 12. oktober 1952 udnævnt direktør H. Hermann. Samtidig er civilingeniør S. Krag udnævnt til underdirektør, ingeniør Groth til overingeniør og bogholder Johs. Ejerskov til kontorchef.



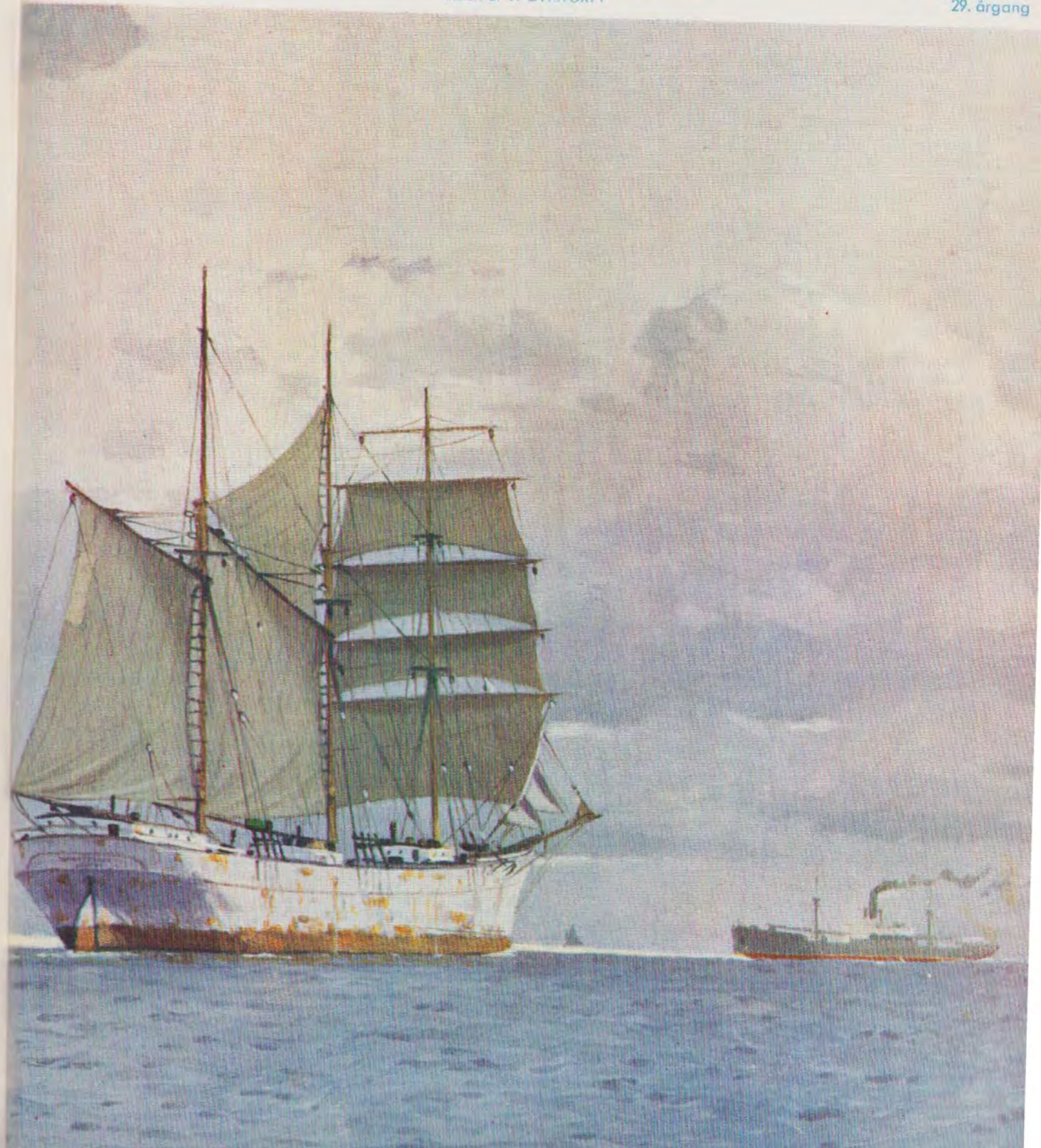
VIKINGEN

r. 1,50
december

Tre-mastet skonnertbrig

Maleri af V. QVISTORFF

1952 - nr.
29. årgang



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

HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK
 SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABAGO 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 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, Bunia, Calcutta, Cali, Capetown, Cebu, Costermansville, Dairen, Dares-Salaam, Davao, Djakarta, Durban, Encarnacion, Genoa, Haadyai, Hamburg, Harbin, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Joinville, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lahore, Lampang, Lins, London, Madras, Malacca, Manila, Mbale, Melbourne, Mexico City, Mombasa, Montreal, Moshi, Nairobi, New York, Osaka, Paris, Penang, Port Elizabeth, Portland Ore., Posadas, Prae, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondji, Seremban, Shanghai, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tabaco, Tahsis, Tanga, Teluk Anson, Tientsin, Tokyo, Toronto, Tsingtao, Usumbura, Vancouver B. C.



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

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

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

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

Internationalt samarbejde på havene

Af PALLE HAGMANN

Det vellykkede internationale samarbejde i spørgsmål om sikkerhed, fiskeri og skibsfart på verdenshavene giver et eksempel for andre anstrengelser for at sikre verdensfreden.

VERDENS lande finder i verdenshavene et heldigt mødested for international forståelse og handling.

I mange år har oceanerne givet et grundlag for gensidig forståelse og samarbejde, som giver sig udslag i foretagender lige fra konservering af Atlanterhavets fisk til en overenskomst om redningsudstyret på fragt- og passagerbåde. Den sikkert mest kendte, men ikke den ældste af disse foranstaltninger, er den internationale ispatruljering, som føres i det nordvestlige Atlanterhav til fordel for alle skibe, uanset nationalitet.

Den nyeste af overenskomsterne er den internationale nordvestatlantiske fiskerikommission, hvis formål bliver at samle oplysninger om levnedsmiddelbeholdningerne på fiskebankerne og foreslå de forholdsregler, man anser for nødvendige for at forhindre, at fiskebestanden bliver formindsket på grund af den større søgning til disse righoldige områder.

Den internationale ispatrulje, oprettet i 1912, da den store damper „Titanic“ løb mod et isbjerg og sank og mange omkom, bruger kutterne fra U. S. A.'s kystvagt til at afpatruljere de atlantiske skibsruter hvert

forår og sommer og opdage de kæmpemæssige isbjerge, som går til søs og flyder mod syd mod de tagede New Foundlands-banker fra Grønlands gletchere. Flyvemaskiner er nu standardudstyr til ispatruljering såvel som både, og næsten hvert år bruges nye instrumenter og ny teknik til at kortlægge de hundreder af „grå spøgelser“, som bevæger sig mod syd fra polarregnene. Der er ofte mere end 400 isbjerge årligt, som må afpatruljeres af disse kystvagt-flyvere og kuttere, som arbejder fra baser i Argentia, Newfoundland. Positionen for isbjergene udregnes og meddeles skibsfarten pr. radio.

Denne årlige isjagt er en del af en vidtrækkende foranstaltning, som hedder „International konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen“. Den omfatter også mange forbedringer for skibenes sikkerhed, som nu akcepteres af alle skibsfartsnationer, men som, da overenskomsten første gang blev undertegnet i 1914, kun blev vedtaget efter lange diskussioner og med modstand fra mange skibsejere. En vigtig bestemmelse var, at alle skibe på mere end 1600 tons skulle have en permanent vagt på de bølgelængder, hvor der sendes SOS-meldinger, således at ingen skibskatastrofe kunne ske,



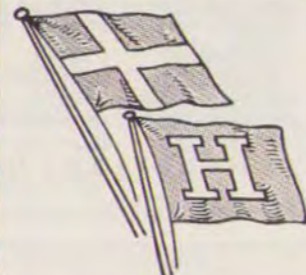
Helikopter fra Coast Guard på patrulje over fantastisk formede isstykker, som leder tanken hen på Bikini-ekspllosionen.

sådan som det var tilfældet med „Titanic“, medens en damper med radio om bord sejlede videre i sin kurs kun nogle få miles borte i fuldstændig uvidenhed om tragedien, blot fordi dens radio ikke blev passet.

Andre vigtige punkter i denne internationale overenskomst omfattede regler for vandtætte skodder i skibene, livredningsudstyr og behandling af farlige ladninger på passagerbåde. Endnu et punkt af vidtrækkende betydning var bestemmelsen om, at det er en international pligt at yde hjælp på havet, ikke blot et spørgsmål om kaptajnernes moralske dømmekraft. Dette blev indført i overenskomsten så sent som i 1932.

Et håndgribeligt bevis på, at nationerne kan samarbejde, når de ønsker det, er den succes, som den internationale hvalfangst-overenskomst har haft, hvorved en udtømming af dybvandsfiskene i de antarktiske egne forebygges ved at få de nationer, som bruger disse farvande, til at begrænse den årlige fangst. Denne overenskomst, som omfattede 18 nationers skibe i 1950, tjener til at beskytte hvalerne mod udryddelse og forlænge levetiden for en industri af stor handelsmæssig betydning. U. S. S. R. er tilsluttet denne overenskomst, hvad der er bemærkelsesværdigt, og det siges, at den strengt overholder traktatens bestemmelser. Den måde, hvorpå hvalfangerbådene retter sig efter den internationale hvalfangst-overenskomsts bestemmelser, skønt skibene repræsenterer så mange forskellige retninger af national filosofi og ærgerrighed, giver løfter om, at et lignende samarbejde skulle være muligt også på andre områder.

En overenskomst mellem U. S. A. og Canada har reddet Stillehavets helleflyndere fra udryddelse ved overdrevent fiskeri og sørget for, at laksene ikke forsvinder, ved at overvåge deres æglægningspladser i Nordvestamerikas floder. En overenskomst, som har eksisteret mellem U. S. A., Japan, Storbritannien og Rusland, beskytter Beringshavets sæler. For disse lande



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

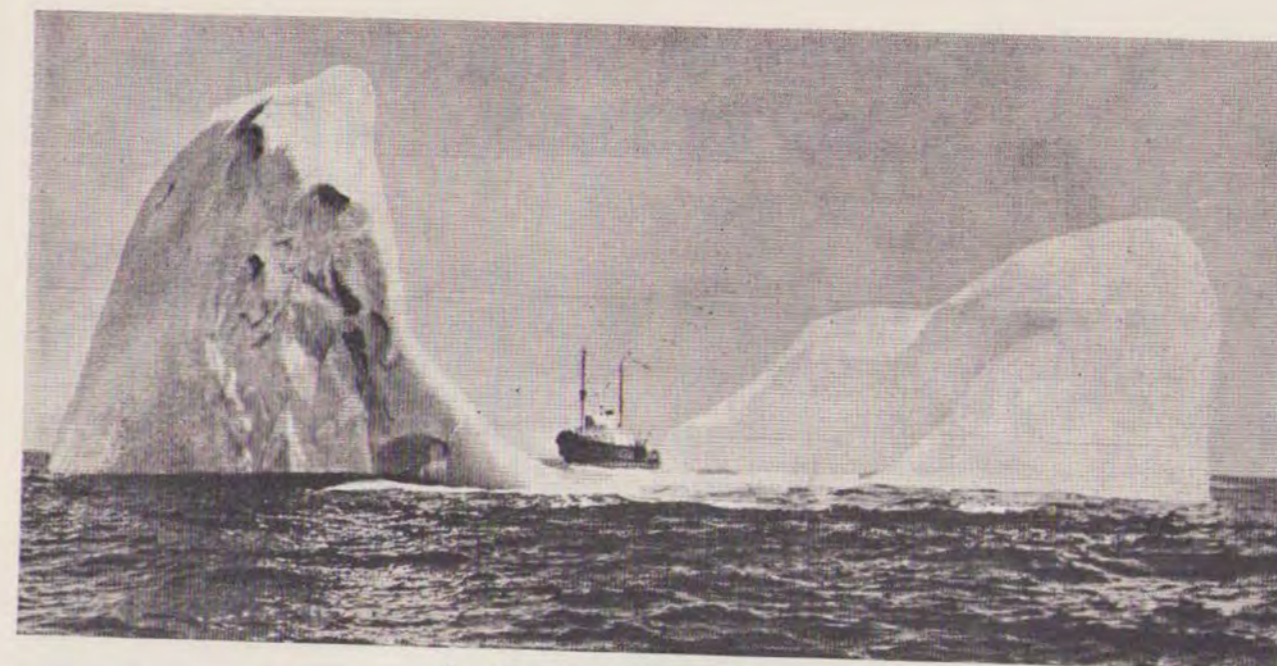
Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

i 1910 underskrev en overenskomst for at begrænse jagten og afpatruljere øerne mod krybskytter, truedes de værdifulde sælflokkede med udryddelse. I løbet af ca. 50 år efter 1860 havde jægerne nedskåret sælbestanden fra ca. 3.000.000 til mindre end 150.000, og hvis traktaten ikke var blevet udarbejdet, er det sandsynligt, at sælen i Alaskas farvande nu ville være helt udryddet.

Denne internationale overenskomst har beskyttet dyrene så godt, at der i dag er ca. 4.000.000.

Endnu et forsøg blandt nationerne på at løse deres problemer ved gensidige overenskomster er den internationale lastelinie-overenskomst, som blev indgået i London i 1929 for at give enslydende regler for lastning af skibe trods forskellig nationalitet. Utallige skibe var gået ned i årenes løb på grund af for stor last, og den kendsgerning, at ladningen på skibe, som sejler på verdenshavens ruter, er international ejendom, fremskyndede skibsfartsnationerne til at komme til denne overenskomst om en sikker lastning.

En ny og dramatisk arbejdsmark til fordel for mange nationer på verdenshavene er den internationale civile luftfarts organisation (ICAO). Denne organisation blev faktisk oprettet allerede i 1944 i Chicago under navnet PICAO, og Danmark var ved starten repræsenteret ved ambassadør Kaufmann. I februar-marts 1947 blev overenskomsten ratificeret og fik navnet ICAO. Organisationen tæller nu 55 lande og arbejder på efterhånden at få støtte af alle de lande i verden, som har flyvemaskiner. Dens formål er „at udvikle den internationale, civile luftfart, så at den kan med-



Coast Guard-fartøj på vagt mellem isfjelde.

virke til venskab og forståelse blandt verdens nationer og folk“. Flyvningens sikkerhed er et af dens hovedformål, og ICAO har opsat et net af såkaldte „vejrskibe“ på havene, som skal indsamle meteorologiske oplysninger til trans-atlantiske flyvninger, samt hjælpe flyverne til at navigere over havet og hjælpe ved ef-

tersøgnings- og redningsarbejde af flyvemaskiner, som tvinges ned på havet, såvel som af skibe i nød. ICAO har nu 10 flydende vejrstationer i det nordlige Atlanterhav bemandet med 6 nationers skibe og med finansiell hjælp fra 11 nationer. U. S. A.'s kystvagt passer seks af disse stationer med en flåde af store „kuttere“.

Søfolkene er blevet „læseheste“

Læselysten synes at være stigende blandt danske søfolk. Ifølge den nyligt udsendte årsberetning fra Søfartens Bibliotek blev der i regnskabsåret 1951/52 udlånt over 100.000 bøger til søfolk i danske skibe. I alt 309 handelsskibe har bøger om bord fra Søfartens Bibliotek. Endvidere har man stationeret bogskabe både om bord i orlogsfartøjer, fyrskibe, fyr- og vager væsenets inspektionsskibe, på forter, søfartsskoler og sømandshjem. I alt cirkulerer der på denne måde ca. 30.000 bøger. Hospitalsskibet „Jutlandia“ har en ret stor bogbestand på over 700 bøger om bord.

Den stigende læselyst blandt søens folk gør det nødvendigt for biblioteket at forøge sin bestand af bøger. I det afsluttede regnskabsår indkøbte man og lod indbinde ca. 2000 nye bøger for ialt kr. 29.000. Samtidig måtte man dog kassere 1800 andre bøger, som var helt slidt op.

Søfartens Bibliotek drives med underskud. Den service, der ydes søfolkene, er jo ganske gratis og muliggøres kun ved økonomisk støtte fra stat, kommuner, firmaer, foreninger, private, redere o. s. v. Bibliotekets bestyrelse håber derfor, at denne støtte vil vedvare og helst øges.

Biblioteket udgav i årets løb en „søfartssangbog“, som har haft stor succes. Denne bog, som er udsendt

til alle danske skibe med bogkasser om bord, kan også købes af private.

Søfartens Bibliotek har endvidere en meget fin studiesamling, som er åben for alle søfartsinteresserede. Det vil sikkert glæde de efterhånden talrige „sofaskippere“, at studiesamlingen nu også har begyndt aftenudlån, nemlig fra 17.30 til 18.30 den anden onsdag i hver måned.



BALTICA FORSIKRING

Hovedkontor: Bredgade 42, København, Tlf. C. 4058
Afdelingskontorer og agenturer overalt i Danmark

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR
DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310

DE FØRENED E KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211
KØBENHAVN K.

Clicheerne

til „Vikingen“ og „Sejl og Motor“
samt de skønne farvebilag i
„Jul paa Havet“

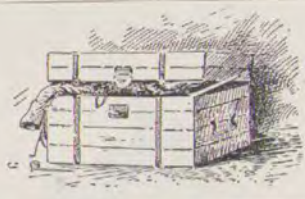
fremstilles af

Brdr. Bærentzens Clicheanstalt

Kontor:
Christiansborggade 1, København V.
Tlf. BY 8040

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Prøveturs-milen.

Prøveturs-milen, som skal gennemsejles af alle nye skibe, markeres i land ved hjælp af to punkter. Hvert punkt består af to mærker, et for- og et bagmærke. Når de to første mærker er overet, tager man tid med et stopur, og når de to næste mærker er overet, tages der tid påny, hvorefter man er i stand til at måle skibets fart. Den første prøveturs-mil blev vistnok udsejlet i 1789 af John Fitch's mærkelige dampskib ud for Philadelphia. Hvert af milens to punkter markeredes af en mand med et flag. John Fitch-båden nåede iøvrigt en fart af 8 miles i timen, siges der.

Usædvanlig kapsejlad.

Mens vi nu beskæftiger os med „Gods own Country“, kan jeg fortælle, at der hvert år afholdes en kapsejlad mellem bugserbåde på Hudson-floden. Skibene er inddelt i tre klasser efter størrelse og maskinkraft.

Soldater byggede den.

Og så skal vi beskæftige os med noget så nærliggende som Nyhavn: Da Nyhavns-kanalen i Christian V's regeringstid blev udgravet, kneb det voldsomt med arbejdskraften, — eller vel rettere med pengene til at betale den med. Alligevel blev arbejdet fuldført i løbet af to år. Det skyldtes, at man skaffede sig den fornødne arbejdsstyrke meget billigt. Man udkommanderede ganske simpelt soldater til at udføre arbejdet.

Det vidste De vist ikke!

10 procent af vægten i en moderne, søgænde ubåd stammer fra gummi!

Ellers er det rigtigt nok.

Min amerikanske kollega Harold Helfer, som redigerer en spalte i det udmærkede „Our Navy“, fortæller meget interessant, at ordet „bov“ i betydningen „forparten af et skib“ stammer fra det danske ord „boeg“, som betyder skulder. Oplysningen er god nok bortset fra, at ordet „boeg“ ikke er dansk, men hollandsk.

De fik det alligevel!

Der er ikke noget at sige til, at udlændinge af og til farer vild i geografien og har vanskeligt ved at bestemme placeringen af et så lille land som Danmark. Alligevel har Danmark et godt navn som søfarts-nation, hvilket følgende historie beviser: En dansk kaptajn, som lå med sit skib i tyrkisk havn, skulle sende et brev til sin reder. I skyndingen glemte han at skrive adresse både på afsender og modtager. Det eneste, der stod på kuverten var: „Martin Carl“! Postfolk kan sommetider være kvikke, og brevet nåede virkelig uden større forsinkelser frem til rederiet „Heimdal“ i København!

Hævn!

Den amerikanske ministryger „Revenge“ (navnet betyder „Hævn“) var tilfældigvis det første allierede skib, som efter den anden verdenskrig fortojede i Tokios havn.

Prøv at udtale dem!

Apropos skibsnavne: De lange skibsnavne, et emne vi før har „snakket“ sammen om, hører skam ikke kun fortiden til. Forleden gav jeg mig til at blade Jane's „Fighting Ships“ igennem og stødt på mange mærkelige skibsnavne, hvoraf flere er lidt vanskelige at udtale for en dansker. Et par græske patrulje-fartøjer hedder „Antiploiarhos Pezepoulos“ (24 bog-

staver) og „Plotarkhis Chatziconstandis“ (26). Et portugisisk opmålingskib hedder „Commandante Almeida Carvalho“ (25) og et fransk dito hedder „Ingenieur-Hydrographe Nicolas“ (27). Rekordene med hensyn til lange skibsnavne indchaves dog for tiden af en italiensk krydser, som er døbt (træk vejret dybt!): „Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi“ (29 bogstaver). Oversat til dansk betyder dette navn „Ludvig af Savoien, hertug af Abruzzerne“.

Og et „kølenavn“.

Den første bilfærge med endestation i Marstal hed „A. L. B.“ (opkaldt efter Ahlefeldt Laurvigen Bille). I folkemunde hed dette skib aldrig andet end „Mellemstykket“, fordi det af udseende mindede om den midterste part af et skib.

De amerikanere!

Da slagskibet „Wisconsin“ for et års tid siden blev taget ud af „mølposerne“ og var klar til atter at gøre tjeneste, blev der afholdt en fest om bord. I en tale bad skibets chef de mange gæster om at tage „så få souvenirs fra „Wisconsin“ som muligt“!

Store forhold.

Før at blive ved det sømilitære: Under sidste krig udlagde U. S. A. og England tilsammen 70.000 miner i Nordsøen.

Shanghajing.

Det er almindeligt antaget, at ordet „shanghajing“ skyldes, at man i sin tid var særlig ferme i Shanghaj til at kidnappe søfolk. Dog har man vist nok været endnu „dygtigere“ på dette specielle område i amerikanske havne, og forleden hørte jeg en ny forklaring på ordets opkomst. Forklaringen, der lyder meget sandsynlig og skyldes den kendte, maritime forfatter Frank. C. Bowen, lyder således: Efter de første store guldfund i Californien 1849 forsøgte mange kinesere at samle smulderne fra de hvides bord. Mange af disse kineseres højeste ønske var til sin tid at blive begravet i hjemlandets jord. En del af de kinesiske guldfundere havde virkelig heldet med sig og var villige til at betale store summer for at få deres afsjælede legemer bragt til Shanghaj. Flere amerikanske skibe var godt beskæftigede med overførsel af kinesiske emigranter til U. S. A. og med „eksport“ af kinesiske lig. Som bekendt var fortidens søfolk ikke glade for at sejle med lig i lasten, og derfor var disse skibe i fart på Shanghaj altid i bekneb for mandskab. For at skaffe den nødvendige besætning kidnappede man søfolk på gader og cafeer. Denne form for forhyring blev derfor kaldt „shanghajing“.

Man var ikke smålige.

Under kaperkrigen mod England 1807—14, da Frankrig var vor allierede, var mange danske kaperskibe opkaldt efter Napoleon. At danskerne heller ikke dengang var smålige, fremgår bl. a. af, at de opkaldte en kaperbåd efter deres fjende Lord Nelson!

Tro det eller lad være!

Cunard-liniens gamle „Caronia“ var i maj 1921 på vej til New York, da en mægtig blæksprutte af en sø blev løftet op på dækket Passagerer og besætning sprang skrækslagne til alle sider, men skibets tømmersmand var ikke hurtig nok i vendingen. Han blev grebet af det uhyggelige dyrs fem fod lange arme. Først efter et kvarters forløb lykkedes det ham at komme fri og få dræbt uhyret. — Historien er ikke nogen skipperløg!

Da slag og spark var sømænds kost

En deepwater-sailor fortæller minder fra sejlskibs-tiden

Ved OTTO LUDWIG

INDTIL trivialitet hører man dette mundheld gen-taget: „Sømænd gør ej store ord“. For de fleste søfolks vedkommende passer denne sætning ikke desto mindre, og navnlig gælder den om fhv. havnefoged-assistent Fr. Svendsen. Indtil i foråret passede Svendsen sin daglige dont ved broen i Nyhavn, og allerede dengang prøvede vi at få ham til at fortælle. Men han var tavs som en skildpadde og trak sig ind i et skjold af Greta Garbosk utilnærmelighed. Med list søgte vi forleden at nærme os det „sjældne vildt“ påny, og denne gang lykkedes det.

For en søfarts-journalist er Fr. Svendsen virkelig „sjældent vildt“. Han er en af de få, der efterhånden er tilbage fra Nova Scotia-skibenes stolte, men usandsynligt brutale tid.

Som pensionist har Svendsen nu tid til at beskæftige sig lidt mere end før med sit hus og sin have i Søborg, men vi „shanghajere“ ham altså midt i travlheden og overmander ham med spørgsmålet:

„Hvordan fandt De på at ville være sømand?“

Svendsen gnider sig om hagen og siger tøvende: „Ja, jeg synes faktisk ikke, jeg har noget at fortælle, som kan interessere Deres læsere. Men lad os hellere begynde alligevel: Allerede da jeg var syv år gammel, døde far, og jeg fik et job som vogterdreng hos skibsreder og kulgrosserer Alfred Christensen på „Nærumgård“. Jeg havde også andet arbejde end at vogte kvæg. F. eks. havde jeg af og til fornøjelsen af at køre Alfred Christensen til Klampenborg Station i en lille gig. På disse ture fortalte Christensen, der selv havde været sømand og skipper, mig om livet på søen. Også når vi havde høstgilder, fortalte skibsrederen historier om sit liv på havet og om de fjerne lande, hvorfra den megen frugt, der blev serveret ved disse gilder, kom. Alfred Christensens beretninger gjorde et dybt indtryk på mig, og jeg blev hurtigt klar over, at jeg selv ville være sømand.

Min mor var imidlertid ikke stemt for, at jeg skulle gå søvejen, og da jeg efter min konfirmation kom væk fra „Nærumgård“, blev jeg sat i lære som tømrer. Men det var absolut ikke noget for mig, og en dag stak jeg af. Jeg fik hyre som messedreng på en Englands-damper og tjente her om bord så mange penge, at jeg kunne løse en skibsbillet til England. Rejsen kostede et Pund Sterling.

I England fik jeg hyre på en „coaster“ med skan-

dinavisk besætning om bord. Men det var mit store håb at komme på langfart, og en dag så jeg en flot Nova Scotia-sejler ligge i Swanseas havn. Det var fuldriggeren „E. J. Spicer“. Den var lige noget for mig. Ganske vist gik der en masse hårrejsende rygter om behandlingen om bord i sådanne skibe, men det så jeg stort på. Et par dage senere mødte jeg skibets fører på gaden. Han manglede mandskab og spurgte mig, om jeg ville mønstre som matros om bord for 3 £ og 10 sh. I min iver for at komme på langfart sagde jeg ja.

Jeg var naturligvis vældig spændt på at stifte bekendtskab med mine nye kammerater. „Spicer“s besætning var meget blandet og bestod af alle mulige folkeslag. Blandt de 15 mand *before the mast* var der både kinesere og kul-sortede negre. En svensker og jeg var de eneste hvide blandt den menige besætning.

Den dag, vi skulle mønstre, blev vi nægtet adgang til skibet, mens dette lå ved holværket. En bugserbåd trak skibet ud på reden og gik derefter tilbage for at hente os. Da båden havde lagt til langs siden, måtte vi ligesom abekatte entre op ad en line, og oppe på dækket blev vi modtaget af officererne, der

stod klar med kofilnagler og revolvere, hvis der skulle herske tvivl om, hvor kommandoen skulle være, forude eller agterude. Den blev agter!

Og så startede vi med Kapstaden i Afrika som mål. Vi lærte hurtigt skipperen at kende som en brutal børste. Skibet var i det hele taget en rigtig „hard-caser“. Men for at blive ved skipperen, så var han en ældre, hulkindet og vaskeægte Nova Scotia-mand, på hvem både næverne og revolveren altid sad løs. Vi så ham aldrig på hoveddækket, ligesom vi aldrig så hans vende ryggen til en mand. Styrmandene, som skiftede i hver havn, lærte hurtigt af deres herre og mester og delte rundhåndet ud af deres rige forråd af skældsord, slag og spark.

Mandskabet var som sagt meget blandet og altid uenige. Sammenhold var et sjældent begreb på den slags skibe. Og hvad kosten og drikkevandet angår, var ingen af delene de bedste. Drikkevand fandtes faktisk kun om bord, når det havde regnet!

Rejsen til Kapstaden varede nogle og halvfjerds dage. Det var et sandt helvede at stå dem igennem. Vi kom til bestemmelsesstedet mindt under boer-krigen, i marts 1901. Der var en del tvivlsomme elementer om



Fr. Svendsen.

bord blandt folkene, og de fleste af disse rømte dernede. Ja, selv for 2. styrmanden havde behandlingen været for kras! Nå, på grund af krigen kunne vi ikke komme til at losse vor last af kul lige straks, da al plads i havnen var optaget. Vi lå derfor i Kapstaden i ikke mindre end 111 dage.

Da den tid kom, hvor vi skulle afgå, kneb det igen med at få mandskab. Skipperen fik imidlertid fat i nogle engelske desertører fra krigen, og skønt disse ikke var søfolk af profession, kom de om bord.

Vi skulle til Newcastle i Australien og afgik i ballast. Vi tog rejsen Eastern down. Den varede kun 35 dage. På det stræk har man nemlig altid vind og sø med sig, men et helvedes hav!

Straks efter at vi havde tøret kajen i Newcastle, blev de engelske desertører fra boer-krigen arresteret af det stedlige politi, og kort efter blev de alle hængt. Efter en måneds ophold i havnen fik vi en kullast bestemt for Panama. De hængte desertører blev erstattet med kinesere. Før vi kastede los, blev det fortalt os, at den gule feber ville være på sit højeste, når vi nåede til Panama, og det kom til at passe. Arbejdet på Panama-kanalen var netop på det tidspunkt totalt standset på grund af feberen.

Nogen kaj fandtes ikke på det sted, hvor vi skulle aflevere vor last. Vi lå langs siden af nogle aftaklede sejlskibe og lossede kullene i kurve ved hjælp af håndspil. Dette og så bestemmelsen om, at vi på grund af varmen kun måtte arbejde morgen og aften, gjorde, at vi ikke var færdige med losningen før 2½ måned senere.

Mens vi lå i Panama døde seks mand, derimellem 1. styrmanden, på grund af feberen. Selv blev jeg lettere angrebet, og jeg kan vist udelukkende takke den kendsgerning, at jeg ikke nåede at blive sendt på hospitalet i land, for, at jeg overlevede sygdommen!

Vi skulle nu have en last ceder og mahogny om bord, men lastningen skulle ikke foregå dér på stedet, men på en flod nord for Panama. Pladsen lå øde i munden af den nævnte flod. Vi kunne ikke føre sejl på floden, og da der ingen bugserbåde fandtes, måtte vi varpe os frem. Ombordtagningen af træet varede nye 2½ måned. Vi manglede jo som følge af

de mange dødsfald folk om bord, og træet, der ganske vist var skovet, lå i land, hvorfra vi selv måtte bakse det ned til og ud i vandet for derefter at stage det ud.

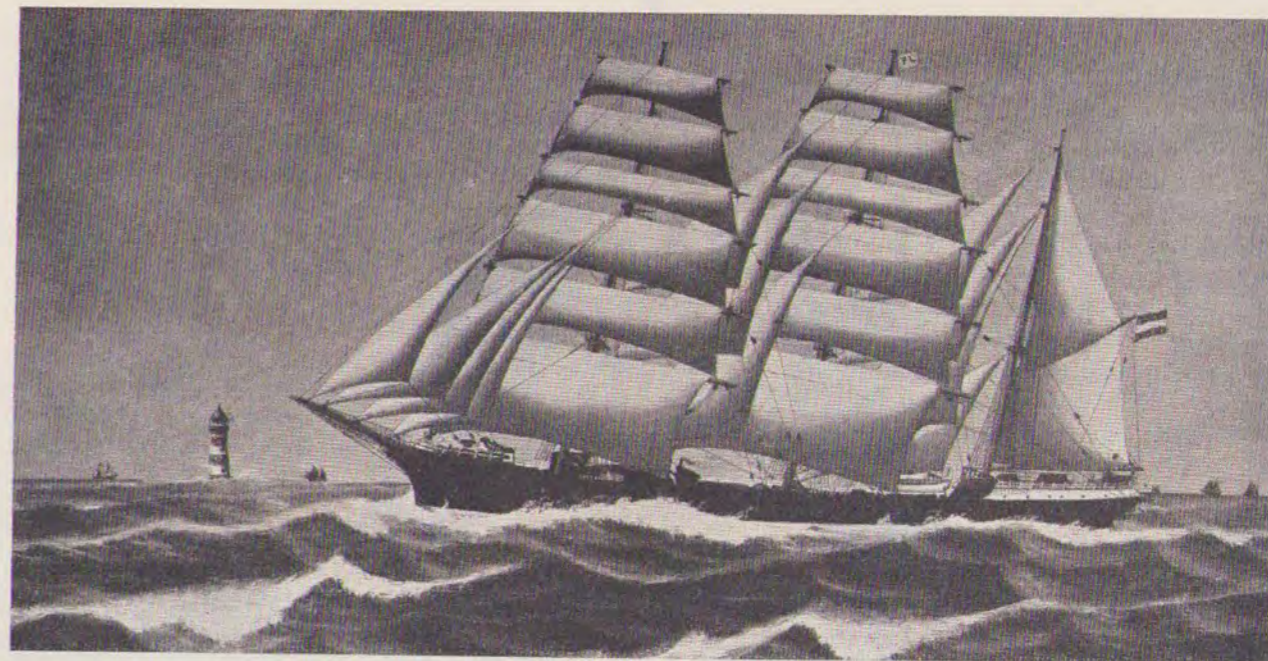
Da vi efter at have indtaget vor last var på vej ud, tørnede „E. J. Spicer“ en stor sten og sprang læk. Vi havde meget besvær med at holde skibet gående på pumperne, og da vi kom tilbage til Panama for at udklarere og mønstre nye folk, blev vi på grund af lækagen allesammen så bange for at gå med ud igen og rundt Kap Horn, at vi rømte. Skibet skulle gå til Falmouth for ordre, men dertil kom besætningen ikke.

Vi stak altså af og gemte os oppe i skoven, hvor vi levede af mangos og kildevand. Af og til gik vi ned til vandet for at se efter „E. J. Spicer“, som vi jo ventede at se sejle bort hvad dag, det skulle være. Men piben fik hurtigt en anden lyd! En dag så vi nemlig en indfødt bevæbnet med krumsabel gå forbi os uden at mæle et ord. Kort efter blev vi omringet af indfødt politi og bragt ned på byens torv, hvor vi i rad og række blev sat i gabestokken med fødderne spændt fast.

Da vi havde siddet lidt, fik vi besøg af skipperen. Han bad os fortsætte rejsen. Hvis vi gjorde det, ville han slå en streg over det skete. Men vi sagde nej tak til det generøse tilbud. Så blev vi kastet i kalabusen, og retten blev sat, samtidig med at man forseglede skibets pumper. Efter 24 timers forløb havde „Spicer“ til uheld for os ikke trukket een tomme vand, hvorfor vi tabte vor sag og måtte vandre den tunge gang om bord igen. Dog gav myndighederne for alle eventualiteters skyld ordre til, at der skulle anbringes en vindpumpe om bord.

Vi havde imidlertid kun sejlet et par dage, da pumpeværket gik i stykker. Skibet trak vand som en si, og vi fortsatte med at pumpe med hånd og magt i de 120 dage, det tog at komme rundt Kap Horn. Jeg har forresten senere fundet ud af, hvordan det gik til, at „Spicer“ ikke trak en dråbe vand i havnen. Skipperen havde nemlig ved hjælp af savsmuld tætnet lækagen på en eller anden måde!

Nå, vi nåede altså at komme rundt „Hornet“, men da vi var tværs af Rio de Janeiro, kunne vi ikke mere. Næsten al proviant og alt drikkevand var sluppet op,



F. Laeisz' tre-mastede bark „Pamelia“.

og vi gjorde mytteri. Selv skipperen var så udmattet, at han overgav sig og gik med til at sejle ind til Rio de Janeiro. Derinde fik vi retten på vor side og mønstrede alle af. I de to år, jeg havde været om bord på „E. J. Spicer“, havde vi kun anløbet tre planmæssige havne!

Jeg erfarede forresten senere, at „Spicer“ ikke fik lov at sejle, før den havde fået rigget røjl- og bramstængerne ned og fået en donkey-pumpe installeret. Tre måneder senere nåede skibet vist endelig til Falmouth.

Rio de Janeiro var på den tid en meget farlig havn for søfolk. Man shanghagede for et godt ord, og efter den metode fik alle mine kammerater påny skibsdæk under fødderne. Hvad der senere er blevet af dem, ved jeg ikke, men de kunne dårligt have fået det værre end om bord på „E. J. Spicer“! Selv var jeg så heldig en dag at blive tiltalt på gaden af en tysk herre, der troede, at jeg var en af hans landsmænd. Han, der vist nok var missionær, spurgte mig om, hvad jeg havde tænkt mig med hensyn til fremtiden. Jeg svarede, at jeg ville se at komme til København for dér at komme på navigationsskole. Det var ene og alene ønsket om at blive navigator, der havde fået mig til at udholde de to år om bord på Nova Scotia'en. Jeg kunne imidlertid ikke komme direkte til København, men tyskeren skaffede mig en dampskibs-billet til Hamborg, og i de næste fire dage inden afrejsen boede jeg hjemme hos ham, hvor han og hans kone var som en far og mor for mig.

Jeg kom altså til Hamborg med en tysk passagerdamper, men til København nåede jeg ikke i denne omgang, og det med skolen gik i vasken. Derimod nåede en papegøje, jeg havde haft med fra Panama, at komme til Danmark, idet jeg sendte den fra Hamborg til Nærum med posten!

Grunden til at jeg ikke kom hjem selv, var den, at jeg blev forelsket i et af rederiet F. Laeisz' smukke sejlskibe, den 4-mastede bark „Pitlochry“, som skulle til vestkysten rundt Kap Horn i ballast og tilbage med en last salpeter.

„Pitlochry“ var en helt anden slags skib end „Spicer“. Jeg mønstrede om bord og befandt mig så godt, at jeg, da vi efter 5 måneder og 20 dages forløb kom til Hamborg, mønstrede ud påny med det samme skib for at gøre denne rejse en gang til. Ja, jeg fik efter den tur endnu mere lyst til at sejle for F. Laeisz, og derfor gjorde jeg endnu tre rejser under rederiets kontorflag. De næste to rejser gjorde jeg med fuldskipet „Posen“ (ex „Preussen“) og den sidste med 3-mastet bark „Pamelia“.

Rejsen med „Pamelia“ var ret bemærkelsesværdig. Vi sejlede fra Hamborg til Melbourne i Australien med en ladning stykgods. Fra Australien gjorde vi rejsen til Syd-Amerika i ballast for endelig at tage en last salpeter tilbage til Hamborg. Hele denne rejse varede kun 7 måneder og 20 dage!

Ialt kom jeg således til at passere Kap Horn elleve gange, men kun den ene gang så jeg „Hornet“. De andre gange var vi for langt til havs, og på næsten alle rejserne havde vi et forfærdeligt vejr.

I 1906 var jeg en smuttur hjemme i Danmark. Eller det skulle rettere sagt have været en „smuttur“, men blev det ikke. Jeg blev nemlig stoppet, fordi jeg skulle gøre tjeneste som orlogsgast. Min tid i marinen er ikke værd at tale om. Den eneste sejlads, jeg havde derinde, var den mellem Toldboden og Holmen!

Mens jeg endnu var orlogsgast, kom jeg en dag i samtale med kaptajn Clausen nede i „Æro“ i Nyhavn. Clausen fortalte, at han skulle føre skoleskibet „Viking“ på dets første rejse, som skulle gå til Hamborg og derfra med en ladning koks til Australien, og han

AL-BOATS A/S
(TIDL. HELGOLANDSVÆRFET)

HELSINGØR



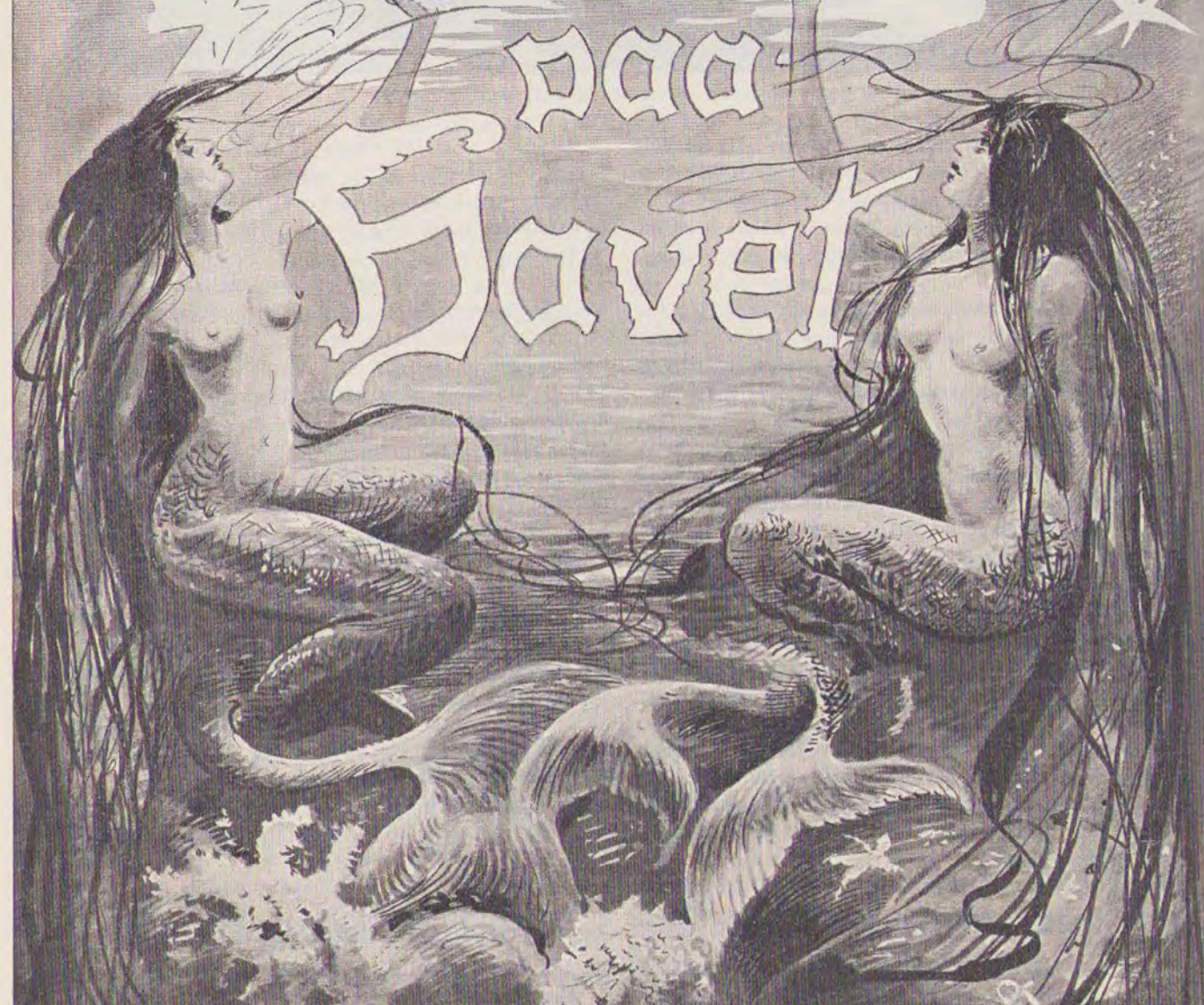
Redningsbåde, redningsflåder, radarmaste, signalmaste, joller, pramme etc. i søvandsbestandigt aluminium

SALGSREPRÆSENTANT

SHIPPING AGENCIES

TELF. MINERVA 697, AMALIEGADE 21, KØBENHAVN K.

De kan få dem
overalt



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

tilbød mig jobbet som bådsmænd om bord. Det, syntes jeg, kunne være morsomt, og jeg sagde ja tak.

Den 1. april 1907 blev jeg permitteret fra marinen og skulle nu ud med „Viking“, men desværre kæntrade skibet, mens det lå hos Burmeister & Wain, og afrejsten blev dermed forsinket. Kaptajn Clausen overtalte mig imidlertid til at blive i riggersjakked, og det gjorde jeg. Jeg var også med på skibets prøvetur, men mens vi lå ved Langelinie klar til at afsejle, gjorde mine familie-forhold, at jeg måtte gå i land og tage afsked med „Viking“.

Jeg kom nu ind i firmaet M. C. Monberg og var med dettes bugser-både med til at udføre forskellige havnearbejder. I 1921 var jeg så heldig at komme ind i Københavns havnepoliti. En årrække var jeg på

Langelinie, men løste også af forskellige andre steder i havnen som havnefoged-assistent. Under hårde isvintrere har jeg gjort tjeneste som bådsmænd om bord på havnevæsenets isbryder „Væderen“. Jeg var med på hver eneste tur med den, lige fra den blev bygget i 1916, indtil den sidst var ude i 1947.

I 1937 blev jeg havnefoged-assistent i Nyhavn og på Kvæsthusbroen, hvor jeg har haft nogle af de bedste dage i mit liv. Der fortælles så mange uhyggelige ting om Nyhavn, bl. a. om „rulning“ og den slags, men er der nogle, der bliver „rullet“ dernede, er det dem, der praler med deres penge. Jeg har fundet Nyhavn et både behageligt og charmerende sted at gøre tjeneste. Nyhavn har et dejligt folkefærd både til lands og til vands,“ slutter Fr. Svendsen.

En sømand kan blive alt —

Et sælsomt møde -



Julius Børnsen Joran „Fredspaladset“ i Haag.

Når man er i Haag, skal man selvfølgelig også bese „Fredspaladset“. I hall'en henvendte jeg mig til en af kusterne for at ville bede ham vise mig rundt. „Do you speak English, German or French,“ spurgte jeg ham. „Yes, English and German,“ var hans svar. „I am Danish and I ...“ „Nå, er De det. Det er jeg også,“ svarede han derpå til min store overraskelse. For man havde jo ikke ventet at træffe en både dansk-født og dansk-talende guide just på dette sted. Efter rundgangen, hvor han med særlig stolthed havde omtalt og vist „isbjørnebrønden“ inde midt i paladsets gård — den er jo Danmarks gave til fredspaladset i sin tid — fortalte han mig sit livs historie. Han — Julius

Børnsen er hans navn — er født på Mols. I 1921 kom han til Holland med Cirkus „Jack Joyce“, hvilket blev indledningen til en længere årrækkes liv som sømand om bord i hollandske skibe, hovedsagelig i de, der gik på hollandsk Indien.

Efter 9. April, da Danmark havde kapituleret, meldte han sig sammen med tre andre landsmænd frivilligt til den hollandske flåde, hvor han, også efter

Hollands kapitulation, gjorde tjeneste i både torpedo-jagere og u-både. Under den allierede invasion på kontinentet i 1944, blev den u-båd, i hvilken han gjorde tjeneste, ramt af kanonerne i land, hvorved dens tårn blev bortskudt, men iøvrigt blev u-båden ikke mere beskadiget, end at den selv kunne klare sig tilbage til England. Desværre havde 8—9 mand af dens besætning mistet livet ved beskydningen og andre var blevet sårede, heriblandt Børnsen, hvis hofte-parti var blevet ramt af en granat-splint. Herr Børnsen, der for længst er blevet hollandsk stats-borger, får nu pension fra den hollandske stat, og siden 1946 har han haft ansættelse ved „Fredspaladset“ som guide på engelsk, hollandsk, tysk og dansk sprog. — Så kommer De engang til Haag og aflægger besøg på „Fredspaladset“, kan De blot spørge efter herr Børnsen, der på sin altid elskværdige måde vil vise rundt med forklaring på dansk, om så ønskes.

Carl Østen.

Ny, stor bedding bygges hos Kockums

Hos Kockums i Malmø har man netop påbegyndt bygningen af en bedding, hvorpå værftet vil være i stand til at bygge skibe på op til ca. 45.000 tons dødvægt. Beddingen, der ventes at blive færdig i 1954, vil få følgende dimensioner: Længde 225 meter, bredde 32 meter. Under beddingen indrettes et beskyttelsesrum, som under normale forhold vil blive benyttet som spisesal med plads til ca. 200 mand. Endvidere indrettes samme sted omklædnings- og vaskerum, materiale-lagre, garage, el-central, kontorer o. s. v. Beddingen vil få sin premiere med bygningen af et tank-skib på 32.500 tons dødvægt.

TELEFONMATERIEL AF ENHVER ART



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S

AMALIEGADE 7

KØBENHAVN



En stor motor-lægtter sejler fra Volga ind i Moskva-kanalen.



Store, diesel-elektriske flodbåde som denne vil blive indsat på de nye vandveje.

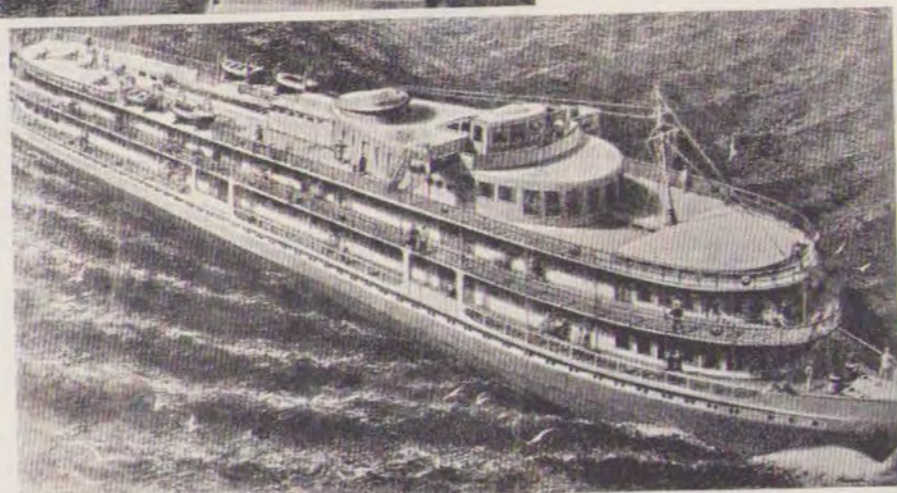
Nye russiske flodbåde på Volga og Don

SOM en følge af åbningen af flodforbindelserne mellem Ishavet og Sortehavet og de dermed opståede nye, store vandsamlinger og indsøer på Volga og Don (f. eks. det store vandreservoir nordvest for Moskva eller den endnu større indsø af Vänerns format, som ventes at blive til nord for Kujbysjev, når Volga opdæmmes dér på grund af det nye kraftværk) fordres flodbåde af en ny type på Volga. Allerede i dag, når det blæser over Kubansteppen og den nydannede, store indsø ved Zimljansk nede ved Don, dannes der tre meter høje søer, hvilket har ført til, at flere af de gamle flodbåde har været nær ved at bordfyldes og derfor nu sættes ud af fart.

Flertallet af de større Volga-både af typen „Josif Stalin“ er blevet ombyggede og har fået højere fri-bord. De skal nu gå i lokalfart på de nydannede indsøer i det europæiske Rusland. For den nye passager-rute mellem Moskva og Rostov ved Don er man i gang med at bygge nogle flodbåde af en helt ny type, som bliver elektrisk drevne. De får en maskinkraft af 2500 h. k. og bliver på ca. 3000 tons, hvilket jo er ret meget for en flodbåd. Denne nye Volga-type bliver naturligvis ultra-moderne med luftkonditionering i alle kamre. På tredje dæk er der biograf og herlige rum for solbadning, hævder det nye tidsskrift „Sovjet-union“, hvorfra oplysningerne er hentet.

Der vil også blive sat diesel-drevne olie-tankskibe og flodpramme ind i farten på Volga. De får en størrelse af mellem 1800 og 3000 tons. Der vil også blive bygget nogle ekstra store tankskibe på 6000 tons. De vil kunne medføre ligeså meget olie som seks jernbanetog.

I. L.





Følg nissens eksempel
giv julegaver fra Hempel



J. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik A/S

Amallegade 8 — C. 3842

Brudstykker af eventyret om færgerne

Af OTTO LUDWIG

BEGREBET jernbane-færger er kun lidt over hundrede år gammelt og skylder skotterne sin tilblivelse. „Edinburgh, Perth & Dundee Railway“ havde sit hovedkontor i Edinburgh, hvilket var lidt upraktisk, fordi hele selskabets jernbanenet lå på den anden side af Firth of Forth. Det var imidlertid selskabets ønske at forbinde Edinburgh og halvøen Fife ved hjælp af jernbanespor. Man vidste allerede dengang, at Forth-broen før eller senere ville blive bygget. For øjeblikket havde man imidlertid hverken økonomiske eller tekniske muligheder for at opføre en så stor bro.

Skotterne var dog ikke rådville. Jernbaneselskabet satte sine ingeniører i gang med at konstruere en „flydende bro“ i form af en færge. Resultatet af anstrengelserne blev den 416 tons store „Leviathan“, der i 1849 blev bygget på Clyden som verdens første jernbane-færge. Den blev indsat på ruten fra Granton til Burntisland.

Firth of Forth har en ret varierende vandstand på grund af tidevandet. Men det klarede ingeniørerne ved at konstruere broklapperne i lejerne, så de fulgte tidevandets bevægelser.

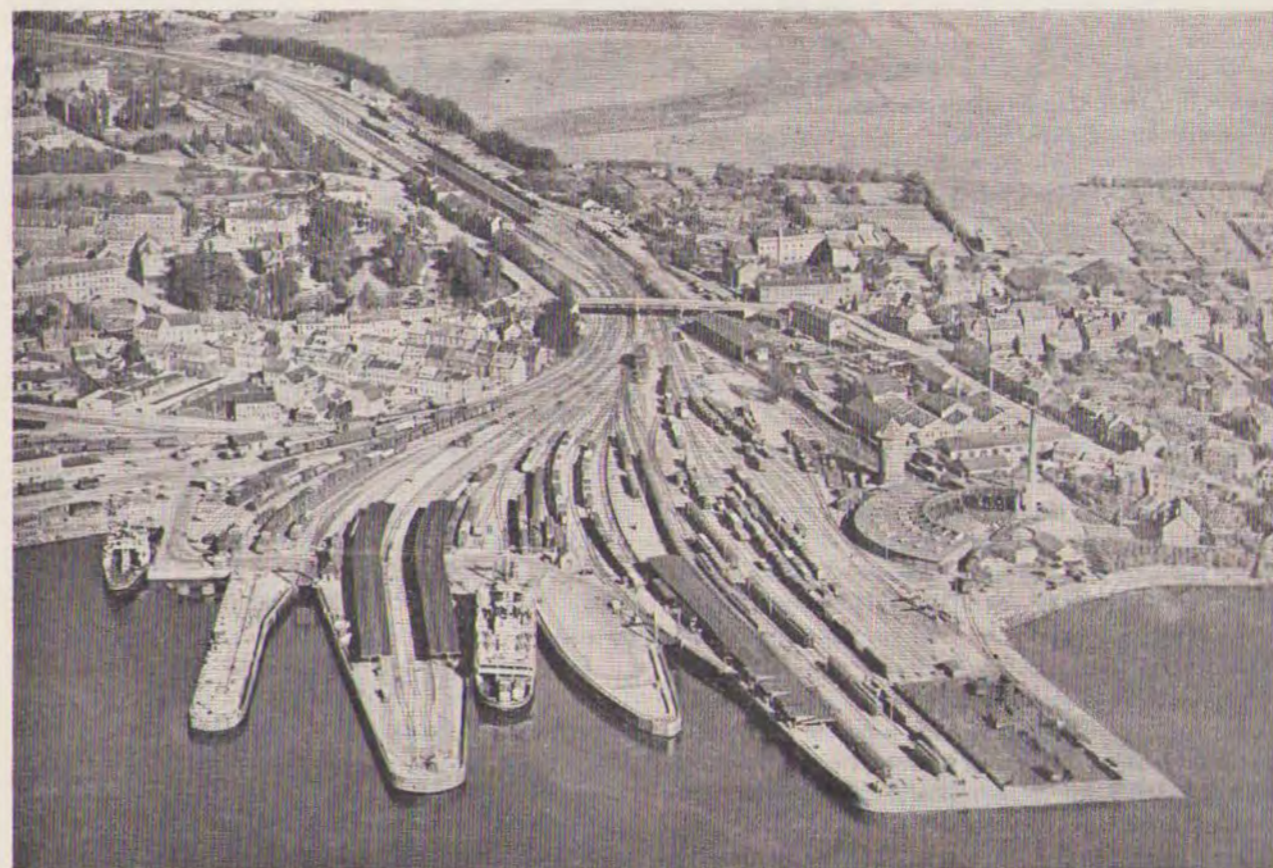
„Leviathan“ fik hurtigt succes og blev snart efterfulgt af en ny færge. Denne, der fik navnet „Balbi-

nie“, havde fire skorstene. For at give plads på vogn-dækket var disse anbragt i hvert sit hjørne af fartøjet, ligesom det senere blev tilfældet om bord på den danske færge „Prinsesse Alexandrine“. „Balbiernie“'s kælenavn var derfor „the four-legged table“, og når danskerne senere spøgefuldt kaldte „Prinsesse Alexandrine“ for „Det omvendte spisebord“, har de sikkert snuppet ideen fra skotterne.

Helt ideelle var færgerne dog ikke på den tit stormfulde Firth of Forth. Ofte blev godset ret medtaget, når vinterstormene satte ind over farvandet. Derfor foretrak mange købmænd at sende deres varer udelukkende med jernbane over Larbert, selv om dette var en omvej og betød en forsinkelse. Iøvrigt var færgerne ingen billig spøg. Det kostede hvert år £ 34.000 eller £ 2 for hvert transporteret jernbanevogn at holde en færge i drift på fjorden. Den endelige løsning blev derfor den berømte Forth Bridge.

Allerede i 1885 begyndte man bygningen af den 2594 meter lange bro. Arbejdet var overdraget Fowler & Baker. Da broen i 1890 kunne åbnes for trafik, havde den kostet 45 millioner kroner.

Forth-broen gjorde det naturligvis forbi med færgefarten på stedet, men andre steder i verden vandt



Færgelejerne i Nyborg, som nu skal udvides.

færgerne nye, store sejre og gennemgik en voldsom udvikling. Danmark var eet af de første lande, der tog den skotske ide op. Den danske færgefarts seneste historie er kendt af de fleste, hvorfor kun dens spædste barndom skal omtales her:

Så tidligt som i 1865 havde man haft planer om at anskaffe færger til Lillebælt. Planerne blev dog først til virkelighed, da der i 1870 bevilgedes penge til bygningen af færgen „Lillebælt“, som blev sat i fart i 1872. Færgen blev som bekendt bygget i Newcastle og fik i 1877 en „søster“, nemlig „Fredericia“, der blev bygget i Tyskland.

Næsten samtidig med afleveringen af „Lillebælt“ nedsattes en kommission, som skulle undersøge mulighederne for færgefart på Storebælt. To år senere blev der afgivet betænkning. Kommissionen var af den mening, at en færgerute burde oprettes, men pointerede, at en sådan rute kun ville have betydning for transport af godsvogne. En transport af personvogne ville, mente man, blive alt for besværlig og kostbar, hvorfor man stadig til en vis grad ville opretholde postdamper-farten! Uheldigvis besluttede man efter megen diskussion at lægge færgelejerne i Korsør og Nyborg i stedet for ved Halsskov og på Knudshoved; derved sparede man ganske vist i første omgang en del penge til nyanlæg, men gjorde samtidig ruten 8 km længere end nødvendigt. Faktiske sparede man derved på skillingen og lod daleren rulle!

„Lillebælt“ og „Fredericia“ var begge enkeltsporede. De første færger til Storebælt, „Korsør“ og „Nyborg“, var derimod dobbeltsporede. Skibene var hjul-drevne og blev bygget hos Kockums i Malmø.

Et halvt år tidligere end åbningen af færgefarten over Storebælt fandt indvielsen af en ny dansk færgerute sted på Oddesund. Det skete den 23. juni 1885. Derefter gik det slag i slag med åbningen af andre færgeruter i danske farvande. Den 15. januar 1884 åbnedes ruten Masnedø—Orehoved. Den 1. oktober 1889 kom turen til ruten Glyngøre—Nykøbing M. og derpå den 10. marts 1892 til den første danske færgerute til udlandet, nemlig forbindelsen Helsingør—Helsingborg. Ruten København—Malmø åbnedes den 5. oktober 1895, og endelig kom så den 1. oktober 1905 turen til Gedser—Warnemünde, som dog nu suppleres af ruten Gedser—Grossenbrodde.

Også herhjemme har broerne efterhånden mange steder sejret over færgerne, men samtidig har færgerne på de bestående ruter gennemgået en voldsom udvikling, således at Danmark stadig med rette kan gøre krav på prædiket „Færgernes Land“.

Men mange steder i udlandet var man også tidligt på færde. I 1878 lod „Philadelphia & Reading Railroad“

således bygge en færge til fart over New York Bay. En af de kendteste færger fra skibstypens første år er dog „Baikal“. Den blev bygget på kun 6 måneder på den engelske flod Tyne. Den skulle indsættes på fart over Baikal-søen i Sibirien. Denne sø er helt tilfrosset i de seks koldeste måneder af året, og så tyk er isen, at man kan lægge jernbanespor over den. De øvrige seks måneder af året er der i alle tilfælde så megen is på søen, at skibe, der vil befære den, må være bygget næsten som isbrydere. Og det er „Baikal“ også.

„Baikal“, der vistnok sejler endnu, blev færdigbygget i 1897. Den er på 4.200 tons og er tresporet. Endnu en bemærkelsesværdig ting ved den er, at den har fire skorstene. Da skibet var færdigbygget og havde været på prøvetur, blev det skilt ad og lagt i kasser, hvorefter det således blev sendt til Sibirien. De britiske ingeniører, der havde bygget skibet, fulgte med de mange kasser for at samle skibet igen ved Baikal-søens bredder. Under det usædvanlige arbejde var de ikke langt fra at fryse ihjel. Under den russisk-japanske krig i 1904 transporterede „Baikal“ næsten hele den russiske hær til Manchuriet over en 52 miles lang strækning.

En af de længste færgeruter i verden er den, der bringer jernbanevogne

den 240 miles lange strækning over Michigan-søen. En anden færge — ganske vist af en helt speciel art — sejler mellem New Orleans og Havanna. Færgen, der blev bygget i 1928 på Tyne, er på 7.684 tons og hedder „Seatrain New York“. Skibet, som iøvrigt har to „søstre“, kan medtage 90 fuldt lastede jernbanevogne, der højes om bord ved hjælp af specielle kraner, der er konstruerede således, at de på spor på hver side af færgelejet kører hen over skibet. Om bord på færgen bringes vognene til de forskellige dæk ved hjælp af elevatorer. „Seatrain“ ejes af et New York-firma, men sejler under engelsk flag.

Iøvrigt har man også her i Danmark benyttet sig af kraner ved togenes ombordtagning og landsætning. Det var i vinteren 1939—40, hvor Storebælt var så tæt pakket med is, at man måtte sende færgerne over ruten Korsør—Århus. Da Århus jo ikke har noget færgeleje, måtte man her bringe vognene til og fra borde ved hjælp af kraner.

Takket være, at ca. 75 procent af alverdens jernbanelinier har samme sporvidde, er det muligt at benytte færger mellem forskellige lande. Der findes ganske vist ca. 120 forskellige sporvidder verden over, men allerede i 1846 bestemte det engelske parlament, at alle engelske jernbaner skulle have sporvidden 1435 mm. Loven var først ført helt igennem i 1892. Det mærkelige mål, 1435 mm, siges at stamme fra de skotske

kulgruber, men allerede i 1825 anvendtes det af Stevenson ved bygningen af en jernbane, og efterhånden blev det næsten internationalt. Russerne bruger sporvidden 1524 og spanierne, portugiserne og argentinerne målet 1670 mm. De irske, brasilianske og en del australske baner anvender sporvidde på omkring 1600 mm. Som et kuriosum kan det nævnes, at sporvidden for de bornholmske baner kun er 1000 mm.

Mærkeligt nok kom færgefarten mellem Frankrig og England, der jo har samme sporvidde, først ret sent i gang. Farten blev imidlertid aktuel under den første verdenskrig. Man havde hidtil anset Kanalen for at være alt for urolig for færgefart, men krigen gjorde det nødvendigt at vove forsøget.

I 1915 havde man i Birkenhead bygget en færge for den canadiske regering. Den var beregnet til fart over St. Lawrence-floden, hvor der ofte er isvanskeligheder. Færgen, hvis navn var „Leonard“, var derfor bygget nærmest som en isbryder med een skrue forude og to agter. Da krigen brød ud, og det blev nødvendigt hurtigt at bringe ammunition, proviant m. m. til tropperne i Frankrig, anlagde man i største hast et par færgelejer i Frankrig og i den gamle engelske havneby Richborough, som derved for en kort tid bragtes ud af sin tornerosesøvn. „Leonard“ blev straks sat ind i farten mellem de to lande. Snart efter byggedes endnu tre færger til det ret udsatte farvand. Alle fire færger, der havde en største hastighed af 15 knob, slap heldigt fra u-båds- og minefaren og udførte et stort og betydningsfuldt arbejde for de allierede. Færgerne kunne hver tage 54 ti-tonsvogne og laste eller losse dem under alle tidevands-forhold på ca. 20 minutter.

Efter krigen fandt man det rimeligt at oprette en permanent færgefart mellem England og kontinentet. Denne forbindelse blev til virkelighed i forsommeren 1924, da man overflyttede de tre af krigsfærgerne til den nyoprettede rute Harwich—Zeebrügge. Den fjerde af færgerne, „Leonard“, fik afmonteret stævnpropellen og ombyggedes til tankskib. Som sådant fik skibet navnet „Lomax“. Det blev ophugget i 1932.

Imidlertid ville man gerne have en endnu hurtigere færgeforbindelse med kontinentet, hvorfor man i 1936 åbnede ruten Dover—Dunkerque. Til dette formål lod „Southern Railway“ hos Swan, Hunter & Wigham Richardson bygge tre jernbane-færger, hvoraf den første fik navnet „Twickenham Ferry“. Disse færgers højeste hastighed er 16½ knob. De kan medføre tolv sovevogne og to bagagevognene på fire spor, ligesom de kan overføre ca. 25 automobiler. Takket være Do-



Færgen „Korsør“ klar til afgang med hele 3 lyntog om bord. „Korsør“ er Danmarks første motordrevne færge.

ver—Dunkerque-færgerne kan man nu rejse fra Victoria Station i London til Gare du Nord i Paris på mellem 10 og 11 timer.

Under en krig kan færger få usædvanlig stor betydning, hvilket vi allerede har set med hensyn til Kanal-færgerne. Som bekendt blev Gedser-færgerne og lejerne i Gedser og Warnemünde i sin tid af militære grunde bygget bredere end de øvrige danske færger og lejer. Men trods dette og en livlig sabotage høstede tyskerne under den sidste krig megen gavn af vore færger. Men af endnu større betydning for krigsførelsen blev færgerne på Brahmaputra-floden under verdenskrig nummer to. Strømmen på denne flod løber med en hastighed af seks miles i timen, og floden er to miles bred og var i alle tilfælde før krigen helt blottet for broer. Floden lå imidlertid som en hindring for de allieredes forsyningslinier til Indien. Der fandtes ved krigsudbruddet kun een færge på floden, og den var ganske lille. Den kunne højst klare 90 jernbanevogne om dagen og sled næsten sig selv op. Resolut lod de allierede derfor på kort tid bygge nogle nye og større færger, som blev i stand til at klare ialt 1800 vogne om dagen. Indien kan faktisk takke disse færgers eksistens for, at det ikke blev invaderet af japanerne.

Der er efterhånden blevet udviklet en slags standardtype for færger, men alligevel findes der visse steder i verden færgetyper af helt usædvanlig art. For flere år siden byggedes således en dampfærge til trafik på Clyden, hvorpå dækket kan hæves og sænkes, så det altid er i niveau med kajerne uanset tidevandet. Denne mærkelige færge er dog kun beregnet for automobiler.

DAMPSKIBSSELSKABET
VIKING A/S
Korresponderende Reder CHRISTIAN BORG
Worsåesvej 24, København V.
Tlf. C. 2641 Telegr.-adr. Metalborg

REDERIAKTIESELSKABET
KONGSSUND
Bornholmegade 3, K Central 1535

På et vist tidspunkt var strømlinie det eneste saliggørende, og i 1955 konstrueredes derfor en superstrømliniet færge til farten over Puget Sound i USA. Færgen, hvis navn blev „Kalakala“, ligner nærmest et moderne strygejern uden håndtag! Redningsbådene er anbragt i nicher i skroget, og kun broen rager ud som to vinger forude på overbygningen. Færgen, der blev sat ind på ruten Seattle—Bremerton, kan sejle med en fart af ca. 18 knob og kan medtage 2000 passagerer og 110 biler. Den gør turen mellem de to byer på 45 minutter.

En færge af en mere ortodoks, men alligevel meget strømliniet type er „Princess Ann“. Den blev bygget i 1936 i Chester, Pensylvanien, af „Sun Shipbuilding Company“ for „Virginia Ferry Corporation“. Færgen, som man ikke kan frakende en vis skønhed, har en længde af 79,25 m. Den medtager 60-80 automobiler og klarer turen Cape Charles—Little Creek over Chesapeake Bugten på knap to timer. Strækningen er på 26,5 sømil.

Det bør iøvrigt nævnes, at der er mere end een færgerute over kanalen, idet der også her er to automobilfærgeruter, nemlig fra Dover til Calais og fra Dover til Ostende. På storebælt klarede man transporten af biler på en helt molboagtig måde lige indtil 1916. Man gjorde ganske „simpelt“ det, at man f.eks. i Korsør møjsommeligt baksede bilerne op på jernbanevogne og i Nyborg gjorde sig det besvær at



MOORE & Mc CORMACK A/S
 Fragt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708
 Rigstelefon 356 Telegr.-Adr.: MOOREMACK

hale bilerne ned fra vognene igen. Men ikke nok med det: Bilisterne måtte også skrive lange og omstændelige fragtbreve, hver gang de skulle have deres køretøjer over bæltet! Først under den første verdenskrig fandt man ud af, at det vist nok var lettere og mere pladsbesparende at køre bilerne direkte til og fra borde! Men først i 1950 fik Storebælt sin første dederede automobilfærge.

Der har i tidens løb været planer om at indsætte færger endog fra Skandinavien til England, men man er hidtil veget tilbage for at vove forsøget. Hvem ved, måske bliver tanken alligevel en dag til virkelighed!

I land - og ombord

CLOC WHISKY



CLOC WHISKY vil i kvalitet og udstyr tilfredsstille alle, der holder af rigtig whisky. CLOC WHISKY er fremstillet på WHISKY-DESTILLERIET i Roskilde af udsøgt dansk maltbyg, der er tørret og røget over åben tørveild. Whiskyen er destilleret på pot-still, lagret på egetræfustager og blended. CLOC WHISKY er således en rigtig - destilleret whisky. Styrken er 43 %.

AKTIESELSKABET
DE DANSKE SPRITFABRIKKER

Vil gasturbinen give maskinbesætningen mere fritid?

SHELL-koncernen, der er et af verdens største rederier, har vist et prisværdigt initiativ ved som de første at lade installere et gasturbine-anlæg i et handelskib. Installeringen, som vi tidligere har omtalt her i bladet, fandt som bekendt sted om bord i tankskibet „Auris“ i 1951.

På opfordring af Mr. John Lamb, der er leder af Shell's Marine Research-afdeling, blev „Auris“, som løb af stablen i maj 1947, konstrueret som et forsøgsskib. Bl. a. tog man ved bygningen af skibet sådanne hensyn, at man ville være i stand til at udskifte en af skibets diesel-elektriske motorer med en gasturbine. Efter indgående forsøg og afprøvninger blev turbinen, der er bygget af „British Thomson-Houston“, installeret på Tynen ved hjælp af en vældig flydekran.

For kort tid siden var „Auris“ på et kort besøg i Fredericia, hvortil den bragte en last af olie til A/S Dansk Shell. Dette oliefirma og Thomson-Houstons danske hovedrepræsentant, civilingeniør Tage Olsen, sørgede for, at danske eksperter på maskin-området fik lejlighed til at se turbinen i drift om bord.

Indtil sit besøg i Danmark havde „Auris“ med gasturbinen om bord tilbagelagt 52.898 sømil og transporteret ialt 170.000 tons olie. Gasturbinen var beregnet at skulle levere 25 procent af den kraft, der er nødvendig for skibets fremdrift, men har i det første driftsår leveret hele 40 procent. På sin anden tur over Atlanten blev „Auris“ drevet frem udelukkende af gasturbinens kraft. Farten på denne tur var gennemsnitlig 7,35 knob. Man havde på forhånd regnet med et



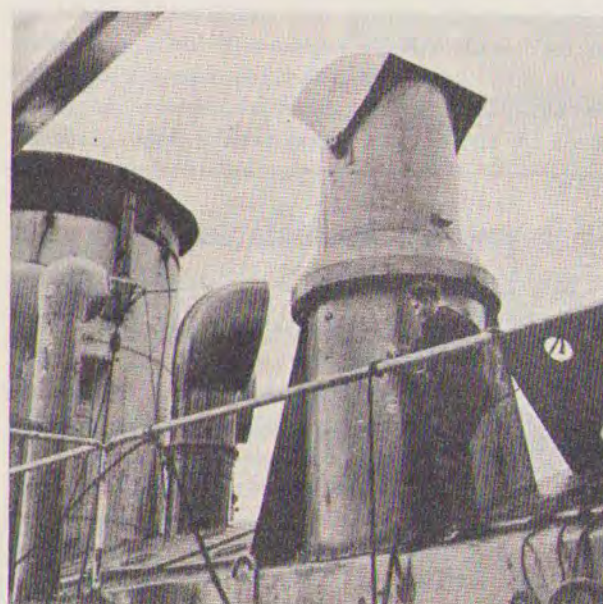
Mr. John Lamb, der har konstrueret „Auris“, ses yderst til venstre i samtale med chefindingen A. N. V. Beedle (i uniform) og skibets kaptajn, F. T. Vine (med kasketten).

mindre forbrug af smøreolie, og det viste sig da også, at der til gasturbinen kun anvendtes 2 kg smøreolie pr. døgn, mens en diesel-motor ville have brugt 30 gange så meget. En anden fordel ved gasturbinen er, at den er næsten helt fri for vibrationer.

Hvis gasturbinen virkelig vinder frem inden for skibsfarten, er der chancer for, at den vil give maskinbesætningen mere frihed i land. På søen har der overhovedet ikke været vedligeholdelses-arbejder med „Auris“ turbine, og i havnene har arbejdet været indskrænket til en mindre rengøring af compressorskovlene. I løbet af de første fire måneder blev overdelen af højtryks-turbinens hus løftet tre gange for rutine-inspektion af skovlene. Ingen anden del har været åbnet siden 11. marts.

Fornylig har „Auris“ været til almindeligt eftersyn. Bortset fra kalibrering af maskinens instrumenter har denne ikke haft eftersyn behov, og hvis skibet udelukkende havde haft gasturbine-anlæg om bord, ville eftersynet have været klaret på tre dage. Nu tog overhalingen af diesel-motorerne 3 uger.

Stort set er gasturbinen — i alle tilfælde på søen — stadig på eksperiment-stadiet, og man mangler endnu svar på mange spørgsmål. Bl. a. vil man gerne vide, hvor lang turbineskovlens levetid er. Men hver dag bringer nye erfaringer, og „Shell“-gruppens friske initiativ vil derfor få betydning for alverdens skibsfart og skibsbygning. Gasturbinen vil stadig blive forbedret. Men, som overingeniør Ove Petersen efter be-



Luftindsugning og udstødningsrør til gasturbinen er anbragt lige foran skorstenen på „Auris“.

søget om bord sagde til os, så vil også diesel-motoren gennemgå en udvikling og stadig blive forbedret.

Måske har diesel-motoren således ingen grund til foreløbig at frygte nogen større konkurrence fra gasturbinens side. Ikke desto mindre har resultaterne om bord på „Auris“ været så tilfredsstillende, at „Anglo-Saxon Petroleum Company“ (Shell) har sat et 18.000 tons tankskib i arbejde. Dette skib skal udelukkende fremdrives af to tvillinge-gasturbiner på tilsammen 8300 ehk. Dette maskineri skal gennem tilkoblede dynamoer også levere strøm til alt hjælpemaskineri og alle pumper om bord under lastning og losning i havn. Man regner med, at dette anlæg vil give en bedre brændsels-økonomi end det om bord på „Auris“.

Jo, vi lever skam i en spændende tid!

Knud Andersens trosbekendelse

Knud Andersen, Borgens Forlag,
„Kaptajnen og evigheden“,
Pris: Kr. 3,75.

Med denne roman er Knud Andersen „gået i land“, ja, han har endog gravet sig et godt stykke ned under jordens overflade for at besøge dødsriget. „Kaptajnen og evigheden“ handler nemlig om en kaptajns liv efter døden. Denne oplysning skal man ikke lade sig afskrække af og dermed lade romanen ligge uåbnet. Bogen er fuld af humor og gør grin med alt og alle. Trods sit milieu er romanen også en karikatur på det virkelige liv.

„Kaptajnen og evigheden“ er Knud Andersens trosbekendelse. Alvoren i bogen må ikke underkendes. Forfatteren blotlægger ikke alene sin religiøse, men også sin politiske overbevisning, og han gør det på en sådan måde, at alle — også de, der ikke kan være enige med ham — må indromme, at denne roman er kunst.

Bogen er ikke som de fleste af Knud Andersens andre bøger en decideret søroman, men det skinner igennem, at den er skrevet af en sømand og en mand, der kender søfolkenes tanker til bunds. Den fortjener at blive læst af mange mennesker. —wig.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Maritim billedbog:

„Havets Danmark“, ved Ernst Mentze

P. Haase & Sønns Forlag.

Pris: Kr. 14,50 hft.

Ideen med at udsende et maritimt billedværk er glimrende, og Ernst Mentze har formået at samle nogle af de bedste fotografier visende arbejdet inden for skibsfart, skibsbygning, fiskeri og marine. Han har oven i købet også medtaget nogle dejlige billeder illustrerende sporten på vandet. Ernst Mentze har ligeledes skrevet et prisværdigt kort forord samt de mange billedtekster. „Havets Danmark“ egner sig fortrinligt som gave til Danmarks venner i udlandet, fordi den også er forsynet med et engelsk forord og engelske billedunderskrifter, der er udarbejdet af James R. White.

Bogen er tilegnet Kong Frederik IX og indeholder også mange gode billeder visende vor konge som sømand. Bl. a. er der flere dejlige fotografier fra hans Majestæts Grønlands-rejse i sommer.

Alt i alt er billedmaterialet fint, men en del af det er dog håbløst forældet. For at nævne et par enkelte eksempler: Til illustration for arbejdet på Søofficersskolen har man valgt et billede fra kadetternes undervisning i navigation. Dette fotografi må være meget gammelt. Det viser chefen for Flådens Kompassvæsen, kommandørkaptajn Hauptmann-Andersen, som kaptajn-løjtnant! Og Finlands-flyveren, nuværende orlogskaptajn Jørn Ulrich, er med som kadet! Under afsnittet om handelsflåden ser man et luftfoto fra oliehavnen i København visende et af „Esso“s tankskibe, men med det gamle og nu afskaffede skorstenmærke! Heller ikke alle billedteksterne er gode. Således har man kaldt guldmedalje-vinderne Finn Haunstoft og Bent Rasch for „kajakroere“, skønt næsten alle danske ved, at de to sportsmænd vandt deres sejr i kano. Endelig bliver man irriteret over at se „Galathea“ benævnt som et „marineskib“. Hvilket grimt ord for et orlogsskib!

De små skønhedsfejl kan dog ikke ødelægge helhedsindtrykket. „Havets Danmark“ er en god propaganda for Danmarks virke på søen. —wig.

Smuk gave til Maskinskolen

Ved en lille festlighed har Københavns Maskinskolet fået overdraget en meget smuk gave af Ny Carlsbergfondet og B. Goldschmidt's legat. Gaven består i en broncefigur „Græsk pige med krukke“. Figuren, der er blevet opstillet i skolens gård, er udført af billedhuggeren Adam Fischer.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
ST. KONGENSGADE 49
KØBENHAVN K

Sjöhistorisk Årsbok

1951—1952

HER har man gået og ventet på den af Föreningen Sveriges Sjöfarts Museum i Stockholm udgivne årbog, og endelig udløses spændingen, idet denne fornemme publikation nu foreligger for årene 1951—1952, under redaktion af museumsdirektør Gerhard Albe. Man tager mod denne årbog med glæde og forventning, og man skuffes ikke, indholdet er som altid lædeligt og af stor værdi for alle, der er interesseret i maritime emner og den indledes med et forord af generaldirektør Axel Gjörës, hvori han kort omtaler søfartens betydning for Sverige i dets lange og ærefulde historie.

Årbogen indeholder endvidere 6 afhandlinger om forskellige maritime emner, og marinedirektør Gustaf Halldin indleder med en afhandling med titlen „Vad för slags farkoster återge de sydkandinaviska hällristningarnes skeppsbilder“. Forfatteren har skrevet en meget fængslende artikel om dette tema, der har bud til alle, der er interesseret i forhistorisk skibsbygning, og den er forsynet med et billedmateriale, der gør det let at følge ham i hans udredning af dette emne, hvis konklusioner sikkert vil skabe diskussion. Interessant over al måde.

„Skeppsfyndet vid Falsterbo 1932“ af Harald Åkerlund omhandler et fund af skibsrester af et fartøj fra middelalderen, der nu er opstillet i museet i Falsterbo, og dette fund giver et nyt bidrag til vort kendskab til middelalderens skibe, der jo er meget ringe, hvorfor dette fund må hilses med glæde, da det giver yderligere oplysninger om den tids skibsbygning. Artiklen er forsynet med gode illustrationer og rekonstruktionstegninger og kan anbefales alle, der er interesseret i fortidens skibsbygning.

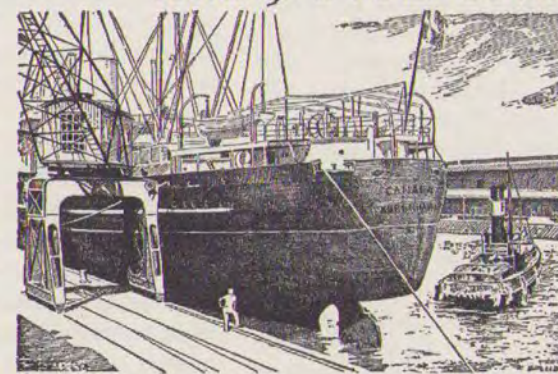
„Falsterbobåtens miljö“ af Claes Hammerberg er en opsats, der giver den historiske baggrund for fartøjet og dets tænkte anvendelse og beskriver Falsterbos betydning i oldtid og middelalder; meget interessant og læseværdig.

„Skeppet „Svanen“s resa til Holland år 1546“ af kontreadmiral Carl Ekman, der i kammerarkivet, blandt regnskaber fra Vasatiden over handelsrejser til udlandet, har fundet et detaljeret regnskab med kommentarer af skibet „Svanen“s rejse til Holland og retur i året 1546. Forfatteren har i sin afhandling givet et værdifuldt bidrag til den historiske forskning om udenrigshandelens kår på de tider. Det hele må ses på baggrund af de kår, Gustav Vasa havde at arbejde under, da

han jo måtte betale Hansaens hjælp, under hans frihedskamp mod det danske overherredømme, med handelsprivilegier, der i mange år forhindrede ham i at handle direkte med Vesteuropa, og en bedring i dette forhold indtrådte først efter Grevefejden, hvor Hansaens magt blev brudt, og Sverige begyndte at handle direkte med udlandet. Om en sådan rejse giver forfatteren detaljerede oplysninger, om lastens sammensætning på udrejsen og om returlasten, der hovedsagelig bestod af salt samt en del tekstilvarer og andre sjældne varer bestemt for kongens eget brug. Han giver en oversigt over det økonomiske udbytte, der var så som så, hvad kongen også selv var klar over, da han havde udtalt, at man måtte ikke vente at få større priser for sine varer i Holland, end de der rådede på hjemmemarkedet. Man kunne vedblive at plukke enkeltheder ud af denne artikel, men det vil føre for langt, så det kan kun anbefales alle, der har handelshistoriske interesser, at læse denne udmærkede afhandling.

Alf Lindholm, fil. dr., har skrevet en artikel om „Adolf Nordlings teckningar“, der er en ren anerkendelse af en af Sveriges store kolorister og marinemalere fra midten af 18-hundredetallet, der hele sit liv kæmpede mod fordom og uforstand overfor sin kunst. Disse tegninger viser en kunstner, der fuldt ud beherskede sit emne og i få henkastede, men alligevel sikre streger fæstede sine indtryk på papiret. Han var uddannet på kustakademiet i Stockholm, men lærte nogle år hos marinemaleren, professor C. F. Sørensen i København og også på et kort ophold i Düsseldorf for yderligere at udvide sine kundskaber i marinemaling, som paradoksalt indtog en ledende plads i undervisningen på akademiet i Düsseldorf, og efter et kort ophold her vendte han tilbage til Sverige for at dyrke sin kunst, men som sagt med lidet held, da samtiden stod

ELEGANTE UNIFORMSHUER



C.L. Seifert A/S

Høgl. Hof. Suldtrækker
ST. REGNEGADE 12-16
TELEFON CENT. 297

Suld- og Sologaloner
Suld- og sølobroderede Kranse
Emallicflag, Emallicomblemer og
Uniformsknapper i fineste Udførsel

LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

JONAS

uforstående overfor hans kunst, som først nutiden har fået draget frem af glemmen. Artiklen anbefales alle kunstinteresserede og også alle maritimt interesserede, der vil glæde sig over de udmærkede gengivelser af tegningerne, der ledsager den.

Motorfartyget „Christer Salén“s havari utanför Japan den 15. februar 1951 af kaptajn Gunnar Båtelsson er en kort beretning om fartøjets havari, der indtraf på ovennævnte dato på rejse fra Yokohama til Vancouver B. C. Fartøjet havde efter at være afsejlet fra Yokohama mødt dårligt vejr, der udviklede sig til storm med svær sø, og på nævnte dag blev det kl. 18.45 ramt af en forkert sø, og resultatet af dette var, at det brækkede midt over lige foran broen, og forskibet forsvandt i havet. Agterskibet var tæt og maskineriet i orden, så det flød, men spørgsmålet var, holder skodtet foran maskinen; det gjorde det, og man bjergede sig ind til Yokohama, hvor en midlertidig stævn blev påbygget, hvorefter fartøjet for egen kraft afgik til Europa fuldt lastet og ankom i god behold efter en rejse på 94 dage, og her blev det forsynet med et nyt forskib, så det igen betjener Stillehavs-ruten. Artiklen er så spændende som nogen roman og vidner om dygtigt sømandsskab hos alle om bord og tjener Sveriges sømandsstand til ære. Læs den alle skibsfartsinteresserede.

Årbogen indeholder beretningen for Statens Sjö-

historiska Museum for årene 1950—1951, og det fremgår af disse, at museet under direktør Gerhard Albes udmærkede ledelse støt og roligt går frem og hævder sin stilling som det førende søfartsmuseum i Skandinavien, i kraft af hans fremsynethed og initiativ på alle områder, der angår museet og dets formål at vække publikums interesse for skibsfarten. Desuden indeholder den beretningen om „Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm“ for 1950—1951, et vennelskab, der støtter museet på lignende vis som „Kronborgs venner“, og man må beundre, hvad dette selskab har nået til støtte af museet, og ønske, at vort eget vennelskab kunne fremskaffe lignende støtte.

Årbogen har endvidere en samlet indholdsfortegnelse over samtlige forfattere og artikler i Sjöhistorisk Årsbok fra første bind i 1940 til dato, en udmærket foranstaltning, da man herigennem hurtigt kan finde en artikel, man måtte have brug for, og det gør deres værdi som kildekrifter for søhistorie endnu større.

Årbøgerne er et resultat af direktør Gerhard Albes utrættelige arbejde for sit museum og understreger yderligere hans eminente evner som leder af museet, og forhåbentlig fortsætter han hermed i mange år fremefter til gavn for søhistorisk forskning i Skandinavien.

Årbogen fås i boghandlen, og prisen er 18,00 sv. kr. N. A.

„Jul paa Havet“

FIK ROS AF PRESSEN

Atter i år har „Vikings“ julehefte, „Jul på Havet“, fået overvældende ros i pressen. I flere af provinssens dagblade har man omtalt heftet bl. a. med følgende ord: „Både tekstbidrag og billeder er af den beskaffenhed, som får „Jul på Havet“ til at svæve lidt højere end flertallet af de andre jule-publikationer“.

„Berlingske Tidende“ skriver: „Heftet er i år farvestrålende som altid før med spændende fortællinger og mange fortrinlige billedbilag af nye og ældre kunstnere“. „Lolland-Falsters Venstreblad“ skriver bl. a.: „For enhver med tilknytning til søen en lækkerbidsten i vinteraftenerne“.

„Man har gennem årene fundet en fast og god form, som tiltaler søens folk, og den form forlader man klogeligt nok ikke“, siger „Aftenbladet“ og fortsætter: „Det er et godt og underholdende julehefte, som absolut kan anbefales“. — „Dansk Havneblad“ overrækker heftet følgende smukke buket: „Jul på Havet 1952 synes næsten at overgå sine forgængere, og det siger ikke så lidt. Det er som sædvanlig et fyldigt, rigt illustreret hefte med mange værdifulde bidrag. Det vil vække glæde hos alle søens folk“.

„Politiken“ omtaler „Jul på Havet“ som „smukt udstyret“, og Skibsførerforeningens blad anbefaler sine medlemmer og disses pårørende at sikre sig heftet snarest muligt. Radiotelegrafisternes blad „Radiotelegrafien“ har ligesom de øvrige dag- og fagblade kun ros til overs for heftet: „Der er tradition for, at „Jul på Havet“ bliver bedre år for år, indholdet lodigere, illustrationerne

og de farvestrålende bilag endnu smukkere, og dette er også tilfældet i år“.

Dagbladet „Børsen“ skriver bl. a.: „Jul på Havet, det smukke, fint illustrerede julehefte, der nu gennem mange år har været anvendt i stigende omfang som en julehilsen til slægt og venner i handelsflådens tjeneste, indeholder mange fornøjelige og interessante ting“.

„Nationaltidende“ karakteriserer heftet bl. a. med disse ord: „Som sædvanlig smukt illustreret med pragtfulde illustrationer“.

Ja, sådan kunne man blive ved at plukke ud af de mange fine anmeldelser, men vi skal slutte med et uddrag af den velkomst, der blev heftet til del i „Socialdemokraten“: „Jul på Havet vil sikkert igen i år blive læst med stor interesse på hvert eneste dansk skib, og flere af billederne vil komme til at live op i mandskabsrummene på skibene“.

Hvis De ikke allerede nu har sikret Dem et eksemplar af det smukke hefte, forstå De sikkert, at De må indhente det forsømt, hvis De ikke vil snyde Dem selv for en virkelig nydelse. Og De kan endnu nå at sende et eksemplar til familien eller vennerne i udlandet!

Rund fødselsdag

Fuldmegetig i Redningsvæsenet, søløjtnant G. Honnens de Lichtenberg, fylder den 10. december 50 år. Honnens de Lichtenberg har gennem en årrække været redaktør af Marineforeningens medlemsblad, ligesom han har haft søhistoriske artikler i flere blade og tidskrifter. Bl. a. er han en hyppig gæst i „Vikings“ spalter, hvor han skriver under mærket „—del“. Fødselaren har mange venner landet over, som sikkert vil sende ham en venlig hilsen på festdagen.

JONAS lærte jeg at kende for adskillige år siden, da han og jeg var „frostknuder“, d. v. s. værnepligtige marinesoldater om bord paa en af marinens nu længst ophuggede krydsere. Jeg tror nok, at han egentlig hed noget ganske andet, men alle lige fra chefen i salonen agter og til mandskabet på banjerne forude kaldte ham Jonas.

Nogen skønhedsåbenbaring var han ikke. Af skikkelse var han plump og bred. Hovedet var sært mangelkantedt, håret af en ubestemmelig rødlig kulør med blonde oaser. Øjnene var grøngule, rødrandede og havde et bestandig dybt forbavset udtryk. Hans store mund med de gule tandstumper stod altid lidt åben. Midt i det frodige fjæs var der klasket en besynderlig klump af en næse, hvori næseborene stod lodrette som et par tunnelindgange. Når han på sømandsvis slingrede sig frem gennem verden, dinglede hans mægtige, hårede grabber leddeløst omkring ham, men tørnede mærkværdigvis sjældent på nogen steder. Jonas så faktisk ud, som om han var skruet sammen af lutter umage dele.

Jonas var født demokrat, fra uldtrøjen og indefter; det er næsten så selvfølgelig, at det knap behøver at nævnes. Han sagde du til befalingsmændene, og de fandt sig i det — fordi det var Jonas; ingen andre kunne have tilladt sig det. Den eneste officer, som fik sjælekvaler i den anledning, var yngste løjtnant, men han havde jo også en nybagt værdighed at værne om. Vi er nogle stykker, som mindes, da yngste løjtnant for første gang gav Jonas en ordre. Jonas svarede uhyre fredsommeligt: „Nå, du!“, og så blev han et øjeblik stående for at blive klar over, om der kom mere. Rundt om begyndte der en stille, sivende fnisen. Løjtnanten blev blå i ansigtet, mens han febrilsk prøvede at hitte ud af, hvem de formastelige fnisemikler var. Derpå stirrede han drøbende på Jonas, der imidlertid stod som groet fast til dækket med et blidt forbavset drag om sin troskyldige mund. Yngste løjtnant blev klar over, at han intet kunne gøre, men hans blik røbede, at han ikke havde i sinde at glemme.

Forøvrigt var ordene „Nå, du!“ Jonas' almindelige reaktion, ligegyldigt hvad man så sagde til ham. Han havde en mærkelig evne til at variere betoningen af de to ord, så at han ved hjælp af dem blev i stand til at føre en samtale.

Jonas var ingenlunde fremragende, hverken hvad åndsevner eller håndelag angik. For resten var der vist ingen, der rigtig vidste, hvori Jonas' arbejde om bord egentlig bestod. Man så ham gerne gå omkring med en tot fedtet tvist i hånden. Hvad han bestilte med den tot, var der vist ingen, der anede, og der var heller aldrig nogen, som spurgte. Det var, som alle ansvarlige

kviede sig ved at afsløre det, som alle i virkeligheden havde på fornemmelsen, nemlig at Jonas drev den læsterlig af dagen igennem.

Der findes mennesker, som gør sig megen umage for at takkes deres medmennesker og dog stedse finder unåde for deres øjne. På den anden side er der andre, der ikke gør noget videre, men som alligevel er alles ven. Sådan var Jonas. Alle var altid rede til at række ham en hjælpende hånd, og alle om bord holdt af ham — måske lige med undtagelse af yngste løjtnant. Naturligvis var det ikke ganske uden grund, at vi holdt af ham. På sin egen fåmælte måde havde Jonas nemlig en evne til at hjælpe netop dér, hvor klogere menneskers ord kom til kort. Der var for eksempel dengang vi lå til ankers i en lille bugt fjernt fra menneskelige boliger. Vi måtte tage til takke med konserves, og menuen stod på dåsebøffer. Bøfferne blev fordelt og udsendte en ikke særlig delikat duft. De havde, hvad man kalder „en lille tanke“. Vi gjorde, hvad man nu engang gør med loven i ryggen i slige tilfælde: en deputation forsynet med en bakke med nogle af de grimme bøffer gik agterud til vagthavende officer; denne var tilfældigvis Jonas' specielle ven yngste løjtnant. Han tog en fuglebid af en bøl, smagte på den, spyttede den ud og sagde, at den var upåklagelig. Deputationen vendte tilbage og meddelte resultatet. Vi svor en grimme ed på, at vi intet ville nyde af de uhumske bøffer. Sultne og skuffede smed vi os på kistebænkene, lod bøffer være bøffer og forsøgte at glemme forsmædelsen. — Da hvilestunden var forbi, og den sidste snorken ophørt, gik en hvisken fra mand til mand: „Se op på broen!“ — Vi kiggede op og så, at der tværs over kommandobroen var spændt en line; ned fra den line hang der korte reb-ender, og i tampen af hver reb-ende dinglede en af de usalige dåsebøffer. Rygtet om denne for en 30 knobs krydsret usædvan-



For bordenden sad Trine på en skægget mands skød.

lige prydelse nåede hurtigt til vagthavende officers øre. Denne hædersmand fo'r som en hvirvelvind op på broen, hvor han med blodskudte øjne og et umiskendeligt „det-er-sgu-løgn!“-udtryk malet over sit ædle åsyn stirrede på de dingleverne bøffer. Så sendte han en ordonnans ned agter med en høflig, men indtrængende anmodning til skibschefen om ufortøvet at dampe til assistance. Efter nogen tids forløb kom den høje herre, for hvem vi alle nåede stor agtelse på grund af hans menneskelige egenskaber, langsomt anduvende. I et såre værdigt tempo besteg han kommandobroen og stod omsider blandt sit folk, som iagttog ham i spændt og ærbødig tavshed med blikkene klæbende ved den store mands læber. Denne store mand åbnede munden og udtalte to ord: „Find Jonas!“ — Han kendte åbenbart sine pappenhejmere. Ret hurtigt blev Jonas skaffet til vej og anbragt foran sin chef. Denne kneb øjnene lidt sammen og spurgte: „Du er jo mester for dette, ikke sandt?“ Efter et øjeblik tavshed, der rummede adskillige evigheder i sig, svarede Jonas med et fuldkommen ubeskriveligt, sindigt tonefald: „Nå, du!“ — Vi kastede ængstelige blikke til chefen og så, at der kom små underlige bevægelser i hans ansigt ligesom i varm mælk, der trækker skind. Med et ryk vendte chefen sig mod yngste løjtnant og sagde på en sær hikende måde: „Få det stads væk! Lad mandskabet få noget andet at spise!“ — hvorpå han forlod kommandobroen adskilligt hurtigere, end han var ankommet. Yngste løjtnant så sig ængsteligt omkring og mødte overalt store velvillige smil. Da måtte selv han overgive sig og forsvandt klukleende fra broen efter at have givet de nødvendige ordrer. — Sådan var altså Jonas.

Når vi lå i havn, plejede vi andre at skynde os i land til den slags glæder, som er fælles for søfolk hele verden over. Jonas derimod var som regel den, der gik sidst i land, og som oftest alene, — og man kunne godt regne med, at han kom om bord som første mand, lige så klarøjet som han havde forladt skibet. Det var ikke ualmindeligt, at han havde et par småbørn ved hånden, når han kom fra landlov, og hvis vi havde ligget flere døgn i samme havn, samlede der sig undertiden små børneflokkede, der stod på kajen neden for skibet og råbte på Jonas. Vi undrede os tit over disse børnesværme, og jeg besluttede mig engang til at prøve at finde ud af, hvordan børnene lærte Jonas at kende. En diset aften, da Jonas som sædvanlig gik senere i land end de andre, fulgte jeg ubemærket efter ham. Han gik ad krogede smutveje, og hvor

han kom frem, dukkede der børn frem af disen. Til sidst nåede han en halvåben plads, hvor der lå en del trækasser. Her klatrede Jonas op på en kasse, stak hånden i lommen og begyndte at kaste småmønter i grams til børnene, der hylede af henrykkelse. Da Jonas ikke havde flere mønter, plirede hans små øjne mod børnene, og han sagde: „Gerne fortælle til far og mor, ja, men ikke sige noget til søfolk på krigsskib. Nå du!“ Så listede jeg mig uopdaget bort, og jeg har hverken fortalt forældre eller marinegaster derom — ikke før nu. Nu kan det ikke gøre Jonas noget, desværre.

Det er vist tidligere blevet fortalt, at Jonas ikke på noget punkt var fremragende. Det er nu ikke helt sandt. Han var nemlig en fænomenal lodhiver. Når krydseren skulle finde vej gennem vanskelige sejløb, eller når tågen lagde sit klamme slør over hav og skib, så blev Jonas sendt over Lønningen ud på den lille lodhiverplatform, hvor han spændte det flettede sikkerhedsbælte om livet, så han ikke kunne gå udenbords. Der svang han så linen med det tunge blylod, så lineens små knuder og farvede sløjfer, der angav antal meter, rovsede ud mellem fingrene på ham. Idet han halede hjem på linen, præjede han den loddede dybde til kommandobroen. Med mellemrum hørte man hans syngende prajen: „Fjorten meter — — fjorten meter og en halv — — femten meter, ingen bund“, og man kunne være sikker på, at den dybde, Jonas målte, den passede. En gang indtraf dog for ham den undtagelse, som man siger bekræfter reglen. En dejlig klar sommerdag var vi på vej gennem Svendborg Sund, der som bekendt har et snoet og forvredet sejløb, der opfordrer til påpasselighed. Derfor var Jonas anbragt på sin ansvarsfulde post på platformen om styrbord. Det vrimlede med kajaker og lystsejlere omkring os. En båd med søde unge piger sejlede tæt ind under krydseren, og pigerne forsøgte at efterabe Jonas' brøl. Da skete det utrolige, at vor ven Jonas et øjeblik glemte sit lod for at kigge efter skønhederne. Loddet, som han just svang, fløj fremefter og havnede med et brag på krydserens fordæk blandt det rædselsslagne mandskab. Men Jonas genvandt hurtigt fatningen. Med en stemme, som om alt var i den skønneste orden præjede han: „Otte meter, ingen vand!“. Det passede jo godt nok, og der var da heller ingen, der gjorde indsigelse.

Jonas havde en pige. Ingen af os havde nogen sinde set hende, men fyren havde engang ymtet noget om, at hun hed Trine og boede i Marstal. Dette må skibschefen også have hørt, thi da vi en lummer dag med dønning og dis løb ind til den nævnte by, blev Jonas kaldt

ned i salonen, hvor den Gamle med et blink i øjet bad ham besøge nogle ærinder i land. Jonas spurgte, om han måtte tage sin bedste kammerat med, og det blev ham tilstået. De to gutter klædte sig i landgangstøj og slenterede af. Efter en lille times forløb så vi dem, og skønt ingen af dem mælede et ord, forstod vi alle, at der var hændet afgørende ting i løbet af den time. Da det begyndte at skumre, forlod vi Marstal og stod sydpå, vuggende i den svære dønning. Det var efterhånden blevet næsten mørkt, og disen havde samlet sig til en tåge så tæt, at fugtigheden hang som våde klude omkring en. Jonas havde måttet klæde om til „dagligt blå“ i en fart, der langt overskred hans normale bevægelseshastighed, da der fra broen blev brølet „lodhiver“ efter ham.

Da han var forsvundet på sin ensomme post, faldt vi andre over hans landgangskammerat for at få at vide, hvad der var sket, mens de var i land. Kammeraten begyndte at fortælle, og i pauserne i hans beretning lod Jonas' lodhiverråb ned til os som en dyster lydkulisse, indspillet netop til denne dystre lejlighed. Jonas og kammeraten var kommet til det hus, hvor Trine boede. Idet de gik op ad trappen, hørte de fra Trines kammer hæs latter og kåde hvin. På grund af støjen hørte ingen deres banken, og de gik ind. Det lille kammer var scenen for et drikkegilde, og for bordenden sad Trine på en skægget mands skød med armen om hans hals. Latteren døde hen i en fnisen, som endelig hørte op. Midt i tavsheden sagde Jonas stiltfærdigt: „Nå du!“ på så forfærdelig en måde, at



kammeraten forskrækket så på ham og opdagede, at store tårer trillede ned ad hans kantede ansigt. Ikke et ord mere sagde han, men vendte sig om og gik ned ad trappen. Som en søvngænger gik han ned ad havnen til uden at ænse noget omkring sig.

Sådan lod kammeratens beretning. Resten kendte vi. Mens vi stod tavse i medfølelse med Jonas' sorg, lod der pludselig et brøl ned til os: „Klar til at falde på styrbords redningsbåd!“ I det samme gennemrystedes skibet af en let sitren. Det var maskinerne, som nu gik for fuld kraft bak for at stoppe skibets fart. Fartøjsbesætningen fo'r op ad trappen. I hver eneste mands blik læste man det samme: Jonas! Da vor første lammelse havde sat sig, skyndte vi os op på dækket, drevet af den samme frygt. Det var, som vi anede det: Lodhiverplatformen var tom, og sikkerhedsbæltet hang på sin plads i daglig orden. Jonas havde ikke været spændt fast.

Efter en times forgæves og håbløs eftersøgning stampede krydseren videre gennem de sorte dønninger. På platformen præjede en ny lodhiver: „Tyve meter, ingen bund!“
Riber Bing.

Maritim kalender-konkurrence

Så er kalenderne for 1953 begyndt at vælte ind. Blandt den store høst lægger man især mærke til en kalender fra Assurance-Compagniet „Baltica“. Forsikrings-selskabet har knyttet en konkurrence til udsendelsen af den. En frisk idé!

På „Baltica“'s kalender-omslag er gengivet tegningerne af ti forskellige typer af skibe. Hvert skib har et nummer, og det gælder for konkurrence-deltagerne om at finde de type-betegnelser, der svarer til hvert nummer. For de fleste af „Vikings“ læsere vil opgaven ikke betyde noget særligt hovedbrud, men det må hilses med glæde, at et forsikringsselskab på denne måde søger at udbrede interessen for skibsfart. Iøvrigt gives der på omslagets anden side en kortfattet oversigt over skibenes udvikling.

Men for ikke at glemme præmierne må vi hellere nævne, at den samlede præmiesum er 2500 kroner, fordelt på 18 præmier, hvoraf den største er på 1000 kroner!

NAUTA-BOAT CO.

NÆSTVED HAVN

TLF. 2248



Fabrikation af:

Staal- og Letmetal-Redningsbaade
Mekaniske Davider
Aluminium Flydemidler-
og Redningsflaader
Aluminium Landgangsbroer-
og Faldrebrapper

Salgskontor v. K. BIRKEDAL:

NAUTA-BOAT CO.
Cort Adalersgade 8,
København K
Telefon Central 14419



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)

A. P. MØLLER

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

TLF. C. 514 - STATSTLF. 33 - TELEGR.-ADR.: MER SK

★ **REDERI**

★ **TRAMPSKIBE**

★ **LINIESKIBE**

★ **TANKSKIBE**

A/S Dampskibsselskabet Svendborg

Dampskibsselskabet af 1912 A/S

Fra de gamle strandingsprotokollers blade

En drøj torn for redningsmandskabet på Læsø og ved Snogebæk
for 75 år siden

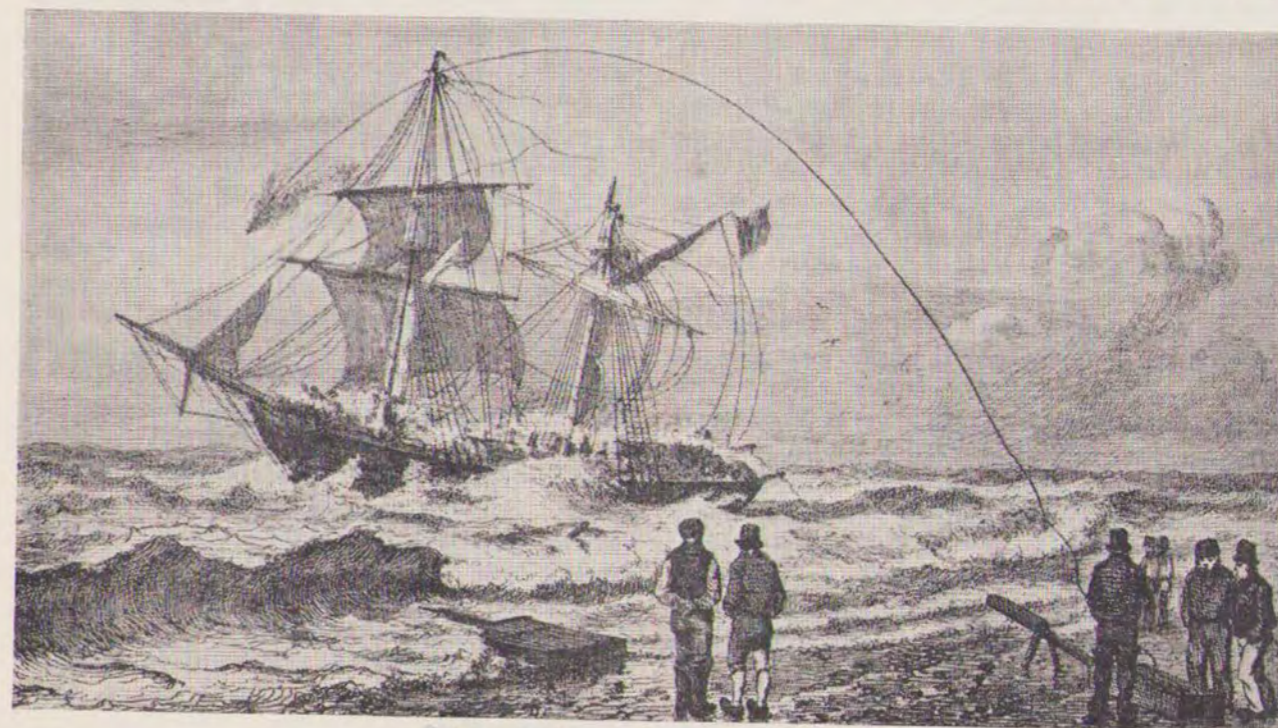
Af INGVARD OLSEN

Den 6. og 7. november for trekvart århundrede siden blæste der over de danske farvande en nordnordøstlig snestorm, der medførte ikke så få strandinger, hvoraf ikke mindre end 6 ved Læsø og 3 på Bornholm.

Den 6. november 1876 kl. 9 om aftenen kom et par mand af redningsmandskabet på Læsø, der havde været udsendt for at søge oplysninger om et andet strandet skib, hvis besætning imidlertid var kommet i land i egen båd, tilbage til redningsstationen Østerby med melding om, at en skonnert var strandet omtrent tre kvartmil øst for stationen. Redningsmandskabet afgik straks med raketapparaterne til strandingsstedet, hvortil man ankom en timestid senere, og forbindelse med skibet, der viste sig at være Aalborg-skonnerten „Ane Christine“ og som stod 120 favne fra land, blev heldigt tilvejebragt ved det første raketkast. Det varede imidlertid længe, inden de skibbrudne fik fat i linen og stjerterblokken halet ud, og da den svære trosse var halet om bord og fastgjort, viste det sig, at udhalingslinen var uklar, således at redningen ikke kunne foretages med raketstolen. Der sendtes derfor bud efter redningsbåden, men inden dennes ankomst var det dog lykkedes skibets besætning at få linen klaret, og to mand, af hvilke dog den ene var død, da han kom i land, bragtes i land i redningsstolen. Imidlertid var redningsbåden kommet til stede, og ved hjælp af raket-

apparatets trosse halede den ud til skibet, fra hvilket den indtog resten af mandskabet, fire mand, der bragtes i land i yderst forkommen tilstand. Den mand, der kom død i land i redningsstolen, var efter kaptajnens sigende halvdød, da han anbragtes i stolen; der blev straks foretaget alt, som var muligt, for at bringe ham til live, men uden resultat.

Den efterfølgende morgen den 7. viste det sig, at to skibe, en brig og en bark, var strandet på øens nordøstpynt, og redningsmandskabet, der endnu ikke var kommet hjem fra det førnævnte redningsforetagende, afgik straks med redningsbåden til strandingsstedet, hvor båden blev sat i vandet og roet ud i retning af det yderste af de to skibe. Da strømmen, der gik langs kysten, imidlertid med uimodståelig magt førte båden mod læ, måtte man efter længere tids anstrengende roning, og efter at fire årer var brækkede, opgive forsøget på at nå noget af skibene. Mandskab, redningsbåd og transportheste holdtes derpå i beredskab på stranden i det håb, at forholdene skulle bedre sig op ad dagen. Da den orkanagtige storm, der også forårsagede stærk sandflugt, imidlertid fortsat rasede, hjemsendtes mandskab og heste kl. 4 om eftermiddagen efter at have været i uafbrudt og anstrengende tjeneste i 22 timer, men fik ordre til atter at give møde den næste morgen kl. 4. På dette tidspunkt gik redningsbåden atter ud og søgte først at nå det yderste skib, der stod



Gammelt stik visende udskydning af raket.

omtrent 4 kabellængder fra land, men dette viste sig fortsat umuligt. Derimod lykkedes det at nå barken „Selith“ af Hvidsten, der stod omtrent halvanden kabellængde fra land, og af dennes besætning at bringe tre mand i land. Dette fandt sted ved middagstid, og resten af barkens besætning, syv mand, reddede sig senere ved egen hjælp i land. Da vejret stadig ikke blev bedre, og det fortsat ikke var muligt at udrette noget fra redningsmandskabets side, kørtes båden kl. 4 om eftermiddagen indenfor klitterne, for at den ikke skulle fyldes med sand, medens mandskab og heste atter blev sendt hjem. Den 9. om morgenen mødte mandskabet igen, men da stormen ikke var stilnet af, og forholdene snarere var værre end bedre end den foregående dag, besluttede man sig til at køre redningsbåden tværs over landet til sydostsiden af øen, hvor en brig med kappede master stod omtrent 2 kabellængder fra land. Forholdene på denne side af øen viste sig imidlertid lige så ugunstige, hvorfor redningsforsøg måtte opgives, og mandskab og heste hjemsendtes påny. Kl. 1 den efterfølgende nat mødte mandskabet påny ved sydodden, og det lykkedes nu endelig at få roet redningsbåden ud til havaristen, der viste sig at være briggen „Silvan“ af Grimstad, hvis besætning, otte mand, lykkelig bragtes i land. Redningsbåden førtes derefter over på nordsiden af øen og roedes påny ud mod barken, men da man var kommet den på en kabellængde nær, gik besætningen fra borde i egne både. Redningsbåden holdt derpå for vinden ned mod skonnerten „Gustaf“ af Höganäs, der var strandet sydost for øen omtrent en halv mil fra land. Af dette skibs besætning indtoges fire mand, som kl. 10 om formiddagen bragtes i land med redningsbåden, medens resten af besætningen, ligeledes fire mand, senere nåede land ved egen hjælp.

I mellemtiden var natten mellem den 6. og 7. november „Paragon“ af Petershead og barken „Concordia“ af Skelefteaa strandet i nærheden af stationen Vesterø. Da denne redningsstations opsynsmand om morgenen den 7. havde fået kendskab til, at to skibe var strandet ved Hornex og tre ved Nordre Rønner, sammenkaldte han uopholdelig redningsmandskab og transportheite, og redningsbåden forlod så hurtigt som muligt havnen for at gøre forsøg på at nå Nordre Rønner, medens raketapparatet førtes over mod Hornex. Da imidlertid et forsøg med en affyret raket viste, at det på grund af afstanden var umuligt på denne måde at tilvejebringe forbindelse med noget af de strandede skibe, skønt raketapparatet blev anbragt på to i vandet udkørte vogne, indstilledes videre forsøg med raketapparatet, hvorimod en privat båd bragtes tilveje for, om fornødent, at blive anvendt, hvis forholdene skulle gøre det muligt. Redningsbåden, der havde forladt havnen ved Vesterø, kunne ikke nå frem i det hårde vejr, da der ikke kunne føres tilstrækkelige sejl, og den måtte efter flere timers hårdt arbejde ankre op i læ af havnen. Et nyt forsøg gav ikke bedre resultat, idet man kl. 3 om eftermiddagen kun var nået en halv

sømil frem, medens de på Nordre Rønner strandede skibe var over en mil borte. Det skønnedes under disse omstændigheder for umuligt at passere grundene og nå de strandede skibe, før mørket indfandt sig, og båden søgte derfor tilbage til havnen. Kl. 4 den efterfølgende morgen mødte mandskabet påny og bragte båden under sejl, ved dag gry passeredes grundene, og efter længere tids krydsning gennem den oprørte sø nåede redningsbåden „Concordia“, hvis besætning på fjorten mand op ad formiddagen landsattes ved Vesterø. Redningsbåden krydsede derefter ned mod de to ved Hornex strandede skibe, men da man var kommet i nærheden af disse, sås det, at besætningerne allerede var kommet i land på stranden. Da der samtidig hejstes nødfalg på skonnerten „Paragon“, der stod på Nordre Rønner, holdtes for vinden ned til dette skib, hvis besætning, seks mand, landsattes ved Vesterø ved mørkets frembrud.

Den 7. november samme år lå briggerne „Governor“ af Sunderland, „Harald Hildetand“ af Klintehamn og „Avance“ af Rå til ankers ud for Nexø, og da den storm, der i de foregående dage havde hersket, tiltog i styrke, idet vinden, der tidligere havde været sydvest, samtidig sprang om til sydost, bestemte bestyreren for det bornholmske redningsvæsen, der opholdt sig i Nexø, sig til at beordre mandskabet fra redningsstationen Snogebæk til at give møde i Nexø med redningsbåden og raketapparaterne, da han forudså de tre skibes stranding som sandsynlig. Hen på eftermiddagen indfandt mandskabet sig derefter med båd og apparater, som blev aflæssede på stranden, hvor der herefter uafbrudt blev holdt vagt. Efter midnat blev stormen endnu voldsommere, og skibenes stilling var i høj grad farlig. Om morgenen den 8. kl. halvsyv hejste den ene brig, „Governor“, der i løbet af natten var drevet tæt op til land, nødfalg, hvorefter den satte klyver og foremerssejl til, stak ankeret fra sig og satte kursen lige ind på land lidt nord for Nexø havn. Redningsbåden bragtes hurtigt til strandingsstedet, roedes ud gennem brændingen og nåede heldigt det strandede skib, hvis besætning på syv mand optoges i båden og bragtes i land. Redningsbåden blev derefter halet i land og på transportvognen bragt til havnepladsen, hvor man derpå afventede, hvad der ville ske med de to tilbageværende skibe. Et par timer efter „Governor“ hejste det nordligste af skibene, „Harald Hildetand“, nødfalg, og efter at der på land var hejst et flag for at markere det punkt på stranden, hvor en landsætning var mindst farefuld, satte skibet sejl til og styrede lige på land, hvorefter den otte mands besætning bjergedes af redningsbåden. Ganske på samme måde løb endelig ved middagstid den sidste brig, „Avance“, på land, hvorefter også dette skibs besætning, der var på ni mand, bragtes i land med redningsbåden, som det denne gang kostede en del besvær at få sat i vandet, da dette på strandingsstedet var så grundet, at mandskabet måtte vade et temmelig langt stykke ud, inden båden kunne flyde.

Sømandsgrave - søkrigens mindestene

Tekst og foto: Ulrich Schreier

INDTIL trivialitet hører man dette mundheld gen-soldater-kirkegårde verden over kun dækker over en del af den anden verdenskrigs faldne, er der i næsten alle civiliserede lande en ærlig vilje til at vedligeholde mindesmærkerne til trost for de efterladte. Også gravstederne over den første verdenskrigs faldne bliver holdt vedlige af sørgende hænder. For de overlevende krigere, som har været med til at sænke faldne kammerater ned i fremmed jord, er det en beroligende tanke, at disse kammeraters sidste hvilesteder ikke vil blive glemt. Men der er utallige døde, der som ukendte blev begravet i fjendeland, eller som kæmpende indtil sidste åndedrag gik i dybet med deres skibe. Over dem findes ingen gravstene.

Ja, hvem ved i dag ret meget om den død, som i fortidens krige blev tapre søfolk til del, og hvem ved, hvor disse søfolk har fundet deres sidste hvilested? Vel findes der på pladser og torve i hovedstæder eller havnebyer statuer af sejrige admiraler, og på soklerne kan man læse navnene på nogle af de søslag, disse helte har deltaget i. Men hvor finder man et minde over de orlogsgaster, som i hundreder af søkrigshverdagens ukendte fægtninger måtte lade livet? Mindestene er det sjældent blevet til i sådanne tilfælde, og man må søge minderne over disse søfolk på havnebyernes gamle kirkegårde. Mange gange er minderne kun forfaldne kors, hvis indskrift vejret har udvisket, og som halvt eller helt skjules af efeu. Nu og da støder den forskende historiker dog på et velbevaret minde, hvis nyforyldte indskrift beviser, at fædrelandet ikke engang har glemt de af dets sønner, som faldt for århundreder siden!

Et sådant gravminde står på den gamle kirkegård i havnebyen Büsum, Ditmarsken. Stenen er af granit, og på dens ene side er mejslet følgende indskrift:

Aar 1860 blev denne Steen sat af Kammerater over Quartermester J. Chr. Olsen og Matroserne Johann Meyer, And. Tybring, Jens J. Karrebæk, C. A. Kidson, Andreas Bentzon, som faldt for Fædrelandet d: 3. Septbr. 1813.

Denne indskrift blev i september 1952 genforyldt på den danske stats bekostning.

Stenen skal iøvrigt have haft en ældre indskrift, der lød således:

Hædersminde for de i Sø-Træfningen ved Büsum d: 3. Sept. 1813 faldne Sø-Krigere.

Denne søtræfning var for så vidt betydningsløs, da den ikke er anført i nogen af de almindelige historiebøger. Den foregik på den tid, hvor Napoleon I's anti-britiske politik førte til en endeløs række af kampe mod den engelske sømagt langs næsten alle Europas kyster. Som bekendt overfaldt engelske flådestyrker to gange København og røvede ved den sidste lejlighed hele den danske orlogsflåde. Af den grund var kærligheden til England ikke stor fra dansk side, og der blev ført en hidsig søkrig mod den engelske handel. Kanonbåds- og kaperkrigen vekslede med angreb og forsvar. En flotille på syv kanonbåde blev stationeret ved det dengang danske Büsum for at bekriige de engelske styrker ved Helgoland. Den stedlige britiske kommandant reagerede hurtigt og sendte en styrke på 10 kanonbåde og 4 barkasser af sted for at gøre landgang ved Büsum og der kapre eller ødelægge de danske både.

Den 3. september 1813 om morgenen stod englænderne ud, håret af sted af tidevandet. Den danske flotille, der var under kommando af løjtnant Klauermann, tog imidlertid mod udfordringen og løb ud for at kæmpe. Det kom til en heftig træfning, som varede i fire timer. Englænderne skød for det meste for højt, så at deres 24 punds kugler

gik over de danske fartøjer. Mange af kuglerne gik endda over digerne ved fiskerlejet og beskadigede nogle huse. Danskernes virksomme ild tvang til sidst den engelske styrke på flugt. Englænderne led ganske vist ingen tab af skibe, men havde et betydeligt tab af menneskeliv. Heller ikke danskerne havde nogle tab af fartøjer, men havde syv døde og ti sårede.

For Büsum blev søtræfningen et stykke lokalhistorie. Den dag i dag opbevares engelske kanonkugler og andre minder om kampen i kroen „Zur alten Post“ og enkelte andre steder dernede. Det minde, der gør størst indtryk, er dog gravstenen på den gamle kirkegård.

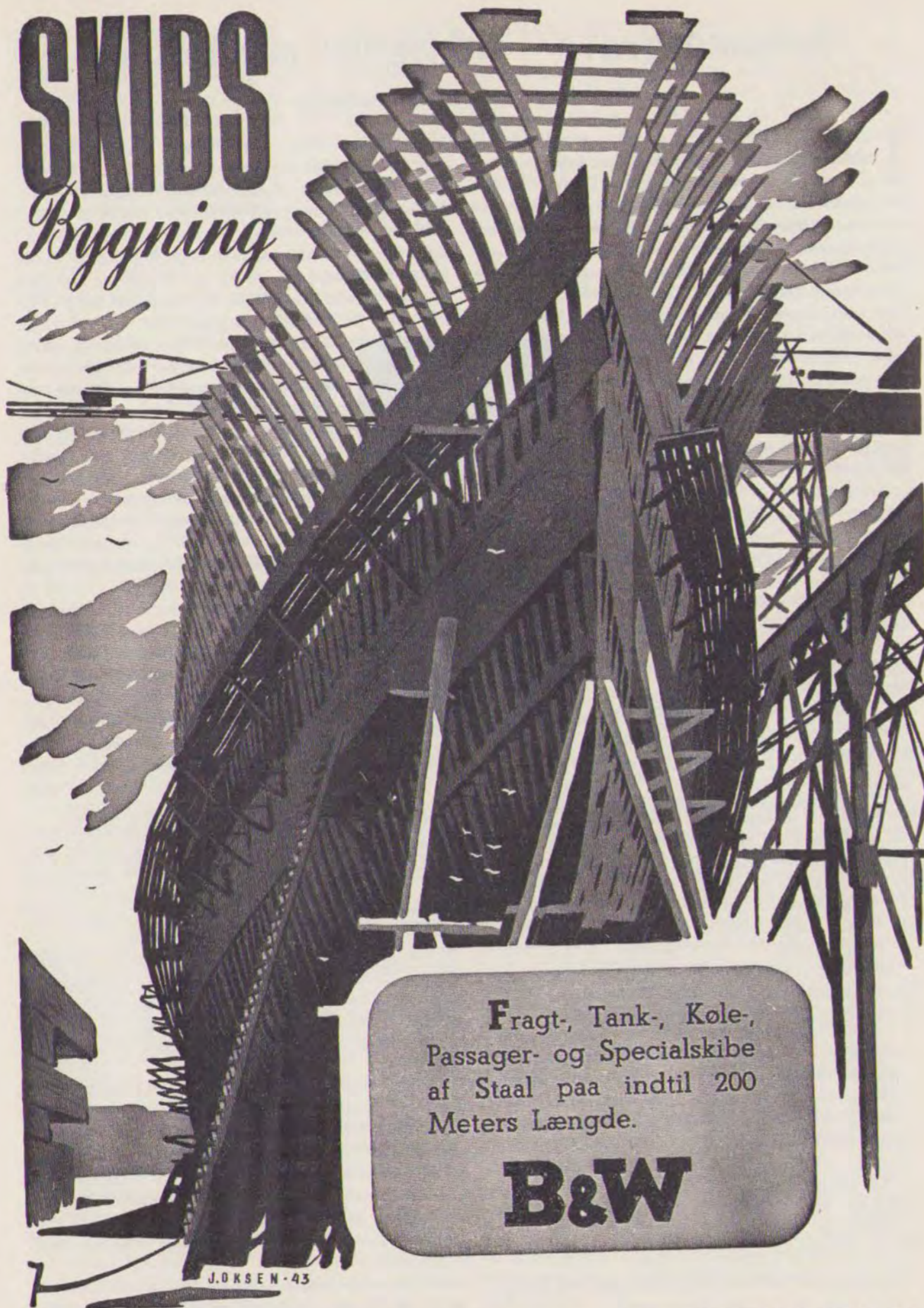
Næsten side om side med heltene fra 1813 hviler andre orlogsgaster, som senere led døden i kamp. En efeu-kranset gravsten står som et minde over fire marine-soldater fra den slesvig-holstenske flåde. Disse mænd døde den 17. september 1850 i en søtræfning mod danskerne ud for Eideren. Endelig er der en tredie gravsten på dette sted. Den står som et minde for søfolk fra den tyske marine, der i 1896 døde som ofre for en ulykke.

Har De købt „Jul på Havet“?



Den danske grav i Büsum.

SKIBS Bygning



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

B&W

J. ØKSEN - 43

A/s BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. december 1952



Medlemmer

A. P. Møller
A/S Det Østasiatiske Kompagni
Det Forenede Dampskibs-Selskab 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 Progre's A/S
D/S Myren
A/S Motortramp
A/S D/S. D. F. K.
D/S Jutlandia A/S
A/S Jens Toft
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
Einar Schmith & Erik Lang
D/S Hetland
A. H. Basse Rederi A/S
D/S Baltic
D/S „Botnia“
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. Jøben 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 Svenningsen
Det Store Nordiske Telegrafskib A/S
Danish American Gulf Oil Transport
Company A/S
Aabenraa Rederi A/S
Det Forenede Bugseriskab A/S
Rederi-A/S Kosmos
I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-
Entreprise
D/S Hafnia A/S
D/S Nautic & D/S Als A/S
Rederi-A/S Kongsund

Tankskib til Norge

Fra Götaverken afleveredes den 25. september tankmotorskibet „Fensal“ på 23.400 tons d. w. til Skibs A/S Lampas, Oslo.

„Fensal“ er det fjerde, som værft-

et har bygget til skibsreder Even-
sens rederier. Det er bygget til
Lloyd's Registers højeste klasse med
følgende hoveddimensioner.

Længde overalt	180,90 m
Største bredde på spant	22,71 m
Dybde	12,88 m
Middeldybgang på sommerfribord	9,75 m

Skibet er helsvejt og bygget med langskibs spanter i bunden og tværskibs spanter i siderne samt langskibs bjælker i dækket. Tvær- og langskibs skodder er af Götaverkens patenterede type. Skanseklædningen er udført helt fri fra klædningen. Ved udformningen af dækshusene har man fulgt strømlineprincipet og afrundet alle hjørner. Styrehuset øverst på det midtskibs dækshus er af letmetal.

Olielasten føres i 10 center- og 12 vingetanke, som tilsammen har et rumfang på 29.750 m³. Skibet har to pumperum og pumpekapaciteten er 1200 tons i timen. Tankene til brændselolie, smørelolie og ferskvand er til sammen på 2100 tons. Skibet har også et lastrum for tør last på 1800 m³ grain.

Skibets besætning er på 45 mand. Dæksofficerernes kamre ligger i

dækshuset midtskibs, hvor der også findes salon, rederkammer, kontor, hospital m.m. Maskinofficerernes kamre, officersmessen og officerernes rygesalon ligger i dækshuset på hyttedækket, hvor der også findes messer og rygesalon for mandskabet og kabys. Maskinchefens kamre ligger i dækshuset på badedækket. Mandskabet bor for størstedelen i enmandskamre på hoveddækket i hytten. Der er lagt stor vægt på at indrette alle kamre smukt, og de er både lyse og rummelige. Til salon- og officersaptering er i hovedsagen anvendt mahogni og i den øvrige aptering eg.

Alle kamre, messer etc. er luftkonditionerede, så man kan opvarme eller afkøle dem efter behag. I tropiske farvande kan således holdes en lavere temperatur end udenfor.

Blandt andre arrangementer kan



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Tankskibet „Fensal“ på prøveturen.

nævnes, at man har afsat et kammer til tandklinik og forsynet det med en vis tandlægeudrustning. Rederiet vil nu og da stille en tandlæge til besætningens rådighed, og han vil medføre den øvrige udrustning. Skibet har også et moderne vaskeri med automatisk vaskemaskine, centrifuge, varm rulle, tørrerum etc. Der findes også et mindre bibliotek om bord.

Skibet er forsynet med de mest moderne navigationsmidler, radar, gyrokompass med selvstyrer, radiopejleapparat med indbygget datterkompass, ekkolod, SAL-log, centralantenne, Götaverkens lastfordelingsapparat, Lodicatorn m. m.

Redningsbådene er af letmetal, og to af dem er motorbåde.

På fuld last gør „Fensal“ 14,75 knob.

Skibets hovedmotor er af Götaverkens egen konstruktion og er en af de største, der er bygget af værftet. Den har 9 cylindre og er af den enkeltvirkende totaktstype. Cylinderdiametere er 760 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 10.000 IHK.

Skibet er forsynet med to femcylindrede, firetakts, enkeltvirkende hjælpemotorer af Götaverkens type. Deres cylinderdiameter er 300 mm og slaglængden 450 mm. Ved 350 omdrejninger pr. minut udvikler de hver 300 EHK. De er direkte koblet til 200 kilowatts generatorer.

Desuden findes en compound dampmaskine af Götaverkens konstruktion. Ved 450 omdrejninger pr. minut udvikler den 165 EHK. Den er direkte koblet til en 110 kilowatts generator.

Til drift af dampumper, opvarmning etc. findes to dampkedler, hver med 250 m² hedeplade.

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

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers



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

Deres Bankforretninger



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

34 afdelinger i København og omegn

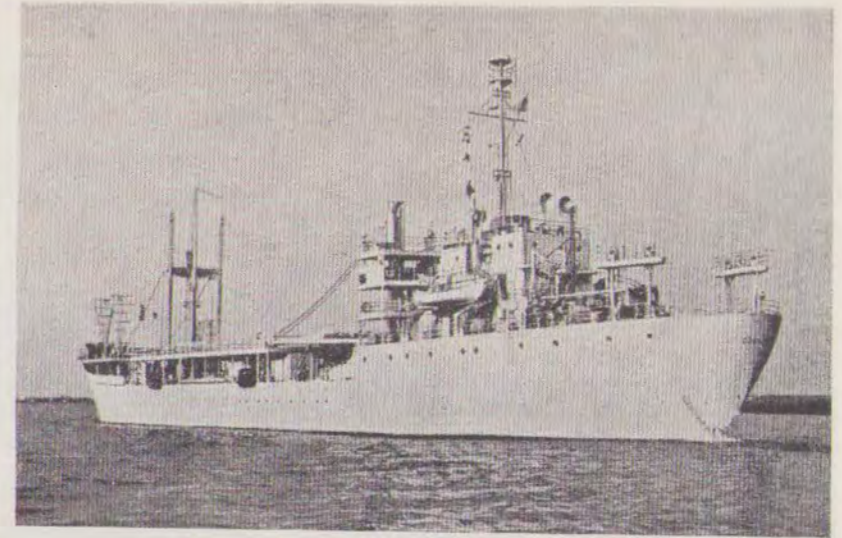
52 filialer og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN

En søgående radio-sendestation

Til transmittering til landene bag jerntæppet af „Amerikas Stemme“, som kommer fra United States, er et handelsskib „Coastal Messenger“ på 5800 tons blevet særlig udrustet og drives nu af U. S. Coast Guard under navnet „Courier“. Sendestationen har en styrke, der er adskillige gange større end nogen standard sendestation i Amerika, og er den kraftigste sendestation installeret i noget skib. Stationen er indrettet til at modtage programmerne fra Amerika og transmittere dem direkte til Rusland og russisk kontrollerede lande, som normalt er effektivt „mørklagte“.

„Courier“ er 102 m lang og drives af en Nordberg sekscylindret totakts dieselmotor med 545 mm cylinder-



Den amerikanske flyvende radiostation „Courier“.

diameter og en slaglængde på 537 mm, som ved 180 o/m yder 1700 b.h.k. Mandskabet er på 80 mand incl. 10 særlig uddannede radioofficerer og ingeniører fra „Voice of America“. Skibet er naturligvis i stand til at sende fra åben sø, men vil hyppigst være forankret på steder, som ikke opgives. Der kan enten anventes en antenne på land eller også en antenne, der bæres af en lænkeballon fyldt med helium. Der medføres et antal reserveballoner, hver med et rumindhold på 4250 m³ helium. Med et spil under flyvedækket sættes ballonerne op og hales ned.

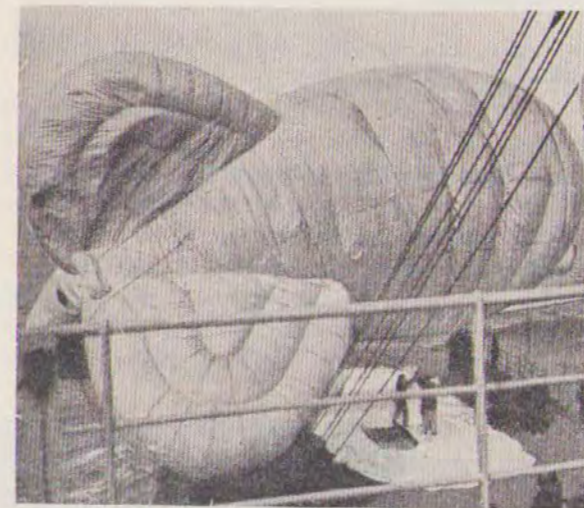
Nautisk Almanak 1953

er udkommet, udgivet af Iver C. Weilbach og Co., Sølv og Svarrer. Pris 10 kr.

Denne udgave er den 32. i rækken og er af et sådant omfang og indhold, at den må karakteriseres som stående på højde med det bedste, der udgives af denne art.

Der er i de senere år sket store forbedringer i opstilling af astronomiske tabeller til brug til søs, navnlig ved det uforlignelige arbejde udført af Naval Observatory, Washington, U. S. A., og udgiverne har ved velvilje fra dette observatorium lige siden 1946 kunnet følge dets opstilling af tabellerne. Samme arrangement er nu også akcepteret af den engelske Nautical Almanac, og efter forslag har den Norske Nautiske Almanak fulgt samme linie.

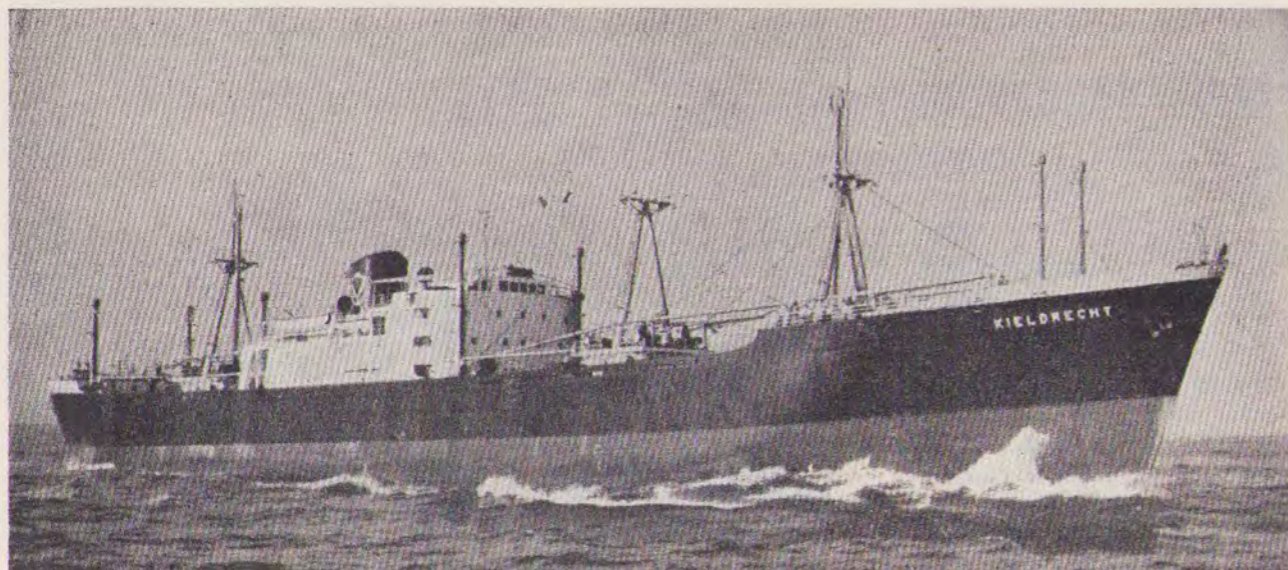
Almanakkens forside viser et billede fra den gamle, danske Ejderkanal med slusen og svajepladsen ved Knoop tæt ved Holtenu. Kanalen gik fra Kielerfjord over Ejderen til dens udløb i Vesterhavet ved Tønning. Kanalen er bygget i årene 1780—83, medens Slesvig endnu var dansk. I en længere illustreret artikel berettes om dette for landet så betydningsfulde foretagende, der i 1896 blev afløst af den nuværende Kejser Wilhelms Kanal.



Ballon til opsætning af antennen.



Hovedkontrollbordet i „Courier“.



„Kieldrecht“, der er det fjerde skib i England, der er forsynet med tobensmast.

Tobens-masten

En ny svensk konstruktion

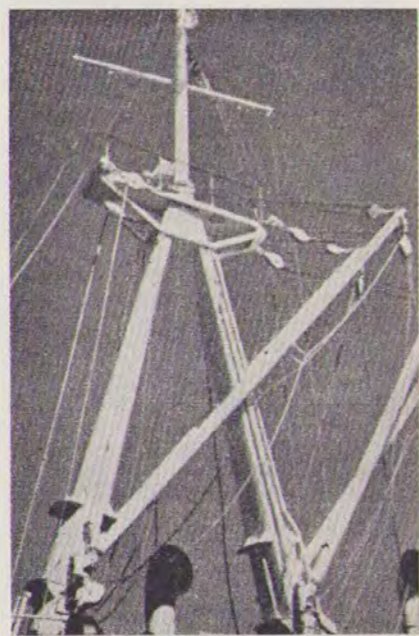
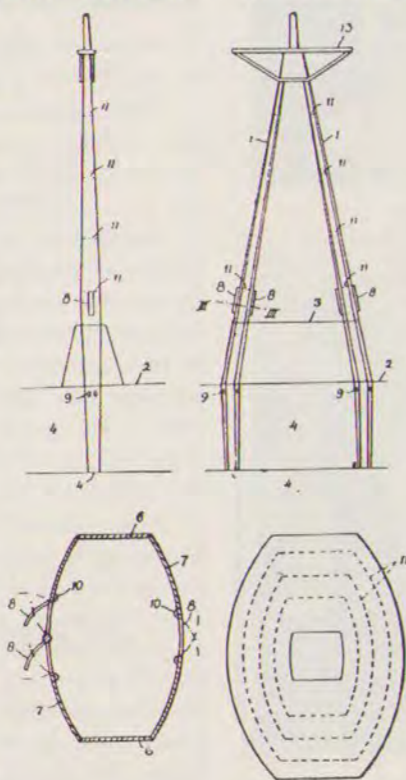
Omtrent 30 skibe er nu forsynet med tobensmast konstrueret af det svenske firma „Marinkonstruktioner“ i Göteborg, og de har efterhånden tiltrukket sig en del opmærksomhed. Masterne er konstrueret af hr. Eskil Hallen i firmaet. En model af et handelsskib blev udført i 1945, og fotografier af den blev sendt til skibsredere og skibsværfter med en forklaring over de fordele, der var ved at bruge masten. Man anerkendte i almindelighed de tekniske fordele ved konstruktionen, men dens udseende, som er noget helt nyt, blev i mange tilfælde ikke modtaget uden kritik. Da imidlertid det første skib med tobensmasten havde vist sig, forstummede kritikken, og man accepterede ideen.

Den største fordel ved tobensmasten er, at den er selvstændig og derfor ikke behøver vant. Til trods herfor hævder man, at vægten ikke er større end for en mast af den sædvanlige konstruktion. Bommene er i stedet for at være anbragt på særlige støtter fastgjort til benene i passende højde. Hvor man har en sværbom, er den imidlertid fastgjort til en støtte midtskibs, og man må anbringe hjælpestag for og agterefter, så længe den er i brug.

Der er normalt anbragt fire almindelige bomme på hver mast, en på forkanten og en på agterkanten af hvert ben. Da der ingen

vant findes, kan bommene svinges gennem en langt større vinkel end sædvanligt.

Når en bom med last er svinget udenbords, er det ene masteben underkastet rent tryk og det andet rent træk, og påvirkningerne i benene er meget moderate. Når bommen er over lugen, vil den imidlertid frembringe et bøjningsmoment i masten. Af denne grund er tværsnittet af mastebenen længere i langskibs end i tværskibs retning. Endepladerne, som er plane, er også betydeligt tykkere end sidepladerne, der er i cirkelform. Skønt benene er



Tobensmast på det norske motorskib „Hai Meng“.

— Sig, De har læst det i „Vikingen“!

tilspidsede, er radius i sidepladerne den samme på hele længden.

Foruden at være støtte for bommene er underparten af benene også ventilatorer for lasten. Skærmene over ventilationsåbningerne kan ses på billedet. De er ca. 3 m over dækket. De er forsynet med lemme, der kan indstilles til at rette luftstrømmen opefter eller nedefter, eller de kan helt lukkes.

Diagrammet viser forskellige detaljer ved tobensmasten. Øverst ses masten fra siden og forfra. Ventilationsåbningerne i lasten ses ved (9) og de tilsvarende åbninger i mastebenet ved (8). Man vil se, at mastebenen er ført gennem øverste dæk ned til mellem-dækket.

Til venstre i det underste billede er vist et snit ved III...III og viser tillige de øverste lemme i ventilationsystemet. Siden mod midtskibs har to åbninger og den mod borde een. Til højre i det underste billede er vist sektionerne ved de med (11) mærkede steder i øverste billede.

Stabelafløbning hos Kockums

Tirsdag den 28. oktober søsattes ved Kockums Mechaniska Verkstads AB i Malmø et 16.000 tons tankskib til Trelleborgs Ångfartygs AB, Trelleborg. Skibet, som i dåben fik navnet „Johannishus“ har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulerne ...	152,4 m
Største bredde på spant	19,2 -
Dybde	11,7 -
Dybgang på fuld last	9,1 -

Fremdrivningsmaskineriet, som består af en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, udviklende 6300 a.h.k. ved 115 o/m, beregnes at give skibet en fart af 14,6 kn fuldlastet på prøvetur.

M/T „Johannishus“ er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register som helsevejst tankskib med to langskibs skodder og har et tankvolumen på ca. 21.580 m³, fordelt på 20 tanke, som er delt i tre grupper ved hjælp af kofferdamme.

Til pumpning af lastolie findes i to pumperum ialt fire pumper, hver med en kapacitet på 390 ts/h.

Som brugeligt i tankskibe forlægges kaptajnens og

dæksofficerernes beboelse til dækshuset midtskibs, medens maskinofficerernes, underofficerernes, økonomipersonalets og besætningens aptering er agter i hytten og i dækshuset på hyttedækket og agterste del af bådedækket.

Der er i alle henseender sørget godt for besætningens velbefindende. Således har f. eks. størstedelen enmandskamre, idet kun drengene og nogle af de yngste af dæks- og maskinpersonalet bor i tomandskamre. Desuden findes særlige opholdsrum og messer for officerer, underofficerer, økonomipersonale og mandskab. Vaskerum med vaskemaskine, centrifuge og rulle findes også.

Iøvrigt skal skibet udrustes moderne i alle henseender med bl. a. de nu almindelige navigationsinstrumenter radar, gyrokompass, ekkolod, SAL-log og radiopejler foruden det obligatoriske radioanlæg.

Atomundervandsbåden vil revolutionere fremtidens krigsførelse til søs

Intet kan hamle op med atomundervandsbåden, intet nuværende modvåben kan stoppe den. Den vil kunne drive ethvert overvandsfartøj bort fra havets overflade, da den med sin næsten ubegrænsede udholdenhed og store fart kan jage dem og meget let ødelægge dem, skriver kaptajn Lennart Eriksson i Tidsskrift i Sjöväsendet, hvor han gengiver en del udtalelser af den amerikanske viceadmiral Charles A. Lockwood, der var øverstbefalende over de amerikanske undervandsbåde i Stillehavet i den sidste del af anden verdenskrig.

Atomundervandsbådens anvendelse begrænses kun af besætningens udholdenhed, men den kan let udbyttes. Med udtømmelig energi, fremstillet af atomenergi, er aktionsradius ubegrænset. Der behøves ingen luft til maskineriet og til besætningens brug behøver luftflaskerne kun at fyldes hver tredje eller fjerde dag. Derfor kan en meget mindre og næsten uopdagelig snorkel anvendes. Da man ikke behøver at medføre 350 tons brændolie og et 350 tons tungt akkumulatorbatteri, kan denne sparede vægt benyttes til de tunge beskyttelseskærme omkring plutonium-energianlægget. Desuden bliver der plads til flere torpedoer og vigtigt hydrofon-, radar- og radioudstyr. Desuden får besætningen bedre aptering, hvilket er psykologisk vigtigt af hensyn til de nye forhold i en total undervandskrig, hvor mangel på rekreation, frisk luft og solskin slider på nerverne.



RONSON

— en glæde at give
— en glæde at få ...

Se modellerne hos Deres skibshandler! — Det verdensberømte eenlignersystem. Fås på udførsel.

THE WORLD'S GREATEST LIGHTER

Vacuum Oil Company

Smøreliespecialister

— Sig, De har læst det i „Vikingen“!

Med en hestekraft, der er tre eller fire gange det nuværende dieselmaskineris, mener man, at atomundervandsbåden kontinuerligt kan gøre en fart på 25 à 30 knob under vandet. Den høje marchfart bringer båden frem to à tre gange hurtigere end tidligere.

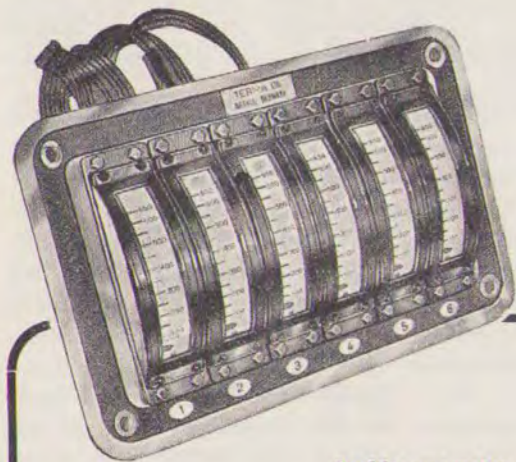
Under den anden verdenskrig var en undervandsbåds normale operationstid 60 dage, men halvdelen af denne tid gik med fart til og fra operationsområdet. For at spare olie måtte de gå med økonomiske farter på 12 à 15 kn.

Atomundervandsbåden skal ikke have nogen snorkel, der kan røbe dens nærværelse for fjendens flyvere eller radar, og dens høje undervandsfart bevirker, at den kan unddrage sig ubådsjagere eller sænke dem.

Dette fremtidsperspektiv forekommer fantastisk — og det er det måske også. Hvor langt U. S. A. er kommet med sit eksperiment, ved man ikke. Den eneste trost, vi kan have, er, at indførelsen af atomundervandsbåde i stormagternes flåder vil have til følge, at de bliver så store, at de ikke kan operere i Kattegat eller Østersøen.

Svensk skibsteknisk forskning er sattet agterud

Statens Skeppsprovvningsanstalt i Göteborg får stadig flere opgaver, og i det sidste finansår har de været større end tidligere i anstaltens historie. Af denne grund har personalet i største udstrækning måttet be-



Profiltermometre
Profilmannometre
Cirkulære Termometre
Termografer
Manografer

FABRIK FOR MAALEINSTRUMENTER

TERMA A/S

AARHUS

DANMARK

4 julegaver for 5 kr.

I disse forrykte tider kan det være uhyre svært at finde på julegaver til blot nogenlunde overkommelige priser. Følgende 4 bøger, der sælges samlet for kun 5 kr. er en knippelgod gaveidé:

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 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 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. 3040

skæftiges med denne gren af virksomheden, og forskningen er derfor sattet agterud.

Den har kun været bedrevet i ringe udstrækning. De til staten afleverede indtægter har i finansåret været 482.254 kr., medens de samlede udgifter beløber sig til 433.084 kr. 25,6 % af indtægterne stammede fra udenlandske ordrer.

Skibsteknisk forskning — ved prøveanstalten eller i anden sammenhæng — er uundgåelig nødvendig, hvis ikke svensk skibsbygning skal løbe den risiko, at i teknisk videnskabelig henseende komme til at stå tilbage for udlandets skibsbygning, fremholder Skeppsprovvningsanstaltens bestyrelse i sit forslag til bevilling for næste finansår.

Bestyrelsen ser sig derfor nødsaget til også i år at stille forslag om en personaleforøgelse til denne gren af virksomheden. Blandt de mange forskningsopgaver er kavitationsproblemet det mest påtrængende. Bestyrelsen foreslår derfor en fortsat udbygning af anstalten med bl. a. indretningen af et kavitationslaboratorium og ansøger om en bevilling på 1.400.000 kr. og for indretningen 1.375.000 kr.

Bestyrelsen anser tiden for moden til, at anstaltens virksomhed udvides, så selv omfattende prøver og forsøg vedrørende propellerkavitation eller de bevægelser, som opstår ved propelleres bevægelser.

Vi er heldigvis ikke plaget af den slags problemer her i landet, da vi simpelthen ikke har nogen skibsteknisk forskning!

„Vikings“s redaktion ønsker alle sine læsere til søs og på land en glædelig jul!


C. K. HANSEN

Grundlagt 1856

Skibsreder og skibsmægler

Agent for regelmæssige linier
Befragtning · Klarering · Spedition
Haveri-, assurance- og l. A. T. A. agent
for passagerer og fragt.

Korresponderende reder for:

DANNEBROG

15 moderne skibe — 80.000 ts. d. w.

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)
Telegramadr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 2501 & 2502



1/5 Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-Adr. „Mariusson“ Telefon Central 12057



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: „Holmsild“

Amaliegade 36

C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI 1/5

BASSE & CO.

D/S HETLAND A/S — D/S PACIFIC A/S

A. H. BASSE REDERI A/S

REDERIET BIEN A/S

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN

Telefoner

Central 13.041, 13.092, 4212, 4248

Telegramadresser:
DAMPHETLAND og STEAMPACIFIC

Fjernskriver: no. 2250

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



Мушкетеры в Павет

1952





Reproduktion: Brdr. Barentzen

Hård syd-ost kuling

Maleri af Fr. Landt

VIKINGENS JULENUMMER

Nr. 12a

JUL PÅA HAVET 1952

REDAKTION: AXEL BÆRENTZEN

VIKINGENS FORLAG

KØBENHAVN



Indhold

Omslag	Maleri af Oscar Knudsen
Hård syd-ost kuling	Maleri af Fr. Landt
Den stjalne hvalfanger	Af Bent Nielsen
Fiskerbåde ud for Gudhjem	Maleri af S. Kielland-Brandt
Inspektionsskibet „Godthåb“ i storisen ud for Grønlands østkyst	Maleri af Paul Sinding
S/s Magdalene	Af Angelo Hjort
Havne kryds og tværs	Af Hans Andreasen
Da snurrevoddet blev opfundet	Af Erik Bertelsen
Jul på „Skálafjall“	Af Adrian Johansen
Miner på juletræet	Af Knud Schwalbe
Skonnertbriggen „Ørnen“	Maleri af C. Locher, 1869
„Indian Reefer“ ved Kronborg	Maleri af V. Qvistorff
Men stormen gjorde stærk	Af Otto Ludwig
Dannebrog i Diskobugten 1952	Maleri af Fr. Landt
En korvet på stablen	Skitse af C. W. Eckersberg, 1828
En nat i Biscayen	Af R. Barry O'Brien
Der var kvinder med	Af Erik Bertelsen
Skuder i Fåborg havn	Maleri af Paul Sinding
Efter en dansk flådemanovre i Århus-bugten	Efter fotografi
Bolværksmatrosen	Af Tage Nissen
Grønlandsfiskeriet	Af Adrian Johansen
Kaptajn Alleweld klarer ærterne	Af Jack Tar
Ved Gibraltar	Maleri af Chr. Neumann, 1869 Udlånt af H. K. H. Prins Knud

De tegnede illustrationer er udført af Oscar Knudsen, Ernst Kähler og Kjeld Simonsen



Den stjalne hvalfanger

Af BENT NIELSEN

Illustreret af ERNST KÖHLER

MASMANIEN var i forrige århundrede det britiske imperiums forvisningskoloni. Undertiden lykkedes det de deporterede at flygte — en gang var det den frygtede Sorte Dick og hans bande, der ved list bemægtigede sig hvalfangerskibet „Mary Ann“ og tvang besætningen til at sætte kurs mod Kalifornien. Her er den autentiske beretning om dette drama til søs.

„Mary Ann“ var et hvalfangerskib, der for hundrede år siden var velkendt i den tasmaniske handelsverden som et særlig heldigt skib, det var derfor et noget mismodigt mandskab, der på det tidspunkt, vor beretning tager sin begyndelse, vendte tilbage fra et ti måneders kryds i Sydhavet uden synderligt bytte for at hvile ud nogle uger i Hobartstown og forsyne sig med frisk proviant. Mens lodsens ventede på, at den sædvanlige eftermiddagsbrise fra havet skulle rejse sig og føre dem sikkert i havn, havde han nok at gøre med at besvare den regn af spørgsmål, de nyhedstørstende hvalfangere lod skylle ind over ham. Men den vigtigste nyhed, han bragte, var, at Sorte Dick, en af de mange deporterede, igen var undsluppet og havde samlet en skare banditter, som huserede på øen og allerede havde adskillige overfald og mord på samvittigheden. Politiet havde jaget banden i flere uger, og der var udsat en ducør til den, der bragte Sorte Dick levende eller død — men alt forgæves. Nu mente man, at han ville prøve at slippe over til det australske fastland fra nordsiden af øen...

Mens lodsens fortalte alt dette og mere til, bemærkede han en lang hvalfangerbåd, der var løbet ud fra bugten og nu stod hurtigt ud mod „Mary

Ann“. Det undrede ham, hvad det vel kunne være for en, for der lå ikke noget hvalfangerskib indenfor synsvidde, og fra Hobartstown kunne den ikke være, eftersom byen lå stik modsat. Det eneste, han kunne tænke sig, var, at båden måtte komme fra den tange, der forbinder Tasman-halvøen med moderøen. På denne landtange, der kun består af en 4-500 alen bred, lav sandstrimmel, var der stationeret vagtposter døgnet rundt for at hindre straffefangerne fra Port Arthur i at flygte. Tværs over landtangen var desuden lænket store hunde, og selve bugten vrimlede med hajer. På denne side af landtangen lå der ganske vist en båd, men det var umuligt at regne ud, hvorfor vagtmandskabet skulle begive sig så langt til søs — noget andet var, hvis båden havde ligget ude ved selve halvøen; så ville han have troet, det var rømningsmænd, der var ombord i den. Det var før hændt, at skibe var blevet taget på den måde og besætningen enten myrdet eller sat til søs i en båd for at finde tilbage til øen, som de bedst kunne — hvis ikke røverne ligefrem havde tvunget dem til at føre skibet for sig. Ved at høre tale om forbrydere kom alle ombord på „Mary Ann“ i bevægelse. Et blik i kikkerten viste imidlertid, at ingen af folkene i båden bar den røde eller grå dragt, som fangerne i Port Arthur gik med.

Da båden kom nærmere, var alles øjne med spændt opmærksomhed rettet på den for at opdage, om der alligevel skulle være noget muggent ved den.

De er ikke klædt som bortløbne fanger, sagde en. Kan det ikke være skibbrudne? spurgte en anden.

Men før han fik svar, gjorde kaptajnen, gamle Truesalt, opmærksom på, at kun fire mand roede,

skønt der var elleve i båden. I det samme så de en hvid klud blive hejst på spidsen af en åre.

Hvis det er skibbrudne, så ror de i al fald som landkrabber.

Det er heller ikke enhver skibsbesætning, der kan ro som hvalfangere, indskød lodsens.

Men båden er en hvalfangerbåd, svarede kaptajnen.

Man kunne nu tydeligt skelne mændene i båden fra hverandre. Der var ikke noget særlig mærkeligt ved deres påklædning, det kunne være matroser, og det kunne være arbejdsmænd fra kolonien. Så snart de kom indenfor hørevidde, prajede kaptajnen dem. Hans mistanke var vakt, og han var ikke den, der lod sit gode skib tage uden kamp.

Vi er mandskab fra den amerikanske hvalfanger „Philadelphia“, der er forlist, råbte den, der styrede båden.

Det er strandvagtens båd, udbød lodsens ivrigt.

Mr. Smith, råbte kaptajnen roligt til 1. styrmand, hold ankeret parat til at lade det falde ned i båden dér, om det gøres nødig.

Smith syntes, det var en temmelig komisk forsigtighedsforanstaltning, men adlød naturligvis.

Bådsmand, bring lanserne og harpunerne op!

Da denne ordre var blevet udført, var det åbenbart, at det ville være en farlig sag at angribe „Mary Ann“. Men kaptajnen kunne af folkens minespil se, de fandt ham en smule latterlig.

Hvordan kommer I til den båd? spurgte lodsens de fremmede, der var ved at lægge til langs skibssiden.

Strandvagten har lånt os den, så vi kunne komme til Hobartstown. Vor egen var synkefærdig.

Men det her er ikke vejen til Hobartstown.

Nej, men vi så jer og tænkte, I ville give os en håndsrækning, når brisen kom, svarede manden ved roret.

Det var en rimelig forklaring. En ende tov blev derfor kastet ned til dem, og efter at have gjort båden fast kom de ombord en efter en.

Og nu fulgte en blodig scene, der kun varede nogle få minutter. Mændene i båden var ganske rigtigt bortløbne

forbrydere, som havde overrumplet kystpolitiet og stjålet deres klæder og deres båd. På et givet tegn trak hver af dem en pistol og tog sigte på den nærmeste matros, idet deres anfører råbte, at døden var dem vis, om de gjorde modstand. Kaptajnen, kahytsdrengen og to af matroserne satte sig til modværge; den første blev lettere såret, drengen overmandet, og de to matroser faldt, og dermed var „Mary Ann“ i skurkenes vold. Efter en kort rådslagning lod deres anfører, Sorte Dick, for ham var det, lodsens og fire af matroserne føre ned i båden, som så fik lov at sejle, mens kaptajnen og resten af besætningen, seks i tallet, fik den besked, at Sorte Dick og hans folk agtede sig til Kalifornien, og at enhver modstand ville blive straffet med døden, men at de skulle få en god behandling, hvis de viste sig villige til deres arbejde. Samme nat løb skibet ud i åbent hav, og ved daggry havde man tabt land af sigte.

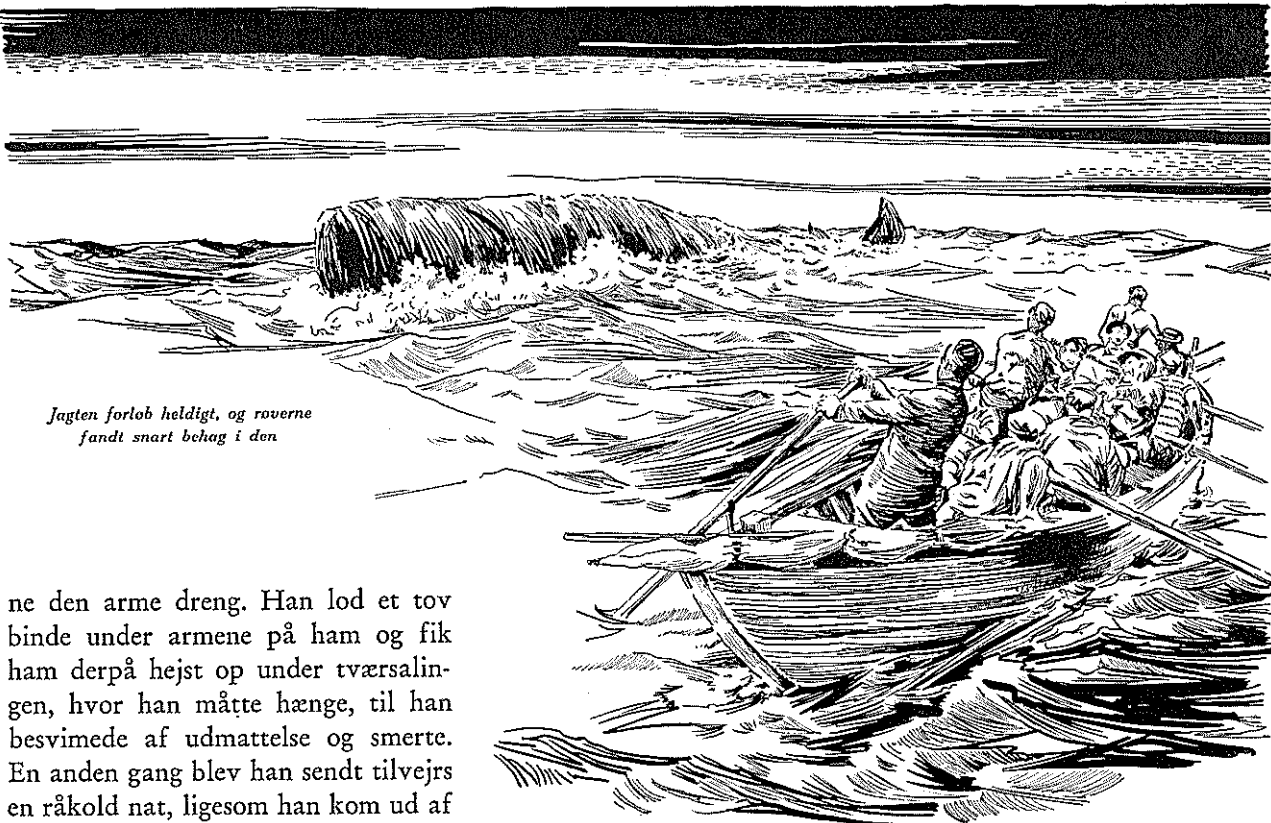
En uge gik. Kaptajnens sår havde berøvet ham de fleste af kræfterne, alligevel blev han behandlet på det grusomste af Sorte Dick, og han ville sikkert være blevet myrdet og verpet overbord, hvis ikke han havde været den eneste, der rigtig forstod sig på at manøvrere skibet. Styrmanden, en snu rad, der ikke brugte mange ord, men vidste at føje dem vel, fandt sig tilsyneladende roligt i, hvad der ikke kunne være anderledes. Sorte Dick syntes ligefrem at sætte pris på ham, hvorimod han nærrede et dødeligt had til kahytsdrengen, der havde sat sig så tappert til modværge. Drengen forstod imidlertid at styre, gjorde udmærket fyldest tilvejs og var i det

hele taget til for stor nytte til, at man ville skille sig af med ham. Men han blev skrækeligt mishandlet. Han blev purret ved dag og ved nat for at forrette det farligste og vanskeligste arbejde, enten det var hans tørtørn eller ej. Mens alle andre fik deres bestemte søvn, måtte Karl, som han hed, være glad, når han kunne få lov at sove den halve tid. Banditterne fulgte naturligvis deres anførers eksempel, om ikke af anden grund så for at behage ham.

En dag fik Sorte Dick i sinde rigtig at pi-



Drengen blev skrækeligt mishandlet



Jagten forløb heldigt, og roverne fandt snart behag i den

ne den arme dreng. Han lod et tov binde under armene på ham og fik ham derpå hejst op under tværsalinen, hvor han måtte hænge, til han besvimelede af udmattelse og smerte. En anden gang blev han sendt tilvejs en råkold nat, ligesom han kom ud af køjen, med ordre til at blive deroppe.

Om morgenen var han da også så stiv af kulde, at han aldrig var kommet helskindet ned, om ikke styrmanden havde hjulpet ham. Kun fordi det var Smith, nøjedes Sorte Dick med at overfuse ham med de drøjeste forbandelser, enhver anden havde det kostet liv og lemmer. Styrmanden, som var i familie med den ulykkelige dreng, havde gjort for ham, hvad han kunne, hvisket ham mangt et opmuntrende ord i øret og afværget mangt et slag, men da han nu bragte ham til køjs, hviskede han til ham: Hvis du mæler et ord om, at vi er i slægt med hinanden, lader jeg dem gøre med dig, hvad de vil!

I mellemtiden var kaptajnen så småt kommet til kræfter igen, skønt pinen i hans sår, tabet af hans skib og den mishandling, han led, gjorde ham både fortvivlet og nedslået. Man tvang ham til at hjælpe styrmanden med navigationen, og Sorte Dick var klog nok til at passe på, de ikke stak hovederne sammen og bragte skibet ind i farligt farvand. Hver nat, når banditterne skiftedes til at svire, var gamle Truesalt ikke langt fra at ønske, at de ville stikke ild i skibet. Til sidst vendte dog håbet om friheden tilbage med en brændende lyst til at blive skurkene kvit og om muligt få retfærdig hævn over dem. Mødte de et krigsskib, og det præjede dem, ville han ikke et øjeblik tage i betænkning at angive dem, om han så skulle blive skudt i samme øjeblik. Han hadede dem, fordi de behandlede den stakkels dreng så skændigt, og ventede bare på, at de alle engang

skulle blive så drukne, at han kunne slippe bort i en båd. Men roverne var for forsigtige og lod ham aldrig være ret længe alene med nogen af mandskabet, og styrmanden, som han havde mest at gøre med, syntes nærmest at være gået over til fjenden. Han havde et par gange set sit snit til at foreslå ham, at de skulle bemægtige sig skibet eller snige sig bort i en båd om natten, men den forsigtige styrmand rystede på hovedet og sagde: Vent, tingene må have deres gang. Tag det roligt, til tiden er inde.

Alle, undtagen tømmermanden, der havde kendt styrmanden fra barn af, troede, han var en lumpen fyr og forræder, men han spillede kun sin rolle på det behændigste. Han havde hurtigt indset det håbløse i åben modstand og var fuldt ud klar over, at disse banditter ikke ville betænke sig et øjeblik på at udlette dem alle, så snart de ikke længere mente at have brug for dem til at manøvrere „Mary Ann“. Han fandt det derfor klogest at gøre sig så uundværlig som mulig, og derfor havde han også bibragt Sorte Dick den opfattelse, at kaptajnens hjælp var aldeles uundværlig ved de beregninger, der skulle gøres.

Til sidst indviede Sorte Dick styrmanden i sine planer. De agtede at sælge skibet i Kalifornien og dele pengene. Koldblodigt så styrmanden ham i øjnene og spurgte, hvor meget han kunne gøre regning på for sin ulejlighed. Det kom ganske bag på banditten, men lidt efter brast han i latter, og efter nogen forhandling blev de enige om summen.

Da Kalifornien var bestemmelsesstedet, ville man nemmere undgå mistanke, sagde styrmanden så, hvis man løb i havn med en ladning tran, og den lige-gyldige ro, hvormed han bragte dette forslag på bane, fik banditten til at følge hans råd. Da kaptajnen hørte, at skibet skulle forandre kurs for at gå på fangst, vågnede den gamle hvaljægers instinkter straks i ham, og han kom i bedre humør. Men indvendig svor han at ville angive styrmanden som røvernes medskyldige, når regnskabet's time engang oprandt. Han var altfor rolig og ligefrem en sømand til at kunne begribe, hvad der gik i snegl i styrmandens hovede, og at denne havde gjort sit forslag for at vinde tid og enten komme i kontakt med det krigsskib, han vidste, man ville sende ud efter dem, eller med andre skibe, der kunne komme dem til undsætning.

Efter få dags forløb forkyndte et råb, at der var hval i sigte. En båd blev sat ud, og kaptajnen drog af med et mandskab, hvor hver anden mand var en pistolbevæbnet røver. Jagten forløb heldigt, og røverne fandt snart behag i den; det var lige så spændende og farligt et håndværk som at overfalde folk på landevejen, og fortjenesten var heller ikke at kimse ad, de havde allerede for 300 engelske pund tran. Nogle få dages arbejde som dette, så havde de nok at sælge, når de kom til Kalifornien . . .

De følgende dages jagter førte skibet i nærheden af en ø, hvor der var stationeret en engelsk orlogsmand, og styrmanden fik nu den tanke, at hvis kaptajnen, når de næste gang gik ud efter hval, kunne mage det sådan, at han tabte „Mary Ann“ af syne, ville det ikke være vanskeligt for ham at komme helt bort fra det og sætte kursen efter denne ø. Det lykkedes ham, ubemærket af Sorte Dick, at gøre kaptajnen opmærksom på øens eksistens, mens denne var ved at afsætte den tagne position på kortet. Næste dag gik styrmanden et skridt videre. Da kaptajnen bad ham gøre kontraregning, skrev han på tavlen: *Forsvind med båden og sæt kurs efter øen!* Sorte Dick sad lige overfor, men fattede ikke mistanke, da kaptajnen nikkede og viskede tavlen ren. Allerede samme dag bemandedes båden, denne gang var der kun tre af røverne med — de følte sig tryggere nu — og fire af skibets egen besætning. Karl blev taget med for at overtage harpunererens åre, når man nåede hvalen.

Smith blev ombord, og han og Sorte Dick skiftedes til at holde vagt. Da han tørnede ind, var båden ude af syne, derimod observerede han, at hvalerne trak sydpå, mens „Mary Ann“ langsomt fortsatte stik vest uden at de usøvante banditter agtede på de vandstråler, som hvalerne nu og da lod se. Det ville i høj grad begunstige deres plan,

og i denne glade overbevisning krøb styrmanden til køjs. Da han et par timer senere igen kom på dæk, fik han at vide, at man ikke havde set noget til båden, hvorpå han forsigtigt antydede muligheden af, at hvalerne kunne have ført den lidt ud af dens kurs. Dagen hældede, og Sorte Dick begyndte at blive urolig, for han kunne ikke undvære de fem søfolk. Styrmanden tilrådede at dreje bi og hejse en lanterne for natten til signal — han slog sin lid til, at båden nu var så langt borte, at man ikke ville kunne se lyset fra den. Sorte Dick fulgte hans råd og slog sig til tåls med, at båden ville have fundet frem inden næste morgen. Morgenen kom, men der var stadig ingen båd at se. Men rådslog igen og enedes nu om, at det bedste ville være at krydse rundt under skarpt udkig. Styrmanden sørgede naturligvis for at gøre lange slag imod nord og stedse kortere imod syd, så skibet i virkeligheden fjernede sig mere og mere fra båden, mens timerne gik, og ængstelige blikke forgæves eftersøgte horisonten.

Det blev en langvarig jagt efter de hvaler, og kaptajnen var ikke den, der søgte at forkorte den. Til sidst fik man harpuneret en hval og dræbt den, og først nu opdagede folkene, at „Mary Ann“ var ude af sigte. Hvalfangerne havde imidlertid været ude for den slags før og var sikre på, at de ville få skibet at se næste morgen. De havde vand og proviant til en 3-4 dage og gjorde sig det derfor så bekvemt som muligt for natten, mens de skiftedes til at holde udkig. Morgenen oprandt, men uden skib, og dagen svandt langsomt hen. Ingen spejdede ivrigere end gamle Truesalt, de andre håbede, og han frygtede, at „Mary Ann“ skulle tone frem. Til sidst blev folkene og da navnlig de tre banditter for alvor urolige, og om aftenen lod kaptajnen dem vide, at han måtte tage vare på provianten. Hvis „Mary Ann“ ikke viser sig i morgen, må vi søge mod land, tilføjede han.

De deporterede følte sig nu elendigt til mode, for døden var dem vis, om de tilfældigt skulle løbe på en engelsk orlogsmand, og deres sande identitet blev bekendt. Matroserne derimod mente som kaptajnen, og det var lige ved at udarte til håndgemæng. Banditterne havde allerede grebet til pistolerne, men betænkte sig, fordi harpunlanserne lå ved siden af Truesalt. To dage sneglede sig hen, og man fik nu kun halv ration, så selv røverne begyndte at indse det fornuftige i at søge land, for dø af sult og tørst var dog værst af alt. Desuden behøvede de jo ikke absolut at være prisgivet, fordi de atter fik fast grund under fødderne. Den tredje og fjerde dag gik, og rationerne knappedes yderligere af, åretagene blev kortere, kræfterne begyndte at svinde. Den femte dags aften gik banditterne til angreb for at

bemægtige sig resten af provianten, men blev dre-
vet tilbage uden større blodsudgydelse. Den næste
morgen var drengen og den ene matros så udmatte-
de, at de ikke orkede at røre sig, den første var døden
nær. Endelig ved middagstid øjnede man land, fol-
kene var ude af sig selv af glæde, men kaptajnen
føjte sig skuffet, da der ikke var noget skib at se
— men det kunne jo være, der lå nogen for anker
på den modsatte side af øen . . .

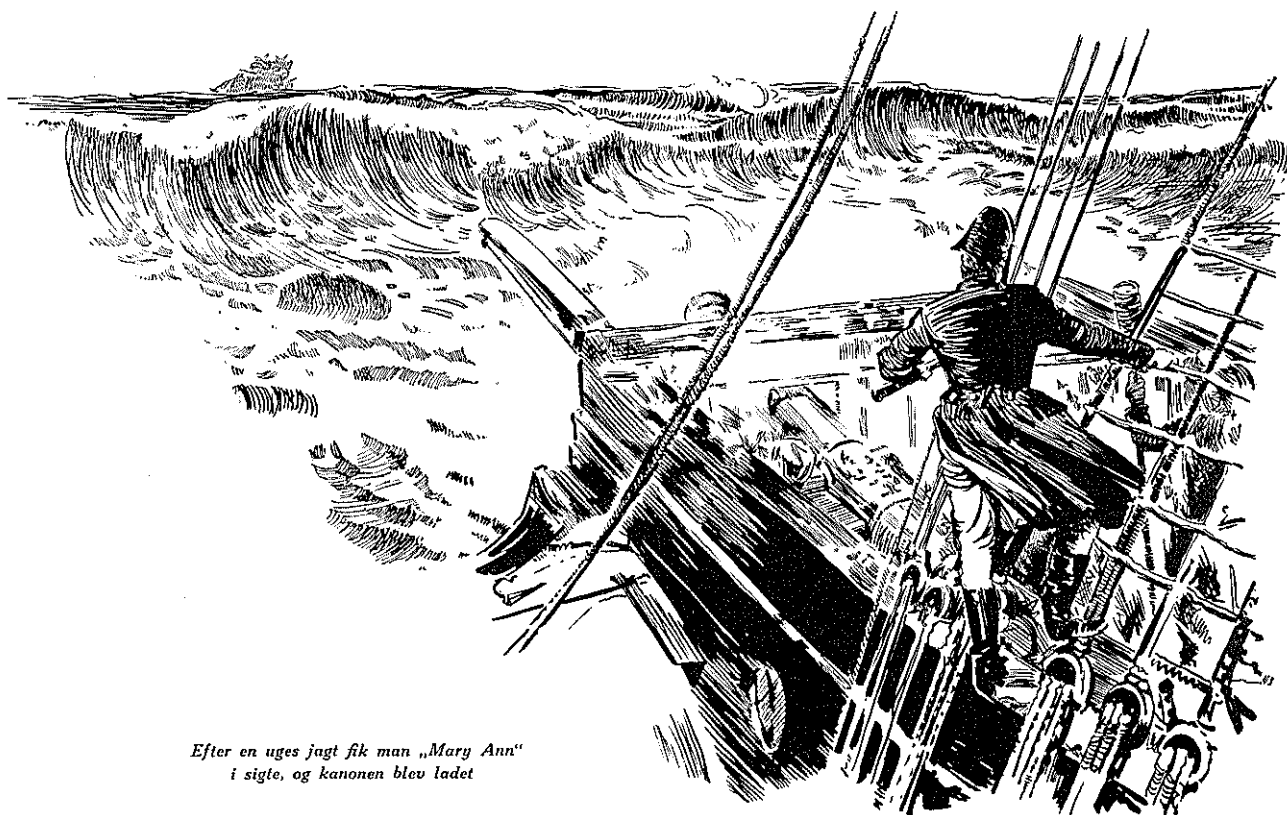
Men nu trak en af de deporterede sin pistol og
svor en dyr ed på, at der ikke blev taget eet åretag
til, før han fik klar besked om kaptajns og de
andres hensigter. Han for sin del ønskede i hvert
fald ikke at blive sendt tilbage til Australien, så
hellere gå til sagen med det samme. Hans kamme-
rater gav ham medhold, og det trak op til en skræk-
kelig dyst. Matroserne afværgede dog faren ved at
love, at de ikke ville røbe dem for nogen europæer,
og Karl var altfor udmattet til at fatte, hvad der
gik for sig. Kun kaptajnen nægtede at gå ind på
deres forlangende, men da hanerne spændtes på pi-
stolerne, og man talte om at kaste ham overbord,
nu han kunne undværes, samtykkede han i at tie,
så længe de var på øen. Mere kunne de ikke få ham
til at gå ind på, og at han lovede dette, skyldtes
nærmest, at han var blevet nervøs for, at de måske
var kommet til en anden ø end den, han havde
styret efter.

De indfødte på øen tog vel imod dem og plejede
dem et par dage, til de havde kræfter nok til at

begive sig tværs over øen til en lille koloni, hvorfra
de kunne få skibslejlighed til Honolulu. Karl var
blevet efterladt hos de indfødte, men inden Truesalt
efter nogen betænkning indskibede sig med de øv-
rige, drog han omsorg for, at drengen ville blive
overført til koloniens hospital. Samme dag som ski-
bet sejlede, blev Karl bragt over til kolonien, og en
time efter var historien om „Mary Ann“ almindeligt
kendt. Forbitrelsen var stor, og allerede næste dag
optog en lille skonnert ved navn „Sandeltræet“ for-
følgelsen af røverne. Ombord befandt sig en halv
snes søfolk, der havde meldt sig frivilligt, og nogle
marinesoldater, der medførte en kanon. Også Karl
var, efter eget ønske, med ombord.

Efter en uges jagt fik man „Mary Ann“ i sigte.
Kanonen blev ladet, fordi hvalfangeren lå så meget
højere på vandet, at det ville være for risikabelt
at entre den.

Fra den dag, Sorte Dick havde opgivet at se
båden igen, havde han næret mistro til styrmanden.
Han krydsforhørte ham, og Smith måtte mobilisere
al sin koldblodighed og kløgt for ikke at røbe sig.
Man havde spildt næsten en uge med at lede efter
båden og satte nu atter kurs mod Kalifornien, men
gjorde næsten ingen fart i den flove vind. Røverne
bandede, fordi man nu ganske sikkert havde optaget
en forfølgelse af dem, men Sorte Dick havde regnet
ud, at den eneste udvej var at kapre et hurtigere
fartøj og lade „Mary Ann“ i stikken. Det blev
følgelig besluttet, at man skulle bemægtige sig det



*Efter en uges jagt fik man „Mary Ann“
i sigte, og kanonen blev ladet*

første passende skib, man mødte. Da det ikke var noget synderligt trafikeret farvand, blev det „Sandeltræet“, man først fik i kikkerten. Tidligt en morgen så man den nede i syd, og da den hurtigt halede ind på dem, var det åbenbart, at den netop besad de ønskede egenskaber.

Styrmanden, som havde fået nys om deres plan, gik som på nåle. Hans håb om, at „Mary Ann“ skulle blive overhalet af et krigsskib, svigtede. Sorte Dick og hans kumpaner traf imidlertid forberedelser til at sikre sig skibet — de ville gøre signal, bemande en båd og gentage den list, som var lykkedes så fint, da de tog „Mary Ann“. Smith måtte indrømme, at der højst kunne være 4-5 mand ombord på skonnerten . . . men hvad var nu det? At den blev dygtigt manøvreret, var indlysende, men nu viste en bevægelse i sejlene ham, at den af en eller anden ubegribelig grund var ved at vende. Kunne der være noget håb om — nej, den havde jo besvaret signalerne på reglementeret vis.

Ja, den var ganske rigtigt ved at vende for at lade kanonen tale et ord med. I det samme blev hvalfangerbåden sat ud, til ikke ringe forundring for dem på skonnerten. Å, måske de manglede proviant! Karl tillod sig derimod den formodning, at røverne pønsede på en overrumpling, hvorfor man omgående gjorde klar til en varm modtagelse. Alle fik våben i hånd og skjulte sig med undtagelse af fire mand, som skødesløst stod og så ud over rælin-

gen for at lokke fjenden i fælden. Banditterne på deres side betragtede allerede skibet som deres.

Hvad er det her for et skib?

„Sandeltræet“.

Kast os lige en ende, så vi kan komme ombord.

Båden blev fortøjet, og en efter en svang skurkene sig over rælingen.

„Nu, på dem!“ skreg Sorte Dick og slog den nærmeste matros i dækket, idet han og hans kumpaner trak deres pistoler. Men i samme nu myldrede bevæbnede mænd frem, banditterne var lynslagne — ikke et øjeblik var det faldet dem ind, at de selv kunne falde i en snare — og efter en kort, desperat kamp blev de mand for mand overvældet og afvæbnet. Sorte Dick var den sidste, man måtte ligefrem skære pistolen ud af hånden på ham.

Tilbage stod nu at opsøge det fartøj, der var undervejs til Honolulu med resten af banden, og så overgive dem alle til det første det bedste krigsskib, der kunne føre dem tilbage til Van Diemens Land. Men på det tidspunkt lå de allerede i bolt og jern. To dage senere mødte nemlig „Sandeltræet“ en orlogsmand, der havde opbragt det lille fartøj og taget forbryderne i forvaring, da gamle Truesalt stod frem med sin anklage mod dem. Nu kunne han sammen med sin besætning, der også var ombord på krigsskibet, atter tage sit gode skib i besiddelse og med lettet hjerte fortælle om deres eventyr, da de kom tilbage til Hobartstown.







Reproduktion: Brdr. Berentzen

Inspektionsskibet „Godthåb“ i storisen ud for Grønlands østkyst

Maleri af Paul Sinding

S/S Magdalene

Illustreret af KJELD SIMONSEN

LILLE S/S »Magdalene« havde maskinen agter og dertil en skorsten af tykkelse som et almindeligt kakkelovnsrør. Lille »Magdalene« var bygget af jern i Zaandahm, som det så skønt hedder, i 1800 og nogle og halvfems, og de gode hollændere havde i sandhed overgået sig selv, da de byggede den. Hun var oprindelig anset til at bruges i kanalfarten, det sås af den brede, stumpede bov, og den fuldkomne mangel på rejsning i skroget. Hun var på 275 tons. Nu ejedes hun af et familieselskab i Mariager og blev brugt i østersøfarten.

En dag — på en rejse fra Stettin til Nakskov — kom den fæle tåge og lagde sig som en tot grå og drivvåd twist over den aldrende steambåd. Det var slemt og ubehageligt.

»Magdalene«s skipper (som var endnu ældre end Magdalene) nedsatte den halsbrækende topfart af 5 knob til det halve. Han led af astma og reumatisme. Det er naglerne, der er ved at ruste op, sagde han altid. Han kunne ikke stå stille på broen, men måtte ustandseligt trippe rundt som en dreng, der ikke længere kan holde sig, og hans hænder og arme rystede som en tjørnehæk i novemberstorm. Af og til trak han i den snor, der udløste dampfløjten, og når dette skete, skrukkede »Magdalene« som en liggesyg høne.

Skipperen bandede på bornholmsk, han var derovre fra. For

hvem kan finde ind til Nakskov uden radar i tåge? Trods sine mange år til søs, vidste han ikke, hvad han skulle gøre. Det ved ingen skipper i den situation. Derfor gik han ned til styrmanden for at konferere med ham. Det er ikke let at bestemme sig alene.

Styrmanden var lige så gammel og hjælpeløs i tåge som skipperen. Derfor fandt han to glas frem plus en flaske vodka. Det stimulerer hjernevirksomheden.

De to gubber sad en stund og søgte at finde råd hos den anden om, hvad de skulle gøre, men det var ikke let at tage en beslutning. Det ville jo være dejligt at komme ind til Nakskov inden det var for sent. Det var man enige om. De snakkede frem og tilbage, og da de ikke i øjeblikket kunne finde råd for tågen, så begyndte de i stedet at diskutere, hvad de kunne

have gjort, hvis forholdene havde været anderledes. For eksempel hvis det havde været dravis, eller hvis de havde haft maskinskade, eller hvis der havde været stærk pålandsvind, hvilket gubberne efter en halv flaskes samtale havde regnet ud måtte betyde, at der omme på den anden side af øerne godt kunne være stærk fralandsvind.

— Eller hvis vi havde haft en stedkendt skibshund, sagde styrmanden, så havde alt været i orden. En sådan hund kan lugte sig frem. Jeg kendte engang en skipper, der havde en yacht på 20 tons, og hele hans besætning bestod af ham selv og hans hund. I begyndelsen dresserede han hunden til at springe i land og sætte trosserne fast om pullerterne på kajen, men efterhånden som hunden blev dygtigere og dygtigere skete det lige så ofte, at skipperen selv sprang i land, medens hunden blev om bord og styrede båden til kajen. Han tog den forresten med på værtshus, når han var i land. Til at begynde med var den også fornuftig og drak kun øl, men efterhånden tog den ved lære af skip-



„Berwich! Oh, are you quite sure?“



Han dresserede hunden til at springe i land

peren og fik hang til stærkere drikke, og den endte såmænd sine dage på et drankerhjem i Nordsjælland. Så solgte skipperen yachten, for det var umuligt at få så dygtig en hund igen.

— Ja, sagde skipperen efter-tænksomt. Spiritus ødelægger meget. Det er sikkert og vist. Men der er nu mange kloge dyr til. Jeg var om bord i en båd engang, hvor bådsmanden ustandseligt drak al spritten i kompasset, så nålen drejede rundt som en viser i en roulet. Men gudskelov havde vi en papegøje om bord, og den sendte vi altid i forvejen for at spørge om vej, når vi så land. Når den så traf en fisker- eller toldbåd, spurgte den altid:

— Dear Sirs, please, will you kindly tell me which awfully nice town is lying there?

Folkene så lidt forskræmte på den, men de fattede sig altid og svarede:

— It is Berwick! — eller hvilken by det nu var. Så sagde papegøjen:

— Berwick! Oh, are you quite sure, gentlemen?

— Yes sir, sagde folkene med hånden til hatten, og så fløj den om bord til os igen og gav besked.

— Hvad skete der med den tilsidst? spurgte styrmanden.

— Den blev kvalt af en hårdhudet fisker i Grimsby, da den spurgte om vej. Han havde aldrig kunnet døje personer, der snakkede Oxford-English, sagde han som undskyldning, da vi bebrejdede ham det.

— Jeg har hørt om en hest i Ålborg, sagde styrmanden. Den blev solgt til en mand i Århus, men den kunne ikke lide sin nye ejer og løb derfor sin



„Jeg har hørt om en hest i Ålborg“

så på skipperen, der pludselig stak hovedet ud igennem køjet:

— Lad gå ankeret! brølede han.

Bagefter drak de to gentlemen endnu en flaske vodka, inden de lagde sig.

Næste morgen kom havnefogeden i Nakskov ned i »Magdalene«s skipperlukaf og spurgte ud om grunden til, at de havde kastet anker, når de lå ved kaj.

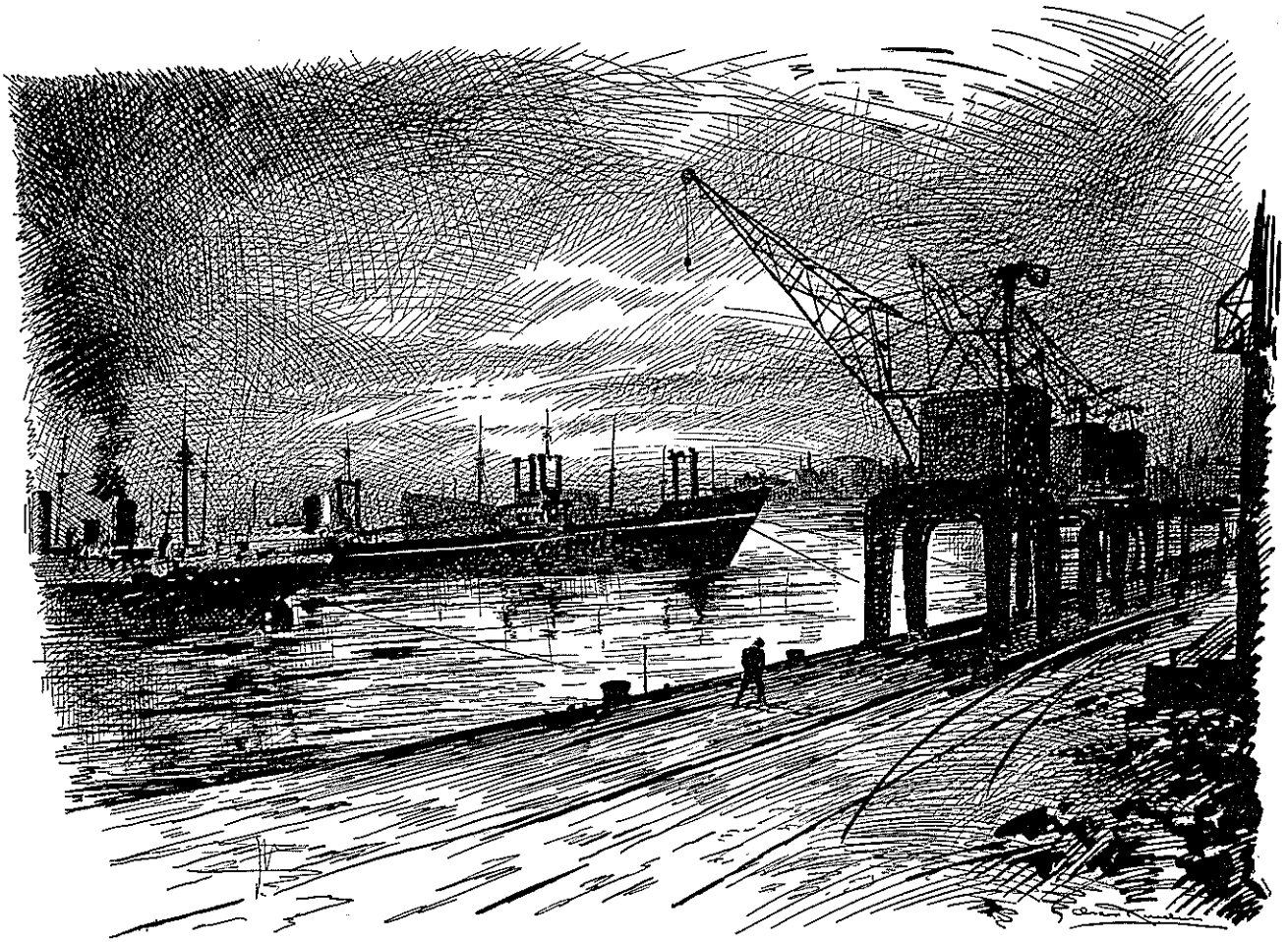
Skipperen svarede ikke, men gik i de bare underbukser ind i bestikrummet og gav sig til at rode i diverse bøger. Bagefter styrede han sine skridt ned til styrmanden.

— Dælen dundre og klø mig, sagde han. »Magdalene« har været 67 gange i Nakskov. Hun kendte selv vejen. Det var kajen, vi stødte imod i går.

— — —

Der er nu ingen, der bygger skibe som hollænderne. — Denne historie er vidnefast og sandfærdig, selvom endnu ingen har troet mig, når jeg har fortalt den. Jeg har selv hørt den af skipperen. Han bor i samme gade som jeg selv. Hvis De sender mig ti kroner, skal jeg opgive hans adresse.





Havne kryds og tværs

Af HANS ANDREASEN

Illustration: OSCAR KNUDSEN

DOKKEN er skibets moder. Den ammer det ved sit stenbryst, vugger det blidt i sine trossearme. I det tykke olievand hviler de ocean-slidte køle. Og havnen er landets øje mod verden. Der ligger store, arrede tramps og gnutber sig broderligt op ad hinanden. Et evigt: Husker du? Vemodsblandet går det fra skrog til skrog. De duver lidt og sukker mod bolværkerne. Husker du:

Gøteborg. Skærgårdens skødesløst kastede holme, hvor en synkende sol rødmede klipperne og kyssede lyngblomsterne godnat, glimtede svagt i Ålvborgs skiffertage og gik i seng, dér langt, langt øst for Vinga? Fiskekutterne tækker ud. Vejrbidit i sin tykke sweater skræver skipperen bag roret. Jollen gynger som en uartig dreng i kølvandsstriben. I vindfyldt jag stryger lystsejleren næsvist forbi snuden af den kluntede motorbåd, der arrigt bjæffer efter den. Skærgårdsdampere pruster af-

sted, tætlastet med weekendmennesker, mod Kalvsund, Hælsø og Bjørkø, skærgårdens havvaskede øer. Fra Torslanda stiger et sølvskællet plan mod den mørknende himmel, strejftet af aftenblege skyer. Inde fra tørdokken lyder blæselampernes hvæsende flammer og tusind hamres klingre slag mod stål. Fra agterskibene spejles bølgende køjestjerner i vandet. Matrosen vender bunden i vejret på affaldsspanen, indholdet går plaskende til bunds eller driver videre mellem havnens svømmende kosmopolitiske spild: Cigaretæsker fra Broadway, vinflasker fra Grækenland og betelskrå fra Java, annoncesider af „Times“ med billeder af Joan Crawford fra Hollywood.

Havnen er blevet fyraftenstille, kun en enkelt kran rasler på sine rustne skinner. Rælingsmumlen på pidginengelsk. Filosofiske fyrbøderøjne stirrer ind over land. Sommerpiger risler latter op mod

agterdækkets cigaretgløder. Fyrkegler flænger horisonten. Juninatten lister ind på mørket, fortegner det og lyser bleget op over fjeldene.

Stavanger med nøgne stenknoide i fjorden. Stor-snudet spændte sejl med agter vind. Hermetikduft og geledder af hovedløse sild i tomat i deres blikligkister. Tjæreduft fra nystrogede bådmaver, hyttefadenes hundredtal, solstegte, dovne omkring frønnede træbroer, der sopper på tynde, tangklædte ben. Træhusenes venlighed i skrånende gader. Den spinkle kirke mellem sort- og hvidbroderede birkestammer. Søfolkenes langfartssnak ved tjørnduftende gårder i sommeraftenens myggedans. Fotoatelierets udstillingsskab med barkede helbefarne blidt lænende mod et kurvebord med marcipanrosen, trækspillet klagesang bag kaférudens klunkegardiner. En gennemtygget skrån på vej mod druknedøden i fjorden. Bjerge af sildekasser indlagt med skældiamanter til tørring. Skrigende, baskende måger omkring dem?

Bergen, hvor skyerne hang grå over bjergene? Af og til slipper de en tyk, truende dråbe. I gaderne kigger folk nervøst mod den faldende himmel, famler ved paraplyfjederen, smøger kraverne op, trykker hatten ned i panden. Tyskebryggens sekelgnavede gavle skrumper ind under regntruslen, bliver så grå og indfaldne. Fløyevejens marcherende træer pakker frysende bladene ind. Snart isner regnen i strømme ned over byen, de knudrede fjeldsider, dalenes klip ind i landet og den tunge fjord. Skær og holme forsvinder bag regntovene, fejes væk i den styrtende væde. Dråberne pisker ilende over vandfladen, efterlader millioner af sekundringe.

Regnen er draget nordpå. Fjorden ånder blid og blank mellem våde stenkæmper. Elves sølv glider mellem birkenes vårlige uskyld, forsvinder i syngende rislen i vandspejlet. Himlen blåner over Bergensfjorden og solen smiler ung og stærk.

Rotterdam, sodet og støjende mellem Hollands farveglade tulipanmarker og grønne, fede marskland? Tusinde skorstene fra skibe og fabriker lægger et kvalmt, lavthængende tæppe af røg over havnen. Utallige kranskovle går i spagat i kulbunkerne, utrættelige. Det knækker i de stive led. Kulenes kulier hiver pibende efter vejret, tørrer sved og støv i miskmask over ansigtet med brogede klude, ruller cigaretten mellem elefanthuds fingre og harker på kajen. Snyder næsen i fingrene, kullempernes langspyt. Gaderne ruller som fluepapir ned mod dokkerne og fanger sømandens fritidstimer. Sjældnen når han ind til Rotterdams skyggefulde, svale alléer og fornemme, tykmavede købmandshuse. Han bliver hængende i barernes og dansebulernes polyparme. Men sømandens sind er rensplet i syv

haves salt. Landjordens gift trænger aldrig ind i hans hjerte. Han skræver i land, men hans ene ben og hans sjæl bliver sikkert om bord. Han er trofast mod havet og mod skibet og flirter kun med landjorden. Havets udødelige ridder. Romantikens sidste, men evige mohikaner.

Schelde, bugtende travl ind i Belgien efter først at have slikket Hollands grønne bredder? Mærkekoste vipper i linerens bølgegang. Aftmagrede negerhøvdinge i risbrændevinsrus.

Antwerpen, hvor S/S „Ingeborg“ af Ålborg lå mellem congokæmper og asiafarere og snakkede bredt jysk? Sindige lægtene og pygmædampere maver sig ind mod kajen. Burg Steen knejser uforgængelig og kampestenstyk på havnepladsen. I de skumle, underjordiske gange blafrer stearinlyset usikkert under lofternes evindelige slimede dryp. Kolde sug af inkquisition går gennem kældrene. Gadernes smalle kanaler slingrer mellem flamsk renæssance, affarvede, svulmende barokmadonnaer og højroastede knejper. På torvet skuer Rubens, fedtpolstrernes ypperstepræst over bænkenes underer-nærede, ledige mænd. Katedralen stikker sit gotiske spir op i den gråbrune, flamske himmel.

Reden ved Funchal. Latinersejlernes bristefærdige trekanter. Luksusdampernes hvide arrogance. Byen, der hvidmuret, rødtaget, forfængeligt stræbte mod bjergtoppene, filtret i stærke, blændende blomsterfarver. Fiskertorvets slimede, sprællende liv. Havskildpadderne, hvis oldingehoveder stak stive frem af skjoldhøjen? Hav og himmel flyder sammen i kobaltblåt. Slanke drengeskroppe dykker i det glasklare vand efter sensationslystne turisternes sølvmonter. Tålmodige, blide okser med savlende, blød mule slæber vinlastede slæder over glatte basaltsten. Fluernes sværm trykker tornekransen ned over de virrende hoveder. Camarra de Lobos' spedalske rækker tiggende deres visne hænder frem. Luksushotellernes tedrikkende satinsætsmennesker. Madeiraadugenes luftige kniplingsmosaik. Obskøne postkortserier. Molens pjaltede mænd sender uudtalte længsler blikke udover havet. Arbejdsløshedens levende kirkegård i rigmandsvillaernes skygge. Gamle forter, som engang rejste sig truende og barske, er nu forvitrede gået i knæ under slyngplanternes sejge, ædende tag i bastionerne, hvis kantonænder rustet og falder ud. I mørkets fløj tændes Funchals lys, række efter række af venlige øjne, der lyser ud over havet. Ankerne rasler, det klemter fra skibsbroerne, dampfyll i natten. Skibe der står til søs.

Sirocco, vind over Las Palmas. Luften er gløende, tætprykket af røde sandkorn. Det værker i ryggen, presser i hovedet og flimrer for øjnene. De

lave sandhøje omkring havnen kaster små spiraler af sand op i luften. Ugidelig, sløv sidder kuskens under Tartana'ens solsejl. Havnearbejderne er gispende sunket ned i læ af banan- og tomatkassernes vitaminfyld. På plazaen står palmerne og ligner lange støvekoste fra firserne, gadefejeren har lagt sig i rendestenen, Las Palmas' millionhære af fluer er gået i defensiven og sidder ubevægelige på murene i sorte klaser. Pludselig, som den kom, er sirocco'en borte. Fluerne svirrer drillende og man spytter igen filosofisk i vandet. Børnene leger atter conquistadorer og guancher mellem Columbusborgens sprængte mure nede ved den gamle mole, og munken frelser donnaens sjæl i huset bag toldvagten.

Og Bahia i halvtreds grader Celsius dirrende som et filmslæred? Sveden hagler af nordbokroppe, håret klistrer til spaniolerkrøller, kaffebønnerne står i kog i sækkene. Glinsende negerrygge spændes, ibenholtarme kaster sække i lastrummene. Bahias kirker ringer til messe. De fjerne tætte skove ånder feberhedt.

De dansende delfiners vej til Rio? Palmeøer i brændingens sydende kedel. Bukseblonder mod jomfruens sand. Kor af fuglestemmer over turkisbugten. Diamantglitter i luften. Panserøer, blodvædede af marineoprør. Jadegrønne bjerge i takkede hvælv mod tropehimlen. Serpentinveje mellem blomsternes brogede konfetti. Før det pludselige mørke, Sukkertoppens rolige silhouet mod den havskrånende horisont?

Santos. Gennem sivjungle, forbi klosterruiner, hvorfra gribbenes kadaverblik vågner, til kaffeduftende kajer. Kantet af bjerge med snekalotter. Pappegøjepludder og abeleg. Malariagul hud med panamahatte, rumbaklang til cacaolikør. Den tomme, udrangerede sporvogn mellem groteske kaktusarme?

Rosario i ildflueslør ved Paranas mudrede vand. Kornmagasiner i skyskraberhøjde. Det elektriske klavers hakken fra rositabaren, mens kentucky-home gurgles mellem Camel-tørre læber. Tungtlaste-

de majsskuder, som læner sig mod bolværket. Brøllende kvægflokk gennem gaderne, peonernes hola, hola?

Suset af emigranthåb fra Buenos Ayres flydende skov af skibsmaster? Ivrige øjne fra alverdens lande borer sig ind i byen. Upåvirket ligger den med sine marmorpaladser, kilometerlange avenidaer, monumentstuede paladser. Columbus står med ryggen til præsidentpalæet og ser længselsfuldt efter en ny verden — og en bedre, for hans blik strejfer tagene af Bocas' og Barracas' fattighuslabyrinter.

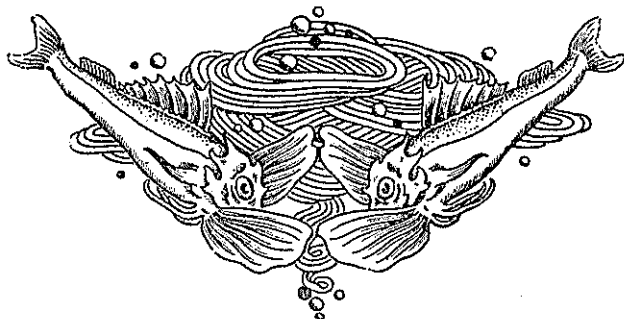
Marmorkirkens grønne topmave over havnen. Langelinjes forårsspæde buske og træer. Det synger af stål fra værfterne. Motorbådene tøffer imellem flydende tang, korkstumper og dunke. Dønninger vugger de lænkede sejlere. Karantænestationens gule flag blaffer i Øresunds evige blæst. Broklapperne står i et kæmpegab, standser en storbys trafik. En pæreskude går igennem. Skipper Pedersen titter forsorent op og vinker. Hans skude hoster mellem travle cykleklokkers skingrende klemt.

Dokken er skibenes moder. Nej, den er kun en plejemoder. For havet har født skibene og vugget dem blidt, stormfuldt i sin grågrønne favn.

Det hvisker mellem skrogene, det pusler og rykker. De gnider sig tæt mod hinanden. Sørgmodig går det fra for til agter, fra styrbord til bagbord: Husker du? Husker du? Da ryster det gennem den store østenfarer: Bah! Husker du? Nu skal nye oplevelser sprænge mindernes slidte kæde og føje nye, friske led ind. Uafviseligt, uundgåeligt. Verden er evig ung, aldrig går den under.

Det rykker og slider i trosser og tove, det støder mod kajen, det suser i master og sitrer gennem skrogene: Nye togter, nye oplevelser, hørte du det, du gamle, biskayabidte skude? Verden er evig ung.

Og snakken går, saltvandshæst, forventningsfuldt igennem havnen. Kun de to gamle, slidte skuder, dør længst ude, gnider en tåre fra boven af på bolværket og fortsætter med deres: Husker du?



Da Snurrevoda

Af Erik

Et Sted i Krejbjerg Sogn paa Salling Land
der gik en Ungkarl bag sit Pløjespand,
og ligegyldig lod han Blikket flakke
imellem Agerjord og Hedebakke,
sø som bredte sig med Lyng og Gyveir
i Efteraarets tunge Graavejrdis.

Der sad et Tryk af Mismod i hans Bryst.
Han fulgte Ploven uden mindste Lyst.
Han syntes tit, hans Dage gik til Spilde
med alting andet, end han gerne vilde.
Her sled han paa sin Faders lille Gaard,
endskønt han nu var seks og tyve Aar
og burde sidde som sin egen Herre;
det kom han næppe til saa snart, desværre.

Aa ja, der var en Pige med i Spillet.
Men gifte sig, før Midler fandtes til det?
Ak, netop de, der trænger mest til Penge,
kan faa den Lod at gaa og bie længe.
Og dog var Jens en ufotrøden Slider,
som havde gjort sin Pligt til alle Tider.

Han mindedes med Smil og sagte Nynnen
de lange Vandreture »ad æ Søndens«
med Studedrifter; det var skønne Dage;
han kunde næsten ønske dem tilbage,
hvis blot de havde givet mere Mønt;
men hans Salær var altid blevet tyndt.

Og sandt at sige: Ingenting paa Jorden
var ham saa kært som Fiskeri paa Fjorden.
Til det han havde brugt sin meste Tid,
men tjente aldrig meget ved sin Flid.
De Flyndergarn, som gerne kaldtes Neder,
gav alt for ringe Fangst de fleste Steder.
Man fik til Føden og maaske lidt Skraa.
Det giftede en Mand sig ikke paa.

Nu vendte Jens sin Plov og stod en Stund
med Blikket rettet ud mod Sallingsund
og derpaa over Bredningen ved Kaas,
bag hvilken Jegindø og Morsland saas.
Det var saa kønt et Vand trods Dagens Dis,
og Flyndre fandtes der i Massevis;
det vidste han, men kunde ikke fatte,
hvordan man fik sin Fangst til ret at batte.
Han syntes, at et Redskab burde findes,
hvormed en bedre Dagløn kunde vindes.

Da følte han med eet sit Hjerte banke
velsignet let ved Glimtet af en Tanke:
Hvis nu man bandt et Vod med visse Maal,
en hel Del større end et Vod til Aal,
saa kunde man maaske...? Ja, han var sikker.
»Hyp!« raabte han. »Tag ved, I dovne Krikker.«

Nu skred den tunge Plov med mere Fart,
og Tanken lyste stadig mere klart.
Han saa det nye Redskab blive dannet.
Kun een Ting gjorde Glæden nogen blandet,
Han selv var ikke dygtig til at binde,
og derfor maatte han en Hjælper finde.

I Nabolaget var en gammel Klør,
som havde haft sit Hjem paa Harboør.
og her han havde lært i unge Aar,
hvordan et Fiskeredskab rigtig faar
det Masketal og Snit i stort og smaat,
som gør det tjenligt til at fange godt.

Ved Aftentid gik Jens da til hans Hjem
og lagte varsomt sine Planer frem,
og gamle Pejter skønnede jo straks,
at her var noget af den rette Slags,
saafremt man vilde være med at plyndre
den rige Fjord for nogle af dens Flyndre.

Det blev opfundet

Bertelsen

Og saa gik han og Jens i Kompagni med Haab om usædvanligt Fiskeri.

De bandt og bandt i Dage og i Uger, men brugte mindre Tid, end andre bruger; for gamle Pejter hørte til de raske, som kunde knytte Maske efter Maske med saadan Fart, at Bindenaalens Blik var som en lille Flyvefisk i Spring.

Midt i December fik de Voddet standet, og ingen af dem havde Sans for andet end straks at ro fra Land i deres Pram og prøve Lykken med det nye Kram.

De kom paa Fjorden, lod et Anker gaa og bandt en lille Mærkebøje paa, og Jens svang begge Aarer, saa de peb, og Pejter lagde kyndigt Vod og Reb ud i en langstrakt Bue, meget nøje, saa de kom hen igen til deres Bøje.

Med lys Forventning rejste de sig begge og gav sig sejt og sindigt til at trække. Men se nu bare... baglæns Baaden gled, fordi det lille Anker ikke bed. Og da til sidst de havde Voddet inde, var Fangsten ringere end nogen Sinde.

Fra Stranden hørtes haanlig Latterlyd. Man slog sig haardt paa Laarene af Fryd. Haahaa, haahaa, det gik jo, som man vidste. Den Baad derude var en Daarekiste.

Det pinte Jens, at alle saadan lo; men Pejter tog det med den største Ro. Han havde indset, at det nye Vod

blev ikke støttet nok af Synk og Flaad. Et større Anker maatte ogsaa til. »Læ Folk saa bare griin, saa møj de vil.«

Nu svandt der saa det meste af en Uge, før alt var bragt i Skik og lod sig bruge. Igen tog Jens og Pejter ud med Prammen — og havde deres friske Morskab sammen; thi hver en Gang de Voddet til sig drog, blev Flyndere fanget, saa det ret forslog, Ved sidste Glans af Vinterdagens Sol kom de til Land med fem og tred've OL. Og næste Dag blev Fangsten endnu større; da taltes Olene til ni og fyrr.

»Haahaa,« lo Pejter. »Grin, saa møj I ynder. Ett hver en Torsk kan fisk' saa manne Flynder.«

Men Jens gik blot og smilede saa stille. Nu fik han Penge til sit Bryllupsgilde, og det blev fejret som et vældigt Knald, der endte med et langt og lystigt Bal.

De andre Fiskere var ikke blinde. I mange Hjem sad baade Mand og Kvinde og brugte hele Dagen til at binde. Jens Vævers Vod blev meget hurtigt kendt, og endnu er dets Saga ikke endt.

En Tankens Lysning tændtes i et Sind, og Snurrevoddet saas der som et Spind af sund Fornuft og festlig Fantasi: Ved ret at binde blir en Fisker fri.

Det Redskab, som Jens Væver bragte frem, blev til Velsignelse for tusind Hjem. Og lad os mindes: Kun i Kraft af Aand kan Fremskridt skabes af en Mesterhaand.

Jul

PÅ „SKÁLAFJALL“

Af ADRIAN JOHANSEN · Tegning af OSCAR KNUDSEN

SKIPPER JENSEN går urolig frem og tilbage på kommandobroen, mens der over hans ansigt ligger et præg af trods, man kan se, at han er optaget af et eller andet, for skråen går ustandselig fra den ene side af munden til den anden, af og til giver han et grynt fra sig, men der bliver ikke vekslet et ord mellem rorgænger og skipperen.

På dækket arbejder mandskabet så godt, de formår, let er det ikke, for ustandselig vælter tunge brådsøer ind over dækket og gør det næsten umuligt at færdes der.

Torskens sejler rundt over det hele, så det er næsten umuligt at få den gjort ren, men skipperen er fast besluttet på, at der skal fiskes hele natten, han vil dog en gang vise både Gud og mennesker, at han er mand for at sætte sin vilje igennem.

I øjeblikket står styrmanden ved roret, men det kniber med at samle sig om at styre, for i tankerne færdes han hjemme hos sin kone og sine børn, han er med dem i alle de mange forberedelser, der følger med julen, han kan ligesom høre børnenes glade stemmer, måske er hans kone netop i dag i Thorshavn for at gøre juleindkøb. Thorshavn, hovedstaden, der nu er et lyshav, og hvor der skiftevis tales dansk og færøisk. Hertil stævnede folk fra alle bygder, her gik pelsklædte damer med højrøde læber, og her gik fattige folk, der måtte nøjes med at se på de udstillede genstande, for de havde ikke råd til at købe noget.

Han blev brat revet ud af sine tanker ved skipperens råb: „Hvordan er det dog, De står og styrer, mand?“

En brådsø havde ramt ind på boven og lavet en farlig ravage, mandskab og torsk skyllede rundt mellem hinanden, skyllygten var smadret, og vandet fossede ned i lukafet.

Skipperen, der længe havde gået og brygget sammen på en skylle til styrmanden, fandt nu pludselig en anledning, og man må sige, at han heller

ikke sparede på ordene, de regnede ned over den stakkels styrmand, der snart ikke vidste, om han var købt eller solgt, det lykkedes ham at bevare fatningen, og han svarede ikke igen med et eneste ord, hvilket dog gjorde skipperen endnu mere rasende. „Så sig dog noget!“ skreg han ind i øret på ham, men styrmanden svarede stadig intet.

Da skipperen ikke på denne måde kunne få styrmanden ud af ligevægt, forlod han broen og gik bandende ned i sin kahyt. Ingen menneskelig magt skulle få ham til at indstille fiskeriet, selv om det var juleaften. Han vidste godt, at mandskabet gik og håbede på det, men han havde jo åbent bekendt, at han var fritænk og overhovedet ikke ville have noget med kristendommen at gøre, og der havde aldrig været en bedre lejlighed til at vise det end netop i aften. Han vidste godt, at vejret var for dårligt til at gå på fisketur i, men om han indstillede, ville mandskabet tro, at det var for at fejre julen, og derfor gjorde han sig hård og insisterede på, at fiskeriet skulle fortsættes.

Han vidste godt, at det var et farligt foretagende, han indlod sig på, da trawleren ikke kunne arbejde så frit, når den havde trawlet hængende agterud. Han var sikkert også den eneste, der fortsatte fiskeriet. Han holdt sig nede i kahytten et stykke tid og prøvede efter bedste evne at hidse sig selv op for at døve den dårlige samvittighed, så han ikke skulle blive blød og give efter, det ville efter hans mening være en frygtelig fiasko. Han smed sig i køjen et øjeblik, og forvåget som han var, varede det ikke længe, inden han slumrede ind.

På dækket fortsatte mandskabet sin fortvivlede kamp med det mægtige Atlanterhav, gennemblødte til skindet måtte de stå der i den isnende kulde, mens søerne ustandselig væltede ind over „Skálafjall“, der lå tungt i vandet og var alt for meget hæmmet af wiren, der hang agterud, til at kunne manøvrere ordentligt. Stemningen, der herskede, var ikke just, hvad man ville forstå ved julestem-

ning, luften var som ladet med elektricitet, og der blev kun givet vrantne svar rundt om, det hele var så tungt og trist, som man kunne tænke sig.

Oppe på kommandobroen gik radioen for fuldt drøn, men styrmanden var altfor optaget af at se efter søerne til at lægge mærke til, hvad det var, der lød ud fra æteren, men pludselig fangedes hans opmærksomhed, det var jo de kendte julesalmer. Han begyndte at nynne med: „Kimer, I klokker, ja kimer før dag i det dunkle.“

Nu skete der noget mærkeligt med styrmanden, han følte sig med et flyttet væk fra Islands vestkyst og hjem til barndomshjemmet med de mange minder, han var barn igen og færdedes hjemme i mors lune stue. Julen havde bjergtaget ham på en særegen måde.

Da præsten begyndte at læse juleevangeliet, fattede han noget af det udsigelige.

„Frygt ikke, thi se jeg forkynder eder en stor glæde, som skal være for hele folket, thi eder er i dag en frelser født.“

Hele den triste tilværelse var med et forandret, det var, som alt var blevet nyt, juleevangeliet havde nået ham igen i år, ganske vist under triste forhold, men måske netop derfor lød det bogstaveligt, som det var englens selv, der havde sunget det ind i hans øre. Det var med et blevet så let at stå på broen og styre, han så nu hele tilværelsen ud fra en anden synsvinkel.

Lidt efter kom skipperen igen op på broen endnu mere sur og gnaven end før, for vinden var taget til i stedet for at løje af.

Styrmanden stod i tanker og fløjtede på en af de julesalmer, han havde hørt, og som han elskede, men det var mere, end skipperen kunne tage i det humør, han var i, han skreg aldeles rasende: „Hvad er det for noget sludder, De står og synger?“

Styrmanden blev lidt chokeret over den hårde tiltale, men svarede ganske roligt, at det jo var en julesalme.

„Må vi så blive fri for det vrøvl, De skulle hellere passe Deres arbejde lidt bedre, det var både De selv og vi andre bedre tjent med.“

Vinden tog til, og havet var snart en skummende brådsø, men endnu ville skipperen ikke bøje sig, han måtte for enhver pris trumfe sin vilje igennem.

Efter en stunds forløb sagde styrmanden: „Det er uforsvarligt at fortsætte fiskeriet i dette vejr, vi risikerer, at flere mænd skyller overbord.“

Skipperen blev rasende over denne tilrettevisning, han foer hen mod styrmanden med et blik, der mere lignede en sindssygs end et normalt menneskes, alt imens en regn af skældsord haglede ned over den

arme styrmand, men denne stod ganske roligt og tog imod dem, alt imens det lød i hans øre: „Frygt ikke, thi se, jeg forkynder eder en stor glæde.“

Igen forsvandt skipperen ned i sin kahyt, men dette ophold blev dog ikke af lang varighed, for pludselig lød der et brag, og skibet rystedes i hver sammenføjning, og der lød et råk: „Mand over bord, mand over bord!“ Det var, som der blev skreget ind i skipperens øre. Hurtigt kom han op på dækket, men her mødte der ham et frygteligt syn, alt lå kastet mellem hinanden, og mandskabet vaklede skrigende rundt, men hvem var det, der var gået over bord. Skipperen fik intet svar på dette spørgsmål, han blev kun mødt med kulde og fjendtlighed, for mandskabet var godt klar over, at det udelukkende skyldtes skipperens stædighed, at det var gået sådan. Men skipperen lod sig ikke sådan slå ud, nu måtte der gøres, hvad gøres kunne for at komme den nødstedte til hjælp. Da vandet igen var løbet ud, fik skipperen øje på manden, han var ikke skyllet ud, men lå inde under naglebænken, hvor han var slynget ind med sådan en kraft, at det menneskeligt set næsten var umuligt, at han kunne være i live. Skipperen selv var den første, der ilede til hjælp, og ved fælles anstrengelser lykkedes det virkelig at frigøre manden. Han blev båret ned i skipperens kahyt, og skipperen overtog selv pasningen af den tilskadekomne. Han så forfærdelig ud, men det lykkedes dog at få tøjet af ham og få ham forbundet.

Endnu gav skipperen ikke ordre til, at fiskeriet skulle standses, selv blev han siddende hos den syge, der var meget urolig og lå og fægtede og kastede sig urolig frem og tilbage, men med et blev han stille, han foldede hænderne, og skipperen så, at der gled et højtideligt skær hen over hans ansigt, som om han befandt sig i en kirke, derefter begyndte han at synge, den ene julesalme afløste den anden. Skipperen sad som på gløder, det var jo alle de kendte julesalmer, som han havde lært som barn og ofte glædet sig ved.

Den syge begyndte at tale i vildelse, han talte med sin kone og sine børn om julens forunderlige budskab, og så delte han gaver ud til dem, idet han nævnede hver af dem ved navn. En umiddelbar glæde lyste ud af hans øjne ved igen at opleve julens forunderlige fred og glæde.

Alt imens var der sket noget forunderligt med skipperen, den hårde, brutale mand sad med tårer i øjnene, hvad mon der gik af ham? Med den ene hånd holdt han den syges, mens han med den anden tørrede sveden af hans ophedede pande. Det, der havde ligget inderst i hans hjerte godt indpakket i en hård skal, var nu brudt igennem, også i skippe-

rens hjerte var der noget varmt, noget menneskeligt, som kun julens budskab havde formået at bryde ind til.

Nu begyndte en hård kamp for skipperen, endnu ville han ikke indrømme, at han troede på julen, men det var alligevel, som om sværdet var taget ud af hans hånd, barndoms minderne kom listende et efter et og afvæbnede ham, ja, ikke blot afvæbnede ham, men overvældede ham helt, så han simpelthen ikke kunne holde tårerne tilbage.

Han slap den syges hånd, tørrede tårerne bort og listede op på kommandobroen. Styrmanden så med undren den mærkbare forandring, der var foregået med skipperen, men han sagde intet.

„Stands fiskeriet, bjerg trawlet, hvis det er muligt, ellers må vi give slip, nu leger vi ikke mere med menneskeliv!“ lød skipperens ordre, hvorefter han igen listede ned til den syge.

— — —

Styrmanden var ikke sen til at lade den givne ordre gå videre. Og nu forplantede stemningen sig også til mandskabet, den ene efter den anden begyndte at nynne en julesalme. Jo, julen har sin egen magt og kan skabe sin egen stemning, hvor i verden mennesker end befinder sig, under hvilke himmelstrøg og i hvilken situation de end måtte befinde sig, julens budskab er og bliver det samme.

Det gik forbavsende godt med at få trawlet bjerget, og i løbet af ingenting var det hele klaret, og mandskabet var nede i lukafet for at skifte tøj.

På broen stod styrmanden stadig, men nu var det meget lettere at manøvrere „Skálafjall“, nu boltrede den sig anderledes frit og let. Men den største overraskelse var endnu tilbage, skipperen kom og spurgte styrmanden, om han ikke ville holde en juleaftengudstjeneste for dem, og styrmanden var ikke sen til at svare ja.

Lidt efter var hele mandskabet med undtagelse af rorgængerens samlet agter i kahytten, og snart lød de kendte julesalmer akkompagneret af Atlanterhavets vilde brusen. Der blev lyttet til juleevangeliet som ingensinde før, mens stormen peb, og bølgerne stadig skyllede hen over dækket.



Skipperen selv var den første, der ilede til hjælp

Styrmanden kunne ikke lade være at fortælle om sin egen oplevelse oppe på kommandobroen, og han fortalte den med en hjertevarme, der greb disse stoute, stærke mænd. — —

„Det er underligt,“ sagde styrmanden, „for intet i hele verden formår at smelte det hårde i os, som netop julen, den gør os til børn igen med alle sine minder derhjemme fra.“

Tårerne brød frem i skipperens øjne, han måtte sande styrmandens ord.

Da gudstjenesten var forbi, havde kokken en lille overraskelse til dem, og skipperen spenderede en god cigar.

Da frivagten gik til køjs, var det med tak til Gud, som havde ledet alt til det bedste for dem, og snart sov de lige så trygt som dem, der lå hjemme i deres lune senge, og drømmen var sikkert også ligeså behagelig, ja måske mere, for de fleste drømte sig nok hjem hos deres kære.

Og det uanset de ydre omstændigheder, måtte styrmanden indrømme, da han senere igen stod på broen, mere glad i sindet end nogensinde før.



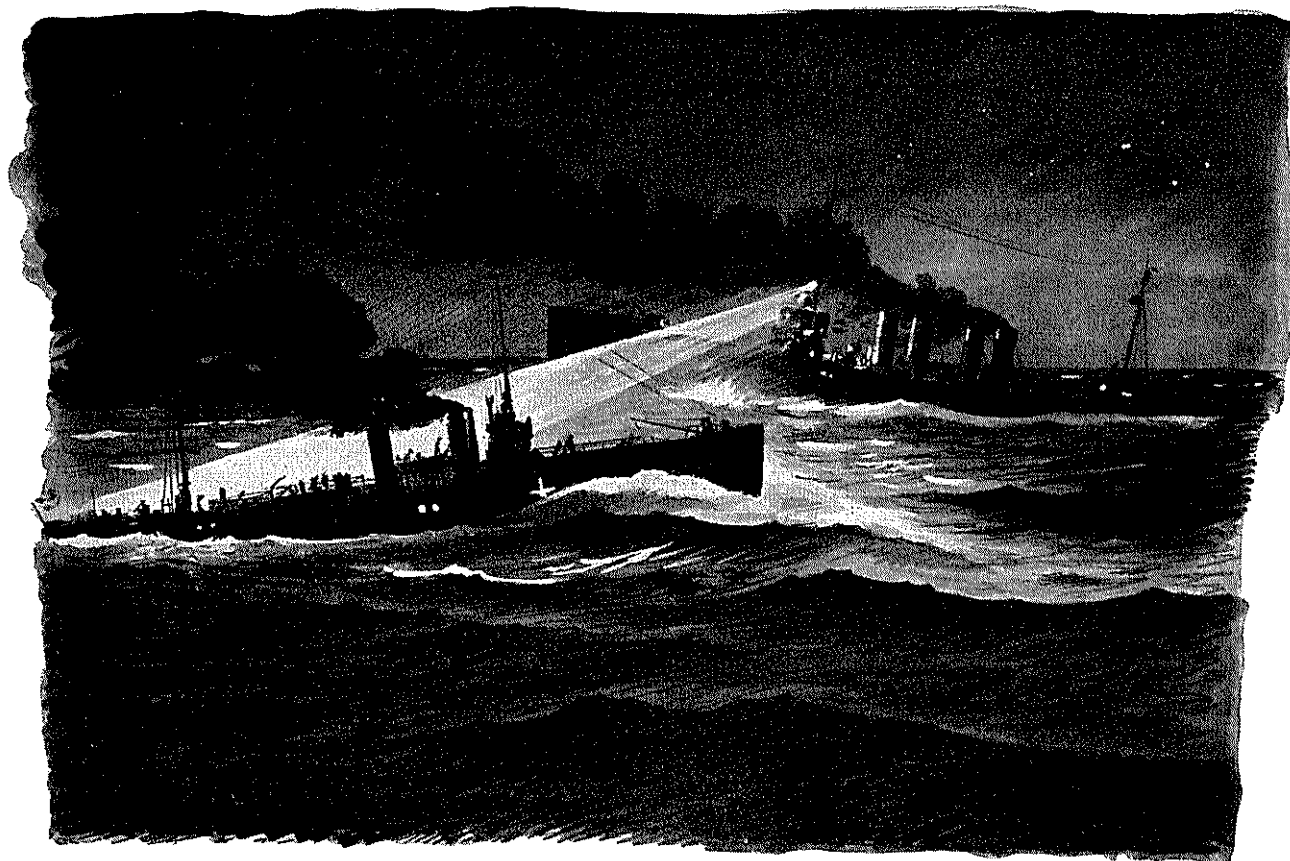
„MINER“ PÅ JULETRÆET

AF KNUD SCHWALBE

SOM en af de første delinger efter krigen 1914-18 formeredes torpedobådene „Springeren“, „Støren“ og „Makrelen“ i flotille om efteråret 1919. Et helt år var gået med at uskadeliggøre henimod 11.000 tyske miner. Det var et stort arbejde, marinen havde præsteret, og bortset fra ulykken om bord i „Sværdfisken“ 1918, uden nævneværdige uheld. Vi skulle derefter genoptage vore, af krigen afbrudte eskadre- og torpedobådsøvelser. Vel fandtes der mange miner rundt omkring endnu; men som regel kom de først frem efter en storm. Vi forstod på vor chef, hr. kaptajnløjtnant Holger Hansen, at flotillen, hvad øjeblik det skulle være, kunne blive opløst for at gå på mineafsøgning.

I hele november og halvdelen af december måned evoluerede vi, afskød torpedoer, sejlede kølvandsorden, frontorden, omvendt orden med queuen udsvunget, og hvad det nu hedder altsammen.

Det blev dog henimod jul 1919, inden der skete noget. Vi havde netop haft en 3-dages storm og var på vej ned gennem Storebælt, da signalerne på divisionsbådens semaphore blev rejste. Det var kort og godt: „Afgå til baser“ og „F. R. U.“, hvilket efter den gamle signalbog betød „fri manøvre“. Når dette sidstnævnte signal: „Fritze“, „Rikke“, „Ulla“ blev givet, så var vi korpsmatroses glade, det kunne vi udenad, thi som regel kom det gerne som afslutning på nogle hårde dage. — En båd tog station i Rønne (af hensyn til rutebådene), en i Korsør (fær-



Man kunne svagt skimte kontarerne af den engelske jager

gefarten) og vor egen afholdte „Makrelen“ gik til Frederikshavn.

Vi fik faktisk det værste sted, men til gengæld udsigten til at tjene lidt ekstra penge, for der var mange miner i Kattegat og Skagerak. Ifølge Versailles-traktaten havde den tyske marine fået ordre til at stryge deres store minespærring på Herthas Flak, men selv om de havde været over hele feltet, brød de sig pokker om, der var flere tilbage eller om nogle drev fra dem. Jeg mindes en dag lige før jul; vi gik ud til Hirsholmene for at desarmere en mine, der af søen var kastet op imellem granitstenene på stranden. Den var langt fra smuk at se til, 2 af de 5 horn var fuldstændig bøjedede og resten slået af; der var da intet andet at gøre end at bortsprænge den ved hjælp af en kontramine, 200 meter sprængledning og et batteri. Vi ordnede disse ting hurtigt, så et lille tryk på en kontakt, og vor „gode ven“ steg til vejrs som en helikopter, dog måske lidt hurtigere. Efter denne lille episode stod vi til søs på mineafsøgning, der henad eftermiddagen sluttede i farvandet mellem Sverige og Læsø. Her lå henimod 200 af de store Gøteborg-fiskekuttere; en del af dem, vistnok 11, havde nationsflaget på halv, og da vor chef spurgte dem om grunden, forklarede de, at de enten havde en mine om bord, eller en fortøjet på siden.

Vi fik dem imidlertid ikke, de var for dyre, åbenbart kunne fiskerne få en god betaling for dem af de svenske marinemyndigheder. — „Makrelen“ var på mineafsøgning hver dag, men så oprandt lillejuleaftens morgen, og vor afholdte chef gav underkanonér Svend Møller besked om at købe ind til mandskabets juleaften, også et lille juletræ, sluttede han med.

Ved middagstid, medens jeg selv sad på banjerne og skrev signal-journal, hørte jeg en større ståhej fra dækket og noget med ordene „fyrr på begge kedler“ — så tænkte jeg, nu er julen gået fløjten. Jeg fik snart grunden at vide, der var telegram fra marineministeriet: „Afgå straks til Djursland (Fornæs) — mine ilanddrevet — stedet afmærket, høj stage med klud på — strandfoged afventer!

Der blev travlt om bord, nogle af besætningen var rejst på orlov, men resten kom igang med kulfyldning og 5 kvarter senere stod „Makrelen“ ud gennem havneløbet og jog med 22 knobs fart syd-på (22 knob var lig bådens $\frac{3}{4}$ fuld fart).

Ilden spruttede ud af „Makrelen“s halvanden skorsten, og maskinerne dundrede og fik de tynde bundplader til at vibrere; men vi nåede dog til det formodede sted, inden det blev mørkt. Chef, næst-

kommanderende, overmatros, alle spejdede de efter den høje stage. — Der blev brugt prismekikkerter og afstandsmåler, men uden resultat. Der blev ankret så nær land som muligt, jollen blev sat i vandet, og efter at have fået kontraminer, ledning, batteri og værktøj om bord roede vi ind mod stranden. Her stod strandfogeden og tog imod os. „Der skulle være en mine her?“ sagde vor chef. „Jow da, den litter der,“ svarede strandfogeden. Vi så ingen mine, men en lille uskyldig sildebøje, som fiskerne bruger, når de sætter deres sildegarn. Vi måtte trække på smilebåndet og spurgte strandfogeden, om han ikke kendte en af de tyske hornminer af udseende, hertil svarede han, at det gjorde han nok, for han havde set så mange afbildet i Familie-Journalen. På vor forespørgsel efter den høje stage, der skulle afmærke stedet, pegede han hen på en lille gren, ikke højere end en potteplante, hvortil der var bundet et sort bindeslips! Det var dog ikke strandfogeden selv, der havde opdaget minen, men en af hans venner, og han sad langt oppe på Fornæs skråninger og turde ikke komme ned. — Hvad der nu fik overmatros Pedersen til at gøre, som han gjorde, ved jeg ikke, men pludselig greb han fat i sildebøjens hank, hev bøjen op af sandet og smed den et par meter op i luften; om det nu var for at rense den for sand og tang eller for at prøve strandfogedens mod, skal jeg lade være usagt; men jeg tror at kende resultatet, for da vi tog afsked med ham, syntes det, som om han ikke rigtig turde tage et fuldt skridt, men bevægede sig, ligesom når man med samlede fødder vrækker sig sidelæns —!

Ikke længe efter dirrede det i „Makrelen“, og vi jog nordover. Det var omtrent blevet mørkt; pludselig så vi kraftige blinksignaler i nordostlig retning. Som signalgast blev jeg kaldt op på broen og havde lidt efter projektørforbindelse med H. M. S. „Wessex“. Man kunne kun svagt skimte konturerne af den engelske jager, der havde haft station i København og nu var på vej til England. Følgende signaler udveksledes:

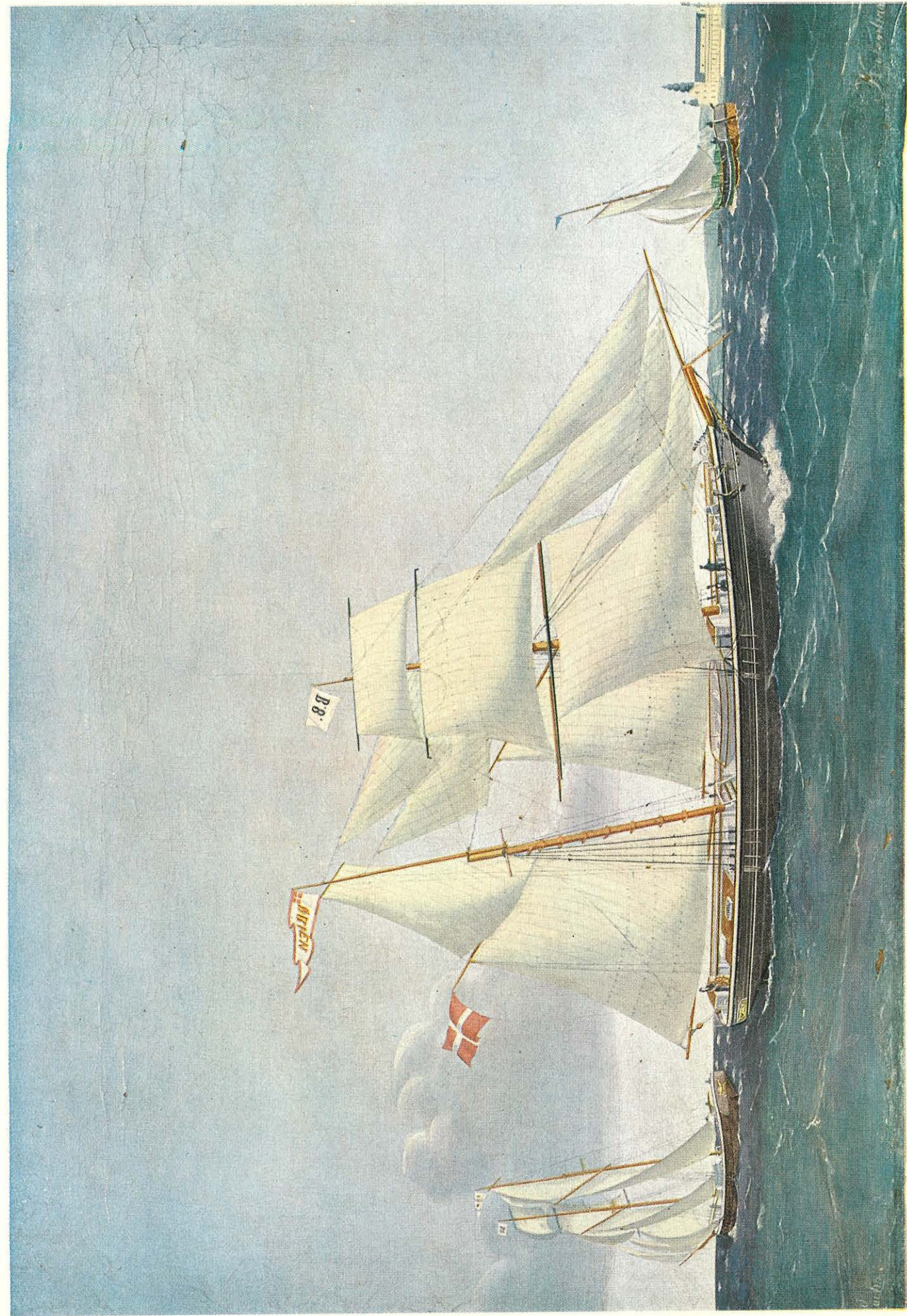
„Wessex“: „What ship?“

„Makrelen“: „Makrelen“, torpedoboat, bound for Frederikshavn.

„Wessex“: „Wish you a good voyage, this is british destroyer „Wessex“, a merry Christmas.“

„Makrelen“: „Thanks — the same to you!“

Vi nåede Frederikshavn ud på aftenen, og næste dag kunne vi så forberede juleaften. Der blev som overmatros Pedersen udtalte sig, ikke råd til at hænge miner på juletræet, det kunne kun strække sig til en sildebøje; men vi var glade endda.



Reproduktion: Bdr. Berentzen

Skonnertbriggen „Ørnen“
(Originalen tilhører billedhugger Viggo Jarl)

Maleri af C. Locher, 1869



Reproduktion: Bdr. Barentzen

„Indian Reefer“ ved Kronborg

Maleri af V. Oviatorff

V. Oviatorff

MEN STORMEN GJORDE STÆRK!

DECEMBER-SOLENS sidste sparsomme stråler tittede ind gennem vinduerne i det lille christianshavner-hjem. Gamle bådsmænd Jespersen sad og så ud på færdslen fra Knippelsbro. Tungt læssede hestevogne kørte i en stadig strøm i begge retninger med bohaver og brændsel. Den kolde tid nærmede sig hastigt, og Jespersen tænkte med gru på de kommende måneder. Aldrig før i sit lange liv havde han oplevet en så fattig tid som nu. Forsyningerne fra udlandet var næsten helt standset, og han blev ligefrem i dårligt humør af at tænke på den spadseretur, fra hvilken han lige var kommet hjem. Han havde som så ofte før i den sidste tid gået rundt mellem ruinerne i nærheden af Vor Fru Kirke. København var ikke mere den glade og velstående by, som den havde været før bombardementet i begyndelsen af sep-

tember. Nå, han havde ikke haft grund til at klage. Hans hjem var som de fleste andre på Christianshavn blevet skånet, men alligevel var han fyldt med bitterhed mod englænderne, som havde forvoldt al denne elendighed.

Derfor glædede det ham at høre, hvad sønnen Niels, der lige var kommet hjem fra Ostindien, havde at berette. Gamle Jespersen måtte anstrenge sig for at høre. Visse enkeltheder gik han glip af. Men at det, Niels fortalte, var spændende, kunne han se på sin kone og ikke mindst på Lise! Den unge pige gjorde sine dejlige, blå øjne endnu større, og en spændingens rødme bredte sig over hendes smukke ansigt.

»— men skipper narrede dem,« sagde Niels. »Dér havde vi ham lige agten for os med alle sejl til. Hans kanonporte var åbne til luv. De læ kano-



Niels var forelsket

ner lå næsten i vandlinien på grund af vindpresset og kunne ikke udrette noget med den kurs, som nu blev holdt. Men vi havde al god grund til at frygte disse lumpne englændere, hvis de endelig kom på skudhold. Det var en fregat, forstår I, og i længden kunne vi ikke holde afstanden fra den. I en kamp ville vore små kanoner ikke være meget værd. Vi var ganske vist inden for det farvandsområde, hvor danske orlogsmænd ellers plejer at sejle vandet tyndt. Men efter Englands ran af hele flåden kunne vi jo ikke vente megen hjælp. Men skipper narrede dem altså! Han satte kurs over mod den svenske skærgård, som han kender bedre end sin egen skibskiste. Det var en meget farlig manøvre, han nu foretog. Med fuld fart på stod han ind mellem to skær, hvoraf det meste var under vandet. Men som han sagde: »Hellere kysse klipperne end lade briterne få skibet og hele ladningen uskadt«. Men det gik! Der var — det lover jeg jer — kun en favn fri på hver side af skroget, da vi passerede! I det samme var englænderne ved at komme på skudhold. Men det var for sent. De fik gevaldigt travlt med at brase bak derovre. Nok sejler disse briter som djævl, men de skulle ikke nyde noget af at gøre skippers manøvre efter, og snart var vi i sikkerhed bag nogle små, klipperige holme. Den »britiske løve« måtte stikke halen mellem benene og opgive det værdifulde bytte. Resten af vejen gik det fint, og nu er jeg her altså!»

»Det var godt, at du slap hjem,« sagde Lise ivrigt. Hun var selv klar over, at dette udbrud var kommet lidt for direkte fra hjertet, men Niels syntes ikke at have lagt mærke til noget. Lise syntes imidlertid, hun måtte forklare sig lidt nærmere for at tage luven af det stemningsfulde udbrud: »Jeg mener, det havde ikke været så rart for dig at komme i prisonen. Der tales så meget om de pinsler, som danskerne må lide i engelsk fangenskab.«

Gamle Jespersen havde lagt mærke til den måde, hvorpå Lise havde talt. Han kunne fandens godt lide den pige! Niels måtte da være både blind og endnu mere døv end han selv, hvis han ikke kunne indse, at tøs'en var forelsket. Hun så knusendes godt ud, og Niels burde interessere sig lidt mere for hende. Lise og sønnen havde jo været venner gennem hele barndommen, og Jespersen syntes, det burde blive til lidt mere mellem de to. — Men dem om det!

Det, han havde hørt af beretningen, havde som gammel kriger og sømand glædet ham. Han havde tidligere respekteret englænderne for deres bedrifter på havet. Han havde set op til denne Nelson som en afgud, men efter englændernes list under slaget på reden og efter røveriet af flåden hadede han den enøjede admiral og hans landsmænd værre end den nihalede kat! Han havde været

med i mange mærkelige begivenheder under sin lange tjeneste i marinen, men den sidste engelske lumpenhed ville han aldrig glemme.

— — —

Niels ville gerne have en ny hyre, men i den følgende tid blev det mere og mere vanskeligt. Det ene danske skib efter det andet blev opbragt af englænderne, og de skibe, der nåede hjem, blev oplagt. Dannebrog blev efterhånden et sjældent syn på verdenshavene.

Dag efter dag drev Niels rundt nede på havnen for at lure efter en chance til at komme til søs igen. En dag mødte han dernede en ung pige med en holdning som en gazelle. Han havde smilet til hende, og hun havde sendt ham et gådefuldt smil tilbage. Heldigvis havde han haft sit pæneste tøj på, for pigen så ud til at være af lidt finere familie! Niels var ikke indbildsk, men han vidste dog, at hans solbrunede ansigt, hans kraftige lyse hår og hans høje, kraftige skikkelse sommetider kunne have en vis indvirkning på unge pigers hjerter. Et par dage efter havde han truffet hende igen. De havde talt sammen, og det ene møde var blevet til flere.

Niels var forelsket. Rigtigt forelsket! Han havde aldrig troet, at han skulle nå til det punkt. Han havde været i mange fjerne havne og dér mødt piger af alle hudfarver. Mange af dem havde tændt brand i hans indre, men branden havde altid været heftig og kort — og let at slukke. Han havde svoret aldrig at ville binde sig til nogen pige, før han havde underlagt sig alverdens have. Og så —, gudhjælpemig om han ikke friede til pigen!

Hun hed Elizabeth og var 19 år. Hun havde en underdejlign skikkelse og et kulsort hår, der helt tog pippen fra Niels. Hun var absolut ikke uinteressert i ham, men alligevel havde hun leet, da han friede. »Du kan da nok forstå, at jeg aldrig kan gifte mig med en almindelig sømand. Ja, jeg får ikke engang lov til det af far,« sagde hun.

»Jeg vil heller ikke vedblive at være matros,« sagde Niels med overbevisning i stemmen. »Jeg vil tjene mange penge. Vær vis på det! Og så kommer jeg igen!«

»Vist så,« sagde hun overbærende. Og så havde de talt om noget andet.

— — —

Dagen efter havde Niels fået en hyre. Det var ganske vist ikke nogen almindelig hyre, men den lovede god fortjeneste. Han havde fået en tjans om bord på kaperfregatten »Cort Adler«. Den danske regering havde indset, at der måtte gøres noget for at dæmme op for englændernes virksomhed i danske farvande. Kanonbådene, hvoraf der allerede var bygget en del, ville jo nok gøre deres nytte, men der behøvedes også større skibe. Derfor udstedtes kaperbreve til private redere.

Disse kaperbreve gav ret til at opbringe skibe med engelske papirer eller i engelsk konvoj og iøvrigt alle Danmark fjendtligsindede skibe som priser. Prisepengene skulle for størstedelens vedkommende deles mellem rederi, kaptajn og besætning, således at rederiet sikrede sig halvdelen, efter at alle udgifter var dækkede, mens kaptajnen sikrede sig otte eller seks »mandsparter« af den anden halvdel. Resten tilfaldt besætningen i dele efter deres charge om bord.

Det var i den kolde februar måned 1808. »Cort Adeler« lå i Københavns havn, hvor man havde travlt med at gøre den søklar. Skipperen, der hed Jens Lind og var fra Helsingør, var et rigtigt mandfolk, mente Niels. Han så ud til at være ikke så lidt hårdkogt og lidt af en spiller. Han gik ind i mandskabets hjerter med store søstøvler på, og folkene fulgte blindt hans ordrer.

»Jeg kan lide hans type,« sagde Niels en dag, mens forældrene og Lise hørte på. »Der følger eventyr og penge i hans kølvand, kan I være sikre på!«

Den gamle fru Jespersen og Lise havde set lidt bekymrede ud, men Jespersen havde med et velrettet langspyt, som vidnede om mange års øvelse, sendt skræen hen i spytbakken og derefter mumlet noget om, at »man skulle pokker ta' mig være ung igen!«

Niels havde også fået taget afsked med Elizabeth. Hun var nu noget mere interesseret i ham,

kunne han mærke. Hans beslutning om at blive kaper-gast affødte hendes beundring, og han steg ved hendes anerkendende ord flere tommer i sin egen agtelse.

Og så var »Cort Adeler« — rigget ud som den fineste orlogsmand — stået havnen ud. Det var den 27. februar. Der var mange mennesker på kajen, og der blev ønsket held og lykke i een uendelighed. Det gibbede ligefrem i de mange tilskuere på kajen, da Jens Lind med en røst, som ville han bebude dommedag, brølede sine ikke ligefrem poetiske ordrer ud over dækket.

Bådsmænd Jespersen smilede anerkendende, hvilket på grund af hans store skæg ikke var let at se. Han lod blikket glide op mod skibets slanke rigning og over dets 20 krigslystne kanoner. »Prægtig tøs,« mumlede han. Madam Jespersens øjne skød lyn, idet hun kiggede sig rundt for at se, hvad det nu var for et pigebarn, der havde fået den gamle nar af hendes mand til at tænke højt. Men Jespersen lagde ikke mærke til sin kones ildevarslen blik, for hans øjne hang stadig ved »Cort Adeler«.

— — —
Der fulgte virkelig, som Niels havde sagt, eventyr i kølvandet på Lind. Men der fulgte også hårdt arbejde med, og altsammen ledsagedes af denne usædvanlige kaperskipperes usædvanligt mange eder. Lind og hans styrmænd hersede med folkene



Det blev en drabelig kamp

i kanonbetjening, sejlmanøvrer, entringsøvelser o. s. v. Niels og hans kammerater ønskede sig sommetider ad Ostindien eller Kina til, hvor der ganske vist kunne være varmt, men dog aldrig så hedt som her om bord, når Lind udfoldede sig.

Der var ikke megen tid til passiarer på banjerne i de mørke aftener, for som oftest var folkene for trætte til overhovedet at åbne munden. Men der lød i alle tilfælde aldrig klager over det anstrengende liv. Med stort vovemod gik Lind løs på selv de største og mest frygtindgydende fjender, og mandskabets respekt for ham steg dag for dag, hvilket også nok for en stor del skyldtes de mange prisepenge, som efter hver priseretsdom, hvori »Cort Adeler« var indblandet, strømmede i deres lommer! Flere gange konvojerede skibet værdifulde priser til hovedstaden og vakte på denne måde vild jubel. De københavnske blade gjorde Lind og hans mænd til folkehelte, hvilket bl. a. havde til følge, at mange andre kaperskibe udrustedes i den ellers så gabende tomme og uvirksomme havn. Niels nød dette liv, som gav ham anledning til ofte at træffe sammen med Elizabeth. Der var sket en kendelig forandring i hendes væremåde mod ham, syntes han. Hun var ikke mere slet så afvisende. Han fik endog lejlighed til nu og da at stjæle et kys fra hende, selv om det skete med risiko for en lussing bagefter. Elizabeth var tydeligt nok stolt af ham.

Efterhånden som Niels bragte flere og flere penge hjem til sikker forvaring hos forældrene, knurrede den gamle bådsmand. »Det er ikke af det gode med alle de penge,« mente han. »Jeg har kæmpet mangan hård kamp til søs, men jeg har dølen fortæreme' aldrig tjent nogen formue på dem.«

— — —

Englænderne tørstede efterhånden vældigt efter at få sat entrehagerne fast i »Cort Adeler« og få uskadeliggjort »Fløjls« Lind, som den dristige skipper nu ofte blev kaldt. Efter hvert skib, som indbragte Lind og hans folk nye, store summer, blev denne tørst englænderne mere og mere uudholdelig, og en dag i august 1808 bestemte den britiske løve sig til at gøre det helt store spring.

Om aftenen den 20. august lå »Cort Adeler« i Snekkerstensbugten.

Det var buldrende mørkt, og Lind gik utålmodigt op og ned på dækket. Pludselig brølede han: »Hæng entrenettene ud! Jeg huer ikke dette mørke, og hvis »løven« skulle vise tænder, skal han ikke slippe ud af garnet for os. Jeg skal pokker ride mig — — —!«

Overstyrmanden stod og ventede på en fortsettelse, men den bed Lind i sig og tordnede i stedet for: »Lad være med at glo så forelsket på mig! Jeg er engageret! Få de net ud i en fart!«

»Han gør værre, end han bider, den gamle,«

mumlede Niels Jespersen til sin sidemand, en forslagen marstaller med mange års deep-water-sejlads bag sig.

»Ja, han er god nok,« svarede marstalleren. »Hvis der er nogen retfærdighed til, bliver han inden længe admiral — eller også kommer han til at hjælpe en vis herre med at fyre op et vist sted!«

Entrenettet var hurtigt gjort klart, og frivagten blev kommanderet til køjs. Niels var på vagtskiftet og måtte blive på dækket. Langsomt gik han langs lønningen og lod tankerne gå til Elizabeth. Også Lind trængte til motion. Længe havde han stået og lyttet til mandskabets sang fra banjerne. Så begyndte også han at vandre frem og tilbage på dækket. I mørket kom Niels til at buse lige imod ham og skulle til at fremstamme en undskyldning.

»Nogensinde været i Spanien, Niels?« spurgte Lind overraskende og i godt lune.

»Ja,« sagde Niels forbavset.

»Fandens dejlige piger dernede, hva'!« klukkede skipperen. »Bløde som ler, når man først får dem mellem hænderne. Ærgerligt, at man skal sjaske rundt her som andre pattebørn. Man siger nok, at Lind tjener mange penge, men han bruger dem også, sønnike. Det går pokkers hurtigt. Nej, må jeg bede om lidt mere vand under kølen. Lad mig komme ud på de store have igen, hvor der er langt mellem havnene. Det sparer på pengene og er sundere.«

Niels ville svare et eller andet ligegyldigt, men hørte i det samme åretag fra en båd, der nærmede sig.

»Den danske patruljebåd,« sagde Lind roligt, og straks efter blev »Cort Adeler« råbt an.

»Ja, man kan nu ikke være forsigtig nok,« fortsatte Lind, da patruljebåden havde fjernet sig, hvorpå han fortsatte med at fortælle oplevelser fra lange togter. Kort efter varskoede udviggen, at et nyt fartøj nærmede sig.

Lind lod sin stentorrøst lyde ud over det blikstille vand, og der blev svaret fra båden.

»Det svar lød mistænkeligt,« sagde Niels lavmælt.

»Vist så,« svarede skipperen og råbte: »Felt-råb, om jeg må be' for pokker!«

Der kom intet svar. »Lad os give ham en prøve på vor skydefærdighed,« sagde Lind til den vagthavende styrmand, som stod i nærheden.

»Hvis det nu er en af vore egne kanonbåde?« svarede styrmanden tøvende.

Lind brummede, og kanonerne forblev tavse.

I det samme skimtede man fra »Cort Adeler« den mistænkelige båd gennem mørket. »Der er to barkasser,« sagde Niels for sig selv.

»Klart skib! Alle mand på dæk!« råbte Lind. »Styrmand, De går i jollen. Tag tre mand med Dem og gør alarm i land!«

Nogle få af folkene var allerede oppe på dækket med bukserne over armen og med våbnene slæbende efter sig.

»Til helvede med tøjjet,« brølede Lind. »I må slås i bare skjorter! Skidt med briternes blufærdighed!«

Der viste sig nu at være hele tre fjendtlige fartøjer. Deres årer var omviklede med klude for ikke at gøre støj. Entrebilerne blev slået i kaperens planker, og fjenderne begyndte at myldre op. Endnu var der kun en håndfuld mænd på kaperens dæk til at afslå angrebet.

»Så skynd jer, I elendige ådsler!« tordnede en bådsmand ved en af »Cort Adeler«s luger.

Midt i larmen hørte man englænderne bande over entrenettene, og Lind lo: »De skal ikke få »Cort Adeler«, så sandt mit navn er »Fløjls« Lind!«

Det blev en drabelig kamp. Danskerne lod deres våben suse ned over de hænder, der viste sig ved lønningen. Lyden af ståls slag mod stål lød hen over den stille bugt. Niels jog sin huggert lige i brystet på en englænder, som allerede var godt på vej over lønningen. Englænderen udstødte et skrig og faldt med et plask i vandet. Kommandoråb og smertenskrig blandede sig med våbenlarmen.

Nede fra barkasserne begyndte man at skyde. Kuglerne peb mellem venner og fjender og gjorde ikke englænderne større nytte. Niels mærkede en kugle fare forbi tindingen på sig og med et smeld slå mod en af masterne. Som en rasende fo'r han påny mod angriberne.

Det lykkedes en englænder at snige sig ind på Lind, der var travlt optaget af at give ordrer til at forsvare galionen, hvor tre briter forsøgte at kappe ankertovet. Englænderen krøb sammen bag masten og sneg sig nærmere til den danske kaperskipper. En halv meter bag Lind hævdede han sin sabel. Niels så det, og idet hans advarsel gjaldede over dækket, var han i et spring henne mellem sin chef og englænderen. Med sin huggert standsede han det britiske sværd i dets flugt mod Linds hals. Der var en sådan kraft i englænderens hug, at Niels tabte sit våben. Det gjorde ondt i hele armen på ham. Han stirrede et øjeblik ned mod sin huggert og langede så en knyttet næve mod angriberens kæbe. Englænderen vaklede, og Niels greb sin dolk fra bæltet og stak den med fuld kraft i brystet på ham.

»Det var ret«, sagde Lind koldblodigt og fortsatte med at give ordrer.

Et øjeblik efter var kampen slut. Knap hundrede søvndrukne danskere havde jaget 150 englændere på flugt. Entrenettene havde reddet »Cort Adeler« for denne gang. Kanonerne blev ladet med kardætsker og tyndede frygteligt ud mellem de flygtende fjender. Da der endelig kom hjælp

til Lind fra land, var man om bord på kaperen ved at rydde op efter kampen. Niels faldt under oprydningen over en rulle tovværk og stak derved den ene hånd ned i en blodpøl. Da han atter rejste sig, følte han ved at mærke blodet på sin hånd en kvalme stige op gennem halsen på sig, og han måtte en tur hen til lønningen.

— — —

Dag efter dag oplevede Niels og hans kammerater flere spændende ting og anstrengende vagter. Men stadig strømmede prisepengene ind. De fleste om bord brugte pengene med det samme i Helsingør, København eller andre steder, hvor man kom i havn.

En dag på frivagten sagde en matros fra Helsingør til Niels: »Vi lever livet farligt, du. Jeg har set meget blod flyde, og jeg er klar over, at det måske en dag er mit blod, der vil farve vort pæne, hvidskurede dæk rødt. Englænderne er så sandt for dyden ikke til at spøge med. Lad os derfor nyde livet, mens vi har det. Kom med i land, gamle krigskammerat! Giv dig selv og pigerne en dram under vesten og sov branderten ud i gæstfrie pigers kamrel«

Men Niels havde hverken lyst til spiritus eller piger. For ham eksisterede kun een kvinde, og hun hed Elizabeth. For hendes skyld ville han spare hver en øre sammen, som han tjente. Hvert fjendtligt skib i horisonten repræsenterede for ham enten en ærefuld død eller et skridt nærmere mod den elskede.

Efteråret var iøvrigt ret begivenhedsløst bortset fra en drabelig kamp mod en engelsk brig, som blev taget som prise, og derefter en spændende flugt fra en stærkt armeret orlogsmænd i nærheden af Læsø med prisen halsende efter »Cort Adeler«.

Så kom vinteren. Den var usædvanlig streng, og folkene på »Cort Adeler« frøs så det knagede gennem marv og ben. Det samme gjorde københavnernes, der manglede brændsel til deres ildsteder, og for hvem byens mange ruiner kom til at repræsentere en værdifuld kilde af træ. Det værste for kapergasterne var, at fregatten nu blev tvunget til at ligge dødløs hen i isen ud for Trekroner. Nå, Niels var nu ikke så ked af det endda. Han kunne nu få lejlighed til at se Elizabeth endnu tiere. Aften efter aften vandrede han og kammeraterne over isen og ind i land. Efterhånden fik Niels dog færre og færre følgesvende, fordi de fleste af kammeraterne snart ingen penge havde tilbage. Der måtte gerne snart komme en engelsk konvoj lige forbi stævnen på »Cort Adeler«, hvordan den så end ville bære sig ad med det!

Elizabeth begyndte at tale om giftermål, og Niels blev glad.

»Eet heldigt togt til,« sagde hun, »og så har vi penge nok til at gifte os og leve et respektabelt

liv for. Måske kan far så skaffe dig en stilling, hvis du selv sætter lidt kapital ind.»

Niels havde aldrig før tænkt på at opgive søen, men det var der ikke tid til at tale om nu.

Han besøgte også forældrene. De blev gamle efterhånden. Faderen hørte endnu dårligere, og moderen syntes at lide under, at hendes søn dag for dag satte livet på spil. Det glædede imidlertid Niels, at Lise stadig besøgte de to gamle mennesker og søgte at trøste dem i disse hårde tider, hvor hver især ellers havde nok i deres bekymringer. Hun var nu en god kammerat, Lise!

Kalenderen fortalte, at man nu var inde i januar måned. 1809 lovede ikke det danske folk nogen dans på roser. Inde i land gik der imidlertid rygter om, at en stor konvoj under engelsk beskyttelse var på vej ind i Øresund. Om bord på »Cort Adeler« forbandede man isen derhen, hvor der var mere end varmt nok til, at den kunne smelte. Da folkene imidlertid erfarede, at den samme is skruede den omtalte konvoj ind mod Saltholm, hvor skibene derefter sad fast, lød der mere blide bemærkninger om vejrguderne.

»Cort Adeler«s næstkommanderende fik inde fra land ordre til at sende en båd med bevæbnede folk over isen for at bemægtige sig et af skibene. Nogle af folkene mumlede noget om, at det var et hasarderet foretagende, som var dømt til at mislykkes. Men størstedelen af gasterne var glade for chancen for at komme ud af den daglige, kedelige tilværelse i isen. Seksten mand foruden 2. styrmand Thorsen Lund og prisemester Birck blev udtaget til den vovelige ekspedition, mens resten af folkene meget mod deres vilje måtte blive tilbage. Niels var imidlertid blandt de seksten heldige.

Den engelske konvoj drev nu syd i, og den lille danske ekspedition måtte derfor sætte kursen mod Dragør. Det var frygteligt koldt, og isen var meget knudret. Hele tiden måtte man tilmed passe på hullerne i isen, som var opstået ved skruningerne. Der vankede drøje knubs, når man faldt ned mod de skarpe iskanter. Ånden frøs fast i skægget på mændene, der nu og da måtte standse og banke næver for at få blodcirkulationen i gang i de følelseløse fingre. Men det værste var de våde fødder, som enhver i ekspeditionen var sikre på at få.

Endelig — helt nede ved Dragør — fik man vand under kølen, og det gik nu med raske åretag ud mod en temmelig ensom galiot fra Danzig. Uden større besvær bordedes dette skib, og styrmand Thorsen Lund vurderede straks skibets ladning alene til at have en værdi af 100.000 rigsdaler.

»Der bliver da til nogle glade aftener mere,« grinede en bornholmsk matros.

»Hold kaje med dine fantasier,« vrissede Thor-

sen Lund. »Lad os først få hende i havn, så kan vi altid bagefter klæde hende af!«

Alligevel kunne Niels ikke lade være at regne sin andel ud!

Skruningerne blev mere og mere voldsomme, og galioten med dens danske prisebesætning drev ned i Køge Bugt. Den oprindelige besætning havde man overgivet til kystvagten. Nede i bugten var man så heldige at slippe bort fra et armeret svensk skib, som hidtil havde haft et vågent øje med danskerne. Ja, man var tilmed så heldige at komme i nærheden af den russiske fregat »Nadeshda«.

Niels blev sammen med nogle få andre sendt over for at erobre dette skib som prise. Russerne var meget forkomne og orkede ikke at forsvare sig, hvorfor skibet blev overgivet til danskerne uden sværds slag. »Og jeg, som havde glædet mig til at få lidt varme i kroppen ved et rask lille slagsmål,« sagde en af matroserne.

Men hvad russerne ikke formåede, det gjorde isen. Skruningerne bød nemlig den danske prisebesætning den bitreste kamp og de største kvaler. »Nadeshda« sprang læk flere steder. Folkene pumpede, så blodet var ved at springe frem under neglene på dem. De pumpede dag og nat for at fravryste isen dens bytte. Men alt var forgæves. Det værdifulde skib og dets ikke mindre kostbare ladning smuttede danskerne ud af deres frosne hænder. En af de sidste dage i januar blev skibet skåret omtrent midt over, og Niels og hans kammerater måtte ærgerligt til mode forlade det.

Inde i København gik de vildeste rygter om folkene, som var taget afsted i den fladbundede jolle på den farlige færd over isen. Da man i lang tid intet hørte om dem, troede man, at de var omkommet i de voldsomme skruninger.

Bedre blev det ikke, da man erfarede, at »Cort Adeler« selv den 11. januar blev grebet af isen under dens voldsomme drift sydpå. Ankertovene sprang som sytråde, og det stolte fartøj drev sin undergang i møde. I Flinterenten skruede isen enormt, og »Cort Adeler« blev ført ind mod Amager i nærheden af Kastrop. Med et brag tog skibet grunden, og isen masede sig ubarmhertigt mod dets sider. I sidste øjeblik nåede besætningen at redde sig i land, hvorfra de næste morgen så fregatten ligge som vrug.

Overstyrmand Niels Lund tørrede en tåre bort fra sin sprukne kind og sagde: »Så led hun altså stråddøden. Stakkels tøs — hun havde fortjent det bedre. Selv reddede vi livet, men hvordan mon med gutterne i lastchaluppen?«

Nogle dage senere drønedes hovslagene fra en galopperende hest gennem Københavns gader. Gadesælgerne og sladre-kællinger fo'r forskrækkede

helt op i ruinerne sikre på, at nu var fjenden atter kommet til byen. Skildvagten foran hovedvagtten blev ligeså overrumplet og vidste ikke, om han skulle skyde eller flygte, og så gjorde han ingen af delene.

En ung, rask mand med bart hoved og med de viltre, lyse lokker flagrende i den bidende vind skyndede på det svedige dyr. Pludselig standsede han op og bandt hesten foran en af byens store købmandsgårde. En ung pige slog et af købmandsgårdens vinduer op på anden sal. Det var Elizabeth: »Er det dig, Niels?« råbte hun, idet hun overrasket gjorde tegn til, at han skulle komme op.

Hvor ville han gerne have knuget hende ind til sig. Men Elizabeths mor, der forekom ham lidt stramtandet, blev siddende, efter at Elizabeth havde præsen-teret dem for hinanden.

Niels begyndte at fortælle om sine sidste oplevelser og om byttet, de havde gjort, og som nu var bragt velbeholdent ind til Stevns. Skibet skulle her losses for sin værdifulde last af hamp og jern.

Elizabeths mor rejste sig endelig for at gå ned under et øjeblik. Så snart den gamle dame havde lukket døren efter sig, gik Niels hen mod Elizabeth. Han tog hende i sine arme og ville kysse hende.

»Niels dog, lad være!« sagde hun. »Mor kan komme tilbage straks! Fortæl mig hellere lidt om den prise. Du har slet ikke sagt, hvor meget din andel bliver. Bare endnu eet togt til, Niels, så er vi rige og kan gifte os!«

Niels slap hende skuffet. Han stod tavs et øjeblik; så gik han hen mod døren og begav sig ned på gaden, mens Elizabeth forbavset råbte efter ham. Da han steg op på hesten og i skridtgang red mod Knippelsbro, stirrede et par forvirrede og uforstående pigeøjne efter ham fra stuen i den store købmandsgård.

Købmandsfruen kom i det samme tilbage og så sin datter ved vinduet. »Lad være at blamere os, Elizabeth,« sagde hun. »Han kommer vel tilbage. Hvis ikke, kan det være godt det samme min pige. Når det kommer til stykket, er han jo kun kaper-gast, og disse kapere er — lige fra skippere til drenge — kun en slags legaliserede sørøvere. Du burde stile højere, Elizabeth!«

Den unge pige vendte sig om, trak på skuldrene og sagde: »Ja, jeg har vist overvurderet ham.«



Pludselig standsede han op

— — —
En invalid fra slaget på reden hilste muntert på Niels, da han kom ridende, men stillede en forbavset mine op, da han så det ellers så muntre ansigt fortrække sig til et mislykket smil.

Døren stod på klem i det lille hjem, da Niels slentrede ind i gangen, efter at han havde tøjret hesten ved posten henne i gaden. De havde vist ikke hørt ham komme derinde i stuen, for de talte endnu. Lise var der, kunne han høre. Han ville lige gå ud i køkkenet for at vaske støvet af sit ansigt. Men i det samme hørte han Lise tale om sig:

»I skal se, Niels kommer nok tilbage alligevel. Han har sikkert reddet sig i land. Måske træder han endnu i dag ind ad døren som den første med budskabet om folkenes redning. Hvis det skete, ville jeg falde ham om halsen! Jeg ville trygle ham om at holde op med kaperiet, for penge er jo ikke alt. Jeg ville bede ham om at holde op både for hans egen, for jeres og — for min skyld!«

Niels var i det samme klar over, at det i virkeligheden var Lise, han elskede, og idet han trådte ind ad døren, sagde han: »Lise fik ret! Her er jeg, og nu kan du altså godt falde mig om halsen, Lise.«

Men Lise blev stående skamfuld og stum, fordi Niels sandsynligvis havde hørt alt, hvad hun havde sagt. Nervøst pillede hun ved sit forklæde og stirrede ned mod stengulvet.

»Du er en kvajpande, Niels,« sagde gamle Jes-

persen. »Lise er en anstændig pige og vil kun falde sin *forlovede* om halsen. — Ja, du skal ikke være bange, Niels. Hun har ingen endnu. Men mange mænd har kig på hende, og hvis jeg var dig, ville jeg fri til hende her på stedet!«

»Jeg følger dit råd, far,« sagde Niels og fortsatte henvendt til Lise: »Vil du være min, Lise? Jeg har penge nok til, at vi kan gifte os straks, om det skal være.«

Lise rødmede endnu mere. Endelig fattede hun sig og svarede: »Jeg behøver vist næppe svare ja. Jeg har elsket dig længe — meget længe, og pengene kan det for min skyld være det samme med.«

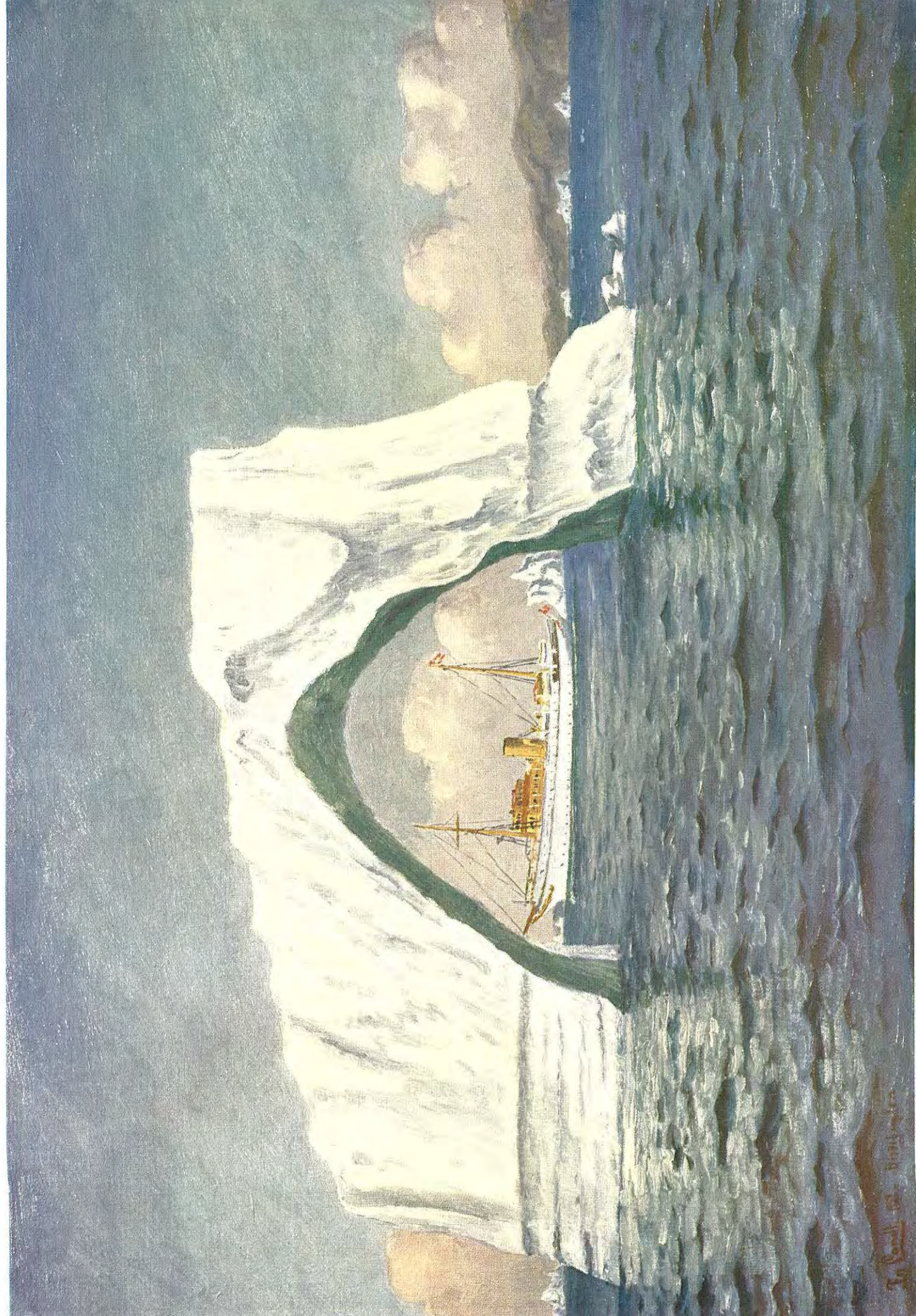
Gamle Jespersen brummede noget uforståeligt om, at pengene var ligegodt meget rare at have trods alt. Lise fortsatte: »Jeg så hellere, at du mistede hver en skilling, hvis du til gengæld ville opgive kaperiet.«

Niels tog hende i sine arme: »Kæreste Lise! Før gik jeg altid på togt for at tjene så meget som

muligt, men nu har jeg fået en dybere forståelse af kaperiets betydning for hele landet. Det farlige arbejde, som forresten tiltaler mig, fordi det er uhyre spændende, er blevet en national opgave for mig. Kast et blik på din by. Stormen, hvis jeg må være så poetisk at kalde englændernes voldsdåd sådan, har fejlet meget over ende. Nu er det på tide at bøde på ødelæggelserne. Hver prise betyder et nyt skib til marine eller handelsflåde og vigtige varer til befolkningen. Du vil da ikke have, jeg skal svigte mit fædreland, når det behøver mig!«

Så gav han hende et langt berusende kys og glemte helt omgivelserne. I Lises kys lå en kvindes hele resignation. De to gamle vendte hovedet den anden vej. I det samme vrinskede hesten ude på gaden som for at fortælle, at det nu var på tide at vende tilbage til Stevns. Tilbage til nye opgaver om bord på »Fløjls« Linds nye kaper, den erobrede Danzig-galiet!





Kongeskibet „Dannebrog“ i Diskobugten, sommeren 1952

Maleri af Fr. Lant

produktion: Brdr. Barentzen

In Sølv til Diskobugten



Reproduktion: Brdr. Børentzen

En korvet på stablen
(Originalen tilhører billedhugger Viggo Jørl)

Skitse af C. W. Eckersberg, 1828

En nat i Biscayen

Illustrationer: OSCAR KNUDSEN

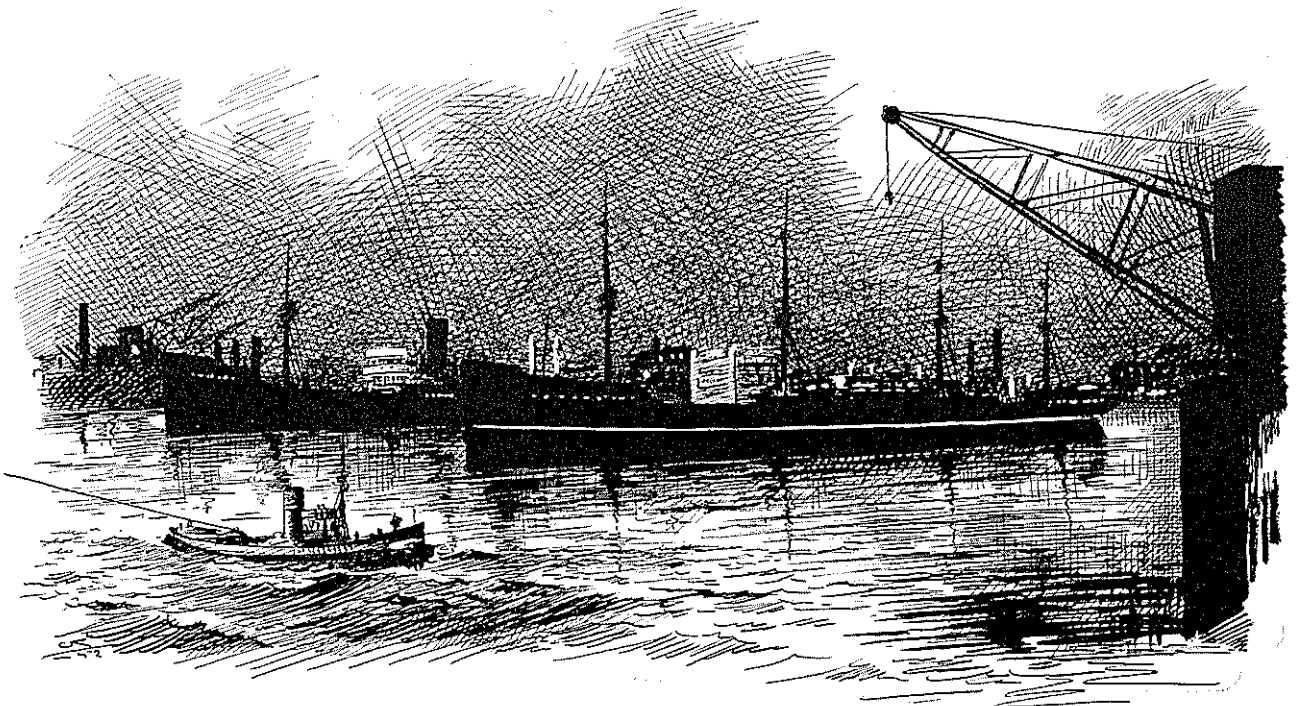
OM jeg tror, at et nådigt forsyn våger over menneskene og nu og da tager aktiv del i deres anliggender? Joh — men jeg må kæmpe mod skeptikerne, som inderst inde ikke tror det. Til søs synes forsynet imidlertid ofte at gribe ind — og sommetider på en mærkelig og uforklarlig måde.

I 1912 stod kornhandelen med Sortehavs-havnene i sit fulde flor. Hver dag kunne man se lastdampere fyldt helt til lugekarmene med det værdifulde næringsmiddel kæmpe sig tungt op gennem Bristol-kanalen og Den engelske Kanal. Landkrabber havde den misforståede opfattelse, at overbelastning var et problem, der var forsvundet med Samuel Plimsolls afsløring af „ligkiste-skibe“. Den ufine fremgangsmåde, som disse skibe repræsenterede, hævdedes dog stadig, og i havne som Sulina

og Galatz ved Sortehavet lastedes skibene ofte i en så voldsom grad, at de blev tvunget ned i vandet næsten til spygatterne. Under hjemturen forbrugte de næsten 300 tons brændstof og vand, hvorfor de, når de nåede losse-havnen, havde lettet sig så meget, at de opfyldte de internationale søfartskonventioners fordringer.

I december 1912 påmønstrede jeg en af disse Sortehavs-dampere som 2. styrmand for at skaffe mig noget mere erfaring — og det fik jeg så sandelig. For ikke at risikere at træde nogen alt for hårdt over tærne har jeg kaldt skibet „Antonio“, skønt dets virkelige navn var et helt andet.

Vor udrejse med kul til Neapel var begivenhedsløs. Men derfra begav vi os op til Sulina ved Sortehavet for at laste korn til Hamburg. Da vi forlod



I 1912 påmønstrede jeg en af disse Sortehavs-dampere

Sulina, var vore lastemærker fuldkommen under vand. Selv i det smukkeste vejr skylledes dækket over af vand, som brusede ind gennem spygatterne.

Vi gjorde vort bedste for at ruste skibet til Biscayens ildprøve. Livliner straktes langs dækket, lastrumsventilerne løftedes af, og lufrørene propedes til igen. Bomme og livbåde sikredes med ekstra surringer, og lugerne skalkedes med de bedste presenninger, skibet ejede.

„Antonio“s luger udgjorde en kilde til stadig uro for kaptajnen, for underlaget, som lugedækslerne hvilede på, udgjordes af træ i stedet for jern og var således i fare for at blive gennembrudt af overskyllende søer. Dette var især tilfældet med 1-lugen.

Gennem Gibraltar-sundet havde vi fint og dejligt vejr, men efter at vi havde rundet Saint Vincent, slog vinden om til sydvest og begyndte at tiltage i styrke. Da vi nåede Kap Finisterre, blæste det en fuld storm, og regnen strømmede ned. Under en kort opklaring fik vi et glimt af Finisterre-fyret, og ved hjælp af dette syn bestemte vi ved midnat vor position, inden kursen sattes tværs over Biscayen. Søen gik højt, og „Antonio“ dyppede lønningen nu og da.

Under hundevagten havde jeg fritørn, og jeg gik ned til mit kammert, så snart førstestyrmanden havde afløst mig på broen. I stedet for at gå rigtigt til køjs lagde jeg mig fuldt påklædt på en bänk. Fartøjets heftige bevægelser gjorde mig nemlig urolig.

Hvordan det nu end var, så faldt jeg i alle tilfælde i søvn. Men så kastedes jeg ved en voldsom bevægelse af skibet på hovedet i dørken. Hele fartøjet dirrede under vægten af en vældig styrt sø, som fejede hen over det. Jeg troede, at det begyndte at synke, men jeg beroligedes ved, at døren åbnedes af en sømand i olietøj.

„Kaptajnen beder Dem komme op på broen,“ sagde han.

„Hvad er der sket?“

„Hun fik en kæmpesø lige over sig agter,“ svarede manden, „og den begravede hende næsten halvvejs op til skorstenen.“

Skibet var indhyllet i et tæt mørke, da jeg nåede broen. Stormen hylede, og regn og hagl slog imod dækket. En gang imellem kløvedes den sorte himmel af lynenes zig-zag-mønster. Agterude sås de hvidskurede bølgekamme under en vred brølen.

Jeg famlede mig op på kommando-broen og frem til kaptajnen og førstestyrmanden, som krøb sammen under en stump sejldug og stirrede fremad i mørket.

„Tag fat i et eller andet,“ beordrede skipperen mig. „Jeg vil lægge hende bi.“

Holdende sig til brokanten gik han tværs over broen og ind i styrehuset. Et øjeblik senere hørte jeg ham give ordren:

„Hårdt styrbord!“

Det kritiske øjeblik var inde. Fartøjet begyndte at svinge rundt til luvart. Pludselig, da hele vindstyrken pressede langs siden, krængede det over og var næsten ved at kæntré. En gigantisk sø fejede over skibet, og jeg låstes fuldstændigt fast under vandmassernes tryk. Da styrt søen var skyllet bort, opdagede jeg, at jeg klamrede mig fast til maskin-telegrafafen, og at førstestyrmandens arme og ben var sammenflettede med mine. Jeg gjorde mig fri og gik frem på broen.

Skibet var blevet helt overskyllt fra for til agter, og i lynenes skin kunne man se, at det havde lidt betydelig skade. Styrt søen havde taget to redningsbåde med sig, hvis sammenvredne davidder hængte udenbords. Taljerne slæbte i vandet. Hætten til en stor fyrpladsventil var slået næsten flad, og næsten 50 fod lønning på hoveddækket var blevet revet bort. Kortrummet og styrehuset var ødelagt, og alle lejdere var forsvundet som ved et trykleslag. Andre kæmpesøer kom rullende imod os, men nu begyndte skibet at sætte næsen imod dem. Det var på tide at reducere farten, og kaptajnen skyndte sig at signalere „langsomt frem“.

I flere timer forsøgte vi på denne måde at ride stormen af, men der fandtes ingen rigtig flydekraft i „Antonio“s bevægelser. Skibet havde svært ved at rette sig op, og mere end een gang var det ved at knække midt over.

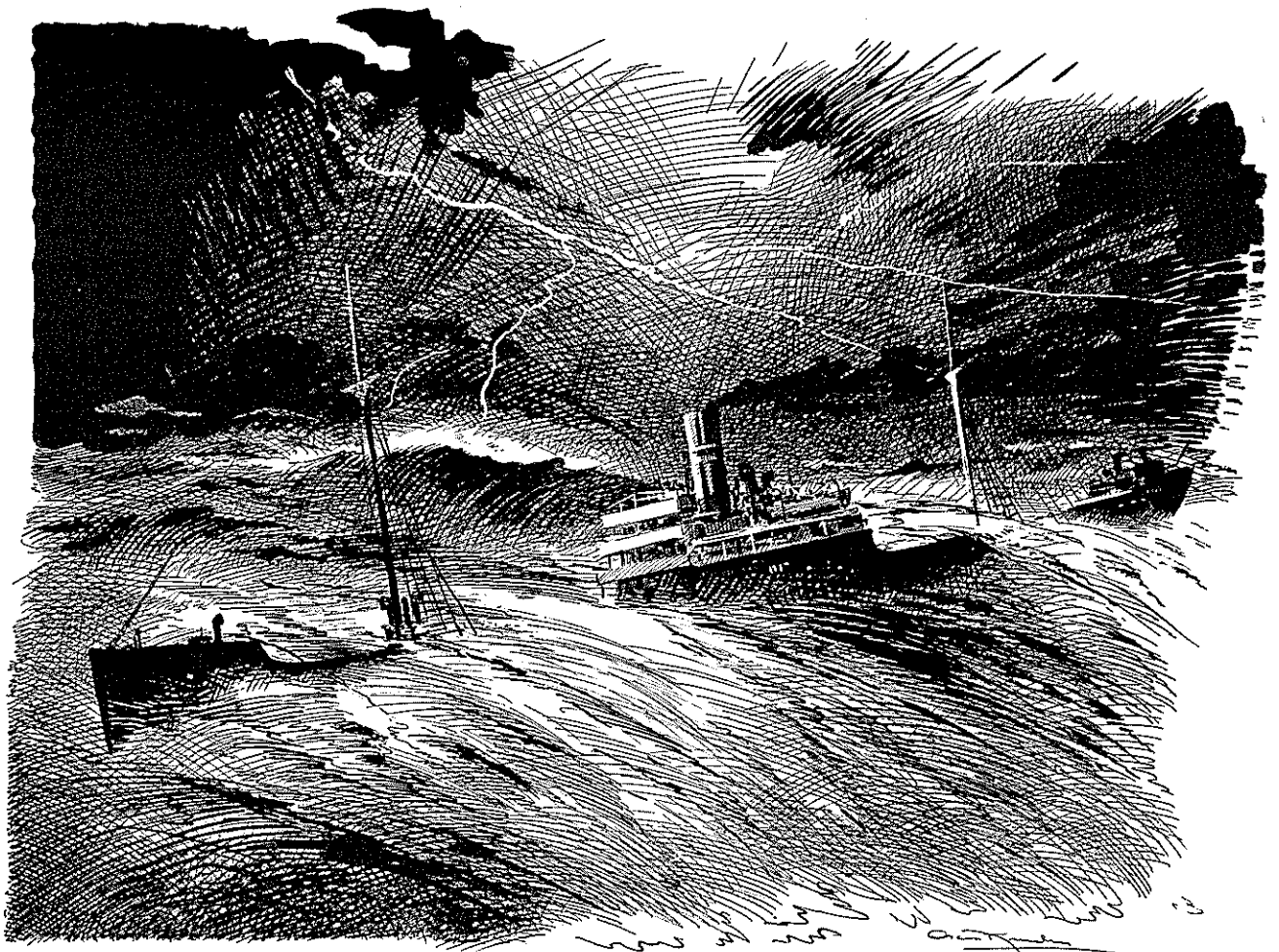
Da dagen gryede, kulminerede stormen i en sand orkan, som piskede en forfærdelig søgang op. For at holde skibet flydende måtte kaptajnen øge farten — med det resultat, at fartøjet i stedet for at klatre over bølgerne væltede sig lige ind i dem. Vandet fossede i strømme fra bakken ned på et-lugen, som pludselig brød sammen.

„Var det ikke bedre at lade hende sejle for vinden?“ foreslog førstestyrmanden.

„Hun var næsten ved at synke, da hun gjorde det,“ svarede kaptajnen og rystede på hovedet. „Og søen er meget værre nu end før.“

Han havde knapt udtalt ordene, før fartøjet med forenden foretog en særlig voldsom styrt dykning og løftede en vældig bølge om bord, som trykkede fronten ind og strømmede ned i fyrrummet. Et øjeblik efter væltede en tæt sky af damp op fra nedgangen til fyret.

„Hvad er der sket deroppe?“ vrælede den skot-



En gang imellem kløvedes den sorte himmel af lynenes zig-zag-mønstre

ske maskinmester i talerøret op til broen. „Vi står i vand til knæene, og fyret er næsten slukket.“

„Hold farten i alle tilfælde,“ råbte skipperen tilbage. „Hun må ikke få flere sådanne søer over sig.“

Minutterne slæbte sig afsted. Skibet vaklede under sit stormløb. Så hørtes pludselig et udråb fra kaptajnen, som hurtigt satte maskintelegrafene på „stop“. Så højt over hovedet på mig, at jeg knapt troede mine egne øjne, kom en enorm sø rullende ned mod os. Knagende i alle sine fuger kæmpede skibet for at rejse sig, men inden det lykkedes for det at skyde sig op over bølgekammen, havde den indhyllet det.

De har måske hørt søfolk påstå, at deres skib har været „under vandet“ — dette var i alle tilfælde, hvad der skete nu, bogstaveligt talt. Med undtagelse af broen og den høje midtskibsafdeling, som stak op ligesom klipper i brændinger, dækkedes hele skibet af vand. „Antonio“ rejste sig langsomt og viste derved, at lugerne til lastrum 1 og 2 var skyllet bort.

Hvad kaptajnen tænkte om denne katastrofe,

ved jeg ikke. Han sagde intet, men satte bare maskintelegrafene på „halv kraft frem“. Tidligere havde han sagt, at hvad der end skete, måtte vi forsøge at klare os gennem situationen, og det synspunkt holdt han fast på selv nu. Heller ikke jeg kunne se nogen anden udvej. Han havde drejet bilerne for at redde skibet, og det var utænkeligt at vende det i denne søgang og lade det fortsætte påny.

Og så satte styreindretningen sig pludselig fast! Rorgængerens kom med et forfærdet udbrud, og jeg så ham rykke og trække i det ubevægelige rat.

Styreindretningen bestod af en styremaskine i agterste styrehus, som var forbundet med rattet på broen gennem en serie jernstænger. Enhver afbrydelse af forbindelsen mellem disse kunne gøre rattet uanvendeligt, og vi formodede, at det var en sådan afbrydelse, der var sket. At forsøge på at gøre håndstyringen klar kunne ikke være på tale nu. Under de givne omstændigheder fandtes der kun eet at gøre. Råbende til os om at klamre os fast slog kaptajnen telegrafene hen på „stop“.

Om jeg så bliver hundrede år, vil jeg aldrig glemme de næste minutters uhyggelige spænding,

medens fartøjet pressedes ned i bølgedalen. Kolossale søer tårnede sig op over skibets ømtålelige sider og fejede frem med ødelæggende kraft. Vandet fossede ned i dets ubeskyttede lugeåbninger. Så begyndte det at rulle med stor heftighed.

Ingen af os kunne gøre noget for at hjælpe. Hvis vi havde rørt os ud af stedet, ville vi have været fortabte, for at slippe sit krampagtige greb var det samme som at lade sig spule over bord. Advarselsråb hørtes fra besætningen, hver gang fartøjet rullede ned i læ.

Som ved et vidunder ophørte søerne så pludseligt med at bryde ind over skibet, som derfor holdt op at rulle. Var det indbildningen, som spillede os et puds?

Nej! Kaptajnen pegede ivrigt mod luvart, hvor et bredt bælte af roligt vand lå mellem fartøjet og heksekedlen af hvidskummende, brusende søer. Da skuden blev tvunget ned i bølgedalen, havde den løbet den store fare at blive totalt vandfyldt og sænket, men nu var den i sikkerhed, for da søerne nåede frem til dens dødvande i luvart, jævnedes de pludselig ud. Ikke før de kom om på dens læside, fik de nyt, skummende liv.

Under beskyttelse af denne mærkelige vand-skærm, hvis tilstedeværelse gjordes endnu mere uimodtagelig for brodsøerne gennem den olie, vi hældte ud, red vi resten af stormen af forholdsvis tørre. Den følgende dag, da vejret blev bedre, tændte vi under kedlerne og pumpede „Antonio“ læns. Efter at have skalket lugerne påny fortsatte vi tværs over Biscayen.

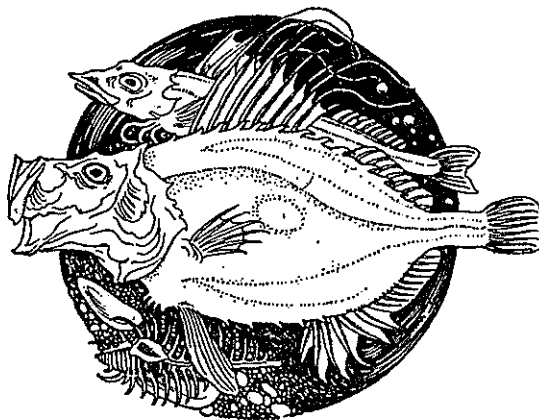
Behøvede vi da ikke reparere styreindretningen? Nej, underligt nok gav en undersøgelse til resultat, at der ikke var nogen fejl ved den. Vi prøvede den, inden vi startede, og den arbejdede perfekt.

Et eller andet, som havde drevet rundt på dækket, kunne have sat jernstængerne ud af funktion. Måske kunne også fartøjets krængninger under de tunge søer have forårsaget det.

Da jeg spurgte førstestemester om hans mening, svarede han:

„Nu og da sker der mærkelige ting på søen, gut.“

Hvad årsagen end var, så reddede fastlåsningen af styreindretningen vore liv den morgen.



Der var kvinder med

Af ERIK BERTELSEN

LIGE i dagningen kom strandvagten, Bette Peder, farende hjemad fra havet, kom tumlende på sine korte ben ned mellem klitterne, som om han ville indhente de store skumflager, der hvirvlede af sted for den buldrende storm.

Med et spring, som han ellers knap ville have tilltroet sig selv, fløj han over en bred grøft for at spare en omvej til gården, hvor opsynsmanden for redningsvæsenet boede. Her sad man netop ved davren, da der lød en jagende trampen på stenpikningen udenfor. Straks efter blev døren revet op. Bette Peder kom til syn, stod et øjeblik og snappede efter vejret og fik så endelig kræfter til at fortælle:

„En stranding . . . en damper . . . den står ude på revet.“

Opsynsmanden kendte Bette Peders trang til dramatisk overdivelse. Han tog endnu en skefuld grød, inden han sindigt spurgte:

„Kan vi nå den med raketter?“

„Ikke tale om. Den står for langt ude. Vi må have båden i vandet. Og det skal være snart. Det gælder liv eller død.“

„Nå — så er det vel bedst, vi letter os fra bænen.“

Måltidet måtte afbrydes med det samme. Folkene blev sendt af sted for at purre redningsmandskabet. Og på kort tid var hele fiskerlejet i bevægelse. Fra nogle af husene havde man set Bette Peder under hans rend fra havet og havde skyndt sig at tage lidt mad, da man nok kunne regne ud, at der ville blive nogle urolige timer. Nu kom fiskerne løbende med søvn i øjnene og kaffedryp i skægget, og de nærmeste gårdmænd stillede med deres heste. Redningshusets brede fløjdøre stod allerede på vid gab. Den store båd, der altid stod rede på sine hjul, blev trukket ud. Hestene spændtes for. Og så stred man sig møjsommeligt mod havet, ud gennem en sandet hulvej, hvor stormen pressede særlig hårdt og rejste sandet i piskende skyer, så både mennesker og dyr måtte dukke hovederne og vakle som i blinde.

En del af fiskerlejets ungdom havde skyndt sig foran til stranden og modtog nu redningsfolkene med hovedrysten og advarende råb:

„Der er ingenting at gøre. I kan ikke klare den tur.“

Sådan så det også ud. Dampere var løbet ind på et af de farligste punkter af revet, hvor den ganske

vist kunne have mulighed for at blive stående temmelig længe, men hvor det også havde sine særlige vanskeligheder at komme de skibbrudne til undsætning, fordi der netop omkring dette sted fandtes nogle uhyggeligt stærke strømgange. Og denne morgen var havet i et værre oprør, end man havde ventet efter vindstyrken. Den ene brodsø kom stejlede tæt efter den anden. Damperens skrog blev til stadighed overskyldet, så kun kommandobroen ragede frem af de frådende vandmasser. Heroppe havde besætningen da også samlet sig. Så vidt man kunne skimte, var der en halv snes mennesker, og en gang imellem så man dem svinge med en hat eller et stykke tøj til tegn på, at de ønskede hjælp. Men de blev vist desværre nødt til at vente længere derude, end de brød sig om.

Redningsfolkene kiggede tvivlrådigt på hverandre. Ingen af dem udtalte sig om sin mening. De vidste hver især, hvad de andre tænkte. Og skulle der endelig siges noget, måtte det blive opsynsmandens sag. Men han havde vist også mest lyst til at tie. Først efter at han en lille tid havde stået og betragtet dampere, vendte han sig tøvende mod redningsbådens fører:

„Nå, Jens Ryle, hvad siger du til den historie?“

„Vi må hellere gøre et forsøg,“ svarede Jens Ryle så lavmælt, at ordene slugtes af stormbulderet; men opsynsmanden fattede meningen alligevel; han spurgte alvorligt:

„Skal jeg tage med ud i dit sted?“

„Nej,“ kom det skarpt og tydeligt fra Jens Ryle.

Han var blevet enkemand for et halvt år siden. Det ville blive strengt for børnene, hvis de nu også skulle miste deres far. Men han gav ikke slip på sin



„En stranding . . . en damper“, sagde Bette Peder

betroede stilling ved redningsbådens ror, så længe han kunne røre en arm.

Nu pegede han bare med en kort håndbevægelse ud over havet. Det var nok til, at mandskabet begyndte at spænde redningsbælterne på, uden hastværk, men også uden unødigt langsomhed. Ansigtstrykkene vidnede om, at man tvivlede på nytten af et redningsforsøg, men at man ikke ville vise nogen frygt eller vrangvilje. Det var mere end to år siden, man havde haft lejlighed til at bjærge folk med denne redningsbåd. Og der var tit nok blevet snakket med en vis misundelse om de gode, gamle tider, da man næsten hver vinter havde haft fortjeneste af skibe, der strandede på revet. Så det kunne lige passe, at man skulle svigte nu, da der endelig bød sig en anledning til at vise kræfter og mandsmod.

Båden blev rullet ud i havstokken. Der var fiskere nok, som uden frygt for en våd trøje ville hjælpe med at skubbe den fri af stranden. Jens Ryle stod beslutsom med næven om rorpinden. Ryggene foran ham bøjedes, årene huggedes i, og båden gled frem med et langt sæt. Den første brodsø krummede sig foran stavnen og sendte et koldt rusk ind over båden. Den salte væde smagte kendt og forfriskende. Man havde været på havet før. Man følte sig hjemme herude, selv om brændingen måske nok var rigelig galsindet. Nu gjaldt det bare om at udnytte kræfterne i fællesskab. Jens Ryle stødte hovedet duvende fremad i flugt

med åretagene og gentog det samme råb, hver gang han ønskede et særligt krafttag:

„Ro — til!“

Solen var kommet et stykke op på himmelen nu. Af og til brød et varmenende strålebundt ned mellem stormskyerne, og når lyset ramte damperen, kunne man tydeligere end ellers se de nødstedte derude. De vinkede ikke mer, efter at redningsbåden havde givet sig på vej ud mod dem. De følte sig formodentlig allerede sikre på at blive bjærgede. Men de mange mennesker, der efterhånden havde samlet sig på stranden, var ikke så fortrøstningsfulde. Hver gang redningsbåden en lille stund havde været forsvundet i en bølgedal og kom til syne igen og sejt løftede sig op mod en af de truende skumkamme, spændtes blikkene i frygtsom forventning: Ville den komme over, eller ville den blive slået tilbage, måske endog med bunden i vejret?

Efter en halv times roning havde båden tilbagelagt nær de to trediedele af strækningen. Men nu så det heller ikke ud til, at det skred ret meget fremad mer. Det var kun, hvad de fleste havde ventet. Søgangen var hårdest på det sidste stykke. Og roerne kunne ikke blive ved at have friske kræfter.

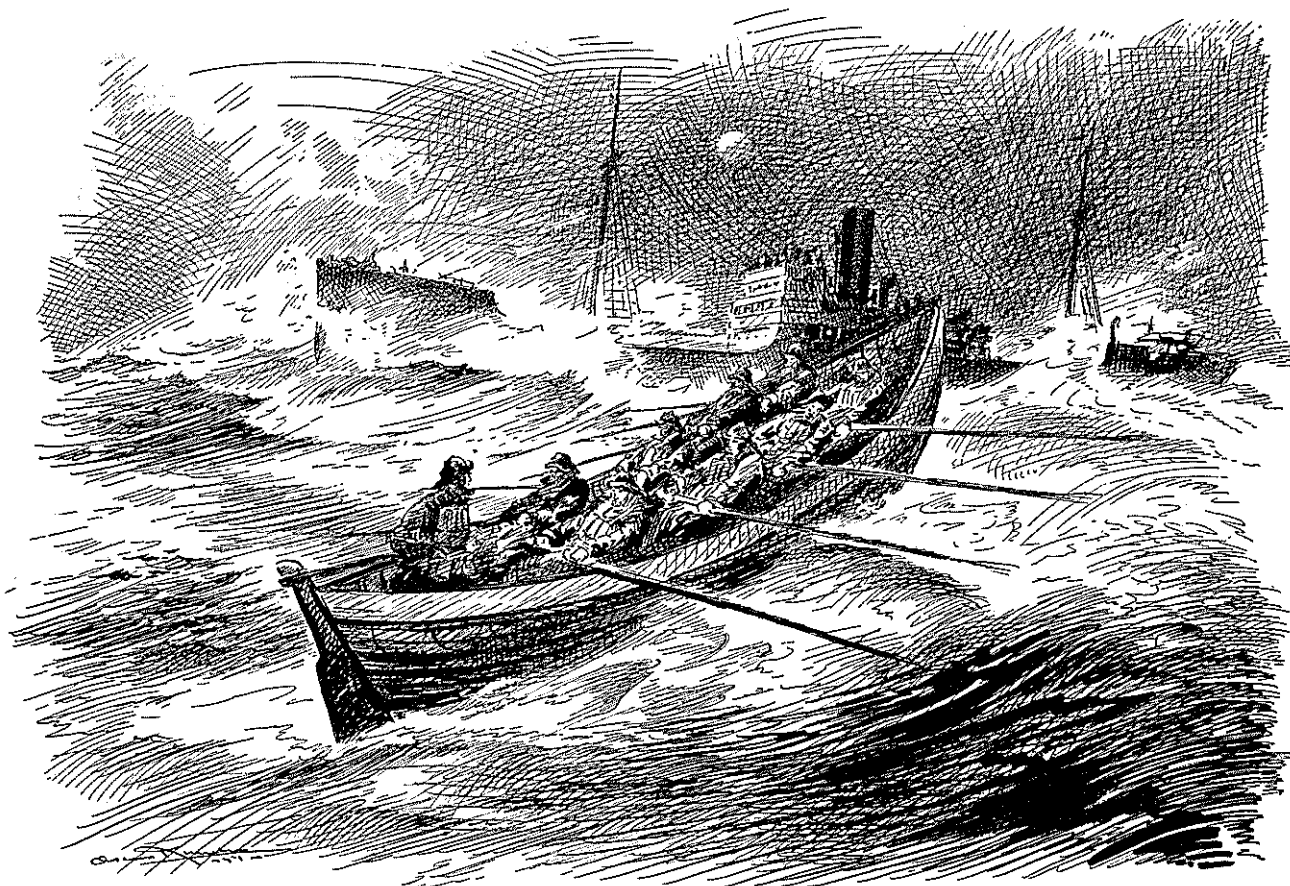
Pludselig skreg Bette Peder op:

„Nu vender de.“

Og han havde ikke taget fejl. Da redningsbåden dukkede frem igen, pegede stavnen mod land. Og så



Og så stred man sig møjsommeligt ud mod havet



Søgangen var hårdest på det sidste stykke

bar det indad i flyvende fart med brodsøerne, så det kun varede få minutter, før kølen skurrede mod strandgruset.

Humøret stod lavt hos redningsfolkene efter den tur. De havde anspændt deres kræfter til det yderste; men stormens udholdenhed var større end deres. Nu måtte de se tiden an og håbe på, at vejret ville bedre sig, så de måske kunne prøve igen med friske kræfter. Desværre var det et håb, som man ikke fik bestyrket ved at se på havet eller skyerne. Der var snarere sandsynlighed for, at stormen havde endnu mere raseri i behold.

Ude på damperen blev der vinket igen. Og folk i land snakkede om, at derude var skuffelsen nok meget større. Stillingen kunne også blive endnu mere kritisk efterhånden, hvis damperen arbejdede sig dybere ned i sandet, og især hvis der ikke blev bragt hjælp inden middag, da flodstrømmen ville komme og få vandet til at stige.

„Så behøves der bare en ordentlig bræksø, for at hele overbygningen ryger løs fra skroget,“ sagde en gammel fisker og sendte en spytstråle lige mod vinden, så han selv fik stænkene tilbage i ansigtet. „Pyha — men hvorfor har de ikke også styret uden om revet, de fæhoveder?“

„De har sikkert haft maskinskade og er kommet drivende ind,“ mente opsynsmanden. „Ellers tror jeg ikke, den var kommet til at ligge med siden til. Men

det er mærkeligt, at der ikke er hørt nødsrud fra dem.“

„De havde måske skudt det hele væk for længe siden, hvis de har drevet hele natten,“ sagde Bette Peder.

Der svandt mere end en time, uden at der skete nogen forandring. De nødstedte på damperen blev ved med deres vinken. Og de mange mennesker fra klitsognet blev tålmodigt stående på stranden og spejdede medlidende ud mod det hjælpeløse fartøj, der nu og da syntes helt forsvundet i skumrøg. Ingen turde opfordre redningsfolkene til et nyt forsøg. Det kunne nemt betyde det samme som at sende dem lige i døden. Men man ønskede heller ikke at se de fremmede søfolk i det ubarmhjertige hav.

Bedst som man sådan stod og biede på, at der skulle ske et eller andet, skar der et råb gennem stormen:

„Der er kvindfolk med.“

Og nu kunne de fleste tydeligt se, at der virkelig bevægede sig et par skikkelser med flagrende skorter op ad en smal trappe, der førte til en mindre platform over damperens kommandobro.

Opsynsmanden og Jens Ryle så hastigt på hinanden og læste de samme tanker i hinandens øjne: At mænd, der havde deres levebrød på søen, også fandt deres død derude, det var der på en måde ikke noget at sige til, hvis det ikke kunne være anderledes; men

et par kvinder . . . de havde ligesom krav på større medfølelse.

Jens Ryle vendte sig langsomt mod sine folk:

„Mon vi skulle prøve igen?“

De svarede alle sammen med et kort nik og samlede sig om båden. Og så blev den for anden gang skudt i vandet. Endnu inden årerne var kommet i sving, fløj der nogle løbske fantasier gennem Jens Ryles hoved: De to kvinder var måske kaptajnens kone og datter, og hvad datteren angik . . . ja, det var ikke umuligt, at hun blev grebet af en særlig taknemmelighed over redningen, og Jens Ryle var ikke sådan sindet, at han absolut ville leve som enkemand alle sine dage. Det var selvfølgelig nogle sære tanker at have lige nu, da han så at sige måtte se døden i øjnene; men de hjalp til at stramme hans mod op. Han gjorde sit blik hårdt og lagde et hidsende smeld i sin stemme, da han råbte:

„Ro væk.“

Ligesom første gang gik det meget småt udad. Hver eneste sø var en fare, som måtte mødes med fuldeste agtpågivenhed og anspændelse af alle kræfter. Det varede heller ikke længe, inden der viste sig tegn på træthed. Men Jens Ryle lod ikke sit mandskab få fred til at tabe troen på sig selv. Han opmuntrede uafbrudt:

„Det var godt — nu går det — vi klarer det — tag bare ved.“

Og når det så mest truende ud, tvang han udholdenheden frem med sit rungende:

„Rrrro — til!“

Denne gang blev anstrengelserne også lønnet med held. Efter nær en times hård roning lå man ude ved damperen og fik forbindelse med den ved en line. En

skibsdreng sprang straks frem for at hoppe ned i redningsbåden. Det fik han også lov til. Men så råbte Jens Ryle:

„Kvinderne først.“

En skikkelse i fin selskabskjole kom flagrende gennem luften og blev grebet af stærke arme. Men det var en tung skikkelse. Og fiskerne gjorde store øjne, da de så det vejrbidte ansigt med stubbede kinder. Det var en matros, der havde trukket en kjole uden på sit eget tøj. Og det samme var tilfældet med den næste, der blev bjærget.

Men der var ikke tid til nysgerrige spørgsmål. En efter en sprang folkene fra damperen ned i redningsbåden. Og da kaptajnen til sidst var i sikkerhed, blev der kastet los. Stavnen blev drejet indad, og fiskerne trak i årerne, som om de aldrig havde kendt træthed.

Først da både redningsfolk og skibbrudne befandt sig inde på den trygge strand, bemærkede Jens Ryle ligesom lidt stødt:

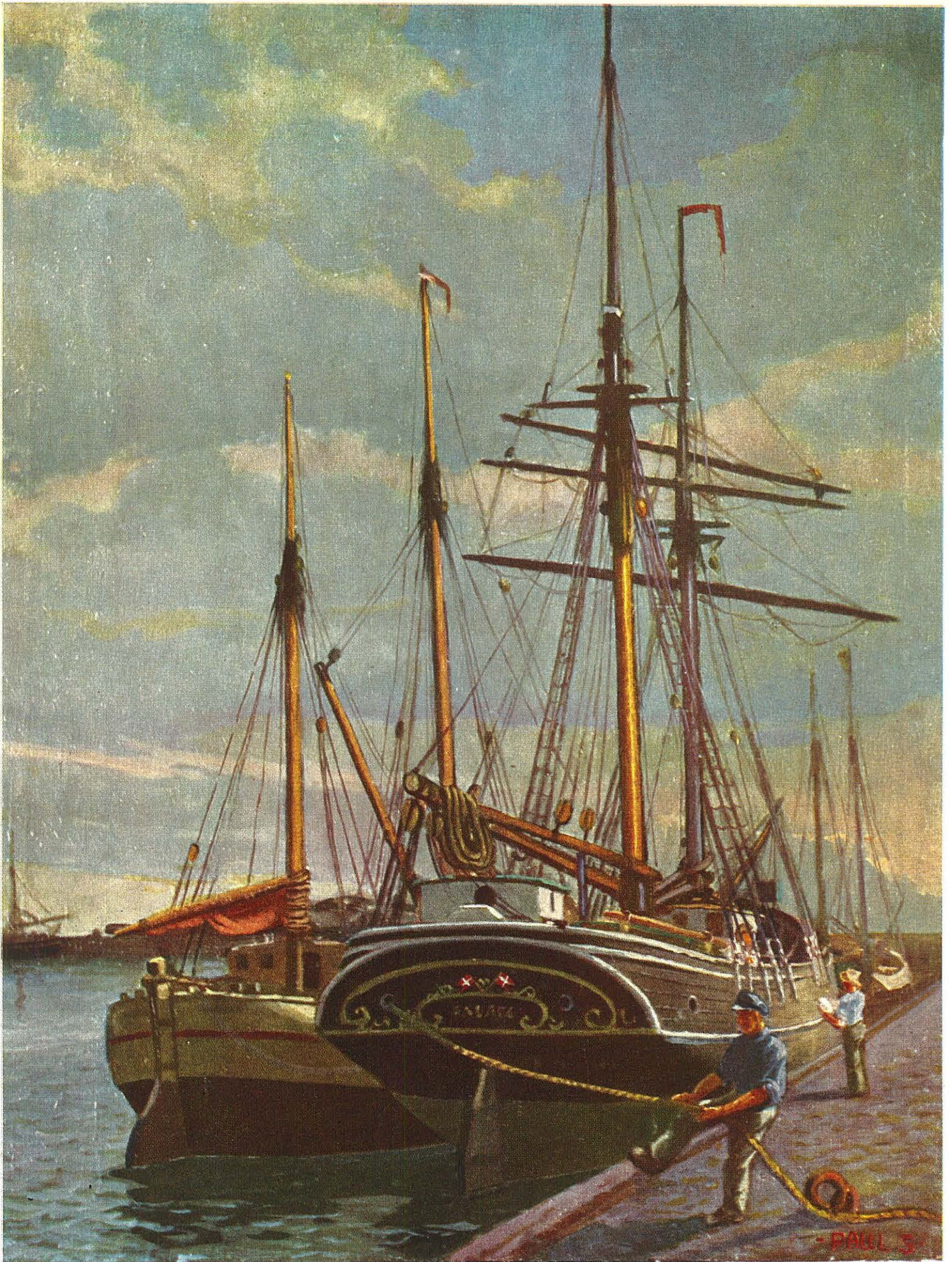
„De to fyre er i en underlig mundering, synes jeg.“

„Ja,“ svarede kaptajnen. „Jeg købte i udlandet et par kjoler til min kone. Nu fandt jeg på at drage nytte af dem på anden måde. Jeg tænkte, at vi måske havde større håb om at blive reddet, når man herinde på land fik at se, at der var kvinder med.“

„Nåe,“ brummede Jens Ryle, „vi var vel kommet alligevel — men det havde måske nok varet noget længere.“

Men selv om han havde været udsat for en slags skuffelse, var han alligevel godt tilfreds og en del stolt over både sig selv og sine kammerater. Det forekom ham også, at nogle af de yngre kvinder på stranden kiggede efter ham med en vis beundring.

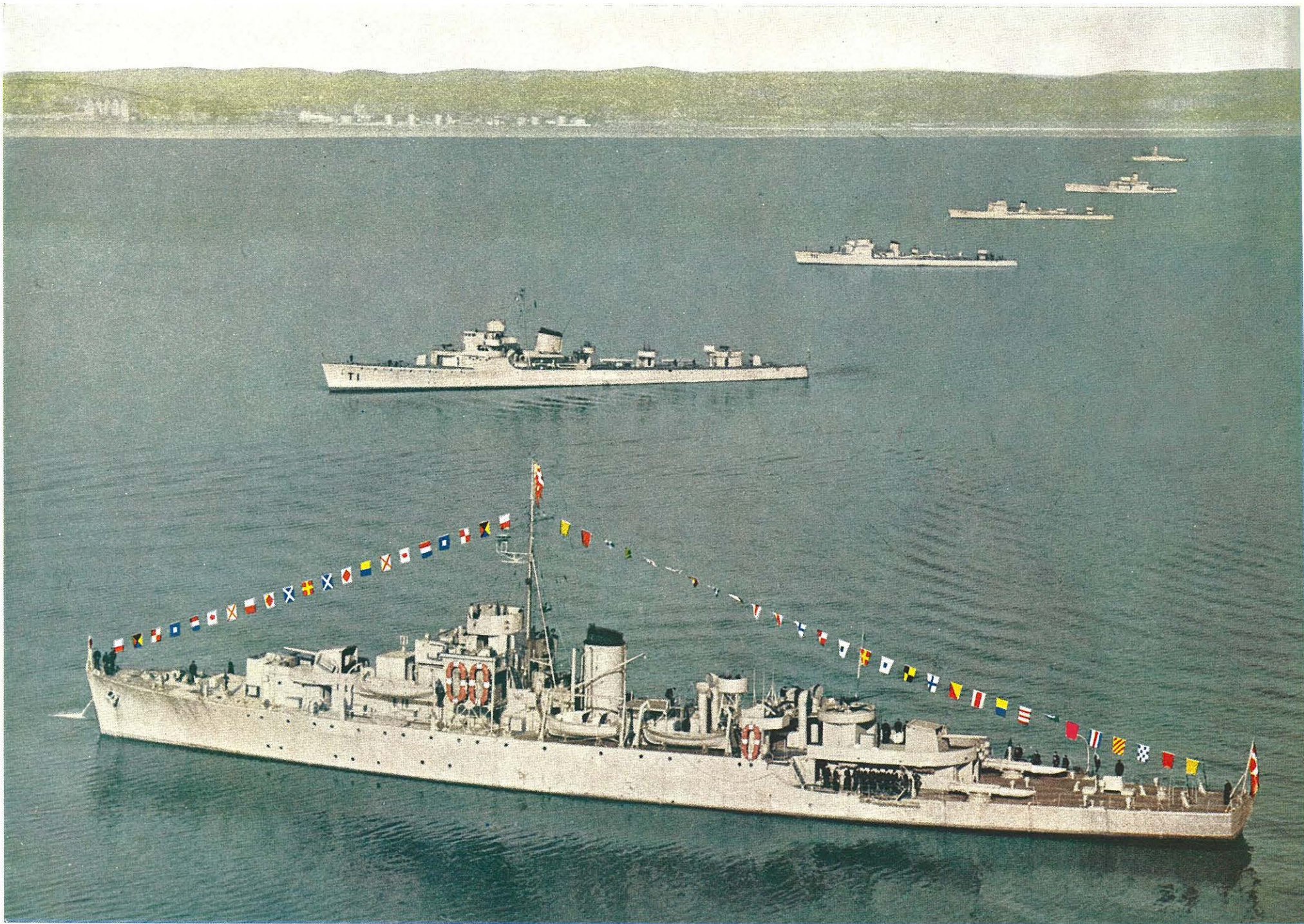




Reproduktion: Brdr. Børentzen

Skuder i Fåborg havn

Maleri af Paul Sinding



Reproduktion: Brdr. Børentzen

Efter en flådemanovre i Århus-bugten

Efter fotografi

Forrest ses fregatten „Niels Ebbesen“, derefter torpedobådene „Huitfeldt“, „Bille“ og „Krieger“, mineskibet „Lindormen“ og depotskibet „Tyr“

Bolværksmatrosen

Af TAGE NISSEN

Illustreret af OSCAR KNUDSEN

DET stod sløjt til med hyre det år. Jeg havde forsøgt mig både i Hamborg og Rotterdam, men uden held. Så var jeg taget til Antwerpen, som jeg var godt kendt med, og hvorfra jeg ofte tidligere havde fået hyre. Jeg ville bo hos Røver-Karl i Schipperstraat, for hvor skulle en gammel langfarer ellers bo? Da jeg kom kørende fra banegården i en gammel droske ind gennem den smalle Schipperstraat, stod Røver-Karl udenfor værtshuset i benklæder og flipløs, lyserød manchetskjorte, med selerne daskende ned over bagdelen og fødderne stukket i et par grønne plydstøfler, og missede med de rødrandede øjne mod solen, der i sin omtrentlige middagshøjde akkurat kunne nå at kigge ned i Schipperstraats smalle dyb.

Røver-Karls logihus var en smal, gammel ejendom, hvis to etager ikke syntes at have været istandsat i den sidste menneskealder — i hvert fald ikke i Røver-Karls tid som vært. Kalkpudset skallede af, og navnet »Cap Farvel« over indgangsdøren var næsten ulæseligt.

Jeg drak et velkomstglas med Røver-Karl, og så viste han mig ovenpå, hvor jeg skulle sove.

Ovenfor trappen løb en lang, smal og skummel afsats i hele husets dybde. Røver-Karl åbnede en dør, og vi trådte ind i et rum, hvis eneste møblement bestod af to skrøbelige jernsenge, to vakkelvorne rørstole samt et trebenet vaskestel. To lave vinduer vendte ud til Schipperstraat. Her oppe på 1. sal nåede solen at trænge så langt ind i værelset, at den kunne afsløre et tykt lag snavs på gulvet og møblerne.

Idet vi trådte ind ad døren, dukkede et pjusket, søvniagt hoved frem af tæpperne i den ene seng. Et par rødsprængte øjne stirrede et øjeblik undersøgende på mig. Så forsvandt hovedet igen ned under tæpperne, og en øjeblikkelig snorken forkyndte, at manden knap nok havde været vågen.

»Ja, det er altså den sidste seng, jeg har ledig,« sagde Røver-Karl og stillede min køjesæk hen i et hjørne, »og så er der middag nu, hvis du ellers er sulten.«

Dermed forsvandt Røver-Karl ned i udskækningslokalet igen.

Jeg gik ned for at spise. Men da jeg var træt efter jernbanerejsen fra Rotterdam, gik jeg straks efter op på værelset igen og lagde mig til at sove.

Da jeg vågnede, var det omtrent mørkt. Kun et skær af gadelys fra Schipperstraat oplyste værelset. Under tæpperne i den anden seng kunne jeg skimte konturerne af en sammenkrøben skikkelse. Jeg tænkte, om den mand da altid sov.

Fra Schipperstraat trængte en mangfoldighed af lyde op til mig. Et symposium af musikstumper, drukken latter, brutale råb, hæse stemmer, skurrende sang og skingre kvinderøster.

Jeg blev liggende et øjeblik og lyttede. Larmen dernede fra lød på een gang lystigt lokkende og farligt truende.

Jeg stod op og åbnede et vindue. Efterårsaftenen var mild og fugtig. Jeg mærkede den friske luft strømme forbi mig ind i kammeret. Det føltes som befrielse fra en tung byrde.

Jeg lænede mig ud ad vinduet. Neden under mig sydede og boblede aftenlivet gennem den smalle, dårligt oplyste Schipperstraat. I husene på den anden side gaden kunne jeg i de oplyste cafévinduer læse navnene på forskellige glædernes templer. »Norske Mama« stod der på et af dem, café »Den syvende himmel« på et andet. Af og til blev en dør åbnet til et af værtshusene, og den jævntglidende larm fra Schipperstraat forstærkedes et øjeblik med den mere koncentrerede larm inde fra værtshuset.

Lige overfor »Cap Farvel« lå et skummelt udseende hus. Enkelte af dets vinduer var oplyste som af sparsomt petroleumsllys, og jeg kunne se personer indenfor kaste store skygger på linnedstykker, der var vilkårligt ophængte som trækgardiner. Bag et af disse vinduer anedes et råt skænderi, bag et andet sentimental guitarmusik. Porten ind til ejendommen var et smalt, mørkt hul. En smule lys fra en fjern gadelygte lod ane en menneskelig skikkelse henslængt på en stol inde i portåbningens mørke. Hver gang en enlig sømand kom duvende forbi, kom der lidt liv i skikkelsen, og jeg kunne høre en hæs, ødelagt kvindestemme hviske:

»Come on, sweetheart, come on!«

»Nå, kammerat, du nyder nok udsigten, hva',« lød pludselig en stemme bag mig, »den er s'gu også køn. Du har vel ikke allerede forelsket dig i hende derovre i porten? Fine ting kammerat, hva'?«

Jeg vendte mig overrasket fra vinduet. En lang,

ranglet mand med forpjuasket hår og hårde, blå øjne stod tæt bag ved mig og så undersøgende på mig. Manden var iført et sæt krøllet donkerytøj.

»Hvor kommer du fra, kammerat?« spurgte han uden anden indledning.

»Fra Rotterdam,« svarede jeg.

»Nå, og der var selvfølgelig ingen hyre at få, og så bildte du dig vel ind, at det skulle være bedre her i Antwerpen. Gammel løgn, kammerat! I Antwerpen kan man bare gå til bunds og så kure lige så gelinde ad helvede til!«

Manden, der så ud til at være en femogtredive-fyrretyve år, skuttede sig.

»Luk det vindue dér,« sagde han i en kommanderende tone, »når man lige er krøbet ud af fjere og oven i købet er møgsulten, så er man ikke ligefrem hidsig efter frisk luft.«

Mens jeg lukkede vinduet, rodede manden under hovedpuden i sin seng og fandt en pibe og noget tobak frem.

»Skal du ikke ned og fylde dig med Røver-Karls fremragende aftensmad?« spurgte han hårdt og hånligt, mens han tændte piben.

Jeg svarede, at lige i øjeblikket følte jeg mig ikke særlig sulten.

»For fanden, kammerat, så er jeg sulten for os begge,« sagde han med en ironisk undertone.

»Nå, ja, ja, så kan vi jo følges ad ned og spise,« svarede jeg, for når vi delte værelse, kunne vi vel også spise vore måltider sammen.

»Ja, hvis du gi'r,« sagde han, og det ironiske trådte endnu tydelige frem.

»Gi'r,« udbrød jeg, »når du bor her, får du vel også kosten med?«

Manden lo en kold, hånlig latter.

»Ja, engang i en gylden fortid fik jeg det, kammerat. Men det er længe siden, Røver-Karl lukkede af for madgryderne. Nu får jeg bare lov til at sove i den seng der som pant for alle de måneders pension, jeg skylder ham. Maden må jeg selv om at redde mig.«

»Nå, hvor får du så maden fra, spurgte jeg uden at tænke nærmere over det.

»Er du ikke sømand?« kom det pludseligt hårdt og mistroisk fra manden.

»Jo, selvfølgelig,« svarede jeg overrasket.

»Nå, jamen, så må du vel også vide, at om bord i et skandinavisk skib kan man som regel altid redde sig et måltid mad. For øjeblikket er der bare ikke noget skandinavisk skib i havnen, hvor det kan lade sig gøre. Det er altså derfor, jeg er sulten i dag, forbandet sulten, kammerat.«

»Jamen, gå så bare med ned og spis, så gi'r jeg,« sagde jeg.

»Ja, den er go' nok, kammerat,« sagde manden, og der var ligesom kommet en venligere tone i hans stemme, »men den går ikke. Vi skal ikke ha' det hele spoleret.«

»Spoleret?«

»Ja, forstår du, kammerat, hvis du spenderer aftensmad på mig i aften, så får Røde-Karl mistanke til dig.«

»Mistanke til mig? Hvad i al verden skulle han mistænke mig for?«

»For at stjæle til mig,« grinede manden, »for nogen tid siden boede her en flirk fyr, der neglede lidt mad med op til mig, når han engang imellem kunne se sit snit til det. Men en dag opdagede Røver-Karl det, og så var fanden løs. Fyren blev smidt på porten med trommer og piber, han skyldte nemlig ikke Røver-Karl noget. Til gengæld skyldte jeg ham så meget, at det ikke kunne betale sig at stritte mig ud, og så nøjedes han med at skrive mig for en uges kost, som jeg altså faktisk ikke havde fået.«

Manden strøg en tændstik og tændte et lys, der stod i en flaske i vindueskarmen. Jeg iagttog hans skikkelse i det flakkende skær. Manden var høj og temmelig bredskuldret, men meget smal om hofterne. Trods det krøllede donkerytøj gav skikkelsen et indtryk af en farlig, kattesmidig kraft.

»Hvad hedder du?« spurgte jeg.

»Ja, hvad hedder jeg? Man plejer at kalde mig Slagteren. Det kan du jo også kalde mig.«

»Vil du så ikke med ned og spise?« spurgte jeg.

»Nej, tak, kammerat, lad hellere det være. Men skulle du se dit snit til at hugge en bid med op, så var det ikke så galt. Det er jo ikke sikkert, jeg får mad i aften. Sprut skal jeg s'gu nok få tilstrækkeligt af.«

Jeg gik ned for at spise. Jeg så også mit snit til at stikke et par stykker brød med pålæg i lommen. Men så faldt jeg i snak med et par matroser, og det blev sent, før jeg kom op på værelset igen. Da var slagteren imidlertid forsvundet. Så gik jeg over i Nassaustraat for at få et glas øl og en sludder på »Green Dog«, før jeg gik hjem i seng. Ud på natten hørte jeg Slagteren komme ravende ind på værelset og gå i seng.

Da jeg stod op næste morgen, lå Slagteren i sit krøllede donkerytøj ovenpå sergen og snorkede. Luften i værelset var råkold. Derfor tog jeg et af mine egne tæpper og lagde over ham, før jeg forlod værelset.

Da jeg om aftenen kom op på værelset igen, lå han stadig sammenkrøbet under det tæppe, jeg havde lagt over ham om morgenen. Han vågnede, da jeg tændte lyset i flasken.

»Nå, er det dig,« mumlede han og satte sig overende i sengen, »hvor mange er klokken?«

»Den må være lige ved syv,« svarede jeg.

»Nå, ja, så skal man vel til at lette på sig. Sig mig, kammerat, er det dig, der har lagt det tæppe over mig?«

»Ja, jeg syntes, du måtte fryse uden.«

»Det var s'gu meget pænt af dig, kammerat. Ja, vi nærmer os vinteren. Jo koldere, det bliver, jo længere tid må man tilbringe i sengen.«

»Står du aldrig op om dagen?«

»Helst ikke, kammerat. Hvorfor skulle jeg det? Livet begynder jo først, når værtshusene fyldes.«

Slagteren stod ud af sengen, tændte sin pibe og purrede op i hårtjavserne. »Hør, kammerat, du kunne vel ikke låne mig et par francs til at starte aftenen med?« spurgte han og så mig ind i øjnene uden at blinke.

»Jo, det kan jeg godt,« svarede jeg og rakte ham et par mønter.

»Tak for det, kammerat. Så må jeg se at komme afsted. Godnat med dig, kammerat.«

Jeg måtte vente måned efter måned på at få hyre. Jeg tilbragte meget af tiden rundt på mange af havnekvarterets utallige cafeer. Vi sad der blot, alle vi, der ventede og ventede på hyre, og fik dagene og aftenerne til at gå over et glas øl og en sludder om de håbløse tider, mens vore mere heldige kammerater, dem med hyrerne, tumlede sig i kåd lystighed omkring os. Selv om de selvfølgelig var flinke mod os og søgte at opmuntre os, så blev vi stadig mere og mere triste, fordi vi trods vor gode vilje ikke kunne komme ud til søs igen.

Slagteren så jeg aldrig noget til, skønt han næsten hver nat kom fuld hjem og altså måtte have været på værtshus. Men ligegyldig på hvilken tid jeg om dagen kom op på værelset, så lå han sammenkrøben under tæpperne og snorkede, og traf jeg at komme først på aftenen, når han begyndte at røre på sig, måtte jeg som regel stikke ham et par francs »til at starte aftenen med«.

Så sad jeg en aften på »Green Dog«. Musikken afsluttede netop en melodi, da der lød højrostedede stemmer og latter udenfor indgangsdøren. Selv om det ofte hændte, at et selskab larmede udenfor på gaden, før det trådte ind, syntes larmen denne gang at være af en særlig karakter, der fyldte atmosfæren i lokalet med en særlig spænding og fik de tilstedeværende til at forholde sig stille og afventende.

Så gik gadedøren op, og et selskab på fem personer tumlede ind. Slagteren var den ene af dem.

Uden at skænke cafeens gæster den ringeste opmærksomhed, masede selskabet ind gennem lokalet og slog sig ned ved et ledigt bord. De krævede øl ind og fortsatte deres støjende samtaler, som de ustandselig afbrød med hæse lattersalver.

Det var imidlertid kun fire af dem, der deltog i lystigheden. Slagteren så tvær og fortrædelig ud, og jeg blev hurtigt klar over, at han var genstand for grovkornede drillerier og forhånelser fra de fire, han var sammen med. Hans ansigtsudtryk blev mere og mere skummelt, hvilket blot syntes at forøge de andres morskab.

Tilsyneladende fortsatte samtalerne ved de øvrige borde uanfægtet. Men der lå alligevel ligesom en farlig spænding i luften. En forudanelse om, at et eller andet måtte finde sin udløsning.

Jeg søgte at opfange, hvad der blev sagt ved Slagterens bord. Selv om det kun var løsrevne ord og sætningsstumper, jeg kunne opfange ind mellem latterbrølene og det øvrige spektakel, blev jeg dog hurtigt klar over, at de fire mænd, der på grund af deres ligesom sværtede ansigtslød så ud til at være fyrbødere, behandlede Slagteren som deres særlige hofnar, der måtte finde sig i enhver ydmygelse, fordi hans tørst var afhængig af deres pengepung.

Værtinden, der tyk og mægtig stod oppe bag skænken og myndigt dirigerede cafépigebørnernes arbejde med gæsterne, kaldte på en af dem. Jeg kunne se på hende, at værtinden gav hende en ordre, som hun nødtigt ville efterkomme. Hun blev stående et øjeblik ved skænken og så modfaldent ned til det larmende selskab. Så tog hun sig sammen og nærmede sig bordet, netop som de fire mænd krummede sig sammen under en ny latter-salve. Den ene af mændene greb pigebarnet om livet, og mens han stadig vred sig af grin, søgte han at trække hende ned til sig.

Det lykkedes hende at gøre sig fri, og så satte hun sig ved siden af Slagteren, der villigt rykkede sig på bænken for hende, mens hans ansigtsudtryk syntes at formildes lidt. Det forblev ikke ubemærket.

»Nå, undskyld, det er måske baronens kæreste,« brølede manden, der havde forsøgt at kramme pigen. Og så hylede alle fire mand igen af grin.

Der foregik en pludselig forvandling med Slagteren. Fra sin sammenkrøbne, skulende stilling sprang han med en kats smidighed op og langede med lynets hast den grinende fyrbøder et så frygteligt slag ud, at han uden en lyd sank ned på gulvet.



Det nærmeste bord væltede, så glas knustes og ollet drev ud over gulvet

I samme nu var de tre andre på benene. De kastede sig over Slagteren, der tumlede baglæns og væltede det nærmeste bord, så glas knustes, og øllet drev ud over gulvet.

Slagteren var ikke til at kende igen. Det skulende og tvære i hans ansigtsudtryk havde veget pladsen for en ekstatiske kampglæde, og hans bevægelser udstrålede lutter smidig kraft. Hans tre modstandere søgte rasende ind på ham, men han værgede så behændigt for sig, at det kun lykkedes dem at vælte et par borde. Kvinderne skreg op, mændene bandede og tog parti, og i eet nu var cafeen en hylende, brølende og bølgende slagmark. Alle sloges med alle.

Jeg fulgte med øjnene de tre drevne slagsbrødre, der søgte at overmande Slagteren. Men så kom jeg til at se på det pigebarn, der var stridens genstand. Hendes ansigt udtrykte et stumt rædselskrig, og da jeg fulgte hendes blik, så jeg den mand, Slagteren havde slået i gulvet, nærme sig Slagteren med en ølflaske i hævet hånd.

Det kunde jeg ikke sidde stille og se på. Jeg arbejdede mig frem mellem de bandende og kæmpende café-gæster, og med et velrettet slag bragte jeg den brutale fyrbøder til endnu en gang at gå i gulvet. Og dermed var jeg uhjælpeligt midt i kampens centrum. Slagteren, der var kendeligt udmattet, fik fornyet kraft ved den uventede assistance. Da jeg for min part havde engageret den ene af hans tre modstandere, lykkedes det Slagteren at slå den ene af sine to modstandere i gulvet og gøre ansigtet ukendeligt på den anden, så han måtte trække sig ud af kampen. Da den mand, jeg kæmpede med, så sine kammeraters skæbne, opgav han pludselig kampen, banede sig vej gennem lokalet og forsvandt i løb ud på gaden.

Mandens flugt blev tegnet til kampens ophør. Gæsterne slappede pludselig af, stillede bordene på plads og bestilte friskt øl. Pigebørnene fejede gulvet rent for glasskår, musikken spillede op, og efter at Slagteren og et par af gæsterne på en temmelig håndfast måde havde sat de tre endnu halvbedøvede urostiftere på døren, havde »Green Dog« igen sit normale udseende.

Da jeg havde sundet mig lidt, ville jeg have inviteret Slagteren på et glas øl. Men han var pludselig som sunket i jorden.

I den følgende uge så jeg slet ikke noget til ham. Men en dag, jeg kom op på værelset, lå han der igen sammenkrøbet under tæpperne og snorkede, og han lånte som sædvanligt et par francs til at »starte aftenen med«. Han var kold og hård og bidende som altid. Det store slagsmål blev aldrig nævnt mellem os.

Ugerne var imidlertid blevet til måneder, og jeg øjnede stadig ingen chance for at få hyre. Jeg følte en voldsom længsel efter at komme ud til søs igen. Jeg kunne i timevis sidde på en bænk på

promenaden over Schelde-kajerne og følge arbejdet om bord i de skibe, der gjorde klar til at stikke i søen. Det travle liv, der rørte sig omkring de ankommende og afsejlede skibe, holdt mig hypnotisk fast. Jeg drømte mig selv stående ved dampspillene, når kasser og tønder susede op og ned gennem lastlugerne. Jeg tænkte mig selv til rors, når et skib manøvrerede fra kajen ud gennem Schelde-flodens travle trafik, og jeg følte et sug af utilfredsstillet længsel efter selv at stå derude på det mørke dæk og se kajlygternes perlerader tabe sig i mørket agterude.

Men dagene sneglede sig hen, og det så stadig lige håbløst ud.

Så sad jeg som sædvanligt på en bænk på promenaden. Mørket var ved at falde på. Lygtetænderen var på vej hen ad promenaden med sin lange bambusstang, hvormed han tryllede aftenen frem af skumringen.

Pludselig så jeg Slagteren dukke frem fra trappen, der fra gaden førte op til promenaden. Han blev et øjeblik stående ovenfor trappen og så sig søgende om. Så fik han øje på mig og styrede med lange skridt hen mod mig.

»Nå, kammerat, endelig fandt man dig,« sagde han og blev stående foran mig, »du gemmer dig ellers godt. Vil du ha' en hyre, kammerat?«

Jeg så uforstående på ham.

»Ja, jeg mener det s'gu,« ligefrem snerrede han, »er du varm på at komme til søs igen?«

»Selvfølgelig er jeg det,« svarede jeg uden at forstå, hvor Slagteren ville hen, »men hvordan —?«

»Ja, ja, det er lige meget med det, kammerat,« afbrød han mig vredladent, »spørgsmålet er bare, om du bryder dig om at få en hyre?«

»Ja, selvfølgelig gør jeg det.«

»Godt, kammerat, så har jeg en hyre til dig som AB. om bord i en engelskmand, jeg tror, den skal til Ishavet. Den er go' nok, for jeg er selv blevet tilbudt hyren. Men du skal være om bord inden otte i aften, for så sejler skuden.«

»Jamen, vil du da ikke selv — — —?«

»Lad være med de spørgsmål,« afbrød han mig vredt, »Jeg er s'gu ikke hidsig efter at komme ud og ligge og rakke på søen igen. Især ikke Ishavet. Vil du ha' tjansen, så følg med mig, så skal jeg hjælpe dig dit kluns om bord.«

En time senere var jeg mønstret om bord i S/S »Fillmore« som matros. Og da skibet om aftenen kastede fortøjningerne, stod Slagteren inde på kajen. Han vinkede ikke til mig. Han røbede ikke selv med det mindste tegn, at det var for min skyld, han stod der. Han bare stod der, mens blæsten flåede i hans tynde, krøllede donkerytøj.

Da S/S »Fillmore« var kommet helt ud på floden, så jeg hans lange, tynde skikkelse forsvinde ind i mørket mellem pakhusene.

Grønlandsfiskeriet

som jeg husker det

GRØNLAND har altid stået for mig som noget af et eventyr, noget fremmedartet, der havde en vis dragende magt over sind og tanker. Og det var vel ikke så underligt, for som helt ung hørte man om dette mægtige land, der var ved at dukke op af ishavet. Vel havde vi lært om Grønland og om vikingerne, der drog fra Island op til Grønland, men derfra og så til at dette land skulle få nogen særlig interesse for os, var jo et langt spring.

Man opdagede efterhånden, at Grønland er et land med uanede muligheder, også dette medvirkede til at skabe en vis spændende atmosfære omkring landet. Man havde allerede opdaget, at der var store fiskerigdomme deroppe, men samtidig at der var mange isbjerge, farlige undervandsskær

og megen tåge, altså samtidig noget der trak og noget, der gjorde bange. Grønland kunne med andre ord skabe både romantik og spænding, og det var således med stor forventning, da det blev til alvor, at man satte kursen mod Grønland; man drømte og fantaserede om dette eventyrrige, hvor man ville komme til at opleve spændende ting, også i form af enorme fangster, for det var trods alt fisken, der gav bonus.

Rejsen derop tog fjorten dage, den første gang jeg var med, og den gik forholdsvis godt. Under rejsen brugte man tiden til at gøre fiskeredskaberne i stand, ind imellem at man havde dæksvagt, ror- eller udkikstørn, men der blev dog også tid til at læse og spille skak eller lignende.

Ikke mindst var det spændende tidsfordriv,

Landsætning af proviant



hvis der var en om bord, der kunne fortælle historier, så vi andre lå flade af grin. Man kunne godt tåle at høre historien adskillige gange, man morder sig lige storartet hver gang, den blev fortalt. Uden mænd med slige evner kunne skibslivet sommetider være uudholdeligt.

Da vi nærmede os Kap Farvel, begyndte vi at stirre efter isbjerge, længe varede det heller ikke, før vi havde de første mægtige isbjerge inden for synsvidde, de mægtige kolosser lå og duvede i vandet, mange var så store, at de så ud som store øer, der drev rundt. Da vi kom nærmere ind under land, mødte vi den isnende tåge, der hyllede os i sit grå, triste slør. Så meldte angsten sig, for vi sejlede jo mellem isbjerge, og tågen gjorde det vanskeligt at holde udkik, det var ikke så sjældent, at man hørte bølgebruset mod isbjerget, inden det var inden for synsvidde, og da var det på tide at få skibet drejet, hvis ikke man ville risikere en kollision.

Spændingen steg, efterhånden som vi nærmede os land, Grønland, som man havde læst og drømt om, nu kunne det stige frem, hvilket øjeblik det skulle være. Land har en magnetisk magt over alle søens folk; så snart man nærmer sig land, er spændingen der, så står man naglet fast til boven eller hænger oppe i rigningen, det er om at være den første, der kan råbe: Land i sigte.

Så kom det øjeblik, da vi fik Grønland i sigte, til at begynde med gjorde det ikke særligt indtryk på mig, jeg var endda en lille smule skuffet, det så ud til at være langt fladere end både Island og Færøerne. I min fantasi havde jeg forestillet mig det med kolossale bjergtoppe og store vidder, og nu forekom det mig så uendelig fladt og uimponerende, men da vi først kom nærmere ind under kysten, begyndte de mægtige bjerge at tone frem ude i horisonten. Landskabet blev mere vidtstrakt, og vi stod overfor en så fantastisk skønhed, at jeg blev helt målløs. Det viste sig, at landet både var større og smukkere, end jeg havde forestillet mig det. Noget af den samme barskhed, der præger Island og Færøerne, fandtes også her, flere steder endda mere bart.

Vi kom ind i Færingehavn, her er ikke antydning af jord, kun de nøgne klipper, næsten ikke engang så meget som en græstot, så her var ikke noget, der gjorde indtryk på en færing. Klipper havde vi set nok af i forvejen. Det var jo heller ikke her, vi agtede at slå os ned, det var kun en mellemlanding, om man så må sige. Her lagde vi salt og olie ind til senere brug og indtog vandforsyning og andet, som der skønnedes at være brug for, og så gik det ud igen til fiskeriet.

Vi havde kun seks timers frivagt og arbejdede altså i atten timer, og det er klart, at vi så blev sultne om natten, men hvad kunne smage en sulten fisker bedre end stegt helleflynder serveret på primitiv måde i lukafet! Disse måltider betød næ-

sten mere end både middagsmaden og de øvrige måltider, måske var det, fordi man frøs mere om natten og var mindre veloplagt, at måltidet kom som en dejlig afveksling i programmet, i hvert fald var disse måltider til lige så stor glæde for os, som de var til ærgrelse for kokken. Når han tørnede ud klokken halv seks, flød hele bordet med gafler og knive, fiskeaffald og andet imellem hinanden. Kokkens første reaktion var gerne at kaste omkring med knive og gafler for på den måde at give sin harme luft, til stor morskab for os andre, der ikke havde tid til at gøre rent efter os, vi måtte spise i en susende fart og så til fiskeriet igen.

Fiskeriet på Fyllebank blev ikke det helt store sus, men det var dog en begyndelse, snart satte vi kursen mere nordlig.

Da vi først var kommet nordpå, begyndte det store eventyr. Skipperen stod med kikkerten for øjnene og holdt skarpt udkig med de store fugleflokke, som gerne tilkendegav, hvor fisken var at finde, og så var det om at sætte kursen derhen.

Vi drev fiskeriet ud fra små årebåde, derfor måtte skipperen kalde bådene til borde igen, og så gik det igen så stærkt, som motoren kunne drive skuden, det var desværre heller ikke for meget. Jeg tror, man skal være fisker for at forstå den eventyrlige spænding, som en fisker oplever, når han ser hele havoverfladen stå og koge med torsk, mens millioner af havmåger under hæse skrig styrter sig ned over fisken; man ser millioner af torsk i vandoverfladen, enkelte i små spring ovenfor vandet. Hvilken fisker er ikke sprængfærdig af iver, når han ligger her i sin lille båd omgivet af sådan en rigdom? Det kunne hende, at man havde loddet liggende indenbords og kun pilken udenfor, men alligevel gav det fangst. Da oplevede man, hvad fiskeeventyr er for noget. De levende torsk blev kastet ned i bunden af båden, og her for de rundt med slig fart, at man skulle tro, at en vis mand var i halen på dem.

Ikke så sjældent glemte man tid og sted, slap snøren, man havde i hånden og greb ud efter en torsk, der kom svømmende. Som regel fik man dog ikke andet ud af den form for fiskeri, end at man blev våd helt op til armhulen. Det skete dog også, at man kunne tage dem med de bare hænder. Men hvorfor ikke også fortælle om de mange gange, man stod og så på disse millioner af torsk, så dem svømme uden om pilken. De var for sultne og ville ikke bide; så stod man der og sagde hen for sig: Åh, I store torsk.

Jeg tror, at kun den, der har oplevet en sommermorgen at ligge oppe ved Grønland, når der er blikstille, og solen bager fra en skyfri himmel, kan fatte, hvilket dejligt liv det er at være fisker. Her oplever man at blive et med naturen og med det impulsive hav, når det viser sig i sin gavmildhed, så rigt og smukt, at ingen kan forstå det,



Det gælder om at holde fast ved de skønne og rige oplevelser

uden den, der har sans og øje for denne særegne skønhed.

Eller hvem kan forklare stemningen en nat, når midnatssolen står som en flammende ildkugle og kaster sine ufatteligt rene farver ned over det spejlblanke hav? Det er en skønhed så vidunderlig, at det kun er forundt en brøkdels af jordens befolkning at opleve den. Det er den slags ting, der ristes ind i fiskerens liv og bevidsthed, måske også fordi det er så sjældent, at han oplever havet fra den side. Hver solstråle, hvert venligt træk må erindres med varsomhed og forståelse, fordi man ved noget om, at alt på jorden er forgængeligt. Måske inden middag står himmel og hav i eet, eller den klamme tåge har hyllet alt i sin favn. Det gælder om for fiskeren at holde fast ved de skønne og rige oplevelser, for de er i virkelighe-

den så få mod den grå hverdag, der nok kan slide på nerverne.

Jeg tror nok, jeg har en særlig evne til at kunne fæstne mig ved det smukke og ligesom lade det prente sig i min bevidsthed. Og et så uud-sletteligt indtryk har disse oplevelser gjort på mig, at jeg endnu ser dem klart for mig. Man siger ellers om fiskeren og sømanden, at der skal meget til for at imponere dem, og jeg tror, det er rigtigt. Det vil sige, de kan nok imponeres og glædes, men de giver bare ikke så voldsomt udtryk for det.

Desværre er det, som jeg allerede har antydnet, ikke altid solskin oppe ved Grønland. Tågen er i virkeligheden vores værste fjende, den kommer så hurtigt og lægger sig over alt. Man var så hjælpeløs over for den, når man i de små både lå langt borte fra skibet; det kunne tage os en time at ro

skibet op, og tågen kom mange gange på mindre end ti minutter. Det var altid med en vis angst i sindet, at vi så tågen komme snigende, man traf hurtigt sine forberedelser, og som regel gik det da også godt.

Noget af det, der glædede mig mest, var, at der var seks timers frivagt; jeg ved godt, at det er almindeligt nu, men det var det ingeniørlunde, da jeg begyndte som fjortenårig, da begyndte vi at fiske klokken 6 om morgenen, fik frivagt klokken 21 om aftenen og begyndte så igen klokken 24 og kom ikke i seng igen før næste nat klokken 24. Det var i virkeligheden et slaveliv, ingen forbryder nu om dage bliver dømt til slig trældom. Derfor syntes man, at det var det pure driverliv med seks timers frivagt, ganske vist hørte spisetiden ind under de seks timer, men alligevel var forskellen stor.

Hvor kunne det være koldt at gøre fisken ren, når istågen lagde sin klamme hånd over os. Fisken var helt stivfrossen, og luften føltes rå og modbydelig, det er en af de mindre gode sider, som man også husker, da måtte man banke varme i fingrene, for man skulle jo igennem det.

Men alt dette kender fiskeren jo også i dag, så når jeg skal fortælle, hvad jeg husker fra grønlandsfiskeriet, så vil jeg ikke fortælle så meget om selve fiskeriet, men om de indtryk, der har brændt sig fast i min bevidsthed.

Jeg husker, at vi på »Normanner« havde fået skade på skruen, og det var nødvendigt for os at få den gjort i stand. Vi sejlede så til Godthåb, hvor der er så megen ebbe og flod, at vi kunne lægge skibet ind på sandgrund; når så ebben kom, blev der helt tørt omkring det, og på den måde kunne man komme til at reparere skruen, men det var jo ingen behagelig stilling at opholde sig om bord, og dog var vi nødt til det, da Grønland var et lukket land, og vi kunne risikere en bøde på indtil 50 kr., hvis vi gik i land. Jeg husker også hvilket indtryk det gjorde på mig at se de små eskimoer, der stod inde på land og prøvede at tigge et eller andet fra skibet, men var der nogen af de danske embedsmænd fra Godthåb i farvandet, var eskimoerne som blæst bort, også til dem ville der vanke bøder, hvis det blev kendt, at de havde forbindelse med os, men de var snu og satte altid vagtposter ud, så de kunne krybe i dækning bag klipperne, hvis der var fare på færde. Vi morede os tit over den snildhed, de lagde for dagen, og hvormed de ofte snød deres vogtere.

Da vi var færdige med reparationen, sejlede vi indenskærs tilbage til færingehavnen. Der er sikkert mange, der har sejlet den tur, den er forunderlig smuk, og de indtryk, jeg modtog på den tur, er som mejslede ind i mit sind. Jeg stod og så ind mod land, og pludselig så jeg ind i en fjord, hvor den ene fjeldrække efter den anden kom til

syne. Solen stod højt på himlen og kastede sine gyldne stråler ned over de snedækkede fjeldtoppe og gav dem en vidunderlig farve, så jeg stod helt mælløs af betagelse, så dybt grebes jeg af dette syn, at havde jeg været kunstmaler, kunne jeg nu efter atten års forløb have malet dette parti, ikke blot fjeldene, men også gengivet farverne, så vidt de da har kunnet gengives med almindelige farver.

Solen glitrede i sneen, så de så ud som de rene krystalperler, jeg har aldrig set noget lignende, og får næppe nogensinde mere lov at se noget lignende.

Som jeg stod her på boven, oplevede jeg et af de desværre alt for få øjeblikke i et menneskeliv, hvor man betages af naturens renhed, så jeg nu efter de mange års forløb stadig kan nyde det samme syn, bare jeg lukker øjnene. Grønland åbnede, mere end noget andet land, mine øjne for naturens majestætiske skønhed, alt her var så vel-signet uberørt af menneskehænder, her er ingen propaganda nødvendig for den, der engang har set Grønland åbne sit milde ansigt, man vil altid længes efter dette ufatteligt storslåede landskab. Ingen har så rig lejlighed til at opleve landets skønhed, som den, der ligger herude ved kysten og ser landet i alle belysninger, ser det, når tågen indhyller det i sin tætte kåbe, og når solen fordriver tågen og lader sit afvekslende farvespil glitre over fjeldtoppene og den spejlblanke fjord.

Det er nu ved at være på slutningen af sæsonen, humøret hos de ombordværende er langt nede, mandskabet begynder at mumle noget om, at det da også er rent galt ikke at sejle hjem nu, alle fornuftige skippere har forlængst sat kursen hjemefter, og de, der bliver længere, har faktisk ikke en smule forstand i behold. Hvert ord, der bliver sagt mand og mand imellem, bliver optaget i en forkert mening, kort sagt, alle er mere eller mindre vrantne, alt går på den samme melodi, om man da ikke snart skal hjem.

Så skete det en dag, da havet var spejlblankt, og solen stod højt på himlen, at skipperen kom med Dannebrog under armen, og det betyder, at nu skal kursen sættes hjem. Mon der er ret meget, der kan gøre voksne mænd så tåbelige som hjemlængsel, hvilken forskel på stemningen før og nu. Nu går det hjemad.

Da vi nærmede os Færingehavn, var det desværre ved at blive mørkt, og tågen svøbte sig om os, så udsigterne til at komme ind i havnen var ikke de bedste, det så imidlertid ud til, at skipperen var fast besluttet på at prøve lykken. Han gik frem og tilbage mellem boven og kahytten, ned at se på kortet og op igen, mens mandskabet ivrigt diskuterede i lukafet, for mandskabet er som regel klogere end skipperen i sådanne øjeblikke.

Vi vidste godt, at det ingeniørlunde var nogen ufarlig sejlads, da der lå undervandsskær uden for havnen, og når man så ikke kan se fyret helt

klart, men det lykkedes for skipperen at føre skibet velbeholdent ind.

Hvilken vidunderlig følelse der bemægtiger sig en sømand, når ankeret er kastet i en tryk havn, det tror jeg kun den kan fatte, der har ligget ude på det grådige hav i fire måneder uden nogen mulighed for at komme ind og strække benene eller få lidt afveksling i tingene.

Så er ankeret atter hejst, og kursen sat mod Færøerne. En lykkelig stemning breder sig over skibet, for nu går det for alvor hjemad.

Disse hjemrejser står for mig i en særlig glans, og det tror jeg iøvrigt, at de gør for alle fiskere; man fyldes af en følelse, som man slet ikke kan give udtryk for.

Da jeg sejlede, tog rejsen som sagt fjorten dage, nu har man jo fået stærkere motorer, så nu når man knapt at falde i søvn, inden man er ved vejs ende. Jeg vil her fortælle lidt om de tanker og indtryk, der bemægtigede sig en under disse ture.

Særlig en rejse husker jeg. Havet var blikstille, solen stod og bagte om dagen, og om aftenen var der stjerneklart, en himmel så ren og smuk, så jeg tror, man skal helt op til disse breddegrader for at opleve noget lignende. Himlen var lige betagende smuk, enten det var stjernerne, der blinkede og funkede over os, eller det var nordlyset, der flammede ud over himlen som et gnitrende bål. Jeg har aldrig oplevet så ren en skønhed som her oppe, det er noget helt andet end at gå på strøget i København, hvor man hvert øjeblik må passe på ikke at støde til nogen eller selv blive skubbet i rendestenen, og hvor den ene reklame lover meget mere end den anden. Herude på havet er der højt til loftet, man er selv så lille, en ubetydelig prik i universet.

Disse aften- eller nattetimer, hvor man stod helt alene på dækket, så man noget af Guds forunderlige skaberværk, det var stunder, som var med til at berige ens liv.

Nordlyset kunne blafre så stærkt, at man sommetider følte det hængende helt nede over hovedet på en, så man uvilkårlig dukkede sig for ikke at komme i berøring med det. Eller man stod og stirrede ned i det stille klare vand, der frembød et fantastisk skue med sin morild i mange forskellige variationer.

Det er den slags ting, som landkrabber ikke forstår, for de tror, at havet er havet, og at det er ens, så de kan ikke forstå, at man ikke keder sig ihjel, når man sejler så længe uden at se land, de fatter ikke alle de afvekslinger, man oplever, når man er blevet dus med havet.

Nu har jeg skildret havet i sin venlighed og skønhed, men vi, der har færdedes på de nordlige



Havet omkring Grønland kan være gavmildt. Her er en fangst af store grønlandske rejer

breddegrader kender også havet fra en anden side. Det kan ikke blot smile og være legesyg som en kattekillling, det kan også vise tænder som den glubske bulldog.

Vi lå lige uden for Kap Farvel, da radioen meldte, at det ville blæse op til orkan, og jeg skal mene, at vi fik det at føle, samtidig var strømmen mod vinden, så man behøver ikke engang at være rutineret sømand for at vide, hvordan havet så tog sig ud. Det var lige i skumringen, da det for alvor tog til at blæse, vi skyndte os at rebe, og da skete ulykken, storsejlsskødet ramte en af mandskabet og slog ham bevidstløs. Han blev båret ned i kahytten, og det stod os alle klart, at han var alvorlig kvæstet, det så ud til, at øjet var knust, og her lå vi hundreder af mil fra den nærmeste læge, og selv kunne vi ikke hjælpe den tilskadekomne. Hvad skulle vi nu gøre, vende og sejle ind til Grønland igen eller fortsætte til Reykjavik, hvor vi vidste, at der var dygtige læger? Vi var mest stemt for det sidste, da det var på hjemturen, og da den syge også helst selv ville til Island, fortsattes rejsen.

Det blev en frygtelig nattevagt, en af de vær-

ste jeg nogensinde har været udsat for, hvor bliver man lille i et sådant forrygende vejr og med en syg mand om bord.

Alle sad vi fuldt påklædte med olietøj på, parat til at tage en tørn med uvejret, men i virkeligheden følte vi os som ubetydelige sæbebobler mod elementernes rasen.

Endnu mærker jeg den sitren, der gik gennem skibet, da det blev ramt af en stor sø på fordækket, skylightet blev slået i stykker, og vandet fossede ned, så køjerne kom til at sejle, det var uhyggeligt. Hurtigt sprang vi op på dækket og fik en presenning lagt over hullet, så vandet ikke stadig skulle skylle ned i lukafet.

Men der måtte øjeblikkelig pumpes, så vandet ikke yderligere skulle tynde skibet, der var tungt i forvejen. Det var godt, at motoren stadig gik, så den kunne gøre sit til at holde skibet læns. Der blev ikke sagt mange ord, hver mand gjorde sin pligt uden mukken og uden at ænse faren for sit eget liv, nu var vi alle et led i helheden, og hver måtte øve sin indsats uden hensyn. Her oplever man i sandhed fællesskabets betydning.

Men trods alt red vi den nat af, og selv om det blæste lige så meget om dagen, så ser man dog altid hen til dagningen.

Kokken gjorde sit yderste, for at vi skulle få noget at spise i det hårde vejr, han spændte gryden fast med en kile op mod dækket, og tilsyneladende stod den godt og havde ingen chance for at vælte, men ak og ve, disse velkendte søer, der kommer brølende, har altid en mærkelig evne til at ramme de ømmeste punkter. Jeg stod netop selv nede i lukafet, da katastrofen skete, vi følte

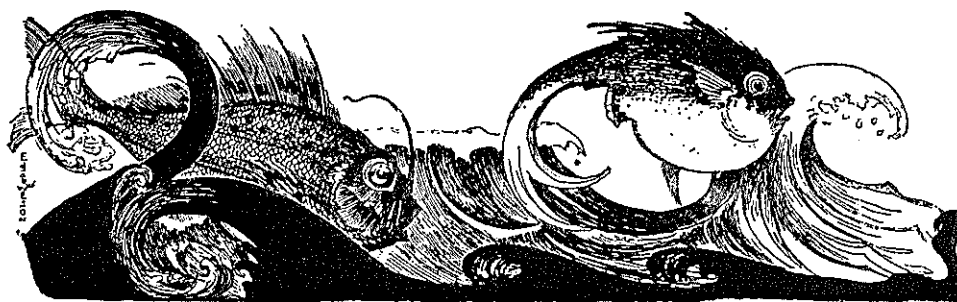
den velkendte sitren og så, hvordan gryden løsnede sig og blev slynget rundt på dørken, samtidig gik presenningen i stykker, og vandet styrtede atter ned, det var et alt andet end lysteligt syn at se alle de dejlige stykker kød sejle rundt på dørken og finde vej ind i underkøjerne.

Jeg husker, at jeg fik så ondt af kokken, jeg ved ikke, om han fældede en tåre, men til alles forbavselse fik han noget andet brygget sammen, og vi fik mad til den fastsatte tid.

Bagefter kan man more sig over den slags oplevelser, men lige når man står midt i dem, er morskaben ikke særlig stor, så meget mere som den tilskadekomne havde forfærdelige smerter, der yderligere forøgedes ved skibets bestandige bevægelser; han kunne aldrig finde hvile nogetsteds.

Endelig stilnede stormen af, og da oplevede vi virkelig noget spændende, men samtidig noget dramatisk. Da vinden pludselig løjede af, rullede skibet frygteligt, det var næsten ikke til at holde ud. Der var ingen vind til at støtte sejlene, så de kastedes fra den ene side til den anden. Da kom en af havets mægtige kolosser, en stor hval, den styrede lige hen mod skibet, dukkede ned og kom op igen tæt ved skibet. Den stod ligefrem og gloede ind over skibet, som ville den sige: Hvad mon I er for nogle mærkelige størrelser? Så nær var den, at vi var alvorligt bange for, at skibet skulle ramme den, så den blev rasende og slog os til pindebrænde, i så fald var alt håb om redning ude.

Men heldigvis trak kolossen sig tilbage i god orden, og vi åndede lettede op, en oplevelse rigere.





Kaptajn Alleweld

Kaptajn Alleweld

klarer ærterne

MARGIT LUND satte hættten på sin fyldepen og lagde den i håndtasken. Så foldede hun det brev sammen, hun lige havde skrevet, lagde det i kuvert og frankerede det. Morgensolen sendte en venlig hilsen ind gennem vinduerne til hendes ungepigelejlighed. Men selv ikke det gode vejr kunne hjælpe på hendes humør. Ganske vist var hun gået tidligt i seng aftenen i forvejen, men hun havde ikke rigtigt kunnet finde hvile. Hele natten havde hun ligget og spekuleret.

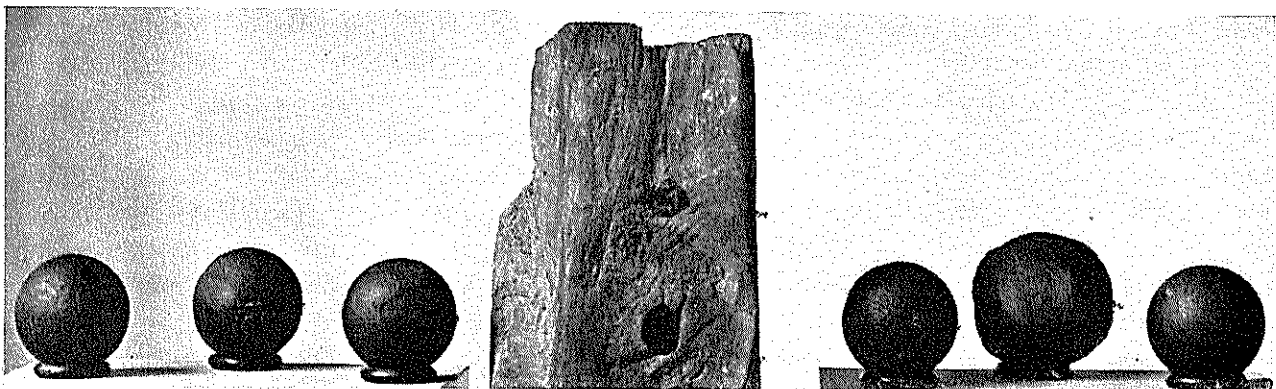
I dag skulle hun med idrætsklubben på udflugt til Nordsjælland. Egentlig havde hun glædet sig til denne tur, men så var hun kommet til at tænke på sine veninder fra klubben, som næsten alle uden undtagelse skulle have kavalerer med. Selv kom hun næsten altid alene. Det var sjældent, at Asger var med hende til fest. For øjeblikket lå han med sit skib midt ude på Atlanten. Bare hun dog kunne have haft ham med i dag! Og dog —, nu var det jo alligevel for sent.

Margit lagde brevet i tasken og gik ud i korridoren. Hun stillede sig foran spejlet og gav sig til at ordne sit smukke, mørke hår. Hun plejede at kunne smile til sig selv her. Margit var en flot pige, hvilket hun ikke var helt uvidende om. Hvis hun ikke selv havde kunnet se det, måtte hun vide det fra sine

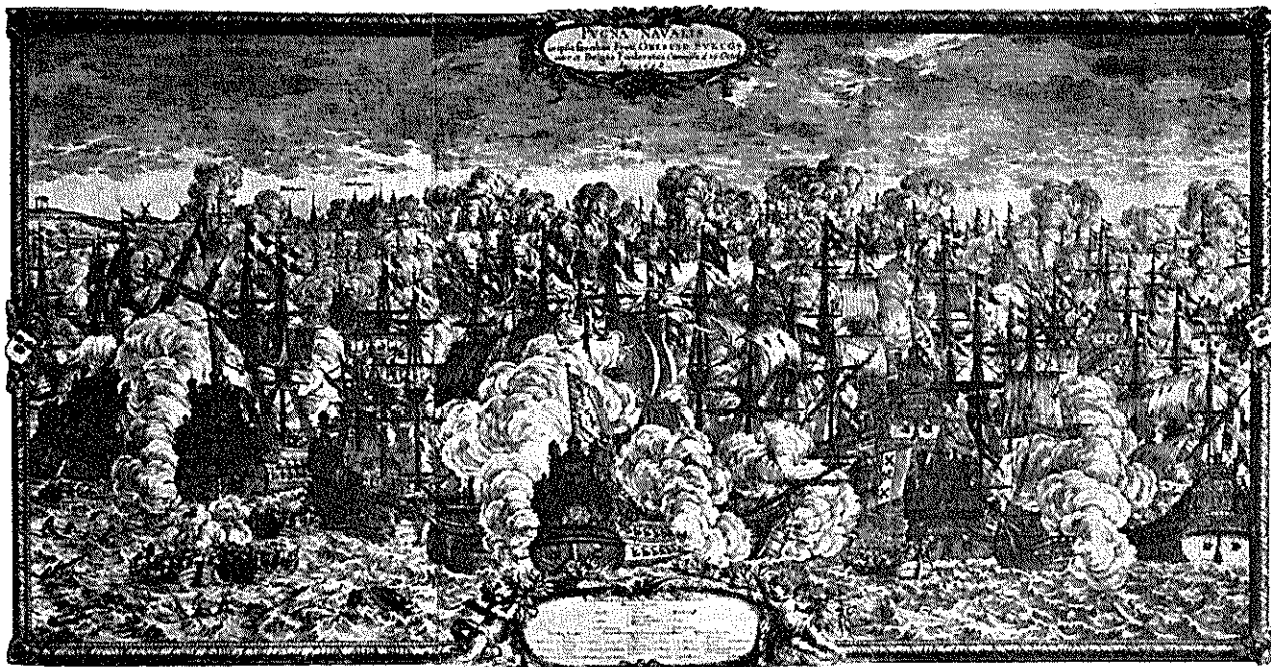
mange mandlige beundrere. Flere af dem havde gjort kur til hende, og de havde sikkert nok kunnet skaffe hende en mere spændende tilværelse end den, som et ægteskab med en sømand ville byde på. Alligevel holdt hun fast ved sin styrmand, — eller hun havde rettere sagt gjort det indtil nu.

I det brev, hun lige havde skrevet til Asger, havde hun gjort det forbi mellem dem. Hun var blevet ked af at nøjes med de få dage ad gangen, hvor Asger og hun kunne være sammen. Ganske vist var der udsigt til, at hun kunne komme med på næste rejse, hvis hun ellers kunne få fri fra sit arbejde. Men det ville alligevel ikke blive det samme, som hvis hun til stadighed havde ham hjemme. Hun holdt uendeligt meget af ham, og hun vidste, at det brev, der nu lå i hendes taske og ventede på at blive afsendt, ville gøre ham ondt. Men hun havde tænkt sagen grundigt igennem, og skønt Asger igen i sit sidste brev havde bedt hende gifte sig med ham, måtte det være forbi mellem dem. Hun ville ikke binde sig til en sømand.

Margit blev brat afbrudt i sine triste tanker ved en vedholdende tuden fra et automobilhorn nede på gaden. Det var turistbilen, der var kommet. Da Margit nåede ned, kom hun med en bemærkning om, at hun lige skulle have lagt et brev i postkassen om hjørnet. Men kammeraterne inde i bussen protesterede. De var utålmodige efter at komme af sted.



De trehundrede år gamle kanonkugler og det svenske vragestykke fra orlogsskibet „Morgonstjärnan“



Slaget i Øresund 29. oktober 1658. Stik efter Erik Dahlberg

Det blev en dejlig dag for de fleste af deltagerne i turen. Men Margit var ikke oplagt. Hun tænkte stadig på brevet til Asger. Hun havde forgæves forsøgt at få lagt det i en postkasse flere gange. Når de kom til Helsingør, *skulle* det af sted.

Det muntre selskab nåede sent på dagen frem til Helsingør. Naturligvis besøgte man også Kronborg med søfartsmuseet. Mens hele det øvrige selskab var vældigt interesseret, trættede synet af de mange maritime museumsgenstande Margit, der var ked af at tænke på skibe.

De unge mennesker morede sig især over en lerbuste af en velnæret og tilfreds sømand med røde bassunkinder og med en nathue-lignende hovedbeklædning. Selv ikke Margit kunne lade være at synes om det livsglade ansigt.

Mens selskabet gik videre, stod hun alene tilbage og betragtede figuren i dybe tanker. Hun lænede sig træt op ad væggen og sukede dybt. Så hørte hun en dyb bastone runge gennem museet. Det var lerbusten, der talte:

„Jeg er kaptajn Zacharias Alleweld,“ sagde stemmen. „Ja, egentlig er jeg jo kun en buste af samme kaptajn, men jeg ligner ham så godt, at jeg en gang imellem taler på hans vegne. Alleweld var fører af Kina-fareren „Kongen af Danmark“. Han var en myndig, men samtidig humørfyldt mand med mod på livet. Mens han i 1737 opholdt sig med skibet i Kanton, lavede en kinesisk kunstner en buste af ham, — og det er altså mig!

Ser De, lille dame, „Kongen af Danmark“ bragte ligesom nutidens skibe mange sjældne og kostbare varer hjem til Danmark og gjorde livet værd at leve for folk i land. Alleweld og hans besætning var klar over deres værdi for det danske samfund. Mange af disse folk var gift, og deres koner var stolte af at have ægtet mænd, hvis indsats var af så stor betydning. Havet er for Danmark af ligeså stor betydning som markerne, og det har det altid været.“

„Det har du ret i,“ sagde en massiv jernkugle fra et af de andre lokaler i museet. „Frøken, jeg er snart 300 år gammel. Da jeg kom hertil, kunne jeg ikke eet ord dansk. Det eneste sprog, jeg kendte, var skibskanonernes dundren. Men jeg har lært dit sprog ved at lytte til gæsternes samtaler her på slottet. Jeg blev født i et hollandsk støberi i en sky af damp og røg. En dag blev jeg sammen med nogle hundrede kammerater bragt om bord på det nederlandske orlogsskib „Brederode“. Jeg blev gemt væk i lasten og lå og kedede mig dør i lang tid. Men så begyndte matroserne at tale om, at skibet skulle på en tur til danske farvande. Det var i 1658. Danmark var på det tidspunkt i kamp med svenskerne, men havde uheldet med sig. Der var fare for, at Sverige skulle blive herre over begge sider af Øresund. Dette huede ikke mine landsmænd, som derfor besluttede at sende en flåde af sted til hjælp for de betrængte danske.

En dag stod vi ud fra Hollands kyst sammen med ca. 35 andre hollandske krigsskibe og en stor

flåde med levnedsmidler o. l. Chefen om bord på „Brederode“ var viceadmiral de With.

Den 22. oktober, medens København indesluttedes af svenskerne, ankrede flåden op ved Lappegrunden. Her blev jeg bragt op på dækket i nærheden af en af kanonerne. Sydpå kunne man efter matrosernes udsagn skimte denne smukke borg, hvor jeg nu nyder mit otium.

Den 29. oktober blev vinden os gunstig, og admiral Obdam gav ordre til at stå Sundet ind. Vore skibe holdt sig midt i farvandet og blev beskudt fra begge sider. Fra slottet her affyrede Karl X Gustav personligt det første skud mod os. Og så begyndte kampen mod den svenske flåde. Der blev ikke givet pardon fra nogen af siderne. Det tyndede efterhånden ud i bunken af kanonkugler, og jeg håbede på, at turen snart kom til mig også. Men pludselig blev der et voldsomt røre om bord. Jeg var netop blevet bragt over ilden og var rødglødende af raseri mod svenskerne. Men jeg kom aldrig af sted. Svenskerne bordede nemlig i samme nu „Brederode“. Admiral de

With faldt, og besætningen måtte overgive sig. Kort efter sank skibet imidlertid ud for Espergærde. Jeg mærkede, at vandet lukkede sig over mig, og hvæsedede i arrigskab. Men gejsten gik hurtigt af mig i det kolde vand.

Ja, kære veninde, det var *min* historie. Da jeg mange år senere blev fisket op og bragt her til museet, kom jeg i selskab med et svensk vragsstykke og erfarede på denne måde, at hollænderne havde vundet kampen. Og det var jo et plaster på såret!“

„Tag det nu bare roligt,“ protesterede en skrøbelig stemme. Den kom fra det svenske vragsstykke. Margit kunne huske at have læst på skiltet, at træstykket var en del af spantet fra orlogsskibet „Morgonstjärnan“. „Vi tabte ganske vist slaget,“ fortsatte vragsstykket. „Men vi leverede hård kamp. „Morgonstjärnan“ var sammen med nogle andre svenske skibe lige ved at gøre det af med det hollandske admiralskib „Eendracht“. Hvis et andet hollandsk skib ikke var kommet til undsætning, havde „Eendracht“ måttet overgive sig. På grund af aflastning-

gen fik det hollandske admiralskib nu lejlighed til at koncentrere ilden mod „Morgonstjärnan“. Vi kom i brand, og jeg husker, hvordan jeg stønnede under heden. Heldigvis fik flammerne ikke tag i mig, for „Morgonstjärnan“ sank. Lad mig forresten pointere, at den danske flåde assisterede hollænderne glimrende. Hvis Danmark ikke havde haft dygtige søfolk på det tidspunkt, er det ikke godt at vide, hvordan landets skæbne var blevet.“

Så hørtes en stemme med en højst grinagtig accent. Den måtte komme fra det kinesiske tempelskib, som Margit lige havde set på sin rundgang. Modellen havde aldrig rigtigt kunnet lære det svære danske sprog. „Jeg var i sin tid placeret i et tempel i nærheden af Peking,“ sagde den. „Jeg var blevet bragt til dette tempel af taknemmelige kinesiske søfolk. Men så kom bokseropstanden. Det var lige ved århundredskiftet. Kineserne hadede de hvide, som efter deres mening vanærede landet, og da der på grund af tørke opstod misvækst i visse provinser, gav man de fremmede skylden.

For en gangs skyld var de hvide enige. Gesandterne i Peking anmodede deres regeringer om støtte. 2000 mand fra stormagternes flåde ved Taku rykkede frem mod Peking, men måtte vende om. Krigsskibene forlangte Taku-forternes overgivelse, men blev som svar overdænget med en regn af kugler fra land. Den 20. juni 1901 blev den tyske gesandt i Peking skudt ned på gaden, og i otte uger måtte byens gesandtskaber forsvare sig mod kineserne, der rasede mod de hvide.

Endelig i midten af august blev Pekings europæere befriet af hvide og japanske tropper. Mens fredsforhandlingerne stod på, sendtes straffeekspeditioner ud mod kineserne. I omegnen af Peking var det navnlig tyskerne, der myrdede og plyndrede. I templet fik en tysk marinesoldat øje på mig. Han røvede mig brutalt og solgte mig. Ad omveje nåede jeg endelig til det fredelige Danmark i 1922. Spørg ikke om min alder, for jeg kender den ikke. Djunken er jo en meget gammel fartøjstype, vel ligeså gammel som søfarten selv! Søfarten er det forøvrigt mere



Det kinesiske tempelskib fra Peking

end noget andet, der har betinget europæernes fremtrængen kloden over.“

Et par vinflasker klukkede hjerteligt fra et af rummene. Den ene af dem tog ordet: „Vi indeholder, som De sikkert allerede har læst Dem til, frøken, rødvin og madeira. Men jeg er bange for, at livets omskiftelser har gjort os lidt bitre, hvorfor vi næppe er nogen himmerigsmundfuld mere. Men vi har været fine sager engang,“ sagde flasken stolt. „Det er vort originale segl et bevis på. Vi har oplevet søen i al dens væld. Hvis det kan interessere Dem at vide, så kommer vi fra vraget af en Ostindien-farer. Ud for Anholt mødte skuden hårdt vejr. Stormen brølede gennem rejsningen, og det knagede gennem hele skibet — helt ned i lasten, hvor ækle og modbydelige rotter begyndte at løbe hen over os flasker for at komme væk fra det stadig stigende vand. Snart nåede vandet os til halsen, og vi var klar over, at alt var ude. Så jamrede det mishandlede skib sig for sidste gang og sank. Det var i 1789. Søfolkene sendte dengang som nu deres sidste tanker mod hjemmet, når de måtte bukke under for faren, og deres arbejde fortjener at blive vurderet rigtigt.“

„I taler allesammen om alder,“ lød en klangfuld røst med en smuk, fransk accent. Det var en skøn, lille skibsklokke, der tog til orde. „Jeg er af fransk oprindelse og er støbt allerede i 1764. Min smukke rene stemme er beundret af alle, der har hørt mig. Men det kommer af, at der er sølv i mig.“

„Fortæl din historie,“ tordnede lerbusten.

„Ingen uden jeg selv kender den,“ svarede klokken. „Og sådan skal det blive ved at være. Som så mange andre skibsklokker blev jeg i sin tid velsignet af en katolsk præst, og min historie er derfor en hellig hemmelighed. Museumsfolkene har forgæves søgt at løse mystikken om mig. — Når jeg tager til orde, er det blot for at fortælle vor henrivende unge veninde, at mange af mine kolleger har fundet et sidste job som kirkeklokker rundt om i verden, hvor de ringer til bryllup også for søfolk og deres udkårne. Når der er sømandsbryllup, ringer de med større inderlighed og skønhed end ellers.“

En lang søkikkert fik nu ordet: „Jeg er en gammel svend,“ sagde den. „Fra omkring år 1700. Jeg tilhørte i sin tid kaptajn Niels Jørgensen fra Rømø, og jeg har set ikke så lidt af verden. Ved hjælp af mig undgik skipper mange farer. Jeg varskoede ham om, når farlige, ostindiske skær var i nærheden, ligesom jeg advarede, når lumske sørøvere var i kølvandet på os. Jo, jeg har skam oplevet noget, og



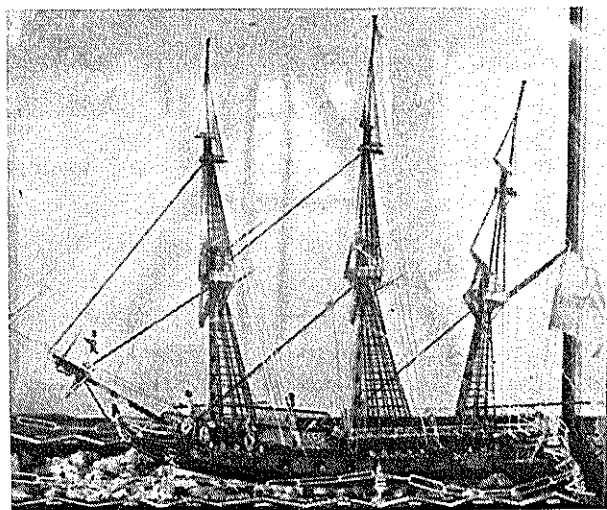
Tinnøglen, som hjalp de danske søfolk til flugt under krigen mod englænderne 1807-14

trods min alder er der ikke noget i vejen med synet. Jeg nyder synet af unge, smukke

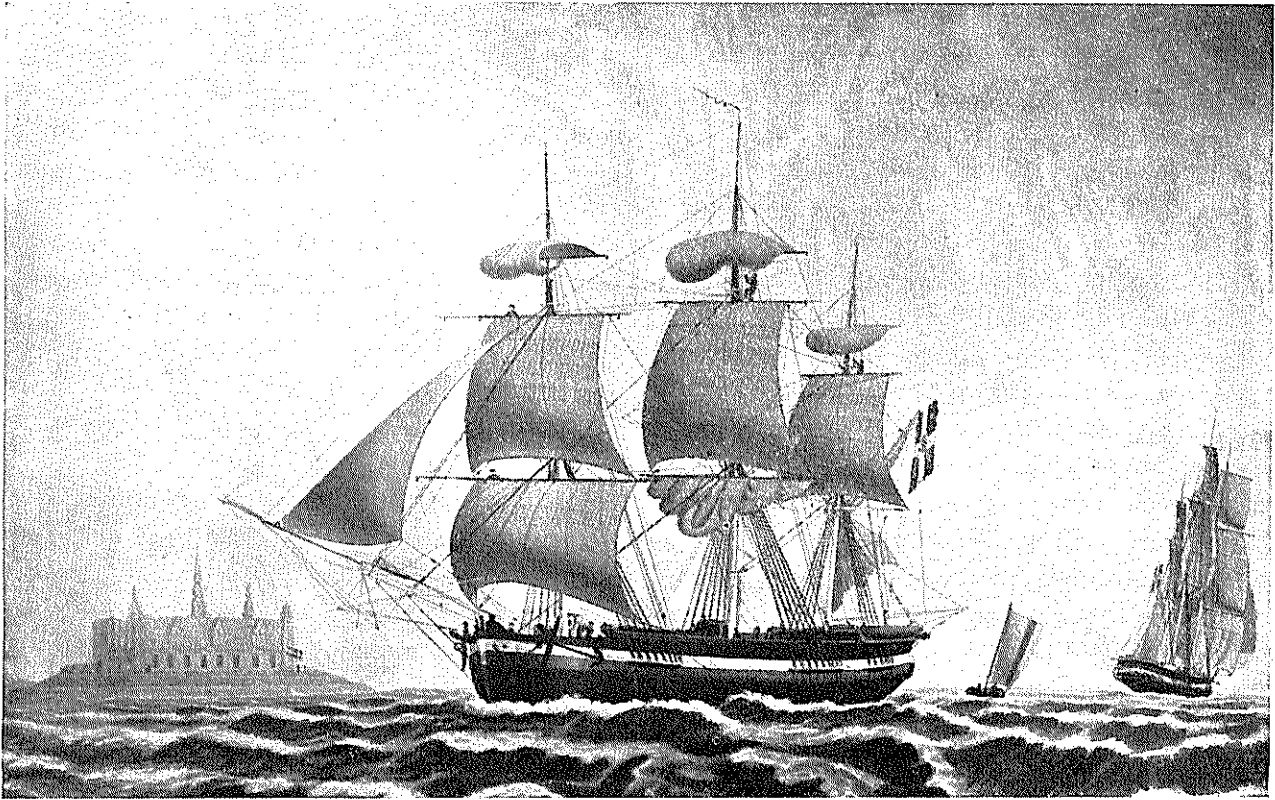
piger her på museet, men jeg kan se, at frøkenens humør ikke er det bedste. Derfor har jeg lyst til at sige, at mest glad var jeg, når jeg fortalte skipper, at konen stod derinde på land og ventede. I sådanne tilfælde skete det, at en glædeståre duggede mit glas.“

„Oplevelser og oplevelser — nej, vil frøkenen høre en virkelig spændende historie om søfolks hjemve, så lyt til mig,“ sagde en stor tin-nøgle. „De må ganske vist være klar over, at jeg rimeligvis kan huske forkert her og der, for min historie er omtrent halvandet hundrede år gammel. Jeg hører sammen med det smukke syskrin, De ser her ved min side.“

I 1807 var Danmark, som De ved, i krig med England. Den danske flåde var røvet, og derfor måtte Danmark forsvare sig med kanonbåde og kaperfartøjer. Intet sted i Danmark kunne briterne føle sig trygge for de små, hurtige fartøjer. Men på den anden side var heller ingen dansk sømand sikker



Glasskib forarbejdet af danske søfolk i engelsk fangeskab. I flugten Christian VII's monogram



Ostindien-farer ud for Kronborg (Tegning af Jacob Petersen)

på noget hav. Mange dansk-norske søfolk måtte vandre den tunge gang i engelsk krigsfangenskab. På Themsen ved Chatham lå en mængde britiske linieskibe oplagt og fungerede som prison-skibe.

Livet om bord i disse skibe var et sandt helvede for de arme søfolk. Chansen for udveksling med britiske fanger var meget lille. I løbet af de syv krigsår kom næsten 7000 dansk-norske søfolk om bord på fangeskibene. Ved at gå i engelsk krigstjeneste kunne de ganske vist atter blive frie mænd, men de fleste nordmænd og danskere var for stolte til at betale for friheden på denne måde.

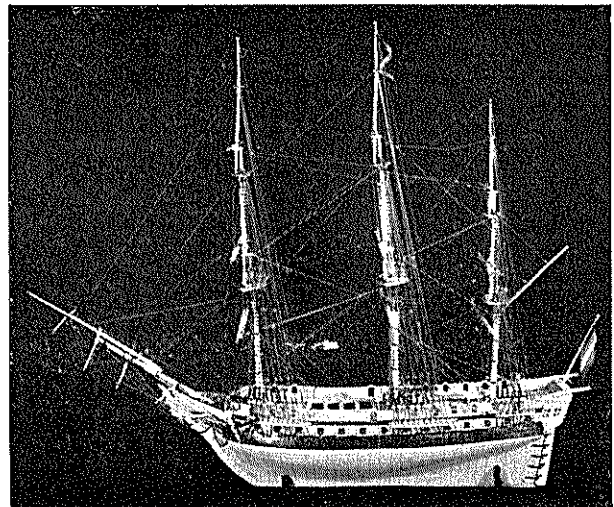
Bevogtningen om bord på prison-skibene var meget streng og flugt meget vanskelig. Blev man grebet efter et flugtforsøg, var straffen meget hård. For at bøde på ensomheden, hvor tankerne stadig gik til hjemmet i Norge eller Danmark, udgav fangerne ofte deres egen skibs-avis eller opførte små komedier. Mange af søfolkene blev hele kunstnere til at udføre forskellige husflids-arbejder, som var bestemt som gaver for hustruer eller kærester derhjemme —“

„Det er rigtigt,“ lød det fra et hjørne af museet.
„Bare se på mig.“

Det var en mærkeligt udseende skibsmodel, som havde afbrudt tin-nøglen. „Jeg er blevet til på et af

prison-skibene og er lavet af lutter glasperler. Den sømand, der skabte mig, var virkelig en kunstner. Det tør jeg nok sige uden at prale af mit ydre.“

„Jeg er selv — sammen med syskrinet — et resultat af fangerens husflid,“ fortsatte nøglen. „Den ækle mad, som blev serveret for fangerne, spistes af tin-skåle. En flok danske sømænd besluttede sig en dag til at flygte. Da de havde spist, beholdt de en af tin-skålene. Det lykkedes dem at smelte den, og af tin-klumpen blev jeg til. For ikke at vække mistanke



Modellen af „La Diane“. Lavet af franske krigsfanger i engelsk prison af ben fra måltiderne

lavede søfolkene samtidig skrinet, hvortil jeg passer. Men mit hovedformål var at bane vej op til dækket, og en nat tog man derfor aftryk af låsen og filede mig til derefter. En anden nat sneg matroserne sig ved hjælp af mig op på dækket. Ganske langsomt kravlede de forbi vagterne og ud over lønningen, hvorpå de ganske stille lod sig glide i vandet for at svømme i land. Mine ejermænd var heldige og nåede efter mange strabadser hjem med skrinet og mig. I dag ligger vi to her som et minde om en ond tid og om nogle danske søfolks hjemlængsel.“

„En ond tid var det,“ sagde en skibs-model lavet i ben. „Men for de mange franske søfolk var prison-skibene endnu værre end for danskerne. Franske krigsfanger blev behandlet som dyr. De var udmagrede, skæggede og snavsede, og mange af dem bragtes til sindssygens rand, mademoiselle. Heldigvis forstod dog også de fleste franskmænd at fordrive tiden nogenlunde, hvilket jeg er et bevis på. Af de sølle ben, som kastedes til føde for fangerne, blev jeg forarbejdet som en model af det franske skib „La Diane“. Jeg har hørt, at man her i landet synger en sang ved navn „Den sømand han må lide —“. Den passer ikke helt, men dog på visse steder. Men som bekendt hedder det „navigere necesse est“, — og *det* passer helt, mademoiselle, selv i kærlighedens land, Frankrig.“

„Godt talt, brave franske ven,“ sagde Ierbusten. „Den unge dame har vist nu forstået, hvad det egentlig var, vi ville fortælle hende. Hvis alle tingene her på museet skulle fortælle deres historie,

blev vi ikke færdige i dag. Men De, frøken, har set minder fra sejlskibs-farten på Grønland, modellerne af vore store Amerika-dampere og af flere af vore mest moderne handelsskibe. Jeg har stået her i snart mange år og budt nye museumsgenstande velkommen. Mange af disse ting vidner om, at Danmark stadig kan gøre sig gældende på havet. Det skyldes først og fremmest vore dygtige søfolk, men også deres trofaste og forstående hustruer i land. Og mon De nu ikke skulle hjælpe denne histories forfatter til en happy-end, frøken Margit?“

— — —

Det gav et sæt i Margit, da hun hørte sit navn nævne. Hun vendte sig om, og bag hende stod nogle af kammeraterne. Det var dem, der havde kaldt.

„Du står jo ret op og ned og sover,“ sagde en af dem. „Vi savnede dig nede i bilen og besluttede at gå op for at se efter dig. Det var godt vi fandt dig.“

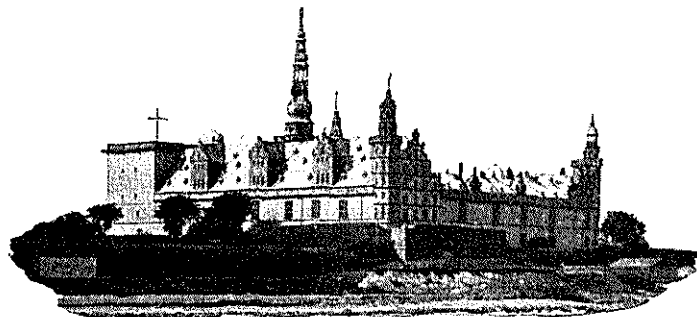
Margit åbnede tasken og fandt det ulyksalige brev frem.

De gik ned i stueetagen og standsede foran disken med postkort. „Du skulle sende et kort herfra til Asger,“ foreslog en af de unge piger.

„Det var ingen dårlig idé,“ svarede Margit. „Men så skal det være et med et billede af kaptajn Allewelds buste. Og så skal jeg iøvrigt bruge en papirkurv.“

„En papirkurv?“ lo veninden.

„Ja, jeg render rundt med et iturevet brev her i tasken,“ smilede Margit glad.





Maleri af Chr. Neumann, 1869

Ved Gibraltar
Originalen udlånt af Hans kongelige Højhed Prins Knud

Produktion: Brdr. Berentzen

